

UiO • Det juridiske fakultet

Off hire i relasjon til smart vedlikehold,
Maintenance Allowance ved Supplytime 2005
Klausul 13a og c.

Kandidatnummer: 521112
Leveringsfrist: 25. November 2014
Antall ord: 15.781



Innholdsfortegnelse

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | INNLEDNING | 1 |
| 1.1 | Presentasjon av tema og problemstillinger | 2 |
| 1.2 | På hvilket grunnlag har tidsleien (dagsraten) blitt fastsatt? | 5 |
| 1.3 | Terminologi og begreper – Driftsbegrepet og smart vedlikehold..... | 7 |
| 1.3.1 | Driftsbegrepet | 7 |
| 1.3.2 | Smart vedlikehold..... | 8 |
| 1.3.3 | Tidsvindu..... | 8 |
| 1.4 | Materiale og metode | 8 |
| 1.4.1 | Tolkningsprosessen | 10 |
| 1.5 | Den videre fremstillingen | 12 |
| 2 | KORT OM TIDSFRAKT, TIDSTAP, OFF HIRE..... | 13 |
| 2.1 | Innledning..... | 13 |
| 2.2 | Kort om tidsfrakt..... | 13 |
| 2.2.1 | Kort om vederlagsopptjeningen..... | 14 |
| 2.2.2 | Kort om befrakters utnyttelse av skipet og vederlag | 15 |
| 2.3 | Kort om Off hire | 16 |
| 2.3.1 | Innledning..... | 16 |
| 2.3.2 | Prinsippene bak off hire..... | 17 |
| 2.3.3 | Kort om Sjøloven § 392..... | 18 |
| 2.3.4 | Kort om beregning av tidstapet, netto og brutto-betraktninger | 20 |
| 2.4 | Kort om standardkontraktene og kontraktsforpliktelser | 21 |
| 2.4.1 | Innledning..... | 21 |
| 2.4.2 | Ulike typer standardkontrakter | 22 |
| 2.4.3 | Tolkning av standardkontrakter..... | 22 |

| | | |
|----------|---|-----------|
| 3 | NÆRMERE OM SUPPLYTIME KL.13 A OG C ”SMART VEDLIKEHOLD” | 24 |
| 3.1 | Innledning | 24 |
| 3.2 | SUPPLYTIME Klausul 13A | 26 |
| 3.2.1 | Innledning | 26 |
| 3.2.2 | Når er vi i klausul 13A? | 26 |
| 3.2.3 | Vilkårene for off hire | 26 |
| 3.2.4 | Er tidstapsvilkåret en nødvendig forutsetning for off hire? | 27 |
| 3.3 | Smart vedlikehold | 29 |
| 3.3.1 | Innledning | 29 |
| 3.3.2 | Utnyttelse av tidsvinduer i løpet av tidsavtaleperioden | 31 |
| 3.4 | SUPPLYTIME – klausul 13C | 35 |
| 3.4.1 | Hva regulerer klausul 13C? | 35 |
| 3.4.2 | Hvilke sammenheng har regel 13C med klausul 13A? | 39 |
| 4 | NÆRMERE OM ”MAINTENANCE ALLOWANCE-KONTOEN” | 40 |
| 4.1 | Innledning | 40 |
| 4.2 | Opptjening av ”Maintenance Allowance” (vedlikeholdstid) | 41 |
| 4.2.1 | Ordinær opptjening | 42 |
| 4.2.2 | Kan man opptjene Maintenance Allowance mens skipet er off hire? | 42 |
| 4.2.3 | Time taken | 45 |
| 4.3 | On hire/off hire-relasjonen til Maintenance allowance | 46 |
| 4.3.1 | Praktisk virkningen av Maintenance Allowance | 49 |
| 4.4 | Oppsummering og vurdering | 50 |
| 5 | AVSLUTENDE BEMERKNINGER | 51 |
| 6 | KILDEHENVISNINGER | 53 |

1 Innledning

Avhandlingen omhandler forhold som i et rettslig perspektiv faller inn under sjøtransport og kategorien tidsbefraktning, jf. Sjøloven¹ (heretter sjøl.) kapittel 14, punkt IV. Tidsbefraktning². Fokusområdet for avhandlingen er knyttet til off hire-klausulen³ 13 i *tidscertepartiet*⁴, SUPPLYTIME 2005⁵ (heretter SUPPLYTIME). Det er klausulens bokstav (a) og (c), som blir behandlet.

Jeg ønsker allerede innledningsvis og informere leseren om at avhandlingens problemstillinger på en del områder vil gjenstand for en *utvidet tolking*. Jf. de eksempler vi har fra rettspraksis i dag vil kanskje noen mene dette er å strekke strikken langt. Jeg tenker at ordlyden til dels er utydelig på et område der den med fordel kunne trukket klarere grenser opp mot de problemstillinger som reises i oppgaven. Det er dermed på den annen side vanskelig og gjøre klare *de lege lata-betraktninger*, da det ikke er enkelt å fastslå hva som med sikkerhet er gjeldende rett. Det er svært begrenset rettsmateriale og juridisk teori som har behandlet disse utvidede sidene ved tolkningen. Jeg vil underveis i avhandlingen henviser til- og referere til rettspraksis som berører de problemstillingene som tas opp.

¹ Lov om sjøfarten (sjøloven) av 24. Juni 1994 nr. 39

² Se Sjøl. § 321

³ Se punkt. 1.1, (Off hire er den tid befrakter ikke skal betale tidsleie for)

⁴ Tidscerteparti er en tidsbefrakteravtale.

⁵ Supplytime 2005 er en standardavtale utarbeidet av BIMCO, (The Baltic and International Maritime Council), dokumentet er “adopted” av International Support Vessel Owner’s Assosiation (ISOA), London. Formularet avløste Supplytime 89. Den første versjonen av Supplytime kom ut i 1975.

1.1 Presentasjon av tema og problemstillinger

En avtale om tidsbefraktning innebærer at tidsbortfrakter (heretter bortfrakter⁶) i en viss tid skal stille et bemannet og sjødyktig⁷ skips laste- og tjenestekapasitet til disposisjon for tidsbefrakteren (heretter befrakteren⁸). Som vederlag skal befrakteren betale tidsfrakt (tidsleie). Tidsleien fastsettes vanligvis pr. tidsenhet som i de fleste tilfeller er en *dagsrate*. Tidscertepartiene skiller seg for eksempel ut fra et *bare-boat-certeparti* hvor kun selve skipet leies ut, uten mannskap (i praksis bare et tomt skip). Tidscertepartiene har alle off hire-bestemmelser. Off hire betegner situasjoner der tidsleien stopper å dreie på grunn av midlertidige hindringer i skipets *operative drift*⁹. Tiden er dermed av sentral betydning for beregning av tidsvederlaget. Spesielt innen offshore-industrien som nærværende problemstillinger knytter seg til opereres det med meget høye tidsrater (dagsrater), opp mot \$ 120.000. Da blir spørsmålet om en befrakter må betale tidsfrakt for visse perioder eller ikke lett satt på spissen.¹⁰

Svaret på spørsmålet vil bero på hvem av kontraktspartene som bærer vederlagsrisikoen.

Alle tidscertepartier inneholder regler om off hire. Off hire-reglene er de regler som fordeler vederlagsrisikoen mellom partene. Dette fremgår av regelen ved å fastslå hvilke hindringsbegivenheter som bortfrakteren bærer risikoen for. Disse hindringsbegivenheter betegnes som off hire-begivenheter.¹¹

⁶ Se sjøl. § 321

⁷ Se sjøl. § 327

⁸ Se sjøl. § 321

⁹ Uttrykket *operativ drift* står sentralt for å skille mellom hindringer som tilligger bortfrakter og befrakter funksjonsområde sett i lys av off hire-spørsmålet. Se punkt 1.1.1.2 nedenfor.

¹⁰ Michelet (1997) s. 333

¹¹ Solheim, Henning (2014) s. 9

Avhandlingens tema er todelt (i) den første delen dreier seg om en tolking av SUPPLY-TIME's klausul 13 "Suspension of hire" bokstav a). Samt klargjøre hvilke forhold er det som faller inn under kl. 13A. Dette er klausulens hovedregel om *off hire*.

Bestemmelsen inneholder hvilke *off hire-begivenheter* som bevirker *off hire* og hvilke unntak som gjelder, disse fremkommer av kl. 13a (i) – (vi). Sjøl. § 392 første ledd er sjølovens *off hire*-bestemmelse, og vil kunne avhjelpe ved tolkingen og utfylling av SUPPLYTIME der bestemmelsens ordlyd er uklar eller taus. De problemstillinger som avhandlingen retter fokus mot er knyttet til tolking av selve ordlyden og til de forhold som kan belyse i hvilken grad en bortfrakter kan utnytte tid som *ikke går tapt* for befrakter til å vedlikeholde eller utføre reparasjoner av skipet, uten at skipet settes *off hire* (senere også omtalt som "smart vedlikehold"), altså mens tidsleien dreier (skipet er *on hire*). Her kan vi tenke oss at skipet ligger til kai og lasting/lossing foregår som normalt, og ingen tid går tapt. Imens dette pågår så utfører bortfrakter reparasjoner av en art som kan betegnes som en *off hire*-begivenhet. Et av spørsmålene som da reises er om tidsleie skal suspenderes (skal skipet settes *off hire*) den perioden bortfrakter brukte på å reparere, eller er det fortsatt *on hire* all den tid som ikke går tapt for befrakter. Ordlyden gir liten støtte til å avgjøre dette alene. I slike tilfeller vil sjøl. 392 første ledd vil til en viss grad kunne kaste lys over vilkåret "*tid som går tapt*". Her foreligger rettspraksis som støtter synspunktet om at om det ikke går tid tapt for befrakteren, så dreier tidsleien (ND 1921 s. 577)¹², (Upublisert Voldgiftsdom av 24. Juni 2014¹³). Hovedfokuset i avhandlingen er å problematisere forhold rundt utnyttelsen av tid som "ikke går tapt" for befrakter. Her vil eksempler som; tid som befrakter *ikke har oppdrag* til skipet, tid som befrakter *ikke ønsker* å utnytte skipet av ymse årsaker, eller annen *dødtid* bli aktuelt og satt på spissen.

