

# Kjøpers mislighold av betalingsforpliktelsen i Skipsbyggingskontrakten



Universitetet i Oslo  
Det juridiske fakultet

Kandidatnummer: 744  
Leveringsfrist: 26.04.10

Til sammen 17 998\* ord

25.04.2010

# Innholdsfortegnelse

<b><u>1</u></b>	<b><u>INNLEDNING</u></b>	<b><u>1</u></b>
1.1	Tema, presisering og avgrensing	1
1.2	Videre fremstilling	2
1.3	Finansieringen av nybygg	3
<b><u>2</u></b>	<b><u>SKIPSBYGGINGSKONTRAKT 2000</u></b>	<b><u>5</u></b>
2.1	Bakgrunn og formål	5
<b><u>3</u></b>	<b><u>SKIP 2000 OG DENS PLASSERING I RETTSKILDEBILDET</u></b>	<b><u>6</u></b>
3.1	Innledning	6
3.2	Kontraktstolkning	7
3.3	Integrasjonsklausulen artikkel XVIII	10
3.3.1	Den generelle bakgrunnen for bestemmelsen	11
3.3.2	Bestemmelsen innhold og betydning	12
3.4	Rettskilder og forholdet til kjøpsloven	20
3.4.1	Rettskilder	20
3.4.2	Forholdet til kjøpslovgivningen	22
<b><u>4</u></b>	<b><u>BETALINGSMISLIGHOLD FRA KJØPERS SIDE</u></b>	<b><u>25</u></b>
4.1	Innledning	25
4.2	Mislighold av betalingsforpliktelsen	25
4.3	Bestemmelsene om pris og betalingsbetingelser	27

4.3.1	Metode for betaling og forfall av terminer	30
4.3.2	Krav til Kjøpers betalingsevne	31
<b>4.4</b>	<b>Misligholdsbeføyelser etter Skip 2000</b>	<b>33</b>
<b>4.5</b>	<b>Stansningsretten</b>	<b>34</b>
4.5.1	Alminnelig stansning	34
4.5.2	Stansing grunnet antesipert mislighold	36
<b>4.6</b>	<b>Verkstedets tilbakeholdsrett.</b>	<b>39</b>
<b>4.7</b>	<b>Verftets rett til å kansellere kontrakten</b>	<b>41</b>
4.7.1	Alminnelig hevning	41
4.7.2	Hevning grunnet antesipert mislighold	44
<b>4.8</b>	<b>Virkingen av kansellering</b>	<b>49</b>
<b>4.9</b>	<b>Vilkår for verftets rett til å kreve erstatning</b>	<b>49</b>
4.9.1	Erstatningsutmåling	57
<b><u>5</u></b>	<b><u>KONKLUSJON PUNKT 4.</u></b>	<b><u>62</u></b>
<b><u>6</u></b>	<b><u>LITTERATURLISTE</u></b>	<b><u>64</u></b>
<b><u>7</u></b>	<b><u>KILDER OG REGISTRE</u></b>	<b><u>66</u></b>
7.1	Standardkontrakter	66
7.2	Domsregister	67
7.3	Lov- og forarbeidregister	67
7.4	Andre kilder	68

## 1 INNLEDNING

### 1.1 Tema, presisering og avgrensing

I denne avhandlingen vil jeg drøfte hva som representerer et mislighold av kjøpers betalingsforpliktelse under Standard Form Skipsbyggingskontrakt 2000 (heretter Skip 2000), herunder hvilke misligholdsbeføyelser verftet kan gjøre gjeldende ved slikt mislighold.

Et særskilt spørsmål i denne forbindelse er hvorvidt bestemmelsene i Skip 2000 gir kjøperen mulighet til utsatt betaling.

Det avgjørende for hvilke misligholdsbeføyelser verftet kan gjøre gjeldende ovenfor kjøper ved manglende betaling, vil være tidspunktet for når kjøperen kommer i betalingsmislighold.

Skip 2000 er et "agreed document" som inneholder en integrasjonsklausul. Dette reiser spørsmål av rettskildemessig karakter, om hvilke tolkningsprinsipper og rettskilder som er anvendelige ved tolkningen av Skip 2000.

Det avgrenses mot andre forpliktelser som kjøperen har etter Skip 2000. Det er kun kjøpers betalingsforpliktelse som vil bli drøftet i avhandlingen. Det avgrenses herunder mot kjøpers betalingsmislighold som følge av insolvens.

Fremstillingen bygger på bestemmelsene om betalingsmislighold i Skip 2000. Dette er norsk standard for skipsbygging. Der hvor det skulle være behov for å utfylle bestemmelsene i Skip 2000 vil det vises til aktuell bakgrunnsrett.

Det vil vises til andre standardkontrakter som er brukt i internasjonal skipsbygging, herunder Standard Shipbuilding Contract adopted by the Association of West European Shipbuilders and Shiprepairs av 1995 (heretter AWES) og Shipbuilding Contract of the Shipowners Association of Japan av 1974 (heretter SAJ). Grunnen til dette er at Skip 2000 også benyttes i internasjonal sammenheng, og det vil da være av interesse å sammenligne reguleringen i Skip 2000 med andre tilsvarende standardkontrakter.

## 1.2 Videre fremstilling

I den videre fremstillingen vil jeg først se nærmere på finansieringsprosessen ved nybygg,<sup>1</sup> videre historien bak og formålet med Skip 2000,<sup>2</sup> deretter vil jeg se nærmere på de spørsmål som reiser seg rundt forståelsen og tolkningen av Skip 2000.<sup>3</sup> Spørsmål som her reises er hvilken betydning det har at Skip 2000 er et ”agreed document” og herunder betydning av at kontrakten har en integrasjonsklausul. Deretter vil jeg gjennomgå bestemmelsen for hvordan betalingen skal gjennomføres i Skip 2000.<sup>4</sup> Dette er av betydning da denne bestemmelsen vil være avgjørende for når kjøperen kommer i betalingsmislighold. Deretter vil jeg se nærmere på misligholdsbestemmelsen og hvilke

---

<sup>1</sup> Se punkt 1.3 i disposisjonen

<sup>2</sup> Se punkt 2 i disposisjonen

<sup>3</sup> Se punkt 3 i disposisjonen

<sup>4</sup> Se punkt 4 i disposisjonen

misligholdsbeføyelser verftet kan gjøre gjeldende.<sup>5</sup> Til slutt følger en konklusjon av oppgavens tema.<sup>6</sup>

### 1.3 Finansieringen av nybygg

Spørsmålet er hvordan finansieringen gjennomføres og hvilken risiko som er knyttet til finansieringen.

Kjøpers manglende betaling reiser spørsmål om hvordan og hvorfor betalingsmislighold inntreffer. Det vil derfor skisseres hvordan finansieringen av nybygg kommer i stand og hvilke utfordringer som kan oppstå under finansieringsprosessen.

I den anledning har jeg foretatt intervjuer med fagfolk innenfor shipping næringen (DnB Nor, Nordea og Hesnes Shipping). Dette for å få en bredere forståelse av finansieringsprosessen og de hensyn som gjør seg gjeldende.

I økonomiske nedgangstider vil det kunne oppstå finansielle problemer for kjøper. Skipsbygging er en kostbar investering. Kapitalen som er nødvendig for kjøper til å finansiere et nybyggprosjekt vil enten komme fra egenkapital eller fremmedkapital, som regel en kombinasjon av de to former for kapital. Egenkapitalen vil som oftest komme fra driftsoverskudd i rederiet, eller ved aksjeemisjon, eller ved salg av eiendeler. Fremmedkapitalen kommer som regel fra banker i form av lån. Uavhengig av hvordan kapitalen fremskaffes, så vil den kreve kompliserte finansielle operasjoner. DnB Nor vil tradisjonelt yte 60 % til 90 % av kjøpesummen som lån. Avgjørende momenter for hvor mye lån banken er villig til å yte vil bero på den finansielle situasjonen til rederiet. Det foretas en finansiell risiko vurdering av rederiet. Videre vil den befraktningsruten skipet er satt under være et moment. Det tillegges betydning hvem som er befrakter, er dette et større

---

<sup>5</sup> Se punkt 4 i disposisjonen

<sup>6</sup> Se punkt 5 i disposisjonen

selskap som Statoil, vil dette styrke lånetakerens evne til å betjene lånet til banken. Dette grunnes i at dersom finansielt tunge selskaper står som befrakter vil dette være en indikasjon på at bortfrakter, her lånetakeren, vil få frakten dekket. Under dette vil også befraktningskontrakten, certepartiet, være av betydning. Avgjørende vil være ordlyden og klausulen vedrørende oppsigelsen av certepartiet. Dersom befraktningsavtalen inneholder en "Hell and high water" klausul vil dette tale til lånetakerens fordel. Dette er kontrakts klausuler som tvinger befrakter til å betale frakt, nesten uavhengig av hva som måtte forekomme av hindringer. Med andre ord det vil være vanskelig for befrakter og tre ut av avtalen. Disse momenter er med på å gi banken en sikkerhet i forhold til rederiets evne til å betjene byggelånet.

Som utgangspunkt vil finansieringen foreligge ved kontraktssigneringen. Det kan tenkes situasjoner hvor kjøperen mister sin finansiering under byggeperioden. Utgangspunktet er at betaling av nybygget skjer ved nedbetaling gjennom fastsatte terminbeløp jfr. art. III nr. 3. Alt avhengig av hva partene avtaler ved kontraktsinngåelsen. Som regel vil en bank kreve at lånetakeren betaler første termin med sin egen egenkapital. Deretter vil banken betale de gjenstående terminer ved lån. Men banken vil foreta finansielle vurderinger av lånetakeren under byggeperioden. De vil kunne kreve at lånetakeren til en hver tid skal ha 10 millioner US dollar i kontanter. Dersom den finansielle situasjonen til lånetakeren skulle endre seg under byggeperioden, vil banken kunne stoppe lånet. Skulle dette inntreffe, vil lånetakeren likevel gis en mulighet til å bedre sin finansielle situasjon.

Det vil være av betydning i hvilket land og ved hvilket verft skipet skal bygges. Er verftet solid og har man gode erfaringer fra verftet vil dette tale til lånetakerens fordel.

Utformingen av skipsbyggingskontrakten som skal benyttes, vil også være vesentlig.

Dersom kjøperen mister sin finansiering i løpet av byggeperioden kan det reises spørsmål om kjøperen kan utsette betalingen. Rettslig vil dette kunne være et spørsmål om kjøpers mulighet til kontraktsrevisjon, problemstillingen vil ikke bli drøftet videre grunnet oppgavens omfang. Hvordan dette løses i praksis vil kunne bero på situasjonen i shipping

markedet; ved gode tider kan verftet kanseller kontrakten med misligholder, og selge skipsbyggingskontrakten videre til en ny kjøper. Dersom det er et svakt marked for nybygg, vil ikke etterspørsel for nybygg være stor og verftet kan få vanskeligheter med og videreselge kontrakten. Det vil fort oppstå en ”catch 22” situasjon for verftet sin del, noe som kan føre til at verftet må akseptere at kjøperen blir forsinket i sin betaling. En rettslig posisjon er ikke alltid forretningsmessig gjennomførlig.

## **2 Skipsbyggingskontrakt 2000**

### **2.1 Bakgrunn og formål**

Helt siden 1950-tallet har det vært tradisjon i Norge for at verft og rederier har vært enige om standkontrakter for bygging av skip ved Norske verft. Standard kontraktene har gjennomgått store forandringer de siste ti år. Fra å være ubalanserte og uklare har dagens gjeldende standardkontrakt blitt mer nøytral og spesifisert. Den gjeldende standard kontrakt er Skip 2000. Den trådte i kraft på slutten av 90-tallet etter forhandlinger mellom Norges Rederiforbund og TBL- Skip og Norske Skipsverfts Salg- og markedsføringsorganisasjon. Dagens standard kontrakt avløser den tidligere Standard formular av 7.oktober 1981 for kontrakt om bygging av skip ved norske verksteder.<sup>7</sup> Formålet med Skip 2000 var å skape en standard kontrakt som var mer klar og presis. Den skulle være balansert og fremhandlet av to likeverdige parter, i motsetning til tidligere standardkontrakter som bar preg av å favorisere en side. Skip 2000 er å anse som et ”agreed document”. Det vil si at Skip 2000 har blitt fremforhandlet mellom representanter fra de to sider som skal anvende standard kontrakten, og de har gjennom forhandlinger forhandlet seg frem til løsninger og

---

<sup>7</sup> Mer om bakgrunn til Skip 2000, se Meland side 13 flg.



kompromisser som har blitt godkjent av begge parter.<sup>8</sup> At Skip 2000 er et ”agreed document” vil få betydning i forhold til fortolkningen av kontrakten, som vil bli behandlet nedenfor i punkt 3.

Et annet viktig formål med Skip 2000 var at den skulle egne seg for bruk ved utenlandske verft og av utenlandske kjøper. Dette fordi de norske verftene ønsket å selge skip også til utlandet. Som en naturlig konsekvens av dette ble Skip 2000 skrevet på engelsk. Rent redigeringsmessig ble også innholdet i Skip 2000 knyttet opp mot engelsk kontraktstradisjon. Den tidligere 1981 kontrakten var ikke like egnet for slike formål da den var langt mindre detaljert; Noe som i all hovedsak skyldtes den norske bakgrunnsretten. Et annet særtrekk ved Skip 2000 er at den inneholder en integrasjonsklausul i art. XVIII, bestemmelsen reiser spørsmål av rettskildemessige karakter.

### **3 Skip 2000 og dens plassering i rettskildebildet**

#### **3.1 Innledning**

Når man skal tolke Skip 2000 oppstår det et spørsmål om hvilke rettskilder som kan benyttes. Det foreligger ikke mange rettskilder som er relevante.<sup>9</sup> Det vil i utgangspunktet kun være kontrakten selv som er av betydning. Skip 2000 er et agreed document, som har en integrasjonsklausul i art. XVIII, dette får betydning av rettskildemessig karakter når man skal tolke bestemmelsen i Skip 2000. Av den grunn synes det best å behandle betydningen av disse først, da de vil være bestemmende for hvilke rettskilder og tolkningsprinsipper som kan benyttes. Videre under dette punktet vil spørsmål om hvilke norske tolkningsprinsipper som kan benyttes ved tolkningen av Skip 2000 bli behandlet, herunder

---

<sup>8</sup> Falkanger III side 289 flg.

<sup>9</sup> Hva som er tillatt å ta i betraktning, se Ekoff side 22.

betydningen av Skip 2000 som et ”agreed document”, betydningen av språk og anvendelighet under engelsk rett, og betydningen av forarbeider til standard kontrakter.

### 3.2 Kontraktstolkning

Når man skal tolke en kontrakt er det i norsk rettspraksis og norsk rettsteori blitt dannet en rekke tolkningsregler. Spørsmålet er hvordan disse reglene gjør seg gjeldende for standardkontrakter som er ”agreed”. Et annet spørsmål er hvordan slike tolkningsregler stiller seg i henhold til integrasjonsklausulen i artikkel XVIII.

Utgangspunktet i norsk rett er at tolkning av kontrakter skal basere seg på avtalerettslige prinsipper. Det har i teori hersket uenighet om hvilken tolkningsteori som skal legges til grunn, den subjektive - eller den objektive tolkningsteori. Det er i dag enighet om at det er den objektive tolkningsteori som skal legges til grunn ved tolkning av kontrakter.<sup>10</sup>

Med objektiv tolkning forstås at det er ”ordens alminnelige mening etter vanlig språkbruk i det livsforhold kontrakten gjelder”, som skal legges til grunn.<sup>11</sup> Med andre ord hva som objektivt sett er den rimelige og fornuftige mening med kontraktens bestemmelser.<sup>12</sup> De viktigste tolkningsprinsipper som følger av norsk rett er ordlyden, partenes forutsetninger, kontraktens formål, forarbeider, forhandlinger, etterfølgende forhold etc.<sup>13</sup>

Det er i norsk rett enighet om at disse alminnelige tolkningsprinsipper i utgangspunktet vil gjelde for tolkning av standardkontrakter, som Skip 2000.<sup>14</sup> Likevel må det gjøres enkelte presiseringer for standardkontrakter som er ”agreed”.<sup>15</sup> Jeg vil i den videre fremstillingen

---

<sup>10</sup> Woxholth side 401 flg.

<sup>11</sup> Woxholth II side 216 flg.

<sup>12</sup> Knoph side 271.

<sup>13</sup> Woxholth side 408 flg. , Knoph 272 flg.

<sup>14</sup> Falkanger III side 289 flg.

<sup>15</sup> Woxholth side 436

se nærmere på de tolkningsprinsipper som kan være særlig aktuelle ved tolkningen av Skip 2000.

#### A) SKIP 2000 som ”agreed document”

Det kan stilles spørsmål om Skip 2000 skal tolkes annerledes i form av å være et ”agreed document” i motsetning til andre kontrakter som ikke er standardkontrakter eller ”agreed”. Det har i teori vært hevdet at standardkontrakter skal tolkes mer som en lovtekst.<sup>16</sup> Med andre ord kontraktsbestemmelsenes innhold skal tolkes objektivt ut fra en naturlig språklig forståelse.<sup>17</sup> Ordlydens vekt er av stor betydning i tolkningen av standardkontraktene. Når det gjelder de klausuler som kommer til uttrykk i kontrakten er de et resultat av partenes uavhengige kompetanse. Ordlyden gir et uttrykk for hvor langt partene har ønsket å binde seg i kraft av sin kompetanse. Man må derfor være varsom med å foreta for utvidende tolkninger av bestemmelsene.<sup>18</sup> Da vil man fort falle utenfor de forhold partene har ment å regulere. Med andre ord kontraktsbestemmelsene må tas på ordet. Dette vil være særlig avgjørende når det gjelder tolkning av standardkontrakter som er ”agreed”. Her vil kontraktsbestemmelsene være nøye avveid og balansert. En tolkning på tvers av ordlyden vil virke hemmende på balansen i kontrakten. Og det kan føre til at man ikke finner frem til hva partene har ønsket med kontraktens innhold. Når man foretar en tolking må man legge til grunn den alminnelige språklige forståelse av ordene som er benyttet, sett i sammenheng med den konteksten de står i.<sup>19</sup> Dette vil særlig gjør seg gjeldende for tekniske ord i Skip 2000 som har en særskilt betydning innenfor skipsbyggingsindustrien.

