

# Regelendringer i tidsbetraktningsforhold

Kandidatnummer: 112

Veileder: Camilla Dalbak

Semester: Høst 2006

Antall ord: 39 970

Dato: 10.1.2007



# Innholdsfortegnelse

[trykk ALT+G]

INNHALDSFORTEGNELSE .....	II
<b>1 INNLEDNING.....</b>	<b>1</b>
1.1 Presentasjon av emnet.....	1
1.2 Rettsgrunnlaget .....	2
1.2.1 Kontraktmaterialet.....	2
1.2.2 Kort om tidscertepartier .....	3
1.2.3 Tolkning av tidscertepartier .....	4
1.3 Oversikt over den videre fremstilling .....	8
<b>2 HVILKE REGLER OG SERTIFIKATER ER RELEVANTE I TIDSBEFRAKTNINGSFORHOLD?.....</b>	<b>9</b>
2.1 Innledning.....	9
2.2 Kort om regelverket .....	11
2.3 Bimchemtime .....	12
2.4 Shelltime 4 .....	13
2.4.1 Innledning .....	13
2.4.2 Norsk rett.....	14
2.4.3 Engelsk rett .....	18
2.4.4 Amerikansk rett.....	25
2.5 Sammenfatning.....	28
<b>3 RETTSLIGE VIRKNINGER AV URIKTIGE OPPLYSNINGER I CERTEPARTIET VEDRØRENDE SKIPETS SERTIFIKATER .....</b>	<b>29</b>
3.1 Innledning.....	29
3.2 Beskrivelsen av skipets sertifikater i Bimchemtime og Shelltime 4 .....	30
3.3 Avvisning av skipet med etterfølgende kansellering .....	31
3.3.1 Certepartiernes regulering.....	31
3.3.2 Norsk rett.....	31
3.3.3 Engelsk rett .....	34
3.3.4 Amerikansk rett.....	36
3.4 Befrakters misligholdsbeføyelser hvor mangelen oppdages etter levering.....	37
3.4.1 Innledning .....	37
3.4.2 Avslag i frakten.....	40
3.4.3 Heving .....	42
3.4.4 Erstatning.....	43

	3.4.5	Engelsk rett .....	46
	3.4.6	Amerikansk rett.....	50
	3.5	Sammenfatning.....	53
4		<b>REGELENDRING ETTER AVTALEINNGÅELSE, MEN FØR LEVERING.....</b>	<b>54</b>
	4.1	Innledning.....	54
	4.2	Bimchemtime .....	54
	4.3	Shelltime 4 .....	55
	4.4	Sammenfatning.....	55
5		<b>REGELENDRING UNDER CERTEPARTIPERIODEN .....</b>	<b>57</b>
	5.1	Innledning.....	57
	5.2	Regelendringsrisikoen .....	57
	5.2.1	Innledning .....	57
	5.2.2	Bimchemtime.....	59
	5.2.3	Shelltime 4.....	64
	5.2.4	Eksempel fra et «skreddersydd» tidscerteparti.....	81
	5.2.5	Sammenfatning.....	82
	5.3	Rettsvirkningene av at endringsarbeidene ikke gjennomføres .....	83
	5.3.1	Innledning .....	83
	5.3.2	Bimchemtime.....	84
	5.3.3	Shelltime 4.....	90
	5.3.4	Sammenfatning.....	93
	5.4	Vederlagsrisikoen .....	93
	5.4.1	Innledning .....	93
	5.4.2	Bimchemtime.....	94
	5.4.3	Shelltime 4.....	97
	5.4.4	Engelsk rett .....	101
	5.4.5	Amerikansk rett.....	102
	5.4.6	Sammenfatning.....	103
6		<b>AVSLUTTENDE BEMERKNINGER .....</b>	<b>104</b>
		<b>KILDELISTE .....</b>	<b>106</b>

# 1 INNLEDNING

## 1.1 Presentasjon av emnet

I takt med den teknologiske utviklingen og ny kunnskap om helse, miljø og sikkerhet, har det maritime regelverket blitt stadig mer omfattende og komplekst.<sup>1</sup> Det stilles stadig strengere krav til skipets tekniske tilstand og egenskaper, sikkerhetsberedskap, de som arbeider om bord, o.s.v. I de fleste tidscertepartiene som inngås i dag gjøres disse offentligrettslige reglene til en del av avtaleforholdet mellom partene. Dette kan skje på ulike måter; enten gjennom konkrete henvisninger til reglene eller gjennom mer generelle krav til skipets sjødyktighet. Som regel kreves også at skipet besitter sertifikater eller dokumentasjon som viser at skipet samsvarer med de offentlige myndighetenes krav.

Som regel følger det av certepartiet at det bortfraktede skip skal samsvare med de relevante reglene både ved levering og under gjennomføringen av tidscertepartiet. Konsekvensen er at normer utenfor avtaleforholdet - som partene ikke råder over - blir avgjørende for kontraktsmessigheten av bortfrakters ytelse. Ettersom tidscertepartier kan være av lang varighet, er det heller ikke utenkelig at reglene endres i løpet av certepartiperioden.

Emnet for avhandlingen er hvorledes endringer i regelverket påvirker kontraktsforholdet mellom partene.

For det første oppstår spørsmålet om hvilken part som må bære kostnadene i forbindelse med regelendringen. Når en kontrakt inngås, foreligger det en rekke ulike muligheter for at kontraktsforholdet kan utvikle seg på en uønsket måte. Hvilken kontraktspart som må bære den ufordelaktige utviklingen, er et spørsmål om risiko.<sup>2</sup> Spørsmålet om hvilken kontraktspart som må bære kostnadene i tilknytning til endrede regler i tidsbefraktningforhold kan betegnes som spørsmålet om *regelendringsrisikoen*.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> NOU 2005: 14 s. 29.

<sup>2</sup> Selvig (1965-1978) s. 148 og Krokeide (1977) s. 578.

<sup>3</sup> Tilsvarende betegnelse benyttes i relasjon til skipsbyggingskontrakter, se Røsæg (1984) s. 36 og s. 141-142.

For det andre, dersom de påkrevde endringsarbeidene ikke gjennomføres, oppstår spørsmålet om hvilke rettslige konsekvenser dette skal få.

For det tredje er det av interesse å vurdere hvorledes regelendringer eventuelt påvirker befrakters plikt til å betale hyre for skipet. I et tidsbefraktningforhold skal bortfrakter stille skipets transportkapasitet til rådighet for befrakteren. Regelendringer kan hindre naturalopplysning og medføre tidstap for befrakter. Sett fra befrakters ståsted, er spørsmålet om han risikerer å måtte betale for en ytelse han ikke får. Denne problemstillingen betegnes vanligvis som spørsmålet om *vederlagsrisikoen*.<sup>4</sup>

I tillegg vil det i et tidscerteparti også henvises til et bestemt klaseselskap, slik at også dette klaseselskapets regler med tilhørende sertifikater vil inngå i avtaleforholdet. I denne avhandlingen omfatter begrepet «regelendring» således både endringer i de offentligrettslige reglene og i klassens regler.

## 1.2 Rettsgrunnlaget

### 1.2.1 Kontraktsmaterialet

Emnet vil i det følgende behandles i lys av to standardcertepartier, Bimchemtime og Shelltime 4, noe som har flere årsaker. For det første inneholder Bimchemtime kl. 22 en forholdsvis detaljert regulering av hvilke virkninger det får at reglene endres. Dette i motsetning til de fleste øvrige standardformularene som benyttes i tidsbefraktningen.<sup>5</sup> For det andre er Bimchemtimes tiltenkte bruksområde kjemikalietankfart. Dette er et område av skipsfarten hvor de sikkerhetsmessige og tekniske kravene til skipet er under stadig utvikling. I tillegg er kjemikalietankfart meget aktuelt sett med norske øyne.<sup>6</sup> Det mest brukte formularet innenfor tankfarten - herunder kjemikalietankfarten - er imidlertid Shelltime 4.<sup>7</sup> Det er derfor naturlig at også dette certepartiet trekkes inn i avhandlingen.

---

<sup>4</sup> Jf. bl.a. Selvig (1965-1978) s. 156-157, Krokeide (1977) s. 579 og Mestad (1991) s. 7-8.

<sup>5</sup> Tilsvarende klausul gjenfinnes dog i Gastime kl. 22. I enkelte andre kontraktstyper har man også en tilsvarende detaljert regulering av hvilke virkninger det får at reglene endres. Se for eksempel enkelte bare boat-certepartier; Barecon 2001 kl. 10 (a) ii og Bargehire kl. 13 (a), og den norske standard-skipsbyggingskontrakten; Standard Form Shipbuilding Contract 2000 art. VI 2.

<sup>6</sup> Se bl.a. Rederiforbundets Kvartalsrapport nr. III 2006 s. 3.

<sup>7</sup> Basert på opplysninger fra bransjen.

Det originale Bimchemtime-formularet ble utstedet i 1984 av Baltic and International Maritime Conference (Bimco). En revidert utgave av certepartiet forelå våren 2006, Bimchemtime 2005. Bimco er en privat shippingorganisasjon hvor både bortfrakter- og befrakterinteresser er representert. Organisasjonen spiller en viktig rolle ved utviklingen av standardcertepartier og enkeltstående klausuler. Disse er tilgjengelige på [www.bimco.dk](http://www.bimco.dk).

Shelltime 4 er et tidscerteparti utstedet i 1984 av Shell, det vil si befraktersiden. Certepartiet er likevel ikke utpreget befraktervennlig, men er ment å være «balansert».<sup>8</sup> Desember 2003 forelå en endret versjon av certepartiet. Denne endrede versjonen benyttes i stadig større utstrekning, og vil i denne avhandlingen heretter betegnes Shelltime 4 2003. På enkelte punkter er det interessante forskjeller i de to formularene, og Shelltime 4 2003 vil derfor også i en viss utstrekning trekkes inn i avhandlingen.<sup>9</sup> Generelt kan Shelltime 4 2003 betegnes som atskillig mer befraktervennlig enn Shelltime 4.<sup>9</sup>

Innledningsvis nevnes også certepartiet ShellLNGTime 1, som i den senere tid har blitt benyttet i kjemikalietransporten. Dette formularet er mer detaljert, og retter seg mot frakt av flytende naturgass (LNG). ShellLNGTime 1 er i grove trekk bygget opp på tilsvarende måte som Shelltime 4 2003. Det som fremkommer i avhandlingen om Shelltime 4 2003 har således tilsvarende gyldighet for ShellLNGTime 1.

## 1.2.2 Kort om tidscertepartier

Et certeparti er en kontrakt mellom en bortfrakter og en befrakter, om at førstnevnte skal stille et skips transportkapasitet til sistnevntes disposisjon. For dette formål skal skipets skrog, maskineri og utstyr være i tilstrekkelig god stand. Skipets lastekapasitet, fart og bunkersforbruk er spesifisert, og skipet skal være klart til å ta imot befrakters påtenkte last. Bortfrakteren påtar seg disse forpliktelsene med vissheten om at befrakteren påtar seg å betale avtalt fraktrate for den tid skipet står til hans disposisjon.

Ved tidsbefraktning overdras retten til å disponere over skipet i kontraktstiden på de betingelser og innenfor de grenser man har blitt enige om. Det foreligger ikke et leieforhold, ettersom både kaptein og mannskap er i bortfrakters tjeneste og skipet forblir under bortfrakters faktiske rådighet.<sup>10</sup> Noe forenklet kan man si at bortfrakter beholder den nautiske ledelsen over skipet, mens befrakteren overtar den kommersielle ledelsen.<sup>11</sup> Befrakteren

---

<sup>8</sup> Michelet (1997) s. 3.

<sup>9</sup> NSM s. 6024-6027.

<sup>10</sup> Jantzen (1952) s. 334, Ramberg (1967) s. 584 og Falkanger/Bull (2004) s. 222. Overdras den fysiske rådigheten over skipet, foreligger det et leieforhold, såkalt bare boat-befraktning. Dette illustreres i Barecon 2001 kl. 10 hvor det bl.a. heter at «[d]uring the Charter Period the Vessel shall be in the full possession and at the absolute disposal for all purposes of the Charterers and under their complete control in every respect». Om grensdragningen mellom leie av skip og tidsbefraktning, se Falkanger (1965) s. 22-23.

<sup>11</sup> Honka (1989) s. 620 og Falkanger/Bull (2004) s. 216. Se også The Hill Harmony [2001] 1 Lloyd's Rep. 147 HL.

bestemmer - innenfor certepartiets normalt vide rammer - skipets reiserute og hva slags last skipet skal ta.

Hovedsynspunktet når det gjelder fordelingen av utgiftene under certepartiet, er at bortfrakter bærer de «faste» utgiftene, mens befrakter bærer de reiseavhengige utgiftene.<sup>12</sup>

Det følger av definisjonen i sjøloven § 321 annet ledd at tidscertepartiet kjennetegnes ved at frakten beregnes per tidsenhet. Frakten beregnes ut fra den tid skipets transportkapasitet står til befrakterens disposisjon, og er ikke knyttet til utførelsen av noen transport slik som tilfellet er ved reisebefraktning.<sup>13</sup> Begrepet «off hire» benyttes i tidsbefraktningforhold for å beskrive de situasjoner hvor tidsbefrakteren slipper å betale tidsfrakt. Hvorvidt skipet er off hire eller ikke, er med andre ord et spørsmål om hvilken part som bærer vederlagsrisikoen. Det vil bero på en tolkning av certepartiets off hire-klausul, eventuelt supplert med bakgrunnsretten, hvorvidt skipet er off hire.

I norsk rett benyttes partsbetegnelsene «bortfrakter» og «befrakter».<sup>14</sup> Det er ikke uvanlig at befrakter frembortfrakter skipets lastekapasitet. I de situasjonene vil han være både befrakter og bortfrakter. I denne avhandlingen legger jeg til grunn at bortfrakter også er den som eier skipet, det vil si at han også er rederen.

### 1.2.3 Tolkning av tidscertepartier

Når et certeparti skal tolkes, er det av betydning hvilket lands tolkningsregler som skal legges til grunn. Tilsvarende er det av betydning hvilket lands rett som skal utgjøre det som kalles «bakgrunnsretten», det vil si hvilke regler og prinsipper som eventuelt skal utfylle certepartiet. Dette beskrives gjerne som spørsmålet om *lovvalg*.<sup>15</sup> Som regel har partene tatt stilling til spørsmålet, og den vanligste standardløsningen i befraktningforhold er at engelsk eller

---

<sup>12</sup> Falkanger/Bull (2004) s. 381. Fordelingen av utgifter er vanligvis detaljert regulert i certepartiene, se for eksempel Bimchemtime klausulene 7 og 8, og Shelltime 4 klausulene 6 og 7.

<sup>13</sup> I tvilstilfeller må det avgjørende kriterium være hvilken av partene som bærer *forsinkelsesrisikoen*. Når denne ligger hos bortfrakter foreligger det et reisebefraktningforhold, mens det foreligger et tidsbefraktningforhold når risikoen ligger hos befrakteren. Reglene om liggetid og overliggetid (demurrage) i reisebefraktning og off hire i tidsbefraktning utgjør unntak fra dette prinsipielle utgangspunktet. Om grensdragningen mellom reise- og tidsbefraktning, se Falkanger (1965) s. 23-31.

<sup>14</sup> Sjøloven § 321 annet ledd. I England og USA er den vanlige betegnelsen på partene henholdsvis «owner» og «charterer».

<sup>15</sup> Gram (1977) s. 25-27, Michelet (1997) s. 512, og Falkanger/Bull (2004) s. 15-17. En svært grundig behandling av emnet gis i Brækhus (1998) s. 21-89.



amerikansk rett skal danne bakteppe for avtalen.<sup>16</sup> I denne avhandlingen legges det imidlertid til grunn at partene har foretatt norsk lovvalg. Certepartiet skal derfor tolkes i overensstemmelse med norske tolkningsregler og eventuelt utfylles med norsk bakgrunnsrett.

Tidsbefraktning er et rettsområde hvor den primære kilden er avtalen partene har inngått.<sup>17</sup> Sjølovens bestemmelser spiller mindre rolle ettersom dens regler er deklarasjonelle på tidsbefraktningens område jf. sjøloven § 322 første ledd.<sup>18</sup> Sjøloven kan likevel få betydning ved utfylling av tidscertepartiet, eller ved tolkning av en klausul som er uklart utformet.

Utgangspunktet er at i avtaler mellom profesjonelle parter, herunder et tidscerteparti, vil avtalens ordlyd *objektivt* fortolket få avgjørende betydning.<sup>19</sup> Hvordan vil de anvendte ord vanligvis oppfattes av fornuftige personer med kjennskap til den aktuelle kontraktstypen?

Dette utgangspunkt må likevel modifieres i de tilfeller hvor det er på det rene at partene har ment noe annet enn det som følger av en objektiv fortolkning av ordlyden.<sup>20</sup> At partene har ment noe annet kan fremgå av deres kontraktsforhandlinger, etterfølgende atferd eller tidligere forretningsforhold. Den som hevder en forståelse i strid med kontraktens ord, har bevisbyrden for at dette var partenes felles forståelse på avtaletiden.<sup>21</sup>

I tillegg fremheves det gjerne at en avtale bør tolkes slik at den gir et rimelig og rettferdig resultat.<sup>22</sup> Det antas at når partene har valgt nordisk rett som bakteppe, har retten adgang til å modifisere en ellers klar klausul for å oppnå et rimelig resultat.<sup>23</sup> I utpregede profesjonelle forhold, for eksempel

---

<sup>16</sup> Se bl.a. Bimchemtime kl. 42 og Shelltime 4 kl. 41 (a).

<sup>17</sup> Hvorvidt en kontrakt kan betegnes som en rettskilde er omstridt i teorien. Positiv i så henseende er bl.a. Krüger (1989) s. 501. Se i motsatt retning bl.a. Eckhoff (2001) s. 25.

<sup>18</sup> Lovens løsning vedrørende lasteskader i § 383 annet ledd er dog preceptorisk jf. § 322 fjerde ledd. Denne bestemmelsen faller utenfor avhandlingens tema.

<sup>19</sup> Rt. 2002 s. 1155 på s. 1158-1159 og Rt. 2003 s. 1132 avsnitt 34. Se også Hov (2002) s. 150-158, Haaskjold (2002) s. 99, Hagstrøm (2003) s. 43-46, Selvig (2004) s. 250, Falkanger/Bull (2004) s. 9-10.

<sup>20</sup> Rt. 2002 s. 1155 på s. 1159 og Rt. 2003 s. 1132 avsnitt 35. Se også Grønfors (1989) s. 36-37, Krüger (1989) s. 530, Vinje (1999) s. 21, Hov (2002) s. 148-150, Haaskjold (2002) s. 101-104.

<sup>21</sup> Krüger (1989) s. 511 og Haaskjold (2002) s. 102.

<sup>22</sup> Krüger (1989) s. 532, Hov (2002) s. 171, Hagstrøm (2003) s. 43 og Selvig (2004) s. 245. Se også Rt. 1991 s. 220 *Sollia Borettslag*.

<sup>23</sup> Jf. ND 1970.432 DV SUNNY LADY og ND 1974.186 NV KINGSNORTH. Begge dommene gjaldt bortfrakterens rett etter NYPE 46 kl. 5 til å trekke skipet ved manglende «punctual and regular payment of hire». Se også NSM s. 5566-5567.

tidsbefraktning, bør det vises tilbakeholdenhet ved en slik fremgangsmåte ettersom forutberegneligheten kan bli skadelidende.

Til tross for at de fleste tidscertepartier er omfangsrike, og i vid utstrekning regulerer partenes rettigheter og plikter, er det ikke alltid certepartiet løser de tvister og problemer som kan oppstå, eller løsningen kan fremstå som usikker.<sup>24</sup> I disse tilfellene kan avtalen *utfylles* med bakgrunnsretten.<sup>25</sup> Særlig når det gjelder rettsvirkningene av et kontraktsbrudd «synes bakgrunnsretten å herske uinnskrenket».<sup>26</sup>

For et tidscerteparti vil sjølovens bestemmelser om tidsbefraktning være av særlig betydning.<sup>27</sup> Videre vil også sedvanerett, kutyme og alminnelige kontraktsrettslige prinsipper kunne trekkes inn i utfyllingsprosessen.<sup>28</sup>

På sjørettens område har det nordiske fellesskap vært fremtredende, noe som har resultert i «praktisk talt likelydende sjølover».<sup>29</sup> Rettspraksis og teori fra de øvrige nordiske landene har derfor stor interesse ved forståelsen av den norske sjøloven. Videre er dagens sjølov i det vesentlige i overensstemmelse med sjøloven 1893. Eldre praksis og teori kan derfor også trekkes inn ved tolkningen av sjøloven. For ordens skyld bemerkes at sjøloven 1893 først fikk utfyllende bestemmelser om tidsbefraktning ved lov 4. februar 1938 nr. 2.

Enkelte særtrekk ved tidsbefraktningsforhold bør også nevnes.

For det første er bruken av *standardavtaler* svært utbredt innenfor tidsbefraktning. Dette medfører at partene har et fjernere forhold til avtaleteksten enn ved individuelt utformede avtaler, slik at det som regel ikke vil være mulig å fastslå en felles partsvilje.<sup>30</sup> Avtalens ordlyd objektivt fortolket får med andre ord desto større betydning. Det er likevel ikke uvanlig at partene supplerer standardavtalen med egne tilleggsklausuler, såkalte «riders».

---

<sup>24</sup> NOU 1993: 36 s. 15-16 og Falkanger (1996) s. 145.

<sup>25</sup> Grensen mellom tolkning og utfylling av avtalen er flytende, se Hov (2002) 176-177 og Haaskjold (2002) s. 100.

<sup>26</sup> Selvig (1986) s. 19. Se også NOU 1993: 36 s. 16 og ND 2002.80 NV BOREALNES. Behovet for utfylling følger av at standardcertepartiene vanligvis ikke regulerer disse situasjonene. Certepartiene er basert på engelsk rettstradisjon, hvoretter rettsvirkningene av kontraktsbrudd i prinsippet følger automatisk, se om dette i kapittel 3.4.5.

<sup>27</sup> Gram (1977) s. 18: «[D]et er en god tolkningsregel å legge den fravikelige regel til grunn dersom klausulen ikke tydelig peker på en annen ordning av forholdet.»

<sup>28</sup> Falkanger (1969) s. 166 og Hov (2002) s. 177.

<sup>29</sup> Falkanger (1996) s. 141. Se også NOU 1993: 36 s. 83.

<sup>30</sup> Hov (2002) s. 174 og Høgberg (2006) s. 220.

For det andre er *voldgift* den ordinære form for tvisteløsning.<sup>31</sup> Voldgiftspraksis er derfor av stor interesse, og i praksis vil en voldgiftsdom kunne veie like tungt ved avgjørelsen av en tvist som en dom avsagt av ordinære domstoler.<sup>32</sup>

For det tredje nevnes at sjørettens *internasjonale karakter* påvirker tolkningen av tidsbefraktningsavtalene og forståelsen av sjøloven. Som regel vil certepartiet være forfattet på engelsk, slik både Bimchemtime og Shelltime 4 illustrerer.<sup>33</sup> Videre er sjølovens bestemmelser i vid utstrekning basert på angloamerikansk praksis.<sup>34</sup> I større utstrekning enn ellers er det derfor naturlig å trekke inn fremmed rett og rettspraksis ved tolkningen av befraktningssavtaler.<sup>35</sup>

Særlige problemer kan oppstå når et certeparti utformet på bakgrunn av engelsk rettstradisjon i henhold til lovvalgsklausulen skal tolkes etter norske tolkningsprinsipper og eventuelt utfylles med norsk bakgrunnsrett. Problemet illustreres i bl.a. ND 1983.309 NV ARICA.<sup>36</sup>

Tradisjonelt fremheves gjerne at i engelsk rett er det en mer ordlydstro fortolkning av certepartiene som råder grunnen, mens norske domstoler legger større vekt på å oppnå et konkret rimelig resultat. I ND 1974.186 NV KINGSNORTH uttalte en samstemmig voldgiftsrett på sidene 195-196 at «[d]et er voldgiftsrettens oppfatning at kontrakter som er underlagt de nordiske sjølover ikke tolkes så strengt etter ordene som for eksempel etter engelsk rett».<sup>37</sup>

Uttalelser i engelsk rettspraksis i den senere tid kan likevel tyde på at engelske dommere i dag legger større vekt på hva som i det konkrete tilfellet fremstår som et rimelig resultat. Illustrerende for dette er følgende uttalelse fra Neill LJ i *The Fina Samco*:

«The fact that a particular construction leads to a very unreasonable result must be a relevant consideration. The more unreasonable the result the more unlikely it is that the parties can have intended it, and if they do intend it the more necessary it is that they shall make their intention abundantly clear.»<sup>38</sup>

<sup>31</sup> Se bl.a. Bimchemtime kl. 43 og Shelltime 4 kl. 41 (c). Se nærmere om voldgift i Michelet (1997) § 20.

<sup>32</sup> Falkanger/Bull (2004) s. 11. Eckhoff presiserer at voldgiftsdommers «betydning er stor på de spesielle områder hvor det normalt gjøres bruk av standardavtaler med voldgiftsklausul», jf. Eckhoff (2001) s. 163. Se nærmere om voldgiftspraksis som rettskilde i Brækhus (1998) s. 185-203.

<sup>33</sup> Jantzen (1952) s. 45: «*Engelsk er favorittspråket* i shipping.» Jf. også Gram (1977) s. 35.

<sup>34</sup> NOU 1993: 36 s. 83 og Falkanger (1996) s. 145.

<sup>35</sup> Se Eckhoff (2001) s. 285 hvor han på generelt grunnlag anfører at «[d]et er ikke så ofte at domstolene henter premisser for sine avgjørelser fra utlandet». Se også Røsæg (1992) s. 44-49

<sup>36</sup> Problemstillingen undergis grundig behandling i Selvig (1986), som på s. 25 konkluderer at «tolkningssynspunkter basert på engelsk rettsoppfatning bare rent unntaksvis har ført frem». Se også Grönfors (1989) s. 47-53, Vinje (1999) s. 42-54, Haaskjold (2002) s. 191-194 og NSM s. 5563-5567.

<sup>37</sup> Se i samme retning Selvig (1986) s. 2 og Falkanger/Bull (2004) s. 10-11.

<sup>38</sup> [1995] 2 Lloyd's Rep. 344 CA s. 350.

### 1.3 Oversikt over den videre fremstilling

Tema for avhandlingen er hvorledes endringer i regelverket påvirker kontraktsforholdet mellom partene i et tidsbefraktningsforhold. Før jeg behandler regelendringsproblemene, er det likevel både hensiktsmessig og interessant å se på hvilke regler og sertifikater som er relevante i et tidsbefraktningsforhold. I praksis vil dette kunne skape store problemer i forholdet mellom tidsbortfrakter og tidsbefrakter, noe som bl.a. skyldes tidscertepartiens upresise utforming på dette punkt. Problemstillingen vil bli behandlet i *kapittel 2*.

I *kapittel 3* vil jeg se på beskrivelsen av skipets tilstand og egenskaper i tidscertepartiet, med fokus på beskrivelsen av skipets sertifikater og skipets forhold til regelverket. Hvilke konsekvenser får det dersom skipet ikke samsvarer med beskrivelsen i certepartiet.

Jeg er av den oppfatning at kapitlene 2 og 3 er viktige skritt på veien til å vurdere hvorledes endringer i regelverket virker inn på kontraktsforholdet. Problemstillingene og vurderingene i disse kapitlene danner et viktig bakteppe for avhandlingens tema.

I *kapittel 4* vil jeg se på hvorledes endringer i regelverket i tiden mellom avtaleslutning og levering av skipet påvirker kontraktsforholdet.

Endelig vil jeg i *kapittel 5* behandle hvorledes endringer i regelverket som inntreffer i løpet av certepartiperioden virker inn på kontraktsforholdet.

Jeg vil underveis i avhandlingen trekke inn engelsk og amerikansk rett, og avhandlingen vil således få et komparativt preg. Det er flere grunner til at dette etter min oppfatning er hensiktsmessig. De fleste tidscertepartier som inngås i dag inneholder en henvisning til henholdsvis engelsk/amerikansk lovvalg og voldgift i London/New York. Av den grunn alene er det av interesse å beskrive rettstilstanden i disse to rettssystemene. Dernest fremheves sjørettens internasjonale karakter.<sup>39</sup> Det foreligger mange interessante avgjørelser i så vel engelsk som amerikansk rett som berører avhandlingens tema, mens tilfanget av dommer som sier noe om temaet i skandinavisk rett er noe spinkelt.

---

<sup>39</sup> Se kapittel 1.2.3.

## 2 HVILKE REGLER OG SERTIFIKATER ER RELEVANTE I TIDSBEFRAKTNINGSFORHOLD?

### 2.1 Innledning

Avhandlingens tema er av privatrettslig art og retter seg mot balanseforholdet mellom partene i et tidsbefraktningforhold. Jeg finner det likevel hensiktsmessig å gi en kort oversikt over de typiske offentligrettslige reglene som har betydning på sjørettens område hva gjelder skipets tilstand og egenskaper, se kapittel 2.2. Som regel er det også et krav at skipet er i besittelse av sertifikater eller dokumentasjon som viser at skipet samsvarer med reglene.

Hovedproblemstillingen i dette kapittelet er imidlertid *hvilke* regler og sertifikater som er relevante i et tidsbefraktningforhold. Med dette mener jeg hvilke regler skipet i henhold til certepartiet må samsvare med, og hvilke sertifikater skipet i henhold til certepartiet må besitte.

Gyldige sertifikater viser at skipet har blitt godkjent av myndighetene eller klasseselskapet. Imidlertid sier sertifikatet ikke mer enn at skipet på besiktigelsesøyeblikket svarte til myndighetenes/klassens krav. Mangler kan være oversett ved besiktigelsen. Sertifikatet gir heller ingen garanti for at skipet fortsetter å samsvare med reglene.<sup>40</sup>

Det er selvsagt opp til partene å avtale hvilke regler skipet skal samsvare med og hvilke sertifikater skipet skal være utstyrt med. Partene kan regulere detaljert hvilke regler og sertifikater som er relevante, noe Bimchemtime er et eksempel på, se kapittel 2.3.

Det er likevel mer utbredt at partene benytter seg av klausuler som er mer vage i sin utforming. I de aller fleste befraktningsavtaler stilles det krav til skipets sjødyktighet.<sup>41</sup> Klausulene har noe ulik utforming, men en vanlig formulering er at skipet skal være «tight, staunch and strong and in every way fit for the service».

---

<sup>40</sup> Forholdet mellom de formelle sertifikatene og reglene behandles i Honka (1989) s. 637-640 og Aspelund (1997) s. 33-35. Om skillet mellom formell og materiell klasse, se Falkanger/Bull (2004) s. 60.

<sup>41</sup> Falkanger (1965) s. 50 og Honka (1989) s. 562.

Selv om certepartiet ikke inneholder krav til skipets sjødyktighet, er det under enhver omstendighet et underforstått krav at skipet skal være sjødyktig ved levering.<sup>42</sup> Det antas på bakgrunn av rettspraksis og juridisk teori at det alminnelige sjødyktighetskravet fastsatt i certepartiene samsvarer med bakgrunnsrettens krav til sjødyktighet.<sup>43</sup>

I de tilfellene hvor partene ikke har detaljregulert spørsmålet, er det ikke åpenbart hvilke regler og hvilke sertifikater som er relevante i relasjon til certepartiet. Denne problemstillingen behandles i kapittel 2.4.

Når det gjelder *klassens* regler og sertifikater, vil det som regel være spesifisert i certepartiet hvilken klasse skipet skal samsvare med. I utgangspunktet vil det derfor ikke være problematisk å identifisere hvilke klasseregler og -sertifikater som er relevante i et tidsbefraktningsforhold.<sup>44</sup>

Begrepet «*sjødyktighet*» gjenfinnes i en rekke lover og er undergitt grundig behandling i teorien.<sup>45</sup> Generelt skilles det mellom sjødyktighet i snever (teknisk) forstand og sjødyktighet i vid forstand. I snever forstand siktes det til at skipet skal være i en slik stand at reisen kan gjennomføres uten «Fare for Menneskeliv».<sup>46</sup> Dette kan betegnes som det tradisjonelle sjødyktighetsbegrepet. I vid forstand omfattes også at skipet skal være sjødyktig i relasjon til lasten; skipet skal være lastedyktig.<sup>47</sup> I begge tilfeller står man overfor et relativt begrep, ettersom de krav som stilles styres av en rekke omstendigheter.<sup>48</sup>

I tidsbefraktningsforhold følger det av sjøloven § 372 annet ledd at «[v]ed levering skal tidsbortfrakteren sørge for at skipets tilstand, påbudte sertifikater, bemanning, proviantering og øvrige utrustning oppfyller de krav som stilles i alminnelig fraktfart i det fartsområdet befraktningsavtalen angir».<sup>49</sup> Ifølge Michelet innebærer sjødyktighetskravet i befraktningsforhold at «*dette* skip er skikket til å føre *denne* last på *denne* reise».<sup>50</sup> Begrepet dekker med andre ord tre forhold: Skipet må være skikket til å motstå sjøens farer; det må være sterkt og tett (teknisk sjødyktighet). For det andre må skipet være skikket til å frakte den aktuelle last

---

<sup>42</sup> Sjøloven § 372 annet ledd og ND 2002.80 NV BOREALNES. Tilsvarende gjelder i engelsk rett, se Boyd/Burrows/Foxton (1996) s. 89 og s. 94-95 og Wilford/Coghlin/Kimball (2003) pkt. 3.69, og i amerikansk rett, ibid. pkt. 3.139.

<sup>43</sup> Honka (1989) s. 565-567 med henvisninger.

<sup>44</sup> Se nærmere om skipets klasse og klassifisering i Honka (1989) s. 352-357, Falkanger/Bull (2004) s. 58-61 og NOU 2005: 14 s. 44.

<sup>45</sup> Se især Björkelund (1970) s. 66-119 og Honka (1989) s. 553-575.

<sup>46</sup> Sjødyktighetsloven § 2. I utkastet til ny skipssikkerhetslov har man valgt å ikke benytte seg av sjødyktighetsbegrepet, bl.a. begrunnet i at begrepet i angir en upresis standard som ikke har fulgt utviklingen, se NOU 2005: 14 s. 86-88 og Ot.prp. nr. 87 (2005-2006) s. 55.

<sup>47</sup> Se sjøloven §§ 131, 262 annet ledd og 372 annet ledd.

<sup>48</sup> Björkelund (1970) s. 110-117, Gram (1977) s. 50, Honka (1989) s. 562, Michelet (1997) s. 51 og Falkanger/Bull (2004) s. 253.

<sup>49</sup> Se også Falkanger/Bull (2004) s. 371-373.

<sup>50</sup> Michelet (1997) s. 51.

(lastedyktighet). Og for det tredje må skipet være forsvarlig utrustet og bemannet (reisedyktighet). Tilsvarende forståelse av begrepet i tidsbefraktningsforhold deles av Honka.<sup>51</sup>

I dette kapittelet vil fokus være på den delen av sjødyktighetskravet som angår hvilke regler skipet må samsvare med, og ikke minst hvilke sertifikater skipet må være utstyrt med.

## 2.2 Kort om regelverket<sup>52</sup>

Den sentrale loven vedrørende hvilke krav som stilles til skipet er sjødyktighetsloven, men de fleste kravene fremsettes i forskrifts form. Det eksisterer i dag ca. 150 forskrifter knyttet til skipssikkerhet, samlet tekst er på rundt 1700 sider.<sup>53</sup> Forskriftene stiller krav til skipenes fysiske tilstand, utstyr om bord, mannskap o.s.v.

Til illustrasjon vises til forskrift 17. desember 2004 nr. 1856 om radiokommunikasjon for lasteskip. Forskriften krever bl.a. installering av nytt radioutstyr om bord, i tillegg til besittelse av sikkerhets sertifikat for radio. Av interesse er også ikrafttredelsesreglene i § 19. Forskriften trer i kraft for eksisterende skip på et gitt tidspunkt, og kan således virke inn på det forutsatte forholdet mellom partene i et tidsbefraktningsforhold.

Dagens norske regelverk som stiller krav til skip, til kontrollen av skip, og til de som arbeider på skip, bygger i stor grad på internasjonale regler.<sup>54</sup> Den største internasjonale regelprodusenten er FNs sjøfartsorganisasjon IMO. Organisasjonen utarbeider bl.a. konvensjoner, koder og anbefalinger. IMO er derfor en avgjørende faktor for utviklingen av det internasjonale og det nasjonale regelverket for skip. Av sentrale IMO-konvensjoner nevnes SOLAS (Safety of Life at Sea) og MARPOL (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships). Andre internasjonale regelprodusenter er ILO (FNs internasjonale arbeidsorganisasjon) og EMSA (EUs sjøfartsdirektorat). Det pågår en kontinuerlig utvikling og revisjon av konvensjonene.<sup>55</sup> Dette medfører at det til stadighet vedtas tilleggsprotokoller og endringer.<sup>56</sup>

Fra den senere tid nevnes The International Ship and Port Facility Security Code (ISPS), som er IMOs svar på terrorangrepet mot USA 11. september

---

<sup>51</sup> Honka (1989) s. 555 og s. 620.

<sup>52</sup> For en utfyllende oversikt vises til NOU 2005: 14, især kapitlene 3 og 4. Se også [www.sjofartsdir.no](http://www.sjofartsdir.no). For en oversikt over fremveksten av sjødyktighetskontroll og -regler, se Røsæg (1984) s. 1-11.

<sup>53</sup> NOU 2005: 14 s. 29.

<sup>54</sup> *ibid.* s. 25.

<sup>55</sup> Falkanger/Bull (2004) s. 52.

<sup>56</sup> For en utfyllende oversikt vises til [www.imo.org](http://www.imo.org).

2001.<sup>57</sup> ISPS ble lansert under påtrykk fra USA.<sup>58</sup> USA har for øvrig lansert sin egen sikkerhetskonsensjon, The Maritime Transportation Security Act 2002 (MTSA) som bl.a. implementerer ISPS. Formålet med ISPS er å skjerpe sikkerheten ikke bare om bord på skipene, men også i havnene. Det følger av SOLAS kapittel XI-2 at ISPS er obligatorisk. Både staten og rederen pålegges flere plikter gjennom ISPS. I juridisk teori legges det til grunn at skipet er usjødyktig dersom det ikke har gyldige sertifikater som viser at skipet samsvarer med ISPS.<sup>59</sup>

Tilsyn med at gjeldende regelverk overholdes foretas dels av Sjøfartsdirektoratet, dels av klasseselskaper, av spesielt godkjente foretak, eller av andre som er delegert myndighet.<sup>60</sup> Manglende samsvar med det gjeldende regelverket kan få store negative følger for skipet og befraktningsforholdet.<sup>61</sup>

Pliktsubjekter i henhold til dagens sjødyktighetslov er henholdsvis skipsfører og reder, se sjødyktighetsloven § 106.<sup>62</sup> Det forutsettes i denne avhandlingen at bortfrakter også er reder i relasjon til regelverket. At plikten påhviler rederen, medfører likevel ikke nødvendigvis at han skal bære utgiftene i forholdet partene imellom. Kostnadsfordelingen mellom partene beror på certepartiets bestemmelser.

## 2.3 Bimchemtime

Bimchemtime er eksempel på et standardformular hvor man tar sikte på at partene detaljert regulerer hvilke regler og hvilke sertifikater som er relevante i certepartiforholdet. Det fremgår av henholdsvis Bimchemtime kl. 22 (a) første punktum og (b) første punktum at partene i boks 28 fastsetter hvilke organers regler som er relevante. Det er sertifikatene utstedet av de opplistede organene som skal foreligge ved henholdsvis kontraktsinngåelsen, levering og under certepartiperioden. Det er disse sertifikatene som er relevante. Det vil etter mitt syn derfor som utgangspunkt ikke være behov for å utfylle eller supplere Bimchemtime med bakgrunnsretten på dette punkt.

---

<sup>57</sup> For en oversikt over ISPS, se Girvin (2005) og Soyer/Williams (2005).

<sup>58</sup> Girvin (2005) s. 308 og Soyer/Williams (2005) s. 516.

<sup>59</sup> Girvin (2005) s. 335-336 og Soyer/Williams (2005) s. 524. En forutsetning er at ISPS-havner ikke eksplisitt er unntatt fra fartsområdet.

<sup>60</sup> NOU 2005: 14 s. 37-44.

<sup>61</sup> I henhold til sjødyktighetsloven § 24 «skal» usjødyktige skip holdes tilbake i havnen.

<sup>62</sup> I utkast til ny lov om skipssikkerhet er rederiet det sentrale pliktsubjektet jf. utkastet § 2-2, se NOU 2005: 14 s. 107-108 og 193.



Dette utgangspunkt må likevel modifiseres dersom det i boks 28 benyttes så generelle og vage betegnelser at det blir uklart hvor store forpliktelser bortfrakteren har påtatt seg.