I kjølevannet av spørsmålene om bortfrakter kan utnytte de tidsvinduer (åpninger) for vedlikehold og reparasjoner hvor befrakter ikke taper tid, ikke har oppdrag, eller det er dødtid på andre måter forårsaket av befrakter, så reises det igjen nye spørsmål. I hvilken *grad* kan denne tiden utnyttes? I hvilket *omfang* kan man vedlikehold/reparere?

¹² Se ND 1921 s. 577 (Her forelå det konkurrerende hidringer, men siden det også forelå hindringer også på bortfratters side, og ville ha forårsaket det samme tidstap, ble ikke denne tiden ansett som *off hire*)

¹³ Upublisert Voldgiftsdom av 24. Juni 2014 (heretter BOA vs EMAS)

Gjennomføring av tidscertepartiet krever et samarbeid mellom kontraktspartene og det som er interessant i denne sammenheng er om det foreligger noen form for føringer for hvordan man skal samarbeide om disse tingene? Kan man ut fra ordlyd og praksis slutte at det er slik at det gis bortfrakter anledning til å utnytte *dødtid* eller tid som *ikke går tapt* for befrakter? Om det kan utledes slik plikt er det da noen medvirker- og eller underrettningsplikt for å bidra til at slik tid optimalt kan utnyttes? Når for eksempel befrakteren på forhånd kjenner til at skipet ikke blir benyttet på de neste tre ukene, er han pliktig å underrette om dette? Om dette kan utledes av bestemmelsen er usikkert, det vil i så vil det kunne gi bortfrakteren mulighet til å planlegge vedlikehold eller andre ting. Vi skal i denne sammenhengen se på Sjøl. § 379 om den kan få betydning for tolking av SUPPLYTIME relatert til noen av disse spørsmålene. Om det kan utledes slik plikt vil det igjen reise nye spørsmål om for eksempel virkninger av brudd på slik plikt?

Dette vil i det etterfølgende bli problematisert og behandlet noe mer inngående.

(ii) Avhandlingens andre tema finner sitt utgangspunkt i SUPPLYTIMES klausul bokstav c). Nærmere behandling om hva som ligger i denne regelen og hva den regulerer er omtalt nedenfor i eget kapittel. Men innledningsvis helt kort, bestemmelsen har flere sider ved seg (i) det første er at den gir bortfrakter mulighet til å opptjene tid for vedlikehold (24 timer pr mnd) altså skipet kan foreta vedlikehold og reparasjoner on hire i 24 timer for begivenheter som normalt ville bevirket off hire. Tid som ikke benyttes en måned kan akkumuleres og overføres til bruk neste måned o.s.v. Så om 6 måneder så er det oppspart 144 timer skipet kan være on hire mens det foretar vedlikehold. Dette legges til en *vedlikeholdskonto* som betegnes som ”*Maintenance Allowance*”. Den tid som ikke er benyttet og er oppspart på ”*Maintenance Allowance-kontoen*” ved certepartiets slutt kan tas ut i penger ekvivalent til dagsraten.¹⁴ Det kan i denne sammenheng reises en del spørsmål om; hvordan virker *maintenance allowance-kontoen*? Hvilke off hire-situasjoner kan trekkes mot denne kontoen? Er det bare for situasjoner som kan identifiseres med klausul c. Eller kan off hire-begivenheter som faller inn under klausul a trekke på *maintenance allowance-kontoen*? Dette er noen av

¹⁴ Se SUPPLYTIME 2005 (linje 600-607)

problemstillingene som jeg vil komme nærmere tilbake til dette i eget punkt (kap. 4) lenger ut i avhandlingen.¹⁵ Det har ikke vært reist mange tvister om *Maintenance Allowance* og om hvordan denne *vedlikeholdskontoen* skal/kan benyttes, eller for hvilke situasjoner kan man trekke på *Maintenance Allowance*. I en upublisert Voldgiftsdom av 24. Juni 2014 har bl.a. forholdet mellom bestemmelsen klausul a) og c) blitt gjenstand for prøvelse¹⁶. Denne blir referert til senere i avhandlingen.

1.2 På hvilket grunnlag har tidsleien (dagsraten) blitt fastsatt?

Spørsmålet kan synes å falle utenfor oppgavens tema men jeg mener det kan ha en verdi å se på hvilke faktorer som utgjør den maksimalt mulige tidsleien for bortfrakter.

Det maksimale bortfrakten kan oppnå er, tidsleien pluss oppspart ”Maintenance Allowance-tid” som kan/skal omgjøres i penger og utbetales ved endt certeparti-periode.

Svaret på hva som ligger til grunn for tidsleien er selvsagt undergitt mange forhold og faktorer som jeg ikke alle kommer nærmere inn på. Men ut fra vanlig normale situasjoner beregner man pris på et produkt eller tjeneste basert på den ytelsen som leveres og den gjenytelse som gis (forenklet beskrevet). Dette baseres igjen på kontraktens innhold som fordeler rettigheter og fordeling av risiko. Jeg ser ingen grunn å presisere dette mer inngående enn å gi en kort redegjørelse opp mot et av oppgavens tema, altså i relasjon til Off hire-klausulens innhold og fleksibilitet.

At skipet settes off hire ved begivenheter som bortfrakter bærer vederlagsrisikoen for er noe bortfrakter må innkalkulere når han skal beregne/fastsette dagsraten. Som vi tidligere har vært inne på, vil et skip bli utsatt for hendelser som vil føre til hindringer, og som igjen vil lede til at tid går tapt for befrakter.

Når det gjelder vedlikehold og reparasjoner så vil det oppstå behov for dette gjennom hele tidsleieperioden som en naturlig del av å holde et skip operativt. Et skip er utsatt for vær og vind, nautiske utfordringer, uhell m.m. Når slike hindringer vil inntre er ikke alltid lett å forutse (ser da bort fra vedlikehold som kan gjøres ved faste intervaller).

¹⁵ Se kapittel 4.

¹⁶ Upublisert Voldgiftsdom av 24. Juni 2014, Voldgiftsleder Hans Jacob Bull.

I SUPPLYTIME, gir som allerede nevnt kontrakten 24 timer "on hire-tid" i "Maintenance Allowance"(godskrevet vedlikeholdstid) for hver måned som kan akkumuleres. Dette fremgår klart og tydelig av ordlyden. Det er overveiende sannsynlig at denne tiden er hensyntatt i tidsleien (dagsraten), da ved at tidsraten er nedjustert av interesse for befrakter. Denne vedlikeholdskontoen eller bufferen om man vil, ligger på befrakters hånd (og brukes som en mellomregningskonto) inntil endt (avslutning av tidscertepartiet) avtale, hvorpå bortfrakter kan ta ut ubenyttet tid, da omgjort i penger.

Med en dagsrate opp opptil \$120.000 (ca. Kr. 7-800.000) leser jeg i denne bestemmelsen (innfortolker) at det ligger en *motivasjon* for bortfrakter for å sørge for at skipet er sjødyktig og til befrakters tjeneste 100 % av tiden.

Ved å vedlikeholde "smart" kan bortfrakter til en viss grad unngå å trekke på vedlikeholdskontoen, for så å løse dette ut i penger på et senere tidspunkt og således gir dette motivasjon til å unngå at tid går tapt for befrakter. Noe som på sin side er intensjonen for normaloppfyllelse av kontrakten.

FORRETNINGS-DRIVERE FOR PARTENE

Dette er kanskje utradisjonelt å ta opp i en avhandling som dette, men jeg mener det har de beste grunner for seg å være bevisst på hovedformålet til partene når man skal vektlegge de argumentene som vil være utslagsgivende for i hvilken retning man skal tolke ordlyden.

(1) Bortfrakters forretningsmotiv (normaloppfyllelse) er å opptjene maksimalt vederlag, det vil si, dagsraten pluss så mye som mulig av opptjent maintenance allowance.

I løpet av 12 måneder ligger det en potensiell inntekt/tap i størrelsesorden 8-9 millioner kroner. Her ligger som nevnt en klar motivasjon for å vedlikeholde smart slik at man kan beholde størst mulig av denne "potten". Dette kan til dels imøtekommes med god og smart planlegging.

(2) Befrakters forretningsmotiv er å kunne selge/nyttiggjøre skipet til "betalte/fakturerbare" oppdrag 100 % av tiden. Det er ikke en del av forretningens hovedmål å sette skipet off hire og av den grunn slippe å betale tidsleie. Man tjener ikke penger på det, man sparer utgifter. I kroner og øre er det det samme, men prinsippet er av vesensforskjell. Off hire-bestemmelsens hovedmål for befrakters henseende er å få kompensert for tap av tid som bortfrakter bærer vederlagsrisikoen for.

Uten å spekulere for mye i dette eller at det er knyttet noen sikkerhet eller sannhet til min vurdering i dette mener jeg disse hensyn kan ha betydning og kan utgjøre et viss poeng når det skal foretas rimelighetsbetraktninger om hvordan ordlyden skal forstås.

Vi kommer inn i denne problematikken lenger ut i avhandlingen, hvor jeg vil argumentere og problematisere rundt disse tingene.

1.3 Terminologi og begreper – Driftsbegrepet og smart vedlikehold

For å gi leseren en bedre innsyn i de begreper som benyttes og hva jeg legger i enkelte av disse finner jeg det naturlig allerede nå å introdusere dette i korthet.

1.3.1 Driftsbegrepet

Drift kan ha flere betydninger ved gjennomføring av en tidsbefraktningssavtale. Ordet er benyttet både i lovteksten og forarbeider, samt i juridisk teori. For å unngå å forvirre leseren ønsker jeg å presisere nærmere hva jeg legger i uttrykket drift, samt hvordan jeg vil referere til uttrykket videre i avhandlingen.

(i) *Operative drift*, er den delen av driften som bortfrakter forestår og som berører bortfrakters funksjoner.

(ii) *Kommersiell drift*, er den delen av driften som befrakter forestår og som berører befrakters funksjoner.