---

<sup>16</sup> Woxholth side 436, Hellner side 267 flg.

<sup>17</sup> Rt.1997 s.1807 på s.1813

<sup>18</sup> Rt.1994 s.581 på s.587

<sup>19</sup> Woxholth side 408

## B) Språket og anvendeligheten under engelsk rett

Skip 2000 er forfattet på engelsk, dette har sammenheng med at man ønsket å få en standardkontrakt som lettere kunne benyttes ovenfor utenlandske kjøpere eller ovenfor utenlandske verft enn den tidligere 1981-kontrakten. Samtidig er Skip 2000 mer detaljert og omfattende, slik at den lettere kan benyttes under engelsk rett.<sup>20</sup> Utgangspunktet er at det vil være opp til partene å regulere hvilket lands lov som skal legges til grunn ved tolkningen av Skip 2000. Følger man utgangspunktet i Skip 2000 art. XIX er det norsk rett som skal gjelde; ”gyldigheten og forståelsen av Kontrakten skal være undergitt norsk rett”. Med dette forstås at man må legge den norske forståelsen til grunn ved tolkningen av kontraktens ordlyd. Det vil si at de norske tolkningsprinsippene og norsk bakgrunnsrett som skal legges til grunn ved en behandling i voldgiftsretten.

## C) Betydningen av forarbeider til standardkontrakter

Dersom det foreligger forarbeider til standardkontrakten vil også disse være av betydning.<sup>21</sup> Da vil man lettere finne frem til en mer entydig og sikkert grunnlag for hva motivene eller meningen med de aktuelle bestemmelsene er ment å regulere.<sup>22</sup> Problemet med standardkontrakter er at det ofte er få og lite tilgjengelige forarbeider. Sett i forhold til dette vil også ulike partsspesifikke tolkningsmomenter være av betydning.<sup>23</sup> Under dette inngår ordlyd, formål og partsforutsetninger. Formålet med dette er å finne partenes intensjoner. Arbeidet med å få i stand en standardkontrakt er en lang og omfattende prosess. De partsytringer som forekommer under tilblivelsesprosessen vil ofte gi en god indikasjon på hva partene har ment. Relevansen av slike partsytringer vil måtte avgjøres ut i fra hvor tilgjengelig disse ”forarbeidene” er. Selv om slike forarbeider er lite tilgjengelige, betyr ikke det at de er uten rettslig betydning. Dommen inntatt i Rt.1991 s. 719 viser at

---

<sup>20</sup> Meland side 223 flg.

<sup>21</sup> Falkanger III side 289 flg.

<sup>22</sup> Knoph side 279

<sup>23</sup> Woxholth side 407 flg.

domstolen har lagt vekt på lite tilgjengelige ytringer fra partene under tilblivelse av kontrakten. Saken gjaldt en tokning av ”direkte og umiddelbar følge av mangelen” i skipsbyggingskontrakten av 1981 §12 nr 4 om verftets ansvar for konsekvensskader. Retten kom til at en felles forståelse måtte legges til grunn. Dette tilsier at også forarbeider til Skip 2000 kan ilegges vekt ved en tolkning.

#### D) Oppsummering.

Når man skal tolke en standardkontrakt som Skip 2000 vil det avgjørende for tolkningen være en naturlig språklig forståelse av ordlyden som må legges til grunn. Hvor det særlig må legges vekt på ordens betydning i skipsbyggingsnæringen. Man må tolke standardvilkårene objektivt med stor vekt på formål og reelle hensyn. Videre vil forarbeider og partenes forutsetninger være av betydning. Spørsmålet blir således hvordan disse tolkningsprinsipper stiller seg i forhold til ”integrasjonsklausulen” i art. XVIII.

### 3.3 Integrasjonsklausulen artikkel XVIII

Art. XVIII ”Kontrakten inneholder den fullstendige Kontrakt og forståelse mellom partene og skal gå foran alle tidligere forhandlinger, anførsler, løfter og avtaler vedrørende noe forhold som er omfattet av Kontrakten”.

Bestemmelsen er av rettskildemessige betydning fordi den etter en naturlig språklig forståelse kan synes å sette begrensninger for hvilke rettskilder partene kan legge til grunn ved forståelsen av Skip 2000. Integrasjonsklausulens rekkevidde vil være avgjørende for tolkningen av bestemmelsene som omhandler kjøpers mislighold av betalingsforpliktelsen i Skip 2000. Herunder hvilke rettskilder og tolkningsnormer man må forholde seg til. I dette punkt skal det gjøres rede for bakgrunnen for bestemmelsen, dens betydning i norsk rett, bestemmelsen betydning ved tolkning av uklar og klar ordlyd i kontraktsbestemmelsene. Deretter integrasjonsklausulens betydning i kontrakt mellom profesjonelle parter og dens forholdet til bakgrunnsretten.

### 3.3.1 Den generelle bakgrunnen for bestemmelsen

Bestemmelsen som fremgår av art. XVIII er inspirert av engelsk- amerikansk kontrakttradisjon hvor slike klausuler er meget vanlig. Bestemmelsen er ikke vanlig i norsk kontraktsrett, spørsmålet er om denne regulering er gyldig etter norsk rett, og dersom den er gyldig, hvilke rettskildemessige og tolkningsprinsipielle følger får dette for tolkningen av Skip 2000.

I engelsk-amerikansk rett kalles slike klausuler for "entire agreement clauses", mens de etter norsk rett kalles "integrasjonsklausuler". Regelen har etter engelsk rett opphav i "the parol evidence rule" og har stor betydning som bevisregel, den er ment å regulere de ulike forhold partene har anledning til å ta i betraktning ved tolkningen av den aktuelle kontrakt.<sup>24</sup> Utgangspunktet er at integrasjonsklausuler skal tolkes etter sin ordlyd. Etter engelsk tolkningspraksis er målet med tolkningen å finne frem til "partenes felles omforente mening med kontrakten"<sup>25</sup>. "Ordene i skriftlige kontrakter skal som utgangspunkt forstås på alminnelig leksikalsk vis, og for tolkningen av språklige utsagn generelt er det alminnelige språknormer som skal legges til grunn ved fortolkningen".<sup>26</sup> Man kan føre bevis for at ordene skal forstås på en særlig teknisk eller spesiell måte.<sup>27</sup> Denne hovedregelen om å legge ordnes alminnelige betydning til grunn ved tolkningen følger av "The Golden Rule".<sup>28</sup> Hensikten bak en "parol evidence rule" er at den er ment å hindre bruken av "extrinsic evidence". Med dette menes at partene ved tolkning av den aktuelle kontrakten ikke kan ta i betraktning partsrelaterte argumenter som endrer, supplerer, modifierer eller presiserer hva som fremgår av det skrevne ord. Engelsk rettspraksis har

---

<sup>24</sup> Hagstrøm side 127, Hellner side 201

<sup>25</sup> Høgberg side 157

<sup>26</sup> Høgberg side 158

<sup>27</sup> Høgberg side 158

<sup>28</sup> Lewison 2004 side 115 The Golden Rule: "The words of a contract should be construed in their grammatical and ordinary sense, except to the extent that some modification is necessary in order to avoid absurdity, inconsistency or repugnancy".

endret seg noe, men har i den senere tid tillat å ta hensyn til forhold av mer generell karakter som f.eks. alminnelige erfaringsgrunnsetninger, formålsbetraktninger og andre forhold som en alminnelig fornuftig kontraktspart er i stand til å se.<sup>29</sup> Det avgjørende vil være om kontraktsbestemmelsen anses som fullstendig uttømmende, slik at den sperrer for tolkningsmidler som presiserer og utfyller kontraktens ordlyd. Eller om den anses som delvis uttømmende, da vil integrasjonsklausulen kun ramme bevis som korrigerer kontraktens ordlyd, og ikke for bevis som presiserer eller utfyller denne. Dette er bakgrunnen for at bestemmelsen ble tatt med i Skip 2000. Utgangspunktet er at spesifikasjonen i Skip 2000 art. I er gjort til en del av kontrakten. Det skal av den grunn ikke være grunn til å utfylle denne da den ansees for å være komplett. Også SAJ og AWES form inneholder en ”entire agreement clause”.<sup>30</sup>

### 3.3.2 Bestemmelsen innhold og betydning

Av det som fremgår av bestemmelsen forstås at Kontrakten er den fullstendige avtale mellom partene. Med ordene ”forståelse mellom partene” menes det som partene er enig om og har avtalt.<sup>31</sup> Videre følger det av bestemmelsen at Kontrakten skal gå foran alt annet som partene i forhandlingene eller tidligere utkast måtte ha forutsatt eller foreslått. Det vil si at det er en sterk presumpsjon for at intet annet er avtalt enn det som fremgår av kontrakten.<sup>32</sup> En part kan velge å føre bevis for at en klausul i kontrakten skal forstås på den ene eller annen måte med grunnlag i tidligere forhandlinger. Men på grunn av integrasjonsklausulen vil bevisbyrden bli ekstra tung. Hensikten bak integrasjonsklausulen er nettopp å hindre at muntlige utsagn og tidligere kontraktsutkast skal tillegges betydning

---

<sup>29</sup> Høgberg side 158

<sup>30</sup> Curtis side 245 flg.

<sup>31</sup> Meland side 220

<sup>32</sup> Meland side 220

for fastsettelsen av kontraktens innhold.<sup>33</sup> At denne type klausul forekommer i Skip 2000 har en tydelig sammenheng med at Skip 2000 bygger på engelsk kontraktstradisjon. I engelsk kontraktstolkning gjelder prinsippet om ”the four corner-rule”.<sup>34</sup> Det vil si at man ved fortolkningen av engelske kontrakter ikke kan gå utenfor det som uttrykkelig fremgår av kontrakten. Alle andre tolkningsdata utenfor kontrakten er uten betydning. Dette i motsetning til norske tolkningsprinsipper.<sup>35</sup> På bakgrunn av dette oppstår spørsmålet om hvilken rettskildemessig betydning integrasjonsklausulen får i norsk rett og således hvilke følger dette får for tolkningen av Skip 2000.

#### A) Art. XVIII rettslige virkning under norsk rett

Rettsvirkningen av slike kontrakts bestemmelser er ikke avklart i norsk rett.<sup>36</sup> Denne type klausuler har både prosessuelle og materielle virkninger.<sup>37</sup> I angloamerikanske rett setter denne type klausuler føringer for bevisførselen og tolkning av kontrakten. Noe som medfører at domstolen kun vil ta stilling til kontrakten alene og avskjære bevis fra en part vedrørende vitne- og dokumentbevis som gjelder pre-kontraktuelle forhold.<sup>38</sup>

Det å avtale private bevisavskjæringsregler er ikke lov etter norsk rett jfr. tvl. § 21-2.<sup>39</sup> Dette fordi det vil stride mot prinsippet om fri bevisførsel.<sup>40</sup> Uavhengig av om partene har fri rådighet eller ikke. De prosessrettslige følger en integrasjonsklausul får i norsk rett vil ikke bli drøftet videre her grunnet oppgavens omfang.

Formålet med integrasjonsklausulen er imidlertid å hindre at muntlige utsagn og tidligere kontraktforslag skal tillegges betydning for å fastsette innholdet av den gjeldende kontrakt.

---

<sup>33</sup> Hagstrøm II side 392 flg.

<sup>34</sup> Falkanger II side 545

<sup>35</sup> Se ovenfor i pkt 3.2

<sup>36</sup> Hagstrøm II side 392 flg.

<sup>37</sup> Meland side 219 flg.

<sup>38</sup> Hagstrøm II side 392 flg.

<sup>39</sup> Lov av 17.juni 2005 nr. 90

<sup>40</sup> Hov II side 334



Det følger av art. XIX nr. 1 at man skal legge til grunn norsk rett ved forståelse av Skip 2000. Spørsmål blir da om integrasjonsklausulen i art. XVIII er gyldig i norsk rett. Dersom bestemmelsen er gyldig blir det et spørsmål om man kan legge til grunn norske tolkningsprinsipper, selv om integrasjonsklausulen bygger på engelsk kontraktstradisjon.

Utgangspunktet i norsk rett er som nevnt ovenfor prinsippet om avtalefrihet. Integrasjonsklausulens materielle side må følgelig være gyldig etter norsk rett. Partene har rett til å avtale det de ønsker mellom seg. Som følge av dette kan partene avtale egne tolkningsnormer som skal legges til grunn ved fastsettelsen av kontraktens innhold. Det har blitt besvart bekræftende i teori og rettspraksis at man kan benytte seg av norske tolkningsnormer ved tolkningen av kontrakter som inneholder en integrasjonsklausul.<sup>41</sup> Hvilke følger får da integrasjonsklausulen for tolkningen og utfyllingen av Skip 2000. Skal man legge integrasjonsklausulen til grunn etter sin ordlyd eller må den endres ved presiserende fortolkning av Skip 2000. Det må her som ved alminnelig kontraktstolkning skilles mellom de tilfeller hvor ordlyden er uklar og hvor den er klar.<sup>42</sup>

#### B) Art. XVIII betydning ved uklar ordlyd

Dersom ordlyden i kontrakten er uklar, vil ikke en integrasjonsklausul om at kontrakten er uttømmende, få den følge av at kontraktens ordlyd blir klar. Men integrasjonsklausulen vil kunne sette føringer på hvordan man skal løse uklarheten. En integrasjonsklausul legger generelt opp til å løse problemer med utgangspunkt i den risikofordeling avtalen gir uttrykk for.<sup>43</sup> Dette vil for eksempel være at man tar utgangspunkt i formålsbetraktninger i kontraktsteksten eller man legger vekt på grunnholdninger som kommer til uttrykk i kontrakten.

---

<sup>41</sup> Høgberg side 156 flg.

<sup>42</sup> Høgberg side 156

<sup>43</sup> Høgberg side 163

Dommen inntatt i Rt.1992.796 er av betydning for denne problemstillingen.

Det var inngått avtale om tapping av Pepsi-Cola og Seven Up med 10 års varighet og med 18 måneders varighet. Avtalen ble sagt opp på irregulært vis etter 7 måneder. Avtalen inneholdt en integrasjonsklausul og det oppsto spørsmål om hvordan etteroppgjøret skulle gjennomføres. Videre var det et spørsmål om ordlyden var klar eller uklar i henhold til et eventuelt etteroppgjør etter irregulær oppsigelse. Høyesterett uttalte i forhold til dette: ”Jeg er ikke enig med ankemotparten i at det følger klart av ordlyden i pkt. 23c at erstatningen skal beregnes etter det antall konsentratenheter som faktisk er innkjøpt i de siste 18 måneder også når tapperen trer ut før det er gått så lang tid. Etter min mening ligger det nærmere å si at bestemmelsen etter sin ordlyd ikke omfatter dette tilfellet. Ut fra det som foreligger opplyst, synes partene under kontraktsforhandlingene ikke å ha hatt i tankene hvorledes erstatningen skal beregnes når tapperen trer ut før kontraktsforholdet har bestått i 18 måneder. Spørsmålet må her løses ved at bestemmelsen i pkt. 23c utfylles slik det samsvarer best med formålet med erstatningsplikten som sanksjon av varslingsplikten etter pkt. 23a”.

I dommen benytter Høyesterett tolkningsdata utenfor kontraktens ordlyd for og konstantere at tausheten i kontraktsbestemmelsen er en uklarhet i kontrakten. Deretter foretar Høyesterett en utfylling basert på formålsbetraktninger og vurderinger på bakgrunn av kontrakten som helhet; Slik at spørsmålet måtte løses ved ” en helhetlig fortolkning av kontrakten” side 801.

Denne type tolkning har likhet med Falkangers 1969 karakteristik om å presse ”citronen ennå en gang”.<sup>44</sup> Det var denne metoden Høyesterett anvendte i Rt.1992 s 796. Ved å ta utgangspunkt i formålsbetraktninger og vurderinger på basis av kontrakten som helhet, kunne Høyesterett utvinne ytterligere argumenter på det punkt hvor kontrakten var uklar. Integrasjonsklausuler retter seg i utgangspunktet mot å trekke inn tidligere forhandlinger mellom partene i fortolkningen. Man skal med andre ord være varsom med å vektlegge tolkningsmidler som referer seg til partenes kontraktsforhandlinger. Men det er ingen ting i veien for å trekke inn tolkningsmidler utenfor kontraktens ordlyd når utfyllingen skjer ut fra en helhetsvurdering av kontrakten og gir den aktuelle bestemmelsen et fornuftig innhold

---

<sup>44</sup> Falkanger II side 560

ut fra dens formål. Sett i lys av art. XVIII i Skip 2000 vil man kunne utfylle kontraktens bestemmelser der hvor de måtte være uklare. Denne utfyllingen må basere seg på en helhetsvurdering av kontakten ut fra formålsbetraktninger. Med dette forstås at selv om Skip 2000 har en integrasjonsklausul som baserer seg på engelsk- amerikansk rettstradisjon, så kan man benytte seg av norske tolkningsprinsipper der hvor Skip 2000 inneholder uklarheter.

Den neste saken som her bør nevnes fremgår av Rt.1992 side 295

Saken gjaldt en klausul om avtalt skriftform, som prinsipielt sett er samme art klausul som en integrasjonsklausul, ved at endringsavtaler forutsetter en skriftlig kontrakt. I saken hadde en mindre næringsdrivende undertegnet en langvarig leasing avtale, som hadde bestemmelser om at sideavtaler ikke eksisterte, og at eventuelle endringer bare var gyldig når de var undertegnet av begge parter og tilføyet det trykte kontraktsformularet. På tross av at kontrakt for minimum 60 måneder var inngått, mente leaseren at han bare var bundet av en muntlig avtale med leverandøren om leie for en måned av gangen, og fikk medhold i Høyesterett. Retten delte seg m.h.t. begrunnelsen. Flertallet (3-2) la avgjørende vekt på at finansieringsselskapet hadde forholdt seg passiv i et år etter at det var blitt kjent med leaserens oppfatning av avtalen. Mindretallet mente leasingkontrakten var undertegnet under omstendigheter som gjorde at leaseren ikke var bundet ved sin underskrift; finansieringsselskapet hadde valgt å opptre utelukkende gjennom leverandøren og var dermed nærmest til å bære risikoen for at det inntraff uregelmessigheter. Ingen av fraksjonene i Høyesterett nevnte kontraktklausulen.