Bimchemtime 2005 inneholder ikke en tilsvarende løsning. I den nye versjonen heter det i kl. 15 at skipet skal være i besittelse av «all valid documentation required to permit the Vessel to trade within the Trading Area», og at skipet «shall comply with the requirements of regulatory bodies applicable to the Vessel». Årsaken til at Bimchemtime 2005 ikke legger opp til en detaljert regulering av hvilke regler som er relevante, kan være at det i praksis er vanskelig for partene på forhånd å forutse hvilke regler/sertifikater skipet har behov for i løpet av certepartiperioden. Videre er det heller ikke utenkelig at nye regler lanseres i løpet av certepartiperioden.

## **2.4 Shelltime 4**

### **2.4.1 Innledning**

Som nevnt innledningsvis i kapittelet er det et underforstått krav om at skipet ved levering skal være sjødyktig. Likevel inneholder som regel tids-certepartiene klausuler hvor dette fremgår eksplisitt.

I Shelltime 4 heter det i kl. 1 (b) at skipet skal være «in every way fit to carry crude petroleum and/or its products», og i kl. 1 (c) at skipet skal være «in every way fit for the service». Videre er det presisert i Shelltime 4 kl. 1 (g) at skipet «shall have on board all certificates, documents and equipment required from time to time by any applicable law to enable her to perform the charter service without delay». Denne klausulen pålegger bortfrakteren en svært vidtrekkende forpliktelse. I kl. 4 heter det nemlig at befrakteren skal kunne benytte skipet «in any part of the world [...] subject to the limits of the current British Institute Warranties». Institute Warranties angir det fartsområde som er tillatt etter engelske forsikringsvilkår. Når fartsområdet er angitt såpass vidt, er det mange regler som potensielt kan komme til anvendelse på skipet.

Videre følger det av kl. 3 (i) at bortfrakter har et «due diligence»-ansvar for å opprettholde beskrivelsen av skipet i klausulene 1 og 2 (a) også under certepartiperioden. Kl. 3 (i) er behandlet i kapittel 5.

Utgangspunktet må være at alle sertifikater innenfor klausulens ramme må foreligge. Rederen må med andre ord passe på at skipet fritt kan gå til alle havner som er tillatt etter kl. 4. Det er ikke tvilsomt at rederen påtar seg en svært omfattende forpliktelse som det kan være vanskelig å ane omfanget av på avtaletiden.

En begrensning som kan baseres på klausulens ordlyd, er at det er tale om legale krav, jf. begrepet «law». Innholdet i begrepet «law» kan diskuteres, men noen utgangspunkter synes klare: Krav som følger av lover og forskrifter omfattes, sannsynligvis også mer lokale regler fastsatt av havnemyndighetene. På den annen side omfattes ikke regler fastsatt av private organer, som for eksempel Sture- og Mongstad-terminalene i Norge.<sup>65</sup> Som det vil fremgå i det følgende har et skille mellom offentligrettslige og privatrettslige regler også støtte i bakgrunnsretten.

Bør ytterligere begrensninger innfortolkes i klausuler som den ovennevnte? Er det tilstrekkelig at bortfrakter har de sertifikater som kreves etter flaggstatens regler, eller må han også anskaffe de nødvendige sertifikatene etter havnestatens regler? I hvor stor utstrekning må bortfrakteren være forberedt på at skipet i henhold til certepartiet kan beordres til havner over hele verden? I det følgende vil jeg se på hvorledes disse problemstillingene løses i henholdsvis norsk, engelsk og amerikansk rett.

#### 2.4.2 Norsk rett

Sjøloven § 372 annet ledd sier at skipet ved levering skal være i besittelse av «påbudte sertifikater». I lovens forarbeider uttales:

«Henvisningen til «påbudte sertifikater» er ny og gjenspeiler en faktisk utvikling i skipsfartsnæringen. Selv om et skip rent faktisk kan tilfredsstille sjødyktighetskravene, vil det ofte ikke få anledning til å operere i visse områder uten at dette formelt er bekreftet ved at det foreligger forskjellige typer sertifikater. Det må påregnes at denne utvikling vil fortsette, bl a ved at det f eks kreves sertifikater som viser at skipet er behørig forsikret m v. Bestemmelsen antas å være i overensstemmelse med hva som følger av engelsk og amerikansk rettspraksis.»<sup>64</sup>

Det at loven viser til «påbudte» sertifikater, tilsier at det er regler gitt av offentlige myndigheter man har tenkt på. Dette i motsetning til regler gitt av privatrettslige nasjonale eller internasjonale organer, for eksempel nevnes arbeidstakerforeninger og private terminaler. Regler gitt av disse organene faller etter min mening således utenfor.<sup>65</sup>

Videre følger en begrensning av at skipets tilstand, påbudte sertifikater m.m. bare må oppfylle «de krav som stilles i alminnelig fraktfart i det fartsområdet befraktningsavtalen angir» jf. § 372 annet ledd i.f. De fleste tidscertepartier angir som nevnt over vide fartsområder, men det ligger en vesentlig

<sup>63</sup> Se i denne retning NSÅ 1992 s. 16-18.

<sup>64</sup> NOU 1993: 36 s. 83-84.

<sup>65</sup> Tilsvarende forståelse av § 372 legges til grunn i Aspelund (1997) s. 27.

begrensning i at det er sertifikatene i den alminnelige fraktfarten som skal foreligge.

Det fremgår av lovens forarbeider at henvisningen til «alminnelig fraktfart i det fartsområdet befraktningsavalen angir» er inntatt i § 372 annet ledd «for å gjøre det klart at spesielle fartsområder eller fartsformer normalt vil være for tidsbefrakters regning».<sup>66</sup>

En god rettesnor - dog ikke så veldig konkret - vil derfor være hvilke sertifikater tilsvarende skip i tilsvarende fart vanligvis er i besittelse av. Befrakteren har med andre ord risikoen for lokale og ekstraordinære regler. Dersom skipet er tiltenkt eller beordres til spesielle havner hvor havnemyndighetene stiller særskilte eller uvanlige krav til skipet, er man således utenfor rederens forpliktelse etter sjøloven § 372 annet ledd. Det er likevel problematisk å trekke grensen mellom vanlige regler som bortfrakter svarer for, og de lokale og ekstraordinære reglene som befrakteren svarer for. Så vidt vites er ikke problemstillingen drøftet i særlig utstrekning i norsk rettspraksis. Honka anfører at grensedragningen vil bero på «kutym och allmänna uppfatningar inom branschen beträffande den avtalade farten».<sup>67</sup>

Jeg finner likevel grunn til å nevne ND 1963.27 DH NETTA, i første instans ND 1962.48 SØHa. Netta var sluttet på et tidscerteparti for 6 måneder. Befrakterne ville bruke skipet i linje mellom europeiske land og arabiske stater, noe som fremgikk av certepartiets angivelse av fartsområdet. Israelske havner var særlig unntatt i certepartiet.

Som følge av at skipet tidligere hadde anløpt Israel, havnet skipet underveis i certepartiperioden på svarteliste i Egypt. De arabiske landene hadde gjennom flere år praktisert boikott av skip som hadde anløpt israelske havner. Svartelistingen medførte bl.a. at skipet bare fikk begrensede forsyninger, d.v.s. bare nok bunkers til å nå neste havn. Tidsbefrakteren hevet certepartiet og fikk medhold i at certepartiet var bortfalt under henvisning til læren om bristende forutsetninger. Det var en relevant forutsetning at skipet uhindret kunne anløpe arabiske havner.

Avgjørelsen sier indirekte noe om hvilke regler som er relevante. Skipet må samsvare med reglene i havnestaten(e), her de arabiske boikottreglene. Dommens resultat er i overensstemmelse med sjøloven § 372 annet ledd, idet skipet for å samsvare med de «krav som stilles i alminnelig fraktfart i det fartsområdet befraktningsavalen angir» ikke skulle utsettes for arabisk boikott.

---

<sup>66</sup> NOU 1993: 36 s. 84.

<sup>67</sup> Honka (1989) s. 629.

I juridisk teori om tilsvarende problemstillinger tas det også til orde for å innfortolke begrensninger med hensyn til hva befrakteren kan kreve av bortfrakteren hva gjelder forberedelser og forutseenhet, selv om certepartiets ordlyd i utgangspunkt skulle rekke svært vidt.

Jantzen anfører at det ikke kan være meningen at skipet skal være utstyrt slik at det tilfredsstiller fordringer med hensyn til utstyr på alle plasser og for all slags last.<sup>68</sup> Videre skriver han at skipet ved leveringen skal være skikket for tjenesten, men at «det ligger helt utenfor tidscertepartiet at rederen skal besørge og bekoste installasjoner og utstyr utover hva der er vanlig for en alminnelig lastdrager».<sup>69</sup>

Vedrørende sjødyktighetskravet i Baltime kl. 1 anfører Gram at med mindre det er klart forutsatt mellom partene, «behøver ikke skibet være utstyrt for spesialfart». Det er utenkelig å la skipet ha all slags spesialutstyr på en gang. Befrakteren må i tilfelle skaffe til veie og i tillegg betale for slikt spesialutstyr.<sup>70</sup>

Falkanger/Bull fremhever at under et tidsbefraktningforhold kan befrakteren gi ordre om en eller flere reiser blant mange mulige reiser. Det kan derfor «ikke forventes at skipet er i en slik stand at det uten videre kan utføre en hvilken som helst av disse tenkelige reisene på forsvarlig vis».<sup>71</sup>

På bakgrunn av sjøloven § 372 annet ledd og synspunktene i juridisk teori taler mye for at det innfortolkes tilsvarende begrensninger med hensyn til hva befrakteren i medhold av certepartiet kan kreve av bortfrakteren. I utgangspunktet må dette gjelde også i relasjon til for eksempel Shelltime 4 kl. 1 (g), men det kan spørres om ordlyden i klausulen utelukker en slik innskrenkende tolkning.<sup>72</sup> I Shelltime 4 kl. 1 (g) heter det nemlig at skipet skal besitte sertifikater m.m. påkrevd «by any applicable law». Spørsmålet har ikke vært behandlet i rettssystemet. Etter mitt syn vil det være rimelig å tolke klausulen innskrenkende i samsvar med bakgrunnsretten.

Videre er det et spørsmål om begrensninger i bortfrakterens omfattende forpliktelse kan bygges på andre grunnlag.

---

<sup>68</sup> Jantzen (1952) s. 344 om sjøloven 1893 § 138 som fastslo at bortfrakteren måtte sørge for at skipet oppfylte «de krav som stilles i alminnelig fraktfart».

<sup>69</sup> *ibid.* s. 345.

<sup>70</sup> Gram (1977) s. 171.

<sup>71</sup> Falkanger/Bull (2004) s. 371.

<sup>72</sup> Se NSÅ 1992 s. 17-18.

For det første kan det spørres om læren om sikker havn kan komme til anvendelse ettersom befrakteren har nominert havnen hvor hindringen oppstår som følge av skipets manglende samsvar med de der gjeldende regler.<sup>73</sup>

Som regel inneholder certepartiene klausuler som fastslår at befrakteren utelukkende kan beordre skipet til sikre havner, se til illustrasjon Bimchemtime kl. 5 og Shelltime 4 kl. 4. Hva angår innholdet i begrepet og rettsvirkningene av at forpliktelsen ikke overholdes, vil bakgrunnsretten komme supplerende inn i bildet.

Dog inneholder Shelltime 4 kl. 4 en særlig regulering av «safe port»-regelen. Befrakteren skal utvise «due diligence» ved valg av havn, og han er i henhold til klausulen bare erstatningspliktig hvis han har opptrådt uaktsomt ved valget av en usikker havn. Likevel gir Shelltime 4 kl. 4 ingen utfyllende veiledning hva gjelder innholdet i begrepet «safe place».

Sjøloven § 378 annet ledd fastlegger i hvilke situasjoner bortfrakter kan nekte å etterkomme befrakterens ordre. For det første omfattes fare for skipet, personer om bord eller lasten «som følge av krig, krigsliknende forhold, is eller annen fare». Omfatter «annen fare» faren for tidstap som følge av manglende sertifikater eller manglende samsvar med regelverket? Etter mitt syn passer en slik forståelse av begrepet «annen fare» ikke med konteksten, da de øvrige opplistede begivenhetene retter seg mot fysiske farer.

I tillegg følger det av § 378 annet ledd at bortfrakteren ikke plikter å utføre reisen dersom den kan medføre «vesentlig ulempe som tidsbortfrakteren ikke med rimelighet kunne regne med på avtaletiden». Således omfatter bestemmelsen flere forhold enn de rent fysiske farer. Som eksempel nevnes i forarbeidene at faren for boikottaksjoner omfattes, dersom boikotten medfører vesentlige ulemper.<sup>74</sup> Kan bestemmelsen strekkes så langt at også situasjonen vi har for øye omfattes? Det følger direkte av ordlyden at bortfrakteren ikke kan høres med at internasjonale konvensjoner og nasjonale regler som var gjeldende ved avtaleinngåelsen faller innenfor bestemmelsens anvendelsesområde. Han kunne ved avtaleinngåelsen med rimelighet regne med at slike krav forelå i havner innenfor fartsområdet, og har påtatt seg denne risikoen. Det er likevel vanskelig å fastslå noe med sikkerhet, da bestemmelsen - så vidt jeg vet - ikke har vært gjenstand for rettslig prøvelse i nordisk rett.

---

<sup>73</sup> For en grundig fremstilling av læren om sikker havn vises til Ramberg (1967). Se også Michelet (1997) s. 74-84.

<sup>74</sup> NOU 1993: 36 s. 86.

Ofte oppstår konflikten først etter at bortfrakteren har fulgt befrakterens ordre, og spørsmålet blir da hvem av partene som skal bære ekstrakostnadene. Det følger av § 385 annet ledd at utgangspunktet er et skyldansvar.<sup>75</sup> For å styrke bortfrakterens rettslige posisjon, er det befrakteren som har bevisbyrden for at han har opptrådt tilstrekkelig aktsomt.<sup>76</sup> Paragraf 385 annet ledd er ikke direkte anvendelig i vår situasjon, da bestemmelsen sikter til fysiske skader på skipet. Likevel bør prinsippet bak regelen komme analogisk til anvendelse hvor det blir spørsmål om å statuere et erstatningsansvar for befrakterens nominering av en «politisk usikker» havn. Gode grunner taler for at også regelen om omvendt bevisbyrde gis tilsvarende anvendelse, selv om dette er et mer åpent spørsmål.

For det andre, dersom befrakter visste eller burde ha visst at skipet ikke samsvarer med reglene i en bestemt havn, kan en begrensning bygge på det alminnelige prinsippet om lojalitet i kontraktsforhold?<sup>77</sup> Etter mitt syn skal det meget til for å konstatere at befrakteren har opptrådt illojalt når han beordrer skipet til en havn innenfor det tillatte fartsområdet.

### 2.4.3 Engelsk rett

Det finnes flere engelske avgjørelser som sier noe om hvilke sertifikater som må foreligge ved levering av skipet, og da også implisitt hvilke regler som er relevante. Det meste av praksisen knytter seg til kravet om at skipet ved levering skal være sjødyktig, «in every way fitted for the service».

I engelsk rett spør man gjerne om en vanlig forsiktig reder, «a prudent owner», som har kunnskap om forholdet, ville ha utbedret forholdet før han sendte skipet til sjøs. Er svaret ja, var skipet ikke sjødyktig ved reisen begynnelsen.<sup>78</sup> Ved vurderingen av skipets sjødyktighet, tas det utgangspunkt i «the standards and practices of the industry at the relevant time, at least so long as those standards and practices are reasonable.»<sup>79</sup>

---

<sup>75</sup> Sjøloven 1893 inneholdt ingen regulering av ansvarsgrunnlaget, men tendensen i den juridiske teorien var at bare den uaktsomme befrakter ble erstatningsansvarlig jf. Ramberg (1967) s. 632. Se i samme retning ND 1969.236 Gulating s. 247 og ND 1988.308 NV UGLEN. I den sistnevnte sak medførte likevel et særlig garantitilsagn i kontrakten at befrakter ble pålagt et objektivt ansvar for den skade skipet ble påført mens det utførte løfteoppdrag ved et verksted.

<sup>76</sup> NOU 1993: 36 s. 90.

<sup>77</sup> I Rt. 2005 s. 268 uttalte førstvoterende i avsnitt 55: «I senere avgjørelser har dessuten hensynet til partenes gjensidige lojalitet i kontraktsforhold blitt tillagt økende vekt [...]» Se også Hov (2002) s. 41-45 og Hagstrøm (2003) s. 73. Prinsippet er lite konkret i sin utforming, og brukes gjerne som støtteargument i rettspraksis.

<sup>78</sup> *McFadden v. Blue Star Line* [1905] 1 K.B. 697 s. 706, *F.C. Bradley & Sons v. Federal Steam Navigation Co. Ltd.* (1926) L.L. Rep. 446 CA s. 454 og *The Liepaya* [1999] 1 Lloyd's Rep. 649 QB s. 668-669. Se også *Boyd/Burrows/Foxton* (1996) s. 97 og *Wilford/Coghlin/Kimball* (2003) pkt. 3.71.

<sup>79</sup> *The Eurasian Dream* [2002] 1 Lloyd's Rep. 719 QB s. 736.

I saken Levy v. Costerton het det i reisecertepartiet at skipet skulle være «tight, staunch and strong [...] and furnished with everything needful and necessary for such a ship, and for the voyage».<sup>80</sup> Skipet skulle seile fra England til Sardinia. Ved ankomst Sardinia ble skipet satt i karantene, ettersom skipet manglet et bestemt helsesertifikat. Et slikt helsesertifikat var nødvendig i henhold til regelverket på Sardinia, dog ikke etter engelsk rett. Retten la vekt på at det var velkjent for de som drev med skipsfart i Middelhavsområdet at myndighetene på Sardinia krevde et slikt sertifikat. I dommen gis det uttrykk for at forpliktelsen omfatter de sertifikater som en bortfrakter eller en kaptein vanligvis utstyret skipet med. Retten konkluderte derfor at certepartiet var misligholdt fra bortfrakterens side.

En annen interessant sak er The Madeleine.<sup>81</sup> Ettersom skipet manglet oppdaterte rottesertifikater, hvilket var påkrevd etter indisk lov, kunne ikke skipet seile fra India. Retten kom til at skipet ikke var sjødyktig ved levering i Calcutta. Befrakteren fikk derfor medhold i at skipet kunne avvises, med etterfølgende kansellering. I ettertid har man vurdert dommen dit hen at den vesentlige grunnen til usjødyktigheten var at skipet rent faktisk måtte desinfiseres. Det vil si at skipet var usjødyktig siden skipet ikke samsvarte med indisk lov, ikke på grunn av det manglende formelle sertifikatet.<sup>82</sup> Like fullt illustrerer avgjørelsen etter min mening at formelle sertifikater omfattes av sjødyktighetsforpliktelsen, noe som har kommet klarere til uttrykk i senere rettspraksis.

En svært interessant avgjørelse i så henseende er The Derby.<sup>83</sup> The Derby var sluttet på et certeparti av typen New York Produce Exchange (forkortet som NYPE 46 eller Produce 1946). I Leixoes, Portugal ble lossingen stanset av Det Internasjonale Transportarbeider-forbundet (ITF) ettersom skipet manglet ITF-sertifikater.<sup>84</sup> Som følge av boikotten ble skipets lossing forsinket i 21 dager.

Det sentrale spørsmål i ettertid var om skipet ved levering hadde vært «in every way fitted for the service» jf. certepartiet linje 22.

---

<sup>80</sup> (1816) 4 Camp. 389.

<sup>81</sup> [1967] 2 Lloyd's Rep. 224 QB.

<sup>82</sup> Se bl.a. uttalelse i The Derby [1984] 1 Lloyd's Rep. 635 QB s. 641.

<sup>83</sup> [1984] 1 Lloyd's Rep. 635 QB og [1985] 2 Lloyd's Rep. 325 CA.

<sup>84</sup> ITF representerer transportarbeidere over hele verden og arbeider for å fremme deres interesser gjennom bl.a. globale kampanjer. En av ITFs målsetninger er å utjevne arbeidernes lønnsvilkår med utgangspunkt i en vestlig standard. Således er skip som seiler under bekvemmelighetsflagg særlig utsatt for ITFs inspeksjoner og aksjoner. Se også Falkanger/Bull (2004) s. 32.

I Queen's Bench besvarte dommeren spørsmålet bekreftende. Innledningsvis uttrykte dommeren at dersom skipet er sluttet på et langvarig tidscerteparti, hvor fartsområdet er vidt angitt, går det en grense for hva en bortfrakter kan forberede seg på.<sup>85</sup>

Deretter tok dommeren utgangspunkt i at forpliktelsen etter certepartiets linje 22 bare knytter seg til skipets sjødyktighet. Ettersom ITF-sertifikatet ikke knyttet seg til skipets sjødyktighet, men til mannskapets lønnsforhold, konkluderte dommeren at sertifikatet falt utenfor bortfrakters forpliktelser etter certepartiet.

Court of Appeal kom til samme resultat. Retten tok likevel som utgangspunkt at sjødyktighetskravet går utover den rent fysiske tilstanden til skipet:

«[T]he vessel must carry certain kinds of documents which bear upon her seaworthiness or fitness to perform the service for which the charter provides. Navigational charts which are necessary for the voyages upon which the vessel may be ordered from time to time are an obvious illustration. For present purposes, however, we are concerned with certificates bearing upon the seaworthiness of the vessel. The nature of such certificates may vary according to the requirements of the law of the vessel's flag or the laws or regulations in force in the countries to which the vessel may be ordered, or which may lawfully be required by the authorities exercising administrative or other functions in the vessel's ports of call pursuant to the laws there in force.»<sup>86</sup>

Sertifikater som er knyttet opp mot skipets fysiske tilstand og sikkerhet vil typisk være omfattet av klausulen. Dette omfatter bl.a. sertifikater som viser at mannskapet er tilstrekkelig kompetent. Vedrørende ITF-sertifikatet konkluderte Kerr LJ:

«But I do not see any basis for holding that such certificates can properly be held to include documents other than those which may be required by the law of the vessel's flag or by the laws, regulations or lawful administrative practices of governmental or local authorities at the vessel's ports of call. An I.T.F. blue card does not fall within this category, and I can therefore see no reason for including it within the scope of the words in line 22, even in their extended sense as indicated above.»<sup>87</sup>

Et viktig poeng som kan utledes av denne uttalelsen, er at rederen plikter å utstyre skipet med sertifikater påbudt ved lov, men ikke sertifikater som private organer krever skal foreligge. Videre angikk ikke sertifikatet skipets fysiske tilstand. I tillegg ble det bemerket at det ikke var vanlig for bortfraktere å

---

<sup>85</sup> Dommen s. 641-642. Se også kapittel 3.3 i forbindelse med avvisning av skipet.

<sup>86</sup> Dommen s. 331.

<sup>87</sup> l.c.



anskaffe slike ITF-sertifikater. Denne uttalelsen har sitt opphav i saken Levy v. Costerton.

Det er i dag ikke uvanlig at certepartiene inneholder klausuler hvor bortfrakteren garanterer at skipet oppfyller ITFs krav.<sup>88</sup>

På den annen side finnes det også eksempler fra engelsk rett på at lokale regler er befrakters risiko.

Interessant er The Pencarrow.<sup>89</sup> Skipet var tidsbefraktet for en «Baltic round». Skipet ble bl.a. beordret til Stockholm. Det fulgte av svensk lov at skipet måtte være utstyrt med et «Swedish Measurement Certificate» for å anløpe svensk havn. Befrakteren måtte anskaffe dette sertifikatet, og krevde de ekstra utgiftene dekket av rederen under henvisning til at skipet ved levering ikke hadde vært sjødyktig som følge av det manglende sertifikatet. Dette var retten uenig i. Under henvisning til Levy v. Costerton uttalte dommeren på side 193:

«There is nothing in the present case to indicate that this certificate of Swedish measurement was a document "which owners or captains usually procure, " or such as are usually issued to and carried by ships sailing from this country for a Baltic round [...]».

I samme retning kan det også vises til en voldgiftsavgjørelse fra London i 1986.<sup>90</sup> Skipet ble forhindret fra å bruke sine egne vinsjer i en finsk havn. Dette som følge av at finske havnemyndigheters regelverk krevde fremleggelse av visse typer dokumentasjon som skipet ikke var i besittelse av. Befrakteren måtte derfor leie inn kraner, og han krevde utgiftene dekket av rederen. Skipets utstyr var i god stand, og det tilfredsstilte kravene gitt av klassen og andre relevante regelverk. Selv om havnemyndighetenes krav var fastsatt i lovs form, konkluderte retten at rederen ikke var ansvarlig for utgiftene. Reglene var med andre ord ikke «relevante».

Retten la vekt på at de finske havnemyndighetenes krav ikke var allment kjent. Det hadde derfor ikke vært mulig for rederen å forberede seg på kravene. Videre, dersom befrakteren hadde ønsket å stille så vidt strenge krav til skipets vinsjer, burde det vært inntatt i certepartiet.

Disse to avgjørelsene illustrerer at befrakteren har risikoen for lokale og ekstraordinære regler. Det går en grense for rederens etter ordlyden svært

---

<sup>88</sup> NSÅ 1992 s. 16, Michelet (1997) s. 50-51 og Falkanger/Bull (2004) s. 32.

<sup>89</sup> (1933) 45 Ll.L. Rep. 190 KB.

<sup>90</sup> Avgjørelsen er så vidt meg bekjent ikke publisert, men den er referert til i NSÅ 1992 s. 17.

vidtrekkende forpliktelse. Samtidig videreføres synspunktet fra *Levy v. Costerton*. Verken de svenske eller de finske kravene var allment kjent og det var derfor ikke vanlig at rederen utstyrte skipet med den type dokumentasjon som de lokale reglene krevde.

På bakgrunn av den praksis som foreligger, kan det legges til grunn at sjødyktighetsbegrepet i engelsk rett omfatter at skipet har om bord relevant dokumentasjon. Videre er utgangspunktet at bortfrakter er ansvarlig for at skipet samsvarer med reglene gitt av myndighetene på internasjonalt, statlig eller lokalt nivå i henholdsvis flaggstat og havnestat, og at skipet er utstyrt med de respektive sertifikatene.<sup>91</sup>

Dette forholdsvis vidtrekkende utgangspunktet bør likevel begrenses med henblikk på hvilke sertifikater redere vanligvis anskaffer for den aktuelle fart.<sup>92</sup> Som i norsk rett bør befrakteren bære risikoen for lokale og ekstraordinære regler. Det må trekkes en grense for hva bortfrakteren kan antesipere og forberede seg på. Gode grunner taler for at tilsvarende synspunkter legges til grunn ved tolkningen av Shelltime 4 kl. 1 (g). Forpliktelsen er like vidtrekkende selv om den spesifikt retter seg mot skipets sertifikater.<sup>93</sup>

På den annen side taler som nevnt over ordlyden i Shelltime 4 kl. 1 (g) mot en slik modifisering, ved at forpliktelsen retter seg mot krav «by any applicable law». Tradisjonelt legger man i engelsk rett større vekt på ordlyden enn i norsk rett. Av den grunn er det ikke utenkelig at en engelsk dommer vil mene at bortfrakter har påtatt seg å utstyre skipet også med uvanlige og ukjente sertifikater.

Også i engelsk rett kan det være spørsmål om «safe port»-regelen får anvendelse dersom skipet møter restriksjoner i den nominerte havn.<sup>94</sup>

Som regel fremgår det av tidscertepartiet at befrakteren bare kan beordre skipet til havner som er sikre. Som nevnt over er dette tilfellet hva gjelder både Bimchemtime og Shelltime 4. Bortfrakteren plikter ikke å etterkomme ordren dersom havnen er usikker.<sup>95</sup>

---

<sup>91</sup> Se *Boyd/Burrows/Foxton* s. 99. Slik også *Soyer/Williams* (2005) s. 523

<sup>92</sup> Jf. *Levy v. Costerton* (1816) 4. Camp 389, *The Pencarrow* (1933) 45 Ll.L. Rep. 190 KB s. 193, *The Derby* [1984] 1 Lloyd's Rep. 635 QB s. 641-642.

<sup>93</sup> Se i samme retning *Wilford/Coghlin/Kimball* (2003) pkt. 38.7.

<sup>94</sup> For en framstilling av «safe port»-regelens anvendelse i engelsk rett, se *Wilford/Coghlin/Kimball* (2003) pkt. 10.1-10.96. Se også NSM s. 5805-5814.

<sup>95</sup> Uavhengig av certepartiets formuleringer har kapteinen en plikt til å avvise ordrer som kan påvirke skipets sikkerhet jf. *Hill Harmony* [2001] 1 Lloyd's Rep. 147 HL s. 160.

Selv om certepartiet ikke inneholder en «safe port»-klausul, foreligger det avgjørelser som legger til grunn at en sikker havn-forpliktelse kan være «implied» i certepartiet.<sup>96</sup> En forutsetning er at en slik underforstått forpliktelse er «necessary for the business efficacy of the charter» jf. *The A.P.J. Priti* hvor dette kravet ikke var oppfylt.<sup>97</sup> Sistnevnte avgjørelse gjaldt et reisecerteparti, og resultatet vil etter mitt syn normalt bli det motsatte i tidsbefraktningsforhold hvor befrakterens valgfrihet med henblikk på potensielle havner normalt er stor. Uttalelser i dommen støtter dette synspunktet.<sup>98</sup>

Begrepet «safe port» er formulert på følgende vis av Sellers LJ i *The Eastern City*:

«If it were said that a port will not be safe unless, in the relevant period of time, the particular ship can reach it, use it and return from it without, in the absence of some abnormal occurrence, being exposed to danger which cannot be avoided by good navigation and seamanship, it would probably meet all circumstances as a broad statement of the law.»<sup>99</sup>

Får regelen om sikker havn anvendelse hvor «faren» er at skipet kan møte restriksjoner som følge av manglende sertifikater og manglende samsvar med regelverket?

I de rettsavgjørelsene hvor en havn har blitt ansett for å være usikker, er det som oftest fordi skipets fysiske sikkerhet er i fare. Likevel er det antatt at også såkalt politisk usikkerhet, faren for å bli konfiskert og lignende, omfattes.

Til illustrasjon nevnes *Ogden v. Graham*, som gjaldt et reisecerteparti.<sup>100</sup> Retten fant at den nominerte havnen var usikker som følge av faren for konfiskering av lokale myndigheter. Havnen var «politically unsafe», men det var ingen fare for skipets fysiske tilstand. Befrakteren måtte erstatte rederens tap som følge av tiden som gikk tapt i påvente av at havnen ble åpnet. I *The Evia* (No. 2) avviste retten befrakterens anførsel om at begrepet «safe port» bare sikter til fysisk sikkerhet, forpliktelsen omfatter også «political unsafety».<sup>101</sup> Tilsvarende forståelse av begrepet «safe port» i *Shelltime 3 kl. 3* legges til grunn i *The Chemical Venture*.<sup>102</sup>

---

<sup>96</sup> *The Evaggelos Th.* [1971] 2 Lloyd's Rep. 200 QB og *The Evia* (No. 2) [1982] 2 Lloyd's Rep. 307 HL.

<sup>97</sup> [1987] 2 Lloyd's Rep. 37 CA.

<sup>98</sup> Se især uttalelsene til Bingham LJ i dommen på s. 40-41.

<sup>99</sup> [1958] 2 Lloyd's Rep. 127 CA s. 131. Denne definisjonen har fått tilslutning i teorien, se *Cooke et al.* (2001) pkt. 5.60, *Wilford/Coghlin/Kimball* (2003) pkt. 10.3, *Girvin* (2005) s. 349 og *Soyer/Williams* (2005) s. 530.

<sup>100</sup> (1861) 1 B & S 773.

<sup>101</sup> [1982] 2 Lloyd's Rep. 307 HL s. 320.

<sup>102</sup> [1993] 1 Lloyd's Rep. 508 QB.

Det at skipet risikerer forsinkelser på grunn av manglende sertifikater eller manglende samsvar med regelverket, ligger etter min mening utenfor en naturlig forståelse av begrepet «safe port» i certepartiene. I tillegg er den situasjonen vi har for øye meget annerledes enn de avgjørelsene hvor domstolene har slått fast at havnen var politisk usikker. Skipet risikerer ikke konfiskering som følge av at skipet mangler sertifikater eller ikke samsvarer med det gjeldende regelverket, slik som tilfellet var i saken *Ogden v. Graham*. Det skipet risikerer, er å møte restriksjoner fra havnemyndighetene som vil føre til tidstap.

Jeg mener det derfor vil medføre en ytterligere utvidelse av «safe port»-regelens anvendelsesområde dersom den skulle få anvendelse i slike tilfeller, noe man etter min oppfatning bør være forsiktig med.<sup>103</sup> Men domstolene har så vidt jeg vet ikke tatt endelig stilling til dette spørsmålet, og konklusjonen er derfor usikker.

I engelsk rett opererer man med et garantiansvar for skade på skipet som følge av at befrakteren beordrer skipet til en usikker havn, med mindre noe annet følger av certepartiet.

Det fremgår av *The Evia* (No. 2) at befrakters forpliktelse innebærer «that when the order is given that port or place is prospectively safe for the ship to get to, stay at, so far as necessary, and in due course leave.»<sup>104</sup> Det fremgår av dommen at befrakteren ikke garanterer at havnen forblir sikker, men den må fremstå som sikker på nomineringstidspunktet.

Dog blir befrakteren bare erstatningsansvarlig dersom kapteinen har opptrådt aktsomt og fornuftig. Det vil si at han verken kjente eller burde kjent til «faren». Kapteinens beslutning om å etterkomme ordren kan nemlig i visse situasjoner måtte bli å anse som en ny mellomkommende handling.<sup>105</sup>

I *Shelltime 4* reduseres omfanget av befrakters ansvar ved at sikker havn-forpliktelsen i kl. 4 er av typen «due diligence». Aktsomhetsplikts omfang, i relasjon til *Shelltime 3* kl. 3, er vurdert i *The Saga Cob*<sup>106</sup> og *The Chemical Venture*.<sup>107</sup> Videre følger det av *The Acina* at aktsomhetsplikten gjelder like fullt i de tilfeller hvor befrakter har delegert ansvaret for valget av havn og ankerplass.<sup>108</sup>

---

<sup>103</sup> Se i samme retning hva gjelder ulempene ved svartelisting, Falkanger (1969) s. 341-342, og ISPS-havner, Soyer/Williams (2005) s. 529.

<sup>104</sup> [1982] 2 Lloyd's Rep. 307 HL s. 315. Det spesielle i saken om *The Evia* (No. 2), var at havnen var sikker på nominasjonstidspunktet, men ble usikker under oppholdet der. Skipet ble beordret til Basrah i Irak. Under oppholdet i havnen, i september 1980, brøt krigen mellom Iran og Irak ut. Krigsutbruddet medførte at skipet var uten mulighet til å forlate havnen. Avgjørelsen er også omtalt nedenfor i relasjon til befrakters anførsel om at certepartiet var frustrert, se kapittel 5.3.2.3.

<sup>105</sup> *The Sussex Oak* (1949-50) 83 Ll.L. Rep. 297 KB og *The Houston City* [1956] 1 Lloyd's Rep. 1 PC.

<sup>106</sup> [1991] 2 Lloyd's Rep. 398 QB og [1992] 2 Lloyd's Rep. 545 CA.

<sup>107</sup> [1993] 1 Lloyd's Rep. 508 QB.

<sup>108</sup> [1998] 1 Lloyd's Rep. 306 QB.

#### 2.4.4 Amerikansk rett

Forutsatt at partene ikke har regulert i detalj hvilke sertifikater skipet skal besitte, blir spørsmålet også her hvilke regler og sertifikater som på bakgrunn av en vidtrekkende klausul eller på bakgrunn av kravet til sjødyktighet er relevante.

Også i amerikansk rett finnes det dommer som legger til grunn at sjødyktighetsbegrepet omfatter sertifikater som i medhold av flagg- eller havnestatens offentlige regler må foreligge.

Illustrerende er *The Amerocean*.<sup>109</sup> Skipet *Amerocean* ble beordret til Canada, og under inspeksjon i lossehavnen viste det seg at skipets laste- og losseutstyr ikke hadde de nødvendige sertifikater i henhold til kanadisk lovgivning. Skipet fikk derfor pålegg om å utføre de nødvendige utbedringsarbeidene. Voldgiftsrettens flertall, to dommere, fastslo at siden Canada var innenfor certepartiets fartsområde, medførte de manglende kanadiske bomsertifikatene at skipet ikke var «fit for service». Følgelig var befrakteren berettiget til å nekte å betale leie, i tillegg til at bortfrakteren måtte dekke kostnadene.

Den dissenterende dommeren vektla at befrakteren hadde akseptert skipet, og at tapet skyldtes at skipet var beordret til en bestemt havn. Derfor burde tapet dekkes av befrakteren.

En dom hvis resultat samsvarer med mindretallets votum, er *Stolt Lion*-saken.<sup>110</sup> Reglene tvisten gjaldt, hadde bare anvendelse i et bestemt land, Nederland, men samtidig også bare for en bestemt type last. Reglene var derfor befrakters risiko.

Det finnes sågar eksempler på at regler og sertifikater fastsatt av privatrettslige organisasjoner anses relevante i relasjon til certepartiet.

For det første nevnes saken om skipet *Kalimba*.<sup>111</sup> Skipet skulle i henhold til certepartiet frakte «lawful cargo». Skipet måtte da være forberedt på å frakte bomull, og retten la til grunn at rederen var ansvarlig for at skipet var utstyrt med de brannslukningsredskaper som i henhold til de lokale lasteassurandørenes regler var påkrevd. Dette for at skipet skulle være «fit for service», selv om skipet ikke i seg selv var usjødyktig. Det interessante er at

---

<sup>109</sup> 1952 AMC 1559 (ArbNY 1952).

<sup>110</sup> SMA 1188 (ArbNY 1977). Dommen er også behandlet i kapittel 5.2.3.5.

<sup>111</sup> 1928 AMC 1905 (ArbNY 1928).

regler og krav fastsatt av helt private organer får betydning for om bortfrakterens ytelse er kontraktsmessig.<sup>112</sup>

En annen avgjørelse som går langt i å tillegge private organers regler relevans, er *The Endeavor*.<sup>113</sup> Skipet var sluttet på et NYPE 46-certeparti. Rettens flertall kom til at regler gitt av en australsk arbeidsforening, *Waterside Workers Federation of Australia (WWF)*, var relevante. I henhold til certepartiet kunne befrakteren beordre skipet til Australia, og denne retten ville blitt forhindret dersom rederen ikke utførte de nødvendige utstyrsendringene på skipet. Av interesse for den foreliggende problemstilling er følgende uttalelse fra rettens flertall:

«Although the WWF ladder requirement is not a regulation of a branch of the government or other official authority, it nevertheless is a widely publicized requirement of a powerful labor union intimately involved in the loading and discharging of vessels in Australian ports.»

Etter amerikansk rett rekker rederens generelle forpliktelse hva gjelder regler og sertifikater således tilsynelatende svært langt.

Kan rederens forpliktelse begrenses gjennom befrakterens sikker havn forpliktelse? Også i amerikansk rett er det antatt at befrakteren er ansvarlig for at han beordrer skipet til en sikker havn.<sup>114</sup> Får regelen om sikker havn anvendelse hvor «faren» er at skipet kan møte restriksjoner som følge av manglende sertifikater og manglende samsvar med regelverket?

En interessant avgjørelse i så henseende, er avgjørelsen om skipet *The National Peace*.<sup>115</sup> Skipet ble beordret til Ras Tanura i Saudi Arabia, hvor det ble nektet å laste olje som følge av en arabisk boikott av skip som hadde anløpt israelske havner. Bortfrakteren anførte at havnen var usikker, og at befrakteren derfor var ansvarlig for tapet som oppsto.

Retten la til grunn at en havn kan være usikker av politiske årsaker, men at faren da må være «something like seizure or "certain risk of confiscation"».<sup>116</sup>

Deretter fastslo retten:

«In the circumstances here "safe port" should not be given the meaning "without risk of loading interference from the Arab boycott"».<sup>117</sup>

---

<sup>112</sup> Dommen er sterkt kritisert i Jantzen (1952) s. 344-345 for å gå for langt i pålegge rederen forpliktelser.

<sup>113</sup> 1978 AMC 1742 (ArbNY 1977). Dommen er også behandlet i kapittel 5.2.3.5.

<sup>114</sup> For en framstilling av «safe port»-regelens anvendelse i amerikansk rett, se Wilford/Coghlin/Kimball (2003) pkt. 10.109-10.173.

<sup>115</sup> 1965 AMC 2649 og 1967 AMC 850.

<sup>116</sup> Dommen s. 2671. Dette med henvisning til bl.a. den over nevnte saken *Ogden v. Graham*.

<sup>117</sup> l.c.

I *The National Peace* var det flere grunner til ikke å anvende «safe port»-regelen. Befrakteren kjente ikke til at skipet tidligere hadde anløpt israelsk havn. Begrepet «safe», slik det ble brukt ellers i certepartiet, tilsa at begrepet tok sikte på fysisk sikkerhet. I tillegg aksepterte bortfrakteren og kapteinen nomineringen av Ras Tanura, og begge hadde kjennskap til alle relevante fakta.

