

TRANSPORTDOKUMENTER

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 | 3 |
| 2. | TRANSPORTDOKUMENTER | 4 |
| 2.1 | Fraktbrev og konnossement | 4 |
| 2.2 | Veitransport..... | 4 |
| 2.2.1 | Veifraktbrev ved internasjonal befordring..... | 5 |
| 2.2.2 | Veifraktbrev ved innenriks befordring..... | 5 |
| 2.3 | Banetransport | 6 |
| 2.4 | Lufttransport | 6 |
| 2.5 | Sjøtransport | 7 |
| 2.5.1 | Konnossementets representasjonsfunksjon..... | 7 |
| 2.5.2 | Stykkogdsbefraktning og certeparti | 9 |
| 2.5.3 | Innhold i et konnossement | 9 |
| 2.5.4 | Forskjellige typer konnossement..... | 10 |
| 2.6 | Kombinerte transporter | 13 |
| 2.7 | Andre transportdokumenter | 14 |
| 3. | TRANSPORTDOKUMENTENES FUNKSJONER | 16 |
| 3.1 | Overførsels- eller negotiabilitetsfunksjonen | 16 |
| 3.2 | Bevisfunksjonen..... | 16 |
| 3.2.1 | Særlig om undersøkelsesplikten..... | 16 |
| 3.2.2 | Særlig om opplysningsplikten når undersøkelse ikke er mulig..... | 17 |
| 3.3 | Råderettsfunksjonen for oppdragsgiver/avsender | 18 |
| 3.3.1 | Særlig om oppdragsgivers stansingsrett..... | 18 |
| 3.3.2 | Særlig om speditørens stansingsrett..... | 20 |
| 3.4 | Sperrefunksjonen for mottaker..... | 21 |
| 3.4.1 | Veitransport..... | 21 |
| 3.4.2 | Banetransport | 21 |
| 3.4.3 | Lufttransport | 21 |
| 3.4.4 | Sjøtransport | 22 |
| 3.4.5 | Kombinerte transporter | 22 |
| 4. | SPEDITØRDOKUMENTER SOM IKKE ER TRANSPORTDOKUMENTER | 23 |

1. INNLEDNING

Vi vet at en speditør kan ha rolle både som transportør og som formidler. Når speditøren er transportør, er han part i en transportavtale med oppdragsgiver og han har et transportansvar. Forskjellen mellom transportør- og formidlerrollen, samt innholdet i transportansvaret, er behandlet i pensumheftet «Transportrett».

Både som formidler og som transportør må speditøren forholde seg til en rekke dokumenter ved utøvelse av sitt oppdrag. Dokumentene som speditøren må forholde seg til kalles samlet for «spedisjonsdokumenter».

Spedisjonsdokumenter kan være transportdokumenter, ankomstmeldinger, kvitteringer, routing orders m.fl. De forskjellige typene spedisjonsdokumenter vil behandles i det følgende. Fordi transportdokumentene er de mest sentrale av alle spedisjonsdokumentene, er disse likevel hovedtema for den videre fremstillingen.

I det følgende vil speditøren hovedsakelig omtales som «speditør», men også «transportør». Oppdragsgiver, part i transportavtalen med speditøren, vil i hovedsak omtales som «oppdragsgiver», men også som «avsender» og «selger» fordi det ofte er avsender og selger av godset som gir transportoppdraget til speditøren. Mottaker av godset omtales som «mottaker», men også som «kjøper» av godset.

2. TRANSPORTDOKUMENTER

Transportdokumentene fungerer blant annet som bevis for hva som fraktes, hvor mange kolli er blitt lastet opp, hvor mange kolli som er mottatt av kjøper og om det er skader på godset ved lasting eller lossing. Alt dette noteres på transportdokumentet.

Transportdokumentene er også et viktig informasjons- og kontrollgrunnlag for offentlige myndigheter i eksport- og importlandet, spesielt for tollmyndighetene, fordi det er ulike tollsatser for ulike typer gods.

Felles for transportdokumentene er at de utstedes av speditør. Forskjellen mellom transportdokumentene er at deres utseende og innhold varierer avhengig av hvilken transportmetode som er brukt. Fremstillingen i det følgende er derfor delt opp i henhold til de ulike transportmetodene:

- Veitransport
- Banetransport
- Flytransport
- Sjøtransport
- Kombinerte transporter

2.1 Fraktbrev og konnossement

Hovedkategoriene av transportdokumenter er fraktbrev og konnossement. For veitransport, på samme måte som transport på bane og fly, bruker man fraktbrev. Det er kun i sjøtransporten man bruker konnossementer.

Fraktbrev og konnossement bekrefter transportavtalen inngått mellom speditør og oppdragsgiver.

Selv om et fraktbrev eller et konnossement bekrefter transportavtalen mellom speditør og oppdragsgiver, er ikke eksistensen av for eksempel fraktbrev nødvendig for at transportavtalen skal være gyldig. Det betyr at selv om man har glemt å lage fraktbrev, gjelder fortsatt avtalen.

Forskjellen på fraktbrev og konnossementer er hovedsakelig at et fraktbrev kun gir uttrykk for en transportforpliktelse overfor oppdragsgiveren – en bekreftelse av at det er inngått en transportavtale. Skulle det vise seg at fraktbrevets beskrivelse av varens art, mengde eller tilstand er feil, er ikke speditøren bundet av beskrivelsen i fraktbrevet og er derfor ikke automatisk ansvarlig dersom fraktbrevet inneholdt feil.

Videre kan mottaker av godset kreve å få utlevert godset uten at han må fremlegge et eksemplar av fraktbrevet for speditør. Det holder at mottaker kan sannsynliggjøre at han er den personen som i fraktbrevet er angitt som mottaker (legitimerer seg som mottaker).

Et konnossement bekrefter også transportavtalen mellom oppdragsgiver og speditør, men det har flere funksjoner i tillegg. Til forskjell fra fraktbrevet, representerer konnossementet godset. Hva som ligger i at konnossementet representerer godset, behandles i pkt. 2.5.1 nedenfor. For nå er det tilstrekkelig å si at når konnossementet representerer godset, betyr det at speditøren er ansvarlig for at opplysningene i konnossementet er korrekte.

2.2 Veitransport

Veitransport, både innenriks og internasjonal, reguleres av vegfraktloven. Vegfraktlovens regler er i stor grad sammenfallende med den internasjonale CMR-konvensjonen (Convention relative au contract de transport international de Marchandises par Route). Som veitransportør hjemmehørende i Norge må man være kjent med vegfraktlovens regler.

Vegfraktloven har regler om transportdokumenter. Som nevnt, kalles transportdokumenter for veitransport for fraktbrev.

Ved internasjonal befordring (et fraktoppdrag som enten utføres i Norge og andre land, eller kun i andre land), må speditøren utarbeide et fraktbrev. Ved befordring som kun finner sted i Norge, kan speditør og oppdragsgiver avtale at man ikke trenger å utarbeide et fraktbrev. Begge disse reglene følger av vegfraktloven § 7.

Både fraktbrev for internasjonal og for innenriks befordring kan være elektronisk, jf. vegfraktloven § 8a. Ved bruk av elektronisk fraktbrev er det viktig at fraktbrevet kan påføres en pålitelig elektronisk signatur. Hva som utgjør en «pålitelig elektronisk signatur» er ikke definert, men det kan trolig legges til grunn at e-signatur ved bruk av Bank-ID oppfyller kravet. Samtykke til det elektroniske fraktbrevets innhold per e-post er trolig ikke tilstrekkelig.

2.2.1 Veifraktbrev ved internasjonal befordring

Veifraktbrev ved internasjonal befordring skal være i tre originale eksemplarer, hvor ett gis til oppdragsgiver, ett følger godset og ett beholdes av speditør og undertegnes av både avsender (oppdragsgiver) og speditør, jf. vegfraktloven § 8 første ledd.

Veifraktbrevet for en internasjonal befordring (såkalt CMR-fraktbrev) skal inneholde følgende opplysninger, jf. vegfraktloven § 10 første ledd

- Sted og dag for utferdigelsen
- Avsenderens navn og adresse
- Fraktførerens navn og adresse
- Sted og dag for overtakelsen av godset og bestemmelsesstedet
- Mottakerens navn og adresse
- Den vanlige betegnelse på godsets art og pakningsmåten, ved farlig gods den alminnelig godtatte betegnelse
- Antall kolli, deres særskilte merker og nummer
- Godsets bruttovekt eller dets mengde angitt på annen måte
- Kostnader i sammenheng med befordringen (frakt, tilleggskostnader, tollavgifter og andre kostnader som påløper i tiden fra avtaleslutningen til utleveringen)
- Nødvendige forholdsordrer vedrørende tollbehandling og andre formaliteter
- Erklæring om at befordringen uansett annen avtale er undergitt CMR-konvensjonen eller lov som er i samsvar med konvensjonen

I tillegg skal følgende opplysninger fremgå av fraktbrevet dersom det er relevant, jf. vegfraktloven § 10 annet ledd:

- Forbud mot omlasting
- Kostnadene som avsender påtar seg å betale
- Etterkravsbeløp som skal innkreves ved utlevering
- Angitt verdi av godset og det beløp som særlig utleveringsinteresse utgjør
- Avsender forholdsordrer til fraktfører om forsikring av godset
- Avtalt tidsfrist for fullføring av befordringen
- Fortegnelse over de dokumenter som er stilt til fraktførers rådighet

Andre opplysninger som partene anser relevante kan også tas inn i fraktbrevet.

Selv om det er speditøren som utarbeider veifraktbrevet, er oppdragsgiver ansvarlig for feilinformasjon i fraktbrevet som er gitt av ham, jf. vegfraktloven § 11. Det er altså ikke speditøren som er ansvarlig for fraktbrevets innhold, ref. foran. Denne regelen illustrerer fraktbrevets praktiske betydning for opplysninger om godset, se pkt. 3.2 nedenfor.

2.2.2 Veifraktbrev ved innenriks befordring

Veifraktbrev ved innenriks befordringer trenger bare å utferdiges i ett eksemplar, med mindre partene avtaler noe annet. Fraktbrevet trenger kun å undertegnes av speditør og skal deretter gis til oppdragsgiver, jf. vegfraktloven § 8 annet ledd.