Som man ser av denne dommen kom fikk ikke klausulen om avtalt skriftform avgjørende betydning i forhold til tolkningen av kontrakten. Høyesterett valgte her å finne den riktige løsningen ut i fra en rimelighetsfortolkning. Denne dommen stadfester at man kan benytte seg av norske tolkningsprinsipper selv i de tilfeller hvor kontrakten har en integrasjonsklausul eller en lignende bestemmelse. Det avgjørende vil være om integrasjonsklausulen har betydning i forhold til den aktuelle problemstillingen.

### C) Art. XVIII betydning ved klar ordlyd

Der hvor ordlyden er klar i henhold til det aktuelle tolkningsspørsmålet, er hovedregelen at ordlyden i bestemmelsen skal legges til grunn.<sup>45</sup> Det skal da mye til for at en annen oppfatning av kontraktens klare ordlyd vil vinne frem. At kontrakten også inneholder en integrasjonsklausul vil styrke hovedregelen om at det er ordlyden i kontrakten som skal legges til grunn.<sup>46</sup> Dette grunnes i at selve hensikten med en integrasjonsklausul er å avskjære muligheten for å trekke inn forhold fra kontraktsforhandlingene. Men den er ikke ment å regulere etterfølgende omstendigheter.<sup>47</sup>

Likevel er det slik at selv om partene har benyttet seg av en integrasjonsklausul i kontrakten, betyr ikke det at kontrakten skal følges etter sin ordlyd i alle relasjoner. Det kan tenkes tilfeller hvor elementer fra kontraktforhandlinger tyder på at den ene parten har vært i villfarelse i henhold til kontraktens innhold. Hvor et slikt tilfelle foreligger, vil tolkningslærens ”god tro” standard kunne anvendes, noe som kan føre til at den ond troende part vil måtte akseptere en korrigerende på tvers av ordlyden.<sup>48</sup>

### D) Art. XVIII betydning i kontrakter med profesjonelle parter

Når en integrasjonsklausul forekommer i kontrakter mellom næringsdrivende, vil dette være et moment som taler for at man skal respektere integrasjonsklausulens betydning.<sup>49</sup> Det typisk er at integrasjonsklausuler utelukkende brukes mellom profesjonelle parter i kommersielle forhold. At en integrasjonsklausul i det hele tatt er med i kontrakten, taler for at kontrakten er grundig forberedt.<sup>50</sup> Skip 2000 kom i stand gjennom lange forhandlinger mellom de to interesseorganisasjonene, dette tyder på at bruken av integrasjonsklausulen er

---

<sup>45</sup> Høgberg side 161

<sup>46</sup> Høgberg side 161

<sup>47</sup> Høgberg petit avsnitt side 161

<sup>48</sup> Se mer om ”god tro regelen” i Høgberg side 265 flg.

<sup>49</sup> Høgberg side 161

<sup>50</sup> Høgberg side 161

nøye overveid. Samtidig er Skip 2000 et ”agreed document”, dette er momenter som trekker i retning av at integrasjonsklausulen bør respekteres.

En interessant dom i relasjon til dette fremgår av Rt.1994 side 626.

Denne dommen gjelder tilsidesettelse av bestemmelse i NSAB-75. Dette er en norsk standardkontrakt som er fremforhandlet mellom to likeverdige parter, Nordisk Speditørforbund og representative organisasjoner for kundene. NSAB-75 er et ”agreed document” og av den grunn har den betydning i forhold til Skip 2000.

Saken gjaldt om Speditøren kunne påberope seg ansvarsbegrensninger i spedisjonskontrakten selv om transportskaden var en følge av grov uaktsomhet fra speditørens kaiinspektør ved stuing av lasten. Det ble lagt vekt på at spedisjonskontrakten var en standard kontrakt fremkommet gjennom forhandlinger mellom organisasjoner som var representative for spedisjonsbedriftene og kundene. Det avgjørende spørsmålet i saken var om en ansvarsfraskrivelse grunnet grov uaktsomhet var i strid med preseptoriske kontraktsregler, alminnelige rettsgrunnsetninger eller avtalelovens § 36. Høyesterett uttalte at den ”alminnelige oppfatningen i juridisk teori at ansvaret for ansattes grovt uaktsomme handlinger kan fraskrives i forholdet mellom næringsdrivende, og det forligger også en viss voldgiftspraksis i denne retningen. Etter min mening taler reelle hensyn for å godta den regulering av ansvarsforholdet som her følger av NSAB-75 § 25”<sup>51</sup>. Dette syn ble begrunnet med at det var tale om ”en ansvarsregulering i en standardkontrakt fremkommet gjennom forhandlinger mellom organisasjoner som er representative for spedisjonsbedriftene og kundene. Ansvarsreguleringen bygger således på en avveining av de motstridende interesser som gjør seg gjeldende, herunder hensynet til foreliggende forsikringsmuligheter og til hvem som er nærmest til å tegne forsikring. Ikke minst gjør hensynet til forutberegnelighet og klare og enkle løsninger seg gjeldende med styrke. Etter min mening ville det være uheldig å forrykke den ansvarsfordeling som på dette punkt følger av kontrakten”.<sup>52</sup> Videre følger det av dommen at verken alminnelige rettsgrunnsetninger eller avtalelovens § 36 ga grunnlag for å tilsidesette bestemmelsen i NSAB-75 § 25.

Man ser klart av denne dommen at man skal være forsiktig med å tolke en standardkontrakt som er ”agreed” utvidende og revidere denne med bakgrunnsrett da dette kan forskyve balansen i denne type kontrakter som er fremforhandlet mellom to likeverdige parter. Momentene fra denne dommen vil være av stor betydning ved tolkningen av Skip 2000

---

<sup>51</sup> Rt.1994 side 626, side 630

<sup>52</sup> Rt.1994 side 626, side 630

dersom bestemmelsen i Skip 2000 skulle være i uoverensstemmelse med den norske bakgrunnsretten.

#### E) Utfylling med bakgrunnsrett

Det siste spørsmålet i relasjon til integrasjonsklausulen i art. XVIII er om kontrakten kan utfylles av bakgrunnsrett. Det fremgår av ordlyden at ”Kontrakten inneholder den fullstendige Kontrakt og forståelse mellom partene..”, ut i fra dette forstås at det ikke er mulig å supplere kontrakten med bakgrunnsrett. Men leser man bestemmelsen i sammenheng med den videre oppramsingen i bestemmelsen om hva kontrakten går foran ”..alle tidligere forhandlinger, anførsler, løfter og avtaler”. I og med at bakgrunnsrett ikke er nevnt, kan dette tyde på at ordlyden ikke forhindrer at man utfyller Skip 2000 med bakgrunnsrett. UNIDROIT art. 2.17 trekker også i denne retning, her nevnes heller ikke bakgrunnsrett. Følgelig er det ingen ting i veien med å utfylle Skip 2000 med bakgrunnsrett. Men integrasjonsklausulen indikerer at ordlyden er et særlig tungtveiende når man skal tolke kontrakten med ”entire agreement clauses” jfr. Rt.1994 side 626.<sup>53</sup>

#### F) Konklusjon

Det er her gjort rede for at ved tolkningen av Skip 2000 vil de alminnelige norske tolkningsprinsipper komme til anvendelse med noen reservasjoner i forhold til tidligere utkast til kontrakten og partenes forutsetninger. Det vil særlig være kontraktens ordlyd som vil være av avgjørende betydning. Og det er den alminnelige språklige forståelse som skal legges til grunn. At Skip 2000 har en integrasjonsklausul hindrer ikke at man anvender norske tolkningsprinsipper, men man skal være varsom med å tillegge tidligere utkast og muntlige utsagn betydning ved tolkningen av Skip 2000. Samtidig som Skip 2000 er et ”agreed document” skal man være varsom med å tolke kontraktbestemmelsen utvidende. Skip 2000 er fremforhandlet mellom to likeverdige profesjonelle parter og en utvidende

---

<sup>53</sup> Hagstrøm side 64

fortolkning av bestemmelsene vil kunne ødelegge balansen og forutberegneligheten i kontrakten. Det er også klart at man kan benytte seg av den aktuelle bakgrunnsretten når man skal foreta en fortolkning av Skip 2000. Dog er det viktig å presisere at ordlyden skal tillegges betydelig vekt, dels på grunn av integrasjonsklausulen og dels på grunn av kontraktens karakter av å være ”agreed”.

### 3.4 Rettskilder og forholdet til kjøpsloven

De rettskilder som er relevante for tolkningen av Skip 2000 vil i det neste punktet bli gjennomgått. Deretter vil kjøpslovens betydning i forhold Skip 2000 bli behandlet.

#### 3.4.1 Rettskilder

Det er i utgangspunktet få tradisjonelle rettskilder som er relevante for tolkningen av Skip 2000.

Det finnes en kommentarutgave til Skip 2000, som er skrevet av Øystein Meland ”Skipsbygging, kommentarer til Norsk Standard Skipsbyggingskontrakt”. Ellers er det lite å hente av teori som knytter seg direkte til Skip 2000. Men det foreligger noe teori knyttet til 1981 kontrakten, og de klausuler i Skip 2000 som bygger på den tidligere standardkontrakten vil være av betydning for tolkningen av Skip 2000.

Det finnes andre utenlandske standardkontrakter for skipsbygging som vil være av interesse. Dette vil særlig gjelde SAJ form og AWES form. Disse utenlandske standardkontraktene vil være av betydning for tolkningen av Skip 2000, fordi Skip 2000 i alminnelighet bygger på de to utenlandske kontraktene. Men det er viktig å merke seg at Skip 2000 er den eneste standard skipsbyggingskontrakten som er et ”agreed document”.<sup>54</sup>

---

<sup>54</sup> Meland side 6

Utenlandsk rettspraksis og teori vil være relevant for tolkningen av Skip 2000, og da særlig engelsk rettspraksis og teori. Dette fordi Skip 2000 bygger på engelsk kontrakttradisjon.<sup>55</sup>

Videre vil andre norske standard kontrakter være av relevant betydning ved tolkningen av Skip 2000. Dette vil særlig gjelde Norsk Standard 3430 ("NS 3430"), som er en sentral norsk standard for land entreprise.

Av andre internasjonale standard kontrakter vil UNIDROIT være av betydning for tolkningen av Skip 2000 hvor den aktuelle problemstillingen er uklar etter norsk rett. Da vil prinsippene i UNIDROIT komme inn som et argument som trekker i den ene eller andre retningen.<sup>56</sup>

Dersom det oppstår en rettslig konflikt og bestemmelsene i Skip 2000 ikke gir en løsning på hvordan den rettslige konflikten skal løses, så kan bestemmelsene i Skip 2000 utfylles med bakgrunnsrett. Den aktuelle bakgrunnsretten vil være kjøpslovens<sup>57</sup> (heretter kjl.), deklarasjonelle regler og ulovfestede regler som kommer til uttrykk gjennom teori og rettspraksis.

Når det gjelder rettspraksis knyttet til kjøpers mislighold av byggkontrakter finnes det noen avgjørelser, men det forekommer få som direkte omhandler Skip 2000. Den aktuelle rettspraksis kommer som oftest fra underinstanser i domstolen og ved voldgiftsavgjørelser. Voldgiftspraksis spiller en særlig viktig rolle på sjørettens område. De fleste kontrakter innenfor sjøretten vil ha en avtale om voldgift i kontrakten. Etter den generelle rettskildelære vil ikke voldgiftsavgjørelser ha noen betydelig vekt sett i forhold til høyesterettsavgjørelser.<sup>58</sup> Likevel vil voldgiftsavgjørelser tillegges større

---

<sup>55</sup> Meland side 24

<sup>56</sup> Hagstrøm side 63, side 24 i avhandlingen

<sup>57</sup> Lov av 23.mai 1988 nr.27

<sup>58</sup> Eckhoff side 163



argumentasjonsverdi enn på de vanlige rettsområder. Dette fordi voldgift som oftest blir brukt som tvisteløsning i sjørettslige tvister.<sup>59</sup> Skip 2000 har selv en voldgiftsklausul i art. XIX. Det er mange gode grunner som taler for at tvister skal løses ved voldgift. Deriblant; muligheten for raske avgjørelser med særlig sakkyndige dommere og rettegangen er privat. Konsekvensen av dette er at de fleste voldgiftsavgjørelser er utilgjengelige for allmennheten.

De voldgiftsavgjørelser som blir publisert i Nordiske Domme i sjøfartsanliggende ("ND") vil være av større vekt enn de upubliserte voldgiftsavgjørelser.

### 3.4.2 Forholdet til kjøpslovgivningen

Spørsmålet er her om bestemmelsene i Skip 2000 kan utfylles med kjøpslovens bestemmelser.

Utgangspunktet i norsk rett er at en kontrakt om bygging av skip er å anse som en kjøpsavtale. Hvor bestilleren, typisk rederi, er å anse som kjøper og bygger er å anse som selger. Skipsbyggingskontrakter har store likheter med alminnelig kjøp jf. kjøpslovens bestemmelser. Likevel er det slik at skipsbygging er for spesielt og komplisert for at kjøpsloven bestemmelser kan legges uendret til grunn. Det følger likevel av kjøpslovens bestemmelser og forarbeider at en avtale om bygging av skip er å anse som et "tilvirkningskjøp" etter kjl. § 2.<sup>60</sup> Det må her avgrenses mot rene entrepris kontrakter som ikke faller innunder kjøpslovens bestemmelser. Det typiske ved entrepris kontrakter er at bestilleren selv må stå for levering av tegninger og materiale. Med andre ord bestilleren må selv yte noe for få gjennomført tilvirkningen. Dette i motsetning til hva som er å regne som

---

<sup>59</sup> Falkanger side 17

<sup>60</sup> Ot.prp.nr.80. 1986-87 side 49 "Loven omfatter i prinsippet tilvirkning av alle slags ting, for eksempel avtaler om skipsbygging" se videre Falkanger side 63, Meland side 22

”tilvirkningskjøp” etter kjl. § 2, hvor bestilleren bestiller en totalpakke av tilvirkeren. Det vil kunne forekomme at bestilleren må stå for en del av materialet ved et tilvirkningskjøp, det avgjørende for om man er over i et ”entreprise forhold” vil være hvor ”vesentlig del av materialene bestilleren skal yte”.<sup>61</sup>

Skip 2000 er ment å regulere de tilfeller hvor bestilleren kjøper en total pakke. Men det forekommer også tilfeller i skipsbygging, hvor bygging av skip bærer mer preg av å være et entrepriseforhold. Dette gjør seg særlig gjeldende ved bygging av store cruiseskip, hvor bestilleren har egne tegninger og materiale som skal leveres. I slike tilfeller må man endre innholdet av Skip 2000 da den ikke er ment å regulere slike forhold.<sup>62</sup>

At skipsbyggingskontrakter ikke er kjerneområdet for hva kjøpsloven er ment å regulere finner man også støtte for i FN konvensjonen 1980 om kontrakter for internasjonale løsurekjøp (CISG) som er transformert til norsk rett gjennom kjøpsloven.<sup>63</sup> Her fremgår det av art. 2 at konvensjonen ikke gjelder salg av ”ship and vessel”. Videre følger det av art. 3 at tilvirkningskjøp er å regne som ”sale”. Det har derfor blitt tolket ditt hen at skipsbyggingskontrakter er å regne som ”sale of ship” jfr. art. 2. På bakgrunn av dette har det i teori blitt hevdet at CISG ikke gjelder skipsbyggingskontrakter.<sup>64</sup> Siden Norge har forpliktet seg til konvensjonsautonom fortolkning, vil bestemmelsene i CISG ha betydning for tolkningen av kjøpsloven.<sup>65</sup>

Likevel er det enighet i teori at kjøpslovens bestemmelser er den aktuelle bakgrunnsretten for standard skipsbyggingskontrakter, slik som Skip 2000.<sup>66</sup> Dette må grunnes i at lovgiver har tatt det standpunkt at skipsbygging er å regne som et kjøp, selv om skipsbygging har nær sammenheng med håndverkertjenester og entreprise. Den videre fremstillingen vil

---

<sup>61</sup> Ot.prp.nr.80. 1986-87 side 49

<sup>62</sup> Meland side 23

<sup>63</sup> Jfr. Lov av 13.mai 1988 nr. 27

<sup>64</sup> Tørum, side 11 flg.

<sup>65</sup> Hagstrøm side 50 flg.

<sup>66</sup> Meland side 24, Falkanger side 63 flg.

basere seg på denne tolkningen: ”En kontrakt om bygging av skip må rettslig sett betraktes som en kjøpsavtale... De vanlige regler i kjøpsloven får derfor i prinsippet anvendelse”.<sup>67</sup> Dette er også i overensstemmelse med engelsk rett hvor det fremgår av Curtis at kontrakter om bygging av skip er å anse som et kjøp og den relevante bakgrunnsretten er den engelske Sales of Goods Act, som tilsvarer den norske kjøpsloven.<sup>68</sup>

Utgangspunktet i norsk rett er at det hersker full avtalefrihet i kjøpsforhold mellom profesjonelle parter.<sup>69</sup> Kjøpsloven er deklarasjonsrett dette følger av kjl. § 3 ”Bestemmelsen i loven gjelder ikke for så vidt annet følger av avtalen, etablert praksis mellom partene, eller handelsbruk eller annen sedvane som må anses bindende mellom partene”. Denne bestemmelsen er et utslag av prinsippet om avtalefrihet. Det vil si at det i utgangspunktet er standardkontrakten som regulerer forholdet mellom kontraktspartene. Der hvor standardkontrakten er taus og ikke løser problemstillingen, vil kjøpslovens bestemmelser bli brukt som et tolkningsmoment for å utfylle kontraktens bestemmelser.<sup>70</sup>

Dette prinsipp er også slått fast i internasjonal kontraktsrett jfr. UNIDROIT ”Principles of International Commercial Contracts”(heretter UNIDROIT) art. 1.1 ”The parties are free to enter into a contract and determine its content”.<sup>71</sup> Det er viktig å merke seg at UNIDROIT ikke er en folkerettslig bindende konvensjon, men den er en samling av anbefalte løsninger for internasjonal kontraktsrett.<sup>72</sup> Av den grunn kan dens prinsipper har betydning for norsk rett hvor løsningen er usikker etter norsk rett.<sup>73</sup> Rent rettskildemessig vil den kun være et moment som trekker i den ene eller andre retningen.