Selv om dommens resultat ble begrunnet i flere forhold, gir den etter mitt syn veiledning om hva som ligger i begrepet «safe port» og derfor regelens anvendelsesområde. Når det gjelder tidstap som følge av boikott, er det nærliggende å legge til grunn at man er utenfor «safe port» regelen. Dette bør gjelde enn mer når tidstapet forårsakes av manglende samsvar med regelverket, selv om jeg ikke kjenner til noen saker hvor dette fremkommer eksplisitt.

Det fremstår etter dette som lite sannsynlig at rederen i amerikansk rett kan nå frem med anførsler som bygger på sikker havn-prinsippet.

Det antas at ansvarsgrunnlaget er objektivt og at ansvaret for øvrig i samsvar med engelsk rett.<sup>118</sup>

Til illustrasjon nevnes saken om skipet *Clearwater Park* som var sluttet på et certeparti for to konsekutive reiser.<sup>119</sup> Ved begge anløpene til destinasjonshavnen Hingham Bay i Boston, ble skipet påført skader på skroget som følge av grunnstøting. Certepartiet inneholdt både en «safe port»- og en «safe berth»-klausul. Retten kom til at befrakteren var ansvarlig for skadene skipet ble påført:

«The charterer wishes to control the manner and place of discharging its cargo. [...] Hence the charterer bargains for the privilege of selecting the precise place for discharge and the ship surrenders<sup>120</sup> that privilege in return for the charterer's acceptance of the risk of its choice.»

Det medførte en del usikkerhet da retten i saken *Orduna S.A. v. Zen-Noh Grain Corp.* avviste dette generelle utgangspunktet, og la til grunn at befrakteren hadde et aktsomhetsansvar.<sup>121</sup> Dommen er sterkt kritisert i den juridiske teori, og vil antageligvis ikke skape presedens.<sup>122</sup>

Det må gjøres unntak fra garantiansvaret hvor annet følger av kontrakten, kapteinens uaktsomhet eller bortfrakterens aksept av nomineringshavnen.

---

<sup>118</sup> Wilford/Coghlin/Kimball (2003) pkt. 10.112.

<sup>119</sup> *Park SS. Co. v. Cities Service Oil Co.*, 1951 AMC 851.

<sup>120</sup> Dommen s. 854.

<sup>121</sup> 1991 AMC 346.

<sup>122</sup> *Cooke et al.* (2001) pkt. 5.126-5.128 og Wilford/Coghlin/Kimball (2003) pkt. 10.118-10.120.

## 2.5 Sammenfatning

En rekke regler kan komme til anvendelse på skipet og dets mannskap, og disse reglene vil igjen ofte oppstille krav om sertifikater som viser at skipet er i samsvar med de gjeldende regler. Det er ikke alltid åpenbart hvilke regler og sertifikater som i henhold til certepartiet er relevante.

Etter min oppfatning er Bimchemtime et eksempel på et certeparti som løser problemet på en ryddig måte. Dog forutsetter certepartiet at partene på forhånd kan estimere hvilke land skipet vil ankomme, og at partene presist angir hvilke organer og myndigheter som er relevante. Dette kan vise seg å være vanskelig i praksis, især hvor det er tale om langvarige tidscertepartier.

For øvrige certepartier, herunder Shelltime 4, som angir bortfrakters forpliktelse mer vagt og i svært omfattende termer, bør begrensninger innfortolkes i tråd med bakgrunnsretten. Det går en grense for hva bortfrakter kan forberede seg på, og utgangspunktet bør være at han er ansvarlig for å skaffe til veie de sertifikater som er vanlige for denne typen reise. Selv om denne retningslinjen kan kritiseres for å være noe vag i sin utforming, er det likevel en viktig begrensning i bortfrakters ellers vidtrekkende forpliktelse i henhold til klausulens ordlyd.

Regelen om at befrakteren kun skal nominere sikre havner kan begrense bortfrakters ansvarsområde. Især sjøloven § 378 annet ledd går etter sin ordlyd langt i å begrense befrakters beordringsadgang. I angloamerikansk rett er prinsippet av mindre betydning når det gjelder mulige restriksjoner i den nominerte havn som følge av manglende sertifikater eller manglende samsvar med regelverket.



### **3 RETTSLIGE VIRKNINGER AV URIKTIGE OPPLYSNINGER I CERTEPARTIET VEDRØRENDE SKIPETS SERTIFIKATER**

#### **3.1 Innledning**

Et tidscerteparti innleder som regel med detaljerte opplysninger om skipet og dets egenskaper. Beskrivelsen av skipet er som regel atskillig mer detaljert i tidsbefraktning enn i reisebefraktning.<sup>123</sup> I flere tidscertepartier henvises det til tekniske beskrivelser av skipets tilstand og egenskaper, såkalte «technical forms».<sup>124</sup>

Befrakterens fortjenestemulighet beror på hans utnyttelse av skipets transportkapasitet.<sup>125</sup> Etersom befrakteren skal utnytte skipet kommersielt over lengre tid, er det av avgjørende betydning å kjenne til skipets tilstand og egenskaper. Selv en liten feil i beskrivelsen kan medføre store tap for ham. Som nevnt i kapittel 1.2.2 er det i utgangspunktet befrakteren som bærer forsinkelsesrisikoen i et tidsbefraktningsforhold, og videre er det han som bærer de «variable» utgiftene.

I det foregående kapittel var temaet hvilke regler og sertifikater som er relevante i et tidsbefraktningsforhold. I dette kapitlet er temaet bortfrakters beskrivelse av skipets sertifikater. Sertifikatene kan knytte seg både til klassens og myndighetenes regler. Beskrivelsen av skipets sertifikater i Bimechemtime og Shelltime 4 behandles i kapittel 3.2.

Hvilke rettsvirkninger får det dersom skipet på leveringstidspunktet mangler sertifikater som i henhold til certepartiet skal foreligge? *Tidspunktet* for når det oppdages at beskrivelsen av skipet er uriktig, er av stor betydning. Dersom det før eller ved levering oppdages at skipet ikke svarer til certepartiets opplysninger, kan befrakteren ha rett til å avvise skipet med etterfølgende kansellering. Denne problemstillingen behandles i kapittel 3.3. Oppdages mangelen etter levering, vil terskelen for å heve certepartiet være høyere.

---

<sup>123</sup> Falkanger/Bull (2004) s. 367.

<sup>124</sup> Både Bimechemtime og Shelltime 4 illustrerer dette. Spesielt detaljert er beskrivelsen av skipet i ShellLNGTime 1 med tilhørende vedlegg.

<sup>125</sup> Jantzen (1952) s. 339 og Falkanger/Bull (2004) s. 367.

Samtidig vil befrakteren ha andre beføyelser til rådighet. Situasjonen hvor mangelen oppdages etter levering behandles i kapittel 3.4.

### **3.2 Beskrivelsen av skipets sertifikater i Bimchemtime og Shelltime 4**

Bimchemtime kl. 22 (a) første punktum lyder:

«The Owners warrant that at the date of this Charter Party the Vessel is in possession of appropriate Certificates or Letters of Compliance issued by the various regulatory bodies named in Box 28, certifying the Vessel's compliance with the relevant requirements of such bodies.»

Bortfrakter innestår for at skipet ved avtaleinngåelsen er i besittelse av de sertifikater og godkjenninger som i henhold til certepartiets boks 28 er relevante. Klausul 22 (a) første punktum sier ikke at sertifikatene vil foreligge ved levering eller gjennom certepartiperioden. Videre viser første punktum utelukkende til de formelle sertifikatene. Vanligvis vil et sertifikat også innebære at skipet materielt sett er i samsvar med reglene, men ikke alltid.

Videre følger det av kl. 4 (a) (ii) at bortfrakter skal levere skipet «tight, staunch and in every fit for the service». Det vil si at skipet ved levering skal være sjødyktig. Det er verdt å merke seg at plikten etter kl. 4 er en «due diligence»-forpliktelse, i motsetning til kl. 22 (a) som er av en absolutt karakter. Dette vil få betydning for befrakterens misligholdsbeføyelser.<sup>126</sup>

I Shelltime 4 fremgår det av den vidtrekkende kl. 1 (g) at skipet ved levering «shall have on board all certificates, documents and equipment required from time to time by any applicable law to enable her to perform the charter service without delay».

En vesentlig endring er gjort i Shelltime 4 2003. Her heter det i innledningen til klausulene 1 og 2 (a) at skipet skal inneha de der nevnte karakteristikker «[a]t the date of delivery of the Vessel under this charter and throughout the charter period». Dette innebærer en vesentlig utvidelse av bortfrakters forpliktelser, noe jeg vil komme tilbake til senere i avhandlingen.

---

<sup>126</sup> Se kapittel 3.4.

### 3.3 Avvisning av skipet med etterfølgende kansellering

#### 3.3.1 Certepartiens regulering

Det følger av Bimchemtime kl. 3 (a) at dersom skipet ikke er levert innen kanselleringsfristen spesifisert i boks 18, kan befrakteren heve avtalen. Klausulene 4 og 22 (a) beskriver hvilken tilstand og hvilke sertifikater skipet skal ha ved levering.

Hva gjelder manglende sertifikater, fremgår det forutsetningsvis av kl. 22 (a) andre punktum at dette utgjør en avvisningsgrunn. Direkte sier andre punktum at bortfrakter ikke har misligholdt kontrakten dersom sertifikatene ikke er fornyet på bakgrunn av skipets «trading pattern prior to delivery», men at den tid som går tapt skal regnes som off hire. Av dette kan man utlede at når skipet allerede på avtaletiden manglet de relevante sertifikatene, og disse fortsatt mangler ved levering, har befrakteren en avvisningsrett.

I Shelltime 4 følger avvisningsretten med etterfølgende kansellering av kl. 5. Det kan ikke være tvilsomt at når det i kl. 5 kreves at skipet skal være «ready» innen kanselleringsdagen, er det egenskapene angitt i klausulen 1 og 2 (a) som er avgjørende.<sup>127</sup> Med andre ord, skipet skal ved levering ha de relevante sertifikatene i henhold til kl. 1 (g). Foreligger ikke disse, kan befrakteren avvise skipet.

Tolket på ordet går certepartiene langt i å gi befrakteren en avvisningsrett. Det kan derfor spørres om visse begrensninger bør innfortolkes til fordel for bortfrakteren.

#### 3.3.2 Norsk rett

Sjølovens deklatoriske regler er etter min oppfatning noe uklare på dette punkt. Det følger av sjøloven § 375 første ledd at befrakteren kan avvise skipet dersom det ikke er «lasteklart». Mer relevant med tanke på kapittelets tema, er at befrakteren kan nekte å overta et skip som tilbys i usjødyktig stand. Dette fremgår forutsetningsvis av sjøloven § 372 annet ledd som oppstiller generelle krav til skipets tilstand ved levering. Tilsvarende synspunkt er også lagt til grunn i juridisk teori.<sup>128</sup> En avvisningsrett av et ikke-kontraktsmessig skip kan også hjemles i alminnelige obligasjonsrettslige prinsipper.<sup>129</sup> I begge situasjoner

---

<sup>127</sup> Wilford/Coghlin/Kimball (2003) pkt. 38.37.

<sup>128</sup> Falkanger/Bull (2004) s. 372.

<sup>129</sup> Se Hagstrøm (2003) s. 602-603 og ND 1974.27 NV FEARNBAY. Det avgjørende kriteriet er hvorvidt manglene eller utbedringen av dem gir rimelig grunn til å avvise oppfyllelsen.

vil avvisningen av skipet kunne lede til at kanselleringsfristen overskrides, noe som gir befrakteren en kanselleringsopsjon jf. sjøloven § 375 første ledd. Det oppstilles her ingen krav til mangelens vesentlighet. Samtidig fremgår det av § 376 at kontraktsbruddet må være vesentlig for at tidsbefrakteren skal få hevingsrett.

Hvordan forholder § 375 første ledd seg til § 376, som krever at mangelen må utgjøre et vesentlig kontraktsbrudd?

Det fremgår av lovens forarbeider at formålet med § 376 var å avverge urimelige utøvelser av kanselleringsretten:

«Etter engelsk og amerikansk bakgrunnsrett vil tidsbefrakter selv ved relativt beskjedne mangler ved skipet kunne nekte å ta levering, med den følge at tidsbefrakter kan kansellere certepartiet når kanselleringstiden inntreffer. Med den foreslåtte regel vil man kunne avverge slike urimelige utøvelser av kanselleringsretten, som ofte er bestemt av markedsforholdene. [...] Bestemmelsen er i overensstemmelse med alminnelige obligasjonsrettslige prinsipper.»<sup>130</sup>

Forarbeidene gir likevel ikke svar på hvorledes bestemmelsen forholder seg til § 375 første ledd. Problemstillingen har så vidt jeg vet ikke vært behandlet i rettspraksis, men i den juridiske teori tas det til orde for en mellomløsning basert på rettsstilstanden i engelsk rett.

Michelet tar til orde for å skille mellom lasteklarhet i snever forstand og øvrige mangler ved skipet:

«Hvor langt man vil gå i å anvende loven også ved mangler ved levering hva angår sjødyktighet, vil rettspraksis måtte avgjøre. Kanskje vil man gå en mellomvei, og si at mangler når det gjelder lasteklarhet i snevrere forstand, fortsatt - eventuelt med etterfølgende kansellering - gir rett til avvisning, mens mangler i en annen sammenheng, f.eks. et sjøkart som kan skaffes neste dag, eller en vinsj som står og som ikke trengs umiddelbart, kanskje ikke skal gi rett til hevning.»<sup>131</sup>

Og videre om kansellering av skipet:

«Kanskje er det riktig som det antydes i Timecharters [4. utgave] s. 156 at dersom skipets mulige mangler ikke går på sjødyktigheten eller hindrer inntaket av last som umiddelbart skal lastes, bør man se litt romslig på spørsmålet om kansellering.»<sup>132</sup>

Solvang synes å være av samme oppfatning som Michelet. Etter en redegjørelse for tilstanden i engelsk rett, hvor mangler som ikke berører skipets lasteklarhet i snever forstand bedømmes etter bakgrunnsrettens misligholdsregler, er hans

---

<sup>130</sup> NOU 1993: 36 s. 85.

<sup>131</sup> Michelet (1997) s. 17.

<sup>132</sup> ibid. s. 52.

konklusjon at «[g]ode grunner kan tale for en tilsvarende sondring under norsk rett».<sup>133</sup>

I samme retning argumenterer Falkanger for at det må finnes en nedre grense. Det må kunne sees bort fra «bagatellmessige feil og mangler».<sup>134</sup> Hvor mangelen er ubetydelig, bør løsningen kanskje være at befrakteren må akseptere skipet, og nøye seg med beføyelsene prisavslag og erstatning.<sup>135</sup>

Også Woxholth/Gade tar til orde for en oppmykning av avvisningsretten i visse tilfeller. Som eksempel nevnes at dersom «mangelen [har] sammenheng med utenforliggende omstendigheter som f.eks. et plutselig eller upåregnelig sammenbrudd av maskintelegrafan, taler gode grunner for at befrakter nektes hevingsrett.»<sup>136</sup>

På bakgrunn av synspunktene i den juridiske teori, vil det bero på de konkrete omstendighetene hvordan manglende sertifikater bedømmes. Skipet kan jo være lasteklart i snever forstand, selv om skipet mangler de relevante sertifikatene. Og selv om sertifikatene gjenspeiler skipets sjødyktighet, kan det tenkes at det kun er det formelle som gjenstår, i likhet med Michelets eksempel om det manglende sjøkartet.

Bimchemtime og Shelltime 4 går etter sin ordlyd lenger i å gi befrakteren avvisningsrett med etterfølgende kanselleringsrett enn bakgrunnsretten. Hvordan norske domstoler vil vurdere spørsmålet er noe uklart, men sannsynligvis vil certepartiet tolkes innskrenkende i tråd med sjøloven og juridisk teori, og i samsvar med engelsk praksis.

I henhold til sjøloven § 376 annet punktum kan bortfrakteren rette mangelen så lenge dette kan gjøres uten at kanselleringsretten etter § 375 aktualiseres.<sup>137</sup> Det følger også av alminnelige kontraktsrettslige prinsipper at utbedringsretten er en defensiv beføyelse som utelukker kreditors øvrige misligholdsbeføyelser.<sup>138</sup>

Paragraf 376 annet punktum får bare direkte anvendelse i de tilfeller hvor mangelen eksisterer levering av skipet. For mangler som oppstår i certepartiperioden gjelder sjøloven § 384. Likevel må det antas at også i de tilfeller hvor mangelen oppdages etter levering, har

---

<sup>133</sup> Solvang (2005) s. 2446 note 811.

<sup>134</sup> Falkanger (1969) s. 434.

<sup>135</sup> Falkanger (1965) s. 162 note 72.

<sup>136</sup> Woxholth/Gade (1979) s. 96.

<sup>137</sup> I ND 2002.80 NV BOREALNES uttalte retten: «Mangelsbeføyelse etter denne bestemmelse [§ 376] kan ikke gjøres gjeldende dersom mangelen rettes av tidsbortfrakter innen kanselleringsstiden eller tilsvarende frist.» Jf. også Honka (1989) s. 200.

<sup>138</sup> Hagstrøm (2003) s. 374-375. Om retting i tidsbefraktningforhold, se Honka (1989) s. 186-191.

bortfrakter en utbedringsrett i medhold av de alminnelige kontraktsrettslige reglene.<sup>139</sup> Utbedring kan tenkes i tilfeller hvor det kreves små endringsarbeider på skipet, eller kun det formelle papirarbeidet gjenstår. Således vil fraktavslag og heving være mest aktuelt ved de egenskaper ved skipet som ikke kan utbedres, eller som det vil ta uforholdsmessig lang tid å utbedre.

### 3.3.3 Engelsk rett

Som vist i kapittel 2.4.3 vil manglende relevante sertifikater også i engelsk rett medføre at skipet ikke er sjødyktig, noe som medfører at skipet kan avvises.<sup>140</sup> Dersom feilen ikke rettes innen certepartiets kanselleringsfrist, får befrakteren en hevingsopsjon. Kanselleringsretten oppstår uavhengig av om det foreligger kontraktsbrudd fra bortfrakterens side.

I The Madeleine uttalte Mr. Justice Roskill:

«It is important to emphasize that that which the charterers are claiming to exercise is an express contractual right given by Clause 22 [kanselleringsklausulen]. Their right to cancel does not in any way depend upon any breach of the charter-party by the owners. Entitlement to cancel under Clause 22 depends not on any breach by the owners but upon whether the owners have timeously complied with their obligations under Clause 1. If they have, there is no right to cancel. If they have not, there is a right to cancel.»<sup>141</sup>

I henhold til ordlyden i Bimchemtime og Shelltime 4, er som nevnt kanselleringsretten svært absolutt utformet. Ethvert avvik fra beskrivelsen i certepartiet medfører en avvisningsrett, som igjen kan føre til at kanselleringsretten aktualiseres. Dette utgangspunktet må likevel modifieres noe. Rettstilstanden beskrives på følgende måte i den juridiske teori:

«The question of readiness and fittedness (at least as applied to matters other than the condition of the ship's holds) has to be looked at in a business sense. Thus in the context of a long term time charter, a deficiency in tank-cleaning equipment which might never, or only seldom, give rise to a problem - and then only of a minor nature - may not render the ship unready or unfitted, even though the deficiency constitutes a breach of one of the express terms of the charter.»<sup>142</sup>

---

<sup>139</sup> Falkanger (1969) s. 455, Honka (1989) s. 191 og Webster (2004) s. 179. Se til illustrasjon ND 1953.299 DH HUGO, i første instans ND 1952.286 SøHa, hvor det etter levering oppstod en maskinskade.

<sup>140</sup> Wilford/Coghlin/Kimball (2003) pkt. 3.74: «The charterers are not obliged to accept delivery of a ship which is found to be unseaworthy. They may require that the relevant defects be made good first.»

<sup>141</sup> [1967] 2 Lloyd's Rep. 224 QB s. 239. Se også The Democritos [1976] 2 Lloyd's Rep. 149 CA s. 152, Wilford/Coghlin/Kimball (2003) pkt. 3.85 og pkt. 24.2 og Honka (1989) s. 193.

<sup>142</sup> Wilford/Coghlin/Kimball (2003) pkt. 8.16.

Mangler ved beskrivelsen som ikke går på skipets eller lastens sikkerhet, og som ikke hindrer skipets operasjon, trenger med andre ord ikke medføre at skipet blir usjødyktig.<sup>143</sup>

En illustrerende dom er *Noemijulia Steamship Company Ltd. v. Minister of Food*.<sup>144</sup> Skipet *San George* var sluttet på et reisecerteparti, og skulle frakte korn fra Argentina til England. Ved levering var deler av skipets losseutstyr ikke i henhold til vanlig standard, men skipets lasterom var klare til å ta imot lasten. Siden den defekte delen av losseutstyret ikke var nødvendig for å få den aktuelle lasten om bord, konkluderte retten at befrakteren ikke var berettiget til å kansellere certepartiet. Mr. Justice Devlin uttalte på side 507:

«[...] I think, that outside the clear rule about the condition of the holds, some elasticity is permissible. [...] It would be a misfortune, I think, if defects of no real significance in the adventure were to be used as a means of throwing up a charter at the last moment.»

For å illustrere sitt poeng, nevnte dommeren at en defekt vinsj, som ikke behøves før etter noen dager, og som bare trenger et par timers overhaling, ikke kan gi befrakteren grunnlag for å kansellere certepartiet. Skipet vil være klart «in a business and mercantile sense».<sup>145</sup>

I samme retning nevnes *The Arianna*.<sup>146</sup> Skipet, som var sluttet på et tiårig tidscerteparti, skulle i henhold til certepartiet kunne operere seks rengjøringsmaskiner i tankene samtidig. Da det viste seg at dette ikke lot seg gjøre i visse situasjoner, avviste befrakteren skipet med etterfølgende kansellering.

Mr. Justice Webster konkluderte på side 390:

«[T]hat a defect in the vessel which has no effect on the safety of the vessel or the security or integrity of its cargo does not, as a matter of law, necessarily render the vessel unseaworthy or unfitted [...] that whether or not it does so is a question of fact, the answer to which depends upon the significance of the effect of the defect [...]»

Webster viste så til voldgiftsdommen, hvor man hadde lagt til grunn at mangelen etter en kommersiell vurdering var av uvesentlig betydning. Skipet kunne operere fire rengjøringsmaskiner samtidig, og det var uansett sjelden problemet meldte seg i praksis. Til tross for at det forelå brudd på certepartiet kl. 69 som gjaldt rengjøringsmaskinene, var skipet «in every way fitted for the service».

---

<sup>143</sup> Wilford/Coghlin/Kimball (2003) pkt. 38.8.

<sup>144</sup> (1949-1950) 83 Ll.L. Rep. 500 KB.

<sup>145</sup> Court of Appeal la til grunn underinstansens synspunkter, se (1950) 84 Ll.L. Rep. 354 CA.

<sup>146</sup> [1987] 2 Lloyd's Rep. 376 QB.

Videre vises til *The Hongkong Fir* som gjaldt skipets usjødyktighet på grunn av inkompetent mannskap.<sup>147</sup> Sellers LJ uttalte på side 486:

«It would be unthinkable that all the relatively trivial matters which have been held to be unseaworthiness could be regarded as conditions of the contract or conditions precedent to a charterer's liability and justify in themselves a cancellation or refusal to perform on the part of the charterer.»

På bakgrunn av rettspraksis må det altså innfortolkes begrensninger i certepartiens vide ordlyd. Hvorvidt skipet er klart og sjødyktig må vurderes «in a business sense». I tillegg må det kunne gjøres unntak for de helt trivielle sjødyktighetsmangler.<sup>148</sup>

Som nevnt over følger det forutsetningsvis av *Bimchemtime* kl. 22 (a) at dersom skipet allerede på avtaletiden manglet de spesifiserte sertifikatene, har befrakteren rett til å avvise skipet. Dersom sertifikatene forelå på avtaletidspunktet, men bortfaller i tiden mellom avtaleinngåelse og levering, er dette regulert i kl. 22 (a) andre punktum, se nedenfor kapittel 4.

I utgangspunktet følger det av *Shelltime* 4 kl. 5 at befrakteren kan avvise skipet dersom det ikke samsvarer med beskrivelsen klausulene 1 og 2 (a). Fravær av relevante sertifikater i henhold til kl. 1 (g) vil i utgangspunktet gi befrakteren en avvisningsrett, eventuelt med etterfølgende kanselleringsrett etter kl. 5. I samsvar med ovennevnte bør det likevel gjøres unntak fra dette utgangspunktet i de tilfeller hvor tillatelsen eller sertifikatet kan skaffes rimelig raskt og enkelt.<sup>149</sup>

### 3.3.4 Amerikansk rett

I amerikansk rett er det særlig viktig å skille mellom uriktige opplysninger i certepartiet som oppdages før levering og uriktige opplysninger som oppdages etter levering. Grunnen til det er at terskelen for befrakters rett til å avvise skipet er veldig lav.<sup>150</sup> Selv mindre avvik fra det kontraktsmessige kan gi rett til avvisning, noe som illustreres av bl.a. *The Maria Lemos*<sup>151</sup> og *The Augvald*.<sup>152</sup>

I *The Maria Lemos* fikk befrakter medhold i sin avvisning av skipet siden skipet ved levering ikke inneholdt den kontraktsmessige mengden drivstoff, og det var vannballast i en av tankene. Også i *The Augvald* var befrakter berettiget

<sup>147</sup> [1961] 2 Lloyd's rep. 478 CA s. 478.

<sup>148</sup> Dette er i tråd med de minimis-regelen, se note 194.

<sup>149</sup> Se i denne retning Wilford/Coghlin/Kimball (2003) pkt. 8.29.

<sup>150</sup> Wilford/Coghlin/Kimball (2003) pkt. 3.128.

<sup>151</sup> SMA 74 (ArbNY 1963).

<sup>152</sup> 1965 AMC 1614 (ArbNY 1965).



til å avvise skipet siden eieren ikke hadde skaffet skipet «weevil free certificates», det vil si sertifikater som viste at skipet var fritt for snutebiller. Skipet var derfor ikke lasteklart, da eieren visste at skipet skulle frakte korn

Dersom skipet for eksempel ikke er i besittelse av de relevante sertifikatene på leveringstidspunktet, gir dette befrakteren en avvsningsrett. Dette illustreres av *The Tordenskjold*.<sup>153</sup> Retten uttalte på side 13 at befrakteren kunne avvist skipet dersom han på leveringstidspunktet visste at skipet verken hadde den amerikanske kystvaktens «letter of compliance» eller samsvarte med kystvaktens regler. Imidlertid ble mangelen oppdaget en tid etter at skipet ble levert.

Således kan befrakteren trolig avvise skipet dersom det ikke har de relevante sertifikatene angitt i *Bimchemtime* kl. 22 (a) første punktum jf. boks 28. Etter *Shelltime* 4 må det som nevnt vurderes nærmere hvilke sertifikater som er relevante.

Dersom mangelen ikke rettes innen kanselleringsfristen, kan befrakteren heve avtalen i henhold til kanselleringsklausulen.<sup>154</sup>

Likevel illustrerer *The Faethon* at det går en grense for hvilke kontraktsmessige avvik som kan lede til kansellering i relasjon til skipets «readiness».<sup>155</sup> I denne saken tilfredsstilte ikke skipet kravene til befrakternes inspektør hva gjaldt transport av «jet fuel». Retten kom til at denne mangelen ikke berettiget en kansellering av certepartiet. Skipet var chartret for ett år, og mangelen var lett å utbedre. I tillegg forhindret ikke mangelen at skipet umiddelbart kunne laste store deler av den tiltenkte lasten. Man aner med andre ord en viss oppmykning av reglene også i amerikansk rett.

## **3.4 Befrakters misligholdsbeføyelser hvor mangelen oppdages etter levering**

### **3.4.1 Innledning**

Dersom det først er *etter* levering befrakteren oppdager at skipet på leveringstiden manglet - og fortsatt mangler - relevante sertifikater, gir *Bimchemtime* ingen veiledning hva angår rettsvirkningene. På dette punkt må certepartiet suppleres med bakgrunnsretten.

---

<sup>153</sup> SMA 1091 (ArbNY 1977). Dommen er også omtalt i kapittel 3.4.6.2, da i forbindelse med heving etter at skipet er levert.

<sup>154</sup> Wilford/Coghlin/Kimball (2003) pkt. 24.47.

<sup>155</sup> SMA 3158 (ArbNY 1995).

Shelltime 4 kl. 3 (ii) inneholder derimot en regulering av hva som blir rettsvirkningene dersom skipet på leveringstiden manglet de relevante sertifikatene i henhold til kl. 1 (g). Etter kl. 3 (ii) har befrakteren krav på at leien reduseres «to the extent necessary to indemnify Charterers». Det kan imidlertid tenkes at andre beføyelser, heving og/eller erstatning, er aktuelle for befrakteren. Således må bakgrunnsretten trekkes inn også i relasjon til Shelltime 4.

I The Fina Samco hadde skipet under certepartiperioden fått til dels store problemer med kjelesvikt, men det var ikke tvilsomt at kjelen ved levering hadde vært i henhold til certepartiets beskrivelser.<sup>156</sup> Det ble presisert at kl. 3 (ii) *utelukkende* får anvendelse i de tilfeller hvor skipet allerede på leveringstidspunktet manglet de relevante egenskapene i henhold til klausulene 1 og 2 (a). I tillegg omfattes ethvert brudd på kl. 10 om lastekapasitet, uavhengig av når mangelen oppstår. Dersom skipet under certepartiperioden mister noen av egenskapene som forelå på leveringstidspunktet, reguleres situasjonen av kl. 3 (i) og (iii) hvorefter rederen har en «due diligence»-vedlikeholdsplikt.

Skulle befrakteren ha krav på fraktavslag etter kl. 3 (ii) for mangler som oppstår etter levering, ville aktsomhetsplikten i kl. 3 (i) transformeres til en absolutt plikt. Imidlertid er det naturlig at befrakteren får et automatisk krav på fraktavslag etter kl. 3 (ii) dersom bortfrakter ikke leverer skipet i samsvar med spesifikasjonene i kl. 1 og 2 (a), ettersom disse forpliktelsene er av absolutt karakter. I tillegg vil skipet som regel settes off hire dersom det inntreffer hendelser som aktualiserer vedlikeholdsplikten.

Tilsvarende forståelse av Shelltime 4 kl. 3 er lagt til grunn i The Trade Nomad.<sup>157</sup>

I norsk rett vil sjølovens regler utfylle certepartiet ved fastleggelsen av hvilke rettsvirkninger som følger av uriktige opplysninger i certepartiet. Loven samsvarer i det vesentlige med de alminnelige kontraktsrettslige prinsipper.

Sjøloven definerer ikke begrepet mangel, men i lovens motiver uttales om mangelsbegrepet:

«I tråd med vanlig praksis omfatter det ikke bare sjødyktighet i vid forstand, men også mangler ved utstyr, nasjonalitet, bemanning, sertifikater m v som etter en fortolkning av avtalen skulle ha foreligget jf kjøpsloven 1988 §§ 17 flg.»<sup>158</sup>

I henhold til alminnelige kontraktsrettslige prinsipper, kan forpliktelsene etter en avtale, herunder et certeparti, inndeles i resultatforpliktelse og innsatsforpliktelse.<sup>159</sup> Foreligger det en resultatforpliktelse, knyttes mangelsvurderingen opp mot det resultatet som oppnås. Ethvert objektivt avvik fra det

<sup>156</sup> [1994] 1 Lloyd's Rep. 153 QB og [1995] 2 Lloyd's Rep. 344 CA.

<sup>157</sup> [1998] 1 Lloyd's Rep. 57 QB og [1999] 1 Lloyd's Rep. 723 CA. Jf. også Wilford/Coghlin/Kimball (2003) pkt. 38.23, NSM s. 5392-5393 og NSM s. 5593-5595. I motsatt retning Michelet (1997) s. 59.

<sup>158</sup> NOU 1993: 36 side 85.

<sup>159</sup> For en oversikt over sontringen mellom resultat- og innsatsforpliktelse, se Krokeide (1977) s. 628-633 og Hagstrøm (2003) s. 115-119.

lovede resultat utgjør en mangel i sjølovens forstand. Ved en innsatsforpliktelse har ikke realdebitor lovet et bestemt resultat. Det vil derfor ikke foreligge en mangel så lenge realdebitor har gjort en faglig god innstas. Sondringen foretas på bakgrunn av kontraktsforpliktelsens innhold.

Når det i Bimchemtime kl. 22 (a) heter at bortfrakteren «warrant» at skipet er i samsvar med kontraktens spesifikasjoner ved avtaleinngåelsen, taler ordlyden for at det er en resultatforpliktelse. Tilsvarende absolutte begrepsbruk benyttes i Shelltime 4, hvor det heter at skipet «shall have on board» de relevante sertifikatene. Videre har befrakteren ingen innflytelse på bortfrakters ytelse hva angår skipets egenskaper.<sup>160</sup> Det legges derfor til grunn at spesifikke beskrivelser av skipets egenskaper i et tidscerteparti er resultatforpliktelser.<sup>161</sup>

Det er verdt å merke seg at forpliktelsen i Bimchemtime kl. 4 (a) til å levere et sjødyktig skip er av typen «due diligence». Bortfrakteren har bare lovet en bestemt innsats med tanke på skipets sjødyktighet ved levering.<sup>162</sup> Ordlyden tilsier derfor at forpliktelsen etter denne klausulen er en innsatsforpliktelse.

Dersom skipet er mangelfullt, kan befrakter få rett til en eller flere misligholdsbeføyelser. Det følger av sjøloven § 376 at befrakteren kan ha krav på avslag i frakten eller heving av certepartiet dersom kontraktsbruddet er vesentlig. Dersom vesentlighetskravet er oppfylt, har skadelidte en opsjon på utøvelse av hevingsrett.<sup>163</sup>

Det kan i langvarige kontraktsforhold, som et tidsbefraktningforhold, tenkes en kombinasjon av både heving og prisavslag. Dersom en mangel som forelå ved avtaleinngåelsen først oppdages etter at certepartiperioden har begynt å løpe, og denne mangelen gir befrakteren hevingsrett, kan beføyelsene kombineres. Frakten må da reduseres for tiden fra befrakteren tok levering av skipet og frem til hevingen gjennomføres.<sup>164</sup>

Videre kan befrakter ha krav på erstatning etter sjøloven § 377. Verken krav på fraktavslag eller heving utelukker erstatning.<sup>165</sup> For ordens skyld nevnes at bortfrakters utbedring av mangelen kan hindre bortfrakters krav om

---

<sup>160</sup> Hagstrøm (2003) s. 117.

<sup>161</sup> Slik også Holdø (2003) s. 96 hva gjelder tidscertepartiet Bovertime.

<sup>162</sup> Jf. bl.a. ND 1975.1 NV KONGSHAV hvor det ble uttalt at ««due diligence» må etter voldgiftsrettens oppfatning bety «vanlig aktsomhet»».

<sup>163</sup> Falkanger (1965) s. 136 og Krüger (1989) s. 763. Se også til illustrasjon Rt. 1958 s. 726 hvor kjøper av en bulldoser var berettiget til å heve kjøpet og kreve erstatning. Han valgte i stedet å kreve prisavslag og erstatning, noe han fikk medhold i.

<sup>164</sup> Sml. husleieforhold, se NOU 1993: 4 s. 28.

<sup>165</sup> Hagstrøm (2003) s. 445.

fraktavslag og/eller heving. Dersom bortfrakteren utbedrer mangelen, utelukkes ikke et eventuelt krav på erstatning etter § 377.<sup>166</sup>

### 3.4.2 Avslag i frakten<sup>167</sup>

Foreligger det en mangel som ikke utgjør et vesentlig kontraktsbrudd, har befrakteren krav på avslag i frakten jf. sjøloven § 376. Det fremgår av lovens forarbeider at denne bestemmelsen er ment å samsvare med alminnelige obligasjonsrettslige prinsipper.<sup>168</sup> Det oppstilles ingen krav til mangelens omfang eller til noen form for skyld fra bortfrakterens side.<sup>169</sup> Det er tilstrekkelig å konstatere et objektivt avvik fra det som er avtalt om skipets egenskaper.

Sjøloven § 376 medfører her en kodifisering av den tidligere rettstilstanden. Til tross for at sjøloven 1893 ikke inneholdt bestemmelser om fraktavslag, antok man i den juridiske teori at befrakter hadde krav på fraktreduksjon hvor skipets egenskaper var feilaktig angitt i certepartiet.<sup>170</sup> Videre finnes det flere eksempler fra voldgiftspraksis hvor befrakter er tilkjent fraktreduksjon. I ND 1949.322 NV BRAILA II ble befrakteren tilkjent fraktreduksjon ettersom skipet ikke oppnådde den avtalte fart. En enstemmig voldgiftsrett uttalte på sidene 324-325:

«Voldgiftsretten finner at denne mangel ved skipet gir befrakteren rett til i kraft av alminnelige kontraktsrettslige regler å kreve forholdsmessig avslag i egen ytelse, altså forholdsmessig reduksjon av tidsfrakten [...].»

Verken i sjøloven eller i dens forarbeider gis det veiledning for hvorledes avslaget i frakten skal beregnes. Ei heller foreligger det så vidt jeg vet rettspraksis vedrørende utmålingen av prisavslaget etter § 376.<sup>171</sup>

Falkanger/Bull fremhever at dersom det er en mangel som kan utbedres, «ville en reduksjon basert på tapt tid være mest nærliggende jf. prinsippet i § 374 annet ledd».<sup>172</sup> Det er mer usikkert hvorledes fraktavslaget skal beregnes hvor mangelen ikke lar seg utbedre.

---

<sup>166</sup> Se om bortfrakters utbedringsrett ovenfor i kapittel 3.3.

<sup>167</sup> For en utførlig redegjørelse av befrakters adgang til å kreve prisavslag i befraktningsforhold vises til Holdø (2003) kapittel 4. Se også Honka (1989) s. 202-212.

<sup>168</sup> NOU 1993: 36 s. 85.

<sup>169</sup> Honka (1989) s. 203.

<sup>170</sup> Jantzen (1952) s. 339 og Gram (1977) s. 210.

<sup>171</sup> Holdø (2003) s. 154.

<sup>172</sup> Falkanger/Bull (2004) s. 372.

Den rettspraksis som foreligger knytter seg hovedsaklig til feilaktig angivelse av skipets fart, bunkersforbruk eller transportkapasitet.<sup>173</sup> Siden man i disse tilfellene står overfor konstaterbare størrelser, for eksempel tidstap eller bunkersforbruk, vil det være «enkelt» å fastsette fraktreduksjon forholdsmessig på basis av bestemte modeller og konkrete størrelser. Mer problematisk er det å beregne avslaget i de situasjonene hvor mangelen retter seg mot skipets sertifikater.

I dagens tidscertepartier er det ikke vanlig å innta prisavslagsmekanismer. Unntaket er Shelltime 4 kl. 3 (ii) hvor det heter at hvis skipet under certepartiperioden ikke samsvarer med beskrivelsen i klausulene 1, 2 (a) og 10, skal frakten reduseres «to the extent necessary to indemnify charterers for such failure». Et poeng knyttet til en slik fremgangsmåte, er at veien til erstatning da blir kort.<sup>174</sup>

En annen fremgangsmåte er at frakten reduseres til hvor meget mindre frakten av skipet ville ha vært dersom befrakter hadde kunnskap om mangelen.<sup>175</sup> Med andre ord tilsvarende prisavslaget forskjellen i skipets markedsverdi med og uten den aktuelle mangelen. En slik beregning av fraktavslaget vil nødvendigvis måtte bli noe skjønnspreget.<sup>176</sup>

I de tilfeller hvor skipet mangler et sertifikat, vil sannsynligvis fraktavslaget beregnes på bakgrunn av forskjellen i skipets markedsverdi med og uten det aktuelle sertifikatet.

En fremgangsmåte hvor prisavslaget beregnes med utgangspunkt i omsetningsverdien er ikke ukjent i engelsk rett. I angloamerikansk rett betraktes imidlertid fraktavslag som en særskilt metode for beregning av erstatningssummen, og ikke som en egen misligholdsbeføyelse.<sup>177</sup>

Til illustrasjon nevnes *Tibermede v. Graham*.<sup>178</sup> Rederiet hadde levert et nytt skip hvis dødvekt var større og kubikk mindre enn oppgitt i certepartiet. Dommeren aksepterte at befrakteren kunne ha fått befraktet et skip med de egenskaper det leverte skip hadde for £ 2000 lavere enn certepartifrakten, og tilkjente derfor befrakteren denne summen i erstatning. Erstatningen utgjorde «the difference in market value».

---

<sup>173</sup> Se bl.a. ND 1949.322 NV BRAILA II, ND 1958.8 NV OLE BRATT, ND 1952.299 NV LYNÆS og ND 1952.442 NV HAKEFJORD.

<sup>174</sup> Hagen (1994) s. 251-252, Michelet (1997) s. 20 og Holdø (2003) s. 98.

<sup>175</sup> Se Honka (1989) s. 207-212, Michelet (1997) s. 20, Holdø (2003) s. 152-159 og Solvang (2005) s. 2446 note 819.

<sup>176</sup> Se ND 1949.322 NV BRAILA II s. 333: «Det er helt umulig å foreta en noenlunde nøyaktig beregning av den verdiforringelse disse forhold medfører; verdiforringelsen må fastsettes på grunnlag av et forholdsvis fritt skjønn.»

