# Reglene om konnossementer i det nye kapittel 13

## Begrepet konnossement

Rotterdamreglene inneholder en del regler om transportdokumenter, f eks art 47 om utlevering mot et negotiabelt transportdokument. Man har ikke brukt ordet konnossement, men en kjenner det gamle konnossementet igjen i definisjonen av et negotiabelt transportdokument i art 1;

“14. «Transport document» means a document issued under a contract of carriage by the carrier that:

(*a*) Evidences the carrier’s or a performing party’s receipt of goods under a contract of carriage; and

(*b*) Evidences or contains a contract of carriage.

15. «Negotiable transport document» means a transport document that indicates, by wording such as «to order» or «negotiable» or other appropriate wording recognized as having the same effect by the law applicable to the document, that the goods have been consigned to the order of the shipper, to the order of the consignee, or to bearer, and is not explicitly stated as being «non-negotiable» or «not negotiable». “

Selv om sjølovkomiteen i lovforslaget bruker ordet dokument både om papirdokumenter og elektronisk dokumentasjon, gjelder videreføringen av (papir)konnossementet klart nok bare papirdokumenter. Om tilsvarende regler skal gjelde for elektroniske dokumenter, vil bli særskilt drøftet nedenfor.

Etter RR art. 1 nr. 15 kreves det en uttrykkelig ordreklausul («mottaker: NN eller ordre»)for at dokumentet skal regnes som negotiabelt. I sjøloven § 292 er regelen den motsatte; ordreklausulen anses som underforstått når et dokument kalles et konnossement, og må eventuelt avkreftes med en såkalt recta-klausul (dokumentet er f eks stemplet «ikke til ordre»). Dette er det vanlige internasjonalt (og også reglen for navnegjeldsbrev etter gjeldsbrevloven § 11), og det kan være grunn til å endre gjeldende skandinavisk rett her, slik at en ordreklausul må være uttrykkelig. Alternativt kunne en tenkt seg at det ble bestemt at ordet «konnossement» (iallfall i sjøtransport) skulle bli regnet som «other appropriate wording recognized as having the same effect by the law applicable to the document» etter norsk rett, og slik sett innebære et en ordreklausul ble underforstått.

Definisjonen av et konnossement (når en ordreklausul ikke lenger underforstås) faller etter dette sammen med definisjonen av «Transport document» i RR art 1(14). I det uformelle møtet mellom lederne og sekretærene i de norske og danske sjølovkomiteer 12. juli 2011 ble det drøftet om dette burde komme til uttrykk ved en tilføyelse i art 1(14) eller i forarbeidene. Man var fra den norske siden mest stemt for å ta dette inn i lovteksten, mens man fra dansk side var mest stemt for å klargjøre dette i en forarbeidsuttalelse. Det var enighet om at lovgivingsteknikken ikke behøvde å være lik på dette punktet.

## Negotiabilitet

Etter dette er et konnossement et transportdokument og et ordrekonnossement et negotiablelt transportdokument. Men det er ikke meningen at dokumentet skal tillegges egenskaper utfra denne begrepsbruken, selvsagt bortsett fra de egenskapene RR uttrykkelig tillegger dokumenter som kalles negotiable. Ved denne begrepsbruken ligger det således ingen import av noen udefinerte forestillinger om hvilke egenskaper et dokument har, som i andre sammenhenger kalles negotiabelt.

Dette ble klargjort fra begynnelsen av i forhandlingene:

“The use of the word «negotiable» has been much discussed, and it is undoubtedly true that in some countries the use of the word is not technically correct when applied to a bill of lading. One may consider to use the word «transferable» as being more neutral. The draft instrument uses the expression «negotiable» on the grounds that even if in some legal systems inaccurate, it is well understood internationally (as is evidenced by the use of the word «non-negotiable» in article VI of the Hague Rules), and that a change of nomenclature might encourage a belief that a change of substance was intended.”[[1]](#footnote-1)

At et ordrekonnossement i RR er definert som et negotiabelt dokument betyr da bare at det er et dokument som er overførbart i den forstand at rettighetene etter dokumentet overføres ved at dokumentet overføres. Det betyr ikke nødvendigvis at den som får rettigheter overført ved hjelp av dokumentet (i god tro) får bedre rettigheter enn avhenderen, slik det f eks er etter gjeldsbrevloven kap. 2. Dette er overlatt til nasjonal rett, og er det som skal diskuteres nedenfor.