Man kan for eksempel være i *operativ drift* selv om man ikke er i *kommersiell drift*, typisk når bortfrakter har skipet klart og det kan utføre de tjenester som befrakter instruerer bortfrakter å utføre, men befrakter står uten oppdrag. I disse situasjonene dreier tidsleien, skipet er on hire. På den annen side kan man ikke være ute av operativ drift og samtidig være i kommersiell drift, typisk når skipet ligger til kai og er hindret fra å fortsette reisen på grunn av maskinhavari, eller når laste/losse-innretningene ikke fungerer. Det har i dette tilfellet inntruffet en off hire-begivenhet, man taper tid og denne tiden går som regel *kommersielt tapt* for befrakteren. Skipet blir da i et off hire-perspektiv satt off hire, tidsleien stopper å dreie.

1.3.2 Smart vedlikehold

Begrepet ”smart vedlikehold” er ikke brukt som terminologi i noen av certepartiene så vidt meg bekjent. Jeg tenker det kan tjene avhandlingens formål å bruke *smart vedlikehold* som et generelt uttrykk eller som en kategori for de situasjonene hvor man vedlikeholder eller foretar reparasjoner på skipet mens det i *kommersiell drift*, ligger i opplag, eller generelt i de tilfeller der befrakteren ikke kan eller ønsker å benytte skipet som følge av hindringer eller forhold på hans side. Helt forenklet sagt, forutsatt at det ikke bevirker tap av tid, foreta off hire-begivenhets ”aktiviteter” mens tidsleien fortsatt dreier, altså skipet forblir on hire.

(Man vedlikeholder og reparerer mens man fortsatt opptjener tidsleie)

Dette er ment for å kun skape et samlebegrep uten å referere til hvert enkelt av tilfellene hver for seg. I for eksempel ND 1921 s. 577 (Ivar Aasen) utnyttet bortfrakteren tiden som vanligvis var en off hire-begivenhet mens befrakteren på sin side var hindret slik at skipet ikke kunne forlate, skipet var on hire. Dette faller inn under prinsippet å ”vedlikeholde smart”. Hvordan gjeldene rett og tolkinger forholder seg til disse tilfellene vil bli utførlig behandlet i eget kapittel.¹⁷

1.3.3 Tidsvindu

I fremstillingen vil uttrykket ”*tidsvindu*” bli benyttet. I nærværende sammenheng menes det med tid ikke befrakteren nyttiggjør seg og som gir bortfrakteren mulighet til å utnytte til for eksempel vedlikehold. Karakteristiske trekk ved denne perioden er også at befrakteren ikke utnytter skipet kommersielt og er i så måte en form for ”dødtid” om man vil. Perioden kan variere, fra timer til dager og uker.

1.4 Materiale og metode

Problemstillingen behandles i et norskrettslig perspektiv og tar utgangspunkt i juridisk metode. Rettskildespørsmål blir behandlet der det naturlig faller seg slik. Avhandlingens tema er innenfor et område som er preget av mange ulike kontrakter, og mange ulike bestemmelser og tolkninger av bestemmelsene basert på en rekke ulike faktorer varierende fra kontrakt til kontrakt. Dette bidrar til at rettsbildet av *hva som er gjeldende*

¹⁷ Se punkt. 3.3 (smart vedlikehold)

rett (de lege lata-betraktninger) er uoversiktlig og til dels uklart da den ikke er enstydig på mange områder. Dette gjør på sin side at de lege lata-betraktninger ikke er enkelt å foreta, nettopp av den grunn av at det er vanskelig med sikkerhet i si hva som er gjeldende rett i mange spørsmål. Derfor vil store deler av drøftelsen være preget av en tolking midt mellom de lege ferenda og lata.

I spørsmålet om *smart vedlikehold* (om man kan foreta vedlikehold og reparasjoner av normalt off hire-utløsende begivenheter/forhold mens skipet er i kommersiell drift, jf. foran) er sjøl. § 392 taus. Tolking av ordlyden i sjøl. § 392 første ledd ”..tid som går tapt..” vil muligens kunne utgjøre en relevant rettskildefaktor ved tolking av selve tids-taps-spørsmålet i SUPPLYTIME’s off hire-regel. Sjøl. § 392 er off hire-bestemmelsen i sjøloven og danner således en del av bakgrunns retten for den norske forståelsen av SUPPLYTIME. Sjøloven av 1994 bygger på den tidligere sjøloven av 1893¹⁸, og dagens § 392 første ledd er i stor grad en videreføring av daværende § 144 annet ledd som kom inn ved lovendring i 1939. Ved forberedelsen av sjøloven av 1994 ble betydningen av bakgrunnsrettslige regler fremhevet ved bl.a. at de någjeldende lovregler ble utformet etter omfattende nordisk samarbeid i 1920-30-årene. Det er mye av lovgivningen i nordisk kontraktsrett som er basert på en erkjennelse av at den prinsipielle og praktiske nytte deklarasjoniske *normalregler* fastlegger hovedpunktene i de viktigste typer av kontraktsforhold.¹⁹

Det nordiske lovsamarbeidet innebærer at kilder som har tilknytning til de øvrige nordiske sjølovene er av interesse og kan utgjøre en viss rettskildemessig verdi²⁰ Dommer som blir avsagt i norden publiseres og tilgjengeliggjøres i en felles nordisk domssamling ”*Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender*” (heretter ND). I certepartiene er det vanlig at det avtales verneting, hvilket lands lov som skal gjelde og hvilken rett som ”tvistespørsmålet” skal løses ved. Meget ofte velges det Voldgiftsretten som instans for tvisteløsningen. Denne praksisen er utbredt og det er antatt at voldgiftspraksis, som utgangspunkt, må tillegges rettskildemessig vekt på linje med underordnede domstolars praksis.²¹ Voldgiftspraksis har innenfor tidsbetraktningsretten hatt stor betydning. Det

¹⁸ Lov om Sjøfarten av 20. Juli 1893 nr. 1

¹⁹ NOU 1993:36, s. 15-16

²⁰ NOU 1993:36 s. 5-6, Falkanger (2010) s. 3-9

²¹ Brækhus (1990) s. 460

er to grunner til det. For det første, voldgift er den primære form for tvisteløsning på området. Dette tilsier at voldgiftspraksis tillegges større betydning her enn på andre rettsområder.²² For det andre bidrar ND til å gjøre domsmaterialet allment tilgjengelig.

1.4.1 Tolkingsprosessen

Ofte gir ordlyden seg selv, altså det fremkommer umiddelbart av kontraktens ordlyd hvilken mening kontraktsvilkåret skal tillegges. Eksempel: Når det står i en leasingkontrakt at det ikke er adgang til å bruke kontraktsgjenstanden i en periode utover 12 måneder, kan det uten videre slutes at bruk av kortere varighet er tillatt.²³ Kan man for eksempel ut fra et slikt argument tolke at så lenge det ikke går tid tapt for befrakter, kan bortfrakter foreta seg hva som helst? Eller kan man ved ordlyden se noen skjæringspunkt for hva man kan foreta seg? Her vil ganske sikkert kunne oppsettes flere tolkningsalternativer. For at rettsadvenderen skal kunne komme frem til det relevante tolkningsresultatet må han i tolkningsprosessen foreta en rekke avveininger. Prosessen er styrt av visse normer fra kontraktsrettens rettskildelære, herunder tolkningsprinsipper som angir formålet med tolkingen og dels tolkningsmomenter som består av enkeltstående argumenter av relevans ved tolkingen, og dels i tolkningsregler.²⁴

Mens det subjektive tolkningsprinsippet tar sikte på å hva den erklærte har ment med ordene, som for eksempel i et testamente, er det objektive tolkningsprinsippet det som benyttes som hovedregel i kontraktstolkningen. Her er det enighet om at målet ved kontraktstolkningen må være å fastsette kontraktens innhold med grunnlag i det som er sagt å skrevet, når ordene forstås riktig og vedtatt språkbruk – såkalt *objektiv tolknings-teori*.²⁵

I kommersielle avtaler er synspunktet om at ordlyden får særlig gjennomslagskraft gjentatt og utdypet i nyere rettspraksis, se Rt 2002 s. 1155, Rt 2005 s. 268 (Pan Fish) og Rt 2010 s. 1345 (se pkt. 59). I den førstnevnte dommen gis det uttrykk for at hensynet til tredjeparter kan tilsi at det legges avgjørende vekt på ordlyden.

²² *ibid.* s 459-460, Falkanger (2010) s. 12, Hagstrøm (2011) s. 56.

²³ Woxholth (2011), s. 347

²⁴ *ibid.*, s.348

²⁵ *ibid.*, s 348

”At prinsippet om objektiv tolkning har særlig styrke i avtaler mellomnæringsdrivende, understrekes av forretningslivets behov for sikkerhet og forutberegnelighet, som åpenbart fremmes best av en tolking på objektive, tilgjengelige elementer. Jeg antar også at det er riktig, som fremholdt av den ankende part, at betydningen av en fortolkning basert på ordlyden kan være økende. Det forekommer formentlig ofte at tredjeparter må forholde seg til avtalte rettigheter, enten i forbindelse med garanti- eller sikkerhetsstillelse eller ved overdragelser, for eksempel av fast eiendom med tilknytning til leieavtaler. Hensynet til tredjeparter taler for en objektiv fortolkning basert på avtalens tekst”, se Rt 2002 s 1155 på s 1159.

Disse dommene er ikke direkte anvendelig på oppgavens problemstilling, men de sier litt om hvordan ordlyden i avtaler mellom næringsdrivende vektlegges. I vårt tilfelle gir verken forarbeidene til sjøloven eller preamble og explanatory notes til SYPPLYTIME eller WINDTIME gi særlig støtte til hvordan man skal tolke bestemmelsenes innhold. Men jeg vil i den videre drøftelsen trekke frem noen voldgiftsdommer som til en viss grad kan gi mening til noen av de argumenter som vil bli presentert i tilknytning til noen av problemstillingene.

Vi er innenfor kontraktsrettens område og tema berører et område i certepartiet hvor ordlyden til dels er uklar og til dels taus. For å forsøke å utlede gode argumenter i min drøftelse vil jeg søke støtte i argumenter hentet fra alminnelige kontraktsrettslige prinsipper. Av hensyn til avhandlings begrensede omfang vil jeg ikke behandle alminnelige kontrakts prinsipper særskilt, men trekke frem argumenter og poenger underveis i drøftelsen der det faller naturlig.