<sup>177</sup> Honka (1989) s. 205 og s. 268.

<sup>178</sup> (1921) 7 Ll.L. Rep. 250 KB.

### 3.4.3 Heving

Dersom mangelen utgjør et vesentlig kontraktsbrudd, kan tidsbefrakteren heve avtalen. Dette er slått fast i sjøloven § 376, og er i samsvar med alminnelige kontraktsrettslige prinsipper.<sup>179</sup> Hva som kreves for at mangelen kan sies å utgjøre et vesentlig kontraktsbrudd, gir loven ingen veiledning om. Dog tilsier ordlyden at mangelen må være av et visst omfang. Det følger av rettspraksis at hvorvidt mangelen er tilstrekkelig vesentlig, må avgjøres på bakgrunn av en konkret helhetsvurdering.

Et vesentlig moment er mangelens betydning for befrakteren.<sup>180</sup> Synspunktet i den juridiske teori er at skipets klasse typisk vil være av vesentlig betydning, slik at avvik på dette punkt tilsier hevingsrett.<sup>181</sup> Hvilken betydning fraværet av sertifikater har for befrakter, må vurderes konkret. På den ene side kan fravær av de nødvendige sertifikater i henhold til Bimchemtime eller Shelltime 4 medføre at certepartiet er av liten verdi for befrakteren. Dette på bakgrunn av den betydning det vil ha for befrakteren å kunne utnytte skipet i den forutsatte farten. På den annen side, manglende sertifikater behøver ikke å være av betydning for befrakteren. Fravær av sertifikat for is er av liten betydning i mai.

Et annet moment er om befrakteren har alternative misligholdsbeføyelser som kan kompensere for mangelen.<sup>182</sup> Dersom mangelen kan utbedres i løpet av relativt kort tid, vil befrakterens interesser være tilstrekkelig ivaretatt gjennom hans krav på erstatning. Mangler som gjelder skipets sjødyktighet, vil som regel konverteres til et spørsmål om forsinkelse på bakgrunn av verkstedsoppholdet.<sup>183</sup> Videre er det sannsynlig at skipet vil være off hire mens utbedringen foretas, slik at befrakteren fritas for å betale frakt for den tiden som går tapt. Tidstapet kan likevel bli så stort at dette i seg selv utgjør et hevingsgrunnlag. Det følger av rettspraksis at forsinkelsen må være betydelig.

I ND 1951.176 Bergen, hvor skipets mangler lot seg utbedre i løpet av ca. 14 dager, ble befrakters heving av tidscertepartiet ansett for å være uberettiget. I forhold til certepartitiden på 4 måneder hadde disse ca. 14 dagene «ikke hatt noen vesentlig betydning».

---

<sup>179</sup> NOU 1993: 36 s. 85, Honka (1989) s. 218 med henvisninger, og Hagstrøm (2003) s. 410. Se også ND 1949.312 NV BRAILA I på s. 318.

<sup>180</sup> Se ND 1949.312 BRAILA I på s. 318-320, Rt. 1998 s. 1510 på s. 1518 og Rt. 1999 s. 408 på s. 421. Se også Honka (1989) s. 222 og Hagstrøm (2003) s. 414.

<sup>181</sup> Jantzen (1952) s. 342 og Michelet (1960) s. 409.

<sup>182</sup> Se ND 1949.312 BRAILA I på s. 320, Rt. 1998 s. 1510 på s. 1518, Rt. 1999 s. 408 på s. 421, og Hagstrøm (2003) s. 420. Det vil også ha fremgått av de foregående avsnitt at heving er en subsidiær beføyelse.

<sup>183</sup> Falkanger (1965) s. 159 og s. 170 note 103.

Det er likevel ikke utenkelig at det er fysisk eller økonomisk umulig å utbedre mangelen, eller at bortfrakteren ikke makter eller viser vilje til å utbedre mangelen. I de tilfellene vil heving av avtalen være en mer nærliggende løsning, selvfølgelig avhengig av opplysningens betydning. Hvor opplysningen er av mindre betydning, kan befrakters interesser være tilstrekkelig ivaretatt gjennom fraktavslagsbeføyelsen.

Det skal også tas hensyn til hvor hardt heving av certepartiet vil ramme bortfrakteren.<sup>184</sup> Generelt kan det sies at etter at skipet er levert, skjerpes vilkårene for å kunne heve.<sup>185</sup>

Endelig nevnes at også hensynet til å unngå spekulasjon kan bli vektlagt.<sup>186</sup> I ND 1949.312 NV BRAILA I fremhevet retten at hevingskravet ble fremsett ca. fjorten måneder etter levering av skipet. På grunnlag av det fallende fraktmarkedet, begrenset man befrakterens spekulasjonsadgang gjennom å skjerpe kravene til heving.

#### 3.4.4 Erstatning

Sjøloven § 377 fastslår at tidsbefrakteren kan kreve erstatning for tap som skyldes «at skipet på avtaletiden savnet egenskaper eller utrustning som må anses tilsikret». Bortfrakterens uriktige opplysninger om skipet kan med andre ord pådra ham et objektivt garantiansvar, selv om det ikke er avgitt et uttrykkelig garantiutsagn.

Erstatning etter denne bestemmelsen kan kreves under hele certepartiperioden. Bestemmelsen rekker videre enn retten til å kreve avslag i frakten, ettersom erstatningskravet omfatter for eksempel tapt fortjeneste eller økte utgifter jf. begrepet «erstatning for tap».<sup>187</sup> Det følger av ordlyden i § 377 at bortfrakter ikke tilsikrer at det ikke vil inntre forandringer vedrørende skipets egenskaper før levering eller i løpet av certepartiperioden.<sup>188</sup> Det

---

<sup>184</sup> I ND 1949.312 BRAILA I på s. 320 fremhevet retten at heving ville ramme bortfrakteren særlig hardt på grunn av fraktmarkedets fall. I både Rt. 1998 s. 1510 på s. 1519 og Rt. 1999 s. 408 på s. 422 vektla retten det lange tidsforløpet fra avtaleinngåelsen til hevingskrav ble fremsatt. Se også Honka (1989) s. 222 og Hagstrøm (2003) s. 417.

<sup>185</sup> Woxholth/Gade (1979) s. 104 og Honka (1989) s. 219.

<sup>186</sup> Tilsvarende synspunkter la retten til grunn i Rt. 1999 s. 408 på s. 422.

<sup>187</sup> Michelet (1997) s. 21.

<sup>188</sup> Jf. også Michelet (1997) s. 20 og Bruserud (2002) s. 107. Det er likevel et poeng at dersom skipet manglet egenskapene på avtaletiden, men innehar egenskapene ved levering, vil det ikke foreligge kontraktsbrudd som kan ha medført tap for befrakteren. Således er det en forutsetning at skipet avviker fra det avtalte også på leveringstidspunktet.

motsatte kan følge av certepartiet, noe Bimchemtime kl. 22 (b) og Shelltime 4 2003 kl. 1 og kl. 2 (a) illustrerer. Se om dette i kapittel 5.

Problemstillingen er om tilsikringsansvaret i § 377 omfatter de opplysninger bortfrakter inntar i certepartiet om skipets sertifikater på avtaletiden, hvis opplysningene i ettertid viser seg uriktige. Savnet skipet i så fall på avtaletiden egenskaper eller utrustning som «må anses tilsikret»?

Lovens forarbeider gir lite veiledning om hva som ligger i begrepet, utover at det henvises til kjøpsloven § 40 tredje ledd bokstav b hvoretter selger blir objektivt ansvarlig når «tingen allerede på avtaletiden avvek fra det som er tilsikret».<sup>189</sup>

Tilsikringsalternativet i sjøloven § 377 ble vurdert i ND 2002.80 NV BOREALNES.<sup>190</sup> Tidsbefrakteren gjorde der gjeldende et krav om erstatning på bakgrunn av skipets manglende sjødyktighet. Dommeren uttalte om tilsikringsansvaret:

«Det er voldgiftsrettens syn at tilsikringsalternativet i §377 kun kommer til anvendelse der spesielle egenskaper ved et skip eller skipets utstyr enten er særlig fremhevet i certepartiet eller har vært spesielt fremmet i forbindelse med slutningen. Som typiske eksempler på dette kan nevnes særlige egenskaper ved skipets lasse- og losseutstyr, spesielle egenskaper eller renhetsgrader i lastetanker (noe som er særlig aktuelt ved tankfart). Man kan også tenke seg at skipet skal gå i farvann hvor det er krav om isklasse og at det er beskrevet særskilt at slik isklasse foreligger.»

Etter dommerens oppfatning er et skips sjødyktighet ikke en spesiell egenskap ved skipet som er særlig fremhevet i certepartiet, selv om det i certepartiet heter at skipet skal ha «hull, machinery and equipment in thoroughly efficient states» og at skipet ved levering skal være «in every way fitted for the service». Det er en underforstått forutsetning i all befraktning at skipet skal være sjødyktig ved levering. Voldgiftsdommeren konkluderte derfor at tilsikringsansvaret ikke omfatter et skips sjødyktighet.<sup>191</sup>

Forståelsen av § 377 i ND 2002.80 NV BOREALNES er i samsvar med forståelsen av kjøpsloven § 40 som det henvises til i sjølovens forarbeider,

---

<sup>189</sup> NOU 1993: 36 s. 86.

<sup>190</sup> Dommen er kommentert i ND 2003 s. xix-xxii av Erling Selvig, som er av den oppfatning at synspunktene i dommen har god støtte i rettskildene. Dommen inneholder også interessante synspunkter når det gjelder tolkningen av et certeparti formet etter engelsk rettstradisjon.

<sup>191</sup> Se i samme retning Falkanger/Bull (2004) s. 372. Se også Rt. 1939 s. 394 *Halnenut*.



hvoretter det må skilles mellom konkrete opplysninger om tingens tilstand eller egenskaper og mer generelle utsagn om tingens kvalitet.<sup>192</sup>

I samme retning illustrerer flere eldre rettsavgjørelser at konkrete opplysninger i certepartiet om skipets egenskaper pådrar bortfrakteren et objektivt ansvar. Se bl.a. ND 1931.209 Vestre Landsret (klasse), ND 1950.303 NV (dødvektskapasitet), ND 1952.442 NV HAKEFJORD (forbruk av kull) og ND 1952.299 NV LYNÆS (fart).

Enkelte juridiske forfattere tar til orde for at alle opplysninger om skipets tilstand og egenskaper som er spesifikt inntatt i certepartiet «må anses tilsikret», se Woxholth/Gade (1979) s. 130 og Michelet (1997) s. 15. Jeg antar at det her siktes til nettopp konkrete opplysninger om skipet og dets egenskaper, og ikke til mer generelle utsagn om skipets kvalitet.

Etter dette blir konklusjonen at bortfrakter er erstatningsansvarlig for tap som følge av at skipet mangler de angitte sertifikater. Hvis bortfrakter i Bimchemtime kl. 22 (a) første punktum angir at skipet på avtaletiden har et bestemt sertifikat, blir han uavhengig av skyld erstatningsansvarlig dersom opplysningen er uriktig. Opplysningen er konkret og den fremstår i henhold til ordlyden som «sikker» jf. begrepet «warrant» som brukes i klausulen.

Hva så med den vide formuleringen i Shelltime 4 kl. 1 (g)? Har bortfrakteren «tilsikret» at skipet skal ha alle mulige sertifikater? Jeg er av den oppfatning at tilsikringsansvaret ikke passer like bra her. Som følge av alle de potensielle sertifikatene som omfattes av klausulens ordlyd, fremstår ikke opplysningen som «sikker» og konkret. Det er mer naturlig å likestille forpliktelsen i kl. 1 (g) med den generelle sjødyktighetsforpliktelsen, hvoretter bortfrakteren eventuelt blir ansvarlig etter uaktsomhetsalternativet i sjøloven § 377.

Dersom egenskapene ved skipet ikke er «tilsikret», vil befrakters erstatningskrav avhenge av om det foreligger feil eller forsømmelse på bortfrakters side. Det følger av ordlyden og motivene at erstatningsansvaret etter § 377 er et såkalt presumsjonsansvar.<sup>193</sup> Bortfrakteren må bevise at han ikke har opptrådt uaktsomt med henblikk til de feilaktige opplysningene i certepartiet.

---

<sup>192</sup> Bruserud (2002) s. 97-98, Hagstrøm (2003) s. 516 og Selvig (2006) s. 355.

<sup>193</sup> NOU 1993: 36 s. 85. Se også Bruserud (2002) s. 52-53. Se dog ND 2002.80 NV BOREALNES hvor dommeren ved bedømmelsen av erstatningsansvaret etter § 377 bemerker at bestemmelsen må ses i sammenheng med § 384 annet ledd. Deretter legger han til grunn at tidsbefrakteren har bevisbyrden etter § 377.

## 3.4.5 Engelsk rett

### 3.4.5.1 Innledning

Ethvert avvik fra beskrivelsen i certepartiet av skipets tilstand og egenskaper utgjør også etter engelsk rett et kontraktsbrudd.<sup>194</sup> De aktuelle rettsvirkningene av feilaktige opplysninger i certepartiet er heving og erstatning.

### 3.4.5.2 Heving

For å avgjøre om befrakteren har rett til å heve certepartiet, må man først klassifisere den kontraktsmessige forpliktelsen.<sup>195</sup> En kontraktsforpliktelse kan etter engelsk rett plasseres i en av tre kategorier, henholdsvis «conditions», «warranties» og «intermediate terms».<sup>196</sup>

«Conditions» er kontraktsvilkår som er av så stor viktighet at ethvert brudd på vilkåret medfører hevingsrett.

For en grundig drøftelse av hvilke krav som må være oppfylt for at en kontraktsforpliktelse kan klassifiseres som «condition», vises det til *The Seaflower*, som gjaldt et tidscerteparti.<sup>197</sup> Det vil bli redegjort for dommen og kravene nedenfor. Se også *Photo Production v. Securicor* hvor problemstillingen var klassifiseringen av en forpliktelse i en tjenesteavtale.<sup>198</sup> I *Bunge v. Tradax*, som gjaldt en salgsavtale, presiserte Lord Wilberforce at «the Courts should not be too ready to interpret contractual clauses as conditions».<sup>199</sup> Resultatet i *The Seaflower* viser at kategorien «conditions» fortsatt har en posisjon i engelsk kontraktsrett.<sup>200</sup>

«Warranties» er kontraktsvilkår som er av så liten viktighet at intet brudd på vilkåret medfører hevingsrett. I disse tilfellene er den aktuelle misligholds-beføyelsen erstatning.

«Intermediate terms» omfatter enhver forpliktelse som ikke omfattes av de øvrige to kategoriene. Eksempler på «intermediate terms» er opplysninger om

---

<sup>194</sup> Det følger likevel av de minimis-regelen at helt ubetydelige avvik ikke skal tas i betraktning. Se til illustrasjon *Margaronis Navigation v. Peabody* [1964] 2 Lloyd's Rep. 153 CA. Se også *Wilford/Coghlin/Kimball* (2003) pkt. 3.54 og *Honka* (1989) s. 84.

<sup>195</sup> Se *Bunge v. Tradax* [1981] 2 Lloyd's Rep. 1 HL og *The Seaflower* [2001] 1 Lloyd's Rep. 341 CA som illustrerer denne fremgangsmåten. Dette er også forklaringen på hvorfor standardcertepartiene ikke regulerer rettsvirkningene av kontraktsbrudd. I prinsippet følger rettsvirkningene automatisk, avhengig av hvilken klassifisering den enkelte forpliktelse undergis.

<sup>196</sup> Jf. bl.a. *Boyd/Brown/Foxton* (1999) s. 88 og *Wilford/Coghlin/Kimball* (2003) pkt. 3.31-3.34.

<sup>197</sup> [2001] 1 Lloyd's Rep. 341 CA.

<sup>198</sup> [1980] 1 Lloyd's Rep. 545 HL s. 553.

<sup>199</sup> [1981] 2 Lloyd's Rep. 1. HL s. 6.

<sup>200</sup> Se i denne retning *Furmston* (2001) s. 170-171.

lastekapasitet,<sup>201</sup> fart<sup>202</sup> og det alminnelige kravet til skipets sjødyktighet.<sup>203</sup> Hvorvidt brudd på forpliktelsen medfører hevingsrett, avhenger av vesentligheten av kontraktsbruddet. Retten må undersøke om kontraktsbruddet «has the effect of depriving the other party of substantially the whole benefit which it was the intention of the parties that he should obtain from the contract».<sup>204</sup> Det følger av rettspraksis at konsekvensene av kontraktsbruddet må være svært alvorlige for befrakteren før han kan heve kontrakten.<sup>205</sup>

Avgjørende for klassifiseringen er forpliktelsenes innhold, ikke partenes beskrivelse av forpliktelsen i avtalen. For eksempel betyr betegnelsen «warranty» i denne sammenheng utelukkende at det er tale om en lite viktig kontraktsmessig forpliktelse. Selv om begrepet i mange certepartier benyttes til å beskrive forpliktelsen, medfører ikke det at forpliktelsen tilhører kategorien «warranties»..<sup>206</sup> Den engelske klassifiseringslæren har vært gjenstand for kritikk fra nordisk hold.<sup>207</sup> Ettersom stadig flere forpliktelser klassifiseres som «intermediate terms», er ikke avstanden stor til den norske misligholdslæren hvor bare vesentlige kontraktsbrudd medfører hevingsrett.

Hvordan skal beskrivelsen av skipets sertifikater i Bimchemtime og Shelltime 4 klassifiseres?

Når det gjelder skipets sertifikater, er The Seaflower av særlig stor interesse.<sup>208</sup> Skipet var bortfraktet på et Shelltime 4 tidscerteparti. Certepartiet inneholdt en tilleggsklausul hvorefter bortfrakteren opplyste at skipet på avtaletidspunktet hadde godkjennelse fra fire oljeselskaper. Videre skulle godkjennelse fra et femte selskap, Exxon, oppnås innen 60 dager.

---

<sup>201</sup> Se for eksempel *Cargo Ships El-Yam v. Invotra* [1958] 1 Lloyd's Rep. 39 QB s. 52.

<sup>202</sup> *Wilford/Coghlin/Kimball* (2003) pkt. 3.103.

<sup>203</sup> *The Hongkong Fir* [1961] 2 Lloyd's Rep. 478 CA. Retten la vekt på at sjødyktighetskravet er relativt. Et skip kan bli usjødyktig som følge av en rekke ulike årsaker, og brudd på forpliktelsen kan få vidt forskjellige konsekvenser. I denne saken var skipet usjødyktig på grunn av inkompetent mannskap.

<sup>204</sup> Se *Photo Production v. Securicor* [1980] 1 Lloyd's Rep. 545 HL s. 553, hvor også betegnelsen «fundamental breach» benyttes. Se også *The Hongkong Fir* s. 486-487.

<sup>205</sup> I *The Hongkong Fir* [1961] 2 Lloyd's Rep. 478 CA var skipet som nevnt usjødyktig p.g.a. inkompetent mannskap. Mangelen medførte at skipet var ute av funksjon i rundt 20 uker de første 6 månedene av certepartiet som totalt var på 24 måneder. Forsinkelsene var likevel ikke så omfattende at befrakteren fikk hevingsrett.

<sup>206</sup> I mange certepartier brukes begrepet «the warranty of seaworthiness». I denne sammenheng er likevel forpliktelsen en «intermediate term» jf. *The Hongkong Fir*.

<sup>207</sup> Honka (1989) s. 86-87 og Michelet (1997) s. 18.

<sup>208</sup> [2001] 1 Lloyd's Rep. 341 CA.

«Owners guarantee to obtain within 60 (sixty) days EXXON approval in addition to present approvals.»

Godkjennelse fra olje- og kjemikalieselskaper innebærer at selskapene har undersøkt skipet og avgjort at det er egnet til å ta last for selskapet. Denne undersøkelsen kalles «vetting». Prosessen har vært opphav til hyppige tvister mellom bortfrakter og befrakter i både olje- og kjemikalietankfart. Bl.a. oppstår det spørsmål om hvilke selskaper som omfattes av begrepet «all major oil and chemical companies», som ofte benyttes i certepartiet? Et utbredt problem er at det kan ta lang tid å få gjennomført «vetting». Hvilken part skal bære tidstapet ved «vetting»? Hva blir situasjonen dersom aksept ikke oppnås fra selskapet?<sup>209</sup>

Av interesse er det at Bimco nylig har utstedet en standard «vettingklausul» hvor slike spørsmål er detaljert regulert, herunder er intensjonen at partene lister opp hvilke selskaper som skal godkjenne skipet.<sup>210</sup> Klausulen er inntatt i Bimchemtime 2005 kl. 9.

I *The Seaflower* lyktes ikke bortfrakteren med å oppnå denne godkjennelsen. Befrakteren hevet derfor avtalen, under henvisning til at forpliktelsen i tilleggsklausulen var av typen «condition». I underinstansen fikk bortfrakteren medhold i at forpliktelsen var en «intermediate term», og konsekvensene av kontraktsbruddet var ikke store nok til at heving var berettiget.<sup>211</sup> Court of Appeal var imidlertid av en annen oppfatning.

Samtlige tre dommere viste til at bortfrakteren hadde benyttet begrepet «guarantee» i tilleggsklausulen, likevel uten at dette i seg selv var avgjørende. Videre la man vekt på viktigheten av oljeselskapenes godkjennelser. Bl.a. fulgte det av tilleggsklausulen at dersom skipet mistet en godkjennelse, og bortfrakterne ikke lyktes med å fornye denne innen 30 dager, fikk befrakterne en kanselleringsrett.

Av interesse er det også at Rix LJ likestiller godkjennelse av oljeselskapene med klasesertifikater.<sup>212</sup> Begge deler kan reflektere skipets tilstand, men vedrørende både klasesertifikater og godkjennelser er det mer et spørsmål om status enn tilstand. Enten har skipet fått slik godkjennelse, eller så har det ikke fått slik godkjennelse. Kontraktsforpliktelsen har derfor et atskillig enklere innhold enn for eksempel kravet til sjødyktighet. Kravet til sjødyktighet har et relativt innhold, og er som nevnt over av typen «intermediate terms».

---

<sup>209</sup> Se nærmere om godkjennelse av oljeselskaper, såkalte «oil major approvals», og «vetting» i Aspelund (1997) s. 59-78, Michelet (1997) s. 64, Wilford/Coghlin/Kimball (2003) pkt. 38.11-38.12 og Webster (2004).

<sup>210</sup> Klausulen er behandlet i Bimco Bulletin no. 1 2006 s. 70-74.

<sup>211</sup> [2000] 2 Lloyd's Rep. 37 QB.

<sup>212</sup> Dommen s. 351. En beskrivelse i certepartiet av skipets klasse vil vanligvis være en «condition», se *Routh v. MacMillan* [1863] 9 L.T. 541, *The Apollonius* [1978] 1 Lloyd's Rep. 53 QB s. 61 og *The Seaflower* [2001] 1 Lloyd's Rep. 341 CA s. 350-351. Se også *Boyd/Burrows/Foxton* (1996) s. 90 og *Wilford/Coghlin/Kimball* (2003) pkt. 3.87.

Mye taler derfor for at uttalelser i certepartiet om at skipet ved levering skal inneha godkjennelser fra nærmere spesifiserte oljeselskaper karakteriseres som «conditions». Tilsvarende synspunkter gjør seg også gjeldende i relasjon til spesifisering av skipets øvrige sertifikater.

I Bimchemtime er det intensjonen at partene spesifiserer hvilke sertifikater skipet besitter på avtaletiden, kl. 22 (a) første punktum jf. boks 28. I henhold til synspunktene over, er denne kontraktsforpliktelsen av typen «condition».

Shelltime 4 kl. 1 (g) stiller seg derimot i et noe annet lys, da forpliktelsen her er formulert såpass vagt og vidtrekkende. Forpliktelsen kan brytes på mange forskjellige måter, avhengig av hvor skipet beordres. Derfor bør forpliktelsen etter kl. 1 (g) klassifiseres som en «intermediate term», og heving vil avhenge av mangelens vesentlighet.

Den nye versjonen av Bimchemtime legger ikke opp til en tilsvarende detaljregulering av hvilke sertifikater som er relevante, se over kapittel 2.3. Bimchemtime 2005 bør derfor vurderes på linje med Shelltime 4, og forpliktelsen i certepartiet kl. 15 om at skipet på avtaletiden skal besitte «all valid documentation required to permit the Vessel to trade within the Trading Area» er etter min oppfatning av typen «intermediate term».

### 3.4.5.3 Erstatning

Etter engelsk rett har befrakteren krav på erstatning, «damages», for feilaktige opplysninger om skipet i certepartiet. Befrakteren skal settes i samme økonomiske stilling som om certepartiets opplysninger hadde vært korrekte.<sup>213</sup> Det er ikke et krav om at bortfrakteren har utvist skyld, det er tilstrekkelig å konstatere at det foreligger et kontraktsbrudd.<sup>214</sup>

Til illustrasjon nevnes The Adderstone, hvor det fremgår at befrakteren er objektivt ansvarlig for opplysninger om skipets tilstand og egenskaper inntatt i certepartiet.<sup>215</sup> I denne saken gjaldt det fartssvikt.

Når det gjelder opplysningene i Shelltime 4 klausulene 1 og 2 (a) om skipets tilstand og egenskaper på avtaletiden, fremgår det også av rettspraksis at

---

<sup>213</sup> Se Wertheim v. Chicoutimi Pulp [1911] A.C. 301 PC på s. 307: «[I]t is the general intention of the law that, in giving damages for breach of contract, the party complaining should, so far as it can be done by money, be placed in the same position as if the contract had been performed».

<sup>214</sup> Wilford/Coghlin/Kimball (2003) pkt. 3.25: «The basic remedy for breach of contract in English law is an action for damages.» Se også Falkanger (1965) s. 169.

<sup>215</sup> (1942) 74 Ll.L. Rep. 161 KB.

forpliktelsene i henhold til de nevnte klausulene er «absolute».<sup>216</sup> Det innebærer at bortfrakteren er objektivt ansvarlig for opplysningenes riktighet, og at det er uten betydning om bortfrakteren har opptrådt aktsomt eller ikke. Dersom opplysningene viser seg uriktige, har befrakteren krav på «damages».

Tilsvarende synspunkter gjør seg gjeldende hva angår opplysningene i Bimchemtime kl. 22 (a) første punktum om skipets sertifikater.

Ettersom bortfrakter i utgangspunktet er objektivt ansvarlig for opplysningenes riktighet, er ansvaret i engelsk rett noe strengere enn i norsk rett. For eksempel antas det at bortfrakteren er objektivt ansvarlig for at skipet er sjødyktig, med mindre annet fremgår av certepartiets klausuler.<sup>217</sup> I norsk rett er bortfrakteren ikke objektivt ansvarlig for skipets sjødyktighet, se kapittel 3.4.4.

I Bimchemtime kl. 4 (a) fastslås det imidlertid at bortfrakteren bare har en «due diligence»-plikt hva angår skipets sjødyktighet ved levering. Erstatningsansvar forutsetter da uaktsomhet.

### **3.4.6 Amerikansk rett**

#### **3.4.6.1 Innledning**

Dersom befrakteren først etter levering oppdager at det er gitt uriktige opplysninger om skipets egenskaper, er de aktuelle rettsvirkningene heving og erstatning. I stor utstrekning bygger amerikansk rett på prinsippene i engelsk rett, men enkelte forskjeller foreligger.<sup>218</sup>

#### **3.4.6.2 Heving**

Dersom befrakteren først etter levering oppdager mangelen, har han bare rett til å heve certepartiet dersom det foreligger «material breach on the part of the owner which frustrates the essential purpose of the contract».<sup>219</sup> Hvorvidt det foreligger «material breach», vil langt på vei bygge på de samme vurderingene som vi benytter i norsk rett for å vurdere om kontraktsbruddet er vesentlig.<sup>220</sup>

---

<sup>216</sup> Se *The Fina Samco* [1994] 1 Lloyd's Rep. 153 QB s. 158 om sjødyktighetsforpliktelsen i kl. 1 (c) og *Trade Nomad* [1999] 1 Lloyd's Rep. 723 CA s. 728 om forpliktelsen i kl. 1 (b). Se også *Wilford/Coghlin/Kimball* (2003) pkt. 38.4.

<sup>217</sup> Se for eksempel *McFadden v. Blue Star Line* [1905] 1 K.B. 697 og den foregående note.

<sup>218</sup> *Cooke et al.* (2001) pkt. 21.139.

<sup>219</sup> *Wilford/Coghlin/Kimball* (2003) pkt. 3.129. I nyere juridisk litteratur innen amerikansk kontraktsrett benyttes begrepet «total breach» til å beskrive et kontraktsbrudd som gir den skadelidte part rett til å heve - «terminate» - kontrakten, se *Farnsworth* (2004) s. 571 flg.

<sup>220</sup> *Webster* (2004) s. 183.

Det foreligger så vidt jeg vet ingen amerikansk rettspraksis vedrørende feilaktige opplysninger om skipets klasse.<sup>221</sup>

En avgjørelse som er av interesse med tanke på opplysninger om skipets sertifikater og godkjennelser er *The Tordenskjold*.<sup>222</sup> I henhold til certepartiet skulle skipet til enhver tid være i besittelse av den amerikanske kystvaktens «letter of compliance». Dette sertifikatet var nødvendig for å kunne transportere visse typer farlig gods. Skipet ble levert og utførte flere reiser med farlig gods. Da det etter hvert kom for en dag at sertifikatet manglet, og videre at skipet materielt sett ikke samsvarte med kystvaktens regler, hevet befrakteren certepartiet.

Det fremgår innledningsvis i avgjørelsen at terskelen for å heve et tidscerteparti etter at skipet er levert og har virket en tid er høy:

«The law, in our opinion, is relatively clear and convincing in a line of decisions which declare that the charterer must sustain a different burden if it wishes to cancel a charter party once a vessel is delivered and has performed in part than it would have at the time of delivery. [...] Once there has been a delivery - a tender of the vessel and acceptance by the charterer - a wholly different standard attaches with respect to the right to cancel. [...] [A]ny right to cancel arises only upon the same traditional ground of “fundamental” or “material” breach as applies to any contract.»<sup>223</sup>

Videre uttalte retten at heving er en ekstraordinær og ekstrem beføyelse, som bare er tilgjengelig i et begrenset omfang.

I denne saken medførte kontraktsbruddet en viss forsinkelse for befrakteren, men forsinkelsen utgjorde ifølge voldgiftsretten ikke «such a fundamental and pervasive breach of the charter party as to destroy the commercial purpose of the contract».<sup>224</sup> De nødvendige utbedringsarbeider på skipet ble utført på tre dager, samtidig som skipet var off hire. To dager senere fikk skipet kystvaktens sertifikat. Befrakteren fikk derfor ikke medhold i sitt krav om heving av certepartiet.

Retten fant støtte for sin konklusjon i avgjørelsene *The Tonto*<sup>225</sup> og *The Hongkong Fir* som er nevnt over.

*The Tonto* var sluttet på et 12 måneders tidscerteparti. Som følge av at skipet var usjødyktig, hevet befrakter certepartiet. Retten fremhevet at heving bare kunne være tillatt hvor «the breach of the owner’s undertaking of seaworthiness is so substantial as to defeat or frustrate

---

<sup>221</sup> Wilford/Coghlin/Kimball (2003) pkt. 3.155.

<sup>222</sup> SMA 1091 (ArbNY 1977).

<sup>223</sup> Dommen s. 12-13.

<sup>224</sup> Dommen s. 13.

<sup>225</sup> 1950 AMC 947.

the commercial purpose of the charter».<sup>226</sup> I dette tilfellet medførte usjødyktigheten en forsinkelse på to og en halv dag. Ettersom certepartiperioden var på 12 måneder, var forsinkelsen ikke så betydelig at certepartiet ble «substantially frustrated». Befrakters heving ble derfor ansett for å være uberettiget.

The Hongkong Fir er omtalt over. Det er dog et interessant poeng at amerikanske domstoler åpenbart trekker veksler på engelske avgjørelser.

Dersom det først etter levering oppdages at skipet mangler de relevante sertifikater etter Bimchemtime eller Shelltime 4, forutsetter heving at det foreligger «material breach». I henhold til rettspraksis kreves det med andre ord at mangelen har store negative virkninger for befrakteren, bruddet må «destroy the commercial purpose of the contract». Dersom mangelen kan utbedres uten for store forsinkelser, må befrakteren nøye seg med erstatning.

### 3.4.6.3 Erstatning

Også etter amerikansk rett er bortfrakter objektivt ansvarlig for opplysninger inntatt i certepartiet om skipets tilstand og egenskaper på avtaletiden.

Til illustrasjon nevnes Denholm Shipping Co v. W.E. Hedger & Co.<sup>227</sup> Bortfrakter ble kjent erstatningsansvarlig for tap som følge av fartssvikt. Det faktum at skipet ikke holdt den kontraktsmessige fart var i seg selv nok til å konstatere et kontraktsbrudd. Videre bemerket retten at befrakteren må kunne stole på at beskrivelsen av skipets tilstand og egenskaper er korrekt, og at bortfrakteren vil holde ham skadesløs hvis skipet ikke samsvarer med beskrivelsen. I dommen uttalte retten på side 299:

«[S]o far as we know, nobody has doubted that a description of a ship's capacity, in speed, as well as in any other respect, when inserted in the body of a charter, will support a suit of damages [...].»

Dommen nevnt over om skipet Tordenskjold er også et eksempel på at befrakteren er objektivt ansvarlig for opplysninger inntatt i certepartiet om skipets tilstand. Selv om mangelen ikke utgjorde et vesentlig kontraktsbrudd, hadde befrakteren krav på erstatning for «damages».<sup>228</sup> I tillegg til at skipet var off hire, fikk befrakteren erstatning for øvrige tap som følge av at skipet var ute av funksjon i en snau uke. Bl.a. fikk befrakteren erstattet tapet ved at et annet skip måtte settes inn for Tordenskjold for å utføre en planlagt reise.

---

<sup>226</sup> Dommen s. 952.

<sup>227</sup> 1931 AMC 297.

<sup>228</sup> Dommen s. 15.



Som i engelsk rett er altså bortfrakter objektivt ansvarlig for opplysninger i Bimchemtime og Shelltime 4 om skipets klasse og øvrige sertifikater.

### 3.5 Sammenfatning

Innledningsvis i dette kapittelet var spørsmålet hvilke følger det får dersom skipet ikke er i besittelse av de i certepartiet angitte sertifikater, og som der nevnt er tidspunktet for når mangelen oppdages av stor betydning.

Dersom mangelen oppdages ved levering av skipet, vil befrakteren som regel ha rett til å avvise skipet. Dersom bortfrakter ikke lykkes med å utbedre mangelen innen kansellerings tiden, kan befrakteren kansellere certepartiet. Basert på certepartiens ordlyd er denne retten absolutt, men det bør innfortolkes begrensninger. Et grunnleggende skille går mellom lasteklarhet i snever fortsand, og skipets øvrige utstyr og sjødyktighet.

Dersom mangelen oppdages etter levering, vil en eller flere misligholdsbeføyelser være aktuelle for befrakter. Etter norsk rett vil følgene av uriktige opplysninger om skipets klasse og sertifikater på avtaletiden lede til fraktavslag eller heving, avhengig av mangelens vesentlighet. Terskelen er satt høyt hvor mangelen først oppdages etter at skipet er levert. Under enhver omstendighet vil befrakteren ha krav på erstatning for de tap han lider dersom de uriktige opplysningene anses for å være «tilsikret», noe Bimchemtime kl. 22 (a) første punktum jf. boks 28 i utgangspunktet er et eksempel på. Med hensyn til Shelltime 4 kl. 1 (g), antar jeg erstatningsansvaret vil avhenge av bortfrakterens uaktsomhet.

Etter engelsk rett er det mye som taler for at spesifikke opplysninger i certepartiet om skipets klasse og sertifikater på avtaletiden klassifiseres som «conditions». Uriktige opplysninger fører til at befrakteren kan heve certepartiet. Dette kan virke urimelig overfor bortfrakteren, siden utbedringer og utstedelse av sertifikater ikke nødvendigvis medfører store forsinkelser. Dette omfatter Bimchemtime, mens Shelltime 4 kl. 1 (g) bør klassifiseres som en «intermediate term». Også etter engelsk rett har bortfrakteren et objektivt erstatningsansvar for opplysningenes riktighet.

Når det gjelder amerikansk rett, må den uriktige opplysningen utgjøre «material breach» for at befrakteren skal kunne heve avtalen. Bortfrakteren har et objektivt ansvar for opplysningenes riktighet.

## **4 REGELENDRING ETTER AVTALE- INNGÅELSE, MEN FØR LEVERING**

### **4.1 Innledning**

Som regel vil det gå noe tid fra skipet sluttet og til skipet leveres under et tidscerteparti. Tema i dette kapitlet er hvorledes regelendringer som inntreffer i tidsperioden mellom avtaleinngåelse og levering påvirker gjennomføringen av tidscertepartiet. Hvor aktuell denne problemstillingen er i praksis, er noe usikkert. Det interessante er at Bimchemtime inneholder en nokså detaljert regulering av problemet i kl. 22 (a) andre punktum. Løsningen i Bimchemtime vil bli behandlet i kapittel 4.2. Deretter vil jeg i kapittel 4.3 se på bakgrunnsrettens løsning av problemet med utgangspunkt i Shelltime 4.

### **4.2 Bimchemtime**

Bimchemtime kl. 22 (a) andre punktum lyder:

«However, notwithstanding the above [første punktum, som er gjengitt i kapittel 3.2], in the event that the Vessel's trading pattern prior to delivery prevents the renewal of any such Certificate or Letter of Compliance, the Owners shall not be deemed to be in breach of this Charter Party but the Vessel shall be off-hire for any loss of time incurred in renewing such Certificate or Letter of Compliance.»

Det fremgår av andre punktum at det er bortfrakteren som bærer regelendringsrisikoen i tiden mellom avtaleinngåelsen og levering. Det er han som må sørge for og bære kostnadene i forbindelse med eventuelle endringsarbeider som er nødvendiggjort på grunn av regelendringer.

Videre presiseres at bortfrakteren ikke gjør seg skyldig i kontraktsbrudd dersom sertifikatene ikke lar seg fornye i tidsrommet mellom avtaleinngåelse og levering som følge av skipets «trading pattern». I henhold til ordlyden i klausulen kan befrakteren ikke kreve erstatning som følge av eventuell forsinkelse. På den annen side kompenseres befrakter ved at skipet er off hire i den tid som eventuelt går tapt. Med andre ord, bortfrakter bærer også vederlagsrisikoen.

Ettersom virkningene av sertifikatenes bortfall er spesifikt regulert i kl. 22 (a) andre punktum, taler gode grunner for at den generelle kanselleringsklausulen, kl. 3, ikke er aktuell.

Det må likevel være en grense for hvor lenge tidsbefrakteren må finne seg i å vente på skipet, selv om skipet settes off hire. Da kontrakten presiserer at bortfrakter ikke gjør seg skyldig i kontraktsbrudd, antar jeg at man her må falle tilbake på forutsetningslæren i norsk rett og frustrasjonslæren i angloamerikansk rett.<sup>229</sup>

I Bimchemtime 2005 kl. 15 (a) er regelendrings- og vederlagsrisikoen i tiden mellom avtaleinngåelse og levering regulert på tilsvarende måte. Dog får bestemmelsen også anvendelse i certepartiperioden. Det vil si at dersom et sertifikat bortfaller i løpet av certepartiperioden, og dette skyldes enten skipets operasjoner (i tiden før levering eller i certepartiperioden) eller at skipet er nybygd, foreligger det ikke et kontraktsbrudd. På den annen side skal skipet settes off hire for den tid som går tapt i forbindelse med fornyelse av sertifikatet eller dokumentasjonen.

### 4.3 Shelltime 4

I Shelltime 4 klausulene 1 og 2 (a) beskrives skipets tilstand og egenskaper «[a]t the date of delivery».<sup>230</sup> Regelendringsrisikoen i tiden mellom avtaleinngåelse og levering påhviler derfor bortfrakter. Skipet skal ha de spesifiserte egenskapene ved levering. Foreligger ikke disse, kan befrakteren være berettiget til å avvise skipet med etterfølgende kansellering. Problemstillingen er behandlet i det foregående kapittel.

Oppdages det først etter levering at skipet ikke samsvarer med beskrivelsen i certepartiet, vil flere mangelsbeføyelser være aktuelle for tidsbefrakteren. Også på dette punkt vises det til det foregående kapittel.

Shelltime 4 2003 samsvarer på dette punkt med Shelltime 4; skipets tilstand og egenskaper angis bl.a. på leveringstidspunktet.

### 4.4 Sammenfatning

Bimchemtime er eksempel på et standardcerteparti som inneholder en detaljert løsning av problemet, selv om det også her følger av klausulen at regelendringsrisikoen påhviler bortfrakter. På den annen side suspenderes befrakters adgang til å anvende kanselleringsklausulen dersom man er innenfor anvendelsesområdet til kl. 22 (a) andre punktum.

---

<sup>229</sup> Se om disse lærene i kapittel 5.