Veifraktbrevet for en innenriks befordring skal inneholde følgende opplysninger, jf. vegfraktloven § 9 første ledd:

- Avsenderens navn og adresse
- Fraktførerens navn og adresse
- Sted og dag for overtakelsen av godset og bestemmelsesstedet
- Mottakerens navn og adresse
- Antall kolli, deres særskilte merker og nummer eller en tilsvarende beskrivelse av godset
- Godsets bruttovekt eller dets mengde angitt på annen måte
- Ved farlig gods: den alminnelig godtatte betegnelse

I tillegg kan opplysningene som er påkrevet for CMR-fraktbrev tas inn i et fraktbrev for en innenriks befordring dersom enten speditør eller oppdragsgiver krever det.

I tillegg kan partene sammen bli enige om at andre opplysninger også tas inn i fraktbrevet, jf. vegfraktloven § 9 annet ledd.

2.3 Banetransport

Innenriks jernbanetransport er ikke lovregulert i Norge. Det betyr at vilkårene for transportoppdraget, herunder om det skal utformes fraktbrev og hva det skal inneholde, reguleres av den konkrete avtalen mellom speditør og oppdragsgiver.

Internasjonal jernbanetransport reguleres derimot av COTIF-loven. COTIF-loven innebærer at COTIF CIM-konvensjonen gjelder for norske speditører som utfører internasjonale banetransportoppdrag. CargoNets vilkår er i tråd med den nevnte COTIF CIM-konvensjonen, men regulerer ikke om det skal utarbeides fraktbrev og hva det eventuelt skal inneholde.

Vi har derfor ingen lovfestede eller konvensjonsfestede regler vedrørende fraktbrev for jernbanetransport. Dersom jernbanetransportør ikke har laget egne maler for fraktbrev, kan standardversjoner av såkalte CIM-fraktbrev benyttes.

2.4 Lufttransport

Både innenriks og internasjonal flytransport reguleres av luftfartsloven.

Det er krav om utferdigelse av fraktbrev («Air Waybill») både for internasjonale og innenriks befordringer med fly, jf. luftfartsloven § 10-5. Til forskjell fra etter blant annet veifraktloven, er ikke innholdskravene for fraktbrev for internasjonale og innenriks befordringer ulike etter luftfartsloven.

Man kan la være å utferdige fraktbrev hvis opplysninger om befordringen registreres på annen måte, og det skal i så tilfelle utferdiges en godskvittering av speditør som gis til oppdragsgiver. Disse reglene fremgår av luftfartsloven § 10-5.

Et luftfraktbrev eller en godskvittering skal inneholde følgende informasjon, jf. luftfartsloven § 10-8:

- Opplysning om avgangsstedet og bestemmelsesstedet
- Opplysning om stedet for minst en mellomlanding når avgangs- og bestemmelsesstedet ligger i samme stat og en eller flere mellomlandinger skal skje i en annen stat
- Opplysning om sendingens vekt

Etter den tidligere luftfartsloven § 10-5 kunne ikke speditør nekte å ta imot godset med den begrunnelse at systemet som ble benyttet for å registrere opplysningene ikke var tilgjengelig på omlastings- eller bestemmelsessted. Det er ikke en regel etter någjeldende luftfartslov. Vi husker fra «Transportrett» at den gamle loven gjelder for lufttransport til eller fra land som kun er en del av Warszawa-konvensjonen. Den nye, någjeldende loven gjelder for transporter til eller fra land som er en del av Montreal-konvensjonen. Det betyr at dersom opplysninger om befordringen som er registrert på annen måte enn i fraktbrev ikke er tilgjengelig for speditør på omlastings- eller bestemmelsessted, kan speditør nekte å ta imot gods for transport fra oppdragsgivere

som kommer fra land som er tilsluttet Montreal-konvensjonen.

Hvis det utferdiges fraktbrev, skal dette gjøres av oppdragsgiver, jf. luftfartsloven § 10-6. Det til forskjell fra ved veitransport, hvor det er speditør som utferdiger fraktbrevet, ref. ovenfor. Hvis speditør likevel utferdiger fraktbrevet, skal han anses å ha gjort det på vegne av oppdragsgiver hvis ikke annet kan sannsynliggjøres. Oppdragsgiver er altså ansvarlig på samme måte som i veifrakt.

Luftfraktbrev skal utferdiges av oppdragsgiver i tre eksemplarer. Det første eksemplaret skal være påtegnet for speditør og undertegnet av oppdragsgiver. Det andre eksemplaret skal være påtegnet for mottaker av godset og undertegnes av både oppdragsgiver og speditør. Det tredje eksemplaret skal underskrives av speditør og leveres tilbake til oppdragsgiver etter at godset er utlevert. Disse reglene følger av luftfartsloven § 10-6.

Inneholder forsendelsen flere kolli, kan speditør kreve at oppdragsgiver utferdiger ett fraktbrev per kollo, jf. luftfartsloven § 10-7.

2.5 Sjøtransport

Sjøloven regulerer både innenriks og internasjonal sjøtransport.

Som nevnt kalles transportdokumentet for sjøtransport for «konnossement». Dette er den eldste typen transportdokument. Konnossement heter «Bill of Lading» på engelsk.

I følge sjøloven § 292 er et konnossement et transportdokument som

- beviser at en avtale er inngått og at transportøren har mottatt eller lastet godset; og
- som enten selv kaller seg konnossement eller Bill of Lading, eller som i teksten i dokumentet sier at lasten ikke skal utleveres uten mot presentasjon av dokumentet.

Det følger av sjøloven § 292 annet ledd at konnossementet bestemmer vilkårene for transporten og utleveringen av godset i forholdet mellom transportøren og en annen innehaver av konnossementet enn senderen – altså en som har kjøpt eller overtatt konnossementet. Bestemmelser i transportavtalen som ikke er tatt inn i konnossementet, kan ikke gjøres gjeldende overfor en slik innehaver, med mindre konnossementet viser til disse bestemmelsene.

Den meste brukte funksjon av konnossementet i dag er at selger vil sikre seg betaling for varene før de utleveres til kjøper. Konnossementet utstedes normalt til ordre, med kjøper som notify-adresse, eller til ordre av en bank på mottakerstedet. Konnossementet sendes så via en bank på avsenderstedet, til bank på mottakerstedet, som utleverer konnossementet til kjøper mot betaling av vareverdien. Dette kan også gjøres uten innblanding av banker i begge ender (fordyrende ledd). Avsender holder igjen dokumentene inntil han har mottatt delbetaling/helbetaling av varene og sender så konnossementet direkte til kjøper med eksempelvis kurerpost.

2.5.1 Konnossementets representasjonsfunksjon

På samme måte som et alminnelig fraktbrev, bekrefter et konnossement transportavtalen mellom oppdragsgiver og speditør. I tillegg *representerer* konnossementet godset.

Konnossementets representasjonsfunksjon innebærer følgende:

I. Salg av konnossementet betyr salg av det fysiske godset

For nå er det tilstrekkelig å påpeke at et konnossement, og dermed også retten til å kreve godset utlevert, kan selges. Et fraktbrev kan derimot ikke selges.

For å få lasten utlevert må den som krever utlevering kunne presentere originalkonnossementet. Som sagt er det ikke et krav ved bruk av fraktbrev.

Det finnes forskjellige typer konnossementer, se pkt. 2.5.4, men som regel må også konnossementets tekst utpeke

mottaker som rett innehaver av konnossementet (med mindre det er et såkalt ihendehaverkonnossement – da kan hvem som helst være mottaker så lenge man har originalkonnossementet i hende). Det er ikke nødvendig at kjøper er oppført som mottaker i konnossementet, så lenge det fremgår av trykket tekst eller håndskrevne påtegninger på konnossementet at avlaster/selger har solgt varene til den som krever utlevering.

Ved at den som har rett til å kreve utlevering av godset, kan føres på som mottaker for eksempel ved håndskrift, er det mulig for godset å skifte eier flere ganger mens det er under transport. Den som opprinnelig skulle ha godset, selger det til en kamerat og ber speditøren om å føre kameraten sin opp som mottaker. Kameraten får deretter originalkonnossementet i sin besittelse. Når speditøren er klar for levering, er det da kameraten som har krav på utlevering av godset.

Et konnossement kan altså selges og den som kjøper konnossementet, kjøper dermed retten til å kreve utlevering av godset.

Salg av gods ved bruk av konnossement kan sammenlignes med salg av gavekort i en butikk: Peder Ås kjøper et gavekort på Jernia. Gavekortet gir Peder rett til å få varer for en gitt sum hos en Jernia-butikk. Peder finner senere ut at han ikke har bruk for gavekortet, og selger det til sin venn Marte Kirkerud. Etter salget er det Marte som har rett til å få varer for en gitt sum fra en Jernia-butikk. Tilsvarende, ved å selge konnossementet for gods, selger man i praksis rettigheten til å kreve utlevering fra speditør.

Fraktbrev, og følgelig retten til å kreve gods utlevert, kan ikke selges på samme måte som konnossement. Man sier derfor at konnossement er omsettelige («negotiable»), mens fraktbrev er ikke-omsettelige («ikke-negotiable» eller «non-negotiable»). For ordens skyld påpekes det at også et konnossement kan være ikke-omsettelig. Et ikke-omsettelig konnossement kalles også for et konnossement selv om det da egentlig kun er et vanlig fraktbrev på samme måte som for vei-, bane- og lufttransport.

II. Speditør er ansvarlig for beskrivelsen av godset i konnossementet

Kjøper/mottaker av varene kan stole på at beskrivelsen av godset som følger av konnossementet er korrekt, herunder at han får antall kolli mv. som fremgår av konnossementet.

Den speditøren som har undertegnet et konnossement, har et ubetinget ansvar overfor innehaver av et originalkonnossement for at opplysningene i konnossementet er riktige. Innehaveren er mottakeren av godset. Dette gjelder både lastens beskaffenhet (vekt, mål og tilstand) og utgifter som skal belastes mottaker (ubetalt frakt, ekstraordinære utgifter ved lasting etc.). Alt som mottaker vil kreve av avsender, må altså fremgå av konnossementet.

