Trine-Lise Wilhelmsen

Rett i havn



RETT I HAVN

TRINE-LISE WILHELMSEN

RETT I HAVN

RISIKOFORDELINGEN MELLOM TRANSPORTØREN OG VAREEIEREN VED TRANSPORT GJENNOM HAVN

GYLDENDAL
AKADEMISK

© Gyldendal Norsk Forlag AS 2006
1. utgave, 1. opplag 2006

ISBN 978-82-05-47397-3

Omslagsfoto: © Curt Carnemark / Mira / Samfoto
Omslagsdesign: Gyldendal Akademisk

Alle henvendelser om boken kan rettes til
Gyldendal Akademisk
Postboks 6730 St. Olavs plass
0130 Oslo

www.gyldendal.no/akademisk
akademisk@gyldendal.no

Det må ikke kopieres fra denne boken i strid med åndsverkloven eller avtaler om kopiering inngått med KOPINOR, interesseorgan for rettighetshavere til åndsverk. Kopiering i strid med lov eller avtale kan medføre erstatningsansvar og inndragning, og kan straffes med bøter eller fengsel.

Foreord

Denne boken representerer avslutningen på forskningsprosjektet «Rett i havn», som pågikk på Nordisk institutt for sjørett 1.1. 1999 til 21.12.2003. Målet for prosjektet var en helhetlig analyse av de mange rettsregler som kommer til anvendelse når varer transporteres med forskjellige transportmidler gjennom en havn. Prosjektet førte til en rekke avhandlinger hovedsakelig knyttet til henholdsvis speditørrollen og forsikring av risikoen for skader på godset i havnefasen. Noen avhandling om transportansvaret ved transport av varer gjennom havn ble derimot ikke skrevet. Denne boken tar derfor dels sikte på å analysere dette transportansvaret (del 1), og dels på å samle og bearbeide den forskningen som ble foretatt i regi av havneprosjektet (del 1 og del 2). Del 3, som gjelder spørsmålet om risikodelingen mellom transportøren og vareeieren i havnefasen er i samsvar med økonomisk effektivitet, er dels en syntese av egne tidligere arbeider, dels anvendelse av etablerte modeller innenfor rettsøkonomi på dette spørsmålet.

Prosjektet var delvis finansiert av eksterne bidragsytere, som alle fortjener en stor takk for sine bidrag: Norges forskningsråd, LOGITRANS-programmet: NOK 1 506 000, Norges forskningsråd, Kultur og samfunn: NOK 1 364 000, Fiskeridepartementet: NOK 355 000, Professor dr. juris Sjur Brækhus' fond til fremme av nordisk sjøforsikring: NOK 120 000, Nye Jantzens fond: NOK 300 000, Havne- og terminaloperatørenes landsforening: NOK 50 000, Norges Speditørforbund: NOK 50 000, og Logistikk- og transportindustriens Landsforening: NOK 50 000.

Flere gode kollegaer på fakultetet har hjulpet til under prosessen. En spesiell takk rettes til Professor Erling Eide for nyttige innspill til del 3. Vitenskapelig assistent Caroline Jahre Hegna har hatt et omfattende arbeid med kildesjekk og korrektur av del 1. Vitenskapelig assistent Anders Evje laget utkast til stikkordsregister.

Bibliotekar Inger Hamre har laget litteraturliste. En stor kollektiv takk rettes til dem alle.

Sist men ikke minst rettes en varm takk til min mann Kjell Mero. Uten hans endeløse tålmodighet når husets frue skrev på varme sommerdager, i helger og i sene kveldsstunder hadde denne boken aldri blitt ferdig.