<sup>230</sup> Dette representerer den «vanlige» løsningen i tidsbefraktningen, se bl.a. BPTIME 3 kl. 1.2, Baltime kl. 1 og Supplytime 2005 kl. 3. Se også Honka (1989) s. 659.

Shelltime 4 representerer den «vanlige» løsningen i tidsbefraktningen. Den store hovedregel er således at leveringstidspunktet er avgjørende i relasjon til skipets tilstand og egenskaper. Dette innebærer at bortfrakter bærer risikoen for regelendringer i tiden mellom avtaleinngåelse og levering.

## **5 REGELENDRING UNDER CERTEPARTI-PERIODEN**

### **5.1 Innledning**

Tema i dette kapitlet er hvorledes regelendringer som inntreffer underveis i certepartiperioden påvirker gjennomføringen av tidscertepartiet og forholdet mellom bortfrakter og befrakter. Et sitat hentet fra en amerikansk voldgiftsavgjørelse gir en god beskrivelse av temaet:

«This controversy touches upon the sensitive albeit diversified subject of separation of duties and responsibilities as between Owners and Charterers in an era of constant technical evolution and universal concern over human safety and environmental protection.»<sup>231</sup>

Temaet kan spaltes opp i ulike problemstillinger. Regelendringsrisikoen behandles i kapittel 5.2. I kapittel 5.3 behandles rettsvirkningene av at endringsarbeidene ikke gjennomføres. Hvorledes regelendringen påvirker vederlagsrisikoen behandles i kapittel 5.4.

Som over vil jeg belyse problemstillingene ved hjelp av standardcertepartiene Bimchemtime og Shelltime 4. Bakgrunnsretten vil komme inn ved tolkningen av disse. Jeg vil også trekke inn Bimchemtime 2005 og Shelltime 4 2003 i behandlingen, især hvor disse inneholder avvikende løsninger på problemene.

### **5.2 Regelendringsrisikoen**

#### **5.2.1 Innledning**

Som nevnt innledningsvis betegnes spørsmålet om hvilken kontraktspart som må bære kostnadene i tilknytning til endrede regler som spørsmålet om regelendringsrisikoen. Kontraktsparten som bærer denne risikoen, kan risikere å måtte ut med store beløp dersom de nye eller skjerpede reglene krever store endringer på skipet.

---

<sup>231</sup> The Endeavor, 1978 AMC 1742 (ArbNY 1977) s. 1746.

Et illustrerende eksempel fra den senere tid er vedtagelsen av ISPS-konvensjonen.<sup>232</sup> Både staten og rederen pålegges flere plikter, bl.a. pålegges skip av en viss størrelse å installere «Ship Security Alert System». Det stilles også krav om at skipet må inneha bestemte sertifikater som viser at skipet samsvarer med kravene i ISPS. Det er nok denne sertifisering som vil være av størst økonomisk betydning for rederen.<sup>233</sup> Det er ikke uvanlig at partene inntar bestemmelser om ISPS/MTSA i certepartiet som regulerer partenes forpliktelser og allokere kostnadene i relasjon til ISPS/MTSA.<sup>234</sup> Til illustrasjon vises til Bimcos ISPS/MTSA Clause for Time Charter Parties 2005. I grove trekk innebærer klausulen at rederen påtar seg en forpliktelse om at skipet til enhver tid skal samsvare med ISPS/MTSA, og samtidig forplikter befrakter seg til å yte rederen all informasjon som rederen i henhold til ISPS/MTSA har behov for. Hver av partene er ansvarlig for forsinkelser, tap m.v. som skyldes at partene ikke oppfyller sine forpliktelser.

Et annet eksempel på at regelendringer kan medføre nye og uventede kostnader, er finske myndigheters skjerping av kravene til skipet i forbindelse med is-sertifikater. I praksis medførte skjerpingen at flere redere måtte utføre fysiske endringsarbeider på skipet. Alternativt kunne man senke lastelinjen med den konsekvens at skipets lastekapasitet ble redusert. I begge tilfeller medførte de offentlige reglene nye og uventede kostnader for rederne.<sup>235</sup>

Et tredje eksempel er den amerikanske Oil Pollution Act (OPA) og de krav som der stilles til oljetankere.<sup>236</sup> Bl.a. krever loven at oljetankere som anløper amerikanske havner skal ha doble skrog, dog legges det opp til at tankere med enkle skrog skal utradere over tid.<sup>237</sup> Et annet kostbart krav er at oljetankere for å anløpe USA må besitte et såkalt Certificate of Financial Responsibility (COFR). Dette sertifikatet er en form for sikkerhetsstillelse som viser at ansvarssubjektet er i stand til å håndtere det strenge ansvaret for oljesøl under OPA. På bakgrunn av sjølovens forarbeider kan det argumenteres for at COFR omfattes av sjødyktighetskravet i sjøloven § 372.<sup>238</sup>

Det bemerkes at nye eller skjerpede regler ikke alltid får anvendelse på eksisterende skip. Dersom reglene får anvendelse på eksisterende skip, gis rederen ofte en rimelig overgangsperiode.<sup>239</sup>

---

<sup>232</sup> ISPS-konvensjonen er også omtalt i kapittel 2.2.

<sup>233</sup> Girvin (2005) s. 322-323.

<sup>234</sup> Se Shelltime 4 2003 kl. 45, ShellLNGTime1 kl. 45 og Bimchemtime 2005 kl. 50. Sistnevnte gir også uttrykk for Bimcos generelle ISPS-klausul.

<sup>235</sup> De finske reglene om is-sertifikater og de problemer som oppsto i kjølvannet av endringene er omtalt i NSM s. 5995-5999 og s. 6077-6078. De finske reglene er per 1. januar 2006 i samsvar med kravene anvendt av klassifikasjonsselskapene.

<sup>236</sup> Se NSÅ 1992 s. 24-26, NSÅ 1994 s. 22-23, Brautaset (1993) og Michelet (1997) s. 455.

<sup>237</sup> Tilsvarende gjelder i EU, se bl.a. regulativ nr. 417/2002 og nr. 1726/2003.

<sup>238</sup> NOU 1993: 36 s. 83-84. I ShellLNGTime 1 linje 27 fremgår tilsvarende eksplisitt.

<sup>239</sup> Honka (1989) s. 665. Se også ND 1951.176 Bergen hvor nye krav fra klassen ikke fikk betydning for det kontraherte skips sjødyktighet. Om praksis ved ikrafttredelse av regelendringer, se Røsæg (1984) s. 50-64

## 5.2.2 Bimchemtime

### 5.2.2.1 Innledning

I Bimchemtime har man forholdsvis detaljert regulert og fordelt regelendringsrisikoen. Bimchemtime kl. 22 (b) lyder:

«The Owners further warrant that the Vessel shall continue to comply with the requirements of the various regulatory bodies named in Box 28 throughout the period of this Charter Party so far as it is practically possible, and provided such continued compliance shall not entail major structural alteration or addition to the Vessel, but any loss of time in renewing any such Certificate or Letter of Compliance which has once been valid during the period of this Charter Party shall be for the Charterers' account unless resulting from the fault or neglect of the Owners or their servants or from failure of the Vessel to comply.»

### 5.2.2.2 Utgangspunktet - bortfrakter bærer regelendringsrisikoen

Bortfrakteren tilsikrer i Bimchemtime kl. 22 (b) at skipet underveis i certepartiperioden skal samsvare med de relevante reglene jf. boks 28. Det fremgår av klausulen at det er bortfrakteren som bærer regelendringsrisikoen.

Bimchemtime kl. 22 (b) er en såkalt «eligibility»-klausul.<sup>240</sup> Normer som ligger utenfor certepartiforholdet og partenes rådighet blir avgjørende for om bortfrakter oppfyller sine forpliktelser etter certepartiet. Det er umulig å forutse hvilke krav myndighetene eller klassen kan komme til å stille i framtiden. Siden det ikke er uvanlig at tidscertepartier er av flere års varighet, er det derfor heller ikke mulig å ane omfanget av forpliktelsen i kl. 22 (b) på avtaletidspunktet. Forpliktelsen om at skipet også under certepartiperioden skal fortsette å samsvare med de relevante reglene, pålegger derfor bortfrakteren et meget omfattende og tyngende ansvar.<sup>241</sup> Av denne grunn er det i Bimchemtime kl. 22 (b) fastsatt to begrensninger i bortfrakters vidtrekkende forpliktelse, som jeg vil kommentere nedenfor.

Når det gjelder oppfyllelsen av vedlikeholdsplikten, vil rederens valg av verksted kunne forårsake problemer. Dette gjelder ikke minst når frakten i henhold til Bimchemtime kl. 22 (b) fortsetter å dreie, se kapittel 5.4.2.

---

<sup>240</sup> Webster (2004) s. 159: «Tradisjonelt blir "eligibility" forstått som krav om at skipet skal være godkjent av relevante myndigheter.» Om hvilke klausuler som tilhører denne kategorien, se Aspelund (1997) s. 37-40 og Michelet (1997) s. 65-66. Se også NSÅ 1992 s. 16-18.

<sup>241</sup> Se i denne retning Michelet (1997) på s. 66 om «eligibility»-klausuler: «Dette løfte går meget langt. Det er risikabelt på et reisecerteparti – det er farlig på et tidscerteparti.»

ND 1962.68 NV HINDANGER gir veiledning når det gjelder oppfyllelsen av vedlikeholdsplikten.<sup>242</sup> Selv om plikten behandles med tanke på skader på skipet som nødvendiggjør reparasjoner, ikke nye regler gitt av myndighetene eller klasseselskapet, har synspunktene overføringsverdi. Hindanger, sluttet på et Baltimercerteparti, havarerte grunnet eksplosjon i maskinrommet. Havariet nødvendiggjorde store reparasjonsarbeider. Det var ikke tvilsomt at skipet ved havariet ble off hire i henhold til certepartiet kl. 11 (A). I henhold til klausulen begynte frakten å dreie igjen så snart skipet var ferdigreparert og klar til avgang fra reparasjonshavnen. I denne saken hadde rederen valgt et verksted som var meget ugunstig i forhold til reiseruten. Ved å velge New York som reparasjonshavn, måtte befrakteren i realiteten betale frakt for samme strekning to ganger. Tvisten gjaldt rederens valg av verksted og hvilken part som måtte dekke ekstrakostnadene ved at skipets reiserute ble forlenget.

Voldgiftsdommeren tok utgangspunkt i at påbudet i certepartiet kl. 9, som krever at alle reiser skal utføres «with the utmost despatch», ikke bare sikter til utførelsen av den enkelte reise, men også til at rederen i ethvert henseende plikter å «økonomisere med «tidsbefrakters tid»».<sup>243</sup> Som eksempler kan nevnes valg av reiserute, avvikling av havneopphold, valg av verksted m.v. Selv om utgangspunktet er at rederen står relativt fritt ved valg av verksted, kom dommeren til at påbudet ikke var fulgt i denne saken ettersom rederen ikke valgte et verksted som lå nærmere havaristedet. På side 88 uttalte dommeren:

«Hvis flere mulige verksteder må ansees som like gode sett fra rederiets synspunkt (m.h.t. pris, reparasjonstid og kvalitet), må rederen velge det alternativ som medfører den minste deviasjon og derfor den minste belastning for tidsbefrakteren.»

Rederen måtte derfor erstatte befrakters utgifter ved at skipet ikke ble reparert ved det - sett i forhold til reiseruten - gunstigere verkstedet.

Tilsvarende prinsipielle synspunkter legges også til grunn i ND 1957.5 DH BLANKVANN. Skipet ble begrodd i tropiske farvann. I voldgiftsdommen, som ble lagt til grunn av de øvrige instansene, uttalte retten om vedlikeholdsplikten:

«Retsvirkningen af rederiets forpligtelse til bundrensning bør efter opmandens mening derimot fastsættes efter hva der synes rimelig og sædvanlig stemmende med begge parters interesser.»

---

<sup>242</sup> Dommen er kommentert i ND 1962 s. viii-ix av Nils Dybwad og i Falkanger (1969) s. 355-356.

<sup>243</sup> Dommen s. 87. Tilsvarende forpliktelse gjenfinnes i de fleste standardformularene som benyttes i tidsbefraktning. Se bl.a. Bimchemtime kl. 16 (a), Bimchemtime 2005 kl. 10 (b), Shelltime 4 kl. 2 (b) (i) og Shelltime 4 2003 kl. 2 (b) (i).



Tilsvarende synspunkter vedrørende reders valg av verksted legges også til grunn i den juridiske teori.<sup>244</sup> I tillegg kan slike synspunkter begrunnes i det alminnelige kravet til lojalitet i kontraktsforhold.<sup>245</sup>

Synspunktene fra rettspraksis og juridisk teori har etter min mening overføringsverdi ved tolkningen av Bimchemtime kl. 22 (b). Især med tanke på at frakten i henhold til certepartiet som hovedregel fortsetter å dreie mens de nødvendige endringsarbeidene utføres. Selv om utgangspunktet er at rederen står relativt fritt ved valg av verksted, plikter han derfor å ta hensyn til befrakterens kommersielle interesser ved valg av verksted når han skal oppfylle sin vedlikeholdsplikt.

### 5.2.2.3 Begrensning: «practically possible»

Den første begrensningen i bortfrakters vedlikeholdsforpliktelse, er at det må være «practically possible» for rederen å endre skipet i samsvar med de relevante reglene.

Etter en naturlig språklig forståelse av ordlyden i kl. 22 (b) vil det ikke være kurant å påberope seg denne begrensningen, den har mer preg av å være en form for sikkerhetsventil. Noe annet ville jo også undergrave utgangspunktet i underklausul (b). Jeg antar at det vil være de tilfeller hvor det er - nærmest - fysisk umulig å gjennomføre endringene som omfattes, noe som for eksempel kan skyldes skipets konstruksjon.

I henhold til ordlyden og konteksten er økonomiske forhold ikke et relevant moment ved bedømmelsen av om endringen er «practically possible». Det er naturlig å legge til grunn at økonomiske forhold er uttømmende regulert gjennom den neste begrensningen.

Utover disse generelle synspunktene er det vanskelig å beskrive konkret hva den første begrensningen i kl. 22 (b) innebærer.

### 5.2.2.4 Begrensning: «major structural alteration or addition to the Vessel»

Den andre begrensningen i kl. 22 (b) relaterer seg til endringsarbeidenes økonomiske omfang. Bortfrakters forpliktelse opphører hvor endringen medfører «major structural alteration or addition to the Vessel». Begrepet omfatter i henhold til underklausul (d):

---

<sup>244</sup> Honka (1989) s. 674.

<sup>245</sup> I Solvang (2005) s. 2450 note 869 fremheves at resultatet i ND 1962.68 NV HINDANGER «antagelig [må] ses som utslag av prinsippet om lojalitetsplikt mellom partene».

«[A]ll structural work or addition or replacement required by any one of the regulatory bodies named in Box 28 to be performed within any 12-month period and the actual cost of which will exceed the sum of three months' charter hire (unless otherwise provided in Box 28).»

Avgjørende er med andre ord de faktiske kostnadene ved å utføre endringsarbeidene. Det er verdt å merke seg at underklausulen omfatter alle nødvendige endringsarbeider innenfor en periode på 12 måneder.

I Bimchemtime har partene fiksert hvor omfattende bortfrakters vedlikeholdsplikt er, nemlig endringsarbeider tilsvarende tre månedsleier. Som det vil fremgå nedenfor, pliktens omfang er et av de vanligste problemene som oppstår i forbindelse med bortfrakterens generelle vedlikeholdsplikt. Det er derfor en stor fordel at man i Bimchemtime har fiksert pliktens omfang. Det bidrar til at certepartiets forløp blir mer forutsigbart.

Hvordan kostnadene ved å utføre endringsarbeidene skal beregnes, kan likevel reise problemer. Det er for eksempel ikke utenkelig at verksteds-kostnadene kan variere avhengig av for eksempel geografiske forhold. Som nevnt over står rederen i utgangspunktet relativt fritt ved valg av verksted. Slik sett kan rederen i en viss utstrekning kontrollere hvorvidt endringsarbeidene medfører slike kostnader at forholdet faller utenfor underklausul (b). Det kan med andre ord være en åpning for rederen hvor han ønsker å komme seg ut av et langvarig certeparti som for ham er blitt økonomisk ugunstig.

#### **5.2.2.5 Bimchemtime kl. 22 (c)**

Bimchemtime kl. 22 (c) regulerer de tilfellene hvor regelendringen medfører «major structural alteration or addition to the Vessel». Denne underklausulen er valgfri.

Har partene vedtatt underklausul (c), foreligger det i henhold til bestemmelsen fire alternative løsninger:

1. Befrakter velger å utføre endringen. Han bærer kostnadene og frakten fortsetter å dreie.
2. Bortfrakter velger å utføre endringen. Han bærer kostnadene og skipet blir off hire for den tid som går tapt i forbindelse med arbeidene.
3. Ingen av partene velger å utføre endringen. Hver av partene kan da kreve at kostnadene ved å gjennomføre endringen og tidstapet fordeles mellom partene ved voldgift.
4. Partene blir enige om å heve avtalen. Ved voldgift revideres avtalen, eller utmåles kompensasjon for at avtalen bortfaller.

Dersom underklausul (c) ikke gjøres til en del av tidscertepartiet, og endringsarbeidenes størrelse medfører at man faller utenfor underklausul (b), er situasjonen uklar. Bortfrakter har bare påtatt seg regelendringsrisikoen oppad begrenset til en viss sum. I ytterste konsekvens kan følgen bli at befrakter drifter et skip som ikke kan anvendes i samsvar med forutsetningene, noe som kan gi grunnlag for å heve certepartiet i medhold av læren om bristende forutsetninger.

Høyesterett har definert læren om bristende forutsetninger på følgende vis:

«For at en part skal kunne påberope seg en bristende forutsetning, sies gjerne at forutsetningen må ha virket motiverende for løftегiver, dvs. at han med kunnskap om den oppståtte situasjon ikke ville avgitt sitt løfte, og at dette var synbart for motparten. Dessuten må forutsetningssvikten etter en rettslig vurdering være "relevant", noe som særlig peker hen på hvilken part som etter en mer sammensatt vurdering bør bære risikoen for utviklingen, med andre ord et spørsmål om en rimelig byrdefordeling i kontraktsforholdet.»<sup>246</sup>

Forutsetningslæren har vært gjenstand for omfattende behandling i litteraturen.<sup>247</sup> Jeg vil komme nærmere inn på lærens innhold i kapittel 5.2.3 hvor omfanget av bortfrakters vedlikeholdsplikt vil bli behandlet.

#### 5.2.2.6 Bimchemtime 2005

Regelendringsrisikoen er regulert på tilsvarende måte i den seneste versjonen av Bimchemtime. Det fremgår av Bimchemtime 2005 kl. 15 (a) og (b) at bortfrakter tilsikrer at skipet også under certepartiperioden skal være i besittelse av all relevant dokumentasjon, og at skipet skal samsvare med det til enhver tid gjeldende relevante regelverk.

Forpliktelsen bortfaller hvor det ikke er «practically possible» å gjennomføre endringen, eller hvor endringen medfører «major structural alteration or addition to the Vessel» i henhold til kl. 15 (d). I Bimchemtime 2005 legges det opp til at partene på forhånd fikserer omfanget av bortfrakters vedlikeholdsplikt til et bestemt beløp.

---

<sup>246</sup> Rt. 1999 s. 922 *Salhus flytebro* s. 931.

<sup>247</sup> Se bl.a. Krokeide (1977) s. 594-609, Krüger (1989) s. 680-692 og Hagstrøm (2003) kapittel 12.2.

## 5.2.3 Shelltime 4

### 5.2.3.1 Innledning

Shelltime 4 er eksempel på et certeparti hvor regelendringsrisikoen ikke er regulert i detalj slik tilfellet er i Bimchemtime. I så henseende representerer Shelltime 4 den «vanlige» løsningen i tidsbefraktningens standardformularer.

I likhet med de fleste standardformularene inneholder Shelltime 4 på den annen side en såkalt «maintenance»-klausul, jf. kl. 3 (i).<sup>248</sup> Klausulen lyder:

«Throughout the charter service Owners shall, whenever the passage of time, wear and tear or any event [...] requires steps to be taken to maintain or restore the conditions stipulated in Clauses 1 and 2 (a), exercise due diligence so to maintain or restore the vessel.»

### 5.2.3.2 Utgangspunktet - bortfrakter bærer regelendringsrisikoen

Gjennom «maintenance»-klausulen påtar bortfrakter seg en plikt til å vedlikeholde skipets tilstand og egenskaper slik disse fremgår av Shelltime 4 kl. 1 og kl. 2 (a) underveis i certepartiperioden. Videre fremgår det av kl. 6 at bortfrakter skal dekke alle utgiftene forbundet med «maintenance and repairs to the vessel». På bakgrunn av vedlikeholdsplikten er det bortfrakter som bærer regelendringsrisikoen i Shelltime 4. Forpliktelsen er ikke av absolutt karakter, men er en aktsomhetsforpliktelse. Hvor det viser seg å være fysisk umulig å gjennomføre regelendringen, opphører bortfrakters vedlikeholdsforpliktelse.

Dersom et tidscerteparti ikke inneholder en «maintenance»-klausul, noe som i praksis er utenkelig, vil bortfrakter uansett være pålagt en vedlikeholdsforpliktelse i medhold av bakgrunnsretten.

Det fremgår av henvisningen i sjøloven § 378 første ledd annet punkt til § 372 annet ledd at bortfrakteren har en generell vedlikeholdsplikt under certepartiperioden.<sup>249</sup> Tilsvarende forutsettes også i sjøloven § 384 første og annet ledd.<sup>250</sup> Vedlikeholdsplikten omfatter både at skipet skal holdes i sjødyktig stand og at skipet skal fortsette å inneha de spesifiserte egenskapene i certepartiet.

Dette var også rettstilstanden tidligere.<sup>251</sup>

<sup>248</sup> Se også ShellLNGTime 1 kl. 3 (a), BPTIME3 kl. 9.1, Baltime kl. 3, Gentime kl. 11 linjene 266-267, NYPE 46 linjene 37-38, NYPE 93 linjene 81-82, Supplytime 2005 kl. 3 (b).

<sup>249</sup> Se NOU 1993: 36 s. 86 hvor det fremgår at henvisningen til § 372 annet ledd har nettopp dette formål.

<sup>250</sup> Falkanger/Bull (2004) s. 372 og Solvang (2005) s. 2447 note 838.

<sup>251</sup> Se sjøloven 1893 § 138, Jantzen (1952) s. 344, Falkanger (1969) s. 175 og Honka (1989) s. 660-661.

Hva angår oppfyllelsen av vedlikeholdsplikten, vises til kapittel 5.2.2.2 og synspunktet om at bortfrakteren plikter å ta hensyn til befrakterens kommersielle interesser. I motsatt fall kan det tenkes at bortfrakteren blir ansvarlig for befrakters økonomiske tap, noe ND 1962.68 NV HINDANGER illustrerer.

Når det gjelder vedlikeholdspliktens omfang, er det ikke tvilsomt at oppfølgingen av vedlikeholdsplikten kan medføre store omkostninger for bortfrakter.<sup>252</sup> Hvor tidsbefraktningens avtalen er av en viss varighet, er det ikke utenkelig at kravene til sjødyktighet skjerpes gjennom nye eller strengere regler gitt av offentlige myndigheter eller klassen. Dette kan igjen kreve kostbare endringsarbeider på skipet, samtidig som skipet må settes ut av drift.

I Bimchemtime er det som nevnt fastsatt et øvre tak for det økonomiske omfanget av rederens vedlikeholdsplikt. En tilsvarende regulering gjenfinnes ikke i Shelltime 4. Etter en naturlig språklig forståelse av ordlyden i certepartiet, er det tvert i mot ikke noe tak for pliktens økonomiske omfang.

Kan det likevel tenkes unntak eller begrensninger i bortfrakters vedlikeholdsforpliktelse i medhold av bakgrunnsrettens regler?

### 5.2.3.3 Norsk rett

Falkanger har behandlet bortfrakters vedlikeholdsplikt i tidsbefraktningens forhold.<sup>253</sup> Selv om plikten behandles med tanke på skader på skipet som nødvendiggjør reparasjoner, ikke nye regler gitt av myndighetene eller klasseselskapet, har synspunktene overføringsverdi. Falkanger oppstiller to begrensninger i bortfrakterens vedlikeholdsplikt.

For det første bortfaller kontrakten dersom skipet «går tapt eller blir uistandsettelig» jf. sjøloven § 393 første ledd.<sup>254</sup> Certepartiets eksistens knyttes til skipet som er navngitt i certepartiet. Dersom det navngitte skip går tapt eller blir uistandsettelig, har rederen verken rett eller plikt til å sette inn et nytt skip.<sup>255</sup> Tilsvarende fremgår som regel eksplisitt i certepartiet, noe Shelltime 4 kl. 20 illustrerer. Denne begrensningen gjelder i relasjon til skader på skipet, men dersom de nye reglene nødvendiggjør endringsarbeider som koster like mye som skipet selv, vil det være nærliggende å bruke denne begrensningen

---

<sup>252</sup> Honka (1989) s. 664.

<sup>253</sup> Falkanger (1969) s. 359-360.

<sup>254</sup> Tilsvarende i § 323, som gjelder befraktning av skip generelt, og i § 350, som gjelder reisebefraktning. Loven har i § 10 regulert i hvilke situasjoner skipet skal anses for å være «uistandsettelig».

<sup>255</sup> Falkanger/Bull (2004) s. 367.

analogisk. For eksempel kan de nye reglene kreve at skip som skal frakte en bestemt type last må ha doble skrog.<sup>256</sup>

For det andre, dersom certepartiet er kortvarig, eller havariet inntreffer på et tidspunkt hvor det kun gjenstår kort tid av certepartiperioden, «kan eieren formodentlig si seg fri i kraft av «almindelige rettsgrunnsetninger»».<sup>257</sup> Også på dette punktet blir det spørsmål om analogislutninger til vedlikeholdsplikstens omfang vedrørende regelendringer. Kan det hevdes at når de nye reglene trer i kraft like før certepartiperiodens opphør, eller når certepartiet er av kort varighet, er rederen ubundet av vedlikeholdsforpliktelsen? En begrensning av en slik art er ikke urimelig, og kan slik jeg ser det bygges på at vedlikeholdsforpliktelsen er av typen «due diligence».

Falkangers konklusjon er at «[r]eparasjonsplikten må, hvor det ikke er tatt særlige forbehold, gå like til hevnings- eller kondemnasjonsgrensen.»<sup>258</sup>

Jantzen har et divergerende syn på bortfrakters vedlikeholdsforpliktelse. Han tar til orde for en mellomløsning hvoretter befrakteren må bære deler av kostnadene når endringsarbeidene blir omfattende.<sup>259</sup> En slik mellomløsning virker i utgangspunktet ikke urimelig, all den tid begge parter har nytte av det arbeidet som utføres.<sup>260</sup> Men uten klare retningslinjer vil beregningen og fordelingen bli komplisert.

I henhold til ND 1919.433 NH STIGSTAD II savner Jantzens mellomløsning hjemmel i gjeldende rett.

Overført til regelendringsrisikoen, tilsier dette at rederens plikt til å endre skipet i samsvar med de nye/skjerpede reglene rekker svært langt. Begrensninger som følge av endringsarbeidenes *økonomiske* omfang må derfor bygge på mer alminnelige kontraktsrettslige prinsipper for revisjon av kontrakter, og særlig aktuell er læren om bristende forutsetninger eller økonomisk force majeure.<sup>261</sup>

Utgangspunktet er likevel klart og følger også av det grunnleggende prinsipp i kontraktsretten om at avtaler skal holdes. Bortfrakteren kan ikke erklære seg fritatt for sine kontraktsmessige forpliktelser under henvisning til at

---

<sup>256</sup> Sml. kravet om at oljetankere må ha doble skrog i henhold til OPA og EUs regelverk.

<sup>257</sup> Falkanger (1969) s. 359.

<sup>258</sup> Falkangers konklusjon har støtte i ND 1919.433 NH STIGSTAD II.

<sup>259</sup> Jantzens artikkel i ND 1917 s. 1-10 og Jantzen (1919) s. 24-31.

<sup>260</sup> Tilsvarende synspunkter ligger bak Bimchemtime kl. 22 (c) og klausulen som er gjengitt i kapittel 5.2.4.

<sup>261</sup> Det er ingen klar grense mellom de forhold som anerkjennes som relevante bristende forutsetninger, og de som anses som force majeure jf. Hagstrøm (2003) s. 266.

oppfyllelsen av kontrakten er blitt mer økonomisk byrdefull enn forventet.<sup>262</sup> Dersom han ikke ønsket å bære regelendringsrisikoen, burde han gjort dette klart allerede ved avtaleinngåelsen. Partene i et tidsbefraktningforhold er profesjonelle. De vet når de inngår tidsbefraktningssavtaler av lang varighet at risikoen vedrørende eksempelvis regelendringer er til stede.

Det er likevel anerkjent i så vel rettspraksis som i teorien at i spesielle tilfeller kan en kontrakt bortfalle eller revideres i medhold av læren om bristende forutsetninger eller økonomisk force majeure.

I tillegg nevnes muligheten til å revidere certepartiet i medhold av avtaleloven § 36, selv om det etter min oppfatning er mest naturlig å anvende forutsetningslæren hvor bortfrakters vedlikeholdsforpliktelse i et tidsbefraktningforhold viser seg å bli mer kostbar enn forventet. Som førstvoterende uttalte det i Rt. 1999 s. 922 *Salhus flytebro* på side 932:

«Jeg ser det slik at en avtalerevisjon etter § 36 ofte vil være båret av mer generelle rimelighetsbetraktninger, som det er liten plass for i et kontraktsforhold som det vi her står overfor.»

Saken gjaldt en entreprisekontrakt hvor store summer var involvert.<sup>263</sup> Videre har Høyesterett uttalt at det skal svært meget til for konstatere urimelighet og sette til side avtalte vilkår i kontrakter i næring mellom profesjonelle parter.<sup>264</sup> Til tross for at Høyesterett har inntatt en restriktiv holdning, kan det ikke utelukkes at avtaleloven § 36 kan være en farbar vei for bortfrakter i tilfeller hvor vederlagsforpliktelsen blir særlig økonomisk byrdefull.<sup>265</sup>

Forholdet mellom læren om bristende forutsetninger, force majeure og avtaleloven § 36 er uklart.<sup>266</sup> Like fullt illustrerer *Salhus flytebro* at forutsetningslæren fortsatt «lever» etter vedtagelsen av avtaleloven § 36, i alle fall på entrepriserettens område.

Når det gjelder kategorien bristende *økonomiske* forutsetninger, er den samstemmige konklusjonen i den juridiske teori at det svært sjelden kan bli tale om å tillegge den bristende forutsetningen avgjørende betydning.

Fysiske hindringer kan også forhindre en normal oppfyllelse av vedlikeholdsplikten. Det kan tenkes at skipets struktur umuliggjør de påkrevde endringsarbeidene. Dette vil kunne utgjøre en relevant bristende forutsetning.<sup>267</sup> Under *Bimchemtime* vil en slik situasjon omfattes av den

---

<sup>262</sup> Krüger (1989) s. 685: «Det banale utgangspunkt må bli at partens forutsetninger for kontrakten blir hans respektive egenrisiko der forutsetningen svikter.»

<sup>263</sup> Se i samme retning ND 1990 s. 204 NV hvor retten fremhevet at i kommersielt pregede forhold bør domstolene være tilbakeholdne med å konstatere urimelighet, og især når det - som i dette tilfellet - gjaldt «big business».

<sup>264</sup> Se bl.a. Rt. 2000 s. 806 s. 816 og Rt. 2003 s. 1132 avsnitt 46.

<sup>265</sup> I ND 1985.234 NV MASCOT ble en valutaklausul i en samseilingsavtale revidert i medhold av § 36.

<sup>266</sup> Hagstrøm (2003) s. 304-310 med henvisninger.

<sup>267</sup> Krokeide (1977) s. 604-606 og Hagstrøm (2003) s. 259-260.

første begrensningen i kl. 22 (b); det må være «practically possible» å gjennomføre endringsarbeidene.

Falkanger fremhever at man innenfor skipsfarten generelt «er lite tilbøyelig til å la økonomisk force majeure føre til at den omkostningsstigningen går ut over, kan si seg fri, eventuelt kreve en omlegning av kontrakten». Begrunnelsen er skipsfartsnæringens følsomhet for konjunkturer, og at det således alltid vil være et spekulasjonsmoment til stede ved inngåelsen av langvarige kontrakter innenfor skipsfarten.<sup>268</sup> Falkangers konklusjon er i samsvar med øvrige forfatteres synspunkt på temaet.<sup>269</sup>

Nordisk rettspraksis bekrefter synspunktet om at det svært sjelden kan bli tale om å tillegge økonomiske forhold så stor vekt at avtalen revideres eller bortfaller. Ditlev-Simonsens konklusjon - etter en gjennomgang av nordisk rettspraksis - er:

«Jeg tror det koker ned til at verken i Skandinavia eller i England kan befrakteren gjøre seg synderlig håp om å bli kvitt et tyngende certeparti under henvisning til at oppfyllelsen er blitt vesentlig mer byrdefull på grunn av endrede økonomiske forhold. Og det samme gjelder for rederen i markedssituasjoner hvor det er han som lider. Men et lite håp kan det være om man slumper på dommere som lar seg bevege i helt ekstreme situasjoner.»<sup>270</sup>

En grunnleggende avgjørelse er ND 1959.333 SV UDDEVALLA. Et rederi hadde bestilt et skip fra et verft i Uddevalla. Et kraftig fall i tankfraktmarkedet gjorde at rederiet mente seg fristilt fra den nå økonomisk svært ugunstige avtalen. Voldgiftsretten drøftet spørsmålet om økonomisk force majeure i sjøfartsforhold generelt og fremhevet at et av bransjens særtrekk er dens følsomhet for økonomiske konjunkturer. Av den grunn innebærer avtaler innenfor sjøretten som regel et preg av spekulasjon. Retten uttalte på side 360:

«I en bransch så som den här aktuella, där snabba och betydande prisändringar sålunda ofte förekomma, kan det ytterst sällan bliva fråga om att på grund av sådana förändringar tilerkänna en avtalspart rätt till hävande eller jämkning av ett avtal. En tendens hos domstolarna att genom jämkning av ingåna avtal söka utjämna de risker, som nödvändigtvis äro förenade med avtal inom denna bransch, skulle nemligen skapa rättsosäkerhet inom branschen.»

Voldgiftsretten konkluderte at rederiets heving av avtalen var urettmessig og rederiet måtte derfor erstatte tapet verftet hadde som følge av hevingen.

---

<sup>268</sup> Falkanger (1969) s. 340. Se også Falkanger (1965) s. 195.

<sup>269</sup> Se bl.a. Lund (1977) s. 345-349, Honka (1989) s. 664 og Michelet (1997) s. 59.

<sup>270</sup> Ditlev-Simonsen (1977) s. 453.



Senere rettspraksis både innen sjøfartsforhold og øvrig kontraktsrett trekker i samme retning som den ovennevnte svenske voldgiftsdommen.<sup>271</sup>

De tilfellene hvor man i norsk rett har vært mest tilbøyelig til å tillegge en bristende økonomisk forutsetning relevans, er de såkalte *samarbeidstilfellene*.<sup>272</sup> Det er især Rt. 1935 s. 122 *Falconbridge* og Rt. 1951 s. 371 *Vedbolag* som nevnes.<sup>273</sup> Dommene gjaldt langvarige leveranseavtaler av henholdsvis nikkell og kull, hvor kraftig prisstigning forrykket de økonomiske forutsetningene for avtalene. Forutsetningssvikten ble tillagt betydning i begge dommene. I begge tilfellene sto man overfor langvarige samarbeidsforhold, hvor den ene part kunne ansees som mellommann. Vurderingen ble derfor foretatt på et noe annet grunnlag enn ved de vanlige forretningsmessige kontraktene.<sup>274</sup> Det forelå et «særlig tillitsforhold mellom partene».<sup>275</sup>

Slike omstendigheter vil ikke foreligge ved tidsbefraktning av skip, og dommene er derfor av begrenset betydning vedrørende vedlikeholdspliktens omfang.

Både juridisk teori og rettspraksis gir uttrykk for at det ytterst sjelden kan bli tale om å sette til side certepartiet som følge av at rederens vedlikeholdsforpliktelse er blitt økonomisk byrdefull. Dog holdes døren på gløtt for de ekstreme tilfellene.

Dersom man skulle komme til at den økede økonomiske byrden skal tillegges vekt, er det spørsmål om hvilken virkning dette skal ha. I henhold til Lund foreligger tre mulige løsninger.<sup>276</sup>

1. Den ene part fritas for et eventuelt erstatningsansvar i forbindelse med sin ikke-oppfyllelse.
2. Vedkommende har adgang til å heve kontrakten uten å ilegges erstatningsansvar.
3. Det foretas en revisjon av kontrakten.

Sistnevnte alternativ er mest fornuftig vurdert fra et rent økonomisk synspunkt.<sup>277</sup> En kontraktsrevisjon kan føre til en gjenoppretting av balanseforholdet mellom partene. På den annen side er det muligens ikke helt enkelt å gjenopprette balansen med enkle - og for begge parter akseptable - grep.

---

<sup>271</sup> Fra sjørettens område nevnes især ND 1974.173 NV ROLWI, ND 1975.298 NV og ND 1990.204 NV. I sistnevnte dom uttalte voldgiftsretten på s. 250: «En forskyvning av balansen mellom kontrahentenes ytelser som skyldes at en veloverveid og i og for seg akseptabel risikofordeling slår ut, og kanskje slår sterkt ut til ugunst for den ene part, bør normalt ikke gi grunnlag for en kontraktsrevisjon.»

<sup>272</sup> Lund (1977) s. 358.

<sup>273</sup> Dommene er bl.a. kommentert i Krokeide (1977) s. 600 og Hagstrøm (2003) s. 267-268.

<sup>274</sup> Lund (1977) s. 358.

<sup>275</sup> Krokeide (1977) s. 600.

<sup>276</sup> Lund (1977) s. 359

<sup>277</sup> l.c.

#### 5.2.3.4 Engelsk rett

Utgangspunktet er som nevnt at vedlikeholdsplikten, og dermed også regelendringsrisikoen, på bakgrunn av tidscertepartiets «maintenance»-klausul påhviler bortfrakteren. I henhold til Shelltime 4 kl. 3 (i) har bortfrakter påtatt seg en «due diligence»-forpliktelse til å opprettholde beskrivelsen i innledningen av certepartiet.

Så vidt meg bekjent foreligger det ingen engelske avgjørelser som behandler vedlikeholdsplikten i relasjon til regelendringer. Dog finnes det dommer som sier noe om hvilke regler som er relevante, se kapittel 2.4.3, og dommer som behandler vedlikeholdsplikten i relasjon til fysiske skader på skipet m.v.

I den tidligere nevnte saken om skipet Yuri Maru uttalte dommeren følgende om vedlikeholdspliktens innhold og oppfyllelse:

«[T]hat does not mean that she will be in such a state during every minute of the service, it does mean that when she gets into a condition when she is not thoroughly efficient in hull and machinery they will take within a reasonable time reasonable steps to put her into that condition».<sup>278</sup>

Når vedlikeholdsplikten aktualiseres, og det kan skje ved at myndighetene eller klasse fremsetter nye eller skjærpede regler, plikter bortfrakteren å gjennomføre rimelige tiltak innen rimelig tid for å opprettholde eller gjenopprette skipets kontraktsmessige tilstand. Som regel vil eksisterende skip få en viss overgangsperiode, således har bortfrakteren både tid og mulighet til å planlegge endringsarbeidene.

Det kan tenkes at de nye reglene krever endringer som er fysisk umulig å utføre på grunn av skipets form og struktur. I så fall er det sannsynlig at certepartiet er frustrert.<sup>279</sup> Dersom certepartiet er frustrert, bortfaller følgelig også bortfrakters vedlikeholdsforpliktelse. Læren om «frustration» har likhetstrekk med den norske lære om bristende forutsetninger og force majeure.<sup>280</sup> Doktrinen ble formulert på følgende måte av Lord Radcliffe:

«[F]rustration occurs whenever the law recognizes that without default of either party a contractual obligation has become incapable of being performed because the circumstances in which performance is called for would render it a thing

---

<sup>278</sup> Se *Snia v. Suzuki* (1923-24) 17 Ll.L. Rep. 78 KB s. 88. Uttalelsen tilsluttes av Court of Appeal, se (1924) 18 Ll.L. Rep. 333 CA s. 335. Saken er også omtalt i kapittel 3.4.5.2.

<sup>279</sup> En grundig fremstilling av frustrasjonslærens utvikling og innhold i engelsk rett gis i Treitel (2004).

<sup>280</sup> Falkanger (1965) s. 139 og Michelet (1997) s. 340.

radically different from that which was undertaken by the contract. Non haec in foedera veni. It was not this that I promised to do.»<sup>281</sup>

Et vel så aktuelt spørsmål sett fra bortfrakters ståsted er om tidscertepartiet er frustrert som følge av høye og uforutsette kostnader, for eksempel som følge av skjerpede krav til skipets tekniske tilstand. Som i norsk rett, går avgjørelsene som den klare hovedregel i bortfrakters disfavør på dette punkt. Det finnes flere avgjørelser i engelsk rett som legger til grunn at økte kostnader ikke kan utgjøre et grunnlag for frustrasjon.