På denne måten kan mottakeren helt og holdent forholde seg til konnossementets tekst når han skal vurdere både godsets art og tilstand, samt hvilke omkostninger som påløper ved transporten. Vi sier derfor gjerne at det handles med dokumenter og ikke varer, fordi disse reglene betyr at konnossementet representerer varene. Dersom transportøren, linjeagenten eller speditøren glemmer å gjøre anmerkning om skade på konnossementet når det lastes, kan mottakeren kreve erstatning av transportøren, selv om det er fullt mulig å bevise at godset var skadet før transportøren overtok det.

For at speditøren skal unngå ansvar i en slik situasjon, må han være årvåken ved lasting og gjøre anmerkninger på konnossementet om skader eller liknende dersom det foreligger. Det er ikke nok å gjøre anmerkning på kvitteringen overfor avsender.

På den annen side står avsender ansvarlig overfor transportøren for at de opplysningene han gir om godsets art, mv.. virkelig stemmer. Det betyr at avsender er ansvarlig overfor speditøren, og speditøren er ansvarlig overfor mottaker.

Vi har et spesielt problem i sjøtransporten, fordi en transportør ofte blir presset av sin kunde til å utferdige et rent konnossement, selv om han mener at opplysningene i konnossementet ikke er riktige. I slike tilfeller blir det utstedt et såkalt «back letter», der avsenderen eller en garantist gir en erklæring om at han vil holde transportøren skadesløs hvis transportøren blir holdt ansvarlig for mangler ved lasten som han har påpekt ved leveringen, men

ikke påført konnossementet.

Systemet med back letter kan være nyttig dersom alt går som det skal, men man skal være oppmerksom på den risiko man påtar seg som transportør. Speditøren er, som nevnt, er ubetinget ansvarlig overfor innehaveren av originalkonnossementet. Speditøren har ingen regressrett overfor en avsender eller andre som har undertegnet et «back letter», hvis han var klar over at hensikten var å villede en tredjemann som har ervervet konnossementet, jf. sjøloven § 301. Dette betyr at en transportør som aksepterer et back letter mot å utstede rent konnossement, risikerer å sitte igjen med et ubegrenset ansvar overfor kjøperen, og uten regressmulighet overfor selger/avsender.

2.5.2 Stykkgodsbefraktning og certeparti

Alle typer konnossementer gjelder transportavtaler om stykkgodsbefraktning – unntatt såkalte trampkonnossement.

Stykkgodsbefraktning (frakt av flere stykker med gods) går ut på å flytte en viss mengde last fra et sted til et annet innen en viss tid på et skip som speditøren har til sin disposisjon for å gjennomføre en rekke forskjellige transportoppdrag.

Certeparti (også kalt «reisebefraktning»), på den annen side, er en transportavtale som gjelder et helt skips transportkapasitet eller en større del av denne, og hvor godtgjørelsen for transporten bestemmes per *reise* eller innenfor et gitt tidsrom. Avtalen om reisebefraktning gjelder som oftest et spesifikt, navngitt skip. I dette tilfellet har ikke bortfrakteren rett til å sende lasten med et annet skip.

Enkelt forklart er forskjellen mellom stykkgodsbefraktning og certeparti at oppdragsgiver ved avtale om certeparti leier hele skipet for transportoppdraget. Skipet kan enten leies for et gitt tidsrom (tidscerteparti) eller for en gitt transportstrekning (reiscerteparti).

Et certeparti gir ikke nødvendigvis oppdragsgiver eksklusiv rett til skipets lastekapasitet. Har speditøren fortsatt plass til mer på skipet, kan han påta seg andre transportoppdrag for å fylle opp skipet før avreise. Konnossementene som speditør utsteder til andre oppdragsgivere for bruk av restkapasiteten på skipet kalles «trampkonnossementer» og er forklart nærmere i pkt. 2.5.4.

2.5.3 Innhold i et konnossement

Konnossementet skal alltid inneholde følgende opplysninger, jf. sjøloven § 296:

- Godsets art
- Godsets og pakningens synlige tilstand
- Hvis undersøkelse av godsets art og tilstand ikke er mulig (f.eks. ved containertransport) skal transportøren ta forbehold som gir uttrykk for at han ikke har undersøkt godsets antall og tilstand. F.eks. formuleringen «one container is said to contain...»
- Transportørens navn og hovedforretningssted
- Avlasters navn (dvs. den som leverer godset)
- Mottaker, når denne er opplyst av avlaster (istedenfor mottaker kan det stå «til ordre» og da som regel med en «notify»-adresse, dvs. den som skal underrettes når lasten er kommet frem – se pkt. 2.5.4 nedenfor)
- Lastehavn
- Dato for mottakelse av godset i lastehavn
- Lossehavn
- Eventuelt avtalt utleveringsdato i lossehavn
- Antall konnossementseksemplarer når det er utstedt mer enn ett eksemplar
- Utstedelsesstedet
- Fraktens størrelse hvis den skal betales av mottaker
- Alle bestemmelser om transportavtalen og utleveringen av godset
- Henvisning til Haag-Visby reglene
- Underskrift av transportøren (speditøren) eller noen som skriver under på hans vegne

I tillegg må følgende fremgå av konnossementet dersom det er relevant:

- At godset kan dekklastes/at godset ikke er dekkslast
- Høyere ansvarsgrense for transportøren hvis dette er avtalt

Heretter knyttes enkelte kommentarer til ovennevnte innholdskrav hvor det er nødvendig:

I. Antall konnossementseksemplarer

Konnossementer blir ofte utstedt i flere originale eksemplarer. Det skal alltid stå i dokumentet hvor mange originaler som er utstedt. På mottakerstedet er det nok at mottaker presenterer en av originalene for å få lasten utlevert.

Hvis avsender ønsker å losse godset et annet sted enn det som i konnossementet er angitt å være lossehavn, må alle originaler fremlegges for speditøren før denne kan etterkomme en slik ordre slik at ikke flere personer med hvert sitt originalkonnossement kan kreve lossing flere forskjellige steder.

II. Underskrift av speditøren eller noen på hans vegne

Når rederen (speditøren/«Carrier») utsteder et konnossement, undertegnes det av skipets kaptein eller av linjeagenten. Hvis linjeagenten undertegner konnossementet, gjør han det «for kapteinen» eller «as Agent for the Carrier». Speditøren/«Carrier» må navngis hvis konnossementet undertegnes av linjeagenten. Speditører som utsteder konnossementer gjør det altså enten som Carrier selv, eller som agent for en navngitt Carrier.

Hvis speditøren undertegner som en agent for en Carrier, er dette som hovedregel å regne som et formidlingsoppdrag. Det vises til forskjellen mellom transportoppdrag og formidlingsoppdrag beskrevet i «Transportrett». For ordens skyld påpekes det at hvis speditøren gir egen pris på transporten, hjelper det ikke i ettertid å undertegne et konnossement «as agent». Speditører som utsteder transportdokumenter på denne måten, vil bli betraktet som transportører med transportansvar fordi han påtok seg transporten for egen regning, ref. pensumheftet «Transportrett».

2.5.4 Forskjellige typer konnossement

Det finnes flere forskjellige typer konnossement. Disse tre første typeeksemplene som behandles her, knytter seg til spørsmålet om det er rett person som krever utlevering av lasten når han kommer med konnossementet til transportøren i lossehavnen. Det er nemlig ikke alltid tilstrekkelig å presentere konnossementet.

I. Ihendehaverkonnossement («Bearer Bill of Lading»)

Selv om det ikke alltid er tilstrekkelig å presentere konnossementet, er det det for et ihendehaverkonnossement. Som det følger av navnet, er dette et konnossement som gir utleveringsrett for den som «har det i hende».

Når konnossementet i sin tekst uttrykkelig er utstedt til «ihendehaver» eller «bearer», er det derfor tilstrekkelig å kunne fremlegge konnossementet. Transportøren behøver da bare å sjekke at dokumentet er utstedt til «ihendehaver» eller «bearer» - ikke et spesifikt navn – før han utleverer godset til den personen som presenterte konnossementet.

II. Ordrekonnossement («To Order Bill of Lading»)

Et ordrekonnossement er utstedt til en navngitt person med tillegget «eller ordre» eller «or order». Dette betyr at dersom den navngitte personen ønsker det, kan han overdra konnossementet til en tredjeperson. Overdragelsen skjer enten ved at selgeren bare kvitterer navnet sitt på konnossementet («endosserer») eller ved at han i tillegg skriver uttrykkelig hvem det er han selger konnossementet til. Hvis han bare gjør det første, er konnossementet gjort til et ihendehaverdokument (se like ovenfor), og transportøren kan utlevere til den som presenterer konnossementet. Hvis han gjør det siste, må transportøren i tillegg sjekke at den som krever utlevering, er den siste personen i en eventuell rekke av slike overføringer.

Hvis det ikke er foretatt noen overdragelser, utleveres godset til den navngitte personen.

III. Navnekonossement («Named Bill of Lading»)

Et konossement som kun er utstedt til en bestemt person uten tillegget «eller ordre» eller «or order» er et navnekonossement.

Etter norsk rett er også navnekonossement omsettelige (mulige å selge), slik at selger kan gå frem som beskrevet like ovenfor om ordrekonossement og selge konossementet videre.

Navnekonossementene er imidlertid ikke mulig å selge etter for eksempel engelsk rett. Det betyr at utenlandske speditører kan komme til skade for å utlevere til den navngitte personen i originalkonossementet som speditøren har med seg, i stedet for til den personen som har konossementet i hende etter en overdragelse og som kan dokumentere det ved fremleggelse av *sitt* originalkonossement som han har kjøpt.

For å unngå situasjoner som beskrevet ovenfor, bør konossementer som er ment å være omsettelige alltid fylles ut med tillegget «eller ordre» eller «or order».

IV. Mottakskonossement («Received Bill of Lading»)

Et mottakskonossement gir opplysning om den datoen transportøren mottok varene, og beskriver lasten slik den var ved mottagelse av lasten. Hvis godset skades ved lastingen ombord på skipet, vil ikke dette fremgå av konossementet. For en kjøper er det derfor bedre å få et ombordkonossement (se like nedenfor).