---

<sup>67</sup> Falkanger side 63

<sup>68</sup> Curtis side 2

<sup>69</sup> Woholth side 27 flg.

<sup>70</sup> Hagstrøm side 51 flg. , Meland side 22 flg. , Falkanger side 63 flg.

<sup>71</sup> UNIDROIT er et internasjonalt organ stiftet i 1926 som et organ under Folkeforbundet (The International Institute for the Unification of Private Law), reetablert i 1949. Norge er medlem. UNIDROIT kom i 1994 til enighet om visse prinsipper innen International Commercial Contracts, som er revidert og utvidet i 2004.

<sup>72</sup> Hagstrøm side 61

<sup>73</sup> Hagstrøm side 63

Et annet viktig prinsipp i forhold til prinsippet om avtalefrihet, er at det ikke gjelder noe formkrav for avtaler i norsk rett. Dette ”formfrihetsprinsippet” følger av sikkerrett og kan utledes av NL 5-1-1,<sup>74</sup> hvor det fremgår at både muntlig og skriftlige avtaler er like bindende.<sup>75</sup> Prinsippet om formfrihet er også grunnfestet internasjonalt i UNIDROITS art. 1.2. Dette formfrihetsprinsippet har dog liten betydning innen for skipsbyggingsindustrien, da det i dag uten unntak kun forekommer skriftlige avtaler.<sup>76</sup> Dette som følge av skipsbyggingskontraktenes kompleksitet.

## **4 Betalingsmislighold fra Kjøpers side**

### **4.1 Innledning**

Det skal i det følgende gjøres rede for hva som representerer et mislighold av kjøpers betalingsforpliktelse etter Skip 2000, herunder på hvilket tidspunkt riktig oppfyllelse av betalingsforpliktelsen skulle vært foretatt. Dette vil danne grunnlaget for hvilke misligholdsbeføyelser verftet kan gjøre gjeldende ved slikt mislighold. Verftets misligholdsbeføyelser vil bli behandlet i punkt 4.4.

### **4.2 Mislighold av betalingsforpliktelsen**

Skip 2000 er en gjensidig bebyrdende kontrakt, som stifter rettigheter og plikter mellom avtalepartene.<sup>77</sup> Med dette forstås at hver av partene i henhold til Skip 2000 står i et

---

<sup>74</sup> Norske lov av 15.april 1687

<sup>75</sup> Woxholth side 29 flg.

<sup>76</sup> Meland side 23.

<sup>77</sup> Hagstrøm side 37, Selvig side 30 flg.

avhengighetsforhold til hverandre. Den ene av partenes plikt til å yte noe er avhengig av at den andre part i kontrakten yter sin motytelse, jfr. prinsippet om ytelse mot ytelse.<sup>78</sup>

Det avgjørende spørsmålet er hva som blir den rettslige virkningen av at en av partene ikke oppfyller sin del av kontrakten. Utgangspunktet er at mislighold foreligger når oppfyllelsen av kontrakten ikke samsvarer med det som er avtalt i henhold til kontrakten og denne oppfyllelesssvikten må ikke skyldes forhold på kreditors side.<sup>79</sup>

Hovedforpliktelsen som kjøperen har etter Skip 2000 er å foreta betaling av den avtalte kjøpsprisen. Betalingen skal gjennomføres på det avtalte tidspunkt som fremgår av kontrakten. Dette er en ren pengeforpliktelse.<sup>80</sup> Dersom kjøperen ikke oppfyller denne forpliktelsen, foreligger et betalingsmislighold fra kjøpers side, med mindre misligholdet skyldes forhold på verftet sin side. Med andre ord et mislighold vil foreligge når det ikke er samsvar mellom det som er riktig oppfyllelse etter kontrakten og det som faktisk har skjedd.<sup>81</sup>

#### A) Del konklusjon

Manglende betaling fra kjøperen er å anse som et mislighold av betalingsforpliktelsen etter bestemmelsene i Skip 2000.

Det må videre avgjøres når riktig oppfyllelse av ytelsen skulle ha skjedd.<sup>82</sup> Det er ikke nok å vite hva som er riktig oppfyllelse etter kontrakten, som her er betaling av kontraktsprisen, det må også gjøres rede for når riktig betaling skal foretas. Med andre ord mislighold vil først foreligge når det "ikke er samsvar mellom det som skulle ha skjedd og det som faktisk

---

<sup>78</sup> Hagstrøm side 352

<sup>79</sup> Hagstrøm side 314, Selvig side 31, Hov side 45 flg.

<sup>80</sup> Om pengeforpliktelser se Hagstrøm side 163

<sup>81</sup> Hov side 45

<sup>82</sup> Hov side 62

har skjedd”<sup>83</sup>. Tidspunktet for når kjøperen skal foreta sin betaling av kontraktsprisen fremgår av Skip 2000 art. III ”metode for betaling og forfall av terminer”.

#### 4.3 Bestemmelsene om pris og betalingsbetingelser

Det er bestemmelsene i art. III som fastsetter når og hvordan betaling skal gjennomføres. Dersom kjøperen ikke foretar betaling etter bestemmelsens angitte måte vil kjøperen være i mislighold. Problemstillingen er her hvordan betalingen skal gjennomføres for å ha befriende virkning for kjøperen. Dette er et spørsmål om oppfyllestidspunktet for kjøperens betalingsforpliktelse.

Bestemmelsene vedrørende pris og betalingsbetingelser fremgår av art. III i Skip 2000. Her fastslås den totale pris for bygging av skipet og videre hvordan betaling av nybygget skal gjennomføres. Med ”opprinnelige pris” forstås den pris det er avtalt for det angitte skip på avtaletidspunktet. I denne prisen er alle de forhold som er angitt i Spesifikasjonen medregnet. Denne prisen baserer seg på forutsetninger vedrørende omfang, utstyr, og spesifikasjoner som partene har oversikt over ved kontraktsinngåelsen. Dette er en avtalt fast pris som nesten alltid vil bli endret ved levering av skipet. Dette er en naturlig følge av at spesifikasjonen som kjøperen kommer med ikke kan angis spesifikt ved kontraktsinngåelsen.<sup>84</sup> Etter hvert som byggeprosjektet skrider frem vil man få bedre oversikt og man kan lettere spesifisere de detaljer og utstyr som skal til for å oppfylle Spesifikasjonen, slik at man lettere kan angi en nøyaktigere pris. Skal det foretas endringer av prisen, må dette foretas etter kontraktens angitte måte.<sup>85</sup>

Når det kommer til selve gjennomføringen av betalingen vil både kjøpers og verkstedets finansieringsevne spille en avgjørende rolle for hvordan betalingen skal gjennomføres.

---

<sup>83</sup> Hov side 62

<sup>84</sup> Meland side 57

<sup>85</sup> Meland side 58 flg. vedrørende endring av den opprinnelige kontraktspris.

Det partene kommer frem til, utfylles i art. III nr. 3. Det vil kunne variere hvordan kontraktspartene ønsker å gjennomføre betalingen, alt fra 100 % forskuddsbetaling, til innbetaling etter fastsatte terminer og en sluttermin ved levering av skipet, eller til betaling av hele kjøpesummen ved levering av skipet. Dersom kjøperen ønsker å betale hele kjøpesummen ved leveringen, vil verkstedet måtte yte kjøperen 100 % kreditt i byggeperioden. Dette kan ofte være vanskelig for verftene da, de som regel må forskuddsbetale en del av sine underleverandører allerede ved bestilling enkelte materialer. Et annet viktig moment i denne vurdering vil være hvem av partene som kan oppnå de gunstigste lånevilkårene dersom de er avhengig av lån fra en bank.

Skip 2000 har løst denne problemstillingen ved å sette opp en standard løsning ved at man foretar en delvis forskuddsbetaling etter avtalte terminer mellom kjøper og verksted. På denne måten reduserer man verkstedets finansieringsbehov i noen grad. Dette får den følge at kjøperen må selv sørge for å få sine innbetalinger finansiert i byggeperioden. Dermed må begge partene i kontrakten bidra med finansiering av skipet i byggetiden. Dette er også tanken bak bestemmelsene i Skip 2000 art. III nr. 3. Likevel er det slik at verkstedet må stå for mye av finansieringen i byggeperioden, dette medfører at de ofte ønsker å ta pant i skipet som sikkerhet under byggeperioden.<sup>86</sup>

Den vanligste prosedyren for betaling er at man ofte betaler 10 % av den totale kjøpesummen ved kontraktinngåelsen og deretter betaler man de enkelte terminer etter hvert som de forfaller.<sup>87</sup> Som det følger av Meland vil det vanligste være at ” 2.termin betales når verkstedet begynner kuttingen av stålet til skroget, deretter en 3. termin når den første seksjonen påbegynnes (eller når man begynner byggingen av Skipet i dokken). Så har man en termin ved Skipets sjøsetting og deretter sluttermin ved levering”.<sup>88</sup>

---

<sup>86</sup> Meland side 61 og 173 flg. jf. Skip art. XI for hvordan verftet må gå frem for å få pant i skipet under byggeperioden.

<sup>87</sup> Meland side 61

<sup>88</sup> Meland side 61

Det er opp til kjøper og verksted å fylle inn tidspunktet for når betaling skal foretas, enten ved fastsatte terminer ved dato eller at betaling skal skje etter hvert som arbeidet med skipet skrider frem. Den sist nevnte måten som refererer betaling etter fremdriften hos verkstedet fastsettes ved såkalte ”milestones”<sup>89</sup>. Med ”milestones” forstås at betalingen skjer som termin beløp, først når en hendelse i byggefremdriften inntreffer for eksempel ved at verkstedet setter i gang med kutting av stål til skroget eller at arbeidet i dokken starter. Hvorvidt man velger den ene eller andre løsningen vil avgjøres ut i fra verkstedets evne til å opprettholde det avtalte byggeprogrammet som fremgår av Skip 2000 art.V. Det mest vanlige i praksis, er å avtale ”milestones”.<sup>90</sup> Hensikten med å fastsette kontraktsterminer er å sikre at kjøperen blir økonomisk bundet til verkstedet og at verksted oppnår likviditet. Etter at en kontrakt om bygging av skip er inngått vil verftet i umiddelbar sammenheng inngå avtaler om leveranse av nødvendige materiale med sine underleverandører. Disse underleverandørene vil da ofte kreve forskuddsbetaling eller nødvendig sikkerhetsstillelse for å gjennomføre leveringen.

Det vil av den grunn være viktig for verftet, at man får innbetalt en del av kjøpesummen allerede ved kontraktinngåelsen.

Andre standard skipsbyggings kontrakter som MARAD krever at det skal skje innbetalinger av installments på den siste dagen av hver måned jfr. Article III.<sup>91</sup> Mens etter SAJ form skal innbetalinger skje etter avtalte installments jfr. Article II nr 4.<sup>92</sup> Med andre ord SAJ form har samme oppbygging som Skip 2000. Mens etter AWES form skal man avtale fordelingen av installments ved avtaleinngåelsen, dette gjøres for eksempel ved at betalingen skal fordeles med 5x20 % av kontraktsprisen. AWES form har heller ikke forhåndsavtalt når innbetalingen av installments skal foretas, men det fremgår av Article 7 litra c at verftet skal gi kjøperen 10 dagers forhåndsvarsel for når innbetaling skal foretas.<sup>93</sup>

---

<sup>89</sup> Meland side 61

<sup>90</sup> Meland side 61

<sup>91</sup> Clarke side 145

<sup>92</sup> Curtis side 32 flg.

<sup>93</sup> Se AWES Article 7



### 4.3.1 Metode for betaling og forfall av terminer

Verftet vil ofte måtte betale en del kostnader som ikke dekkes gjennom forskuddsbetalingene fra kjøper gjennom sin bankforbindelse. Det skal derfor etter bestemmelsen i Skip 2000 art. III angis et bestemt kontonummer til en bestemt bank, for hvor kjøper skal foreta sine innbetalinger. Dette fører til at banken får kontroll over innbetalingene fra kjøper. Virkningen av denne bestemmelsen er at kun betaling til den bank og kontonummer som angitt i kontrakten vil få frigjørende virkning for kjøperen.<sup>94</sup> Verftet vil som regel måtte pantsette denne kontoen ovenfor sin bank for sikkerhet for byggelån, av den grunn tjener denne bestemmelsen også som sikkerhet for verftets bank.

Når betaling av skipet skal foretas etter fastsatte terminer, vil den angitte dato være forfallsdatoen. Dersom det er avtalt at betaling skal skje etter fastsatte ”milestones”, fremgår det av Skip 2000 art. III punkt 3, 3. avsnitt at avdragene listet opp i 3(b) til 3(f) ”under ingen omstendighet forfalle til betaling før 14 dager etter mottakelsen av notis fra Verkstedet”.

Fremgangsmåten for hva notis skal inneholde og dens virkninger fremgår av Skip 2000 art. XVII.<sup>95</sup> Vilkåret om at notis skal sendes har to virkninger; For det første vil den gi kjøperen mulighet til selvstendig å foreta undersøkelser om den aktuelle ”milestone” faktisk foreligger og at han dermed er forpliktet til å betale. For det andre vil virkingen være at kjøperen gis mulighet til å fremskaffe de nødvendige midler for kunne foreta betalingen. Det er viktig å merke seg at kjøperen må protestere hvis den aktuelle ”milestone” ikke foreligger slik som verftet har angitt i notisen. Hvis ikke vil kjøperen fort komme i betalingsmislighold og følgelig vil han ha en tung bevisbyrde i etterkant for å kunne bevis at det aktuelle forfall ikke var inntrådt.<sup>96</sup>

---

<sup>94</sup> Meland side 63

<sup>95</sup> For mer om notiser se Meland side 215 flg.

<sup>96</sup> Meland side 63

### 4.3.2 Krav til Kjøpers betalingsevne

Betaling av kontraktsprisen er ikke den eneste forpliktelsen kjøperen har etter Skip 2000. Dersom verftet krever det er han pliktet å legge frem tilfredsstillende finansieringsgaranti. Det skal i det følgende gjøres rede for bakgrunnen til krav om finansieringsgaranti.

Det fremgår av Skip 2000 art. III punkt 3, 4. avsnitt at verftet kan kreve at kjøperen fremlegger ”all informasjon nødvendig for at Verkstedet med rimelighet skal kunne forsikre seg selv at Kjøperen har finansielle arrangementer eller ressurser til å betale avdragene når de forfaller”.

Bakgrunnen for denne bestemmelsen er at verftet ofte må fremlegge en slik forsikring ovenfor sin bank for å få sitt byggelån innvilget. Dersom store deler av kjøpesummen først skal betales ved levering av skipet, vil det være en stor risiko for verftet om de ikke har en garanti for kjøpers betalingsevne. Virkingene av denne bestemmelsen er verftet på et hvilket som helst tidspunkt etter at kontrakten er signert kan kreve en slik garanti fra kjøperen. Det kan være mange grunner til at verftet ønsker en slik finansieringsgaranti. Typisk vil være at markedet har endret seg, at skipet er kontrahert på en kontrakt som blir kansellert eller at kjøperen har fått finansielle problemer.<sup>97</sup> Dersom slike forhold foreligger vil det være viktig for verftet å få en garanti som sikkerhet for kjøpesummen. Men det er viktig å merke seg at verftet ikke trenger noen grunn til å be om en slik finansiellgaranti fra kjøperen. Det er nok at verftet ønsker det. Det er heller ikke regulert i Skip 2000 hvordan en slik forespørsel fra verftet skal fremmes. De beste grunner taler for at de skal følge bestemmelsene om notis i Skip 2000 art. XVII. Det er heller ikke regulert i Skip 2000 noen frist for når kjøperen plikter å gi svar på en slik forespørsel.

Det må kunne kreves at en slik tilbakemelding gis innen rimelig tid.<sup>98</sup> Hvor mye tid man skal gi kjøperen vil bero på de omstendigheter som har ført til at verftet ønsker en slik

---

<sup>97</sup> Meland side 64

<sup>98</sup> Meland side 64

finansieringsgaranti. Det må her nevnes at det gjelder et ulovfestet prinsipp om lojalitet i slike kontraktsforhold.<sup>99</sup>

Hva som blir den rettslige virkningen av manglende finansieringsgaranti fra kjøperen, se punkt 4.5.2 og punkt 4.7.2.

Det er ikke alle skipsbyggingskontrakter som regulerer verftets krav på finansieringsgaranti. Verken SAJ form eller Koreanske standardkontrakter har slike bestemmelser som standard.<sup>100</sup> Likevel har AWES form følgende standard bestemmelse i artikkel 7(b) ”Bank guarantees for the different installments have to be provided by the PURCHASER before the effective date of the CONTRACT as provided for in Article 16 to the satisfaction of the CONTRACTOR”.<sup>101</sup> I praksis vil man som regel stryke denne bestemmelsen.<sup>102</sup> Men den vil gjelde som et utgangspunkt for verftet. Som oftest ser man at ”effective date” er betinget av at verftet skaffer til veie ”refund gurantees”.<sup>103</sup> Med ”refund gurantees” forstås som rene tilbakebetalingsgarantier. Dette er garantier fra verftet sin side som skal sikre at kjøperen får sine innbetalte terminer tilbake dersom kjøperen rettmessig skulle kansellere kontrakten.<sup>104</sup>

## B) KONKLUSJON

Manglende betaling fra kjøper er å anse som et mislighold etter bestemmelsene i Skip 2000. Skip 2000 art. III bestemmer tidspunktet for når kjøperen skal foreta betaling av de avtalte installments, dersom kjøperen ikke foretar betaling innen de angitte frister vil han være i mislighold av sin betalingsforpliktelse. Videre er kjøper forpliktet til å gi verftet en

---

<sup>99</sup> For mer om det ulovfestede prinsipp om lojalitet se Hagstrøm side 65

<sup>100</sup> Meland side 63 og Se Curtis side 45

<sup>101</sup> Curtis side 45

<sup>102</sup> Meland side 64

<sup>103</sup> Meland side 64

<sup>104</sup> Meland side 66

finansieringsgaranti, dersom de krever det. Spørsmålet blir således hvilke misligholdsbeføyelser verftet kan gjøre gjeldende ved kjøpers mislighold.

#### 4.4 Misligholdsbeføyelser etter Skip 2000

Dersom kjøperen ikke har betalt innen de frister som fremgår av art. III blir spørsmålet hvilke rettslige virkninger dette har. Det skal her gjøres rede for hvilke misligholdsbeføyelser verftet kan gjøre gjeldende ved kjøpers manglende betaling etter Skip 2000.