1.5 Den videre fremstillingen

Det har vært en stor utfordring å få til en god disposisjon over avhandlingens tema. Jeg har valgt å strukturere avhandlingen rundt SUPPLYTIME 2005 etter som løsningen på de sentrale problemstillingene er å finne i tolkningen av dette certepartiet. På grunn av oppgavens begrensede omfang har jeg ikke gått i dybden på de bakenforliggende juridiske grunnforutsetningene for en del av oppgavens tema.

Kapittel 2 omhandler de grunnleggende elementer for tidsbefraktning. Herunder behandles forutsetningen for vederlagsopptjeningen, om befrakters utnyttelse av skipet. Jeg redegjør kort for Off hire, hva som ligger i begrepet samt forholdet til sjøl. § 392. Jeg nevner kort om standardkontrakter, ulike typer standardkontrakter og tolkning av disse.

I kapittel 3 som er den største dele og utgjør behandlingen av hovedproblemstillingen i SUPPLYTIME. Jeg tar for meg kort om klausulene og går litt mer grundig inn i problematikken om smart vedlikehold.

I kapittel 4 behandler jeg Maintenance Allowance-problematikken og går noe dypere inn i dette samt gjør jeg noen egne betraktninger rundt tema.

I kapittel 5 har jeg noen få avsluttende bemerkninger.

2 Kort om tidsfrakt, tidstap, Off hire

2.1 Innledning

Siden avhandlingen har begrenset omfang og oppgavens tema er konsentrert omkring smart vedlikehold og Maintenance Allowance-kontoen vil jeg ikke gå i dybden av definisjon av hva tidsfrakt er heller ei tidstap og off hire. Jeg vil kort redegjør for hovedtrekkene ved prinsippene og termene. Videre vil jeg komme nærmere inn i tematikken ved behandling av hovedtemaene der det faller naturlig.

2.2 Kort om tidsfrakt

Som jeg har beskrevet foran i punkt 1.1 så er tidsfrakt en fraktavtale som består i at redere (bortfrakteren) skal stille og holde et sjødyktig, kontraktsmessig og bemannet skip til befrakterens disposisjon (leie bort et skip), for å utføre tjenester for befrakteren. Denne avtalen d.v.s. selve kontrakten kalles et tidscerteparti. Ordet certeparti kommer fra det engelske ”charter party”²⁶ Befrakteren får ikke overlevert skipet i den forstand at skipet blir gitt over til befrakter, men den gis over i form av disposisjonsrett over skipet. Som jeg var inne på i punkt 1.1 skiller dette seg ut fra for eksempel bare-boat-certepartiene der befrakteren får råderett over skipet ved at de får skipet overlevert uten mannskap, befrakter må selv sørge for forsikringer og all øvrig drift. Rederen er ikke involvert overhode, de har ingen funksjoner. Bare-boat-befrakteren overtar også rederi-ansvaret.

Følgelig i et tidscerteparti overtar befrakteren den kommersielle ledelsen, mens bortfrakteren har det operative (nautiske) ansvaret.

En avtale om tidsbefraktning knytter seg til et bestemt skip, og normalt identifiseres skipet i tidsbefraktningensavtalen.²⁷ Bortfrakterens forpliktelse knytter seg til det aktuelle

²⁶ Michelet (1997) s. 1.

²⁷ Falkanger (2010) s. 237

skipet. Dette innebærer at om skipet skulle gå tapt vil avtalen bortfalle.²⁸ Det kan i visse tilfeller gjennom holdepunkter i avtalen gis anledning til å skaffe et erstatningsskip. I SUPPLYTIME klausul 31 (v) fremkommer dette slik:

*” Breakdown. - If, at any time during the term of this Charter Party a breakdown of the Owners’ equipment or Vessel result in the Owners being unable to perform their obligations hereunder for a period exceeding that stated in Box 33 and have not initiated reasonable steps within 48 hours to remedy the non-performance or provided a **substitute vessel pursuant to Clause 21.**” (mine understrekninger og uthevinger)*

Dersom ikke bortfrakter klarer å utføre sine forpliktelser etter avtalen for en periode utover det som er oppført i boks 33 og ikke har iverksatt rimelige tiltak innen 48 timer for å avhjelpe mislighold eller gitt et erstatningsfartøy i henhold til klausul 21. Så kan avtalen heves. Men poenget her er at certepartiet gir anledning til å sette inn erstatningsfartøy.

Normalt i mange andre certepartier, bortfaller avtalen, bortfrakter har ikke noe krav eller plikt til å sette inn et annet skip.

2.2.1 Kort om vederlagsopptjeningen

Bortfrakterens formål med å slutte skipet bort på en tidsbefraktningsavtale er naturligvis å sikre en forutsigbar inntjening på skipet. Denne inntjeningen er definert som en tidsrate, som jf. kapittel 1.1. er en rate som defineres pr. dag (dagsrate). For at denne inntjeningen skal løpe, er bortfrakter pliktig, jf. sjøl. § 378,²⁹ til å sørge for at skipet kontinuerlig er til befrakters disposisjon og kan utføre de oppgaver som befrakter beordrer. Her ligger det en instruksjonsrett (innenfor kontraktens rammer) på befrakters side, og en utførelsesplikt på bortfrakters side. Ved fastleggelsen av vederlagsopptjeningen står allokering av *vederlagsrisikoen* sentralt.³⁰ Som motstykke til å opptjene tidsfrakt påvir-

²⁸ Sjøl. § 393.

²⁹ Se også *Baltim* 1939 Kl. 9 og *Supplytime* 2005 kl. 7 (a) (i)

³⁰ Krüger (1989) s. 323

kes vederlagsopptjeningen av forhold som inntreffer og leder til hindringer i skipets evne til å utføre oppgavene befrakter har instruert bortfrakter å utføre.

En avtale om tidsbefraktning inneholder fordeling av en rekke funksjoner og med disse funksjonene så følger det en risiko. Denne risikoen er knyttet opp mot i vårt tilfelle vederlagsrisikoen. Prinsippet om at ”risiko følger funksjon” er et alminnelig prinsipp om tilordning av risiko i norsk rett.³¹ Poenget er at hver av kontraktspartene bærer risikoen for oppfyllelessvikt på eget funksjonsområde.

I hvilken grad disse hindringene påvirker selve vederlagsopptjeningen er regulert i såkalte ”Off hire-bestemmelser” i sjøloven er denne bestemmelsen nedfelt i § 392 første ledd.³² Fra befrakters (kreditor) synspunkt er vederlagsrisikoen et spørsmål om han må betale for en ytelse han forventer, men ikke får.³³ Dette kan ses på som et uttrykk for prinsippet, ytelse mot ytelse. Alle standardkontraktene (certepartiene) har klausuler som regulerer off hire-forhold. De er ofte ulike i ordlyden med hensyn til hva (off hire-begivenheter) som bevirker off hire, og kan også ha ulike regler for hvordan man beregner tiden fra når en off hire-situasjon er inntruffet og frem til skipet igjen er on hire. Spørsmålet om hva vederlaget skal være vil ofte bero på hvem som bærer vederlagsrisikoen for hindringsbegivenheten og tolkninger av ordlyden i avtalen og praksis knyttet til disse bestemmelsene.

2.2.2 Kort om befrakters utnyttelse av skipet og vederlag

Som motstykket til å opptjene vederlag skal befrakter som betaler dette vederlaget kunne utnytte skipet til de oppgaver og tjenester som han ønsker innenfor rammene av det kontrakten tillater. Så fremt bortfrakteren utviser tilbørlig aktsomhet med hensyn til gjennomføringen av reisene, er progresjonen for øvrig uten betydning for hans krav på vederlag.³⁴

³¹ Sandvik (1966) s. 243, Hagstrøm (2011) s. 333

³² Se Sjøl. 392 første ledd. ”Tidsfrakt betales ikke for den tid som går tapt for tidsbefrakteren ved berging, vedlikehold av skipet eller ved utbedring av skade som tidsbefrakteren er uten ansvar for, eller for øvrig på grunn av tidsbefrakterens forhold.”

³³ Fredly (2013) s.21 jf. Krokeide (1977) s. 579

³⁴ Fredly (2013), s. 21

Som vi har vært inne på tidligere beror spørsmålet om vederlag skal suspenderes eller ikke på hvem av partene som bærer vederlagsrisikoen for den aktuelle hindringen. Fordelingen av risiko er gjort ut fra objektive kriterier, altså det er ikke betinget at bortfrakteren har utvisk uaktsomhet ved oppfyllelsen av avtalen.

I avhandlingens tema om smart vedlikehold blir det relevant å trekke frem sammenhengen om befrakters utnyttelse av skipet og om befrakter skal betale vederlag eller ikke i situasjoner befrakter ikke ”benytter” skipet. Her snakker vi om situasjoner hvor skipet ligger uvirksomt i noen dager eller uker på grunn av mangel på oppdrag eller andre forhold som gjør at befrakter velger og ikke utnytte skipet i en viss periode. Disse situasjonene har ikke vært belyst i juridisk teori men Voldgiftsdom av 27. Juni 2014 har berørt tema. Jeg finner det derfor interessant å gå litt dypere inn i disse problemstillingene for å se om ordlyden kan gi støtte for en ”utvidet” fleksibilitet på bortfrakters hånd til å utnytte slike dødperioder til for eksempel vedlikehold og reparasjoner, og eventuelt hvilke virkninger vil dette få for vederlagsopptjeningen.

Dette vil bli mer inngående behandlet i punktet om smart vedlikehold³⁵

2.3 Kort om Off hire

2.3.1 Innledning

”Off-hire” er standarduttrykket innen skipsfrakt når det gjelder situasjoner hvor befrakteren slipper å betale tidsfrakt. Man sier her at tidsfrakten ikke ”dreier”, skipet er ute av drift eller lignende.³⁶ Som jeg innledningsvis har nevnt i punkt. 1.1 er tidsfrakten (dagsraten) som regel relativ høy og vi snakker om dagsrater fra \$ 4-5.000 og for avanserte fartøyer som for eksempel Subsea-fartøyer opp til \$ 120.000 pr. dag. Da er det naturlig at spørsmålet om det skal betales vederlag for all tid, blir satt på spissen.