V. Ombordkonossement («On Board Bill of Lading»)

På same mate som et mottakskonossement gir opplysning om godsets beskaffenhet ta speditør mottok det, beskriver et ombordkonossement godsets beskaffenhet etter at det er bragt om bord på skipet.

I tillegg til de opplysningene et konossement alltid skal inneholde, skal et ombordkonossement også opplyse om

- skipets nasjonalitet;
- sted for lasting; og
- dato for avslutning av lasting («Shipped on Board»).

Fordi mange skader oppstår ved selve innlastingen, gir et ombordkonossement kjøper av godset en ekstra trygghet. Dette er bakgrunnen for at de internasjonale rembursreglene krever at det skal utstedes et ombordkonossement. Remburs er at banken til kjøper av et konossement dekker kjøpesummen. For å gjøre det, krever banken sikkerhet for sin betaling i et ombordkonossement.

Hvis det først er utstedt et mottakskonossement, kan dette gjøres om til et ombordkonossement ved påtegning om skipets navn og nasjonalitet, samt om sted og dato for lasting.

En speditør som utsteder et konossement som i teksten kaller seg ombordkonossement og daterer dette før godset rent faktisk er lastet (ofte kalt «back dating»), vil miste retten til å begrense ansvaret for eventuelle lasteskader etter dateringen overfor kjøperen av godset. Det forventes at speditøren er klar over at kjøperen av godset betaler for varene i tillit til at de ikke er skadet under lasting, og ved å gjøre en slik feil har ikke speditøren mulighet til å opplyse kjøper om eventuelle lasteskader gjennom påtegning på konossementet fordi konossementet allerede var overlevert til avsender idet skaden inntrådte. Transportøren vil dermed være ubegrenset ansvarlig overfor kjøperen av godset for misvisende opplysninger i konossementet slik at den tryggheten som et ombordkonossement skal gi, beholdes.

VI. Gjennomgangskonossement («Through Bill of Lading»)

Selv om transporten utføres av flere transportører, kan det utstedes ett enkelt konossement, et gjennomgangskonossement, som dekker den totale transportstrekningen.

Den som utsteder et slikt konnossement vil, som hovedregel, ha ansvar for hele transportstrekningen, og ikke bare for den delen av transporten som han selv utfører.

Motsetningen til et gjennomgangskonnossement er et «Port to Port Bill of Lading», som utstedes der det bare er en utførende transportør.

VII. Trampkonnossement

Som nevnt kan speditøren enten inngå transportavtaler om stykkgodsbefraktning eller certeparti/reiseparti. Alle typer konnossementer, også ikke-omsettelige konnossementer, gjelder transportavtaler om stykkgodsbefraktning – unntatt trampkonnossementene.

Fordi et certeparti ikke nødvendigvis gir oppdragsgiver eksklusiv rett til skipets lastekapasitet, kan speditøren påta seg andre transportoppdrag for å fylle opp skipet før avreise. Konnossementene som speditør utsteder til andre oppdragsgivere for bruk av restkapasiteten på skipet er da transportavtaler om stykkgodsbefraktning.

For å gjøre det lettest mulig å holde oversikt over sine forpliktelser både i henhold til certepartiavtalen og stykkgodsavtalene, vil speditøren gjerne vise til den underliggende certepartiavtalen i konnossementene for stykkgodsbefraktningene. Konnossementer som viser til en underliggende certepartiavtale kalles trampkonnossementer. Den eneste særregelen for trampkonnossementer er at speditøren, ved å ha henvist til et certeparti, kan vise til noe overfor innehaver av konnossementet som ikke uttrykkelig fremgår av konnossementets tekst, men av den underliggende certepartiavtalen. Det stilles imidlertid visse ekstra krav til hva som kan inkorporeres, og hvordan det skal gjøres.

VIII. Ikke-negotiabelt konnossement/sjøfraktbrev («Non-negotiable Bill of Lading»/«Sea Waybill»)

Selv om alle fraktbrev for sjøtransport kalles konnossement, har man også innenfor sjøtransporten fraktdokumenter som i realiteten kun er vanlige fraktbrev. Det er konnossementene som ikke kan overdras (ikke-omsettelige konnossementer). Dette kalles et ikke-negotiabelt konnossement eller et sjøfraktbrev.

Det er nemlig ikke alltid nødvendig med et omsettelig dokument, fordi det ikke alltid er praktisk at godset selges videre til andre mens det er under transport. Dette gjelder særlig ved korte transportstrekninger hvor det ikke tar lang tid før godset kommer frem. Da er det også en fordel å kunne slippe problemer med konnossementer som kommer bort eller kommer frem til kjøper lenge etter at lasten kom frem. På samme måte slipper transportøren det strenge beskrivelsesansvaret som følger med det å utstede et konnossement (se pkt. 2.5.1 ovenfor). Når det utstedes et sjøfraktbrev har han mulighet til å motbevise sjøfraktbrevets opplysninger om godsets tilstand selv om han ikke gjorde anmerkning om skade eller manko da han fylte ut fraktbrevet.

Hvis det dreier seg om en frakt til eller fra Norge, reguleres sjøfraktbrevene i sjøloven §§ 308 og 309. Hvis frakten ikke går til eller fra Norge, kan det gjelde andre regler som ikke behandles her. Reglene om sjøfraktbrev er ikke del av de internasjonale konnossementsreglene, og hvis det er tale om transporter som ikke går til eller fra Norge, kan innholdet i de reglene som vil komme til anvendelse være annerledes enn sjølovens regler. Den norske sjølovens regler om sjøfraktbrev gjelder nemlig primært for transporter til og fra Norge.

På samme måte som konnossementet, fungerer sjøfraktbrevet som bevis for at transportøren har påtatt seg å transportere godset, og som bevis for at mottaker har mottatt godset.

Til forskjell fra konnossementet, er sjøfraktbrevet bare en forpliktelse for transportøren til å utlevere godset til en navngitt mottaker. Fordelen med dette er at mottaker ikke behøver å presentere et eksemplar av dokumentet før han kan få godset utlevert. Det er tilstrekkelig at den som krever utlevering kan sannsynliggjøre at han er den personen som står oppført som mottaker i fraktbrevet. Dette gjør det også enklere for transportøren å gjennomføre en korrekt utlevering.

Et sjøfraktbrev skal inneholde følgende opplysninger, jf. sjøloven § 309:

- Godsets art
- Anmerknning om eventuell synlig manko eller synlige skader på gods eller emballasje
- Hvis undersøkelse ikke er mulig skal forbehold om dette føres inn i fraktbrevet, for eksempel «one container said to contain», ref. ovenfor
- Senders navn (oppdragsgiverens navn)
- Mottakers navn
- Transportørens navn
- Transportvilkårene
- Frakt og andre kostnader som skal betales av mottaker
- Underskrift av transportøren

Sjøloven har ingen bestemmelser om antall originaler som skal fylles ut, men det er naturlig at avsender, transportør og mottaker får hvert sitt eksemplar. Mottakereksemplaret kan gjerne følge med godset.

2.6 Kombinerte transporter

Kombinerte transporter er, som vi husker fra «Transportrett», et transportoppdrag hvor det brukes mer enn én type transportmetode. Typisk er noe fraktet på vei til en havn, deretter med skip, og deretter på vei til mottakssted.

Hvis man ikke har brukt et transportdokument for en kombinert transport, men i stedet brukt et transportdokument som for eksempel kun gjelder for flytransport, er det viktig å være klar over at det ikke spiller noen rolle hvilket transportdokument som er benyttet. Det er loven for det transportmiddelet som faktisk er brukt som kommer til anvendelse. Dette følger også av den såkalte nettverksklausulen i NSAB § 2.

Hvis man ikke vet hvilket transportmiddel som ble benyttet da godset for eksempel ble skadet, skal man benytte NSAB. De fleste norske speditører viser til NSAB når de inngår transportavtaler, slik at vilkårene i NSAB skal gjelde mellom partene. Likevel, som påpekt i «Transportrett», er det ikke slik at en ren henvisning til NSAB i en e-postsignatur er tilstrekkelig for at standardbetingelsene skal anses som avtalt.

Dersom ikke NSAB kommer til anvendelse fordi den ikke er avtalt mellom partene, og ikke lovgivning for en spesifikk transportform kommer til anvendelse, er det innholdet i transportdokumentet som bestemmer innholdet i transportavtalen – altså hvilke rettigheter og plikter oppdragsgiver og speditør har overfor hverandre.

I praksis finnes det mange forskjellige transportdokumenter for kombinerte transporter. Noen er negotiable (omsettelige) konnossementer, mens andre er vanlige fraktbrev. Større internasjonale speditørkonsern har gjerne sine egne maler for transportdokumenter for kombinerte transporter.

Heretter gjennomgås kun FIATAs transportdokumenter for kombinerte transporter (FIATA er en internasjonal fraktførerorganisasjon).

I. FIATA FBL («Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading»)

Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading (populært også kalt «Freight Forwarders Bill of Lading» eller «FBL») er et konnossement spesielt laget for gods som skal sendes med flere transportmidler – altså en kombinert transport. Den speditøren som utsteder et FIATA FBL, påtar seg transportansvar for hele transporten. Dette fremgår av FBL-klausulene i dokumentet. Vi husker fra «Transportrett» at transportansvaret innebærer at speditøren er ansvarlig hvis godset for eksempel blir skadet eller forsinket under frakten.

FIATA FBL kan også benyttes for transport med bare ett transportmiddel. Hvis FIATA FBL benyttes for transporter med bare ett transportmiddel, er det imidlertid lovreglene for det aktuelle transportmiddelet som kommer til anvendelse – ikke FIATA FBL – dette er det samme prinsippet som for NSAB: Loven går foran både NSAB og FIATA FBL hvis man vet hvilket transportmiddel som er brukt. På en veifrakt er det derfor veifraktloven som gjelder selv om man har brukt et FIATA FBL konnossement.

Dreier det seg om en kombinert transport derimot, og lovreglene av ulike grunner ikke kommer til anvendelse,

gjelder betingelsene i FIATA FBL. FIATA FBL går også foran NSAB hvis det er motstrid mellom FIATA FBL og NSAB. Er det ikke motstrid, gjelder begge dokumentene og utfyller hverandre.