Til illustrasjon formulerte Lord Simon frustrasjonslæren på følgende måte i en sak som gjaldt langvarig leie av varehus:

«Frustration of a contract takes place when there supervenes an event (without default of either party and for which the contract makes no sufficient provision) which so significantly changes the nature (*not merely the expense or onerousness*) of the outstanding contractual rights and/or obligations from what the parties could reasonably have contemplated at the time of its execution that it would be unjust to hold them to the literal sense of its stipulations in the new circumstances; in such case the law declares both parties to be discharged from further performance.»<sup>282</sup> (Min utheving.)

En interessant avgjørelse vedrørende høye og uforutsette kostnader, er saken *Larrinaga v. Société Franco-Am  ricaine des Phosphates*.<sup>283</sup> Tvisten gjaldt en kvantumskontrakt.<sup>284</sup> Rederen påtok seg seks turer mellom Tampa og Dunkirk med fosfatlast i løpet av en periode på to og et halvt år. De første tre turene bortfalt som følge av at første verdenskrig brøt ut. Da krigen nærmet seg slutten, og det fortsatt gjensto tre turer av kontrakten, krevde befrakteren at disse tre turene skulle gjennomføres. Bortfrakteren anførte at som følge av krigsutbruddet var kontrakten frustrert også for de gjenværende tre turene. Dette fikk han ikke medhold i av House of Lords. I likhet med flertallet i appelldomstolen var retten av den oppfatning at krigsutbruddet ikke frustrerte certepartiet.

For det første fremhevet retten at økonomiske byrder ytterst sjelden fører til at en kommersiell kontrakt blir frustrert:

---

<sup>281</sup> *Davis Contractors v. Fareham U.D.C.* [1956] A.C. 696 på s. 729. Saken gjaldt en byggekontrakt som ble mer kostnadskrevende enn det entreprenøren hadde forutsett. Se også *Boyd/Burrows/Foxton* (1996) s. 23 og *Wilford/Coghlin/Kimball* (2003) pkt. 26.4.

<sup>282</sup> *National Carriers v. Panalpina* [1981] A.C. 675 HL s. 700.

<sup>283</sup> (1923) 14 Ll.L.Rep 457 HL.

<sup>284</sup> En kvantumskontrakt «gjelder befordring med skip av fastsatt kvantum gods fordelt på flere reiser innenfor et gitt tidsrom» jf. sjøloven    362 første ledd. Om kvantumskontrakter, se *Falkanger/Bull* (2004) s. 402-407. Standardformularer benyttet ved kvantumskontrakter er bl.a. *Genco* og *Intercoa*.

«All the uncertainties of a commercial contract can ultimately be expressed, though not very accurately, in terms of money, and rarely, if ever, is it a ground for inferring frustration of an adventure, that the contract has turned out to be a loss or even a commercial disaster for somebody.»<sup>285</sup>

Videre fremhevet retten også spekulasjonsmomentet som alltid er til stede i langvarige tidscertepartier:

«If a contract is really a speculative contract, as this plainly is, the doctrine of frustration can rarely, if ever, apply to it, for the basis of a speculative contract is to distribute all the risks on one side or on the other and to eliminate any chance of the contract falling to the ground, unless, indeed, the law has put an end to it.»<sup>286</sup>

Tilsvarende restriktive synspunkter kom til uttrykk i *The Eugenia*.<sup>287</sup> Skipet *Eugenia* var sluttet på et Baltimere-certeparti. Som følge av at Suez-kanalen ble stengt, ville den avtalte turen fra Genova til India bli forlenget. I tidsbefraktningforhold er det som nevnt tidsbefrakteren som bærer forsinkelsesrisikoen, og han anførte at certepartiet var frustrert som følge av den økte kostnaden. Befrakteren fikk medhold i første instans, men en enstemmig appelldomstol avviste befrakterens anførsel. Lord Denning MR uttalte seg først om frustrasjonslæren generelt i dommen på side 389:

«If it should happen, in the course of carrying out a contract, that a fundamentally different situation arises for which the parties made no provision--so much so that it would not be just in the new situation to hold them bound to its terms--then the contract is at an end.»

Deretter uttalte han i dommen på side 390:

«The fact that it has become more onerous or more expensive for one party than he thought is not sufficient to bring about a frustration. It must be more than merely more onerous or more expensive. It must be positively unjust to hold the parties bound. It is often difficult to draw the line. But it must be done, and it is for the Courts to do it as a matter of law [...]».

I dette tilfellet konkluderte en enstemmig appelldomstol at blokaden av Suez-kanalen ikke medførte en «fundamentally different situation» som frustrerte certepartiet. Det er ikke enkelt å angi hva som kreves for at det er «positively unjust» å opprettholde avtalen.

Det foreligger likevel avgjørelser hvor kontraktsparten har fått medhold i at økonomiske forhold frustrerte certepartiet.

---

<sup>285</sup> Lord Sumner i dommen på s. 464.

<sup>286</sup> I.c. Dette er synspunkter vi gjenfinner i nordisk rett.

<sup>287</sup> [1963] 2 Lloyd's Rep. 381 CA.

I en sak fra 1920, *Pacific Phosphate v. Empire Transport*, fant retten at en kontrakt for skipninger av fosfat i perioden 1914-1918 var frustrert som følge av krigen.<sup>288</sup> Kontrakten inneholdt en krigsklausul som ga partene rett til å suspendere skipningen i tilfelle krig mot en tilsvarende forlengelse av kontraktperioden etter krigens slutt. Til tross for at partene hadde regulert virkningen av krigens innvirkning på kontrakten, fremhevet Mr. Justice Rowlatt den store utgiftsøkningen som hadde funnet sted:

«I do not attach importance to the money, beyond its showing that there was an important and fundamental disturbance. The voyage would now earn in freight about £10,000 under the agreement in carrying phosphate home, and it would cost about £29,000 to do it.»

Denne avgjørelsen fremstår som et spesielt unntak fra hovedregelen, og resultatet er merkelig ettersom partene hadde inntatt en krigsklausul i certepartiet. Dommens verdi svekkes på bakgrunn av dens alder, og jeg har ingen senere eksempler på at økonomiske forhold har blitt tillagt avgjørende vekt under «frustration»-synsvinkelen. I tillegg er avgjørelsen ikke truffet av øverste instans.

I sum følger det av rettspraksis at det ytterst sjelden kan bli tale om at et tidscerteparti er frustrert når bakgrunnen for anførselen er av økonomisk karakter.<sup>289</sup> Tilsvarende gjelder når rederens vedlikeholdsplikt aktualiseres som følge av regelendringer og det viser seg å være svært byrdefullt for ham å oppfylle sin forpliktelse. Like fullt er det ikke tvilsomt at domstolene holder døren på gløtt for at økonomiske forhold i ekstreme tilfeller kan være frustrasjonsgrunnlag.

Virkningen av at certepartiet er frustrert, er at kontrakten bortfaller i sin helhet.<sup>290</sup> I motsetning til i norsk rett, er det ikke rom for revisjon eller omlegging av kontraktsforholdet.

### 5.2.3.5 Amerikansk rett

I amerikansk rett innebærer vedlikeholdsforpliktelsen at skipet ved begynnelsen av hver enkelt reise under tidscertepartiet skal være sjødyktig.<sup>291</sup> Det vanlige er at bortfrakter i henhold til certepartiet skal utvise tilstrekkelig aktsomhet i dette henseende, noe Shelltime 4 kl. 3 (i) er et eksempel på. Som i engelsk rett foreligger ikke brudd på forpliktelsen dersom skipet på grunn av havari blir usjødyktig, men det kreves at bortfrakter tar rimelige skritt innen

---

<sup>288</sup> (1920) 4 Ll.L. Rep. 189 KB. Dommen er omtalt i Ditlev-Simonsen (1977) s. 452-453.

<sup>289</sup> Se i samme retning Wilford/Coghlin/Kimball (2003) pkt. 26.48 hvor det heter at «[f]inancial loss would have to be extraordinary to produce that result».

<sup>290</sup> Boyd/Burrows/Foxton (1996) s 24, Wilford/Coghlin/Kimball (2003) pkt. 26.59 og Treitel (2004) s. 555-556.

<sup>291</sup> Luckenbach v. W.J. McCahan Refining Sugar Co., 248 U.S. 139 (1918) s. 149-150.

rimelig tid for å reetablere skipets sjødyktige tilstand.<sup>292</sup> Befrakter må gi bortfrakter en reell mulighet til å gjenopprette skipets sjødyktighet hvor uhell eller andre begivenheter inntreffer som aktualiserer vedlikeholdsforpliktelsen.<sup>293</sup>

Vedlikeholdsplikten omfatter i henhold til klausulens ordlyd også at certepartiets beskrivelse av skipets tilstand og egenskaper skal opprettholdes, noe som medfører at bortfrakter bærer regelendingsrisikoen. Det er i amerikansk rett man finner flest avgjørelser som behandler rederens vedlikeholdsplikt i relasjon til regelendringer. De fleste avgjørelsene har gått i bortfrakters disfavør.

En interessant avgjørelse er *The Endeavor*.<sup>294</sup> Skipet ble levert i juni 1973, og i mai 1977 fremsatte befrakteren krav om at bortfrakter måtte påkoste og utføre endringer på skipet i tråd med nye regler gitt av en australsk arbeiderforening, *Waterside Workers Federation of Australia (WWF)*. Befrakteren fikk medhold av rettens flertall. Retten begrunnet sin avgjørelse med at bortfrakter hadde påtatt seg å vedlikeholde skipets tilstand og egenskaper, i tillegg til at Australia var omfattet av certepartiets fartsområde.

Et interessant poeng ved avgjørelsen, er at den inneholder uttalelser som indikerer at det går en øvre grense for bortfrakters vedlikeholdplikt:

«[I]t should be noted that we do not go as far as to enunciate that all structural changes regardless of magnitude, complexity and cost would or should be treated in a similar matter».<sup>295</sup>

Etter flertallets syn var endringsarbeidene i denne saken ikke av typen «major structural change», og derfor var arbeidene omfattet av rederens vedlikeholdsplikt:

«[T]hese modifications do not constitute structural changes of such a nature and magnitude as to override Owners' duty of maintaining the Vessel in a state which imposes no restrictions on the ability of the Vessel to perform in the manner called for in the Charter Party».<sup>296</sup>

Mindretallet var av den oppfatning at befrakteren måtte bære kostnadene tilknyttet WWFs nye krav. Bl.a. vektla han at foreningen ikke er et offentlig myndighetsorgan, og at foreningen derfor ikke har myndighet til å fastsette regler for skip som seiler til og fra Australia. Derfor er foreningens regler ikke

---

<sup>292</sup> Se bl.a. *The Ilkon Dalio*, SMA 1430 (ArbNY 1980) s. 10.

<sup>293</sup> Til illustrasjon nevnes *The Argo Leader*, SMA 2065 (ArbNY 1985).

<sup>294</sup> 1978 AMC 1742 (ArbNY 1977). Avgjørelsen er også behandlet i kapittel 2.4.4.

<sup>295</sup> Dommen s. 1747.

<sup>296</sup> Dommen s. 1746.

relevante for oppfyllelsen av certepartiet, se kapittel 2.4.4. Han var også av den oppfatning at befrakteren ved avtaleinngåelsen kjente eller burde kjent til de nye leder-kravene fra WWF. Derfor kunne befrakteren beskyttet seg mot konsekvensene av at kravene ikke var oppfylt allerede under kontraktsforhandlingene.

Videre nevnes The Ultramar.<sup>297</sup> Skipet var sluttet på et tiårig Mobiltime-certeparti. I løpet av certepartiperioden ble The Port and Tanker Safety Act of 1978 (PTSA) lansert. I PTSA ble det oppstilt en rekke krav til tankskips design og operasjon. I henhold til PTSA måtte alle amerikanske skip som transporterte olje eller annen farlig last samsvare med kravene i PTSA, og ved lovens ikrafttreden ble det ikke gjort unntak for eksisterende skip. Blant kravene nevnes at alle tankskip større enn 40 000 dødvekttonn skulle være utstyrt med et Crude Oil Wash System<sup>298</sup> og at alle skip større enn 70 000 dødvekttonn skulle være utstyrt med et Inert Gas System.<sup>299</sup> Ultramar var på ca. 82 000 dødvekttonn, og det oppsto derfor tvist mellom partene om innkjøp og installering av et slikt utstyr lå innenfor rederens vedlikeholdsplikt.

Rettens flertall, to dommere, besvarte spørsmålet bekreftende under henvisning til beskrivelsen av skipet og vedlikeholdsforpliktelsen i certepartiet. Under certepartiet påtok bortfrakter seg en «due diligence»-forpliktelse til å vedlikeholde skipets fysiske tilstand og egenskaper. En av disse egenskapene var i henhold til kl. 1 (c) at skipet skulle være «in every way fitted for the service and carriage of Crude Oil and/or Dirty Petroleum Products».

For ordens skyld nevnes at flertallet avviste bortfrakterens anførsel om at befrakteren hadde en bidragsplikt som følge av prinsippet om quantum meruit. Uttrykket betyr «så mye som han har fortjent». I Black's Law Dictionary (1999) heter det at prinsippet «is still used today as an equitable remedy to provide restitution for unjust enrichment».<sup>300</sup>

I norsk rett vil det være naturlig å drøfte tilsvarende anførsler i henhold til berikelsesgrunnsetningen.<sup>301</sup> Noe forenklet er synspunktet at det oppstår et vederlagskrav dersom vedkommende oppnår en «ugrunnet» berikelse. Etter min oppfatning passer en slik

---

<sup>297</sup> 1981 AMC 1831 (ArbNY 1981).

<sup>298</sup> Rensesystem for råolje.

<sup>299</sup> Nøytralgassystem som senker brannfaren i tanken.

<sup>300</sup> Om quantum meruit i engelsk og amerikansk rett, se henholdsvis Farnsworth (2004) s. 99 flg. og Furmston (2001) s. 737-739.

<sup>301</sup> Det er usikkert om det kan oppstilles en generell regel i norsk rett om vederlagsforpliktelse i ulike berikessituasjoner. Se nærmere om dette i Krokeide (1982) s. 444-452 og Hagstrøm (2003) s. 664-668. Se også avgjørelse fra Agder lagmannsrett, LA-2005-77360, hvor prinsippet fikk anvendelse på transport av tomme containere uten forutgående avtale med eierne av disse. Retten uttalte bl.a. at «[e]n eventuell vederlagsplikt vil bero på en konkret rimelighetsvurdering i det enkelte tilfelle».

innfallsvinkel dårlig i den foreliggende situasjon, all den tid bortfrakter er kontraktsforpliktet til å stille skipets transportkapasitet til befrakters disposisjon, og han i tillegg er forpliktet til å vedlikeholde skipet. Det blir da unaturlig å karakterisere befrakters berikelse som «ugrunnet». I tillegg kan det uansett være nødvendig for bortfrakter å foreta de aktuelle endringene for å kunne bruke skipet siden. Bortfrakters anførsler ville derfor blitt avvist også av en norsk domstol.

Rettens mindretall var av en annen oppfatning hva gjaldt regelendringsrisikoen. Han tilla rimelighetshensyn større vekt enn certepartiets ordlyd, og fremhevet at ingen av partene forutså PTSA og de store konsekvensene loven fikk for oljetankere:

«A fair, commercial solution to this dispute would be to pro rata share the costs of timely compliance with the PTSA».<sup>302</sup>

Etter mitt syn er flertallets løsning mest i overensstemmelse med certepartiet og tolkningen av dette. Rederen har påtatt seg å vedlikeholde skipet i samsvar med certepartiets beskrivelse, og som følge derav må han også bære regelendringsrisikoen. Mindretallets løsning overlater for mye til skjønnsmessige vurderinger. Resultatet ville blitt en uklar rettstilstand, og en lite heldig teknisk regel. Bare spørsmålet om hvorledes en slik pro rata fordeling eventuelt skal beregnes, fremstår som høyst uklart på bakgrunn av mindretallets votum.

Flertallets synspunkter i Ultramar-saken legges også til grunn i *The Intermar Progress*.<sup>303</sup> Skipet var sluttet på et certeparti av typen Texacotime 2. I løpet av certepartiperioden ble PTSA lansert. Tankskipet *Intermar Progress* var på ca. 80 000 dødvekttonn og som i Ultramar-saken oppsto det tvist mellom partene om hvem som skulle bære regelendringsrisikoen. Rederen krevde en forholdsmessig del av utgiftene i forbindelse med det nye påkrevde utstyret dekket av befrakteren, basert på en nyttemodell. Mellomløsningen var basert på at ved endringsarbeidene fikk skipet «a Useful Life Remaining» på 96 måneder, av disse falt 30,3 måneder innenfor certepartiperioden. Med andre ord krevde rederen dekket 31,7 % av omkostningene.

Certepartiet fastslo i kl. 2 at rederen under certepartiperioden skulle utvise «due diligence to make and maintain the Vessel [...] in every way fit to carry crude petroleum and/or its products; and [...] tight, staunch strong in good order and condition, in every way fit for service [...]». Videre kunne skipet i henhold til kl. 3 disponeres «in any part of the world».

---

<sup>302</sup> Dommen s. 1851.

<sup>303</sup> SMA 2468 (ArbNY 1988).



Retten la til grunn at rederen hadde en kontraktmessig forpliktelse til å holde ved like skipets «world wide trading privilege».<sup>304</sup> Derfor kunne befракteren ikke pålegges å bidra økonomisk til de endringsarbeidene som i henhold til PTSA var påkrevd.

Retten fremhevet at PTSA ble lansert som et ledd i gjennomføringen av den internasjonale konvensjonen MARPOL.<sup>305</sup> Et av kravene i MARPOL var nettopp at oljetankere skulle være utstyrt med Crude Oil Wash System og Inert Gas System. Skipets flaggstat, Liberia, hadde ratifisert MARPOL, og således pliktet skipet å samsvare med kravene i MARPOL. Etter både PTSA og MARPOL er rederen pliktsubjekt. Videre hadde flere fremtredende sjøfartsnasjoner ratifisert konvensjonen, med den følge at uten endringsarbeidene ville skipets fartsområde blitt vesentlig mindre enn forutsatt i certepartiet. Retten henviste til Ultramar-saken som støtte for sitt resultat.

Rederen anførte flere grunnlag for at befракteren måtte dekke en del av kostnadene, bl.a. viste han til quantum meruit-prinsippet. Retten avviste at prinsippet fikk anvendelse.

På den annen side finnes det også enkelte avgjørelser som har gått i bortfrakters favør.

I The Stolt Lion var skipet sluttet på et tiårig ESSO Time 1969-certeparti.<sup>306</sup> Ved ankomst Rotterdam ble Stolt Lion inspisert av en representant for myndighetene. Det ble påpekt at skipet ikke samsvarte med deres krav til kjemikalietankere, og at ved fremtidige anløp i Nederland måtte skipet inneha det relevante sertifikatet eventuelt en likestilt erklæring som viste at skipet samsvarte med kravene. Den nederlandske loven var basert på anbefalinger fra IMCO (nå IMO). På bakgrunn av dette oppsto spørsmålet om hvem av partene som var kostnadsansvarlig for innkjøp og installering av «high level audio alarms», hvilket var påkrevd i henhold til de nederlandske reglene. Befrakter baserte sitt krav på kl. 69 som lød:

«The vessel shall at all times satisfy the requirements for the carriage of solvent, chemicals as set forth by the national and/or international authorities, etc. [...] Owners shall exercise due diligence to maintain the vessel and her equipment as on delivery on this Charter Party, normal tear and wear excepted.»

Til tross for klausulen var retten likevel av den oppfatning at befракteren måtte bære kostnadene i tilknytning til kravet i den nederlandske lovgivningen. For

---

<sup>304</sup> Dommen s. 9.

<sup>305</sup> MARPOL er omtalt i kapittel 2.2.

<sup>306</sup> SMA 1188 (ArbNY 1977).

det første hadde befrakteren inspisert og akseptert skipet. For det andre omfattet vedlikeholdsforpliktelsen, «to maintain her in such a state during the currency of this Charter», etter rettens mening ikke innkjøp og installering av alarmsystemet:

«The purchase and installation of such system, even if required by inter-governmental regulations, *by its nature is a capital improvement and as such not a maintenance item but an upgrading of the vessel*». (Min utheving.)

Den uthevede passusen tilsier at arbeidenes størrelse har betydning for om vedlikeholdsplikten kommer til anvendelse eller ikke. Men det er ikke mulig å angi konkret hvor grensen mellom vedlikehold og «capital improvement» skal trekkes. Som nevnt over finnes det spor av en slik tankegang også i andre avgjørelser, bl.a. The Endeavor.

Retten la også vekt på at det utelukkende var i befrakters interesse at alarmsystemet ble installert. Befrakter ville nyte godt av muligheten til å frakte mer spesialisert og uensartet last, mens inntekten for bortfrakter ville forbli den samme. Det kunne ikke være partenes intensjon at bortfrakter skulle gjennomføre utbedringer på skipet som kun befrakter ville ha nytte av.

Stolt Lion-saken har vært omtalt i andre avgjørelser, uten at dommens resultat har vært kritisert.

I Intermar Progress-saken fremhevet retten at saksforholdet i Stolt Lion-saken var svært forskjellig. I Intermar Progress-saken utgjorde ikke PTSA kravene til en enslig stat, som tilfellet var i Stolt Lion-saken. Som nevnt over, PTSA ble lansert i samsvar med MARPOL. Videre var befrakter ikke klar over PTSA da skipet ble inspisert og godtatt. Ved inspeksjonen av Stolt Lion kunne befrakter i prinsippet påpekt at skipet manglet det aktuelle utstyret i henhold til de nederlandske reglene, da grunnlaget for myndighetenes anmerkninger var en lov fra 1963. Hadde befrakter opplyst om planlagt last, ville rederen kunne ha forberedt seg på dette.

Også i Ultramar-saken fremhevet man de faktiske forskjellene. For det første var det obligatoriske endringsarbeidet mer drastisk og omfattende i Ultramar-saken, og for det andre ville manglende samsvar med PTSA mer drastisk innsnevre skipets fartsområde enn i Stolt Lion-saken.

Etter min oppfatning er resultatet i Stolt Lion-saken ikke urimelig, men da under synsvinkelen at lokale og ekstraordinære regler er befrakters risiko. Den nederlandske regelen bygget bare på anbefalinger fra IMCO, og ikke en internasjonal regel slik tilfellet var i PTSA-sakene. Videre kan det argumenteres for at begrepet «maintenance» ikke omfatter omfattende forbedringer på skipet, dog synes det uklart hvor denne grensen går. I Ultramar-saken var kostnadene atskillig høyere, uten at det medførte at tilfellet falt utenfor en naturlig forståelse av begrepet «maintenance».

I flere av sakene som gjelder vedlikeholdspliktens forhold til regelendringer har bortfrakter anført at certepartiet er bortfalt under henvisning til

frustrasjonslæren.<sup>307</sup> Det er klart at denne læren spiller en rolle også i amerikansk kontraktsrett, selv om terskelen for å nå frem med frustrasjons-synspunkter synes å være høy.

Den grunnleggende avgjørelsen vedrørende frustrering av certepartier, er *Transatlantic Financing Corp. v. United States*.<sup>308</sup> Skipet *The Christos* var sluttet på et reiseCERTeparti fra USA til Iran. Som følge av Suez-kanalens stengning, ble reisen atskillig lengre og dyrere enn forventet. Bortfrakteren anførte at certepartiet var blitt umulig som følge av stengningen, og krevde tilleggsomkostningene ved at lasten faktisk ble levert i Iran av befrakteren.

Retten uttalte følgende om frustrasjonslæren:

«First, a contingency - something unexpected - must have occurred. Second, the risk of the unexpected occurrence must not have been allocated either by agreement or by custom. Finally, occurrence of the contingency must have rendered performance commercially impracticable. Unless the court finds these three requirements satisfied, the plea of impossibility must fail.»

Retten fant at stengningen av Suez-kanalen var uventet. Videre var risikoen for denne omstendigheten ikke allokert mellom partene. Det tredje vilkåret var derimot ikke oppfylt. Selv om stengningen medførte at reisekostnadene økte, var ekstrakostnaden ikke så stor at gjennomføringen av reiseCERTepartiet ble «commercially impracticable». Certepartiet var derfor ikke frustrert.

Et lignende saksforhold ble behandlet i *American Trading & Production Corp. v. Shell International Marine Ltd.*<sup>309</sup> Også her medførte stengningen av Suez-kanalen at bortfrakteren ble påført ekstrakostnader. Retten konkluderte med at gjennomføringen av certepartiet ikke var blitt «commercially impracticable». Det var ikke tilstrekkelig at ekstrakostnadene ved den forlengede reisen utgjorde 31 % av den opprinnelige frakten. For at det tredje vilkåret i frustrasjonslæren skal ansees oppfylt, må ekstraavgiftene være «extreme and unreasonable».

I den ovennevnte *Ultramar*-saken avviste en samlet rett bortfrakters anførsel om at certepartiet var frustrert som følge av den store økonomiske byrden bortfrakter ble pålagt som følge av PTSA. Retten baserte sin drøftelse på synspunktene i *Transatlantic Financing Corp. v. United States*.

---

<sup>307</sup> Om frustrasjonslæren i amerikansk rett og en grundig redegjørelse av vilkårene, se Wilford/Coghlin/Kimball (2003) pkt. 26.77-26.97.

<sup>308</sup> 1966 AMC 1717.

<sup>309</sup> 1972 AMC 318.

Det første vilkåret var oppfylt. Det var ikke mulig å forutse innføringen av PTSA. Spesielt uforutsigbart var det at PTSA ikke gjorde unntak for eksisterende skip, såkalte «grandfather rights».

Uten å berøre det andre vilkåret, allokeringen av kostnadene, gikk retten så over til å drøfte det tredje vilkåret. Retten var av den oppfatning at kostnadene ved endringsarbeidene ikke var av et slikt omfang at gjennomføringen av certepartiet ble «commercially impracticable». Kostnadene beløp til ca. 15 % av månedshyren, og i tillegg ville bortfrakter kunne utnytte skipet kommersielt til bedre fraktpriser etter dette certepartiets utløp. Et certeparti er ikke frustrert bare fordi det inntreffer en begivenhet som medfører at en part ilegges en tyngre finansiell byrde enn forutsatt; «[t]he financial loss must be extraordinary.»<sup>310</sup> På dette punkt henviste retten til den engelske avgjørelsen *The Eugenia*.<sup>311</sup>, som er omtalt ovenfor.

Heller ikke i saken om skipet *Intermar Progress* fikk rederen medhold i at certepartiet var bortfalt som økonomisk frustrert på bakgrunn av de nye kravene i PTSA. Tidsfrakten førte etter flertallets syn til at certepartiet fortsatt var verdifullt for bortfrakteren, og fremhevet også at rederen aldri hadde fremmet frustrasjonssynspunkter i diskusjoner med befrakteren om fordelingen av PTSA-kostnadene.

På bakgrunn av den rettspraksis som nå er gjennomgått, kan utgangspunktet i amerikansk rett oppsummeres på følgende måte: Når rederen har påtatt seg å vedlikeholde skipets fysiske tilstand og egenskaper under certepartiperioden, og det aktuelle området faller innenfor certepartiets fartsområde, bærer han regelendringsrisikoen.

I helt spesielle tilfeller kan certepartiet frustreres, men det skal på bakgrunn av rettspraksis mye til.<sup>312</sup> I tillegg kan det - på bakgrunn av flere uttalelser i de forannevnte avgjørelsene - også legges til grunn at dersom endringsarbeidene er så vidt omfattende at de medfører «capital improvement» eller «major structural change», er man utenfor vedlikeholdsplikten. Dette kan baseres på en naturlig forståelse av begrepet «maintenance», eller innfortolkes i rederens «due diligence»-plikt. Vedlikeholdsplikten er som regel ikke absolutt angitt, ei heller i *Shelltime 4*. Men hvor denne grensen skal trekkes, er vanskelig å angi.

---

<sup>310</sup> Dommen s. 1848.

<sup>311</sup> Dommen er behandlet i kapittel 5.2.3.4.

<sup>312</sup> Se i denne retning Treitel (2004) s. 268: «The general trend of decisions is in this direction: most of the recent cases, even in the United States, have rejected the argument that steep rises in costs (or falls in value) are grounds of discharge.»

Et moment som kan tas i betraktning, er hvilken part som vil ha fordel av at endringene gjennomføres.

Se i samme retning hva gjelder regelendingsrisikoen i amerikansk rett, Wilford/Coghlin/Kimball (2003) pkt. 11.30.

#### **5.2.3.6 Shelltime 4 2003**

Vedlikeholdsplikten i Shelltime 4 2003 er ikke endret i den nye versjonen av Shelltime 4. Likevel stiller bortfrakterens vedlikeholdsforpliktelse seg i et vesentlig annet lys i den nye versjonen.

Grunnen til det er at innledningsordene i Shelltime 4 2003 kl. 1 og kl. 2 (a) fastslår at beskrivelsen av skipets egenskaper skal gjelde «throughout the charter period». Med andre ord påtar rederen seg en absolutt forpliktelse til at skipet samsvarer med beskrivelsen også under certepartiperioden, og følgelig bærer han regelendingsrisikoen. Den generelle vedlikeholdsplikten i kl. 3 (a) blir i den nye versjonen tilsynelatende av underordnet betydning.

Hvorvidt Shelltime 4 2003 med en slik utforming får en bred aksept i markedet, er uvisst. Gjennom å akseptere Shelltime 4 2003 med en slik utforming, påtar bortfrakteren seg en svært vidtrekkende og uforutsigbar forpliktelse.<sup>313</sup> Etter min mening bør redere vise tilbakeholdenhet ved å inngå certepartiet slik det nå er formulert. Det bør dog nevnes at certepartiet ikke har vært prøvet av domstolene, men det kan jo tenkes at en viss rimelighetsensur vil finne sted. Det vil dog være ganske risikabelt for en bortfrakter å satse på en slik sensur.

Ettersom forpliktelsene i kl. 1 og kl. 2 (a) er *vedvarende* forpliktelser, må sannsynligvis også kl. 3 (b) forstås på en annen måte enn Shelltime 4 kl. 3 (ii). Slik Shelltime 4 2003 er utformet, mister avgjørelsene The Fina Samco og The Trade Nomad mye av sin betydning.

#### **5.2.4 Eksempel fra et «skreddersydd» tidscerteparti**

I denne avhandlingen har jeg valgt å fokusere på standardformularene i tidsbefraktningens retten. Partene har likevel muligheten til å supplere standardformularet med «egne» klausuler, såkalte «riders». I tillegg har selvfølgelig partene muligheten til å «skreddersy» et tidscerteparti tilpasset partenes spesielle ønsker og behov. Gjennom en tilleggs klausul, eller i et

---

<sup>313</sup> NSM s. 6024-6027.

«skreddersydd» tidscerteparti, kan partene særskilt regulere regelendringsrisikoen. Klausulen kan for eksempel være utformet på følgende vis:

«If, after the Delivery Date, Vessel's classification society or any of the Governmental Authorities make any revisions or additions to their requirements applicable to LNG vessels generally, compliance with which is required to preserve Vessel in the class referred to in [...] or for the continued efficient use of Vessel under this Charter, Owner shall diligently pursue completing such revisions or additions. All costs of any such change due to new requirements of Vessel's classification society or Governmental authorities shall be born in acceptance with section [...]. Owner and Charterer shall consult as to the timing and nature of any work required to comply with any change under this section.

Owner shall bear an aggregate amount of up to two hundred thousand United States dollars (U.S. \$ 200,000) per calendar year of costs relating to any change due to new requirements of the Vessel's classification society or of the Governmental Authorities. However, Charterer shall bear any such costs in excess of two hundred thousand United States dollars (U.S. \$ 200,000) per calendar year, but not exceeding the sum of the following: three hundred thousand United States dollars (U.S. \$ 300,000) multiplied by the number of years remaining in the Term ("Charterer's Maximum section [...] Changes"). If Charterer expressly disapproves any such change in excess of Charterer's Maximum section [...] Changes, then Owner shall have the option of either (A) bearing all costs relating to the changes in excess of Charterer's Maximum section [...] Changes, or (B) canceling this Charter by giving written notice thereof to Charterer, provided that any such cancellation by Owner shall take effect on the latest date on which compliance with such change due new requirements of the Vessel's classification society or of the Governmental Authorities is necessary.»

En slik klausul gir etter min mening en rimelig fordeling av regelendringsrisikoen. Selv om regelendringsrisikoen i utgangspunktet ligger hos bortfrakter, er det satt et tak for hans forpliktelse. Jeg er imidlertid usikker på i hvilket omfang denne typen klausuler benyttes i bransjen.

En alternativ løsning i bortfrakters favør, er at certepartiet inneholder en klausul som regulerer tidsfrakten i samsvar med utgiftene som påløper for eksempel i forbindelse med «maintenance». Denne typen av klausuler, som skal gi bortfrakter kompensasjon for økte utgifter, betegnes som *glideskala-* eller *eskalasjonsklausuler*.<sup>314</sup>

### 5.2.5 Sammenfatning

Som det nå vil ha fremgått er Bimchemtime et eksempel på et certeparti hvor regelendringsrisikoen er detaljert regulert, mens Shelltime 4 er et eksempel på

---

<sup>314</sup> Se nærmere om denne klausultypen i Michelet (1977), Honka (1989) s. 664 og Michelet (1997) s. 221-233. Se også NSÅ 1989 s. 8-9.

det motsatte. I Shelltime 4 og i de fleste andre tidscertepartiene er regelendringsrisikoen knyttet til bortfrakterens generelle vedlikeholdsplikt.

Bortfrakters eneste utvei er læren om bristende forutsetninger eller økonomisk force majeure, men terskelen er høy. Dette er ikke en ikke urimelig løsning. Alle som arbeider innenfor sjøfart vet at muligheten er til stede for at lokale eller internasjonale myndigheter, eller klassen for den saks skyld, vedtar nye og skjerpede regler i løpet av en langvarig certepartiperiode. Fokus på sikkerhet og miljø er stadig økende. Bortfrakter vet at vedlikeholdsforpliktelsen han påtar seg for eksempel i et certeparti formulert som Shelltime 4, kan by på ubehagelige og omfattende økonomiske utfordringer. Det vil være opp til bortfrakter å redusere denne risikoen ved kontraktsinngåelsen. En klausul av typen vi møter i Bimchemtime, hvor det settes et tak for vedlikeholdsforpliktelsens omfang, er etter mitt syn en fornuftig løsning.

Gjennom den detaljerte reguleringen i Bimchemtime oppnås større stabilitet og forutsigbarhet rundt regelendringsrisikoen, noe som fremstår som svært fornuftig i en bransje hvor det stadig stilles nye og strengere krav til sikkerhet m.v. Tilsvarende mellomløsninger kan også oppnås ved at det inntas særskilte klausuler i certepartiet.

I amerikansk rett er man i tillegg utenfor vedlikeholdsforpliktelsen hvor regelendringen medfører «capital improvement» eller «major structural change», men hvor grensen skal trekkes er uklart. Tilsvarende unntaksregel gjenfinnes ikke i norsk eller engelsk rett.

## **5.3 Rettsvirkningene av at endringsarbeidene ikke gjennomføres**

### **5.3.1 Innledning**

I kapittel 5.2 ble det fastslått at det klare utgangspunkt i tidsbefraktningssforhold er at bortfrakter bærer regelendringsrisikoen, vanligvis som følge av hans forpliktelse til å vedlikeholde skipets tilstand og egenskaper i samsvar med certepartiets beskrivelse. Med mindre annet følger av certepartiet, er det bare læren om bristende forutsetninger eller økonomisk force majeure som kan fritta bortfrakter for denne forpliktelsen.

I det følgende skal jeg se på hvilke konsekvenser det kan få dersom endringsarbeidene ikke gjennomføres, og bortfrakter således misligholder sin vedlikeholdsforpliktelse. Det forutsettes at ingen av unntakene nevnt i det foregående kapittel får anvendelse. Det kan skilles mellom konsekvenser som

følger av bakgrunnsretten, og konsekvenser som følger av certepartiet selv. Bimchemtime tilhører den førstnevnte kategori, se kapittel 5.3.2. Shelltime 4 tilhører hovedsaklig den sistnevnte kategorien, se kapittel 5.3.3.

## **5.3.2 Bimchemtime**

### **5.3.2.1 Innledning**

Bimchemtime inneholder ingen særskilt regulering av konsekvensene av at rederen misligholder vedlikeholdsplikten i kl. 22 (b), og certepartiet må derfor på dette punkt suppleres med bakgrunnsretten. Som nevnt tidligere, vil rettsvirkningene av kontraktsbrudd i certepartiforhold i stor utstrekning måtte utledes av bakgrunnsretten.

### **5.3.2.2 Norsk rett**

I henhold til sjøloven § 384 første ledd kan befrakteren heve certepartiet dersom skipet ikke holdes i sjødyktig og kontraktsmessig stand, og dette i tillegg medfører at «formålet med avtalen blir vesentlig forfeilet». Det fremgår av forarbeidene at det er tilsiktet en skjerping av hevingskravet i forhold til det alminnelige kravet om vesentlig kontraktsbrudd.<sup>315</sup> Som regel vil et brudd på vedlikeholdsplikten konverteres til en forsinkelse, enten fordi skipet er på verksted eller det holdes tilbake av myndighetene, og det vil derfor måtte vurderes hvor alvorlig forsinkelse befrakteren påføres.<sup>316</sup>

Sjøloven 1893 inneholdt i henhold til ordlyden et enda strengere krav til heving etter levering. Kriteriet i § 146 var at «bortfrakteren, da avtalen ble sluttet, måtte innse at formålet med avtalen ville bli vesentlig forfeilet på grunn av forsinkelsen». Dersom bortfrakter var skyld i forsinkelsen, kunne befrakter i tillegg heve certepartiet dersom forsinkelsen ikke var av «uvesentlig betydning».

Langvarige avbrudd i skipets drift, som for eksempel verkstedsopphold som følge av regelendring, kan også bli tillagt betydning som en relevant bristende forutsetning.<sup>317</sup> I så fall kan befrakteren erklære seg ubundet av certepartiet. På bakgrunn av rettspraksis vedrørende reparasjon etter skade på skipet, se kapittel 3.4.3, er det ikke tvilsomt at avbruddet må være av et betydelig

---

<sup>315</sup> NOU 1993: 36 s. 89.

<sup>316</sup> Se kapittel 3.4.3, og de eksempler fra rettspraksis som der er omtalt.

<sup>317</sup> Krokeide (1977) s. 606. I ND 1955.245 NH ble det forutsatt at langvarig rekvisisjon av skipet medførte at certepartiet bortfalt.



omfang. Det er likevel interessant å konstatere at selv om bortfrakter gjør sitt ytterste for å oppfylle sin vedlikeholdsforpliktelse, kan regelendringen medføre at certepartiet bortfaller.

For å kunne kreve erstatning, regulert i bestemmelsens annet ledd, må det manglende vedlikeholdet skyldes «feil eller forsømmelse av tidsbortfrakteren eller noen tidsbortfrakteren svarer for». Det følger av ordlyden i sjøloven § 384 annet ledd og lovens forarbeider at det er befrakteren som har bevisbyrden.<sup>318</sup>

Selv om § 384 ikke inneholder en parallell til § 377 annet punktum, tilsikringsansvaret, kan det imidlertid følge av avtalen at bortfrakter garanterer at skipet skal samsvare med beskrivelsen under hele certepartiperioden.<sup>319</sup> I så fall vil han bli ansvarlig på objektivt grunnlag for det tap befrakter lider ved at eksempelvis et sertifikat bortfaller. Bimchemtime kl. 22 (b) er etter min mening nettopp et eksempel på en slik garanti. I underklausul (b) heter det at bortfrakter «warrants» at skipet skal samsvare med det relevante regelverket også under certepartiperioden. Dette inkluderer besittelse av de relevante sertifikatene og godkjennelsene. Bruken av begrepet «warrant», og at det er gjort unntak fra plikten dersom endringen ikke er «practically possible» eller utgjør «major structural alteration or addition to the Vessel», tilsier etter min oppfatning at man her står overfor et tilsikringsansvar. Opplysningen fremstår ikke som «usikker» jf. begrepet «warrant». Spesielle egenskaper ved skipet er særlig fremhevet i certepartiet.<sup>320</sup>

Sjøloven inneholder ingen bestemmelser om prisavslag som følge av mangler som oppstår under certepartiperioden, i motsetning til sjøloven § 376 som gjelder mangler ved levering.<sup>321</sup> Som regel vil befrakters interesser være tilstrekkelig ivaretatt gjennom de øvrige misligholdsbeføyelsene og regelen om off hire i sjøloven § 392. Likevel kan det tenkes situasjoner hvor det ikke er noe å bebreide bortfrakter, samtidig som det ikke oppstår tidstap. Dette kan tenkes hvor et bestemt sertifikat eller en aksept fra et kjemikalieselskap bortfaller. I slike situasjoner kan det reises spørsmål om befrakteren bør ha adgang til å kreve fraktavslag.

---

<sup>318</sup> NOU 1993:36 s. 89. Jf. også Bruserud (2002) s. 53 og Solvang (2005) s. 2448 note 843.