Bestemmelsen som regulerer kjøpers mislighold av betalingsforpliktelsen fremgår av Skip 2000 art. XII nr. 2:

Litra a: ” Hvis Kjøperen unnlater å foreta betaling som bestemt i Artikkel III Klausul 3, så skal Verkstedet gi skriftlig notis eller ved telefaks bekreftet med rekommandert brev til Kjøperen, be om betaling av det ubetalte beløp. Hvis beløpet ikke er blitt betalt innen 7 bank dager fra mottakelse av slikt notis, kan Verkstedet utsette påbegynnelsen av eller stoppe arbeidet på Skipet og starte tvangsinn drivelse av kravet, og det netto tidstap som er forårsaket av dette er å anse som tillatt forsinkelse under Kontrakten.

Hvis 21 dager har utløpt fra mottakelse av den ovenfor nevnte notis uten at Kjøperen har betalt eller fremskaffet tilfredsstillende sikkerhet, så kan Verkstedet kansellere Kontrakten. I ethvert tilfelle kan Verkstedet kreve kompensasjon for de tap som er forårsaket av dette. Uansett hva som er beskrevet ovenfor, hvis det er uenighet med hensyn til Kjøpers betalingsforpliktelse, så har Verkstedet ikke noen rett til å utsette påbegynnelsen av eller stoppe arbeidet eller kansellere Kontrakten, hvis Kjøperen framskaffer sikkerhet akseptabel for Verkstedet for det omtvistede ubetalte beløp”.

Som det fremgår av bestemmelsen vil kjøperen være i mislighold av sin betalingsforpliktelse i det øyeblikk han ikke betaler på den angitte måte som fremgår av

art. III nr. 3. Selv om kjøperen gis en tilleggsfrist på ”7 bank dager” er han i mislighold allerede på det tidspunkt frigjørende betaling skulle vært foretatt etter art. III nr. 3. Dette får den følge at kjøperen i prinsippet gis en ”forlenget betalingsfrist” på 7 bank dager. Med andre ord bestemmelsen gir kjøperen en mulighet til å foreta utsatt betaling uten at verftet kan gjøre misligholdsbeføyelser gjeldende.

Art. XII nr. 2 kontraktsfester to ulike misligholdsbeføyelser verftet kan gjøre gjeldende. Første ledd regulerer verftets stansningsrett, mens siste ledd utløser verftets kanselleringsrett.

Det skal i det følgende gjøres rede for de misligholdsbeføyelser verftet kan gjøre gjeldende ved manglende betaling fra kjøperen.

## 4.5 Stansningsretten

### 4.5.1 Alminnelig stansning

Utgangspunktet er at partene ved kontraktinngåelsen skal bestemme hvordan betaling av terminer skal gjennomføres jfr. Skip 2000 art. III.<sup>105</sup> Når det er fastsatt datoer for når terminer skal betales, vil datoen være forfallsdagen. Dersom betalingen skal skje ved oppnådde ”milestones” skal verftet sende notis om at det aktuelle ”milestone” foreligger. Kjøperen gis en frist på ”14 dager etter mottakelse av notis” til å foreta betaling jfr. art. III punkt 3, 3 avsnitt.

Dersom kjøperen ikke betaler på den angitte dato eller innen fristen som gis i notis, skal verftet på nytt sende notis til kjøperen etter bestemmelsen i Skip 2000 art. XII nr 2. Da gis kjøperen en frist på ”7 bank dager” til å foreta betalingen av det forfalte beløp.

---

<sup>105</sup> Se punkt 4.3.1.

Det er her viktig å merke seg at 7 dagers fristen gjelder ”7 bank dager”, dette betyr at helge dager og helligdager ikke skal medregnes i fristen.<sup>106</sup> Dette stemmer også overens med bakgrunnsretten.<sup>107</sup> Dersom kjøperen enda ikke har betalt etter at ”7 bank dager” er gått, kan verftet gjøre misligholdsbeføyelser gjeldende. Da følger det av bestemmelsen i art. XII nr. 2 første ledd at verftet kan ”utsette påbegynnelsen eller stanse arbeidet på Skipet og starte tvangsinn drivelse av kravet”. Det er viktig å merke seg at dersom kjøperen betaler det utestående beløp eller gir tilfredsstillende finansieringsgaranti så skal verftet straks i gangsette arbeidet igjen jfr. art. XII nr. 2 annet ledd siste setning.

Bestemmelsene om verftets stansingsrett er i overensstemmelse med alminnelige prinsipper i kjøpsforhold. Stansingsretten er et utslag av prinsippet om ytelse mot ytelse.<sup>108</sup> Dette prinsippet innebærer at verftet kan holde sin ytelse tilbake dersom kjøperen ikke oppfyller sin betalingsforpliktelse, med andre ord stanse sitt arbeid på skipet.<sup>109</sup> Grunnvilkåret for å kunne utøve stansingsretten er at verftet vet at kjøperen er i mislighold, med andre ord man kan ikke utøve stansingsretten dersom man allerede har levert skipet.<sup>110</sup> Skjæringstidspunktet for utøvelse av stansingsretten vil være når verftet har overlevert skipet til kjøperen.<sup>111</sup>

Dette vil således ikke være av avgjørende betydning da innbetalinger fra kjøperen skal foretas gjennom fastsatte terminer og dersom kjøperen da blir forsinket kan verftet utøve stansingsretten.<sup>112</sup> Bestemmelsen i Skip 2000 art. XII nr. 2 medfører at dersom kjøperen ikke har betalt innen den angitte tleegsfrist følger det direkte av bestemmelsen at verftet kan velge å stanse det videre arbeid på skipet inntil kjøperen betaler eller stiller tilfredsstillende finansieringsgaranti.

---

<sup>106</sup> Meland side 184

<sup>107</sup> Hagstrøm side 210

<sup>108</sup> Hagstrøm side 352

<sup>109</sup> Hagstrøm side 352 flg.

<sup>110</sup> Hagstøm side 352

<sup>111</sup> Hagstrøm side 352

<sup>112</sup> Hagstrøm side 355, Se Rt.1978 side 1157

Det ”netto tidstap som er forårsaket av dette” skal regnes som tillatt forsinkelse.<sup>113</sup>

Dette må ses i sammenheng med at den tid som går med til stansing av arbeidet ikke skal regnes som forsinkelse fra verftet sin side sett i forhold til den leveringsdato som er fastsatt i kontrakten.<sup>114</sup> Men det er viktig å merke seg at dersom kjøperen betaler det utestående beløp plikter verftet straks å gjenoppta arbeidet på skipet. Hvis dette strekker ut vil verftet være ansvarlig for den forsinkelsen dette måtte medføre.<sup>115</sup>

#### 4.5.2 Stansing grunnet antesipert mislighold

##### A) GENERELT

Problemstillingen som her reises er virkningen av at kjøperen ikke gir tilfredsstillende finansieringsgaranti under selve byggeperioden.

Som det fremgår av punkt 4.3.2 kan verftet kreve finansieringsgaranti fra kjøperen. Dersom kjøperen ikke svarer på denne forespørselen oppstår spørsmålet om verftet kan stanse arbeidet grunnet antesipert mislighold.

Med antesipert mislighold forstås det forventede kontraktsbrudd. Med andre ord at man kan gjøre misligholdsbestemmelse gjeldende selv om den aktuelle mislighold enda ikke foreligger, men det forventes at dette misligholdet vil inntre.<sup>116</sup> På den måten gir reglene om antesipert mislighold kreditor en mulighet til å foregripe begivenhetene.

Problemstillingen er ikke uttrykkelig regulert i Skip 2000 og løsningen er uklar.

Utgangspunktet er at dersom kjøperen ikke gir svar på forespørsel eller svaret kjøperen gir

---

<sup>113</sup> Meland side 185

<sup>114</sup> Meland side 185

<sup>115</sup> Meland side 185

<sup>116</sup> Hov side 256 flg.

ikke er tilfredsstillende, foreligger det et mislighold fra kjøpers side. Dette grunnes i at kjøperen har en forpliktelse til å oversende en bekreftelse på hans finansieringsevne dersom verftet krever det jf. Skip 2000 artikkel III pkt. 3, 4 avsnitt. Kan verftet da velge å innstille arbeidet på skipet inntil kjøperen oppfyller sin forpliktelse.

#### B) ANALOGISK ANVENDELSE AV KJL. §61- TILBAKEHOLDELSE AV EGEN YTELSE

Lovfestende regler om antesipert mislighold fremgår av kjl. § 61.<sup>117</sup> Som nevnt ovenfor vil kjøpslovens bestemmelser være den aktuelle bakgrunnsrett dersom forholdet ikke skulle være regulert i Skip 2000. Av kjl. §61 første ledd fremgår dersom ”det etter kontraktinngåelsen framgår av en parts handlemåte eller av en alvorlig svikt i hans kredittverdighet eller evne til å oppfylle at han ikke kommer til å oppfylle en vesentlig del av sine plikter” kan man holde sin ytelse tilbake. Med andre ord dersom kjøperen av skipet ikke klarer å stille tilfredsstillende finansieringsgarantier til rådighet kan verftet velge å utsette det videre arbeid på skipet inntil en tilfredsstillende finansieringsgaranti foreligger.<sup>118</sup>

Denne perioden skal ikke regnes som forsinkelse fra verftet sin side og følgelig kommer heller ikke bestemmelsene om dagbøter i Skip 2000 artikkel IV til anvendelse.<sup>119</sup>

Spørsmålet er således hva som kreves etter kjl. §61, det må enten foreligge ”en alvorlig svikt” i kredittverdigheten eller at ”det..fremgår” at kjøperen ikke kommer til å oppfylle ”en vesentlig del” av sine forpliktelser. Utgangspunktet er at kravene er strenge.<sup>120</sup>

Det innebærer at det må foreligge en fare for at kjøperen ikke kommer til å oppfylle en ”vesentlig del”. Det fremgår av forarbeidene: ”Hva som er vesentlig må bedømmes konkret. Det er ikke bare tale om en rent økonomisk vurdering, også den funksjonelle

---

<sup>117</sup> Se kjl. §61, og Ot.prp.80 (1986-1987) side 111

<sup>118</sup> Meland side 65

<sup>119</sup> Se Ot.prp.80(1986-1987) side 111

<sup>120</sup> Hagstrøm side 589 flg, Meland side 65



betydningen av det som ikke kommer til å bli oppfylt”.<sup>121</sup> Ordet ”framgår” i kjl. § 61 sikter til at ”det ikke er nok med en løs antakelse om at oppfyllelsen ikke vil skje. Den som vil bruke stansningsretten, må ha forholdsvis sikre holdepunkter for at den annen part ikke kommer til å oppfylle en vesentlig del av sine forpliktelser”.<sup>122</sup> Dersom en part ønsker å stoppe sin oppfyllelse kreves det av den annen parts ” handlemåte eller...en alvorlig svikt i hans kredittverdighet eller evne til å oppfylle”<sup>123</sup> som må være grunnen til den forventede manglende oppfyllelsen. Med andre ord grunnen kan ligge i så vel viljen som evnen til å oppfylle.<sup>124</sup> Sett i forhold til skipsbygging vil en manglende bankgaranti fra kjøperen kunne indikere at han ikke har de nødvendige midlene til å kunne betale kjøpsprisen. Hvorvidt det gjelder hans evne eller vilje er uten betydning. Det avgjørende vil være at han ikke klarer å fremskaffe den nødvendige finansieringsgarantien som verftet krever og av den grunn kan verftet velge å stoppe arbeidet inntil en slik garanti foreligger. Det kan tenkes flere grunner til svikt i kjøpers evne til å oppfylle slik som fysiske hindringer og økonomiske forhold.<sup>125</sup> Sett i forhold til en manglende finansieringsgaranti er det mest nærliggende å anta at det skyldes økonomiske forhold. Det fremgår av forarbeidene at ”Det må vurderes konkret om forholdet nødvendigvis har betydning for vedkommendes mulighet til å oppfylle. Selv alvorlig svikt i selgers (partens) økonomi trenger ikke påvirke muligheten til å oppfylle avtalen...”.<sup>126</sup> Det må med andre ord vurderes konkret om kjøperens manglende finansieringsgaranti er en indikasjon på at han ikke vil kunne betale kjøpesummen. Bestemmelsen i kjl. § 61 samsvarer med tilsvarende regel i CISG art. 71.

Det er her viktig å merke seg at entreprisekontrakter som NS3430 ikke inneholder bestemmelser som tilsvarer kjl. § 61, bakgrunnen for at NS3430 ikke har samme regulering grunnes i at betalingsmislighold gjelder arbeid som allerede er utført, mens stansing gjelder

---

<sup>121</sup> Se Ot.prp.80(1986-1987) side 111

<sup>122</sup> Se Ot.prp.80(1986-1987) side 111

<sup>123</sup> Se Kjl.§ 61

<sup>124</sup> Hagstrøm side 591

<sup>125</sup> Hagstrøm side 591

<sup>126</sup> Se Ot.prp.80(1986-1987) side 112

hvor betalingsforpliktelsen ennå ikke har forfalt.<sup>127</sup> Hvorfor ikke Skip 2000 har samme regulering grunnes i at det er kjl. bestemmelser som er den aktuelle bakgrunnsretten, selv om også skipsbygging er et entrepriseligende forhold.<sup>128</sup>

### C) VURDERING

At det ikke er regulert i Skip 2000 at verftet kan stanse arbeidet grunnet antesipert mislighold, som følge av manglende finansieringsgaranti, er med på å svekke forutberegneligheten i kontrakten. En kontraktfestet rettighet om stansning grunnet manglende finansieringsevne ville fungert som et pressmiddel ovenfor kjøperen. Som følge av dette ville man lettere kunne utøve stansningsrett ved manglende finansieringsgarantier.

#### 4.6 Verkstedets tilbakeholdsrett.

Verkstedets tilbakeholdsrett kan være det mest effektive pressmiddelet for å få kjøperen til å betale for skipet. Tilbakeholdsretten er kontraktfestet i Skip 2000 artikkel III 3.pkt. 6. avsnitt. ”Verkstedet kan holde Skipet tilbake inntil full betaling er skjedd i overensstemmelse med de avtalte betalingsterminer”. Regelen er også lovfestet i kjl. §§10,51 og i sjøl. § 54.<sup>129</sup> I utgangspunktet skulle det ikke være behov for en slik regulering i Skip 2000 da det fremgår av hovedregelen i artikkel XI at ”Kjøperen skal bli eier av Skipet ved Levering og Aksept av dette”. Med dette forstås at det er verkstedet som er eier av skipet under byggingen. På bakgrunn av dette skulle det ikke være behov om en egen bestemmelse om tilbakeholdsrett i Skip 2000, men i frykt for at man skulle komme til å endre enkelte bestemmelser i Skip 2000 valgte man å ta med bestemmelsen.<sup>130</sup> Besittelseskravet etter Skip 2000 er det samme etter sjøl. § 54.

---

<sup>127</sup> For mer om forholdet til kjl. 61 og entrepriseforhold se Hagstrøm side 592 flg.

<sup>128</sup> Se punkt 3.4.2 om forholdet til kjøpsloven

<sup>129</sup> Sjøloven av 24.juni 1994 nr.39

<sup>130</sup> Meland side 66

Grunnvilkåret for å kunne utøve tilbakeholdsretten er at den som gjør tilbakeholdsretten gjeldende har den ”faktiske besittelsen” av skipet.<sup>131</sup> Grensene for den faktiske besittelsen er kommenter av Brækhus:” den nødvendige besiddelse foreligger åpenbart hvor skipet står på verkstedets slipp eller ligger i verkstedets dokk, og det selv om skipets fører og mannskap forblir om bord. Det samme må gjelde så lenge skipet med full besetning ligger fortøyet ved verkstedets kai mens reparasjonsarbeidet pågår. Hvis skipet etter avsluttet reparasjon ligger i sjødyktig stand fortøyet ved verkstedets kai eller til ankers på eller ved verkstedets område, kan verkstedets kontroll bli for svak. Her må man enten forlange at skipets besetning går fra bord og verkstedet setter eget vaktmannskap om bord, eller at det tar hånd om visse vitale motorkomponenter, slik at skipet avskjæres fra å gå fra verkstedet for egen maskin. At de viktigste skipspapir, som nasjonalitetsbevis og målebrev, blir deponert hos verkstedet, kan være utslagsgivende i grensetilfeller, men isolert neppe tilstrekkelig til oppfyllelse av besiddelseskravet”.<sup>132</sup>

At besittelsen til verkstedet blir urettmessig fratatt uten samtykke, medfører ikke det at verkstedet mister sin rett til å tilbakeholde skipet, det er slått fast i ND 1990 side 177; ”Et fiskebåtrederi hadde fjernet sitt skip fra et verft da det var under ombygging, og verftet begjærte midlertidig forføyning om tilbakeføring av skipet. Rederiet hevdet på sin side at verftets tilbakeholdsrett for reparasjonskostnader var tapt, slik at begjæringen måtte avslås. Lagmannsretten ga verftet medhold. Selv om verftet hadde mistet sin besittelse, kunne ikke rederiets urettmessige atferd svekke dets rettslige stilling”.