³⁵ Se punkt 3.3

³⁶ Michelet (1997), s 333

2.3.2 Prinsippene bak off hire

Utgangspunktet er som allerede påpekt at bortfrakteren skal holde et skip med mannskap til disposisjon for befrakteren. Tanken med off hire er at om bortfrakteren ikke klarer å holde skipet operativt slik at befrakteren kan bruke det, så er rettsvirkningen av det at tidsfrakt ikke skal betales. Dette skiller tidscertepartiene ut fra for eksempel bareboat-certepartiene hvor tidsleien dreier uavbrutt.³⁷ Helt innlysende er ”off-hire-instituttet” ikke.

I norsk rett er det mulig man kan se på retten til å unnlate å betale tidsfrakt i enkelte situasjoner som et utledet prinsipp av ”ytelse mot ytelse”. Således *Augdahl, ”Alminnelig Obligasjonsrett”* (5. Utg) s. 184, med henvisning til bl.a. husleieloven § 14.7 og § 18.3. Det heter der at leietakeren har rett til å kreve ”forholdsmessig avslag i leien” ved mangler, hvis disse ikke er uvesentlige eller ikke blir utbedret.³⁸ I vårt tilfelle, bortfrakter får ikke skipet til sin disposisjon, og av den grunn bør han heller ikke betale, eller ha forholdsmessig avslag i vederlaget. I nærværende sammenheng skal vi se på om prinsippene med ytelse mot ytelse samt om prinsippene bak off-hire-spørsmålet berøres i de tilfeller hvor bortfrakter foretar utbedringer eller reparasjoner (som normalt ville bevirker off hire) gjør dette uten at det går tapt tid for befrakteren og uten at befrakter taper inntekter som følge av den vedlikeholds- og reparasjonsaktiviteten som bortfrakter foretar.

Her kan man muligens ane en vinn vinn-situasjon. Spørsmålet blir hvordan eller er det mulig å relatere problemstillingen til SUPPLYTIMES off hire-regel?

Dette kommer vi nærmere tilbake til under punktet om Smart vedlikehold.

³⁷ *ibid*, s 333 jf (Flakanger, *Leie av skip*, s. 447/448)

³⁸ *ibid*, s. 333.

2.3.3 Kort om Sjøloven § 392

Som nevnt³⁹ er Sjøloven § 392 første ledd er sjølovens off hire-bestemmelse. Den danner bakgrunnsretten for off hire-bestemmelsene i certepartiene ved norsk lovvalg. Den fastslår er "[T]idsfrakt betales ikke for den tid som går tapt for tidsbefrakteren ved berging,⁴⁰ vedlikehold av skipet eller utbedring av skade som tidsbefrakteren er uten ansvar for,⁴¹ eller for øvrig på grunn av tidsbortfrakterens forhold"⁴² Som andre rettsregler kan sjøl. §392 deles opp i en vilkår- og en virkningsside. Det er flere kumulative vilkår som må være oppfylt før en rettsvirkning skal kunne gjøres gjeldende. Rettsvirkningen etter sjøl. § 392 første ledd er at "tidsfrakt betales ikke" for den "tid som går tapt" for bortfrakter.

2.3.3.1 Tidsbortfrakterens forhold

Et av vilkårene for off-hire er at det må ha inntrådt en begivenhet (off-hire-begivenhet) som bortfrakteren bærer vederlagsrisikoen for. Andre begivenheter bærer befrakter risikoen for. Bestemmelsen oppsetter to passuser her, den første er "...eller utbedring av skade som *tidsbefrakteren* er uten ansvar for" og den neste er "... eller for øvrig på grunn av tidsbortfrakterens *forhold*. (1) Utbedring av skade som befrakteren er uten ansvar for, her kan man trekke linjene opp mot de risikosoner (funksjonsområder) bortfrakter har vederlagsrisikoen for, i tillegg sier denne passusen at selv om der er forhold (off hire begivenheter som "normalt" ville falt inn under bortfrakters risiko, kan risiko veltes over på befrakter dersom befrakter kan tilskrives ansvaret for den inntrufne begivenheten. Her snakker vi om befrakterforårsaket off-hire-begivenhet. Jeg begrenser meg til å nevne problemstillingen da det faller utenfor oppgaven å gå dypere inn i denne problemstillingen. (2) Den neste viktige passusen er "...på grunn av tidsbortfrakterens forhold" Med denne setningen så utvides rekken av potensielle off-hire-begivenheter til

³⁹ Se punkt 1.1.

⁴⁰ Jf. sjøl. § 386

⁴¹ Jf. sjøl. § 385

⁴² Jf. sjøl. § 374

i prinsippet omfatte alle situasjoner som fører til at det ”går tid tapt”. Den er så vidt formulert at det dekker de øvrige alternativene. *Tidstapsvilkåret* blir etter mitt skjønn med en slik formulering ennå tettere knyttet opp til problemstillingen, ”på grunn av tidsbortfrakterens forhold” og vil uten en slik tilknytning ikke gi en tilstrekkelig mening, og det vil bli trolig vanskelig å finne en juridisk holdbar definisjon av begrepet knyttet opp mot virkningstenkningen. Om ikke tidstaps-kravet var der ville det kunne fremsettes en uttømmende liste over type situasjoner som mulige grunnlag for off-hire, dette ville vært meget uheldig og uhensiktsmessig. På denne bakgrunn kan man stille hovedspørsmålet; Er det en betingelse for off-hire at befrakteren helt eller delvis har *mistet* den tid da skipet har vært inoperativt?⁴³ Typisk: Skipet repareres mens det likevel må vente på en konvoi, et tidevann eller at lasten blir klar (eller venter på oppdrag/opplag/dødtid). Skal det trekkes for ”the time herby lost” eller som i SUPPLY-TIME ”any time lost” som noen klausuler krever – altså en netto tapt tid for befrakteren, eller er det nok at skipet er ute av drift, selv om dette ikke volder tilsvarende tids-tap, altså en brutto-betraktning?⁴⁴

I forhold til nærværende problemstilling knyttet opp mot SUPPLYTIME vil man kunne si sjølovens ”tidsbortfrakterens forhold” kommer alternativt til uttrykk gjennom Klausul 13 c), typisk da du tar skipet ut av drift for å vedlikeholde. Det må kan sies er et anliggende som tilskrives forhold på bortfrakters side.

2.3.3.2 Tidstaps-vilkåret

Innledningen til sjøl. § 392 første ledd er, ”*Tidsfrakt betales ikke for den tid som går tapt.*”. Hva som ligger i begrepet ”tid som går tapt” må klargjøres og er av sentral betydning for hvordan man skal kunne avgjøre hva som skal betegnes å falle inn under vederlagsberettiget tid eller ikke. Vi snakker her om tid som går tapt for befrakteren, og som jeg har vær inne på tidligere i punkt. 1.3.1 om driftsbegrepet så snakker vi her om tap av tid i den *kommersielle driften*, den som befrakter skal nyttiggjøre seg.

⁴³ Michelet (1997) s. 334

⁴⁴ *ibid*, s. 334

2.3.4 Kort om beregning av tidstapet, netto og brutto-betraktninger

Ved off hire-situasjoner (slått fast at skipet er off hire) så må man beregne den tiden som befrakteren ikke skal betale tidsleie for. Har han ikke mistet noen til, da kan det være at tidsleien løper uavbrutt. Utgangspunktet er her som ellers, tolking av ordlyden. Ordlyden kan fra certeparti til certeparti variere på viktige punkter. En del certepartier opererer med en terskel verdi, er man innenfor denne utløser det ikke off hire. Som eksempel kan man trekke frem BALTIME, her blir off hire aktuelt først når en av hindringene som certepartiet nevner har vart i mer enn 24 timer. ”Det er ikke *tidstapet* som må ha vart lengere. Dette får betydning for eksempel når det er en maskindel som er gått i stykker og som nedsetter maskinens yteevne uten å hindre den helt i å arbeide. Varer denne hindringen i mer enn 24 timer, skal altså hyren fratrekkes for det *tidstap* som herved oppstår, selv om det bare er et par timer.”⁴⁵

Jantzen skriver på s 87 i ”*Tidsbefraktning*”, ”preventing the working of the vessel for more than twenty-four hours”. Han drøfter ikke den nyansen som ligger mellom at tidstapet er 24 timer, eller hindringen som har ført til et tidstap har vart i 24 timer. Her ligger en vesens forskjell i tolkingen av dette.

2.3.4.1 Kort om brutto-prinsippet

Brutto-tids-klausuler er en periodeklausul. Etter engelsk retts tolkning innebærer dette at man ikke skal finne den tid som er gått *tapt* for befrakteren, man skal kun slå fast når tidstapet *startet* og når tidstapet *opphørte*. Innenfor denne tiden er skipet off hire, uansett hvilken nytte befrakteren har gjort seg av skipet i mellomtiden. Dette kan illustreres gjennom Arica-dommen. ND 1983 s. 309⁴⁶, Dette var et tidscerteparti sluttet under TEXACOTIME. Skipet fikk motorhavari i Stillehavet på vei fra østkysten av USA to Japan. Skipet ble så tauet av slepebåt over Stillehavet for å losse lasten i den japanske havnen. Skipet ble så reparert ved et japansk verksted. Bortfrakter (skipets eier) forlangte å få utbetalt frakten for den tiden som normalt ville gått med å frakte lasten til bestemmelsesstedet med fratrekk for bunkersutgifter som ble spart ved tauingen. Han

⁴⁵ Michelet (1997) s. 345

⁴⁶ ND 1983 s. 309

tapte saken, ut fra begrunnelsen at certepartiet var sluttet på en ”brutto-klausul” og at de holdt seg stringent til ordlyden i klausulen.

I BALTIME kommer skipet tilbake on hire når det er ”*able to perform the service immediately required*” Dette innebærer straks skipet er meldt ferdig reparert. Om befrak-teren ikke kan utnytte skipet gjelder ikke dette, skipet er on hire.

2.3.4.2 Kort om netto-prinsippet

I motsetning til brutto-prinsippet hvor man beregner off hire-perioden fra en off-hire begivenhet oppstår inntil skipet er redig klart reparert opererer netto-prinsippet ut fra en beregning av den ”tid som faktisk går tapt for befrakteren”. SYPPLYTIMES klausul 13A er en slik regel. Prinsippet blir ikke her mer utledet og henviser til drøftelsen nedenfor under kapittel 3.