<sup>319</sup> Honka (1987) s. 247, Bruserud (2002) s. 108 og Webster (2004) s. 180-181.

<sup>320</sup> Jf. ND 2002.80 NV BOREALNES som er omtalt i kapittel 3.4.4. Dommen gjaldt tilsikringsalternativet i sjøloven § 377, men synspunktene i dommen har overføringsverdi.

<sup>321</sup> Se kapittel 3.4.2.

Lovens forarbeider omtaler ikke denne problemstillingen, noe som i alle fall ikke kan utelukke bruken av prisavslag i slike situasjoner.<sup>322</sup> Prisavslag er en del av den alminnelige norske kontraktsretten.<sup>323</sup> Det kan derfor argumenteres for at certepartiet på dette punkt bør utfylles i samsvar med denne.<sup>324</sup>

### 5.3.2.3 Engelsk rett

I engelsk rett er det slått fast at den generelle vedlikeholdsforpliktelsen i et tidscerteparti tilhører kategorien «intermediate terms».<sup>325</sup> Hvorvidt befrakteren kan heve certepartiet, vil da bero på kontraktsbruddets vesentlighet.<sup>326</sup>

Det kan likevel diskuteres om forpliktelsen i Bimchemtime kl. 22 (b) er av typen «condition». I *The Seaflower* kom retten til at deler av certepartiets vettingklausul var en «condition».<sup>327</sup> I motsetning til klausulen i *The Seaflower* benytter Bimchemtime ikke begrepet «garanti». I tillegg er virkningene av sertifikatenes bortfall ikke regulert. I *The Seaflower* fulgte det av tilleggsklausulen at dersom skipet mistet en godkjennelse, og bortfrakter ikke lykkes med å fornye denne innen 30 dager, fikk befrakter en kanselleringsrett. Dette tilsa at godkjennelsene var særdeles viktige.

Under hensyntagen til at man generelt bør vise tilbakeholdenhet med å klassifisere kontraktsforpliktelser som «conditions», er jeg av den oppfatning at forpliktelsen i kl. 22 (b) er av typen «intermediate term».<sup>328</sup>

Det vanlige er at misligholdt vedlikeholdsplikt konverteres til en forsinkelse under certepartiperioden, enten fordi skipet er på verksted eller det holdes tilbake av myndighetene. Et interessant poeng er at i engelsk rett brukes resonnementer fra læren om «frustration» til å presisere hevingskriteriet ved mislighold.<sup>329</sup>

Dette poenget illustreres i saken om skipet *Yuri Maru* som var tidsbefraktet for ni måneder.<sup>330</sup> Allerede etter tre måneder viste det seg at skipets propell var i dårlig forfatning. Uten å lykkes prøvde eieren av skipet i to måneder å

<sup>322</sup> Webster (2004) s. 182: «[E]ttersom forarbeidene ikke gir klart uttrykk for at det ikke skal være adgang til prisavslag, taler dette for at befrakteren bør ha krav på prisavslag».

<sup>323</sup> NOU 1993: 36 s. 85 og Hagstrøm (2003) s. 397.

<sup>324</sup> Se i denne retning Honka (1989) s. 204 og Webster (2004) s. 182. Se i motsatt retning Holdø (2003) s. 123.

<sup>325</sup> *JThe Hongkong Fir* [1961] 1 Lloyd's Rep. 159 QB s. 173 og [1961] 2 Lloyd's Rep. 478 CA s. 488.

<sup>326</sup> Se kapittel 3.4.5.2.

<sup>327</sup> [2001] 1 Lloyd's Rep. 341 CA. Avgjørelsen er behandlet i kapittel 3.4.5.2.

<sup>328</sup> Se *Bunge v. Tradax* [1981] 2 Lloyd's Rep. 1 HL s. 6, omtalt i kapittel 3.4.5.2.

<sup>329</sup> Se *Wilford/Coghlin/Kimball* (2003) pkt. 3.81. Se også *Krokeide* (1977) s. 618-619.

<sup>330</sup> *Snia v. Suzuki* (1924) 18 Ll. L. Rep. 333 CA. Se også *The Hongkong Fir* hvor tilsvarende legges til grunn.

utbedre mangelen, hvorpå befrakteren hevet certepartiet. Retten kom til at skipets usjedyktighet hadde forhindret nytten av skipets for så lang tid at certepartiet var frustrert. Bankes LJ uttalte på side 335:

«I think it is impossible to contend that, in a case like this of a time-charter, the charterer, simply because the vessel is off hire, is bound to wait an interminable time (if I may use that expression) without getting his vessel, and yet have no right to terminate the contract under circumstances which make it not only absolutely impossible for him to use the vessel, but quite conclusively certain that he never will be able to make use of it for the purpose contemplated by both parties at the time they entered into the contract.»

Det fremgår klart av dommen at man la til grunn frustrasjonssynspunkter. Scrutton LJ uttalte på side 336:

«The first question in the case is whether the charterers were entitled to cancel the charterer on May 22 on the ground that the ship had then been inefficient for so long a time as, for a commercial purpose, to frustrate the adventure--or whatever phrase one may use to express the doctrine of frustration».

Det skal likevel mye til før forsinkelsen er av et slikt omfang at certepartiet er frustrert. Så mange andre eksempler fra rettspraksis på at frustrasjonssynspunkter har ført fram ved forsinkelse, er det ikke å vise til. Som en dommer senere har bemerket var de faktiske forhold i den ovennevnte sak «exceptional».<sup>331</sup>

Også andre forhold enn forsinkelse som følge av misligholdt vedlikeholdsplikt kan føre til at certepartiet frustreres.

For det første nevnes *Court Line v. Dant & Russel* hvor tidscertepartiet var frustrert som følge av en bom over elva Yangtze.<sup>332</sup> Bomben var plassert der av kinesiske styrker for å hindre japanerne i å seile oppover elven, noe som hindret skipet i å ta seg nedover elven.

I *The Evia (No. 2)* var skipet sluttet på et 18 måneders tidscerteparti.<sup>333</sup> Skipet ble beordret til Basrah i Irak. Under oppholdet i havnen, september 1980, brøt krigen mellom Iran og Irak ut. Krigsutbruddet medførte at skipet var uten mulighet til å forlate havnen. Retten fastslo innledningsvis at befrakteren hadde overholdt sikker havn-forpliktelsen, se kapittel 2.4.3. Imidlertid var certepartiet frustrert som følge av innesperringen i Basrah. På dette punkt la House of Lords voldgiftsrettens synspunkter til grunn.

Et tidscerteparti kan også falle bort ved såkalt ikke-oppfyllelse: «repudiation». Dette kan være aktuelt hvor bortfrakteren viser manglende vilje til å

---

<sup>331</sup> *The Hongkong Fir* [1961] 1 Lloyd's Rep. 159 QB s. 174.

<sup>332</sup> (1939) 64 Ll.L. Rep. 212 KB. Dommen er også kommentert nedenfor, da i relasjon til vederlagsrisikoen

<sup>333</sup> [1982] 2 Lloyd's Rep. 307 HL.

gjennomføre regelendringene, noe han i henhold til certepartiet er forpliktet til å gjøre.

I The Hongkong Fir uttalte Sellers LJ:

«If the shipowners had refused or failed so to do [utbedre mangelen], their conduct and not the unseaworthiness would have amounted to a repudiation of the charter-party and entitled the charterers to accept it and treat the contract as at an end.»<sup>334</sup>

Denne uttalelsen er noe upresis. I The Hermosa, hvor retten avviste en anførsel om at certepartiet var bortfalt som følge av «repudiation», fremgår det at et slikt bortfall av kontrakten er «a drastic conclusion which should only be held to arise in clear cases of a refusal to perform contractual obligations in a respect or respects going to the root of the contract».<sup>335</sup> Hvorvidt slik avvisning foreligger, må vurderes i lys av om en fornuftig person i kontraktpartens posisjon, som hevder at kontrakten er bortfalt, ville bedømme avvisningen som «clear and absolute». Flere vilkår, til dels svært vage og subjektive, må således foreligge for at certepartiet kan ansees bortfalt ved ikke-oppfyllelse.

Det bør med andre ord vises tilbakeholdenhet med å påberope seg at certepartiet er bortfalt på bakgrunn av læren om «repudiation».<sup>336</sup>

Hva angår erstatningsansvaret er det av stor betydning om vedlikeholdsforpliktelsen er absolutt eller av typen «due diligence».

Til illustrasjon nevnes saken om skipet The Saxonstar.<sup>337</sup> The Saxonstar var sluttet på et certeparti for konsekutive reiser.<sup>338</sup> Certepartiet var av 18 måneders varighet. Under certepartiperioden fikk skipet ulike problemer som aktualiserte rederens vedlikeholdsplikt. Tvisten gjaldt bl.a. innholdet i certepartiets vedlikeholdsplikt, formulert dithen at skipet skulle være «tight, staunch and strong, and every way fitted for the voyage, and to be maintained in such condition during the voyage, perils of the sea excepted».

Retten tok som utgangspunkt at «[t]he nature of the obligation to maintain must depend on the exact words used».<sup>339</sup> I denne saken var Court of Appeal av den oppfatning at vedlikeholdsplikten var av absolutt karakter. I certepartiet var vedlikeholdsplikten formulert som en del av/i forlengelsen av

<sup>334</sup> [1961] 2 Lloyd's Rep. 478 CA på s. 486.

<sup>335</sup> [1982] 1 Lloyd's Rep. 570 CA på s. 572.

<sup>336</sup> Se i samme retning Wilford/Coghlin/Kimball (2003) pkt. 3.79.

<sup>337</sup> [1957] 1 Lloyd's Rep. 271 CA.

<sup>338</sup> Med betegnelsen «konsekutive reiser» siktes til «et visst antall reiser som utføres etter hverandre i henhold til en befraktningsavtale for et bestemt skip» jf. sjøloven § 321 annet ledd. Se også Falkanger/Bull (2004) s. 399-402.

<sup>339</sup> Parker LJ på s. 280. Se også Wilford/Coghlin/Kimball (2003) pkt. 11.9.

den opprinnelige sjødyktighetsgarantien. I tillegg inneholdt klausulen et unntak for «perils of the sea», noe som ikke ville vært nødvendig dersom plikten ikke var av absolutt karakter.

House of Lords var av samme oppfatning når det gjaldt forståelsen av vedlikeholdsforpliktelsen i certepartiet.<sup>340</sup> Dog var man av den oppfatning at ansvarsbegrensningsreglene i Carriage of Goods by Sea Act of 1936 (amerikansk lov tilsvarende Haag-reglene) gjennom en Paramount-klausul var inkorporert i certepartiet, og at disse fikk anvendelse.<sup>341</sup> Således ble befrakter ikke tilkjent erstatning av House of Lords.

Hvordan skal forpliktelsen i Bimchemtime kl. 22 (b) vurderes? I utgangspunktet følger ingen begrensninger av ordlyden i Bimchemtime utover unntakene nevnt over. Bruken av begrepet «warrant» trekker heller i retning av at rederen påtar seg et objektivt ansvar for at skipets sertifikater opprettholdes under certepartiperioden. «Eligibility»-klausulen er derfor etter mitt syn av absolutt karakter. Hadde den ikke vært det, ville det ikke vært nødvendig å gjøre unntak fra plikten hvor det er praktisk umulig å gjennomføre endringsarbeidene, eller hvor omfanget av arbeidene er så vidt store at man er utenfor underklausul (b). Således er bortfrakteren erstatningsansvarlig på objektivt grunnlag ved brudd på «eligibility»-klausulen, med mindre et av de to opplistede unntakene kommer til anvendelse.

#### 5.3.2.4 Amerikansk rett

Som nevnt i kapittel 3.4.6.2 vil befrakters adgang til å heve certepartiet avhenge av om kontraktsbruddet utgjør «material breach».<sup>342</sup> Når bortfrakter i Bimchemtime kl. 22 (b) har påtatt seg at skipet skal fortsette å samsvare med de relevante reglene, vil befrakter bare kunne heve certepartiet dersom brudd på forpliktelsen utgjør «material breach».

Til illustrasjon nevnes igjen The Tordenskjold.<sup>343</sup> Det fremgikk der at selv om bruddet på vedlikeholdsforpliktelsen medførte en viss forsinkelse for befrakter, var ikke forsinkelsen så omfattende at den ødela «the commercial purpose of the contract». Mangelen ved skipet ble utbedret i løpet av kort tid.

<sup>340</sup> [1958] 1 Lloyd's Rep. 73 HL.

<sup>341</sup> Paramount-klausuler innebærer «kontraktsmessige vedtagelser av preseptoriske lovebestemmers anvendelse utenfor deres egentlige virkeområde» jf. Selvig (1959) s. 549. I artikkelen beskriver han også de særskilte problemer som oppstår når Paramount-klausuler inntas i tidscertepartier. Se også Michelet (1997) s. 433-437.

<sup>342</sup> Se også Wilford/Coghlin/Kimball (2003) pkt. 3.144 vedrørende brudd på sjødyktighetsforpliktelsen.

<sup>343</sup> Dommen er behandlet i kapittel 3.4.6.2.

Dersom det lykkes bortfrakter å utbedre manglene i relasjon til Bimchemtime kl. 22 (b) relativt raskt, har befrakter ikke rett til å heve certepartiet. Dette er ikke en urimelig løsning siden befrakters interesser vanligvis vil være tilstrekkelig ivaretatt gjennom erstatningsbeføyelsen og off hire-reglene.

Etter amerikansk rett er den som bryter en kontrakt objektivt ansvarlig for det tap den andre part lider, med mindre kontraktens ordlyd spesifikt sier noe annet.<sup>344</sup> På dette punkt viser jeg til drøftelsen over. Bimchemtime kl. 22 (b) er utformet som en absolutt forpliktelse og bortfrakter er derfor erstatningsansvarlig på objektivt grunnlag.

### 5.3.3 Shelltime 4

Et særpreg ved Shelltime 4 er at rettsvirkningene av misligholdt vedlikeholdsplikt er regulert i certepartiet. Dette er gjort i kl. 3 (iii). De aktuelle konsekvensene som er angitt er off hire og heving av certepartiet, men det oppstilles flere vilkår.

For det første må befrakteren avgjøre om bortfrakteren faktisk har utvist manglende aktsomhet ved utøvelsen av vedlikeholdsplikten i henhold til kl. 3 (i). I ettertid er det befrakteren som har bevisbyrden for at rederen ikke har utvist tilstrekkelig aktsomhet. Dersom befrakteren kan etablere at rederen ikke har utvist tilstrekkelig aktsomhet, er han berettiget til å gi rederen en trettidagers periode til å rette opp situasjonen. Notisen må være skriftlig.

Dernest er det et vilkår at rederen ikke lykkes med å demonstrere at han har utvist «due diligence» innen tretti dager etter at befrakteren har avsendt den skriftlige notisen.

Er begge disse vilkårene oppfylt, kan skipet settes off hire. Dersom skipet først settes off hire, får befrakteren også en rett til å heve certepartiet. Dersom rederen i løpet av denne perioden lykkes med å demonstrere, til befrakterens «reasonable satisfaction», at han utviser tilstrekkelig aktsomhet, opphører befrakterens rett til å sette skipet off hire eller heve certepartiet.

Denne korte gjennomgangen av kl. 3 (iii) viser at bestemmelsen er svært skjønnspreget, og ikke enkel for partene å forholde seg til i praksis.<sup>345</sup> Hva kreves av rederen i forhold til aktsomhetskravet? Hva ligger i at befrakteren skal være «reasonable satisfied» med det utførte vedlikehold?

---

<sup>344</sup> Se kapittel 3.4.6.3.

<sup>345</sup> Michelet (1997) s. 60, NSM s. 5298-5301 og s. 5339-5342.

Det finnes så vidt jeg vet ingen avgjørelser som berører disse spørsmålene i nordisk rett, men klausulen har vært omtalt i enkelte engelske avgjørelser.

Hvorvidt bortfrakter har utvist tilstrekkelig aktsomhet, vil måtte bero på en svært konkret vurdering. Dette illustreres i *The Liepaya*.<sup>346</sup> I denne saken utgjorde den uaktsomme handling mangelfull rengjøring av skipets tanker etter transport av palmeolje.

Fra amerikansk rett nevnes *The Bjorneford*, hvor en tilsvarende vedlikeholdsklausul ble behandlet.<sup>347</sup> Under dokking ble det oppdaget en sprekk i propellen. Bortfrakter engasjerte et verft til å utstyre skipet med en ny propell, men på grunn av verftets uaktsomhet ble forsinkelsen langvarig. Retten var av den oppfatning at bortfrakter hadde oppfylt sin vedlikeholdsforpliktelse. Han hadde engasjert et anerkjent og erfarent verft, og hadde derfor opptrådt tilstrekkelig aktsomt.

I tillegg til at klausulen er skjønnspreget, oppstilles det i henhold til engelsk rettspraksis strenge krav til befrakterens skriftlige notis.<sup>348</sup> Det eneste kravet som følger av ordlyden i kl. 3 (iii) er kravet til skriftlighet, likevel kan det muligens legges til grunn at befrakteren presist og detaljert må angi hva bortfrakteren må rette opp.

I de upubliserte avgjørelsene i tvisten *Bocimar v. Anders Wilhelmsen* (1993), kom det frem at det stilles strenge krav til befrakteren i forbindelse med den skriftlige notisen i medhold av *Shelltime 4* kl. 3 (iii).<sup>349</sup>

Tvisten gjaldt tre skip - *Ensor*, *Permeke* og *Vesalius* - som alle var sluttet på langvarige tidscertepartier. Befrakteren var misfornøyd med vedlikeholdet av skipene, og anså etter hvert skipene for å være uskikket til frakt av olje. Hovedproblemet var vesentlige mangler vedrørende skipenes lukekarmen som lakk ut gass når skipene fraktet oljeprodukter. Befrakteren sendte skriftlige notiser i henhold til kl. 3 (iii).

Avgjørelsen berører også spørsmålet om hva som kreves av rederen i relasjon til kravet om at han må demonstrere tilstrekkelig aktsomhet i løpet av en trettidagers periode. I dette tilfellet var kravet ikke oppfylt. Selv om rederen utførte alminnelig vedlikehold, rettet han ikke på manglene som gjaldt lukekarmene og som var av betydning vedrørende skipets sjødyktighet. Derfor fikk befrakteren medhold i at det ene skipet kunne settes off hire inntil alle nødvendige arbeider var utført.

Hva angår de to resterende skipene, var voldgiftsdommeren av den oppfatning at kravene til notisene for disse skipenes vedkommende ikke var oppfylt i henhold til kl. 3 (iii). Skipene kunne derfor ikke settes off hire. (Dommeren fant dog grunnlag for å konkludere med at skipene var off hire i henhold til den generelle off hire-klausulen.)

Om kravene til notis i kl. 3 (iii) uttalte voldgiftsdommeren:

«I think that it must be implicit in clause 3 (i), in order to give it business efficacy, that the written notification referred to in that clause should clearly identify in

<sup>346</sup> [1999] 1 Lloyd's Rep. 649 QB.

<sup>347</sup> 271 F. 682 (2d Cir. 1921).

<sup>348</sup> Wilford/Coghlin/Kimball (2003) pkt. 38.26.

<sup>349</sup> Avgjørelsene er omtalt i NSM s. 5298-5301 og Hagen (1994) s. 256-257.

what way it is alleged that the owners are in breach of their obligations under clause 3 (i), so that the precise nature of the charterers' complaints are known to the owners to enable them to comply, so far as it is necessary, with their obligations under this clause.»<sup>350</sup>

Til tross for at inspeksjonsrapporter var vedlagt notisene, og rederen hadde faktisk kunnskap om manglene ved lukekarmene, oppfylte ikke notisene ifølge dommeren kravene som implisitt følger av kl. 3 (iii). Med andre ord må befrakteren utøve stor varsomhet ved utarbeidelsen av notis i henhold til kl. 3 (iii). Han må presist og detaljert angi mangelen ved skipet, noe som fordrer at befrakteren har inngående tekniske kunnskaper om skipet og mangelen. Kravene til notisen gjelder nok enn mer når det er tale om kansellering av certepartiet jf. kl. 3 (iii) andre avsnitt.

Voldgiftsavgjørelsen ble anket av befrakteren til High Court, som stadfestet voldgiftsrettens avgjørelse. (Han var dog uenig i at skipene var off hire i henhold til certepartiet kl. 21.)

I begge tilfeller er det tale om upubliserte avgjørelser, og således svekkes deres rettskildemessige verdi.<sup>351</sup> Like fullt, avgjørelsene sier noe om hvordan klausulen vurderes med henblikk på befrakters notis, og avgjørelsene er derfor etter min mening av interesse. Det er likevel ikke utenkelig at for eksempel norske domstoler vil stille mindre strenge krav.

Når det gjelder spørsmålet om off hire, har befrakteren i henhold til Shelltime 4 to alternative fremgangsmåter: Enten kan han påberope seg den ordinære off hire-klausulen, som er omtalt i kapittel 5.4, eller han kan påberope seg off hire som følge av misligholdt vedlikeholdsplikt i henhold til kl. 3 (iii). Villkårene i de to bestemmelsene er svært ulike. Antageligvis vil det være enklest å nå frem via den ordinære off hire-klausulen, da kl. 3 (iii) som nevnt er svært skjønnsmessig utformet og kravene til notis er svært strenge sett fra befrakters ståsted.

Underklausul (ii) om fraktreduksjon er uten relevans i relasjon til vedlikeholdsplikten. Dette følger av engelsk rettspraksis. Det er ingen grunn til at ikke samme holdningen vil inntas av norske domstoler ved en vurdering av kl. 3 (ii), da en slik forståelse av klausulen fremstår som mest naturlig når hele klausulen leses i sammenheng.<sup>352</sup>

I motsetning til forpliktelsene i klausulene 1 og 2 (a), er forpliktelsen i kl. 3 (i) ikke av absolutt karakter, men kan derimot karakteriseres som en aktsomhetsforpliktelse.<sup>353</sup> Rederen forplikter seg ikke til et bestemt resultat, men til en bestemt type innsats. Dette følger av klausulens ordlyd, ettersom begrepet «due diligence» benyttes. Skulle det for eksempel vise seg å være

<sup>350</sup> Sitatet er hentet fra NSM s. 5301.

<sup>351</sup> Se Eckhoff (2001) s. 155 flg. om betydningen av rettsavgjørelsers publisering.

<sup>352</sup> Det vises til behandlingen av kl. 3 (ii) i petitavsnittet i kapittel 3.4.1.

<sup>353</sup> Wilford/Coghlin/Kimball (2003) pkt. 38.18 og NSÅ 1989 s. 20.



teknisk umulig å gjennomføre de påkrevde endringsarbeidene, foreligger det ikke et brudd på vedlikeholdsplikten i kl. 3 (i). For å bli erstatningsansvarlig, må befrakter bevise at bortfrakter ha opptrådt uaktsomt.

Shelltime 4 2003 er noe annerledes formulert, noe som sannsynligvis medfører at vedlikeholdsforpliktelsen spiller en underordnet rolle, se kapittel 5.2.3.6.

### **5.3.4 Sammenfatning**

De aktuelle rettsvirkningene som følger av at bortfrakter misligholder sin vedlikeholdsforpliktelse er i henhold til bakgrunnsretten heving og erstatning. Som regel vil en misligholdelse av vedlikeholdsforpliktelsen konverteres til en forsinkelse, og man må da vurdere forsinkelsens omfang og betydning for befrakteren. Vedrørende erstatningsansvaret, vil det avgjørende være om vedlikeholdsforpliktelsen er av absolutt karakter eller ikke.

Hvorvidt befrakter under norsk rett har krav på fraktreduksjon, er foreløpig et åpent spørsmål.

Shelltime 4 kl. 3 (iii) inneholder en særskilt regulering av hvilke virkninger det får dersom bortfrakter misligholder sin vedlikeholdsforpliktelse. Dessverre er klausulen ikke uproblematisk for partene å forholde seg til i praksis.

## **5.4 Vederlagsrisikoen**

### **5.4.1 Innledning**

I et tidsbefraktningforhold skal bortfrakter stille skipets transportkapasitet til rådighet for befrakteren. Regelendringer kan hindre naturaloppfyllelse og medføre tidstap på to ulike måter: For det første kan tid gå tapt som følge av at endringsarbeider eller lignende må utføres fordi nye krav stilles til skipet. For det andre, dersom endringsarbeidene ikke utføres, kan det tenkes at skipet møter restriksjoner i havnen som følge av brudd på regelverket. Spørsmålet er om tidsbefrakter slipper å betale tidsfrakt i disse to situasjonene.

Fordelingen av vederlagsrisikoen vil bero på certepartiets off hire-klausul, eventuelt supplert med bakgrunnsretten. I det følgende vil jeg fokusere på om de nevnte begivenheter leder eller ikke leder til off hire.

På bakgrunn av en antitetisk tolkning av klausulen kan det argumenteres for at tidstap som følge av begivenheter som ikke er nevnt i klausulen ikke medfører off hire. En slik tolkningsmetode ble benyttet i ND 1940.353 NV som gjaldt rekvisisjon av skip. Ettersom rekvisisjon ikke var særskilt opplistet i off hire-klausulen, fortsatte frakten å dreie. Imidlertid ble det i ND 1950.398 NV KARMØY uttalt på side 404 at sjølovens regler kan trekkes inn selv om

off hire-klausulen ikke er uklar, med mindre «det ikke utvetydig er sagt at den er uttømmende». Med andre ord kan sjøloven supplere off hire-klausulen når denne er ufullstendig. I samme retning uttalte retten i ND 1952.442 NV HAKEFJORD på side 448 at opplistingen av begivenheter i en off hire-klausul «neppe [kan] tolkes antitetisk».

I rettspraksis er det flere eksempler på at en uklar eller ufullstendig off hire-klausul har blitt supplert med bakgrunnsretten.<sup>354</sup>

Det må derfor kunne legges til grunn at sjølovens regler kan trekkes inn dersom det ikke er sagt noe uttrykkelig om den aktuelle begivenheten eller hindringen i certepartiets off hire-klausul.<sup>355</sup>

## 5.4.2 Bimchemtime

Når det gjelder tid som går tapt på grunn av nødvendige endringsarbeider, fremgår det av Bimchemtime kl. 22 (b) at dette ikke medfører at skipet blir off hire. Med andre ord, frakten dreier mens skipet for eksempel er på verksted for å gjennomgå endringsarbeider som regelendringen krever.

Det følger av kl. 22 (b) i.f. at det gjøres unntak fra utgangspunktet dersom tidstapet skyldes feil eller forsømmelse på bortfraktersiden, eller at skipet forsøker å samsvare med de nye kravene, men mislykkes.

Hvorvidt det foreligger feil eller forsømmelse på bortfraktersiden må vurderes konkret.

Når det gjelder det sistnevnte alternativet i kl. 22 (b), «failure of the Vessel to comply», antar jeg at man her sikter til de tilfeller hvor skipet har gjennomgått endringsarbeider, men at endringsarbeidene har vært utilstrekkelige. Det ville være urimelig om frakten skulle fortsette å dreie etter at bortfrakter har gjennomført et mislykket endringsarbeid .

I motsetning til Bimchemtime kl. 22 (b) presiseres det ikke i Bimchemtime 2005 kl. 15 (b) at tid som går tapt på grunn av nødvendige endringsarbeider, ikke medfører at skipet blir off hire. Vederlagsrisikoen må derfor fordeles i henhold til den ordinære off hire-klausulen, kl. 36, eventuelt supplert med bakgrunnsretten. Kl. 36 (a) (i) inneholder den «vanlige» samlekategorien «any other cause preventing the efficient working of the Vessel». Etter en naturlig forståelse av begrepet omfattes verkstedsopphold som følge av regelendringer. Samlekategorien behandles mer grundig, og i lys av bakgrunnsretten, like nedenfor. I tillegg fremgår det av kl. 15 (a) at dersom tid går tapt fordi skipet må fornye eller oppnå sertifikater, «documentation», i løpet av certepartiperioden, skal skipet settes off hire

---

<sup>354</sup> Fra den senere tid nevnes den upubliserte voldgiftsavgjørelsen vedrørende skipet Bow Trader av 14. august 1996, som gjaldt beregningen av off hire-periodens lengde.

<sup>355</sup> Falkanger/Bull (2004) s. 389 hvor det heter at sjøloven «kommer til anvendelse når intet spesielt er sagt», og at «hvor en off hire-klausul er uklar eller ufullstendig, kan klausulen bli supplert med de regler som finnes i sjøloven § 392 første ledd». Jf. også Michelet (1997) på s. 344.

Tidstap kan også oppstå dersom skipet holdes tilbake av myndighetene eller møter restriksjoner i havnen som følge av manglende samsvar med gjeldende regler.

Bimchemtime kl. 17 fastslår at tidstap som skyldes «detention of the Vessel by any authority in consequence of legal action against the Owners (unless brought about by the act or neglect of the Charterers)», medfører at skipet settes off hire. Etter en naturlig språklig forståelse sikter begrepet «legal action against the Owners» til rettslige skritt mot eieren, for eksempel privatrettslige søksmål.<sup>356</sup> Det vil muligens være å legge begrepet på strekk, dersom også tilbakeholdelse som følge av brudd på offentligrettslige regler omfattes.

Under enhver omstendighet inneholder Bimchemtime kl. 17 den vidtrekkende samlekategorien «any other cause preventing the efficient working of the Vessel».<sup>357</sup> Denne kategorien omfatter etter en naturlig forståelse av ordlyden en rekke ulike begivenheter, herunder den begivenhet at skipet møter restriksjoner i havnen som følge av manglende samsvar med det gjeldende regelverk. En slik forståelse av klausulen har også støtte i bakgrunnsretten.

Sjøloven § 392 første ledd fordeler vederlagsrisikoen mellom bortfrakter og befrakter, og kan som nevnt innledningsvis supplere certepartiets off hire-klausul. Tidsfrakten slutter å dreie når grunnen til tidstapet er «bergning, vedlikehold av skipet eller utbedring av skade som tidsbefrakteren er uten ansvar for, eller for øvrig på grunn av tidsbortfrakterens forhold». Som nevnt i kapittel 2.2 er rederen pliktobjekt i relasjon til sjøsikkerhetslovgivningen, og videre følger det av certepartiet at han har påtatt seg en eligibility-forpliktelse. Gode grunner taler derfor for at det er «tidsbortfrakterens forhold» dersom skipet lider tidstap som følge av manglende samsvar med klassens eller myndighetenes regelverk.

En slik oppfatning av «any other cause»-alternativet i Bimchemtime kl. 17 og sjøloven § 392 første ledd støttes også av rettspraksis.

ND 1950.398 NV KARMØY gjaldt et skip som måtte på verksted for å innrede et oppholdsrom for tyske luftvernmannskaper etter påbud fra tyske marinemyndigheter. Dette arbeidet tok ca. fem uker. Befrakteren anførte at skipet var off hire mens innredningsarbeidet pågikk, og holdt tilbake hyren for denne perioden.

---

<sup>356</sup> Se for eksempel Black's Law Dictionary (1999) s. 28-29.

<sup>357</sup> Det er ikke uvanlig at en slik samlekategori inntas i tidscertepartiets off hire-klausul. Se eksempelvis Shelltime 4 kl. 21 som behandles nedenfor.

Skipet var sluttet på et Baltime-certeparti. I henhold til certepartiet kl. 11 (A) blir skipet off hire hvis tidstapet skyldes «other necessary measures to maintain the efficiency of the Vessel». Dette begrepet er ikke så forskjellig fra «any other cause»-alternativet i Bimchemtime kl. 17.

Voldgiftsrettens flertall la til grunn at Baltime kl. 11 (A) etter en rent språklig forståelse medførte at skipet ble off hire:

«Etter flertallets mening er skipet først «efficient» når det oppfyller alle de vilkår av generell art som kompetente offentlige myndigheter setter for å tillate skipet å seile. Med generelle vilkår menes da vilkår som gjelder vanlig fraktfart innenfor certepartiets fartsområde, jfr sjøloven § 138 [nåværende § 372 annet ledd], altså ikke de vilkår som stilles på grunn av befrakterens spesielle anvendelse av skipet. *Det er på det rene at et skip er off hire, når det holdes tilbake fordi det ikke fyller skipskontrollens eller klassifikasjonsselskapets krav.* Det avgjørende i et slikt tilfelle er imidlertid ikke om det forhold som kreves rettet, faktisk er av betydning for skipets tekniske «efficiency». Det avgjørende er at skipet kan holdes tilbake (eller risikerer å tape sin klasse) hvis pålegget ikke oppfylles.»<sup>358</sup> (Min utheving.)

I et obiter fremhevet retten at samme løsning kunne vært bygget på sjølovens regler.<sup>359</sup> Innledningsvis presiserte flertallet at det ikke kreves at det er bortfrakteren som har forårsaket tidstapet, og enn mindre kreves at det foreligger noe å bebreide ham. Sjøloven gir kun uttrykk for en risikofordeling mellom partene.<sup>360</sup>

Om forståelsen av begrepet «bortfrakterens forhold» uttalte rettens flertall:

«Tidstap p.g.a. bortfrakterens forhold må normalt sies å foreligge hvor det er inntrådt omstendigheter som hindrer bortfrakteren fra å oppfylle sin del av kontrakten, nemlig å stille og holde et kontraktsmessig skip til befrakterens disposisjon. Et forbehold må imidlertid tas: Er det befrakterens spesielle anvendelse eller disponering av skipet som har foranlediget hindringen, kan man ikke si at det foreligger<sup>361</sup> en hindring på bortfrakterens side, selv om hindringen rammer selve skipet.»

Rettens flertall la deretter til grunn at kravet om installering av oppholdsrom var et generelt krav til skipets utstyr, som var oppstilt og gjennomtvunget av den faktiske makthaver i det området hvor skipet befant seg. Siden skipet måtte tas ut av tjenesten for å oppfylle kravet, forelå det en hindring på bort-

---

<sup>358</sup> Dommen på s. 403-404.

<sup>359</sup> Sjøloven 1893 § 144 annet ledd samsvarer i det vesentlige med sjøloven § 392 første ledd.

<sup>360</sup> Se også Gram (1977) s. 194 og Falkanger/Bull (2004) s. 389.

<sup>361</sup> Dommen s. 405.

frakterens side. Befrakteren fikk derfor medhold i at skipet var off hire de ukene det var ute av tjeneste.<sup>362</sup>

På bakgrunn av dommen må det tas forbehold hvor det er befrakterens «spesielle anvendelse eller disponering av skipet som har foranlediget hindringen». Tilsvarende følger forutsetningsvis av sjøloven § 392 første ledd. Dersom tidstapet skyldes befrakters spesielle anvendelse eller disponering av skipet, kan det ikke bli tale om tidstap som følge av «tidsbortfrakters forhold».

For eksempel bærer befrakter risikoen for lokale og ekstraordinære regler, se kapittel 2.4.2. Et eventuelt tidstap kan da ikke henføres til «tidsbortfrakters forhold».

Fra rettspraksis nevnes ND 1913.33 NH. Skipet led tidstap som følge av streik i havnen. Retten kom til at befrakteren måtte bære vederlagsrisikoen, siden det var befrakter som dirigerte skipet til havnen som viste seg å være «farlig».

Det finnes også eksempler fra engelsk rettspraksis på at myndighetenes inngripen har ført til at skipet blir off hire basert på det mer generelle «any other cause»-alternativet.<sup>363</sup>

Både en naturlig forståelse av certepartiets ordlyd, og synspunktene i bakgrunnsretten trekker i samme retning. Tidstap som skyldes myndighetenes restriksjoner mot skipet som følge av manglende samsvar med regelverket omfattes av Bimchemtime kl. 17. Bortfrakter bærer vederlagsrisikoen.

Det følger av Bimchemtime kl. 17 i.f. at den tid skipet er off hire skal inngå i den totale charterperioden. Tilsvarende legges til grunn i Bimchemtime 2005 kl. 36 i.f.

Videre suspenderes befrakters forpliktelse i kl. 6 til å dekke de reisevariable kostnadene all den tid skipet er off hire. Dette følger av innledningsordene i kl. 6, «[w]ilst the Vessel is on hire», og er i samsvar med sjøloven § 392 annet ledd. Tilsvarende følger av Bimchemtime 2005 kl. 31 linje 390.

### 5.4.3 Shelltime 4

I Shelltime 4 er off hire-begivenhetene opplistet i kl. 21. I tillegg kan skipet settes off hire hvor det foreligger brudd på bortfrakters vedlikeholdsforpliktelse og de øvrige vilkårene i kl. 3 (iii) er oppfylt.<sup>364</sup>

---

<sup>362</sup> Dommen er kommentert i ND 1950 s. xv-xviii av Nils Dybwad. Han er av den oppfatning at rettens avgjørelse «iallefall ikke [er] urimelig».

<sup>363</sup> Se *The Laconian Confidence* [1997] 1 Lloyd's Rep. 139 QB hvor dommeren obiter dictum på s. 151 fastslo at «where the authorities act properly or reasonably pursuant to the (suspected) inefficiency or incapacity of the vessel, any time lost may well be off hire». Et eksempel på dette er *The Bridgestone Maru No. 3* [1985] 2 Lloyd's Rep. 62 QB.

<sup>364</sup> Kl. 3 (iii) er behandlet i kapittel 5.3.3.

Tidstap som skyldes at skipet må gjennomgå endringsarbeider, medfører at skipet settes off hire i henhold til off hire-klausulen. Hendelsen omfattes av begrepet «maintenance» som er benyttet i kl. 21 (a) (i). I tillegg vil samme konklusjon kunne baseres på sjøloven § 392 første ledd. Vedlikehold av skipet er særskilt opplistet som en off hire-begivenhet. Videre kan tilsvarende løsning baseres på at tidstapet oppstår på grunn av «tidsbortfrakterens forhold».<sup>365</sup> I kl. 3 (i) har bortfrakter påtatt seg en vedlikeholdsplikt, og tilsvarende følger det av kl. 6 at han skal bære kostnadene tilknyttet «maintenance».

Hva angår tidstap som følge av myndighetenes inngripen, omfattes denne begivenheten av ordlyden i Shelltime 4 kl. 21 (a) (v). Det fremgår her at skipet blir off hire når tidstapet skyldes «detention of the vessel by authorities at home or abroad attributable to legal action or breach of regulations by the vessel, the vessel's owners or Owners (unless brought about by the act or neglect of the Charterers)». I motsetning til off hire-klausulen i Bimchemtime, nevnes regelbrudd spesifikt. Dersom skipet holdes tilbake av myndighetene som følge av at skipet ikke samsvarer med det gjeldende regelverk, blir skipet off hire. Tilsvarende må gjelde også hvor tidstapet skyldes at myndighetene nekter skipet å losse lasten som følge av manglende samsvar med regelverket.

Denne utvidende forståelsen av begrepet «detention» samsvarer med engelsk rettspraksis. I *The Doric Pride* uttalte dommeren:

«[I]t is clear on authority that, in the context of a charter-party, a vessel is detained when, as a result of some geographical or physical constraint upon her movement, she is prevented from proceeding as directed under the charter-party. If there is some physical or geographical constraint on a vessel's movement which prevents her from proceeding on the course directed by charterers, the fact that she is not prevented from proceeding elsewhere does not negate "detention".»<sup>366</sup>

En mulig innsigelse fra bortfrakter kan være at det er befrakteren som beordrer skipet til en havn hvor det er andre/nye regler som gjelder, og således er det befrakteren som etter et strengt årsaksperspektiv forårsaker tidstapet. Er tidstapet «brought about by the act or neglect of the Charterers», slik at skipet ikke kan settes off hire?

Innholdet i begrepet er klarlagt i engelsk rettspraksis, noe som etter min oppfatning har overføringsverdi. I *Lensen v. Anglo-Soviet* oppsto tidstap som

---

<sup>365</sup> Se uttalelse fra ND 1950.398 NV KARMØY s. 405 som er gjengitt ovenfor.

<sup>366</sup> [2005] 2 Lloyd's Rep. 470 QB avsnitt 16. Se også *The Mareva A.S.* [1977] 1 Lloyd's Rep. 368 QB og *The Jalagouri* [1999] 1 Lloyd's Rep. 903 QB og [2000] 1 Lloyd's Rep. 515 CA hvor tilsvarende forståelse av begrepet legges til grunn.

følge av skader på skipet ved ankerplassen.<sup>367</sup> Rettens flertall, to dommere, la til grunn at ettersom befrakteren hadde beordret skipet til en usikker ankerplass, kunne ikke skipet settes off hire. I henhold til tidscertepartiet forpliktet befrakter seg til å beordre skipet til sikre havner, og videre fremgikk det at tidstap som skyldtes befrakters handlinger ikke medførte off hire. I den situasjonen vi har for øye, benytter befrakter skipet innenfor certepartiets rammer, i motsetning til i *Lensen v. Anglo-Soviet*. Det vil etter min mening være urimelig å la befrakteren bære vederlagsrisikoen all den tid han har benyttet skipet i samsvar med fartsområdet og forpliktelsen angitt i certepartiet.