Men det er viktig å merke seg at dersom verkstedet er eier av skipet under byggeperioden slik som angitt i artikkel XI (og dette ikke har blitt endret på ved kontraktinngåelsen) vil det ikke være tale om alminnelig tilbakeholdsrett, verftet er da selger og har krav på betaling fra kjøper for å kunne levere skipet jfr. ”ytelse mot ytelse”.<sup>133</sup>

---

<sup>131</sup> Meland side 67

<sup>132</sup> Brækhus ”Omsetning og kreditt” side 512

<sup>133</sup> Meland side 68 og Knudtzon side 27

## 4.7 Verftets rett til å kansellere kontrakten

### 4.7.1 Almennelig hevning

Dersom kjøperen ikke har betalt innen fristen på ”7 bank dager” etter at notis er gitt jf. art. XII nr.2, første ledd, følger det av annet ledd: ” Hvis 21dager har utløpt fra mottagelsen av den ovenfor nevnte notis uten at Kjøperen har betalt eller fremskaffet tilfredsstillende sikkerhet, så kan Verkstedet kansellere Kontrakten”. Det er her viktig å merke seg at det med ”21 dager” menes kalender dager og ikke ”bank dager” som etter første ledd.<sup>134</sup> Spørsmålet blir hva som menes med ”kalender dager ” om det her menes at alle dager gjelder eller om det gjøres unntak for helg dager og hellig dager. I og med at kravet etter første ledd er ”bank dager” tyder ordlyden i annet ledd på at med angivelsen ”dager” menes kalender dager, og at helg og hellig dager skal medregnes. Det vil si at fristen løper alle dager fra den dagen kjøperen mottok notis.<sup>135</sup> Denne bestemmelsen er strengere enn hva som gjelder i bakgrunnsretten, der gjøres det unntak for helg og hellig dager.<sup>136</sup>

Dersom kjøperen ikke innbetaler det skyldige beløp innen ”21 dager” eller gir en tilfredsstillende bankgaranti har verftet en ubetinget rett til å kansellere kontrakten. Bestemmelsen krever kun at kjøperen ikke overholder sin betalingsforpliktelse til den tid som er avtalt. Etter bakgrunnsretten må det foreligge et ”vesentlig mislighold” for at en part skal kunne utøve hevningsretten.<sup>137</sup> For vanlige realytelser må det foretas en individuell vurdering av hva som skal anses for å være et ”vesentlig mislighold” og denne vurdering er streng. Det fremgår av rettspraksis at det må være en forutsetning at misligholdet er av en slik art og omfang at det gir kreditor ”rimelig grunn for... å si seg løst fra kontrakten”.<sup>138</sup>

---

<sup>134</sup> Meland side 185

<sup>135</sup> Meland side 185

<sup>136</sup> Hagstrøm side 206 flg., Bergsåker side 30

<sup>137</sup> Hov side 153 flg.

<sup>138</sup> Se Rt.1998 side 1510, side1518, Rt.1999 side 408, side 421

Videre fremgår det av rettspraksis at spørsmålet om hevning må avgjøres ut i fra en sammensatt helhetsvurdering.<sup>139</sup> Momenter ved denne helhetsvurderingen vil være objektivt avvik fra kontraktsmessig oppfyllelse, mangelens betydning for kreditor, mangelens synbarhet, hevningens virkning ovenfor misligholder, misligholderens skyld, vil andre misligholdsbeføyelser avhjelpe etc.<sup>140</sup>

Når det gjelder mislighold av rene pengeforpliktelser vil vesentlighets vurdering måtte basere seg på individuelle omstendigheter som avvikets størrelse, transaksjonens art og partenes stilling, med andre ord en vurdering av avviket i forhold til det som kreves etter kontrakten.<sup>141</sup> Et viktig moment er om betalingsmisligholdet gjelder hele eller deler av betalingsforpliktelsen.<sup>142</sup> Det må også vurderes hvilken betydning betalingsmislighold har for verftet. Verftet kan selv komme i betalingsmislighold ovenfor underleverandører og sin egen bank dersom de har eget byggelån. Denne situasjonen kan bli ekstra byrdefull for verftet sin del, samtidig som de bærer en risiko for at de ikke vil få dekket kostnadene de pådrar seg for å fortsette arbeidet på skipet. I en slik situasjon må det vurderes hvor lenge det er rimelig at verftet er forpliktet til å stå ved kontrakten og fortsette med byggingen når betalingen fra kjøperen uteblir.

Et annet moment i helhetsvurderingen er hvilken virkning hevning vil ha for misligholder at skipsbyggingskontrakten blir kansellert.<sup>143</sup> Det tenkes særlig på de økonomiske disposisjoner kjøperen har gjort på bakgrunn av kontraktsmessig oppfyllelse. Den som bestiller et nybygg vil ofte prøve å kontrahere skipet på et certeparti allerede ved byggetidspunktet. En kansellering vil da føre til at han mister beskjeftigelsen på nybygget og han kan allerede ha gjort andre økonomiske disposisjoner som kan føre til at han settes i urimelig vanskelig situasjon.

---

<sup>139</sup> Hagstrøm side 411

<sup>140</sup> Hov side 151 flg., Hagstrøm side 408 flg.

<sup>141</sup> Hagstrøm side 415

<sup>142</sup> Hagstrøm side 415

<sup>143</sup> Hov side 155, Hagstrøm side 417

I sammenheng med den vurderingen som må foretas i forholdet mellom verftets og kjøpers interesser vil årsaken til misligholdet være av betydning.<sup>144</sup> Dersom kjøpers mislighold skyldes forhold han kan bebreides og dette er gjort bevisst uredelig eller ved grov skyld er dette nok til å heve kontrakten.<sup>145</sup> Disse momenter vil likevel ikke være av så stor betydning når misligholdet gjelder manglende betaling. Dette er som regel nok til og konstantere forsettelig kontraktsbrudd som medfører hevning.<sup>146</sup>

Av teori fremgår det at mislighold av pengeforpliktelser bedømmes strengere enn mislighold av realytelser.<sup>147</sup> Med andre ord manglende betaling anses lettere som vesentlig og særlig vil dette gjelde i kommersielle forhold.<sup>148</sup> Dette synes å være bakgrunnen til at Skip 2000 har direkte regulert kanselleringsadgangen i art. XII nr 2, annet ledd.

Kjøperens betalingsforpliktelse er å anse som den viktigste forpliktelsen kjøperen har etter bestemmelsene i Skip 2000, og uteblir betalingen fra kjøperen er dette vesentlig i seg selv og nok til å heve kontrakten. Art. XII nr 2 har en kontraktfestet hevningsbestemmelse som bestemmer hva som er å anse som vesentlig, og foreligger ikke betalingen etter at tileggsfristen på ”21 dager” er utløpt er dette et vesentlig mislighold fra kjøpers side som gir verftet en ubetinget rett til å heve kontrakten. Med andre ord hevningsretten er uttrykkelig regulert. Manglende betaling er vesentlig i seg selv.

### Sammendrag

Ser man Skip 2000 art. XII i sammenheng med bakgrunnsretten, ser man klart at bestemmelsen i Skip 2000 art. XII har direkte regulert vilkårene for hevningsretten. Noe som må sies å være i overensstemmelse med bakgrunnsretten. Det foreligger et vesentlig

---

<sup>144</sup> Hagstrøm side 418

<sup>145</sup> Hov side 159

<sup>146</sup> Se Rt.1925 side 566, se Rt.1921 side 513, se Hagstrøm side 415

<sup>147</sup> Gomard side 100.

<sup>148</sup> Hagstrøm side 415

mislighold når kjøperen ikke betaler det han er forpliktet til etter bestemmelsen i Skip 2000. Hevningsretten knytter seg direkte til betalingsmisligholdets lengde. Dette medfører at verftet ikke trenger å vurdere sin rettslige stilling ut i fra skjønsmessige kriterier som følger av bakgrunnsretten. Men kan heve kontrakten når kjøperen ikke har betalt det utestående innen ”21 dagers fristen”. At hevningsretten er direkte regulert øker forutberegneligheten i Skip 2000.

#### 4.7.2 Hevning grunnet antesipert mislighold

##### A) INNLEDNING

Spørsmålet er her om verftet kan kreve kontrakten hevet fordi kjøper ikke kan gi en tilfredsstillende finansieringsgaranti. Denne problemstillingen kommer som en følge av at verftet har utøvet stansningsretten grunnet manglende finansieringsgaranti, uten at kjøper har etterfulgt forespørselen.<sup>149</sup>

Dersom kjøperen likevel ikke oppfyller sin forpliktelse om å gi en tilfredsstillende finansieringsgaranti, oppstår spørsmålet om verftet kan kreve skipsbyggingskontrakten hevet på grunn av ”antesipert mislighold”.<sup>150</sup> Som nevnt ovenfor inneholder Skip 2000 art. III ingen kontraktsfestet regel om hevning grunnet antesipert mislighold. Problemstillingen må søkes løst etter bakgrunnsretten.

Det fremgår en bestemmelse om hevning grunnet antesipert mislighold i artikkel IV. Det kan reises spørsmål om bestemmelsen kan anvendes analogisk.

---

<sup>149</sup> Se punkt 4.5.2.

<sup>150</sup> Hagstrøm side 589

## B) ANALOGISK ANVENDELSE AV KJL. § 62 OM HEVNING GRUNNET ANTESIPERT MISLIGHOLD

Dersom kjøperen ikke kommer med tilfredsstillende finansieringsgaranti innen en rimelig tid, og verftet har stanset eller utsatt arbeidet på skipet grunnet manglende finansieringsgaranti, blir spørsmålet om verftet kan heve skipsbyggingskontrakten på grunn av antesipert mislighold.

Hovedregelen for hevning grunnet antesipert mislighold fremgår av kjl. § 62 første ledd ”Er det før tiden for oppfyllelsen klart at det vil inntre kontraktbrudd som vil gi en part hevingsrett, kan han heve kjøpet allerede før tiden for oppfyllelse. Hevingen kan avverges dersom den annen part straks stiller betryggende sikkerhet for at kjøpet vil bli oppfylt”. For å kunne heve må det fremstå som ”klart” at mislighold vil inntre og at dette misligholdet vil gi den annen part hevingsrett. Det fremgår av forarbeidene at ”Kravet til sannsynlighet er sterkt, jfr. uttrykket ”klart”. Det kreves altså større sannsynlighet her enn i forhold til § 61 om rett til å innstille oppfyllelsen”.<sup>151</sup> Det er samme krav etter tilsvarende bestemmelser i CISG art. 72 ”it is clear”. For at verftet skal kunne heve kontrakten på grunnlag av forventet mislighold av kjøper grunnet manglende finansieringsgaranti kreves det høyere sannsynlighet enn ved spørsmål om stansning. Det er verftet som har risikoen og bevisbyrden for at det foreligger tilstrekkelige bevis for at kjøperen vil misligholde kontrakten.<sup>152</sup> Dette grunnes i at verftet kan bli erstatningsansvarlige dersom det likevel skulle vise seg at kjøperen ikke kom til å misligholde kjøpskontrakten.<sup>153</sup> At den part som krever kontrakten hevet kan bli erstatningsansvarlig fremgår ikke av kjl. § 62. Dette kan ikke tillegges betydning da det er så strenge beviskrav som følger av bestemmelsen, at det er meningen å behandle det antesiperte mislighold som et faktisk mislighold.<sup>154</sup>

---

<sup>151</sup> Se Ot.prp.80 (1986-1987) side 113

<sup>152</sup> Hagstrøm side 592 flg. og Meland side 65

<sup>153</sup> Hagstrøm side 592 flg. og Meland side 65

<sup>154</sup> Hagstrøm side 595



Dette standpunkt får også støtte i teorien hvor det er antatt at et antesipert mislighold skal behandles som et aktuelt mislighold, slik at de vanlige misligholdsbeføyelser, slik som krav om erstatning ved urimelig oppsigelse, kan gjøres gjeldende dersom vilkårene ellers er oppfylt.<sup>155</sup> Det fremgår videre av kjl. § 62 annet ledd at den part som ønsker å heve kontrakten må gi varsel til motparten slik at han gis en rimelig mulighet til å stille nødvendig sikkerhet for at kontrakten likevel vil bli oppfylt. Denne problemstillingen var oppe i ND. 1994 side 188.

Saken gjaldt spørsmål om hevning av et certeparti grunnet antesipert mislighold. Svenske befraktere hadde tatt inn fergen *Norrøna* på tidscerteparti på Baltimore 1939 formularet fra færøysk rederi, for syv måneder fra november 1990 med dagshyre på SEK 115.000, delvis sikret med bankgaranti. Befrakter skulle stå for catering, taxfree salg m.v. Etter at januarhyren var misligholdt og avtale om modifikasjon av certepartiet ikke var gjennomført, forlangte bortfrakter bekræftelse fra banken på at utestående hyre SEK 2,4 mill ville bli betalt under garantien – i motsatt fall ville skipet bli trukket neste dag. Etter at banken hadde bekræftet utbetaling under garantien og sendt kopi av bekræftelsen til befrakter, fremsatte bortfrakter neste dag ytterligere krav mot befrakter pr. telefaks, og trakk skipet to timer senere. Dagen etter begjærte befrakter konkurs etter oppbud. Voldgiftsretten utalte: ”Befrakter var åpenbart i store økonomiske vanskeligheter. Selve tilbaketrekkingen av skipet medførte også at skipet umiddelbart gikk konkurs... Vilkårene for å kunne heve en kontrakt under henvisning til antesipert mislighold er strenge... Voldgiftsretten finner likevel at saksøkte har oppfylt sin bevisbyrde med hensyn til at saksøker klart ikke ville være i stand til å oppfylle sine forpliktelser under certepartiet”.

Her fant voldgiftsretten at det var ”svært sannsynlig” at befrakter ikke ville være i stand til å oppfylle sin betalingsplikt under certepartiet. Retten godtok under tvil hevning grunnet antesipert mislighold, som retten mente var ”vesentlig”.

Spørsmål blir hvordan dette stiller seg i forhold til manglende finansieringsgaranti fra kjøper i skipsbygging. Etter kjl. § 61 er forholdet for så vidt greit sett i forhold til at verftet kan stanse arbeidet på skipet da de ikke har mottatt finansieringsgaranti fra kjøperen. Spørsmålet er hva som kreves for at verftet kan heve kontrakten på grunn av manglende finansieringsgaranti. Det kan tenkes at verftet har forsøkt å få en finansieringsgaranti fra

---

<sup>155</sup> Hagstrøm side 595 og Augdahl side 281 flg.

kjøperen over tid uten å lykkes. Noe som vil føre til at verftet blir usikre på om kjøperen faktisk har finansiering til å kjøpe skipet. Hvis man i samme situasjon også mangler innbetaling av terminer vil dette klart være forhold som taler for at kjøperen ikke vil oppfylle sin del av kontraktsforpliktelsen. Dette gir grunnlag for at verftet kan heve kontrakten grunnet antesipert mislighold jf. kjl. § 62. Hvor også innbetaling av terminer mangler vil man fort være over i den ordinære hevnings situasjon.

### C) ANALOGISK ANVENDELSE AV SKIP 2000 art. IV på art. III

Skip 2000 art. IV litra d inneholder en egen bestemmelse om antesipert mislighold. Denne bestemmelsen står under klausulen ”regulering av kontraktsprisen - kansellering ved kjøper”, bestemmelsen er ment å regulere hvilke misligholdsbeføyelser kjøperen kan gjøre gjeldende ved forsinkelse fra verftet sin side.

Spørsmålet er om bestemmelsen kan anvendes analogisk for de tilfeller hvor kjøperen ikke gir tilfredsstillende finansieringsgaranti på verftets forespørsel.

Det fremgår av Skip 2000 i artikkel IV litra d ”Hvis det er klart uten enhver rimelig tvil at Skipet vil bli forsinket i mer enn 180 dager slik som bestemt i (b) ovenfor, eller vil bli forsinket for mer enn 270 dager som bestemt i (c) ovenfor, så har Kjøperen rett til umiddelbart å kansellere Kontrakten”. Denne bestemmelsen refererer seg til forsinkelse fra verftet sin side, og har da i utgangspunktet ikke betydning i forhold til forsinkelse fra kjøperen. Men bestemmelsen omhandler antesipert mislighold og spørsmålet er om den kan anvendes på forhold som gjelder antesipert mislighold fra kjøpers side vedrørende manglende finansieringsgaranti. Bakgrunnen for dette er at artikkel IV litra d krever ”klart utover enhver rimelig tvil” mens kjl. § 61 kun krever ”klart”, med andre ord Skip 2000 bestemmelse er strengere enn kjøpslovens. Bakgrunnen for at Skip 2000 bestemmelse er strengere enn kjøpslovens ligger i at skipsbygging er en omfattende og komplisert prosess og en hevning av kontrakten uten at det foreligger et aktuelt mislighold, men kun et

forventet mislighold vil kunne få store konsekvenser dersom vilkårene for hevning ikke skulle være oppfylt.<sup>156</sup> Av den grunn oppstår spørsmålet om ikke prinsippene i art. IV litra d også burde komme til anvendelse når det gjelder forventet mislighold fra kjøperens side grunnet manglende finansieringsgaranti.

Spørsmålet er om det må stilles strengere krav enn hva som fremgår av kjl. § 62 for at verftet skal kunne heve kontrakten grunnet antesipert mislighold. De hensyn som ligger bak bestemmelsen i artikkel IV litra d vil også gjøre seg gjeldene i forholdet til manglende finansieringsgaranti. Men likevel er det slik at når verftet ønsker å heve grunnet manglende finansieringsgaranti vil man ikke ha kommet så langt i byggefasen at det er nødvendig å verne kjøpers interesser på en slik måte at man skal kunne kreve noe mer enn at det fremstår som ”klart” at kjøperen ikke vil kunne gjennomføre sin betalingsforpliktelse. Mens, det derimot vil være annerledes for verftet sin del når det er tale om å kansellere grunnet forsinkelse. Her vil man som oftest ha kommet mye lenger i byggefasen enn det man har når man kreve finansieringsgaranti fra kjøperen, noe som oftest skjer allerede ved kontraktinngåelsen. Ved forsinkelse vil man som regel nærme seg ferdigstilling, selv om det fortsatt gjenstår noe arbeid som medfører at verftet blir forsinket. Her har man kommet så langt at det må kreves noe mer for at kjøperen skal kunne heve grunnet antesipert mislighold og av den grunn må det være ”klart utover enhver rimelig tvil”. Samtidig er Skip 2000 et ”agreed document” og som nevnt ovenfor skal man være forsiktig med å tolke bestemmelsene utvidende eller analogisk da dette kan føre til at man forskyver det balanseforhold som er fremforhandlet mellom partene.

Konklusjonen må derfor bli at man ikke kan bruke prinsippene i Skip art. IV i forhold til verftets mulighet til å heve kontrakten grunnet manglende finansieringsgaranti fra kjøperen.

Dersom en kjøper vil forsikre seg ekstra godt mot verftets mulighet for å heve grunnet manglende finansieringsgaranti, så bør han forhandle seg frem til en tilsvarende streng bestemmelse i art III jfr. ”klart uten enhver rimelig tvil” i art. IV litra d.