Oslo 19. oktober 2006

Trine-Lise Wilhelmsen

Innhold

KAPITTEL 1 INNLEDNING 13

DEL 1 ANSVARET FOR SKADE OG FORSINKELSE VED TRANSPORT GJENNOM HAVN 15

KAPITTEL 2 TRANSPORTPROSESSEN, AKTØRER, RETTSKILDER OG DOKUMENTER 17

2.1 Transportprosessen 17
2.2 Aktører og avtaleforhold 20
2.3 Rettskildene 22
2.3.1 Oversikt 22
2.3.2 Sjøtransport 23
2.3.3 Veitransport 26
2.3.4 Jernbanetransport 27
2.3.5 Multimodale transporter 28
2.3.6 Bakgrunnsrett for øvrig 32
2.4 Transportdokumenter 32

KAPITTEL 3 OPPDRAG, ANSVARSREGULERING OG PARTSFORHOLD . . . 35

3.1 Oversikt 35
3.2 Oppdrag og ansvarsregimer 36
3.2.1 Forskjellige typer av transport- og lagringsoppdrag 36
3.2.2 Unimodale transportavtaler 37
3.2.3 Reguleringen av multimodale transporter i de unimodale regimene . . 39
3.2.4 Multimodale transportavtaler 47
3.2.5 Spedisjonsoppdrag etter NSAB 2000 48
3.2.6 Oppbevaring i havn etter CN-vilkårene 56
3.2.7 Lagring osv. i havn som ikke er regulert av NSAB 2000/CN-vilkårene 56
3.3 Partsforholdet 57
3.4 Oversikt over den videre fremstilling 59

KAPITTEL 4 TRANSPORTANSVAR I HAVN – SJØLOVEN 61
4.1 Ansvarsperioden for sjølovens transportansvar 61
4.1.1 Oversikt over reglene 61
4.1.2 I transportørens «varetekt» – fra mottagelse til utlevering 63
4.1.3 Avbrudd i ansvarsperioden 69
4.1.4 Hvilke funksjoner hefter transportøren for? 71
4.1.5 Geografisk grense 75
4.2 Ansvarsgrunnlaget i sjøloven 77
4.2.1 Ansvar for lasteskade: hovedregelen 77
4.2.2 Unntaket for utenriks transport 81
4.2.3 Særlig om skadelidtes forhold 86
4.2.4 Ansvar for forsinkelse 89
4.3 Samvirkende skadeårsaker 91
4.4 Erstatningsutmålingen for skade, tap og forsinkelse 91
4.4.1 Oversikt 91
4.4.2 Erstatningsberegning for tingsskade 92
4.4.3 Erstatningsberegning for forsinkelse 98
4.4.4 Ansvarsbegrensning 98
4.4.5 Globalbegrensningsregler 101
4.5 Erstatningskrav på annet grunnlag 102
4.6 Reklamasjon og foreldelse 102
4.7 Transportørens ansvar for sine kontraktsmedhjelpere 103
4.8 Medhjelperens ansvar overfor vareeieren 106
4.8.1 Vareeierens adgang til direkte krav mot kontraktsmedhjelper 106
4.8.2 Kravets omfang 110

KAPITTEL 5 TRANSPORTANSVAR I HAVN – VEIFRAKTLOVEN 112
5.1 Forholdet til transportprosessen gjennom havn 112
5.2 Ansvarsperioden 113
5.2.1 Utgangspunktene 113
5.2.2 Forholdet mellom ansvarsperiodene etter sjøloven og veifraktloven 115
5.3 Ansvarsgrunnlaget 117
5.3.1 Utgangspunkt og oversikt 117
5.3.2 Forhold transportøren ikke kunne avverge eller unngå følgene av 120
5.3.3 Forhold hos den berettigede 130
5.3.4 Unntak knyttet til godset 132
5.3.5 Risiki knyttet til transportmiddelet 134
5.4 Erstatningsutmålingen 135
5.4.1 Erstatningsutmåling for skade/tap – oversikt 135
5.4.2 Erstatningsutmåling for skade/tap i havnefasen 136
5.4.3 Erstatningsutmålingen for forsinkelse 140
5.5 Erstatningskrav på annet grunnlag 140
5.6 Tap av begrensningsretten 141