Sjølovkomiteene har diskutert om det er riktig å bruke begrepet negotiabilitet på norsk i denne sammenhengen når det har så snever betydning. En har kommet til at det minst forvirrende er å holde seg til Rotterdamreglenes ordbruk. Særlig gjelder dette når komiteen uansett foreslår at Rotterdamreglenes negotiable dokumenter etter norsk rett skal tillegges noen klassiske negotiabilitetsvirkninger etter norsk rett.

## Ikke-negotiabilitet

Et spørsmål denne klargjøringen av begrepet negotiabilitet i RR reiser, er hva som gjelder for dokumenter som ikke er negotiable i denne forstand. Kan de ikke brukes til å overføre rettigheter?

Etter gjeldende rett kan man godt omsette et rectakonnossement eller et rectagjeldsbrev slik at kjøperen blir kravshaver; han får bare ikke bedre rett enn den gamle kravshaveren. Men etter RR art 46 kan kravet etter et rectakonnossement bare gjøres gjeldende av den som er oppført som mottaker (jfr art 1 (11)):

**“Art 46.** *Delivery when a non-negotiable transport document that requires surrender is issued*

When a non-negotiable transport document has been issued that indicates that it shall be surrendered in order to obtain delivery of the goods:

(a) The carrier shall deliver the goods at the time and location referred to in article 43 to the consignee upon the consignee properly identifying itself on the request of the carrier and surrender of the non-negotiable document. The carrier may refuse delivery if the person claiming to be the consignee fails to properly identify itself on the request of the carrier, and shall refuse delivery if the non-negotiable document is not surrendered… “

Alt presentasjonsklausulen gjør, er da å sikre den som har dokumentet i hende mot at godset utleveres til noen; vedkommende kan i prinsippet ikke selv gjøre kravet gjeldende selv med transportpåtegning.

Det kan nok tenkes at en transportør uansett vil ønske å utlevere mot et rectakonnossement med påtegning om at NN skal ha rett til å kreve godset utlevert. Transportpåtegningen fra den opprinnelige mottakeren gjør at transportøren har ryggen fri, og etter norsk rett trengs det ikke særskilt hjemmel for å overføre rettigheter. Men plikt til utlevering har transportøren etter RR ikke i slike tilfeller.

Ikke-negotiable transportdokumenter vil i praksis etter dette hos oss neppe skille seg mye fra negotiable når det gjelder selve utleveringsmekanismen.

## Konnossementet som verdipapir

Om konnossement eller andre transportdokumenter skal tillegges rettslige egenskaper ut over de Rotterdamreglene tillegger dem, kan kalles spørsmålet om dokumentenes verdipapirvirkninger. Typisk dreier dette seg om hvorvidt en godtroende erverver av dokumentet og rettighetene etter det skal få større rett enn avhenderen i forhold til konkurrerende erververe og/eller i forhold til transportøren. Sammen med utleveringsmekanismen brukes det til å avgjøre spørsmål som om godset under transport kan pantsettes etter panteloven § 4-1 (håndpantsetting av verdipapirer) og om overdragelse av dokumentet gir vern i selgerens konkurs. Slike spørsmål vil bli behandlet nedenfor.

## Konkurrerende rettighetshavere til dokumentet

Sjøloven § 306 annet ledd lyder:

«Den som i god tro har ervervet et ordre- eller ihendehaverkonnossement, plikter ikke å levere det fra seg til den det har kommet bort fra.»

Regelen tilsvarer gjeldsbrevloven § 14. Den innebærer at man normalt kan kjøpe et konnossement (med tilhørende rett til en vare) uten risiko for at rette eier av konnossementet tar det tilbake, f eks om det er stjålet («invindikabilitet»). Dette er et sterkere vern enn det vernet f eks en godtroende erverver av løsøre eller fast eiendom får. Tradisjonelt skulle dette lette omsetningen av varer under transport, og i en del markeder kan dette nok fremdeles ha en viss betydning.

