

## EKSAMENSOPPGAVE

### JUS5403 - Sjørett: Kontrakter - Vår 2017

Dato: Tirsdag 9. mai

Tid: kl 1000-1400

---

Skipet m/v Breeze var sluttet på reisecerteparti fra Bulk Carriers til Ship Chartering for transport av 10.000 tonn korn fra Canada til Irak. Frakt var avtalt til USD 10 pr. tonn. Norsk rett var avtalt. Etter innlasting utstedte Bulk Carriers ihendehaverkonnossement for lasten (jf sjøl. § 292 annet ledd) til Ship Chartering.

Da skipet ankom lossehavn meldte Cargo Merchant seg som eier/mottaker av lasten men beklaget at originalkonnossementet var forsinket i banksystemet og ba om å få lasten utlevert uten å framvise konnossementet men mot å gi skadesløsholdelse (Letter of Indemnity) i favør av Bulk Carriers. På forespørsel fra Bulk Carriers bekreftet Ship Chartering at lasten/konnossementet var solgt fra dem til Cargo Merchant, slik at Cargo Merchant trolig var rett eier av lasten. På denne bakgrunn godtok Bulk Carriers å utlevere lasten mot Letter of Indemnity fra Cargo Merchant, som lød: *«We, Cargo Merchant, hereby undertake to indemnify you, Bulk Carriers, for any and all losses you may suffer as a consequence of your compliance with our request to deliver the Cargo to us without our presentation of the original Bill of Lading».*

Noen tid senere ble Bulk Carriers kontaktet av Big Bank som framviste originalkonnossementet og krevde erstatning for lastens verdi. Det viste seg at Cargo Merchant var gått konkurs og at Big Bank hadde ytt kreditt til Cargo Merchant for kjøpesummen for lasten med sikkerhet/pant i konnossementet. Det viste seg videre at Big Bank ikke hadde noen annen sikkerhet hos Cargo Merchant, og at Cargo Merchant's konkursbo var uten verdier, slik at Big Banks tap tilsvarte lastens verdi, som i lossehavn var på USD 5 millioner. Bulk Carriers bestred ikke at Big Bank hadde lidt slikt tap.



Bulk Carriers avviste imidlertid erstatningskravet ved blant annet å hevde at rederiet ikke hadde opptrådt uaktsomt ved å utlevere lasten til Cargo Merchant. Bulk Carriers kunne heller ikke skjønne det var riktig at Big Bank kunne kreve erstatning når det var bankens kunde som hadde ført Bulk Carriers bak lyset ved å fortie Big Banks panterett i konnossementet. Big Bank påsto at slikt var irrelevant for Bulk Carriers' ansvar.

1 Er Bulk Carriers ansvarlig overfor Big Bank?

For det tilfelle at Bulk Carriers var ansvarlig overfor Big Bank, krevde Bulk Carriers regress mot Ship Chartering. Certepartiet var taust om slik mulig regress ved feilutlevering av last, men Bulk Carriers mente at slik regressrett forelå uansett. Ship Chartering bestred regressansvar.

2 Er Ship Chartering regressansvarlig overfor Bulk Carriers?

\*\*\*\*

Et ytterligere spørsmål gjaldt fraktbetaling. I certepartiet var det avtalt «*freight payable upon discharge of the cargo*». I konnossement var det påtegnet: «*All terms and conditions as per charterparty - freight collect*». Partene var enige om at «*freight collect*» i bransjepraksis betød at frakten kunne avkreves mottaker i forbindelse med utlevering av lasten, jf sjøloven § 345. Ship Chartering mente de ikke var ansvarlig for fraktbetaling når Bulk Carriers hadde forsømt å benytte slik muligheten til å kreve frakten av Cargo Merchant. Bulk Carriers mente på sin side at det ikke var naturlig å avkreve frakt av Cargo Merchant i kraft av «*freight collect*» når lasten ble utlevert uten mot konnossement - og uansett mente Bulk Carriers at Ship Chartering forble ansvarlig for frakten.

3 Er Ship Chartering ansvarlig for fraktkravet?

Bulk Carriers krevde også frakten av Big Bank utfra tanken om at dersom Bulk Carriers er ansvarlig overfor Big Bank for lastens verdi, burde Big Bank være ansvarlig for frakten; Big Bank burde ikke stilles bedre enn hvordan Cargo Merchant hadde vært stillet om Cargo Merchant hadde fremvist konnossementet. Big Bank bestred ansvar for frakten.

4 Er Big Bank ansvarlig for frakten?