5.7 Reklamasjon og foreldelse 143
5.8 Transportørens ansvar for sine medhjelpere 143
5.8.1 Utgangspunktene. 143
5.8.2 Regressoppgjøret. 144
5.9 Særlig om ro-ro-transporter 145
5.9.1 Utgangspunktet 145
5.9.2 Vilkårene for å anvende § 4 annet ledd 146
5.9.3 Forholdet mellom veifraktfører og vareeier 149
5.9.4 Forholdet mellom veifraktfører og sjøtransportør. 152
5.10 Kontraktsmedhjelperens ansvar 152

KAPITTEL 6 TRANSPORTANSVAR I HAVN – CNS ANSVAR FOR VOGNLASTER I NORSK TRAFIKK 155

KAPITTEL 7 TRANSPORTANSVAR I HAVN – MULTIMODALE TRANSPORTAVTALER 158

7.1 Oversikt 158
7.2 UNCTAD/ICC, FBL og Multiwaybill 159
7.2.1 Ansvarsperioden 159
7.2.2 Normalansvarsreglene. 161
7.2.3 Nettverksprinsippet. 166
7.2.4 Ansvar for andre. Erstatning på annet grunnlag 168
7.3 Combiconwaybill. 169
7.3.1 Ansvarsperioden. Ansvar for andre. Krav på annet grunnlag 169
7.3.2 Normalansvaret 169
7.3.3 Nettverksprinsippet. 172
7.4 NSAB 2000- og CN-vilkårene 174
7.4.1 Ansvarsperioden. Ansvar for andre. Krav på annet grunnlag 174
7.4.2 Normalansvaret 175
7.4.3 Nettverksansvaret 179
7.5 Noen fellesspørsmål 182
7.5.1 MTOs og speditørens rett til globalbegrensning 182
7.5.2 Gyldigheten av ansvarsbegrensningene. 186
7.5.3 Motstrid mellom multimodale avtaler og preseptoriske transportregler 189
7.5.4 Ansvaret til utførende transportør 192

KAPITTEL 8 TRANSPORTANSVAR I HAVN – SAMMENFATNING. 196

8.1 Forholdet mellom vareeieren og transportøren 196
8.2 Forholdet mellom vareeieren og underleverandører 202
8.3 Forholdet mellom kontraherende transportør og underleverandøren 202
8.4 Muligheter for en samordning av reglene? 204

KAPITTEL 9 ANSVARET FOR LAGRING OG TILKNYTTEDE TJENESTER . . 205
9.1 Forholdet til transportreglene. Oversikt 205
9.2 Transportørens rett til å legge opp godset 206
9.2.1 Problemet 206
9.2.2 Opplegging av godset etter veifraktloven 207
9.2.3 Opplegging av gods etter sjøloven 208
9.2.4 Opplegg etter CN-vilkårene 210
9.3 Overlevering til selvstendig terminaloperatør e.l. 210
9.4 Myndighetenes forvaringsansvar 213
9.5 Mellomlagring etter UNCTAD/ICC, FBL og Multiwaybill 213
9.6 Lagringsansvar etter CN-vilkårene 213
9.7 Speditørens lagringsansvar 215
9.7.1 Lagringsoppdraget. Grensen mellom transport og lagring 215
9.7.2 Forsikringsplikt og ansvarsgrunnlag 216
9.7.3 Speditørens ansvar når han har tegnet forsikring 217
9.7.4 Forsikringsselskapets regressadgang 222
9.7.5 Speditørens ansvar når det ikke foreligger forsikring 222
9.7.6 Særlig om bevisspørsmål 225
9.7.7 Ansvaret for forsinkelse i lagringsfasen 226
9.8 Ansvar for andre tjenester 227
9.9 Sammenfatning 230