Når en speditør bruker FIATA FBL, er han ikke bare ansvarlig i henhold til konnossementets regler overfor sin opprinnelige oppdragsgiver – han er også ansvarlig overfor den som konnossementet eventuelt overdras til. FIATA FBL er nemlig omsettelig/negotiabelt hvis ikke konnossementet er uttrykkelig merket som «non-negotiable», jf. FIATA FBL pkt. 3. FIATA FBL-konnossementet kan, på samme måte som sjøkonnossementene, være ihendehaver-, navne- eller ordrekonnossementer, se pkt. 2.5.4 ovenfor.

Hvis FIATA FBL-konnossementet overdras til en tredjepart, gjelder ikke NSAB overhodet. Da gjelder kun de vilkårene som fremgår av FIATA FBL-dokumentet.

FIATA FBL er godkjent av Det Internasjonale Handelskammer (ICC), og kan brukes som konnossement i rembursforretninger, med mindre rembursen forlanger et annet spesielt angitt transportdokument.

II. FIATA FWB («Non-negotiable FIATA Multimodal Waybill»)

Det er, som nevnt, ikke alltid nødvendig med et omsettelig transportdokument. Derfor har FIATA utarbeidet («Freight Forwarders Waybill» eller «FWB»). FIATA FWB er et vanlig fraktbrev til bruk ved kombinerte transporter. Som vi husker, er det ikke nødvendig at originaldokumentet presenteres for å få rett til utlevering av godset når det er brukt et vanlig fraktbrev. Man slipper derfor for eksempel problemene som kan oppstå med bortkomne konnossementer ved utlevering. I tillegg slipper speditøren det strenge beskrivelsesansvaret som gjelder for konnossementer, ref. pkt. 3.2.

På samme måte som ved utstedelse av FIATA FBL, påtar speditøren seg fraktføreransvar ved utstedelse av FIATA FWB.

Når FIATA FWB utstedes er det også slik at det er FIATA FWB som regulerer forholdet mellom speditøren, oppdragsgiveren og mottakeren. NSAB benyttes bare mellom speditøren og oppdragsgiveren hans – ikke mottaker, og kun dersom FIATA FWB ikke har motstridende bestemmelser.

2.7 Andre transportdokumenter

Fraktbrev og konnossement er hovedkategoriene av transportdokumenter. Det er likevel ikke de eneste transportdokumentene.

En speditør som kun opptrer som formidler, ikke transportør (forskjellen er forklart i «Transportrett»), kan bruke et FIATA FCT-dokument («Forwarders Certificate of Transport»).

FIATA FCT utstedes av speditøren som har formidlet transportoppdraget fra oppdragsgiver til utførende transportør. FIATA FCT benyttes når oppdragsgiver har behov for å sette betingelser for utlevering av lasten (utleveringsforbehold) i tillegg til at mottaker for eksempel må kunne presentere et originalkonnossement. FIATA FCT kan brukes både ved enkle transporter og ved kombinerte transporter.

FIATA FCT er bygget opp med sjøkonnossementet som modell, men uten å ha alle konnossementets funksjoner.

Ulikhetene mellom et FIATA FCT og et konnossement er at når speditøren utsteder et FIATA FCT, gjør han dette i egenskap av transportformidler – ikke utførende transportør med transportansvar. Dette fremgår uttrykkelig av teksten på dokumentets forside.

Selv om speditøren som utsteder et FIATA FCT kun er formidler, påtar han seg likevel et ansvar for utleveringen av godset. Dette går ut over formidleransvaret etter NSAB, slik at FIATA FCT-ansvaret kan karakteriseres som en mellomting mellom transportansvar og formidleransvar.

Likhetene mellom et FIATA FCT og et konnossement er at speditøren blir ansvarlig overfor innehaveren av originaldokumentet for at utlevering av godset skjer i henhold til de vilkår som fremgår av forsiden på dokumentet, som er vilkårene speditøren som formidler har påtatt seg. På samme måte som med konnossementet,

kan varen bare utleveres mot at originaldokumentet tilbakeleveres til speditørens representant på mottakerstedet. Hvis flere originaler utferdiges, er det tilstrekkelig at ett originaldokument presenteres.

FIATA FCT er et dokument som, i tillegg til et fraktbrev, er nødvendig for å flytte lasten. FIATA FCT-dokumentet har derfor en sperrefunksjon ved at hvis ikke FIATA FCT-dokumentet presenteres, kan ikke mottaker kreve utlevering.

FIATA FCT kan i tillegg gjøres negotiabelt ved at det utstedes «til ordre» og får derved også en overførselsfunksjon. Dokumentet egner seg således ved rembursforretninger og ved «salg av gods mot dokumenter». Alle disse forholdene er likheter mellom FIATA FCT og et konnossement slik vi har sett i pkt. 2.5.4 ovenfor.

I praksis innebærer utstedelse av et FIATA FCT at hvis det gjøres feil ved at lasten utleveres uten presentasjon av original FIATA FCT, vil formidlerspeditøren som har utstedt FIATA FCT ikke kunne fri seg fra ansvar ved å henvise oppdragsgiver til utførende transportør. Også formidlende speditør er ansvarlig.

3. TRANSPORTDOKUMENTENES FUNKSJONER

Transportdokumentene er praktiske hjelpemidler i mange sammenhenger, og fyller flere viktige funksjoner. Heretter redegjøres det nærmere for de ulike funksjonene som transportdokumentene har.

3.1 Overførsels- eller negotiabilitetsfunksjonen

Et fraktdokumentets overførselsfunksjon det samme som at fraktdokumentet er negotiabelt (omsettelig). Som nevnt betyr dette at fraktdokumentet (i praksis konnossement, ikke fraktbrev) kan selges av opprinnelig mottaker til en tredjepart, slik at tredjeparten får rett til å kreve godset utlevert fra speditør. Overførsels- eller negotiabilitetsfunksjonen er, som nevnt, en del av konnossementets representasjon av godset (se pkt. 2.5.1).

Ved at konnossementet, som representerer godset, kan selges, kan godset i realiteten bytte eier flere ganger mens det er under transport.

3.2 Bevisfunksjonen

Alle transportdokumenter har en bevisfunksjon. De er bevis for at speditøren har overtatt den lasten som er beskrevet dokumentet. I tillegg tjener transportdokumentene som bevis for fraktavtalen som er inngått.

I tillegg, slik det fremgår av innholdskravene til de ulike fraktbrevene og konnossementene, inneholder transportdokumentene opplysninger om dato for levering, opplysninger om avsender og mottaker, transportør og om hvem som skal betale frakten. Alle disse opplysningene legges i utgangspunktet til grunn som bevis hvis det i ettertid oppstår problemer i forbindelse med transporten.

Hvis det har oppstått problemer, vil dette gjerne komme i form av enten

- skade;
- manko (delvis tap av gods);
- totaltap; eller
- forsinkelse.

Hvis speditøren får med seg for mange kolli (lossing uten papirer), foreligger det manko eller tap av gods på en annen transport, og han må dermed straks gi beskjed videre om at han har fått med seg godset. Det er spesielt når det gjelder skade og manko at fraktbrevets opplysninger om godsets tilstand og antall/mengde har en viktig bevisfunksjon.

Dersom speditøren mottar gods som er skadet eller har skade på emballasjen, eller han ikke mottar den mengden som avsender har opplyst at han skal sende, må han gjøre anmerkning om dette på transportdokumentet. Hvis han ikke har mulighet til å undersøke godsets tilstand, for eksempel ved containertransport, må han også gi opplysninger som viser at godset ikke er undersøkt.

Speditøren har med andre ord en undersøkelsesplikt, og uansett om han har mulighet til å undersøke godset eller ikke, har han også en opplysningsplikt. I denne sammenheng står fraktbrevet sentralt, fordi det skal inneholde anmerkninger hvis noe fraktføreren er pålagt å undersøke ikke stemmer med fraktbrevets opplysninger, eller eventuelt forbehold om at fraktføreren ikke har undersøkt godset.

3.2.1 Særlig om undersøkelsesplikten

Når speditørens oppdragsgiver tar kontakt i forbindelse med en konkret transport, får gjerne speditøren opplysninger om godsets art og mengde, og fører deretter disse opplysningene inn i transportdokumentet.

Når godset ankommer hos speditøren, må han kontrollere at de opplysningene transportdokumentet gir stemmer med godsets faktiske tilstand og antall. Undersøkelsesplikten omfatter imidlertid ikke annet enn godsets eller emballasjens ytre eller synlige tilstand.

Hvis speditøren oppdager for eksempel skade på gods eller emballasje, må han opplyse avsender om dette. Hvis avsender ikke gjør noe med forholdene som speditøren opplyser om, må speditøren gjøre en anmerkning om dette

i fraktbrevet for at han ikke i ettertid skal bli ansvarlig som om forholdet oppstod under transporten.

Hvis en speditør eksempelvis tar imot gods som det er opplyst at er ømfintlig overfor frost, kan han ikke fri seg for ansvar ved å anmerke «uten ansvar for skade ved frost» på kvitteringen uten å undersøke godset på en forsvarlig måte. Speditøren må gjøre det som med rimelighet kan forlanges av ham for at varene ikke skal fryse, herunder kontrollere temperaturen, oppbevare godset frostfritt på terminalen, sørge for frostfri transport etc. Vil ikke speditøren påta seg ansvaret, bør han heller ikke påta seg transporten. Når speditøren overtar godset, bør han derfor bla. sjekke temperaturen på godset og føre dette opp i fraktbrevet, med mindre slik undersøkelse ikke er utelukket på grunn av emballering o.l.

Dreier det seg ikke om ømfintlig gods, er ikke speditørens undersøkelsesplikt like vidtgående. Han må likevel alltid sjekke for synlige skader på godset og emballasjen.

Hvis mottaker i ettertid reklamerer og krever erstatning for skade eller manko, vil transportdokumentets opplysninger stå sentralt. Det er imidlertid noen forskjeller mellom fraktbrev og konnossement i en slik situasjon.