2.4 Kort om standardkontraktene og kontraktsforpliktelser

2.4.1 Innledning

Det er stadig blitt mer vanlig at kontrakter slutes på standardiserte kontrakter som har blitt til gjennom fremforhandlede vilkår (*såkalte agreed documents*) gjennom forhandlinger mellom partene eller deres respektive organisasjoner. Som tidligere nevnt er BIMCO bl.a. en av organisasjonene som har arbeidet med å utarbeide standardiserte vilkår. Med standardvilkår så siktes det til kontraktsvilkår som er utarbeidet på forhånd og som har til hensikt å bli anvendt på mange fremtidige, konkrete kontraktsforhold av en nærmere bestemt type.⁴⁷

⁴⁷ Haaskjold (2013) s.380, jf. NOU 1976:61 s.24; Bernitz, *Standardavtalsrätt*, s. 16; Hov, *Avtalerett*, s. 46.

Det som kjennetegner standardvilkårene er at de er blitt til mer eller mindre uavhengig av den konkrete avtale situasjonen. Vilkårene får ofte et mer generelt preg og de vil som regel ha færre individualiserende eller partsspesifikke momenter enn det man finner i ”skreddersydde” kontrakter.⁴⁸

Når man skal bestemme innholdet av en rettslig forpliktelse er det naturlige utgangspunktet å finne nettopp i stiftelsesgrunnlaget for den aktuelle forpliktelsen. Kontraktsdokumentet vil derfor være det naturlige utgangspunktet når kontraktens innhold skal fastlegges.

Praksis viser at domstolene i betydelig grad forholder seg til standarddokumenter på samme måte som til lover, dog med viktige reservasjoner. (1) Standarddokumentet tolkes som en deklarasjonslovtekst- løserevet fra partenes subjektive oppfatning i den forstand at det skal adskillig til før man finner at noe annet er tilsiktet enn hva som følger av tradisjonell tolkning av dokumentet. (2) Domstolene bygger i stor grad på ”forarbeidene” til standarddokumentet. Det vil si at man søker etter konsipistenes mening (”lovgivers vilje”).⁴⁹

2.4.2 Ulike typer standardkontrakter

Innen sjøfarten har vi mange eksempler på standardkontrakter eller (*såkalte agreed documents*). Det er ikke å undervurdere at de sjørettslige standardkontraktene ofte har et *internasjonalt* (flernasjonalt) perspektiv, og at de i stor utstrekning er utformet på engelsk. Det har nok også vært med et sideblikk mot engelsk rett.⁵⁰

I avhandlingen tar jeg spesifikt for meg SUPPLYTIME 2005. Denne er utarbeidet for forsyningsskip til offshoreindustrien.

2.4.3 Tolkning av standardkontrakter

I tolkningsøyemed er utgangspunktet at standardkontrakter skal tolkes på samme vis som den individuelle og spesialtilpassede kontrakt, kan man klargjøre hva partene har

⁴⁸ Haaskjold (2013) s. 380.

⁴⁹ Falkanger (1997)

⁵⁰ Falkanger (1997)

ment, er dette avgjørende. Har for eksempel partene oppfattet den samme ”passusen” i kontrakten på samme måten. Har for eksempel partene oppfattet ”direkte og umiddelbar følge” i skipsbyggingskontrakten § 12 nr. 4 på samme måte, jfr. Rt-1991.719 (ND 1991.204) Hardhaus. Her er det forståelsen av ”direkte og umiddelbar følge” som avgjørende uten hensyn til hva en ”objektiv tolking av ordlyden” eller en tolking av ordlyden ut fra kontraktens forarbeider måtte føre til. En slik forståelse kan framgå av de forutgående forhandlinger, eller av partenes atferd etterpå. Det er også andre momenter som kan gi veiledning for om hvordan partene har forstått ordlyden i kontrakten. Typisk der den ene part for eksempel har uttalt seg slik at den annen part har grunn til å tro at en klausul oppfattes på en bestemt måte, hvilket den annen part innretter seg etter. Et ekstremt eksempel på dette gir Arica-dommen.⁵¹ Den engelske konsipists engelskrettspregede oppfatningen ble gjort gjeldende ovenfor norske parter som hadde benyttet formularet med den endring at norsk rett skulle være anvendelig.

Det kan være ulemper knyttet til bruk av standardkontrakter og standardvilkår. Det skjer fra tid til annen at det legges til grunn standardvilkår som ikke passer på det konkrete kontraktsforholdet (Rt-1986 s.1386). Som eksempel kan det navnes at vindmølleindustrien til havs (offshore) lenge har brukt SUPPLYTIME som kontraktsformular for forsynings- og servicefartøyene. Dette var ikke helt optimalt da disse ikke passet helt inn den type operasjon som denne fartøygruppen virket innenfor. Det ble ganske nylig utarbeidet en mer tilpasset kontrakt for denne bransjen, WINDTIME.

⁵¹ Se ND-1983-309 Arica

3 Nærmere om SUPPLYTIME kl.13 a og c og ”Smart vedlikehold”

3.1 Innledning

SUPPLYTIME 2005 er som tidligere nevnt BIMCOs tidscerteparti for forsyningskip i offshoreindustrien.⁵² Skipene som benyttes i offshoresektoren er gjerne benyttet til mer avanserte og krevende tjenester enn det som er vanlig sammenlignet med tradisjonell fraktfart. Skipene er mer tilpasset de spesialoppdrag som de er sluttet på. I certepartiets klausul 4, er befrakteren for eksempel gitt opsjon til å foreta ombygging av skipet samt foreta installasjon av tilleggsutstyr. Dette for egen regning. Skipene er ofte utsatt for ekstreme værforhold hvor de opererer svært nært andre fysiske innretninger i åpen sjø (plattformer, lastebøyer, anker m.m.). Under slike forhold er marginene små, og risikoen for at å bli utsatt for uhell, tøffe påkjenninger og belastninger på skip og utstyr er stor.

Som tidligere nevnt er risikofordelinger lagt opp slik at bortfrakter bærer vederlagsrisikoen for skipet, og nautiske anliggender som tilligger forhold på hans side, eller som bortfrakter er uten ansvar for (operative drift). Utstyr som blir skadet eller må vedlikeholdes og som er montert eller levert av befrakter bærer befrakter vederlagsrisikoen for jf. Kl. 4 ”... *The Vessel is to remain on hire during any period of these alterations or reinstatement...*”.⁵³ (min understrekning)

Avhandlingens fokusområde er å belyse i hvilken grad ordlyden SUPPLYTIME klausul 13 A. gir rom for å utnytte tidsvindu (dødtid) som ikke befrakter taper tid til vedlikehold og reparasjoner. Det fins lite rettspraksis på dette knyttet til SUPPLYTIME, men der er en nylig Voldgiftsdom av 27. Juni 2014 (tidligere nevnt) som jeg kommer til å støtte redegjørelsen mot. I denne sammenheng er det vilkåret ”*any time lost*” og sjøl. § 392 ”*tid som går tapt for tidsbefrakteren*” som står sentralt i fremstillingen.

Som jeg har vært inne på tidligere har det vært stilt spørsmål om at vilkåret ”tid tapt” for befrakteren er absolutt. Det fins en rekke avgjørelser som trekker i denne retningen.

⁵² Supplytime 2005 er utarbeidet av BIMCO.

⁵³ Se Supplytime 2005, klausul 4.

Relevant for vår videre drøftelser er bl.a. sak ND-1921-577 (Ivar Aasen) avsagt i Bergen sjørett, Skipet Ivar Aasen var sluttet på et tidscerteparti, og skulle fra Island til Gøteborg. Underveis ble skipet beordret av befrakter til å gå inn til Haugesund for å sette av en representant for befrakteren, her skulle de også motta nye ordrer. Dette var forhold som befrakteren bar vederlagsrisikoen for. Når ny ordre var mottatt fortsatte skipet sin reise. Mens skipet lå til kai i Haugesund benyttet bortfrakteren ventetiden til å utbedre småskader og ordne manglende fartssertifikat. Spørsmålet som stod for retten var om skipet var om skipet var off hire i denne perioden som bortfrakter brukte for sine gjøremål.

Det som er av interesse her er at det inntreffer to forhold som begge ville føre til resultat at tid går tapt. (1) Vente på ordre (bortfrakters risiko) (2) reparere skipet og oppgradere fartssertifikat (bortfrakters risiko). Dette er det som går under betegnelsen konkurrerende hindringer. Skipet kunne ikke fortsette sin seilas på grunn av begge forhold. Retten kom til at skipet var on hire hele perioden.

Om spørsmålet uttalte retten at:

”Da efter det her antatte saavel anløpet av som opholdet i Haugesund er foranlediget av [tidsbefrakteren], blir det likegyldig hvad man antar om den angivelige usjødiktighet og det manglende fartscertifikati saa henseende. Ti selv om begge disse omstændigheter ogsaa har foranlediget tidstapet i Haugesund, vil [tidsbefrakteren] allikevel ikke ha krav på noget fradrag i frakten naar de til like selv har foranlediget det samme tidstap. Se herom Jantzens Tidsbefraktning 1919 side 89-90.”⁵⁴

Retten begrunner resultatet med at befrakteren (den som betaler tidsleien) har foranlediget det samme tidstapet. Man kan lese dette på to måter (1) Siden befrakter har forårsaket dette tidstapet og at han forhold var først i tid, så bærer han risikoen frem til skipet fra hans side er klart til å seile. (2) Sett i lys av; *”ti selv om begge disse omstændigheter ogsaa har foranlediget tidstapet i Haugesund, vil tidsbefrakteren allikevel ikke ha krav på noget fradrag i frakten naa de til like selv har foranlediget det samme tidstap.”* (mine understrekningen) er det gode argumenter og grunner for å si at selv om begge parter

⁵⁴ ND 1921 s. 577 s. 579-580

forårsaker hver sin hindrings-begivenhet som fører til det samme *tidstapet* så vil befrakteren likevel ikke ha krav på avslag i tidsleien sidenhan selv har foranlediget det samme tidstapet.