Imidlertid uttalte Staughton LJ i *The Berge Sund* at begrepet «act or neglect» ikke forutsetter et kontraktsbrudd fra befrakters side.<sup>368</sup> Begrepet sikter til en «causal connection between the time lost and something done or omitted by the charterers». Slik årsakssammenheng forelå ikke i denne saken, selv om det var befrakteren som beordret skipet til havnen hvor problemet oppsto. I *The Doric Pride* la retten tilsvarende forståelse av begrepet til grunn, men heller ikke her forelå «the necessary causal link» mellom nominering av havnen og tidstapet, som i denne saken skyldtes tilbakeholdelse av myndighetene.<sup>369</sup> Risikoen for tilbakeholdelse «was a risk general to any vessel calling at any US Gulf port, particularly if she was calling at a US port for the first time. This risk did not flow from an act or omission of charterers or from their nomination of a particular loading port. It was a risk inherent in the voyage agreed in the single trip time charter». I begge avgjørelsene legges det vekt på at bevisbyrden påhviler bortfrakter, da det gjelder et unntak fra off hire-regelen.

På bakgrunn av engelsk rettspraksis tar det siterte begrep sikte på situasjoner hvor befrakters handlinger mer *direkte* har forårsaket tidstapet, ikke situasjoner hvor det foreligger en generell risiko for tidstap som følge av skipets beskaffenhet. Det er ikke et krav at befrakter har begått et kontraktsbrudd. En slik forståelse av begrepet er også i samsvar med risikofordelingen i sjøloven § 392, «tidsbortfrakters forhold».<sup>370</sup> På generelt grunnlag mener jeg derfor at bortfrakter ikke kan få medhold i innsigelsen om at befrakter ved nominering av havnen har forårsaket tidstapet, når den egentlige årsaken til tidstapet er skipets beskaffenhet.

---

<sup>367</sup> (1935) 13 Ll.L. Rep. 141 CA.

<sup>368</sup> [1993] 2 Lloyd's Rep. 453 CA s. 462.

<sup>369</sup> [2005] 2 Lloyd's Rep. 470 QB s. 476. Dette ble også lagt til grunn av Court of Appeal, se [2006] 2 Lloyd's Rep. 175 CA.

<sup>370</sup> Se om dette i det foregående avsnittet i relasjon til ND 1950.398 NV KARMØY.

I tillegg inneholder Shelltime 4 kl. 21 - i likhet med Bimchemtime kl. 17 – en samlekategori. Tidstap som skyldes «any other similar cause preventing the efficient working of the vessel» medfører at skipet settes off hire. Bortsett fra ordet «similar», er samlekategoriene i de to certepartiene identiske.

Ved bruken av ordet «similar» tilsiktes at begivenheten må stå i en viss sammenheng med de øvrige kategoriene av begivenheter som er opplistet i klausulen. På denne måten begrenses det i utgangspunktet svært vide antallet av begivenheter som omfattes av begrepet. Dette er i tråd med det kontraktsrettslige ejusdem generis-prinsippet som benyttes i angloamerikansk rett.<sup>371</sup>

Prinsippet gir uttrykk for at rettsanvenderen kan benytte seg av konteksten for å oppnå rimelige resultater, selv om ordlyden isolert sett dekker tilfellet. Se i denne retning The Aquacharm hvor Mr. Justice Lloyd uttalte:

«The ejusdem generis rule is, as it seems to me, only an illustration of the more general rule that all contractual provisions are to be construed in the context, whether linguistic or circumstantial, in which they are found.»<sup>372</sup>

Fraværet av ordet «similar» i Bimchemtime kl. 17 medfører derfor neppe andre resultater i forbindelse med tolkningen av «any other cause»-alternativet.

Unntaksvis kan imidlertid ordlyden utvetydig utelukke bruken av prinsippet. Det antas at dersom ordet «whatsoever» etterfølger oppramsingen av begivenheter, ekskluderes prinsippet.<sup>373</sup> I henhold til en naturlig forståelse av begrepet «any other cause whatsoever», er det utelukket å tolke begrepet innskrenkende i medhold av konteksten. En bortfrakter bør derfor unngå å anvende begrepet «whatsoever» i certepartiets off hire-klausul.

Prinsippet som sådan har tilsynelatende liten selvstendig betydning i norsk rett.<sup>374</sup> Dette synspunktet underbygges av at det er få uttalte spor av prinsippet i norsk rettspraksis. I Rt. 1981 s. 455 *Davanger* ble det prosedert på ejusdem generis-prinsippet, uten at dette førte frem. Men retten verken avviste eller bekreftet at tolkningsprinsippet har en plass i norsk kontraktsrett.

I mange tilfeller kan befrakter henføre begivenheten både til «any other cause»-kategorien, og den spesifikt opplistede begivenheten. For eksempel finnes det som nevnt eksempler fra engelsk rettspraksis på at myndighetenes inngripen har ført til at skipet blir off hire basert på det mer generelle «any other cause»-alternativet. Dersom skipet holdes tilbake av myndighetene som følge av regelbrudd kan altså befrakteren velge mellom å bruke Shelltime 4 kl. 21 (a) (v) direkte, eller basere seg på det mer vage «any other similar cause»-alternativet.

Konklusjonen etter dette blir at dersom skipet er sluttet på et Shelltime 4 certeparti, er det bortfrakteren som bærer vederlagsrisikoen dersom skipet som

---

<sup>371</sup> For en fremstilling av ejusdem generis-prinsippet i relasjon til certepartiens off hire klausuler i engelsk rett, se Wilford/Coghlin/Kimball (2003) pkt. 25.66-25.79. Prinsippet gjenfinnes også i amerikansk rett, se *ibid.* pkt. 25.140-25.141.

<sup>372</sup> [1980] 2 Lloyd's Rep. 237 QB s. 239.

<sup>373</sup> Jf. bl.a. *The Apollo* [1978] 1 Lloyd's Rep. 200 QB s. 204-205 og *The Laconian Confidence* [1997] 1 Lloyd's Rep. 139 QB s. 151.

<sup>374</sup> Huser (1983) s. 506, Krüger (1989) s. 534, Hov (2002) s. 160 og Haaskjold (2002) s. 135.



følge av regelendringer enten må på verksted eller holdes tilbake av myndighetene som følge av manglende samsvar med regelverket.

Det følger av kl. 21 (e) at tiden skipet er off hire «shall count as part of the charter period». Befrakter kan med andre ord ikke forlange at tiden som går tapt skal legges til den avtalte certepartiperioden. På dette punkt følger en annen løsning av Shelltime 4 2003 kl. 4 (b), hvoretter befrakteren kan velge å utvide certepartiperioden med den tid som har gått tapt. Off hire-klausulen i Shelltime 4 2003 kl. 21 samsvarer for øvrig med off hire-klausulen i Shelltime 4 hva angår begivenhetene som leder til off hire.

Videre følger det av Shelltime 4 kl. 7 og Shelltime 4 2003 kl. 7 (a) at befrakters forpliktelse til å dekke de reisevariable kostnadene suspenderes all den tid skipet er off hire.

#### 5.4.4 Engelsk rett

Utgangspunktet i engelsk rett er at frakten dreier kontinuerlig underveis i certepartiperioden, og at befrakteren må bevise at tidstapet skyldes en off hire-begivenhet opplistet i certepartiet. I *The Ilissos* uttalte Bucknill LJ:

«[T]he cardinal rule, if I may call it such, in interpreting such a charter-party as this, is that the charterer will pay hire for the use of the ship unless he can bring himself within the exceptions. *I think he must bring himself clearly within the exceptions.* If there is a doubt as to what the words mean, then I think those words must be read in favour of the owners because the charterer is attempting to cut down the owners' right to hire.»<sup>375</sup> (Min utheving.)

I engelsk rett er det ikke mulig å supplere off hire-klausulen med bakgrunnsrett, i motsetning til i skandinavisk rett. Dersom hendelsen som medførte tidstap ikke er opplistet i off hire-klausulen, fortsetter frakten å dreie. Dette restriktive utgangspunktet kan i spesielle tilfeller lede til urimelige resultater, især hvor tiden uten inntekter for befrakter blir lang. I engelsk rett vil befrakters eneste utvei i slike tilfeller være frustrasjonslæren.<sup>376</sup>

Som nevnt tidligere i dette kapittelet, mener jeg at de to aktuelle begivenhetene som er aktuelle i forbindelse med regelendringer kan henføres til off hire-klausulene i henholdsvis *Bimchemtime* og *Shelltime 4*, og at bortfrakter bærer vederlagsrisikoen. Unntaket er *Bimchemtime* kl. 22 (b), hvoretter befrakter bærer vederlagsrisikoen for tidstap som følge av nødvendig endringsarbeider. Jeg kan ikke se at løsningen vil bli en annen etter engelsk rett, selv om tolkningen forankres utelukkende i certepartiets ordlyd.

---

<sup>375</sup> (1948-49) 82 Ll.L. Rep. 196 CA s. 199. Se tilsvarende formulering av utgangspunktet i *The Mareva A.S.* [1977] 1 Lloyd's Rep. 368 QB på s. 381 og *The Berge Sund* [1993] 2 Lloyd's Rep. 453 CA på s. 459.

<sup>376</sup> Se til illustrasjon *Court Line v. Dant & Russel* (1939) 64 Ll.L. Rep. 212 KB.

Så vidt meg bekjent foreligger det kun få tilfeller hvor off hire-klausulen i Shelltime 4 har vært prøvet av engelske domstoler. Ingen av sakene belyser likevel hvorvidt de to aktuelle begivenhetene faller innenfor off hire-klausulen. I stedet belyses andre aspekter ved klausulen som faller utenfor denne avhandlingens tema.

I *The Fina Samco* gjaldt tvisten bl.a. tolkningen av kravet om at tidstapet i forbindelse med kjelesvikt «continues for more than three consecutive hours (if resulting from interruption in the vessel's service) or cumulates to more than three hours (if resulting from partial loss of service)» jf. Shelltime 4 kl. 21 (a) (i).<sup>377</sup>

I *The Trade Nomad* gjaldt tvisten bl.a. off hire-periodens opphørstidspunkt; «until she is again ready and in an efficient state to resume her service from a position not less favourable to Charterers than that at which such loss of time commenced» jf. Shelltime 4 kl. 21 (a) linjene 227 og 228.<sup>378</sup>

I *The Houda* gjaldt tvisten om det forelå tidstap som følge av «breach of orders» i henhold til kl. 21 (a) (ii).<sup>379</sup>

### 5.4.5 Amerikansk rett

Også i amerikansk rett er off hire-klausulen gjenstand for en streng ordlydsfortolkning. Som i engelsk rett, vil supplerings av off hire-klausulen med bakgrunnsretten være utelukket.

I den tidligere nevnte *Intermar Progress*-saken uttalte retten:

«[I]t is axiomatic that a vessel may only be placed off hire for loss of time due to causes specified in the charter.»<sup>380</sup>

I *Intermar Progress*-saken ble skipet ikke satt off hire som følge av manglende samsvar med PTSA. Rettens begrunnelse var at off hire-klausulen ikke spesifikt nevnte «loss of time for non-compliance with laws affecting the vessel's operation». I realiteten fikk befrakteren likevel medhold, ettersom retten la til grunn at dersom befrakter hadde beholdt skipet i drift, ville han lidt et økonomisk tap minst tilsvarende bortfrakters fraktkrav. Det vil si forskjellen mellom den avtalte hyren og skipets lavere inntekter som følge av det begrensede fartsområdet. Rettens løsning på off hire-spørsmålet synes derfor å være av mer teknisk art, men avgjørelsen illustrerer den strenge fortolkningen off hire-klausulen er gjenstand for.<sup>381</sup> Ettersom off hire-klausulen inneholdt

---

<sup>377</sup> [1994] 1 Lloyd's Rep. 153 QB.

<sup>378</sup> [1998] 1 Lloyd's Rep. 57 QB.

<sup>379</sup> [1993] 1 Lloyd's Rep. 333 QB og [1994] 2 Lloyd's Rep. 541 CA.

<sup>380</sup> SMA 2468 (ArbNY 1988) på s. 10. Avgjørelsen er grundig behandlet i kapittel 5.2.3.5.

<sup>381</sup> Slik også i *The Caribbean Express I SMA 3500* (ArbNY 1999). Forsinkelse oppsto på grunn av manglende sertifikat ved innløpet til Panamakanalen. Forsinkelsen var etter rettens oppfatning ikke omfattet av begrepet «any other cause preventing the full working of the vessel». Like fullt fikk befrakteren erstatning for tapet ettersom det var et brudd på certepartiet at bortfrakter ikke hadde skaffet til veie den relevante dokumentasjonen.

samlekategorien «any other cause preventing the efficient working of the Vessel», er jeg av den oppfatning at klausulen etter en naturlig språklig forståelse omfattet denne begivenheten.

En slik forståelse av off hire-klausulen har støtte i Amerocean-saken, hvor befrakteren slapp å betale frakt for den tid som gikk tapt som følge av manglende samsvar med regelverket.<sup>382</sup>

Videre presiserte retten i Endeavor-saken at arbeidet forbundet med å utstyre skipet med WWF-leidere skulle utføres for bortfrakterens «time and expense».<sup>383</sup> Med andre ord: vederlagsrisikoen tilligger bortfrakter når endringsarbeider som følge av regelendringer må utføres på skipet.

Det er grunn til å anta at bortfrakter bærer vederlagsrisikoen også i amerikansk rett. Men konklusjonen er noe usikker ettersom oppfatningen av forholdet mellom off hire-klausulen og regelendringer synes å sprike noe i rettspraksis.

#### **5.4.6 Sammenfatning**

På bakgrunn av gjennomgangen over vil det i utgangspunktet være bortfrakter som bærer vederlagsrisikoen hvor det oppstår tidstap som følge av regelendringer. Til tross for en mer stringent holdning til off hire-instituttet i angloamerikansk rett, vil resultatet sannsynligvis bli tilsvarende.

I henhold til Bimchemtime kl. 22 (b) er det imidlertid befrakter som bærer risikoen hvor tidstapet skyldes at regelendringene nødvendiggjør verkstedsopphold. Dette illustrerer at partene står fritt til å avtale hvilken part som skal bære vederlagsrisikoen i det enkelte tilfelle.

---

<sup>382</sup> 1952 AMC 1559 (ArbNY 1952).

<sup>383</sup> 1978 AMC 1742 (ArbNY 1977), se bl.a. s. 1748.

## 6 AVSLUTTENDE BEMERKNINGER

Innledningsvis i *kapittel 1* ble emnet for denne avhandlingen presentert. Hvorledes påvirker regelendringer forholdet mellom partene i et tidsbefraktningforhold?

I *kapittel 2* ble det gjort rede for at en rekke ulike offentlige regler som stiller krav til skipets tilstand og egenskaper er relevante for oppfyllelsen av certepartiet. Hvor partene ikke på forhånd har spesifisert hvilke regler som er relevante, rekker bortfrakters forpliktelse langt. Dog begrenses forpliktelsen gjennom prinsippet om at bortfrakter utelukkende er ansvarlig for regler/dokumentasjon som er vanlige for den aktuelle reisen. Lokale regler og sertifikater er befrakters risiko.

De rettslige virkningene av uriktige opplysninger i certepartiet vedrørende skipets sertifikater ble behandlet i *kapittel 3*. Dersom det oppdages før eller ved levering at opplysninger i certepartiet om skipets sertifikater er uriktige, kan befrakter ha rett til å avvise skipet med etterfølgende kansellering. Hvor mangelen enkelt lar seg utbedre, eller er av mindre viktighet, bør certepartiet tolkes innskrenkende, slik at befrakter ikke berettiges til å avvise skipet. Hvor mangelen oppdages etter levering, vil befrakter ha ulike beføyelser til sin rådighet. For det første vil han kunne kreve fraktreduksjon. Hvorledes denne reduksjonen skal beregnes vil kunne by på problemer. For det andre, dersom mangelen utgjør et vesentlig kontraktsbrudd, vil befrakter kunne heve certepartiet. For det tredje vil han kunne kreve erstatning dersom det kan påvises et ansvarsgrunnlag. I utgangspunktet er bortfrakter objektivt ansvarlig for opplysninger i certepartiet om skipets tilstand og egenskaper, med mindre ordlyden i certepartiet tilsier noe annet.

Med disse kapitlene som bakteppe, ble problemstillingen oppstilt i *kapittel 1* behandlet.

I *kapittel 4* ble det gjort rede for hvorledes regelendringer i tiden mellom avtaleinngåelse og levering påvirker kontraktsforholdet. I de fleste standard-certepartiene beskrives skipets tilstand og egenskaper «at the date of delivery», noe Shelltime 4 illustrerer. Følgelig er det bortfrakter som bærer risikoen for at reglene endres i tiden forut for levering, og det vises her til det foregående kapittelet. I Bimchemtime er det tatt høyde for denne problemstillingen, selv om regelendringsrisikoen også her tilligger bortfrakter.

I *kapittel 5* ble det gjort rede for hvorledes regelendringer som inntreer i løpet av certepartperioden kan virke inn på kontraktsforholdet. I Shelltime 4 - som representerer den «vanlige» løsningen innenfor tidsbefraktning - er det ikke tatt særlig stilling til spørsmålet. På bakgrunn av den generelle vedlikeholdsplikten tilligger derfor regelendringsrisikoen bortfrakter. Vedlikeholdsplikten kan vise seg å være svært kostnadskrevende. Bortfrakters eneste utvei vil være hvor omkostningene er så omfattende at læren om bristende forutsetninger eller økonomisk force majeure får anvendelse. I Bimchemtime er det derimot satt et øvre tak for bortfrakters vedlikeholdsforpliktelse; løsningen er med andre mer bortfraktervennlig. Fordelen med Bimchemtime er at man får en detaljert løsning og fremgangsmåte hvor regelendringer inntreffer i certepartperioden, noe som kan være en stor fordel med tanke på den stadig økende lovgivningsaktiviteten på det aktuelle området.

Dersom endringsarbeidene ikke gjennomføres, vil befrakter ha ulike mangelsbeføyelser til rådighet. Som regel vil disse utledes av bakgrunnsretten. I ytterste konsekvens kan han være berettiget til å heve certepartiet.

Videre påvirkes også befrakters vederlagsforpliktelse. Dersom han lider tidstap som følge av at skipet må på verksted for å gjennomgå endringsarbeider, eller tidstapet oppstår som følge av manglende samsvar med regelverket, settes skipet off hire. Dette vil følge av off hire-klausulene i henholdsvis Shelltime 4 og Bimchemtime, men vil også kunne baseres på sjøloven § 392 første ledd.

## Kildeliste

### Litteratur

- Aspelund (1997) Bjørn O. Aspelund, «Eligibility»-klausuler i certepartiforhold, MarIus nr. 234, Oslo 1997
- Black's Law Dictionary (1999) Henry Campbell Black og Bryan A. Garner, Black's Law Dictionary, USA 1999
- Björkelund (1970) Carl-Gustav Björkelund, Sjøverdighet och ansvar, Stockholm 1970
- Boyd/Burrows/Foxton (1996) Stewart C. Boyd, Andrew S. Burrows og David Foxton, Scrutton on Charter Parties and Bills of Lading, 20. utg., London 1996
- Brautaset (1993) Lasse Brautaset, Oljesølansvaret: Oil Pollution Act: Innhold og respons, MarIus nr. 195 s. 99-128, Oslo 1993
- Bruserud (2002) Herman Bruserud, Bortfrakters ansvar for skipets fysiske egenskaper. Ansvarsgrunnlagene. MarIus nr. 294, Oslo 2002
- Brækhus (1998) Sjur Brækhus, Sjørett, voldgift og lovvalg. Artikler 1979-1998. Oslo 1998
- Cooke et al. (2001) Julian Cooke, Timothy Young, Andrew Taylor, John Kimball, David Martowski og LeRoy Lambert: Voyage Charters, 2. utg., London 2001
- Ditlev-Simonsen (1977) Arild Ditlev-Simonsen, Kansellering av langtidscertepartier, AfS bind 14 s. 448-467, Oslo 1976-1982

- Eckhoff (2001) Torstein Eckhoff, Rettskildelære, 5. utg. ved Jan Helgesen, Oslo 2001
- Falkanger (1965) Thor Falkanger, Konsekutive reiser, Oslo 1965 (også utgitt i AfS bind 8, Oslo 1965-1967)
- Falkanger (1969) Thor Falkanger, Leie av skib, Oslo 1969 (også utgitt i AfS bind 10, Oslo 1969)
- Falkanger (1996) Thor Falkanger, Deklaratorisk lovgivning om befraktningsavtaler for skip - et apropos til de nordiske sjølover av 1994, Festskrift til Jan Ramberg s. 141-150, Stockholm 1996
- Falkanger/Bull (2004) Thor Falkanger og Hans Jacob Bull: Innføring i sjørett, 6. utgave, Oslo 2004
- Farnsworth (2004) Allan Farnsworth, Contracts, 4. utg., New York 2004
- Furmston (2001) Michael Furmston, Cheshire, Fifoot & Furmston's Law of Contract, 14. utg., London 2001
- Girvin (2005) Stephen Girvin, The commercial implications of the ISPS Code, MarLus nr. 330 s. 307-355, Oslo 2005
- Gram (1977) Per Gram, Fraktavtaler og deres tolkning, 4. utgave, Oslo 1977
- Grönfors (1989) Kurt Grönfors, Tolkning av fraktavtal, Sverige 1989
- Hagen (1994) Lasse Hagen, Befrakter - hans virkemidler og sanksjoner, MarLus nr. 208, s. 239-259, Oslo 1994
- Hagstrøm (2003) Viggo Hagstrøm, Obligasjonsrett, Oslo 2003
- Holdø (2003) Håvard H. Holdø, Realkreditors adgang til å kreve prisavslag ved

- mangelfull realytelse, MarIus nr. 301, Oslo 2003
- Honka (1989) Hannu Honka, Fartygets skick och egenskaper: en befraktningsrättslig studie, Åbo 1989
- Hov (2002) Jo Hov, Avtaleslutning og ugyldighet, 3. utg., Bergen 2002
- Huser (1983) Kristian Huser, Avtaletolking, Bergen 1983
- Høgberg (2006) Alf Petter Høgberg, Kontraktstolkning, Oslo 2006
- Haaskjold (2002) Erlend Haaskjold, Kontraktsforpliktelse, Oslo 2002
- Jantzen (1919) Johs. Jantzen, Tidsbefragtning, Oslo 1919
- Jantzen (1952) Johs. Jantzen, Godsbefordring til sjøs, 2. utg. ved Nils Dybwad, Oslo 1952
- Krokeide (1977) Kjetil Krokeide, Forutsetningslæren og misligholdsbegrepet - særlig i langsiktige kontraktsforhold, TfR 1977 s. 569-649
- Krokeide (1982) Kjetil Krokeide, Restitusjon og berikelse ved ineffektive kontrakter, TfR 1982 s. 353-533
- Krüger (1989) Kai Krüger, Norsk kontraktsrett, Bergen 1989
- Lund (1977) Ole Lund, Inflasjon og konjunktursvikt som problem for skipsfartens langtidskontrakter, AfS bind 14 s. 339-364, Oslo 1976-1982
- Mestad (1991) Ola Mestad, Om force majeure og risikofordeling i kontrakt, Oslo 1991



- Michelet (1960) Hans Peter Michelet, Beskrivelsen av skipet ved tidsbefraktning, AfS bind 4 s. 403-436, Oslo 1960
- Michelet (1977) Hans Peter Michelet, Escalation Clauses in Long Term Charterparties, AfS bind 14 s. 396-430, Oslo 1976-1982
- Michelet (1997) Hans Peter Michelet, Håndbok i tidsbefraktning, Bergen 1997
- Ramberg (1967) Jan Ramberg, Unsafe Ports and Berths, AfS bind 8 s. 545-670, Oslo 1965-1967
- Røsæg (1984) Erik Røsæg, Skipsbyggingskontrakten og klassen, MarIus nr. 84, Oslo 1984
- Røsæg (1992) Erik Røsæg, Garantier eller fattigmanns trøst? Støtteerklæringer i selskapsforhold av typen «comfort letters». Oslo, 1992
- Selvig (1959) Erling Selvig, Paramountklausulen, AfS bind 3 s. 549-599, Oslo 1956-1959
- Selvig (1965-1978) Erling Selvig, The Freight Risk, AfS bind 7, Oslo 1965-1978
- Selvig (1986) Erling Selvig, Tolkning etter norsk eller annen skandinavisk rett av certepartier og andre standardvilkår utformet på engelsk, TfR 1986 s. 1-26
- Selvig (2004) Erling Selvig, Kontraktsretten, ved Viggo Hagstrøm, Knophs oversikt over Norges rett, 12. utg., Oslo 2004
- Selvig (2006) Erling Selvig, Kjøpsrett til studiebruk, 3. utg., Oslo 2006
- Solvang (2005) Trond Solvang, Norsk lovkommentar, Oslo 2005
- Soyer/Williams (2005) Baris Soyer og Richard Williams, Potential Legal Ramifications of the ISPS Code, LMCLQ 2005 s. 515-553

Treitel (2004)	Sir Guenter H. Treitel, Frustration and Force Majeure, 2. utg., London 2004
Vinje (1999)	Eirik H. Vinje, Tolking av garantier i forretningsforhold, Oslo 1999
Webster (2004)	Bergljot Webster, Vetting, Marlus nr. 310 s. 153-185, Oslo 2004
Wilford/Coghlin/Kimball (2003)	Wilford, Michael, Terence Coghlin og John D. Kimball, Time Charters, 5. utg., London 2003
Woxholth/Gade (1979)	Geir Woxholth og Fred-Arne Gade, Offshorecertepartier i rettslig belysning, Oslo 1979

## **Lover**

### Norske lover

#### Avtaleloven

Lov om avslutning av avtaler, om fuldmagt og om ugyldige viljесerklæringer av 31. mai 1918 nr. 4

#### Kjøpsloven

Lov om kjøp av 13. mai 1988 nr. 27

#### Sjødyktighetsloven

Lov om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. av 9. juni 1903 nr. 7

#### Sjøloven

Lov om sjøfarten av 24. juni 1994 nr. 39

### Amerikanske lover

#### MTSA

Maritime Transportation Security Act of 2002

#### OPA

Oil Pollution Act of 1990

#### PTSA

Port and Tanker Safety Act of 1978

## **Forskrifter**

Forskrift av 17. desember 2004 nr. 1856 om radiokommunikasjon for lasteskip

## **Forarbeider**

NOU 1993: 4

NOU 1993: 36

NOU 2005: 14

Ot.prp. nr. 87 (2005-2006)

Lov om husleieavtaler

Godsbefordring til sjøs

På rett kjøp. Ny skipssikkerhetslovgivning.

Om lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven)

## **Rettspraksis**

Norsk rettspraksis

Rt. 1935 s. 122 *Falconbridge*

Rt. 1939 s. 394 *Halnenut*

Rt. 1958 s. 726

Rt. 1951 s. 371 *Vedbolag*

Rt. 1981 s. 455 *Davanger*

Rt. 1991 s. 220 *Sollia borettslag*

Rt. 1998 s. 1510

Rt. 1999 s. 408

Rt. 1999 s. 922 *Salhus flytebro*

Rt. 2000 s. 806

Rt. 2002 s. 1155

Rt. 2003 s. 1132

Rt. 2005 s. 268

LA-2005-77360 [Lovdata online]. Agder lagmannsrett - Dom. 2005-11-18

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

ND 1913.33 NH

ND 1919.433 NH STIGSTAD II

ND 1931.209 Vestre Landsret  
ND 1940.353 NV  
ND 1943.181 Oslo  
ND 1949.312 NV BRAILA I  
ND 1949.322 NV BRAILA II  
ND 1950.303 NV  
ND 1950.398 NV KARMØY  
ND 1951.176 Bergen  
ND 1952.299 NV LYNÆS  
ND 1952.442 NV HAKEFJORD.  
ND 1952.286 SøHa og ND 1953.299 DH HUGO  
ND 1955.245 NH  
ND 1957.5 DH BLANKVANN  
ND 1958.8 NV OLE BRATT  
ND 1959.333 SV UDDEVALLA  
ND 1962.48 SøHa og ND 1963.27 DH NETTA  
ND 1962.68 NV HINDANGER  
ND 1969.236 Gulating  
ND 1970.432 DV SUNNY LADY  
ND 1974.27 NV FEARNBAY  
ND 1974.173 NV ROLWI  
ND 1974.186 NV KINGSNORTH  
ND 1975.1 NV KONGSHAV  
ND 1975.298 NV  
ND 1983.309 NV ARICA  
ND 1985.234 NV MASCOT  
ND 1988.308 NV UGLEN  
ND 1990.204 NV  
ND 2002.80 NV BOREALNES

Engelsk rettspraksis

- Acina, The - Dow Europe S.A. v. Novoklav Inc. [1998] 1 Lloyd's Rep. 306 QB
- Adderstone, The - Lorentzen v. White Shipping Company Ltd. (1942) 74 Ll.L. Rep. 161 KB
- A.P.J. Priti, The - Atkins International H.A. v. Islamic Republic of Iran Shipping Lines [1987] 2 Lloyd's Rep. 37 CA
- Apollo, The - Sidermar S.P.A. v. Apollo Corporation [1978] 1 Lloyd's Rep. 200 QB
- Apollonius, The - Cosmos Bulk Transport Inc. v. China National Foreign Trade Transportation Corporation [1978] 1 Lloyd's Rep. 53 QB
- Aquacharm, The - Actis Co. Ltd. v. The Sanko Steamship Co. Ltd. [1980] 2 Lloyd's Rep. 237 QB
- Arianna, The - Athenian Tankers Management S.A. v. Pyrena Shipping Inc. [1987] 2 Lloyd's Rep. 376 QB
- Berge Sund, The - SIG. Bergesen D.Y. & Co. and Others v. Mobil Shipping and Transportation Co. [1993] 2 Lloyd's Rep. 453 CA
- Bridgestone Maru No. 3, The - Navigas International Ltd. v. Trans-Offshore Inc. [1985] 2 Lloyd's Rep. 62 QB
- Bunge Corporation v. Tradax Export S.A. [1981] 2 Lloyd's Rep. 1 HL
- Cargo Ships El-Yam Ltd. v. Invotra N.V. [1958] 1 Lloyd's Rep. 39 QB
- Chemical Venture, The - Pearl Carriers Inc. v. Japan Line Ltd. [1993] 1 Lloyd's Rep. 508 QB
- Court Line Ltd. v. Dant & Russel Inc. (1939) 64 Ll.L. Rep. 212 KB
- Davis Contractors v. Fareham U.D.C. [1956] A.C. 696
- Democritos, The - Marbienes Compania Naviera S.A. v. Ferrostaal A.G. [1976] 2 Lloyd's Rep. 149 CA
- Derby, The - Alfred C. Toepfer Schiffahrtsgesellschaft G.M.B.H. v. Tossa Marine Co. Ltd. [1984] 1 Lloyd's Rep. 635 QB og [1985] 2 Lloyd's Rep. 325 CA
- Doric Pride, The - Hyundai Merchant Marine Co Ltd v. Furness Withy (Australia) Pty [2005] 2 Lloyd's Rep. 470 QB og [2006] 2 Lloyd's Rep. 175 CA

Eastern City, The - Leeds Shipping Company Ltd. v. Société Française Bunge [1958] 2 Lloyd's Rep. 127 CA

Eugenia, The - Ocean Tramp Tankers Corporation v. V/O Sovfracht [1963] 2 Lloyd's Rep. 381 CA

Eurasian Dream, The - Papera Traders Co. Ltd. and Others v. Hyundai Merchant Marine Co. Ltd. [2002] 1 Lloyd's Rep. 719 QB

Evaggelos Th., The - Vardinoyannis v. The Egyptian General Petroleum Corporation [1971] 2 Lloyd's Rep. 200 QB

Evia (No. 2), The - Kodros Shipping Corporation v. Empresa Cubana de Fletes [1982] 2 Lloyd's Rep. 307 HL

F.C. Bradley & Sons v. Federal Steam Navigation Co. Ltd. (1926) Ll.L. Rep. 446 CA

Fina Samco, The - International Fina Services A.G. v. Katrina Shipping Ltd. and Tonen Tanker Kabushiki Kaisha [1994] 1 Lloyd's Rep. 153 QB og [1995] 2 Lloyd's Rep. 344 CA

Hermosa, The - Chilean Nitrate Sales Corporation v. Marine Transportation Co. Ltd. [1982] 1 Lloyd's Rep. 570 CA

Hill Harmony, The - Whistler International Ltd. v. Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. [2001] 1 Lloyd's Rep. 147 HL

Hongkong Fir, The - Hongkong Fir Shipping Company Ltd. v. Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. [1961] 1 Lloyd's Rep. 159 QB og [1961] 2 Lloyd's Rep. 478 CA

Houda, The - Kuwait Petroleum Corporation v. I & D Oil Carriers Ltd. [1993] 1 Lloyd's Rep. 333 QB og [1994] 2 Lloyd's Rep. 541 CA

Houston City, The - Reardon Smith Line Ltd. v. Australian Wheat Board [1956] 1 Lloyd's Rep. 1 PC

Ilissos, The - Royal Greek Government v. Minister of Transport (1948-49) 82 Ll.L. Rep. 196 CA

Jalagouri, The - Nippon Yusen Kaisha Ltd. v. Scindia Steam Navigation Co. Ltd. [1999] 1 Lloyd's Rep. 903 QB og [2000] 1 Lloyd's Rep. 515 CA

Laconian Confidence, The - Andre & Cie S.A. v. Orient Shipping (Rotterdam) B.V. [1997] 1 Lloyd's Rep. 139 QB

Larrinaga v. Société Franco-Américaine des Phosphates (1923) 14 Ll.L.Rep 457 HL

Lensen Shipping Ltd. v. Anglo-Soviet Shipping Company Ltd. (1935) 13 Ll.L. Rep. 141 CA

Levy v. Costerton (1816) 4 Camp. 389

Liepaya, The - UBC Chartering Ltd. v. Liepaya Shipping Co. Ltd [1999] 1 Lloyd's Rep. 649 QB

Madeleine, The - Cheikh Boutros Selim El-Khoury and Others v. Ceylon Shipping Lines Ltd. [1967] 2 Lloyd's Rep. 224 QB

Mareva A.S., The - Mareva Navigation Co. Ltd. v. Canaria Armadora S.A [1977] 1 Lloyd's Rep. 368 QB

Margaronis Navigation Agency Ltd. v. Henry W. Peabody & Co. of London Ltd. [1964] 2 Lloyd's Rep. 153 CA

McFadden v. Blue Star Line [1905] 1 K.B. 697

National Carriers Ltd. v. Panalpina (Northern) Ltd. [1981] A.C. 675 HL

Noemijulia Steamship Company Ltd. v. Minister of Food (1949-1950) 83 Ll.L. Rep. 500 KB og (1950) 84 Ll.L. Rep. 354 CA

Ogden v. Graham (1861) 1 B & S 773

Pacific Phosphate v. Empire Transport (1920) 4 Ll.L. Rep. 189 KB

Pencarrow, The - Chellew Navigation Company Ltd. v. A. R. Appelquist Kolimport A.G. (1933) 45 Ll.L. Rep. 190 KB

Photo Production Ltd. v. Securicor Transport Ltd [1980] 1 Lloyd's Rep. 545 HL

Routh v. MacMillan [1863] 9 L.T. 541

Saga Cob, The - K/S Penta Shipping A/S v. Ethiopian Shipping Lines Corporation [1991] 2 Lloyd's Rep. 398 QB og [1992] 2 Lloyd's Rep. 545 CA

Saxonstar, The - Anglo-Saxon Petroleum Company Ltd. v. Adamastos Shipping Company Ltd. [1957] 1 Lloyd's Rep. 271 CA og [1958] 1 Lloyd's Rep. 73 HL

Seaflower, The - B.S. & N. Ltd. (BVI) v. Micado Shipping Ltd. (Malta) [2000] 2 Lloyd's Rep. 37 QB og [2001] 1 Lloyd's Rep. 341 CA

Snia Societa di Navigazione Industria E Commercio v. Suzuki & Co. (1923-24) 17 Ll.L. Rep. 78 KB og (1924) 18 Ll.L. Rep. 333 CA

Sussex Oak, The - G. W. Grace & Co. Ltd. v. General Steam Navigation Company Ltd. (1949-50) 83 Ll.L. Rep. 297 KB

Tibermede v. Graham & Co. (1921) 7 Ll.L. Rep. 250 KB

Trade Nomad, The - Poseidon Schiffahrt G.m.b.H. v. Nomadic Navigation Co. Ltd. [1998] 1 Lloyd's Rep. 57 QB og [1999] 1 Lloyd's Rep. 723 CA

Wertheim v. Chicoutimi Pulp [1911] A.C. 301 PC

#### Amerikansk rettspraksis

American Trading & Production Corp. v. Shell International Marine Ltd. 1972 AMC 318

Amerocean, The - Amerocean Steamship Co. Inc. v. Orion Shipping and Trading Co. Inc 1952 AMC 1559 (ArbNY 1952)

Argo Leader, The - Argonaut Shipping Inc. v. Iron Ore Company of Canada SMA 2065 (ArbNY 1985)

Augvald, The - Unimar Seetransport G.m.b.H. v. Orient Mid-East Lines Inc. 1965 AMC 1614 (ArbNY 1965)

Bjorneford, The 271 F. 682 (2d Cir. 1921)

Caribbean Express I, The - Vroon B.V. v. Repinter International Shipping SMA 3500 (ArbNY 1999)

Denholm Shipping Co. v. W.E. Hedger & Co. 1931 AMC 297

Endeavor, The - World Carrier Corporation v. Kawasaki Kisen Kaisha 1978 AMC 1742 (ArbNY 1977)

Faethon, The - Mayfair Maritime Co. v. Petroleos Mexicana (PEMEX) SMA 3158 (ArbNY 1995)

Ilkon Dalio, The - Ilkon Dalio Shipping Company Ltd. v. Gulf Far East Lines Ltd. & Iran Express Lines SMA 1430 (ArbNY 1980)

Intermar Progress, The - International Tankers Inc. of Liberia v. Amoco Transport Co. SMA 2468 (ArbNY 1988)

Kalimba, The - Glasgow United Shipping Company Ltd. v. Gans Steamship Line 1928 AMC 1905 (ArbNY 1928)

Luckenbach v. W.J. McCahan Sugar Refining Co. 248 U.S. 139 (1918)



Maria Lemos, The – Laimos Bros. Ltd. v. Orient Mid-East Lines Inc. SMA 74 (ArbNY 1963)

National Peace, The - Pan Cargo Shipping Corp. v. United States 1965 AMC 2649 og 1967 AMC 850

Orduna S.A. v. Zen-Noh Grain Corp. 1991 AMC 346

Park SS. Co. v. Cities Service Oil Co. 1951 AMC 851

Stolt Lion, The - Maritime Overseas Company Ltd. v. Parcel Tankers Inc. SMA 1188 (ArbNY 1977)

Tento, The - Aaby et al. v. States Marine Corporation 1950 AMC 947

Tordenskjold, The - Interessentskapet Siregas, A.I. Langfeldt and Co. v. Coral Navigation Company Inc. SMA 1091 (ArbNY 1977)

Transatlantic Financing Corp. v. United States 1966 AMC 1717

Ultramar, The - Golden Eagle Liberia Ltd. v. Burmah Oil Tankers Ltd. 1981 AMC 1831 (ArbNY 1981)

Upubliserte avgjørelser

Bow Trader 14.08.1996, norsk voldgiftsavgjørelse (enevoldgiftsdommer Thor Falkanger)

Bocimar v. Anders Wilhelmsen (1993), engelsk voldgiftsavgjørelse

### **Andre forkortelser**

AC	Appeal Cases (del av The Law Reports)
AfS	Arkiv for sjørett, Oslo 1951-1982
AMC	American Maritime Cases, Baltimore 1923-
ArbNY	Voldgift holdt i New York
CA	Court of Appeal
cir	Circuit (rettskrets i USA)
DH	Danmarks Høyesterett
F	Federal Reporter, USA 1880-1924
HL	House of Lords

KB	King's Bench
kl.	klausul
Law Reports	The Law Reports, London, 1866-
LJ	Lord Justice (engelsk dommertittel)
Ll.L. Rep.	Lloyd's List Law Reports (fra 1968: Lloyd's Law Reports), London 1919-
Lloyd's Rep.	Lloyd's Law Reports (før 1968: Lloyd's List Law Reports), London 1919-
LMCLQ	Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, London 1974-
MarIus	Sjørettsdsskrift utgitt av Sjørettsfondet, Oslo 1975-
MR	Master of Rolls (formannen i Court of Appeal)
ND	Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender, Oslo 1900-
NH	Norges Høyesterett
NOU	Norges Offentlige Utredninger
NSM	Nordisk Skibsrederforenings Medlemsblad
NSÅ	Nordisk Skibsrederforenings Årsberetning
NV	Norsk voldgiftsdom
PC	Privy Council
Ot.prp.	Odelstingsproposisjon
QB	Queen's Bench
Rt.	Norsk Retstidende, Christiania/Oslo 1836-
SH	Sveriges Høyesterett
SV	Svensk voldgiftsdom
SMA	Society of Maritime Arbitrators, New York 1970?
SøHa	Sø- og Handelsretten i København
TfR	Tidsskrift for Rettsvitenskap, Christiania/Oslo 1888-
U.S.	United States Supreme Court Reports
WLR	Weekly Law Reports (del av The Law Reports)