Når det er utstedt fraktbrev, legges for eksempel fraktbrevets opplysninger om godsets og emballasjens tilstand til grunn som bevis. Hvis lasten kommer frem i skadet tilstand, og det ikke er noen anmerking på fraktbrevet om at det var skadet ved levering til transportøren, skal det mye til for at speditøren i ettertid skal kunne greie å bevise for at godset var skadet da han overtok det.

Normalt vil det være mer sannsynlig at skaden eller mankoen skyldes hendelser under transporten, enn at fraktføreren har glemt å gjøre anmerkninger på fraktbrevet da han overtok gods som var skadet eller hvor det forelå manko.

Hvis fraktføreren har tatt forbehold på fraktbrevet vil han imidlertid normalt kunne fri seg fra ansvar. De forbehold som transportøren har anført på avsenderkopien, behøver ikke å påføres det eksemplaret av fraktbrevet som følger forsendelsen.

Når det er utstedt konnossement, er beskrivelsesansvaret strengere, slik det også er redegjort for i pkt. 2.5.1 ovenfor. Transportøren blir her uten videre ansvarlig for differansen mellom det som er beskrevet, og det som rent faktisk utleveres, hvis han ikke har tatt noe forbehold da han overtok godset. Han har ikke adgang til å føre motbevis overfor mottaker/ihendehaver av konnossementet, for eksempel ved å legge frem dokumentasjon for at han gjorde avsender oppmerksom på at det forelå skade eller manko allerede ved overtagelsen av godset. Hvis konnossementet er rent, dvs. uten anmerkninger fra transportøren, vil mottaker altså kunne holde speditøren ansvarlig hvis godset ikke svarer til beskrivelsen i konnossementet.

3.2.2 Særlig om opplysningsplikten når undersøkelse ikke er mulig

Felles for både fraktbrev og konnossementer er at hvis fraktføreren ikke har mulighet til å undersøke godsets art eller antall (typisk ved containertransport), må han gi uttrykk for at han ikke har undersøkt godset. Dette gjøres ved at han fører inn for eksempel «one container said to contain 50 cartons of garments» i transportdokumentet. Slik viser speditøren at opplysningene om godset stammer fra selger/avsender (fordi det står «said»), som betyr at noen andre har sagt at det er slik, og at han ikke har undersøkt riktigheten av opplysningene selv.

Glemmer speditøren å ta forbehold om at han ikke har undersøkt godset, vil han i utgangspunktet være ansvarlig overfor konnossementsinnehaver hvis det foreligger skade eller manko. Det gjelder selv om opplysningene om emballeringen av godset i konnossementet viser at speditøren ikke hadde mulighet til å undersøke godset og selv om speditøren sitter på bevis som kan dokumentere at skaden ikke oppstod under hans transport av godset.

Hvis speditøren glemmer å ta forbehold om at undersøkelser ikke er gjennomført i et fraktbrev, er ikke konsekvensene like dramatiske. Er det brukt fraktbrev, har speditøren i det minste anledning til å føre motbevis mot at godset ble skadet under hans transport. Forbehold glemmes i et fraktbrev, har ikke dette den samme strenge virkningen.

For ordens skyld presiseres det at speditørens manglende mulighet til å undersøke godset må være reell. Speditøren kan ikke unndra seg undersøkelsesplikten ved å påføre en «said to contain»-formulering på

transportdokumentet hvis han rent faktisk kunne ha undersøkt godset. Kunne speditøren ha undersøkt godset, men unnlot å gjøre det, vil han bli ansvarlig dersom godset er skadet o.l. ved utlevering.

3.3 Råderettsfunksjonen for oppdragsgiver/avsender

Transportørens oppdragsgiver (avsender/selger) har ofte rett til å råde over godset mens det er underveis til mottaker (kjøper) (råderettsfunksjonen). Råderetten inkluderer retten til å oppnevne ny mottaker på destinasjonsstedet, omdirigere godset til en annen destinasjon (inklusive å kreve godset returnert), eller at avsender kan stanse godset på mottakerstedet for å hindre utlevering til en mottaker som ikke har betalt. Dette siste betegnes som stansingsretten, som er en del av transportdokumentenes råderettsfunksjon.

Hvis mottaker (kjøper) har forskuddsbetalt varene vil han være opptatt av å sikre seg mot at avsender benytter seg av den råderetten loven i det enkelte tilfelle gir ham til å omdirigere godset m.v. Ved å fylle ut transportdokumentene på bestemte måter kan avsender (selger) frasi seg disse rettighetene, slik at kjøper (mottaker) sikres utlevering (sperrefunksjonen). Sperrefunksjonen er altså en motsats til råderettsfunksjonen, og behandles nærmere i **pkt. 3.4.**

Transportdokumentet spiller altså en meget viktig rolle hvis transportøren blir møtt med en instruks fra avsender om for eksempel å omdirigere eller stanse godset.

Hvem som har råderett over godset, avhenger av avtalen mellom oppdragsgiver (avsender) og mottaker. Avtalevilkårene som bestemmer hvem som har råderetten, er INCOTERMS.

Hvis avtalte INCOTERMS mellom partene er «Delivery Duty Paid» (DDP), har oppdragsgiver (avsender) råderett over godset helt frem til det er utlevert av speditør. Hvis avtalte INCOTERMS i stedet er «Free On Board» (FOB), har mottaker råderett fra godset er lastet av speditør. Hvilke INCOTERMS som er avtalt mellom partene fremgår ofte, men ikke alltid, av konnossementet eller fraktbrevet. Er ikke INCOTERMS angitt i transportdokumentet, må speditøren sørge for å få dokumentasjon på råderett fra den parten som ønsker å utøve denne rettigheten.

Uansett hvem som har råderetten, innebærer råderettsfunksjonen blant annet retten til å oppnevne ny mottaker på destinasjonsstedet, omdirigere godset til en annen destinasjon (inklusive å kreve godset returnert), eller at avsender kan stanse godset på mottakerstedet for å hindre utlevering til en mottaker som ikke har betalt. Sistnevnte betegnes som oppdragsgivers stansingsrett overfor mottaker.

3.3.1 Særlig om oppdragsgivers stansingsrett

Selgeren av gods under både konnossementer og fraktbrev vil i blant sende godset av gårde og eventuelt også overlate konnossementet til kjøper før han har fått endelig oppgjør av kjøper/ mottaker.

Hvis mottaker ikke gjør opp for seg i løpet av den tiden godset er under transport, vil selgeren kanskje ønske å hindre utlevering, slik at han om nødvendig kan få returnert varene eller finne en annen (betalingsvillig) kjøper. Å stanse godset kan også være en effektiv måte å få kjøper til å gjøre opp for seg på.

Vi skal derfor se nærmere på den rollen fraktdokumentene spiller i denne sammenheng.

Det er viktig å merke seg at hvis speditøren trår feil her, enten ved å etterkomme en uberettiget stansingsordre eller ved å utlevere i strid med stansingsordre, vil han fort bli ansvarlig for det tap som kjøper eller selger lider pga. feilen. Det er ikke like regler for alle transportformer, så her gjelder det å sjekke godt hvilke regler som gjelder hvis det blir gitt stansingsordre fra selger/avsender.

Et felles krav som alltid gjelder, er at transporten ikke må være avsluttet. Det vil den være hvis godset er kommet frem, mottaker har betalt det som skyldes iht. fraktbrevets tekst, og han har krevd utlevering. Hvis det er utstedt konnossement, er transporten på samme måte avsluttet ved at mottaker presenterer originalkonnossementet og krever utlevering. Godset kan godt ligge på terminalen en stund etter dette, slik at det ikke er noe krav at mottaker rent fysisk har tatt hånd om godset.

Så enkelt er det imidlertid ikke alltid. Vi har f.eks. en speditør som, i sin faste trafikk, mottar en forsendelse fra selgeren. Ved fremkomsten sendes det ankomstmelding til mottaker. Speditøren får umiddelbart etterpå oppdrag fra mottaker om å fortolle og/eller kjøre ut lasten for mottakers regning. Transporten er her avsluttet i det øyeblikk mottaker gir speditøren oppdraget om å fortolle, og dermed er selgers stansingsrett opphevet.

Et annet typisk eksempel er en speditør som har fast trafikk, samtidig som han har generell ordre fra en importør om at alle hans varer som kommer i speditørens trafikk, skal fortolles og/eller kjøre ut til mottakers lager. I slike tilfeller må man anta at varen må anses som utlevert til mottaker i det øyeblikk varene er losset på mottakerstedet, enten på speditørens terminal eller på en annen terminal hvor speditøren har råderett over godset, og transporten må anses som avsluttet. Da er selgers stansingsrett opphevet det øyeblikk speditøren har tatt over selv om det ikke er gitt ankomstmelding.

3.3.1.1 Veitransport

Det gjelder forskjellige regler for stansing i internasjonale og innenriks transporter.

Ved internasjonale transporter er det slik at hvis avsender vil stanse godset (eventuelt om dirigere til ny mottager mv.), må han kunne legge frem et avsendereksemplar av fraktbrevet hvor det ikke står at avsender har fraskrevet seg råderetten over godset under befordringen. Gjør ikke avsender det, skal ikke speditør etterkomme stansingsordren. Etterkommer speditøren likevel stansingsordren, er han ansvarlig overfor mottaker hvis godset feilaktig stanses.

I innenriks veitransport er det ikke noe krav om at fraktbrev skal utstedes, ref. pkt. 2.2 ovenfor. Hvis det ikke er utstedt noe fraktbrev, kan avsender derfor gi stansingsordre uten at det er nødvendig å legge frem noen fraktbrevkopi for at speditør skal etterkomme ordren.

Hvis det likevel er utstedt et innenriks fraktbrev (fellesfraktbrev), bør speditøren sjekke at det ikke er påført at avsender ikke skal kunne råde over transporten underveis, herunder eventuell informasjon om avtalte INCOTERMS mellom avsender og mottaker.