Dette prinsippet kan ha stor verdi for drøftelsen videre.

3.2 SUPPLYTIME Klausul 13A

3.2.1 Innledning

SUPPLYTIME 13 A, er certepartiets hovedregel om off hire. Det er innenfor denne bestemmelsen at hovedtema i avhandlingen er konsentrert om. Regelen oppsetter en rekke off hire-begivenheter med unntak som er kommet til uttrykk gjennom punktene fra (i) til (vi) Unntakene kommer ikke til å bli behandlet særskilt annet enn der det faller seg naturlig underveis i drøftelsen.

3.2.2 Når er vi i klausul 13A?

De typiske situasjonene for når man er i klausul A er mens skipet er i *operativ drift* og at hindringer da inntreffer. Dette skiller seg fra klausul C, som omhandler forhold der skipet *tas ut av drift*, ser da bort fra *maninenance allowance-relaterte* elementer som behandler oppgjør for tid, dette er noe annet men som kan ha en grense mot klausul A. Klausul A er som tidligere nevnt en netto-tids-regel. Det er den tid som faktisk har gått tapt for befrakteren som representerer off hire-perioden. I hvilken grad denne påstanden er sann gjenstår å se når man møter på problemstillinger som krysser grensene for off hire-begivenheter, men hvor disse begivenhetene ikke påfører befrakteren et ”faktisk” tidstap, *kommersielt sett*.

3.2.3 Vilkårene for off hire

Bestemmelsen i klausul (a) linje 545-551 oppsetter hva som er off hire-begivenheter og har følgende ordlyd;

” If as a results of any deficiency of Crew or of the Owners`stores, strike of Master, Officers and Crew, breakdown of machinery, damage to hull or other accident to the vessel, the vessel is prevented from working, no hire shall be payable in respect of any time lost and Hire paid in advance shall be adjusted accordingly provided allways hoever that Hire shall not cease in the event of the Vessel being prevented from working as aforesaid as a result of:”(mine understrekinger)

(1) Når disse opplistede off hire-begivenheter inntreer og skipet er ”*prevented from working*” skal ikke tidsleie betales. Listen er etter mitt skjønn mer til en rettledning for type begivenheter som er off-hire-begivenheter mer enn å peke spesifikt på akkurat disse. Disse er de er de mest klare tilfellene som det ikke bør råde noen tvil om. Med dette så mener jeg å si at listen på ingen måte er uttømmende. Passusen ” *or other accident to the vessel .*” (min understrekning) Slik jeg tolker ordlyden vil uansett andre uhell som skjer med skipet også gi grunnlag for off hire (bli en off hire-begivenhet) så fremt det fører til ”any time lost”. Den eneste passusen som hindrer dette, er unntakene beskrevet i bestemmelsen under punkt (i) – (vi). Jeg kommer ikke inn på hver enkelt av disse, men ønsker å trekke frem punkt (vi) ”*any act or omission of the Charterers, their servants or agents*”. I dette ligger det at befrakterforårsaket off-hire-begivenheter er risiko som befrakter må bære, følgelig skipet vil være on hire om dette skulle bli en slik situasjonen.

3.2.4 Er tidstapsvilkåret en nødvendig forutsetning for off hire?

Slik bestemmelsen er utformet er det mange faktorer som hviler på hvor grensen for ”akseptert/tillatt” vedlikehold eller reparasjoner går før skipet settes off hire. Det er mange situasjoner som vil utgjøre en off hire-begivenhet men hvor off hire-spørsmålet hviler på ”any time lost” eller jf. sjøl. § 392 første ledd ”*den tid som går tapt for befrakteren*”.

Sjøloven også er en netto-bestemmelse, altså det skal beregnes den tiden *som faktisk går tapt for befrakteren*. Dette er ut fra et ståsted at det er off hire-begivenheten som har

ført til tidstapet. SUPPLTIME klausul A punkt (vi) oppsetter et av unntakene, befrak-
terforårsaket hindringer/forhold, da skal tidsleien dreie.

Ut fra en betraktning om at det er netto tidstap som avgjøres om hvor lenge skipet er off
hire, og ”no hire shall be payable in respect of any time lost” står tidselementer relativt
sterkt som det sentrale-og eller et avgjørende vilkår. Også i følge juridisk teori fremset-
tes det at alle tre vilkårene må oppfylles før skipet settes off hire (kumulative vilkår).
Likevel så er tidstapsvilkåret det som fremholdes som det sterkeste (eller mer illustre-
rende beskrevet, det rettledende vilkåret) for å bevirke off hire.

Ut fra en slik betraktning er det de beste grunner for å anta at tidsvilkåret er en absolutt
forutsetning oppfylle for å bevirke off hire i en netto-tids-regel. Dermed vil også tids-
taps-spørsmålet være av sentral betydning for hvordan man skal tolke forholdene rundt
smart vedlikehold.

3.3 Smart vedlikehold

3.3.1 Innledning

Smart vedlikehold er som tidligere beskrevet i punkt 1.3.2⁵⁵ de tilfeller hvor man vedlikeholder og reparerer mens skipet er i operativ drift og uten at det går tid tapt for befrakteren. Ordlyden i mange certepartier har innhold i seg som gir bortfrakteren et visst handlingsrom til å foreta små reparasjoner eller enkelt vedlikehold. Grunnen for dette er mange, deriblant sjøfartens røffe natur og at det er påregnelig at mindre hendelser/hindringer vil inntreffe fra tid til annen. I tillegg er det behov for ettersyn og kontroller (klassing) ved visse intervaller. Skulle man for eksempel ved den minste detaljrisikere at man ikke skulle opptjene vederlag, da måtte man ha et ”tids-taps-politi” til stedet noe som ville blitt uhensiktsmessig administrativt samt ville dette fjerne fokus fra kjernevirksomheten til partene. I SUPPLYTIME er opptjeningen av *Maintenance Allowance* instrumentet bortfrakteren har for å kunne imøtekomme behovet for vedlikehold og reparasjoner og drydocking mens det fortsatt er on hire. On hire-tiden for vedlikehold er riktig nok noe begrenset (24 timer pr. måned akkumulert), men som jeg tidligere har vært inne på er jeg ganske så sikker på at dette ”tidsvinduet” som er lagt inn i de ulike certepartiene er hensyntatt ved fastsettelsen av basis tidsleie (dagsraten). I tillegg er det en passus om at det kan foretas reparasjoner mens skipet er i *kommersiell drift*, jf. vilkåret om at tid må gå tapt før skipet settes off hire. Dette gir sannsynligvis fra tid til annen et handlingsrom av tid for ulike reparasjoner og vedlikehold før *tid går tapt* for befrakter. Hensynet her er nok at dersom det fins en slik mulighet, så vil bortfrakter ha mulighet til å sørge for noen større grad av *tilgjengelighet* for befrakteren. I denne sammenheng kan det være hensiktsmessig å vise til WINDTIME’s klausul 15(c). ”The Owners shall use all reasonable endeavours to carry out maintenance during periods of non-utilisation of the Vessel.”⁵⁶ Off hire-bestemmelsen i WINDTIME er utarbeidet med utgangspunkt i SUPPLYTIME. Selv om certepartiene er designet for ulike typer virksomheter (de har en annen karakter i utførelsen av tjenesten). Begrunnelsen for denne passusen er å minimalisere avbrudd og hindringer av tjenesten, eieren (bort-

⁵⁵ Se punkt 1.3.2

⁵⁶ BIMCO, WINDTIME, (linje 410-411)

frakteren) skal forsøke å utføre vedlikeholdsarbeid mens skipet/fartøyet ikke er ”*immediately required for service by the charterers*”⁵⁷. Her er det en langt mer direkte klarhet i ordlyden for hva som er forventet av bortfrakteren og for hvordan han skal planlegge oppfyllesen av sin del av kontrakten for å stille et skip tilgjengelig for befrakteren. I for eksempel BALTIME 1939 løses dette ved at om det inntreer noe som hindrer skipet fra å arbeide i mer enn 24 sammenhengende timer, så skal tidsleie ikke betales.

*”In the event of drydocking or other necessary measures to maintain the efficiency of the Vessel, deficiency of men or Owners stores, breakdown of machinery, damage to hull or other accident, either hindering or preventing the working of the Vessel and continuing for more than twenty-four consecutive hours, no hire shall be paid in respect of any time lost thereby during the period in which the Vessel is unable to perform the service immediately required. Any hire paid in advance shall be adjusted accordingly”*⁵⁸

Bestemmelsen inkorporerer de fleste tilfeller av mulige hendelser i denne gruppen med off-hire-begivenheter i tillegg til passusen ”*or other accident*”. Det som er det interessante er ”*for more than twenty-four consecutive hours*”, altså innenfor denne tidsrammen så kan man om så foreta drydocking i følge ordlyden. Det er usikkert hvilken overføringsverdi dette har for tolkningen av SUPPLYTIME, men det kan være av interesse for å drøfte om tanken bak kan gi uttrykk for et gjennomgående prinsipp mellom noen typer certepartier. Om man her fra et bortfrakters perspektiv ønsker, så kan man ”planlegge” eller innrette seg med små intervall-arbeider som hver enkelt tar mindre enn 24 timer. På denne måten kan man unngå å komme off hire, og ha full vederlagsopptjening for skipet. Om dette er heldig sett ut fra et befrakter-synspunkt er vel grunn for å stille spørsmålstegn ved. På den annen side vil oppsiden være at skipet i stor grad vil holde seg innenfor 24-timers-fristen og tidstapet vil være relativt begrenset. Sikkert er det at formularet har eksistert lenge og har stor tilslutning i bransjen, så betingelsene er godt innarbeidet og på den måten vel akseptert.

Jeg går nå over til å behandle det som ligger i kjernen av oppgavens tema.

⁵⁷ BOMCO, WINDTIME, Explanatory notes to WINDTIME

⁵⁸ BIMCO, BALTIME 1939

3.3.2 Utnyttelse av tidsvinduer i løpet av tidsavtaleperioden

Fra tid til annen oppstår det "tidsvinduer" som følge av at det er mindre eller lengre perioder hvor befrakteren ikke har "oppdrag", "venter på oppdrag", "ikke ønsker å være aktiv av andre markedsrelaterte årsaker" etc. Spørsmålet i denne sammenheng blir om bortfrakter kan utnytte disse til *smart vedlikehold*? Siden SUPPLYTIME er taus på dette området må svaret på spørsmålet delvis søkes i bakgrunnsretten. I vårt tilfelle befinner vi oss innenfor kontraktsretten noe som ikke bare leder oss til sjølovens bestemmelser, men også til å se hen til alminnelige kontraktsrettslige prinsipper.