---

<sup>156</sup> Meland side 80

#### 4.8 Virkningen av kansellering

Dersom verftet kansellerer kontrakten med kjøperen oppstår spørsmålet om hva som blir virkningen av kanselleringen. Problemstillingen oppstår i det tilfellet hvor kontrakten er delvis oppfylt på hevningstidspunktet. Dersom skipet er 50 % ferdigstilt på det tidspunktet kjøperen kommer i betalingsmislighold, oppstår spørsmålet om kanselleringen medfører at den allerede oppfylte ytelse skal tilbakeføres, *ex tunc*, eller om hevningen kun får virkning for den ytelse som gjenstår, *ex nunc*.<sup>157</sup> Av teori fremgår det at det vanskelig kan settes opp en hovedregel, men at det i utgangspunktet kun er mulig å heve med virkning for fremtidige ytelser, altså *ex nunc*.<sup>158</sup> Bestemmelsene i Skip 2000 er tause rundt dette spørsmålet. Men det fremgår av teori at ved kansellering fra verftet sin side vil kjøperen ha krav på tilbakebetaling av sin forskuddsbetaling, og verftet har krav på erstatning, med dette forstås at man også etter Skip 2000 også kun kan heve med virkning for fremtidige forhold, altså *ex nunc*.<sup>159</sup>

#### 4.9 Vilkår for verftets rett til å kreve erstatning

Dersom verftet kansellerer kontrakten oppstår spørsmål om de kan kreve de tap de lider som følge av kjøpers mislighold dekket. Utgangspunktet i norsk kontraktsrett er at erstatning skal dekke de oppståtte økonomiske tap som følge av det oppståtte kontraktsbrudd.<sup>160</sup>

---

<sup>157</sup> Hagstrøm side 437, Hov side 151

<sup>158</sup> Hagstrøm side 437

<sup>159</sup> Meland side 187, Hagstrøm side 437 flg.

<sup>160</sup> Meland side 185, Knoph side 349

Det følger av Skip 2000 art. XII nr. 2 annet ledd ”I ethvert tilfelle kan Verkstedet kreve kompensasjon for de tap som er forårsaket av dette”. Med dette forstås at verftet kan kreve erstatning for de tap de lider som følge av kjøpers betalingsmislighold, når dette tapet står i faktisk årsakssammenheng med betalingsmisligholdet.<sup>161</sup> Bestemmelsen er i overensstemmelse med den alminnelige regelen om erstatning i kjl. §67 ”Erstatning for kontraktsbrudd fra en parts side skal svare til det tap, herunder utlegg, prisforskjell og tapt fortjeneste, som den annen part er påført ved kontraktsbruddet”. Reglene om erstatning i Skip 2000 er i overensstemmelse med reglene om erstatning i kontraktsforhold som følger av alminnelige obligasjonsrettslige regler.<sup>162</sup> Jeg finner det derfor mest hensiktsmessig og behandle spørsmål om erstatning etter de alminnelige regler i obligasjonsretten.

#### A) VILKÅR FOR Å KREVE ERSTATNING

Utgangspunktet i norsk rett er at for å kunne kreve erstatning må det først og fremst foreligge et ansvarsgrunnlag.<sup>163</sup> Med dette forstås at misligholdet i seg selv gir ikke rett til å kreve erstatning.<sup>164</sup> Videre må de øvrige erstatningsvilkår være oppfylt, det må foreligge adekvat årsakssammenheng og økonomisk tap.<sup>165</sup> Med årsakssammenheng forstås at det tap verftet lider må stå i faktisk årsakssammenheng med kjøperens betalingsmislighold. Med andre ord kjøpers mislighold må være direkte årsaken til at verftet lider et tap. Videre må verftets tap være av økonomisk art.

---

<sup>161</sup> Meland side 185

<sup>162</sup> Meland side 185 og

<sup>163</sup> Hagstrøm side 450, Knophs side 339

<sup>164</sup> Knoph side 339, Hov side 180 flg.

<sup>165</sup> Knoph side 339, Hagstrøm side 450

## B) ANSVARSGRUNNLAG

Det første vilkåret som må være oppfylt for å kunne kreve erstatning er at det foreligger et ansvarsgrunnlag. Spørsmålet blir således hvilket skyldansvar som kan legges til grunn for og konstantere erstatningsplikt hos misligholder. Etter den alminnelige obligasjonsretten deles de ulike ansvarsgrunnlagene inn i tre ulike kategorier: Culpa ansvaret, kontrollansvaret og de objektive ansvarsregler.<sup>166</sup>

Den alminnelige erstatningsregelen er culparegelen, den kommer til anvendelse for alle kontraktstyper og ved alle mislighold med mindre det gjelder en strengere erstatningsregel.<sup>167</sup> Culparegelen er et spørsmål om skyld, hvor spørsmålet er om debitor har handlet culpøst, og av den grunn blir erstatningsansvarlig ovenfor kreditor. For at man skal kunne fastslå erstatningsansvar etter culpa regelen må det kunne legges til grunn at debitor kunne eller skulle ha handlet annerledes.<sup>168</sup> Det blir således et spørsmål om debitor har handlet aktsomt. Innenfor culpaansvaret skilles det mellom forsett og uaktsomhet, dersom debitor med vitende og vilje har misligholdt betalingsforpliktelsen har han handlet forsettlig.<sup>169</sup> Det samme vil gjelde dersom kjøperen feilaktig nekter å betale betalingsforpliktelsen. Da vil han ha handlet forsettelig. Spørsmålet om det forligger uaktsomhet hos kjøperen må avgjøres ut i fra en skjønnsmessig helhetsvurdering. Skip 2000 som regulerer forholdet mellom verftet og kjøperen, vil tillegge plikter som kjøperen har ovenfor verftet. Spørsmålet blir derfor om kjøperen har gjennomført sine plikter ovenfor verftet på en slik måte som det med rimelighet kan forventes av ham for at kontrakten skal kunne oppfylles.<sup>170</sup> Og dersom han burde eller kunne gjort dette bedre er dette nok til og konstantere culpa. Det er her viktig å merke seg at Skip 2000 er en kontrakt

---

<sup>166</sup> Knoph side 339

<sup>167</sup> Hagstrøm side 452, Knoph side 339

<sup>168</sup> Hagstrøm side 452

<sup>169</sup> Knoph side 339

<sup>170</sup> Knoph side 339

mellom profesjonelle parter og av den grunn gjelder et strengere ansvar enn det som gjelder mellom parter i alminnelige kontraktsforhold.<sup>171</sup>

Det andre ansvarsgrunnlaget er kontrollansvaret. Dette ansvaret kommer som utgangspunktet bare til anvendelse ved mislighold av forpliktelser som er generisk bestemt.<sup>172</sup> Men på enkelte lovregulerte områder som på kjøpslovens gjelder kontrollansvaret som utgangspunkt generelt.<sup>173</sup> Kontrollansvaret er i utgangspunktet objektivt, men for å skille det fra det alminnelige objektive ansvar som jeg skal komme tilbake til nedenfor kaller man det for det objektive ansvar med unntak for force majeure.<sup>174</sup> Kontrollansvaret er lovbestemt i kjl. § 27, denne bestemmelsen gjelder for kjøpers rett til å kreve erstatning for manglende oppfyllelse fra selgers side. Mens kjl. § 57 regulerer kontrollansvar for forsinket betaling fra kjøperens side. Av bestemmelsen fremgår det av første ledd: ”Selgeren kan kreve erstatning for det tap han lider som følge av forsinkelse med betalingen fra kjøpers side. Dette gjelder likevel ikke så langt kjøperen kan godtgjøre at forsinkelsen skyldes stans i samferdselen eller betalingsformidling eller annen hindring utenfor kjøperens kontroll og som han ikke med rimelighet kunne ventes å ha tatt i betraktning på avtaletiden eller å unngå eller overvinne følgende av”.<sup>175</sup> Av hva som fremgår av bestemmelsen må kjøperen godtgjøre at de 4 kumulative vilkårene som fremgår av bestemmelsen foreligger for at han skal kunne være ansvarsfri. Det må for det første foreligge en ”hindring” for å oppfylle kontraktsmessig og denne ”hindringen” kunne han ”ikke med rimelighet ventes...å unngå eller overvinne følgene av” og videre ”hindringen” kunne han ”ikke med rimelighet ventes å tatt i betraktning på avtaletiden, og til slutt må denne ”hindringen” ha vært utenfor hans kontroll. Dersom disse vilkårene ikke er oppfylt vil kjøperen være ansvarlig for forsinket betaling ovenfor selgeren.<sup>176</sup> Når det gjelder ”stans

---

<sup>171</sup> Knoph side 339, Se Rt.1988 side 7

<sup>172</sup> Knoph side 341flg. Hov side 183 flg.

<sup>173</sup> Hagstrøm side 480 flg. Hov side 183 flg.

<sup>174</sup> Hagstrøm side 480

<sup>175</sup> Se kjl. §57

<sup>176</sup> Hagstrøm side 482

i samferdsel eller betalingsformidling” vil disse være de viktigste fritaksgrunnene ved betalingsmislighold. Men det er viktig å merke seg at dersom kjøperen ikke er i stand til å betale eller finansiere det videre arbeidet er dette ikke ansvarsbefriende.<sup>177</sup> Det er hevdet i teori ”at innføringen av kontrollansvaret i kjøpsretten og på andre lovregulerte områder har ført til at kontrollansvaret anses som den alminnelige erstatningsreglen for generisk bestemt forpliktelser også utenfor de lovregulerte tilfelle”.<sup>178</sup>

Dersom betalingsmisligholdet ikke skyldes forhold utenfor kjøperens kontroll, men skyldes manglende finansieringsevne vil det gjelde et objektivt ansvar.<sup>179</sup> Dette gjelder uavhengig av om pengemangelen ”skyldes en direkte oppfyllelses hindring eller oppfyllelses hindringen er en annen og denne ville vært overvunnet dersom kjøperen ikke hadde vært i pengemangel”.<sup>180</sup> Det kan med andre ord sies at kjøperen vil alltid være objektivt erstatningsansvarlig dersom misligholdet av betalingsforpliktelsen skyldes pengemangel.<sup>181</sup>

### C) DELKONKLUSJON

Manglende betaling fra kjøperen representerer et mislighold etter bestemmelsen i Skip 2000. Dette mislighold vil som regel komme som en følge av kjøpers pengemangel. Etter alminnelige obligasjonsrettslige prinsipper vil ansvarsgrunnlaget være at kjøperen er objektivt erstatningsansvarlig.<sup>182</sup>

---

<sup>177</sup> Hov side 192, 201

<sup>178</sup> Hagstrøm side 504

<sup>179</sup> Hov side 192, Hagstrøm side 507

<sup>180</sup> Hagstrøm side 507

<sup>181</sup> Hov side 192, Hagstrøm side 507 flg.

<sup>182</sup> Hov side 192,201 flg.



## D) KRAV TIL ÅRSAKSSAMMENHENG

Når det først foreligger et ansvarsgrunnlag må også kravet til adekvans årsakssammenheng være oppfylt. Kravet til årsakssammenheng i kontraktsretten er et spørsmål om det er den positive eller negative kontraktsinteressen som skal kreves erstattet.<sup>183</sup> Og adekvanskravet i kontraktsretten er et spørsmål om tapet til verftet har rimelig nær sammenheng med misligholdet.<sup>184</sup>

I kontraktsretten foretas det en sontring mellom den positive og den negative kontraktsinteressen. Med den positive kontraktsinteressen menes at kreditor stilles økonomisk som om kontrakten hadde blitt riktig oppfylt.<sup>185</sup> Kontrakten oppfylles ved at det som er avtalt skjer etter riktig oppfyllelse eller man får en økonomisk kompensasjon for riktig oppfyllelse. Mens med den negative kontraktsinteresse gir kreditor en økonomisk kompensasjon som om avtalen ikke var inngått, med andre ord kreditor gis en kompensasjon for å ha stolt på kontrakten.<sup>186</sup> Man krever den negative kontraktsinteresse i de tilfeller hvor kontrakten er ugyldig, mens hvor kontrakten er gyldig må man nøye seg med å kreve den positive kontraktsinteresse.<sup>187</sup>

Etter Skip art. XII nr. 2 annet ledd kan verftet kreve ”kompensasjon for de tap som er forårsaket av dette”.

Utgangspunktet er at verftet skal stilles økonomisk som han hadde mottatt riktig oppfyllelse av kontrakten.<sup>188</sup> Med andre ord verftets krav på erstatning ”skal utgjøre den økonomiske forskjellen mellom den situasjon verftet er i etter misligholdet og den situasjon

---

<sup>183</sup> Hagstrøm side 519

<sup>184</sup> Hagstrøm side 520, Hov side 215 flg.

<sup>185</sup> Hov side 222

<sup>186</sup> Hagstrøm side 521

<sup>187</sup> Hagstrøm side 521, Hov side 224

<sup>188</sup> Knoph side 349, Hov side 222

verftet ville ha vært i dersom kontrakten hadde blitt riktig oppfylt".<sup>189</sup> Dette er et spørsmål om verftets krav på erstatning for den positive kontraktsinteressen.

Utgangspunktet er at verftet skal ha erstattet sin fulle tap som følge av kjøperens betalingsmislighold, verftet skal kreve erstattet den positive kontraktsinteresse. Med dette forstås at mer avledede og indirekte følger av betalingsmisligholdet kan kreves dekket. Med andre ord verftet kan også kreve dekket ugifter og tap som betalingsmisligholdet ellers har påført ham.<sup>190</sup>

Etter hva som fremgår av Skip 2000 art. XII nr. 2 annet ledd er denne bestemmelsen i overensstemmelse med kjl. §67. Det er her viktig å merke seg at kjl. §67 i første ledd slår fast et prinsipp om full taps dekning. Mens det av annet ledd skilles mellom indirekte tap og annet tap. Dette gjøres det ikke etter bestemmelsen i Skip 2000 art. XII nr. 2 her gis det dekning for det fulle tap. Spørsmålet er om dette skillet mellom indirekte tap og annet tap i kjl. §67 har betydning i forhold til bestemmelsen i Skip 2000. Etter kjl. §57 fremgår det at det ikke kan kreves dekket indirekte tap dersom misligholder kun er erstatningsansvarlig som følge av kontrollansvaret.<sup>191</sup> Dersom misligholder er ansvarlig på grunnlag av culpa eller pengemangel, objektivt ansvar, er han fullt erstatningsansvarlig.<sup>192</sup> Dette må således synes å være bakgrunnen for at Skip 2000 ikke skiller mellom indirekte og annet tap, siden kjøpers betalingsmislighold som regel må sies å skyldes pengemangel. Av den grunn vil kjøperen nesten alltid være erstatningsansvarlig på bakgrunn av culpa eller objektivt ansvar for at han ikke har finansieringsevne.

---

<sup>189</sup> Meland side 185

<sup>190</sup> Knoph side 349

<sup>191</sup> Knoph side 349

<sup>192</sup> Knoph side 349

## E) KRAVET TIL ADEKVANS

Det siste vilkåret som må være oppfylt for å kunne kreve erstatning er at det forligger adekvat årsakssammenheng mellom tapet og betalingsmisligholdet.<sup>193</sup> Med dette forstås at de tapsposter som kreves erstattet må ”stå i rimelig nær sammenheng med misligholdet; tapet må ikke være for fjernt, avledet eller upåregnelig”.<sup>194</sup> Mens det etter engelsk rett ikke gjelder noe adekvanslære, her gjelder den en begrensingslære hvor det er det tap som skyldneren forutså eller kunne forutse ved inngåelsen av avtalen som er gjeldene. Videre at det er skadens art som er avgjørende ikke dens omfang.<sup>195</sup>

Når man skal fastslå innholdet av adekvanskrevet etter norsk rett må man foreta en påregnelighetsbetraktning, som dels vil bygge på et faktaunderlag og dels en sannsynlighetsvurdering.<sup>196</sup> Hovedpoenget er her at tapet som har oppstått må komme som en direkte følge av kjøpers mislighold. Videre må dette tapet være påregnelig, med dette forstås at tap som er for fjernt eller avledet kan ikke kreves erstattet.<sup>197</sup>

At verftet skal stilles økonomisk som om de fikk riktig oppfyllelse innebærer også at de ikke skal tjene på kjøperens betalingsmislighold.<sup>198</sup> Videre følger det et generelt prinsipp i kjl. § 70 som sier at den som påberoper kontraktsbrudd hos den annen part skal forsøke å begrense sitt tap med rimelige tiltak. Dersom han ikke gjør dette må han bære det tilsvarende tap selv.<sup>199</sup>

---

<sup>193</sup> Knoph side 349, Hagstrøm side 526

<sup>194</sup> Hagstrøm side 526 jfr. Rt.1983 side 205, side 221

<sup>195</sup> Se mer om dette i Hagstrøm side 526 flg. , Se Curtis side 196

<sup>196</sup> Hagstrøm side 528

<sup>197</sup> Knoph side 349, Hov side 217

<sup>198</sup> Knoph side 349

<sup>199</sup> Knoph side 350, Hov side 244

## F) OPPSUMMERING

Det er her gjort rede for vilkårene som må være oppfylt for at verftet skal kunne kreve erstatning. Utgangspunktet er at verftet har krav på og dekket de tap de lider som følge av kjøpers mislighold. Ansvarsgrunnlaget vil alltid være objektivt ved kjøpers pengemangel. De tap som kreves dekket må komme som en direkte følge av kjøpers manglende betaling.

### 4.9.1 Erstatningsutmåling

Utgangspunktet i erstatningsretten er at det konkrete, individuelle økonomiske tap som den enkelte kreditor påføres som følge av mislighold, skal utgjøre erstatningen.<sup>200</sup> Med andre ord det skal gis full tapsdekning for det tap kreditor lider som følge av misligholdet.

Skip 2000 er taus vedrørende hvilke tapsposter som skal kunne kreves erstattet.

Bestemmelsen i XII nr. 2 sier kun at verftet har krav på ”kompensasjon” for de tap som følger av misligholdet. For å avgjøre spørsmålet om hvilke tap som kan kreves dekket må man se hen til bakgrunnsretten siden Skip 2000 er taus på dette punktet.

For det første må det her foreligge et økonomisk tap, dette er det siste vilkåret for å kunne kreve erstatning.