DEL 2 FORSIKRINGSDEKNING AV HAVNERISIKO 233

KAPITTEL 10 VAREEIERS FORSIKRINGSDEKNING 235
10.1 Innledning 235
10.2 Forsikringsformer og dekningsbehov 236
10.2.1 Den forsikringsmessige interesse 236
10.2.2 Bedriftsforsikring 237
10.2.3 Transportforsikring 237
10.2.4 Lagerforsikring 240
10.2.5 Den videre fremstilling 240
10.3 Fordelingen mellom dekningene i tid og rom 241
10.3.1 Bedriftsforsikringen 241
10.3.2 Transportforsikring for varer 242
10.3.3 Lagerforsikring 248
10.3.4 Oppsummering 248
10.4 Farefeltet 250
10.4.1 Positiv og negativ avgrensning av farefeltet 250
10.4.2 Bedriftsforsikringen 251
10.4.3 Transportforsikringen 252
10.4.4 Oppsummering 259
10.5 Subjektive begrensninger i dekningen 260
10.5.1 Grov uaktsomhet hos sikrede 260
10.5.2 Sikkerhetsforskrifter 261

10.5.3 Identifikasjon med andre. 263
10.5.4 Oppsummering 265
10.6 Erstatningsutmåling for tingsforsikring 265
10.6.1 Forsikringssum og forsikringsverdi. 265
10.6.2 Erstatningsutmåling for transportforsikring 266
10.6.3 Bedrifts- og lagerforsikring 268
10.6.4 Oppsummering 270
10.7 Særlig om avbruddsforsikringen 271
10.8 Oppsummering 272

KAPITTEL 11 ANSVARSFORSIKRINGER 274
11.1 Oversikt. Generelle og spesielle ansvarsforsikringer 274
11.2 P&I-forsikring 275
11.2.1 Generelt om P&I-forsikringen 275
11.2.2 Noen utgangspunkter for ansvarsdekningen 277
11.2.3 Hvilket ansvar og ansvarsgrunnlag dekkes?. 278
11.2.4 Ansvaret for lasteskader 280
11.2.5 Forsinkelsesansvaret 288
11.2.6 Oppsummering 289
11.3 Speditøransvarsforsikring. 290
11.3.1 Innledning. 290
11.3.2 Hvilket ansvar omfattes?. 291
11.3.3 Begrensninger i dekningen 296
11.3.4 Forsikringssum og egenandel 298
11.3.5 Oppsummering 298
11.4 Godsansvarsforsikring 299
11.4.1 Generelt om godsansvarsforsikringen 299
11.4.2 Ansvar og begrensninger. 300
11.4.3 Erstatningsutmåling, forsikringssum og egenandel 302
11.4.4 Oppsummering 304
11.5 Forholdet mellom vareeiers forsikring og ansvarsforsikringene. 304

DEL 3 RISIKOFORDELING OG EFFEKTIVITET 307

KAPITTEL 12 RISIKOFORDELING OG EFFEKTIVITET 309
12.1 Innledning 309
12.2 Rettsøkonomi som metode 309
12.3 Kontraktsrettslige problemstillinger 313
12.3.1 Hvilke sider ved rettsreglene skal belyses? 313
12.3.2 Teorien om den perfekte avtale 313
12.3.3 Anvendelse på risikofordelingen i havn 315
12.4 Erstatningsrettslige problemstillinger 322
12.4.1 De aktuelle problemstillingene. 322
12.4.2 Elementer av en økonomisk teori for erstatningsrett 322
12.4.3 Den rettslige reguleringen av erstatningsansvaret 335

12.5 Forsikringsreguleringen 340
12.5.1 Innledning 340
12.5.2 Elementer av en økonomisk teori om forsikring 341
12.5.3 Anvendelse på forsikringsdekning for havnerisiko 347
12.6 Oppsummering 353

LITTERATUR 358

LOVREGISTER 365

KONVENSJONER OG AVTALER 367

DOMSREGISTER 370

STIKKORD 373

KAPITTEL 1

Innledning

Emnet for denne fremstillingen er rettslige og økonomiske aspekter ved risikofordelingen mellom transportøren og vareeieren for varer som transporteres gjennom havn. Den risikoen som omhandles er risikoen for skade på eller tap av godset, samt risikoen for forsinkelse i forbindelse med transporten gjennom havn. Risikoen for at godset volder skade blir derimot ikke behandlet.[1]

Transporten gjennom havn omfatter transport inn til havneområdet med et transportmiddel, f.eks. skip, lossing ut av dette transportmiddelet, mottak, håndtering og eventuell oppbevaring eller lagring i havnen, innlasting i nytt transportmiddel og transport ut av havneområdet med dette transportmiddelet.