Veifraktloven og luftfartsloven gir «avsender» råderett over godset som er under transport – ikke «oppdragsgiver». Heri ligger en forutsetning om at oppdragsgiver og avsender er én og samme person, men det er ikke alltid tilfelle. Hvis godset er solgt av avsender ex works, er det *mottaker* som betaler transportkostnadene og som er speditørens oppdragsgiver. Likevel er ikke mottaker og oppdragsgiver i disse tilfelle gitt en stansingsrett etter veifraktloven og luftfartsloven. Denne trolig utilsiktede uklarheten i lovene gjør at hvis en mottaker kan lide store tap ved ikke å få varene utlevert etter at selger har gitt stansingsordre, kan det være fornuftig å klarere situasjonen med advokat før speditøren etterkommer ordren eller ikke.

3.3.1.2 Banetransport

Ved internasjonal jernbanetransport og ved innenriks jernbanetransport er det jernbaneselskapenes interne regler som styrer dette. I CargoNets standardvilkår er ikke oppdragsgivers stansingsrett regulert.

3.3.1.3 Lufttransport

I luftfartsloven har vi bestemmelse om flyfraktbrev («Air Waybill») som gjelder både for internasjonale og innenriks transporter.

Tilsvarende som for veitransport, må avsender kunne legge frem et avsendereksemplar av fraktbrevet for speditør for å kunne utøve stansingsrett, jf. luftfartsloven § 10-12. Det er ikke noe krav om påtegning på dokumentet hvis avsender fraskriver seg råderetten, slik at den eneste måten han kan frasi seg denne retten, er ved å gi fra seg avsendereksemplaret. Det er derfor tilstrekkelig for flyfraktføreren å be om å få avsendereksemplaret som betingelse for å stanse godset. Han behøver ikke se nærmere på innholdet i fraktbrevet. Reglene er de samme dersom det kun er utstedt en godskvittering – ikke fraktbrev.

Det minnes til slutt om at det er «avsender», ikke «oppdragsgiver», som har råderett over godset som er under transport med fly. Det er derfor ikke sikkert, slik det også er nevnt i pkt. 3.3.1.1, at *mottaker* har råderett over flygods selv om det er mottaker som har gitt speditøren transportoppdraget.

3.3.1.4 Sjøtransport

Hvis det ved en sjøtransport er utstedt sjøfraktbrev («Sea Waybill»), kan transportørens oppdragsgiver gi instruks om å stanse godset mm., så lenge han ikke har gitt fra seg denne retten på forhånd. En mottaker/kjøper som betaler for godset før han har fått det utlevert, kan nemlig ha stilt som betingelse overfor at avsender/selger skal gi fra seg denne retten. Hvis avsender frasier seg råderetten over godset, skal han opplyse om dette overfor speditøren, som gjør anmerkning i fraktbrevet om at avsender har fraskrevet seg retten til å endre mottaker når fraktbrevet fylles ut. Når speditøren får stansingsordre fra oppdragsgiver, må han derfor sjekke at det ikke er gitt noen beskjed om slik anmerkning på fraktbrevet før han eventuelt følger selgers ordre om å stanse godset.

Hvis det er utstedt konnossement, har selger/oppdragsgiver mulighet til å stanse godset selv om mottaker har mottatt originalkonnossementet, jfr. sjølovens § 307. Sjøloven sier at selgers disposisjonsrett gjelder selv om originalkonnossementet er utlevert til kjøper/mottaker. Det fremstår ved første øyekast som i strid med konnossementets representasjonsfunksjon (se pkt. 2.5.1), men forutsetningen er at konnossementet ikke er overdratt til en *tredjeperson* (dvs. en annen en opprinnelig kjøper/mottaker) som i god tro har betalt kjøpesummen for godset. Hvis tredjeperson ikke hadde kjennskap til at den opprinnelige kjøper ikke har gjort opp for seg overfor den opprinnelige selgeren (eller på annen måte misligholdt kjøpekontrakten), har han krav på å få godset utlevert når han kommer med konnossementet. Følgelig beskytter sjøloven tredjemann som har kjøpt konnossementet i god tro, men ikke mottaker som har unnlatt å betale for transportoppdraget.

Selv om det ikke oppstilles krav om selgers/oppdragsgivers fremvisning av originalkonnossementet for stansing av godset, bør likevel speditøren be om at både oppdragsgiver og mottaker legger frem de eksemplarer disse har. Først når speditøren har et fullt sett, kan han være sikker på at det ikke i ettertid dukker opp en tredjepart som har krav på utlevering fordi han ikke har visst om den første kjøpers mislighold og dermed kjøpte konnossementet i god tro. Hvis speditøren i mellomtiden har stanset godset og returnert det til selger, vil han nemlig bli ansvarlig overfor godtroende tredjemann for det tapet denne måtte lide som følge av speditørens urettmessige tilbakehold.

Hvis det er klart at konnossementet er overdratt til en tredjepart, kommer speditøren i en vanskelig situasjon. Sjøloven gir ikke veiledning her. Før speditøren velger om han skal etterkomme oppdragsgivers stansingsordre, må han vurdere om tredjemann visste om opprinnelig mottakers mislighold før han kjøpte konnossementet. Her bør speditøren ta kontakt med advokat for å ta en konkret og forsvarlig vurdering av de tilgjengelige bevisene.

3.3.1.5 Kombinerte transporter

Ved utstedelse av FIATA FWB (ikke-negotiabelt fraktbrev som skal brukes ved kombinerte transporter, ref. pkt. 4) må speditøren sjekke sin egen kopi av fraktbrevet for å forsikre seg om at det ikke er gjort påtegning om at avsender har fraskrevet seg råderetten over godset, slik at avsender/oppdragsgiver ikke lenger har stansingsrett. Slik påtegning skal nemlig skje senest ved utstedelse av FIATA FWB, og da vil den komme med på fraktbrevkopien også. Hvis det ikke står noe slikt på fraktbrevkopien, kan speditøren stanse godset hvis det er dette avsender instruerer om.

Ved utstedelse av FIATA FBL (negotiabelt fraktbrev som skal brukes ved kombinerte transporter) er det ikke opplagt hva som gjelder, fordi dokumentet inneholder ingen bestemmelse om avsender/oppdragsgivers stansingsrett.

I utgangspunktet har speditøren som utsteder dokumentet, dermed påtatt seg en forpliktelse overfor en kjøper av dokumentet til å utlevere til sistnevnte, uansett om kjøperen har betalt eller ikke. Oppdragsgiver/avsender har imidlertid stansingsrett etter vanlig kontraktsrett, slik at sjansen for at selger kan stanse godset overfor en kjøper/mottaker som ikke har gjort opp for seg er stor.

Selv om stansingsretten ikke vil være knyttet til selve transportdokumentet FIATA FBL, vil det alltid være viktig å få oversikt over hvorvidt kjøperen har solgt godset videre til godtroende tredjemenn eller ikke, og speditøren bør derfor be partene legge frem sine respektive eksemplarer av konnossementet.

3.3.2 Særlig om speditørens stansingsrett

Som vi husker fra «Transportrett», har også speditøren en stansingsrett overfor oppdragsgiver. Speditørens

stansingsrett er for de tilfellene hvor oppdragsgiver, enten oppdragsgiver er avsender eller mottaker, ikke har betalt for speditørens transporttjenester. Fordi avtalte INCOTERMS mellom avsender og mottaker avgjør hvem av dem som kan råde over godset mens det er under transport, er det viktig at speditøren sjekker om den han vil utøve sin stansingsrett overfor er rette eier av godset i henhold til de avtalte INCOTERMS mellom partene. Disse står i transportdokumentene som partene benytter.

I tillegg oppstilles det enkelte tilleggsvilkår i og med hjemmel i NSAB § 14 for når speditøren har stansingsrett. Disse er delvis utviklet gjennom rettspraksis slik at ikke alle vilkårene står rett ut i teksten. Speditøren bør derfor – hvis det er tid – kontakte advokat for å få vurdert om han har stansingsrett.

3.4 Sperrefunksjonen for mottaker

De fleste transportdokumenter har også en sperrefunksjon for mottaker av godset. Denne gjør det mulig å hindre at avsender disponerer over godset mens det er under transport. På denne måten er mottaker sikret at han får utlevering når varene kommer til ankomststedet. Sperrefunksjonen kan derfor også kalles for «mottakers sikring av utlevering». Sperrefunksjonen er altså mottakers motsats mot avsenders råderett, herunder stansingsrett.

Mottakers sperrerett kan utøves på flere måter – tilsvarende som stansingsretten:

1. Avsender kan gjøre påtegning på avsendereksemplaret av fraktbrevet; og/eller
2. gi fra seg avsendereksemplaret til mottaker.

Hvis avsender gir fra seg avsendereksemplaret til mottaker ved for eksempel kjøpesummens betaling, vil mottaker være sikret at avsender ikke kan råde over godset, fordi transportøren kan ikke ta ordre fra en avsender uten avsenderkopien av fraktbrevet. Dermed har man etablert en sperrefunksjon som sikrer at mottaker får godset utlevert. Merk at dette ikke betyr at mottaker får tilsvarende rettigheter som avsender fraskriver seg, kun at avsender forhindres i å utøve sine rettigheter.

3.4.1 Veitransport

Ved innenriks veitransport er det ikke obligatorisk å utstede fraktbrev, og følgelig er det ikke noen tilsvarende sperrefunksjon eller sperreordning knyttet til selve fraktbrevet som man finner i sjøloven (se pkt. 3.4.4 nedenfor).

Det er likevel forutsatt i lovforarbeidene at dersom det er nødvendig å ha en sperrefunksjon tilgjengelig for mottaker av godset, kan mottaker be speditøren om å utstede et fraktbrev som avsender deretter enten skriver på at han frasier seg stansingsretten, jf. veifraktloven § 17, eller som avsender overleverer til mottaker slik at avsender rent faktisk er avskåret fra å gjøre påtegninger som hindrer utlevering til mottaker.

3.4.2 Banetransport

Ved internasjonal jernbanetransport og ved innenriks jernbanetransport er det jernbaneselskapenes interne regler som styrer dette. I CargoNets standardvilkår er ikke mottakers sperrerettighet regulert.

3.4.3 Lufttransport

Som nevnt er det obligatorisk å enten utstede et luftfraktbrev eller en godskvittering ved lufttransport.