Viktigst er det nok at den siste erververen av dokumentet – transportøren – trygt skal kunne «erverve» dokumentet og utlevere mot det, uten fare for senere å bli møtt med innsigelser som at dokumentet er stjålet. Vernet av transportøren i så måte er særlig viktig, fordi denne verken praktisk eller rettslig har noen mulighet til å avstå fra transaksjonen når varen først er blitt transportert. Men den tilsvarende regelen for transportøren følger allerede av utleveringsregelen i RR art 47.

Det at man har ervervet en rett til dokumentet, vil ikke si at man får varen dokumentet gjelder, og langt mindre en vare av den mengden og den kvaliteten man har betalt for. Men iallfall noen skjær i sjøen unngår kjøperen med denne reglen.

I f eks engelsk rett har man ikke en tilsvarende regel,[[2]](#footnote-2) og det er nok ikke slik at man forventer en slik ekstinksjonsregel i den internasjonale varehandelen. Og i norsk innenrikshandel brukes ikke konnossement. Det kan likevel for sikkerhets skyld være grunn til å opprettholde regelen, som har lang tradisjon hos oss.

Regelen bør åpenbart ikke gjelde for dokumenter som (i Rotterdamreglenes forstand) er ikke-negotiable. Kan dokumentene egentlig ikke overdras, er det ingen grunn til å styrke erververens stilling når overdragelse likevel skjer.

Regelen bør altså begrenses til negotiable dokumenter. Men det bør være ytterligere begrensinger.

Når det er utstedt flere originaleksemplarer av dokumentet, kan hvert av dem gi rett til utlevering etter RR art 47. (For utøvelse av (annen) råderett er dette annerledes, se RR art 53 nr 3(a)). Men når det er utlevert mot et originaleksemplar, kan utlevering ikke kreves etter de andre, og de blir slik sett verdiløse. Et erverv av en av originalene er da bare erverv av en sjanse til å få lasten. En slik posisjon er det ingen grunn til å styrke med ekstinksjonsregler. Ekstinksjonsreglene bør derfor bare beskytte dem som etter det som fremgår av dokumentene (RR art 36(2)(d)) erverver et fullt sett av dokumentene. I handelspraksis kreves alltid et fullt sett.

På samme måte gir et negotiabelt transportdokument med utleveringsklausul etter RR art 47 nr 2 bare en sjanse til å få godset utlevert. Heller ikke for disse dokumentene bør derfor ekstinksjonsregelen gjelde.

På samme måte som at et papirdokument kan overdras av en urettmessig ihendehaver, kan det samme tenkes med elektroniske dokumenter f eks ette datainnbrudd. Det naturlige vil være at de samme reglene gjelder for elektroniske dokumenter som for papirdokumenter. Siden det ikke kan tenkes flere originaler av disse, vil det si at ekstinksjonsregelen over gjelder for negotiable elektroniske dokumenter uten utleveringsklausul.

## Konkurrerende legitimasjonshavere

En erverver av et dokument som tilsynelatende gir rett til godset, kan bli skuffet ved utleveringen. Det kan nemlig være flere som påberoper seg et tilsynelatende like godt grunnlag for å få lasten utlevert. Dette kan hende f eks når flere originaler av et sett med originale dokumenter selges til forskjellige (hver av disse får rettigheter uten å påberope seg invindikabilitetsregelen drøftet ovenfor; konnossementet er jo ikke stjålet). En kan også tenke seg at det er utstedt flere sett originaler, eller at godset er solgt av besitteren uten at det fremgår at det dreier seg om en last som det er utstedt dokumentasjon for.

Transportøren skal slippe å skifte sol og vind i slike tilfeller, sjøloven § 303:

«Melder det seg flere mottakere som legitimerer seg ved forskjellige eksemplarer av konnossementet, skal transportøren legge opp godset under sikker forvaring for rette mottakers regning. Underretning om dette skal uten opphold gis dem som har meldt seg.»

Det blir da opp til pretendentene å kjempe seg imellom. Denne konflikten blir tingsrettslig snarere enn transportrettslig, noe som kan ha betydning for lovvalgsreglene.

Regelen i sjøloven § 303 bør videreføres og gjøres generell, slik at den gjelder alle typer konkurrerende utleveringskrav. Selv om transportøren etter RR (i motsetning til etter gjeldende sjølov) har en uttrykkelig plikt til å utlevere til legitimasjonshaveren, kan og bør ikke dette gjelde i slike tilfeller.