Fremstillingen inngår som en del av forskningsprosjektet «Rett i havn», som er gjennomført ved Nordisk Institutt for Sjørett og delvis finansiert av forskningsprogrammet Logitrans. Fremstillingen tar utgangspunkt i den grunnleggende faktiske modellen for dette prosjektet, som omtales nedenfor under kapittel 2 som ledd i en beskrivelse av transporten av varen gjennom havnen. Det er imidlertid nødvendig å gjøre visse avvik fra denne modellen for å få en mer fullstendig belysning av de rettslige og økonomiske spørsmål knyttet til transport gjennom havn. Deler av fremstillingen er også lagt opp noe bredere enn havneperspektivet isolert sett skulle tilsi, jf. nedenfor.

Prosjektet har så langt fortrinnsvis konsentrert seg om rettslige spørsmål, og disse rettslige problemene har hovedsakelig dreiet seg om rettslige problemer knyttet til speditørens rolle i forskjellige sammenhenger, forsikringsdekning og forurensningsansvar. Rettslige spørsmål knyttet til transportøransvaret for de for-

1. Dette temaet er behandlet i Dalbak: Farlig gods i havn, i MarIus nr. 286 (2002), s. 1–94, og Sundet: Ansvar for forurensningsskade voldt av gods i havneområder, i MarIus nr. 268 (2000), s. 1–66.

skjellige transportmåter er behandlet i langt mindre utstrekning. Dette har sammenheng med at det allerede foreligger utførlig norsk litteratur om sjøtransportørens og fraktførerens ansvar. Derimot foreligger det mindre norsk litteratur om sammenkoblingen mellom de forskjellige transportregimene ved transporter ved bruk av flere transportmidler (multimodale transporter). En viktig rettslig side ved denne fremstillingen er derfor å se nærmere på de forskjellige unimodale og multimodale ansvarsregimene, forholdet mellom de forskjellige regimene, hvilke regler som kommer til anvendelse der flere transportetapper møtes i havnen, og hvilke regler som gjelder for et eventuelt opphold i havn.

Når det gjelder forsikringsdekningen i havn, foreligger allerede to delutredninger om vareeierens forsikringsdekning i havn og ansvarsforsikringer i havn.[2] På dette punktet er det derfor ikke nødvendig med en så detaljert fremstilling som når det gjelder ansvarsreguleringen.

Det nærmere innholdet i transportansvaret analyseres i Del I, kapittel 4, 5, 6 og 7. Fremstillingen sammenfattes i kapittel 8. Ansvar i forbindelse med lagring/forvaring og tilknyttede tjenester behandles i kapittel 9. Innledningsvis i Del I er det naturlig å gi en oversikt over transportprosessen, aktørene, rettskildene og dokumentene i kapittel 2, og over forskjellige typer av oppdrag, anvendelsesområdet for og partsforholdet under de forskjellige reglene i kapittel 3.

I Del III, kapittel 10 og 11, gis det deretter en oversikt over de relevante deler av forsikringsdekningen for henholdsvis vareeier som skadelidt og transportør/lagerholder som skadevolder.

Den økonomiske siden ved artikkelen er å undersøke i hvilken utstrekning de rettslige løsningene er i samsvar med økonomisk effektivitet, og eventuelt om det er mulig å gjøre forbedringer for å spare ressurser. Dette analyseres nærmere i Del IV, kapittel 12.

2. Andersen: Ansvarsforsikringer i havnen, i MarIus nr. 263 (2000), s. 1–106, og Halvorsen: Vareeiers forsikringsdekning i havn, i MarIus nr. 264 (2000), s. 1–94.