I luftfartsloven har vi bestemmelse om flyfraktbrev («Air Waybill») som gjelder både for internasjonale og innenriks transporter.

Tilsvarende som for veitransport, må avsender vise frem et avsendereksemplar av fraktbrevet til speditøren for å kunne utøve stansingsrett, jf. luftfartsloven § 10-12. Det er ikke noe krav om påtegning på dokumentet hvis avsender fraskriver seg råderetten, slik at den eneste måten han kan frasi seg denne retten, er ved å gi fra seg avsendereksemplaret. En påtegning på fraktbrevet om at oppdragsgiver/avsender gir fra seg fraktbrevet er derfor ikke nok – til forskjell fra for veifrakt.

Mottaker kan altså kun utøve sin sperrefunksjon dersom han får avsender/oppdragsgiver med på å gi fra seg avsendereksemplaret av flyfraktbrevet. Dette gjelder for både innenriks og internasjonal transport. Ved å frata

avsender avsendereksemplaret av fraktbrevet, kan mottaker med andre ord sikre seg levering og følgelig utøve sin sperrefunksjon.

3.4.4 Sjøtransport

Ved utstedelse av sjøfraktbrev sikres mottakers rett til utlevering ved at avsender gir påtegning på sjøfraktbrevet om at avsender fraskriver seg råderetten over godset under befordringen. Det er ikke noe krav om at dette kun skrives på avsendereksemplaret, men må også skrives på speditørens kopi. Hvis det er innført en slik bestemmelse i fraktbrevet, skal transportøren ikke etterkomme et senere pålegg fra avsender om å stanse godset, og mottaker er dermed sikret å få det utlevert.

Hvis det er utstedt et konnossement, kan avsender, som nevnt, kreve stansing av godset selv om kjøper/mottaker har fått seg overlevert originalkonnossementet, jf. sjølovens § 307.

En påtegning på konnossementet, hvor selger fraskriver seg stansingsretten, vil være ugyldig, fordi sjøloven ikke tillater avtaler som avviker fra § 307.

Den eneste sperremulighet et konnossement gir en kjøper, er altså at kjøper/mottaker betaler kjøpesummen, for øvrig ikke misligholder overfor oppdragsgiver/avsender og i tillegg overtar konnossementet. Misligholdet er nemlig det eneste som kan betinge oppdragsgiver/avsenders stansing overfor kjøper/mottaker. Med konnossementet i hende kan kjøper dermed kreve utlevering, uten at selger kan motsette seg dette.

3.4.5 Kombinerte transport

Hvis det er utstedt et FIATA FBL, som er et omsettelig konnossement, og mottaker har betalt for godset og fått konnossementet i hende, trenger han ikke noe mer for å være sikker på at han får godset utlevert. Mottaker utøver dermed sin sperrefunksjon ved å ha konnossementet i hende.

Hvis det derimot er utstedt et FIATA FWB, som er et ikke-omsettelig fraktbrev, må mottaker be om at avsender fraskriver seg råderetten sin når fraktbrevet fylles ut. For at mottaker skal være sikker på å få godset utlevert, må fraskrivelsen fremgå av fraktbrevet. I så fall kan ikke avsender disponere over godset eller stanse det mens det er under transport. Dette er samme regler som for sperrefunksjonen for veitransport, ref. pkt. 3.4.1 ovenfor.

4. SPEDITØRDOKUMENTER SOM IKKE ER TRANSPORTDOKUMENTER

Speditørdokumenter kan, som sagt, være transportdokumenter, ankomstmeldinger, kvitteringer, routing orders m.fl. Transportdokumentene er behandlet i pkt. 2 og 3 ovenfor. Heretter behandles andre speditørdokumenter som kan være relevante i forbindelse med et transportoppdrag.

Foruten FIATA FCR og FIATA FWR (hvis det hadde vært i bruk), har ikke speditørdokumentene en juridisk funksjon. De gir informasjon. Speditørens forpliktelser overfor oppdragsgiver fremgår altså ikke av dokumentet.

I. FIATA FCR («Forwarders Certificate of Receipt»)

FIATA FCR er en speditørkvittering og ikke et transportdokument.

Det hender i praksis at FIATA FCR blir brukt som et transportdokument ved at man påfører en klausul om at lasten skal utleveres mot presentasjon av original FIATA FCR. Dokumentet er imidlertid ikke laget for å bli brukt slik man bør i stedet bruke FIATA FBL eller FIATA FCT.

FIATA FCR benyttes først og fremst når en selger har solgt sitt gods ex works (at kjøper av godset skal dekke alle kostnader fra og med lasting, jf. INCOTERMS) og trenger bevis for at han har utført sine plikter i henhold til kjøpekontrakten. Oppdragsgiver (selgeren) ber i slike situasjoner speditøren om å utstede et FIATA FCR-dokument.

Ved å utstede et FIATA FCR erklærer speditøren at

- han har akseptert den forsendelse som er beskrevet i dokumentet og at han har overtatt disposisjonsretten over godset;
- godset tilsynelatende er i god og forsvarlig stand;
- detaljene i dokumentet er i samsvar med de instruksjoner speditøren har mottatt; og at
- betingelsene i et eventuelt fraktdokument ikke er i strid med de forpliktelser speditøren har påtatt seg ifølge FIATA FCR-dokumentet.

Instruksjonene som speditøren har fått, er instruksjoner gitt av oppdragsgiver. Instruksjonene som er gitt, og som er inntatt i FIATA FCR-dokumentet, er ugjenkallelige. Instruksjonene kan kun endres hvis avsender av godset presenterer FIATA FCR-originalen for speditøren og det fortsatt er praktisk mulig for speditøren å rette seg etter de endrede instruksjonene. Dette fremgår av teksten i FIATA FCR-dokumentet.

FIATA FCR-dokumentet har samme bevis- og sperrefunksjon som fraktbrevene (bevis knyttet til godsets beskaffenhet og sperring av utlevering). Det betyr at speditøren er ansvarlig hvis opplysningene om godset ikke er korrekt og at det ikke skjer noen utlevering hvis ikke kjøper er angitt som mottaker av godset.

II. FIATA FWR («Warehouse Receipt»)

Til tross for at dette dokumentet har fått betegnelsen «receipt», dvs. kvittering, er det et lagerbevis. Ideen med dokumentet er at det gods som står oppført på dokumentet ikke skal utleveres uten at det originale lagerbeviset blir presentert. FIATA FWR kan gjøres negotiabelt, men da må det påføres dokumentet.

Det er forholdsvis sjelden at det benyttes lagerbevis i Norge i dag. Det er også årsaken til at selv om FIATA laget dette dokumentet i 1974, er det fortsatt ikke tatt i bruk i Norge.

I dag brukes normalt bare lagerkvittering. Forskjellen på et lagerbevis og en lagerkvittering er at kvitteringen bare gir uttrykk for varer som er mottatt til lagring på det bestemte tidspunkt da kvitteringen utstedes. Den beviser ikke hva som befinner seg på lageret til enhver tid.

III. Ankomstmelding

Ankomstmelding er en skriftlig meddelelse til mottakeren om at det er ankommet gods som er adressert til ham. I tillegg til en kort beskrivelse av godset, inneholder ankomstmeldingen en oversikt over de utgiftene som hviler

på godset som må betales før utlevering.

Dessuten fremgår det av ankomstmeldingen om det er spesielle utleveringsforbehold på godset, f.eks. vareetterkrav, innløsning mot originalkonnossement etc., samt nødvendige opplysninger for fortolling.

En speditør er ikke uten videre forpliktet til å sende ankomstmelding til mottakeren. Det er en avsenders plikt å underrette mottakeren om at godset er sendt og om hvordan det er sendt. En speditør vil derfor ikke bli ansvarlig hvis ankomstmeldingen skulle komme bort i posten, og dette fører til forsinket utlevering med for eksempel ekstra lageromkostninger.

På den annen side kan ikke speditøren slå seg til ro med at ankomstmelding er sendt hvis godset ikke blir hentet. Speditøren plikter å foreta seg noe, for eksempel kontakte mottaker på nytt, og/eller underrette avsender om at godset ikke er utlevert.

For å spare tid er det blitt mer og mer vanlig at speditøren meddeler («adviserer») mottaker over telefonen om at godset er ankommet. Det sier seg selv at det er umulig å bevise at slik advisering er foretatt. Skriftlig beskjed er derfor den klare anbefalingen.

IV. Borderau

«Borderau» kan på norsk kalles «forsendelsesinstruks», men denne betegnelsen brukes ikke til daglig i bransjen.

Et bordereau er en instruks fra én speditør til en annen og inneholder opplysning om avsender og mottaker, en beskrivelse av godset og eventuelle utleveringsinstruks, for eksempel om utgifter som skal innkasseres ved utlevering, eller andre utleveringsforbehold.

Bordereau brukes bl.a. ved samleforsendelser, dvs. at det på et fraktbrev, adressert til mottakerspeditøren, er oppført varer som skal utleveres til forskjellige mottakere. Bordereau'et vil inneholde detaljerte opplysninger om mottakere og eventuelle klausuler, omkostninger etc. på de enkelte vareposter som samlesendingen består av.

V. Routing order

En «routing order» er en oppfordring fra mottaker av gods til avsender om å benytte en spesifikk speditør for de transportene hvor mottaker bestemmer over transporten (for eksempel EXW, FCA eller FOB, jf. INCOTERMS).

En routing order utarbeides ved at speditøren oppsøker mottakere av gods på sitt hjemsted og får dem til å signere på ordenen. Deretter sendes ordenen til speditørens representant på avsenders hjemsted. Speditørens representant viser deretter routing ordenen som er signert av mottaker til avsender slik at speditøren kan ta hånd om godset.

Routing order er altså et instrument i speditørens markedsføring av transportopplegg.

Det skjer i praksis at en selger ignorerer en routing order fordi han selv har et transportopplegg som han er interessert i å benytte. Dette vil være en sak mellom kjøper og selger som speditøren, som ifølge ordenen skulle foretatt transporten, normalt ikke kan gjøre noe med. Det fordi en routing order kan neppe anses som en transportkontrakt som er bindende overfor transportøren for den importøren som har undertegnet den – det er en oppfordring, ikke et løfte.