Regelen bør gjelde om legitimasjonshaver nummer to melder seg før alt godset er utlevert, slik at det godset som enda ikke er utlevert legges opp. For det godset som er utlevert, gjelder RR art. 47(1)(c) om at bare den først påberopte originalen av transportdokumentasjonen er gyldig.

Når retten skal avgjøre hvilken av legitimasjonshaverne som skal ha forrangen – om noen – gir sjøloven § 303 første ledd en regel:

«Overdrar den som fremtrer som rett innehaver, jf § 302 første ledd, forskjellige eksemplarer av et ordre- eller ihendehaverkonnossement til flere personer, har den som først mottar et eksemplar i god tro, rett til godset. Er godset utlevert på bestemmelsesstedet til innehaveren av et annet eksemplar, plikter denne ikke å gi fra seg det som denne allerede i god tro har fått utlevert.»

Første punktum var nytt i ved sjøloven i 1994. Den bestemmer at det ved dobbeltsalg av last ikke er tidspunktet for salgsavtalene, men tidspunktet for mottak av konnossementet, som skal være avgjørende kjøperne imellom. Regelen har vært kritisert:

«Tross denne forbedring forekommer det meg å være en betenkelig sak å løse en konflikt hvor store økonomiske interesser kan stå på spill ved en alminnelig formel som legger vekt på noe som kan bero på rene tilfeldigheter og være uten enhver reell betydning. Hvem av de flere erververe som først har mottatt sitt eksemplar, kan bero på hvem som bor nærmest den stasjon hvorfra posten distribueres. Dette tidspunkt vil kunne være vanskelig å konstatere.»[[3]](#footnote-3)

På det tidspunktet disse reglene først oppsto, var hovedregelen at rette eier kunne ta tilbake gods som var kommet bort. Konnossementet var slik sett det eneste legitimasjonsgrunnlaget. Senere har lov om godtroerverv av løsøre nr. 37/1978 endret denne hovedregelen, slik at også godset selv kan være et legitimasjonsgrunnlag. Dette gjelder både når avhenderen er besitteren (godset selges av transportøren) og når avhenderen har kontroll over godset i tredjemanns besittelse:

«Som utgangspunkt må det kreves at avhenderen nærmest har tingen fysisk i hende på en selvstendig måte, og at han har en ytre enerådighet over den. Men etter departementets mening bør en person i visse tilfelle anses legitimert til å rå over tingen med virkning som nevnt i §1, selv om han ikke fysisk har den hos seg. Det kan f eks dreie seg om salg av ting fra en forretning, og hvor tingen befinner seg på et lager som ligger et annet sted enn forretningen. Dersom tingen i et slikt tilfelle befinner seg under avhenderens faktiske herredømme, og han (eller hans folk) overleverer den til mottakeren, bør kravet til « besittelse » i §1 anses oppfylt. Departementet er klar over at det her vil kunne oppstå vanskelige grensetilfelle, men det bør overlates til rettspraksis å trekke opp de nærmere retningslinjer her.

I denne forbindelse kan nevnes at også såkalt middelbar besittelse - dvs hvor det er en tredjemann som sitter med tingen på avhenderens vegne - etter tilhøva vil kunne godtas som besittelse i forhold til §1. Et krav her må imidlertid være at denne person står under avhenderens ordre med hensyn til utlevering. Befinner tingen seg i et leid lagerlokale el, må det normalt være et vilkår at avhenderen eller hans folk har nøklene til lokalet.

Særlige problemer oppstår når tingen er levert til reparasjon eller deponert hos tredjemann og avhenderen bare sitter med en kvittering, oppbevaringsbevis o L. Dersom tingen ikke blir utlevert uten mot innløsing av innleveringsbeviset, bør avhenderen som utgangspunkt anses legitimert i forhold til §1, jfr nedenfor om praktiseringen av kravet til overlevering i et slikt tilfelle.»[[4]](#footnote-4)

Det er altså mulig å ekstingvere rettigheter i gods under et transportdokument også under godtroloven. Legitimasjonsreglene har etter dette blitt temmelig kompliserte og i beste fall vanskelige å praktisere. Det beste må da være å ikke ha egne ekstinksjonsregler av dette slaget i sjøloven.