Selve beregningen av erstatningsutmålingen kan skje etter to ulike metoder, men som teoretisk skal gi samme resultat. Forskjellen i de to metoder ligger i at man plasserer bevisbyrden ulikt, dette kan føre til at utfallet i det konkrete tilfellet ikke trenger å bli det samme.<sup>201</sup> Det første metoden kalles subtraksjonsmetoden (eller nettometoden), her tar man utgangspunkt i det avtalte vederlag, deretter gjør man fradrag for de omkostninger realdebitor vil spare ved ikke å oppfylle kontrakten. Dersom det er tvil om hvilke fradrag

---

<sup>200</sup> Hagstrøm side 533, Hov side 222

<sup>201</sup> Hagstrøm side 240

som kan kreves er det avbestilleren som må godtgjøre at besparelsene skal komme til fradrag.<sup>202</sup> Den andre metoden kalles addisjonsmetoden (eller bruttometoden), her skal erstatningen svare til summen av de omkostninger som kontrakten har påført realdebitor og man skal legge til tapt fortjeneste. Dersom det er tvil om beløpene er det realdebitor som har bevisbyrden.<sup>203</sup>

For spørsmålet om hvem av de to metoder som skal anvendes fremgår det av teori at de beste grunner taler for at subtraksjonsmetoden skal anvendes da denne er best i overensstemmelse med alminnelige utmålingsprinsipper.<sup>204</sup>

For verftet sin del vil den sentrale tapsposten være fortjenestetapet. Når man legger subtraksjonsmetoden til grunn må man først ta utgangspunkt i den avtalte kontraktssummen, deretter må man gjøre fradrag for de omkostninger verftet vil spare som følge av at de ikke oppfyller kontrakten.<sup>205</sup> Det dreier seg her om å gjøre fradrag for kostnader knyttet til råstoff, materialer, arbeidslønninger og lignende som verftet sparer ved ikke å ferdigstille skipet.<sup>206</sup> Vefтет kan også kreve dekket kostnader til dekking av juridisk bistand som følge av kjøpers betalingsmislighold.

Vefтет kan også kreve erstattet ulike konsekvens tap som følger av betalingsmisligholdet. Dette er ikke tap som følger direkte av betalingsmisligholdet, men som er en avledet følge av betalingsmisligholdet.<sup>207</sup> Dette vil typisk være tap som følger av tapt eller minsket produksjon eller omsetning grunnet driftsavbrudd, men det kan også være tapt fortjeneste som følge av kontraktsbrudd med tredjemann.<sup>208</sup>

---

<sup>202</sup> Hagstrøm side 240

<sup>203</sup> Hagstrøm side 240

<sup>204</sup> Hagstrøm side 240

<sup>205</sup> Meland side 185, Hagstrøm side 240

<sup>206</sup> Meland side 186

<sup>207</sup> Hagstrøm side 543, Meland side 186

<sup>208</sup> Hagstrøm side 543 flg., Meland side 186

Som det følger av de alminnelige erstatningsutmålings prinsipper har kreditor, verftet, en tapsbegrensningsplikt denne plikten er lovfestet i kjl. § 70.<sup>209</sup> Denne plikten innebærer at verftet med rimelige tiltak skal begrense sitt tap.<sup>210</sup> Sett i forhold til erstatningsutmålingen skal denne besparelsen eller fordelene som verftet har oppnådd med rimelig tiltak fradras i utmålingen.<sup>211</sup> Det er viktig å merke seg at det ikke bare er den fordel verftet faktisk har begrenset som skal fradras, men også den fordel verftet kunne ha begrenset skal fradras.<sup>212</sup> Som et eksempel på drøftelse om tapsberegningen, se dom i ND.1975 side 298.

Dersom verftet skulle ha mulighet til å bruke det aktuelle skipet til et annet prosjekt, plikter de å gjøre det, men den fortjeneste verftet får ved å gjøre dette skal fradras i erstatningsutmålingen.<sup>213</sup> Hvorvidt verftet plikter å benytte det aktuelle skipet til et annet prosjekt for å begrense sitt tap må avgjøres konkret i hvert enkelt tilfelle. Spørsmålet blir her om det er rimelig å forvente at verftet begrenser sitt tap på denne måten. Svaret vil bero på om verftet har andre byggeprosjekt som venter, og det avgjørende vil da være om en ombygging vil skape forsinkelser i forhold til andre byggeprosjekt verftet har i omløp. De kostnader verftet eventuelt får ved en ombygging kan kreves erstattet som ekstra kostnadstap.<sup>214</sup>

Sett i forhold til begrensingsplikten oppstår spørsmålet om verftet plikter å permittere sine verftsarbeidere. Utgangspunktet vil være at verftet ikke plikter å gjøre dette, men i de tilfeller hvor verftet har leid inn ytterligere arbeidere eller hvor en vedvarende endring i etterspørselen vil forkomme kan de være pliktet til å foreta oppsigelser eller permitteringer.<sup>215</sup>

---

<sup>209</sup> Hagstrøm side 561, 241, Meland side 186, Hov side 244

<sup>210</sup> Hagstrøm side 561 flg.

<sup>211</sup> Hagstrøm side 240, Meland side 186

<sup>212</sup> Hagstrøm side 562, 241, Meland side 186

<sup>213</sup> Meland side 186

<sup>214</sup> Meland side 186

<sup>215</sup> Hagstrøm side 241, Meland side 186

Erstatningsberegningen vil være sterkt skjønnsmessig og de alminnelige bevisregler gjelder, det vil være verftet som har bevisbyrden for de tap de krever erstattet.<sup>216</sup>

Som det fremgår av Skip 2000 art. III siste ledd plikter kjøperen å betale rente for den del av kontraktsprisen som ikke betales til avtalt tid. Dette er et spørsmål om verftet sitt krav på forsinkelsesrente. Bestemmelsen i art. III får den følge at frem til det skjer en kansellering av kontrakten må kjøperen betale den avtalte rente dersom han ikke foretar betalingen til avtalt tid.<sup>217</sup> Når kontrakten først er kansellert blir dette et spørsmål om verftet sitt krav på erstatning. Spørsmålet som reises er her på hvilket tidspunkt kanselleringen foretas, om det skjer i begynnelsen av byggeperioden eller om det skjer like før leveringen. Dette vil få avgjørende betydning i forhold til at man må ta hensyn til eventuelle neddiskontering av kravet dersom verftet får fremmet kravet som forfalt på et tidligere tidspunkt enn det verftet ville ha hatt etter krav om innbetaling av terminbeløp av kontraktsprisen.<sup>218</sup> Dette får den følge at verftet ved oversendelse av notis vedrørende kansellering også bør fremsette krav om erstatning og gi kjøperen en frist for betaling av denne.<sup>219</sup> Dette fordi det følger av forsinkelsesrenteloven<sup>220</sup> § 2 jfr. kjl. § 71 at forsinkelsesrente kan kreves fra 30 dager etter at verftet har sendt skriftlig notis om krav på betaling. Først etter utløpet av denne fristen kan verftet kreve forsinkelses renter etter forsinkelseslovens bestemmelser.<sup>221</sup>

Når kontrakten blir kansellert vil kjøperen ha krav på tilbakebetaling av sin forskuddsbetaling. Denne retten er lovfestet i kjl. § 64 annet ledd. Dersom verftet har krav på erstatning kan det reises spørsmål om verftet kan motregne sitt krav på erstatning mot kjøperens krav på tilbakebetaling. Spørsmålet vedrørende motregning er ikke regulert i

---

<sup>216</sup> Meland side 186

<sup>217</sup> Meland side 187

<sup>218</sup> Meland side 187

<sup>219</sup> Meland side 187

<sup>220</sup> Lov av 17. desember 1976 nr. 100

<sup>221</sup> Meland side 187

Skip 2000. Med det følger av alminnelige motregningsregler at enkelte vilkår må være oppfylt for at det kan foretas motregning. For det første må fordringene gjelde mellom samme parter, videre må fordringen være komputable, det vil si at de gjelder kvalitativt samme ytelse og til slutt må fordringene være oppgjørsmodne. Med andre ord erstatningskravet må være forfalt og frigjørings tiden for tilbakebetalingsplikten må være kommet.<sup>222</sup>

Dersom forutsetningsvis verftet er norsk kan vilkåret om komputabilitet skape problemer. Dette fordi kjøperens krav om tilbakebetaling vil være i den valuta som er angitt i Skip 2000 art. III annet ledd, mens deler av erstatningskravet fra verftet sin side vil kunne være i norske kroner.<sup>223</sup> Da vil ikke de to krav være komputable, fordi de er i ulik valuta.<sup>224</sup> Ettersom Skip 2000 har en bestemmelse om fastsatt valuta, må dette forstås slik at alle krav som gjøres gjeldende i forbindelse med Skip 2000 må gjøres i den avtalte valuta som følger av Skip 2000.<sup>225</sup> Dette fører til at spørsmålet om komputabilitet ikke kommer på spissen.

Den som krever motregning må erklære dette, de beste grunner taler for at dette gjøres samtidig som krav om kansellering og erstatning fremmes.<sup>226</sup>

Konklusjonen er at verftet kan kreve følgende tap erstattet som følge av kjøperens manglende betaling; fortjenestetap, ekstra kostnader, konsekvenstap og forsinkelsesrenter. Men det må gjøres fradrag etter tapsbegrensingsplikten.

---

<sup>222</sup> Meland side 187, Hagstrøm side 710 flg.

<sup>223</sup> Meland side 187

<sup>224</sup> Hagstrøm side 716

<sup>225</sup> Meland side 187 flg.

<sup>226</sup> Meland side 188



## 5 Konklusjon punkt 4.

Avhandlingens tema var spørsmål om hva som representerer et mislighold av kjøpers betalingsforpliktelse under bestemmelsene i Skip 2000, herunder hvilke misligholdsbeføyelser verftet kunne gjøre gjeldende.

Kjøpers betalingsplikt er den viktigste forpliktelsen kjøperen har etter bestemmelsene i Skip 2000. Dersom betalingen uteblir er kjøper i mislighold av sin betalingsforpliktelse, tidspunktet for når kjøperen kommer i mislighold, vil måtte avgjøres ut i fra oppfyllestidspunktet for betalingen. Tidspunktet for når betalingen av det avtalte installment skal foretas, fremgår av art. III. Dersom kjøperen ikke betaler på kontraktens angitte tidspunkt, vil kjøperen være i mislighold allerede fra det tidspunkt riktig oppfyllelse skulle skjedd. Likevel fremgår det av art. XII at verftet ikke kan utøve stansningsretten før etter at ”7 bank dager” har gått fra kjøperen ble gjort oppmerksom gjennom notis, på at han er i mislighold. Konsekvensen av reguleringen om at det skal gå ”7 bank dager” før verftet kan utøve stansningsretten, får den følge at kjøperen gis en mulighet til utsatt betaling. Hvorvidt en ekstra frist på ”7 bank dager” vil hjelpe kjøperen, vil bero på kjøperens finansieringsevne.

Hovedvilkåret for å utøve stansningsretten er at verftet er ”klar” over at kjøperen er i mislighold vedrørende betaling. Med dette forstås at skjæringstidspunktet for verftets rett for utøvelse av stansing, er overlevering av skipet til kjøper. Samme vil gjelde for utøvelse av tilbakeholdsretten etter art. III 3. pkt. 6 avsnitt. Det avgjørende her vil være om verftet er i besittelse av skipet, når de utøver tilbakeholdsretten.

Dersom kjøperen ikke har betalt etter at det har gått ”21 dager” fra notis om manglende betaling ble gitt etter art. XII nr. 2 første ledd, så gir bestemmelsen i XII nr. 2 annet ledd verftet en ubetinget rett til å heve kontrakten. Kanselleringsretten er direkte regulert i Skip 2000. Etter bakgrunnsretten må det foretas en aveining av om det foreligger et ”vesentlig mislighold”. Manglende betaling fra kjøper er vesentlig i seg selv, derfor er

kanselleringsretten direkte regulert i Skip 2000. Dette er med på å øke forutberegneligheten mellom parten og videre fungerer denne direkte reguleringen som et pressmiddel ovenfor kjøperen.

Det har blitt reist spørsmål om verftet kan stanse og heve kontrakten med kjøper grunnet antasipert mislighold som følge av kjøperens manglende finansieringsgaranti. Denne retten er ikke direkte regulert i Skip 2000, og løsningen må bero på en analogisk anvendelse av kjøplovens bestemmelser. En direkte regulering av denne retten i Skip 2000 ville gitt partene en forutberegnelighet. Samtidig som den ville presset kjøperen til å gi tilfredsstillende finansieringsgarantier når verftet krever det. Sett i forhold til de andre standardkontraktene er det kun Skip 2000 som tillegger kjøperen en plikt til å gi finansieringsgaranti. Dette kan være et moment som trekker i retning av at det ikke er behov for en direkte regulering av verftets stansingsrett eller hevningsrett grunnet antasipert mislighold. Likevel synes konklusjonen å være at en direkte regulering ville økt forutberegneligheten og økt presset på kjøperen.

Verftets rett til å kreve erstatning fremgår av art. XII nr. 2 annet ledd. Utgangspunktet er at verftet har krav på full tapsdekning av de tap de lider som følge av kontraktsbruddet. For å kunne kreve erstatning etter norsk rett må tre hovedvilkår være oppfylt. Det må for det første foreligge et ansvarsgrunnlag, adekvat årsakssammenheng og det må foreligge et økonomisk tap. Ved manglende betaling vil ansvarsgrunnlaget alltid være objektiv, dette grunnes i at misligholderens egen økonomi er noe som faller innunder hans ”kontrollsfære”.<sup>227</sup> Kun oppfylleleshindringer utenfor hans kontroll vil gjøre han ansvarsfri. Med kravet til adekvat årsakssammenheng forstås at de tap som kreves dekket må komme som en direkte følge av kjøperens manglende betaling. Og videre det tap som kreves dekket må være av en økonomisk karakter. For beregning av de ulike tapsposter vises til punkt 4.9.

---

<sup>227</sup> Hov side 201

## 6 Litteraturliste

Augdahl: Augdahl, Per: Den norske obligasjonsretts alminnelige del, 5utg. Oslo,1978

Bergsåker: Bergsåker, Trygve: Lærebok i pengekravsrett, 2. utg. Oslo, 2001

Brækhus: Brækhus, Sjur: Omsetning og Kreditt 2, 2. utg. 1994

Clarke: Clarke, Malcome A: Shipbuildingcontracts: a comperative analysis of contracts in the major maritimejurisdicion, 2<sup>nd</sup> ed. London, 1992.

Curtis: Curtis, Simon: The Law of Shipbuilding Contracts, 3<sup>rd</sup> ed. London, 2002.

Echoff: Echoff, Thorstein, ved Jan E. Helgesen: Rettskildelære, 5.utg. Oslo, 2000.

Falkanger: Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull: Innføring i Sjørett, 6. utg. Oslo, 2004.

Falkanger II: Falkanger, Thor: ”En sammenligning mellom engelske og norske prinsipper for fortolkningen av kontrakter”. Arkiv for sjørett, bind 9, side 537 flg. Oslo, 1969.

Falkanger III: Falkanger, Thor: ”Tolkning av sjørettslige standardkontrakter - særlig om betydningen av forarbeider”. Ånd og Rett- Festskrift til Birger Stuevold Lassen side 289. Oslo, 1997.

Gomard: Gomard, Berhand: Obligasjonsret 2.del, 2. utg. København, 1995

Hagstrøm:: Hagstrøm, Viggo: Obligasjonsrett i samarbeid med Magnus Aarbakke. Oslo, 2004.

Hagstrøm II: Hagstrøm, Viggo: "Due diligence ved virksomhetsoverdragelse, Tidsskrift for forretningsjus, hefte 4 1999 side 391. Oslo, 1999.

Hellner: Hellner, Jan: "Tolkning av standardavtal", Jussens Venner 1994, bind 29 side 266.

Hov: Hov, Jo: Avtalebrudd og partsskifte Kontraktsrett II, 2.utg. Oslo, 2002.

Hov II: Hov, Jo: Rettergang I. Oslo, 2007

Høgberg: Høgberg, Alf Petter: Kontraktstolkning. Oslo, 2006

Knoph: Knoph, Ragnar: Oversikt over Norges Rett, 3.utg. Bergen, 1998.

Knudtzon: Knudtzon, Stephen: Den nye kontrakt for bygging av skip ved norske verksteder, Standardformular av 7-10-1981, Nordisk Skipsrederforenings medlemsblad spesialnummer, A 1984.

Lewison: Lewison, Kim: The interpretation of contracts, London, 2004.

Meland: Meland, Øystein: Skipsbygging. Bergen, 2006.

Selvig: Selvig, Erling: Kjøpsrett til studiebruk. 3.utg. Oslo, 2006.

Tørum: Tørum, Amund Bjøranger: "CISG unntakene for ships and vessels". Tidsskrift for forretningsjuss 2006 side 11. Oslo, 2006.

Woxholth : Woxholth, Geir: Avtalerett, 6.utg. Oslo, 2006.

Woxholth II: Woxholth, Geir: ”Innledning til kontraktsrett”, Jussens Venner 1996 side 213. Oslo, 1996.

## **7 Kilder og registre**

### 7.1 Standardkontrakter

CISG: Er FN's konvensjon om kontrakter for internasjonale løsørekjøp av 1980.

Norsk Standard Skipsbyggingskontrakt (Skip) 2000

NS 3430 Alminnelige kontraktsbestemmelser om utførelse av bygg- og anleggsarbeider

Shipbuilding Contract of the Shipowners Association of Japan (SAJ)

Skipsbyggingskontrakten av 1981

Standard Shipbuilding Contract by the Association of European Shipbuilders and Shiprepairs (AWES)

UNIDROIT Principles of International Commercial Contracts. Dette er en internasjonal “agreed” standardkontrakt, utgitt i 1994 av the International Institute for Unification of Private Law.

## 7.2 Domsregister

Rt.1921 side 513

Rt.1925 side 566

Rt.1983 side 205

Rt.1988 side 7

Rt.1991 side 719

Rt.1992 side 295

Rt.1992 side 796

Rt.1994 side 581

Rt.1994 side 626

Rt.1997 side 1807

Rt.1998 side 1510

Rt.1999 side 408

ND.1975 side 298

ND. 1990 side 177

ND.1994 side 188

## 7.3 Lov- og forarbeidregister

Norske lov av 15.april 1687

Lov av 17.desember 1976 nr. 100

Lov av 13.mai 1988 nr. 27

Lov av 24.juni 1994 nr. 39

Lov av 17.juni 2005 nr.90

Ot.prp.nr.80. 1986-87.

#### 7.4 Andre kilder

(Opplysninger fra næringen)

Uformelle samtaler med representanter fra DnB Nor, Nordea og Hesnes Shipping.