DEL 1

Ansvaret for skade og forsinkelse ved transport gjennom havn

KAPITTEL 2

Transportprosessen, aktører, rettskilder og dokumenter

2.1 Transportprosessen

Fremstillingen tar utgangspunkt i stykkgodstransport (mindre partier av tørrlast eller flytende last i tønner, på fat eller i flasker e.l.) med forskjellige transportmidler, og hvor deler av transporten skjer gjennom en norsk havn. Prosjektet var opprinnelig begrenset til havner som var offentlig eiet og drevet. I forhold til de problemstillinger som omhandles her er det ikke nødvendig med en slik avgrensning. Problemene og løsningene blir de samme om havnen er offentlig eller privat. I tillegg omhandles den situasjonen at vareeieren er etablert i havnen med egen virksomhet eller lager, slik at transporten kan starte eller stoppe der i påvente av videretransport til endelig bestemmelsessted. I slike tilfeller blir det derfor kun tale om en transportstrekning som enten starter eller stopper i havnen. Tatt i betraktning av at havnen først og fremst er et knutepunkt for skipstransport, er det naturlig i en slik situasjon å begrense fremstillingen til transport med skip til eller fra havn.

I den utstrekning det er tale om to transportmidler, vil den ene transportstrekningen (til eller fra havnen) skje med skip. Det legges videre til grunn at skipet går i linjefart. Det andre transportmiddelet kan være jernbane eller landeveistransport med lastebil. Flytransport behandles derimot ikke.

Transporten skjer videre gjennom «havn». Begrepet «havn» er ikke klart definert eller avgrenset. Norske havner er generelt delt inn i seks kategorier: Den første gruppen er nasjonal havn/byhavn, som består av åtte offentlige havner utpekt av Stortinget for å være knutepunkt for internasjonalt handelssamkvem.[3] De åtte

3. Havne- og terminaloperatørenes landsforening: Havnas betydning, Oslo 1999, s. 3.

nasjonale havnene er Tromsø, Bodø, Trondheim, Bergen, Stavanger, Kristiansand, Grenland og Oslo.[4] Den andre gruppen er regionalhavner, som er offentlige havner som skal fungere som knutepunkt for gods- og persontransport sjøveis og landeveis for sin del av landet. Den tredje gruppen er industrihavner, som er havneanlegg tilhørende industriselskaper. Eksempler er Mo i Rana og Mosjøen tilhørende Elkem, Moss og Borg. Den fjerde gruppen er fiskerihavner, som er offentlige eller private havner med fokus på fiskeri og fiskeprodukter, f.eks. Måløy og Ålesund. Gruppe fem er frihavner, som er utpekt til å være med i EUs nett av havner med spesielle toll- og avgiftsforutsetninger. Til slutt er det fergehavner, som er havner som kun tar imot ferger.

I prinsippet må samtlige av disse havnene være omfattet av fremstillingen i den utstrekning havnen er et knutepunkt mellom landeveistransport og sjøtransport av varer. Noen nærmere generell avgrensning av begrepet havn i forhold til prosjektet har ingen hensikt.[5] Temaet i denne fremstillingen er risikofordelingen ved *transport av varer gjennom havnen.* Fremstillingen må derfor også omfatte den siste delen av transportetappen inn til havn og den første delen av videretransporten ut fra havnen. Kjernen i problemstillingene knyttet til havner er videre havnen som møtepunktet mellom flere transportregimer og/eller møtepunktet mellom et transportregime og lagring av godset i havn. Dette møtepunktet er i og for seg uavhengig av en detaljert avgrensning av havneområdet. Også lagring av godset i ytterkant av havnen vil være relevant.

Den opprinnelige modellen for prosjektet tok utgangspunkt i at hele transporten var nasjonal. Denne forutsetningen er opprettholdt for jernbanetransport, hvor det praktiske i forhold til havneperspektivet er at man har transport med norsk jernbane frem til eller fra havnen. Derimot er det mindre hensiktsmessig å bygge på denne forutsetningen for transport med skip og lastebil. Transport med skip til eller fra en norsk havn kan like gjerne skje til eller fra en internasjonal havn som til eller fra en annen nasjonal havn. Dette gjelder også hvor sjøtransporten kombineres med veitransport. Man utelater derfor en meget praktisk transportsituasjon hvis man begrenser fremstillingen til innenlands transport. Reglene for nasjonal og internasjonal transport med skip og lastebil er dessuten forskjellige, og disse forskjellene bør komme frem for å få et fullstendig bilde. Derimot forutsettes det at den internasjonale delen av transporten reguleres av norske lovregler. Spørsmål knyttet til jurisdiksjon og lovvalg blir derfor ikke tatt opp.