Utgangspunktet blir da ved dobbeltsalg at den som først gjør avtale om kjøp av godset vinner rett til det. Erverv av en original av transportdokumentet kan i denne sammenhengen ha den betydning at det er klart at salgsavtalen skal oppfylles med akkurat denne skipningen, men dette er ikke en verdipapirrettslig funksjon av transportdokumentet. En muntlig meddelelse ville gjort samme nytten (men er kanskje vanskeligere å bevise i ettertid).

Unntak kan gjelde når en av pretendentene har fått eksklusiv kontroll over godset i god tro. Da vil man kunne ekstingvere etter godtroloven. Men slik kontroll vil man ikke kunne få ved ett av flere originaler av transportdokumentet. Men antakelig må det godtas at man kan få besittelsen i godtrolovens forstand dersom man har alle eksemplarene av transportdokumentet, selv om det kan tenkes at konkurrerende godtroerverv skjer på grunnlag av fysisk besittelse av godset eller på grunnlag av et annet dokumentsett.

Etter dette kan det tenkes at flere er berettiget til å ekstingvere etter godtroloven. I disse sjeldne tilfellene bør vel den gå foran som sist oppfylte vilkårene for ekstinksjon. Heller ikke rettigheter vunnet ved ekstinksjon er beskyttet etter godtroloven. I praksis betyr dette at regelen opprettholdes om at den som har fått godset utlevert i god tro, ikke plikter å gi det fra seg. Lovteknisk vil det enkleste være ikke å videreføre sjøloven § 306 første ledd.

## Stansningsrett

Sjøloven § 307 lyder:

«Den rett en selger har ved mislighold til å hindre utlevering av godset til kjøperen eller dennes bo eller til å kreve det tilbake, gjelder selv om konnossementet er overlevert til kjøperen.

Stansningsretten kan ikke gjøres gjeldende overfor en tredjeperson som i god tro har ervervet et ordre- eller ihendehaverkonnossement.»

Første ledd speiler kjøpsloven nr. 27/1988 § 61 og dekningsloven nr. 59/1984 § 7-2, som fastsetter at en kjøpers konkursbo ikke kan beslaglegge en vare som ikke er mottatt av kjøperen, selv om den kjøpsrettslig sett er levert til kjøperen og er under transport til denne for dennes regning og risiko. I tråd med dette gis selgeren en stansningsrett, dvs en rett til å hindre at kjøperen mottar varen om han er insolvent, slik at den senere ikke kan beslaglegges av kjøperens konkursbo. Bestemmelsen er i sjørettslig sammenheng å betrakte som en innledning til andre ledd.[[5]](#footnote-5)

Annet ledd fastsetter at eventuell stansningsrett ekstingveres av den som erverver et konnossement i god tro fra den kjøperen som omtales i første ledd. Bestemmelsen bygger altså på en forutsetning om at stansningsretten ikke bare kan gjøres gjeldende overfor denne kjøperen, men også overfor den kjøperen har overdratt sine rettigheter til. Dette er iallfall ikke tilfelle om denne har ekstingvert stansningsretten etter godtroloven.

Etter RR har en erverver av et negotiabelt transportdokument et ubetinget krav på utlevering fra transportøren.[[6]](#footnote-6) Selgeren kan ikke utøve noen kontroll over forsendelsen, fordi denne etter forutsetningene ikke har alle originalene av transportdokumentet.[[7]](#footnote-7) Regelen i sjøloven § 307 andre ledd følger da langt på vei av de alminnelige reglene.

Det er ikke helt klart om disse reglene også beskytter en erverver som vet om at selgeren ønsker å utøve stansningsrett og har rett til det. Noe krav om god tro finnes verken i definisjonen av ihendehaver (RR art 1(10)) eller i utleveringsregelen i art 47(1). Men i en litt annen sammenheng er det et godtrokrav i art 47(2)(e), og art 2 har en generell henvisning til et godtrokrav.[[8]](#footnote-8) De beste grunner taler vel for at en erverver av et transportdokument må respektere rettigheter denne vet om eller burde vite om, og at transportøren ikke kan levere med befriende virkning dersom denne ikke er i aktsom god tro.

Det kan hende at selgeren med stansningsrett vil utøve denne ved rettslige skritt ikke mot transportøren, men mot mottakeren. I så fall kan det være på sin plass med en bestemmelse som sjøloven § 307 andre ledd, slik at en mottaker er beskyttet mot slikt når han har ervervet et negotiabelt transportdokument i god tro. Regelen bør ha samme virkeområde som invindikabilitetsregelen, jf ovenfor.

## Andre regler om tillit til dokumentet

Et dokuments karakter av å være et verdipapir styrkes av at en kan stole på at en kan gjøre gjeldende de kravene som fremgår av dokumentet – om disse reglene knytter seg til dokumentet og omsetningen av det. Typisk gjelder dette regler om såkalt kreativ legitimasjon (gjeldsbrevloven §§ 15 fg).

Det mest bemerkelsesverdige med krav etter sjørettslige transportdokumenter (som andre sjørettslige krav), er at alt man kan være sikker på å kunne håndheve, er et temmelig begrenset erstatningskrav (se særlig RR art 59 fg). Lasterelaterte krav er heller ikke sikret ved sjøpant, og kan være vanskelige å håndheve. Den rettslige forventingssikringen er slik sett i utgangspunktet ganske svak, også om kravet er knyttet til et dokument.

Sjøloven §§ 299 og 300 gir regler om at den som erverver et konnossement i god tro alltid kan legge lastebeskrivelsen i konnossementet til grunn (om ervervet skjer ved innløsning), selv om den skulle være uriktig. Dette har vært oppfattet som et spesielt tilfelle av verdipapirrettslig ekstinksjon.[[9]](#footnote-9) Men en kan like gjerne se det som et utslag av alminnelige regler om informasjonsansvar. Iallfall etter RR er dette naturlig, siden slike godtroregler der også er knyttet til lastebeskrivelsen i elektroniske dokumenter og ikke-negotiable dokumenter (RR art 41).

Transportdokumentene angir vilkårene for transporten, og definerer slik sett den forventningen som en erverver av dokumentet (som ikke er avsenderen) kan legge til grunn (sjøloven § 292). Men det er lite naturlig å se dette som en verdipapirrettslig regel, for klausulene i transportdokumentet kan også påberopes av en erverver som er ondtroende i den forstand at vedkommende kjenner til at det gjelder andre vilkår i forholdet mellom transportøren og avsenderen. Det dreier seg jo om et løfte overfor den som kan påberope seg transportdokumentet, ikke om et utsagn om hva som gjelder i forholdet mellom avsender og transportør. Brukes ikke transportdokument, kan for øvrig avtalevilkårene tenkes etablert på annen måte.

Et transportdokument kan også inneholde opplysninger om f eks anvendt liggetid i lastehavn (ved felles liggetid for lasting og lossing), om påløpt demurrage, om godset er lastet på dekk og om frakt skal betales av mottakeren, eller bakgrunnsretten kan tillegge det betydning at slike opplysninger mangler. Slikt kan ses både under begge synsvinklene ovenfor(informasjonsansvar og avtalevilkår), men neppe som verdipapirrettslige ekstinksjonsgrunnlag.

## Forholdet til gjeldsbrevlovens system

Etter systemet gjeldsbrevloven kap 2 har man fire verdipapirregler. Den første er reglen om invindikabilitet (overføringslegitimasjon) i gjeldsbrevloven § 14, som allerede er nevnt. Dernest har man innløsningsregelen i § 21 og reglen om kvitteringslegitimasjon i gjeldsbrevloven § 19, som korresponderer med reglene i RR § 47. Endelig er det regler om hvilke innsigelser som behold overfor godtroende erverver som gjøre rettighetene etter dokument gjeldende (kreativ legitimasjon, gjeldsbrevloven §§ 15 fg), der sjøloven iallfall ikke har klare paralleller.