---

4. Havne- og terminaloperatørenes landsforening op.cit. s. 2 og s. 16.
5. Derimot er det nødvendig å definere begrepet i forhold til sjølovens regler, jf. nedenfor i kapittel 4.

Den opprinnelige modellen forutsatte videre at det ble benyttet transportdokumenter som ikke er negotiable. Denne forutsetningen er opprettholdt. De spesielle problemstillingene knyttet til negotiable dokumenter behandles derfor ikke.

En ytterligere forutsetning i den opprinnelige modellen var at det ikke skjedde noe eierskifte underveis. Dette innebærer at transporten enten ikke er knyttet til en underliggende kjøpsavtale, eller at risikoen knyttet til en underliggende kjøpsavtale går over før transporten begynner,[6] eller på bestemmelsesstedet.[7]

Denne forutsetningen volder ikke noen særlige problemer når det gjelder beskrivelsen av risikofordelingen mellom vareeieren og transportøren og/eller lagerholder. I forhold til de reglene som gjennomgås i kapittel 4, 5, 6, 7 og 9 er reglene stort sett like uansett om vareeieren er kjøper eller selger. Derimot kan en slik forutsetning vanskelig gjennomføres når det gjelder fremstillingen av vareeierens forsikringsdekning, som vil variere avhengig av om det er selgers eller kjøpers interesse som er dekket. I kapittel 10 må man derfor også ta med eierskiftesituasjonen.

Transport er i utgangspunktet noe annet enn lagring. Ved møte mellom to transportetapper i havn kan det imidlertid tenkes at varen får et opphold mellom de to etappene, og det kan også tenkes at varen får et opphold i havnen før eller etter en transportetappe som begynnes eller avsluttes i havnen. Dette reiser spørsmålet om forvaring eller lagring som ledd i transporten. Oppholdet i havnen kan være utilsiktet, f.eks. på grunn av problemer knyttet til utlevering og avhenting. Vel så viktig er det imidlertid at man ser en utvikling i retning av lagerhold i havnen.[8] Det kan tenkes at vareeieren selv etablerer et lager i havnen, men man ser også at hele lagerfunksjonen settes bort til profesjonelle lagringsbedrifter. Hvis disse befinner seg i havnen, vil transporten (midlertidig) stanse der, og neste transportetappe vil først finne sted når varen skal ut til en kunde. Denne utviklin-

6. For eksempel ved bruk av Incoterms 2000 Ex Works, som betyr at selger leverer varen når han stiller varen til kjøpers disposisjon på selgers forretningssted eller angitt sted uten å være klarert for eksport og uten å være opplastet i det avhentede kjøretøy, jf. Incoterms 2000 på norsk, oversatt og utgitt av Christian J. Lien, Bergen 2001, s. 29 flg.
7. Jf. lov om kjøp av 1988 nr. 26 § 7 nr. 2 annet punktum om levering ved sendekjøp når selger foretar transporten selv. Incoterms har ingen vilkår som sier at levering skjer først ved mottak hos kjøper, men DAF-vilkårene (angitt plass) innebærer at levering skjer på den angitte plass og sted ved grensen, dvs. her ved mottakshavnen. Dette forutsetter i så fall i vår sammenheng at transporten stanser ved kjøpers mottak i havneområdet.
8. Ramberg: Spedition och fraktavtal, Stockholm 1983, (Ramberg 1983), s. 21–22; Ramberg: The law of freight forwarding, Zurich 1993, (Ramberg 1993), s. 15; Nyhus Kristiansen: Speditørens lagerserviceavtaler – en utvidelse av den tradisjonelle speditørrollen, i MarIus nr. 277 (2001), s. 1–136, (Nyhus Kristiansen).