Det er antatt at gjeldsbrevloven supplerer sjøloven på dette punktet:

«Omsetningsgjeldsbrevene er fortsatt en viktig gruppe av negotiable dokumenter, og det er vanlig å se bestemmelsene i kap. 2 som utslag av de alminnelige regler om hvilke rettsvirkninger som i norsk rett er knyttet til slike dokumenter. Dette har liten betydning for veksler og sjekker som er undergitt utførlig særskilt lovregulering, men i forhold til konnossementer vil bestemmelsene i kap. 2 kunne komme analogisk til anvendelse og dermed supplere de hovedregler lov 24. juni 1994 nr. 39 om Sjøfarten (sjøloven eller sjøl.) inneholder for konnossementer.»[[10]](#footnote-10)

Sjølovkomiteen anser det som en fordel om dette kommer klarere til uttrykk i sjøloven, og foreslår en henvisningsbestemmelse. Bestemmelsens virkeområde foreslås avgrenset på samme måte som invindikabilitetsregelen (se ovenfor).

De verdipapirrettslige reglene følger ikke samme lovvalgsregler som de transportrettslige reglene.[[11]](#footnote-11) Selv om et transportdokument inneholder en lovvalgsklausul med henvisning til engelsk rett, kan meget vel de norske verdipapirrettslige reglene gjelde om dokumentet er utstedt i Norge. For å minne om dette har henvisningsbestemmelsen med et forbehold om at norsk rett gjelder.

## Mortifikasjon

Sjøloven § 305 gir en regel om mortifikasjon av konnossementer. Regelen bør videreføres på innløsningspapirer og negotiable dokumenter enten ekstinksjonsreglene, som diskuteres her, videreføres eller ikke.

Mortifikasjonsreglene gjelder bare papirdokumenter. Det kan nok være behov for tilsvarende regler for elektroniske dokumenter om nøkkelen til dokumentene har kommet bort. Men slike regler forutsettes ivaretatt av regler etter RR art 9.

Mortifikasjon av et dokument er strengt tatt et unntak fra pliktene etter RR, da det kan innebære utlevering uten de nødvendige dokumenter. Det må imidlertid antas at slike spesialtilfeller er overlatt til nasjonal rett.

Reglene i RR art 46 (b) og (c) og 47(2) vil trolig redusere behovet for mortifikasjon av transportdokumenter.

## Transportdokumenter som varerepresentativer

Det følger av det som er sagt ovenfor at negotiable transportdokumenter kan ha visse verdipapiregenskaper om de holdes samlet i et fullt sett av originaler og ikke inneholder en utleveringsklausul. I slike tilfeller kan en si at transportdokumentet fullt ut representerer varen. Man kan da pantsette varen under transport etter panteloven § 4-1. Videre vil overlevering av dokumentet eller dokumentsettet gi rettsvern mot overdrageres konkursbo, på likende måte som om varen selv skulle være overlevert.

1. A/CN.9/WG.III/WP.21 (2002) para 13. [↑](#footnote-ref-1)
2. Debattista, Bills of lading in export trade (3. utg., Haywards Heath 2009) para 3.19. [↑](#footnote-ref-2)
3. Jantzen: Håndbok i godsbefordring til sjøs (2. utg., Oslo 1952) s. 502. [↑](#footnote-ref-3)
4. Ot.prp. nr. 56 (1976-77) s. 36. [↑](#footnote-ref-4)
5. Se nærmere om selgerens interesse i kjøpesummens betaling et transportrettslig perspektiv Selvig, Fra kjøpsretten og transportrettens grenseland (Oslo 1975) s. 62 fg. [↑](#footnote-ref-5)
6. RR art 47. Om et forslag om å gjøre unntak for stansningsretten her, se A/CN.9/591 (2006) para 234. [↑](#footnote-ref-6)
7. RR art 51. Se om dette A/CN.9/WG.III/WP.21 (2002) para 186. [↑](#footnote-ref-7)
8. Av interesse kan det også være at man i en annen sammenheng avviste å sette inn et uttrykkelig godtrokrav fordi det var selvsagt, se A/CN.9/621 (2007) para 303. [↑](#footnote-ref-8)
9. Hagstrøm: Obligasjonsrett (Oslo 2003) s. 881. [↑](#footnote-ref-9)
10. Erling Selvig: Lov om gjeldsbrev, rettsdata.no, note 38. Se også Lyngsø, Negotiable dokumenter (København 1972) s. 291. [↑](#footnote-ref-10)
11. Gaarders innføring i internasjonal privatrett (3. utg., Oslo 2000) s. ?. [↑](#footnote-ref-11)