3.3.2.1 Tyngre vedlikehold i relasjon til "tidsvindu"-tenkningen

Det er mange momenter som trekker i retning at det er mulighet for befrakter å utnytte disse tidsvinduene til "hensiktsmessig arbeid", hva dette arbeidet nærmere går ut på er muligens ikke avgjørende sett opp mot den tidligere drøftelse av tidstapts-vilkårets nødvendige oppfyllelse for å bevirke off hire. Spørsmålet som fremsettes nå er etter mitt skjønn muligens det mest interessante spørsmål sett i lys av hvilket handlingsrom som ligger for *smart vedlikehold* i SUPPLYTIME.

Spørsmålet er; I hvilken grad kan bortfrakter foreta tyngre vedlikehold eller større reparasjoner i slike *tidsvinduer*, eller i tidsrom hvor befrakter ikke nyttiggjør seg skipet?

For skip som kontinuerlig er i oppdrag vil den faktiske muligheten til å finne tid for vedlikehold og reparasjoner være begrenset. Det vil kun være de dagligdagse oppgaver som gjøres løpende mens skipet er i fart. I offshore-bransjen er det derimot ikke uvanlig at befrakteren i kortere eller lengre perioder ikke har oppdrag for skipet og vil av den grunn bli liggende i ro ved basen i påvente av nye oppdrag. For å finne svar på vårt spørsmål er Voldgiftsdommen av 27. Juni 2014, BOA vs EMAS meget treffende. Saken gjaldt bortfrakters adgang til å foreta reparasjoner av et *reduksjonsgir* mens skipet lå ved Hinna-basen. Skipet hadde ikke oppdrag for store deler av denne tiden. Skipet fikk imidlertid oppdrag og var hindret fra å starte på dette i deler av den tiden, slik at starten måtte utsettes for det nye oppdraget i noen dager. For denne tiden ble det gitt adgang å trekke mot opptjent *Maintenance Allowance*. Tiden som befrakteren ikke hadde opp-

drag for ble skipet og frem til det fikk dette oppdraget ble skipet betraktet å være on hire. Til illustrasjon for nærværende spørsmål uttalte Voldgiftsretten følgende:

”der SUPPLYTIME anvendes, kan det imidlertid vel tenkes at befrakteren ikke har anvendelse eller oppdrag for skipet kontinuerlig, og at det dermed i kortere eller lengre tid kan bli liggende i ro ved en base eller liggende mens det venter på nytt oppdrag. Situasjonen i vår sak er for så vidt illustrerende. Skipet vil dermed være i stand til å foreta også tyngre vedlikehold eller større reparasjoner i en slik ventetid, samtidig som det ikke vil ha problemer med å være klar for et nytt oppdrag innen utløpet av den tid befrakteren trenger for å mobilisere skipet til et slikt oppdrag.” (min understrekning)

Denne dommen er i stor grad illustrerende for de argumentene som jeg har brakt frem i denne drøftelsen. Sett opp mot ordlyden i WINDTIME, der det motiveres til å foreta vedlikehold til minst mulig hinder for befrakter, og selve tidsstaps-kravet for off hire er disse totalt sett bærende argumenter for den løsning som voldgiftsretten i ovenfor nevnte sak har kommet frem til.

3.3.2.2 Kontraktuell lojalitet

Om man som i forrige punkt har kommet frem til skal kunne utnytte dette tidsvinduet, er det en ytterligere faktor som må til for å få til en optimal utnyttelse av kontraktsforholdet. Det er nødvendig å se hen til hvordan kontraktssamarbeidet praktiseres med tanke på gjensidighet i forhold til informasjon og underretning mellom partene om forhold som har betydning for den andre part. ”Prinsippet om lojalitet i kontraktsforhold gjelder generelt. Det er alminnelig antatt at kravene skjerpes *etter at kontrakt er inngått*. Prinsippet gir anvisning på hvorledes partene skal forholde seg ovenfor hverandre.”⁵⁹ Kontrakten binder partene sammen og det kreves at de i felleskap må virke for at kontraktsforholdet oppfylles i samsvar med intensjonen. Det sentrale element i lojalitetsprinsippet er nettopp lojalitet ovenfor motparten.

⁵⁹ Haaskjold, (2013) s. 76-77

Sjøloven har en regel for underretningsplikt, sjøl. § 379, ”Tidsbortfrakteren skal holde tidsbefrakteren underrettet om alle forhold vedrørende skipet og reisene av betydning for tidsbefrakteren. Tidsbefrakteren skal underrette tidsbortfrakteren om planlagte reiser.”⁶⁰

Tilsvarende bestemmelser er sjelden kommet til uttrykk i standardcertepartiene dette til tross for at løpende kontakt og samarbeid mellom partene er nødvendig for en ordnet oppfyllelse av certepartiene. Underretningsplikten gjelder begge partene, og er begrunnet i alminnelige lojalitetskrav.⁶¹

NOU 1993:36 nevner også befrakters mulighet for å lide disponeringstap om han ikke får vite om havariet umiddelbart etter at det har skjedd. Dette er imidlertid også ivare tatt i SUPPLYTIME gjennom klausul 31 (b). Videre uttrykker NOU 1993:36 til sjøl. § 379 andre punktum, at underretningsplikten for befrakteren ovenfor bortfrakteren er av stor betydning. Her henvises det for eksempel til situasjoner i forbindelse med utskifting av mannskaper, fremsendelse av reservedeler og planlegging av verkstedsopphold og docking m.v.⁶² I SUPPLYTIME’s klausul 13 fremkommer det ingen slik form for underretningsplikt for noen av partene. Certepartiets Explanatory note for SUPPLYTIME 2005, inneholder heller ingen veiledning i så måte. Spørsmålet som da reiser seg er om det er anledning til å utfylle kontrakten med tolkningsalternativer begrunnet ut fra bakgrunnsretten?

Lojalitet og underretning er sentrale elementer i alle kontraktsforhold og det vil etter mitt skjønn fremstå som urimelig (for begge parter) om kan ikke skulle kunne se hen til sjøl. § 379 og alminnelige kontraktsrettslige prinsipper for nettopp dette.

I relasjon til vårt tema angående SUPPLYTIME bør det være mulig å trekke noen linjer ut fra et rimelighetshensyn som også må omfatte å gjelde de tilfeller som bortfrakter skal kunne utnytte slike tidsvindu til ”*smart vedlikehold*”.

Ut fra NOU 1993:36’s ordlyd ”*fremsendelse av reservedeler og planlegging av verkstedsopphold og docking*” så ligger etter mitt skjønn en relativ klar plikt for befrakter for å imøtekomme nettopp slike situasjoner. Poenget her må være at denne plikten gjel-

⁶⁰ Se sjøl. § 379

⁶¹ NOU 1993:36 s. 86

⁶² *ibid.*

der også i de tilfeller når befrakter ikke har full utnyttelse av sin tid. Kanskje spesielt i slike tilfeller. Hensynet til hvordan bortfrakter potensielt ønsker å utnytte dette tidsvinduet bør således være av underordnet betydning. I motsatt fall om man kan utlede en slik underretningsplikt, vil det å avstå fra å informere skape en ubalanse i kontraktsforholdet. Dette vil også i neste omgang utløse spørsmål om erstatningsansvar, noe jeg ikke vil komme inn på i denne drøftelsen. Jeg mener det gir grunnlag for å kunne utfylle kontrakten der det er hensiktsmessig etter bakgrunnsretten.

3.3.2.3 Utnyttelse av en tilfeldig fordel

Motargument til en tilrettelegging for bortfrakter slik at han får muligheten til å utnytte er at det oppstår en situasjon der bortfrakter høster en tilfeldig fordel ved at han får mulighet til å vedlikeholde eller reparere mens befrakteren ikke taper tid. Spørsmålet i så henseende er om dette er en urimelig fordel?

I saken BOA vs EMAS sier Voldgiftsretten; ”*der SUPPLYTIME 2005 anvendes, kan det imidlertid vel tenkes at befrakteren ikke har anvendelse eller oppdrag for skipet kontinuerlig, og at det dermed i kortere eller lengre tid kan bli liggende i ro ved en base eller liggende mens det venter på et nytt oppdrag.*”⁶³

At bortfrakter på sin side unngår i gitte situasjoner å tape tidsleie mens han samtidig utfører arbeid på skipet som i normaltilfeller ville utløst en off hire-situasjon. Vi snakker her om hindringer som klassifiseres som off hire-begivenheter. Det eneste vilkåret som ikke er oppfylt er at det *ikke går tid tapt for befrakteren*.

I utgangspunktet kan dette virke som en urimelig fordel for bortfrakter, eller en ulempe for befrakter som må betale tidsfrakt i denne perioden. På den annen side er det befrakters plikt å betale tidsfrakt for perioden som skipet er sluttet på certepartiet. At befrakter ikke makter å beskjeftige skipet fullt ut, må rimeligvis stå for hans risiko.

Fra bortfrakters ståsted, så utnytter han et tidsvindu som ellers ville gått tapt for befrakteren uansett, altså han ville fått tidsleie om han bare lå å ventet og ikke foretok seg noen ting. Spørsmål man da kan stille seg er i relasjon til befrakters prestasjonsplikt/utførelsesplikt ovenfor befrakteren, det å holde et skip tilgjengelig for tidsbefrakte-

⁶³ Upublisert Voldgiftsdom av 27. Juni 2014, s. 12 andre avsnitt.

ren jf. punkt 1.1 ”i en viss tid skal stille et bemannet og sjødyktig⁶⁴ skips laste- og tjenestekapasitet til disposisjon for tidsbefrakteren (heretter befrakteren⁶⁵).”

Sakt på en annen måte, om bortfrakter ikke utførte disse reparasjonene og vedlikeholdene i slike perioder, og da ved start av et nytt oppdrag for befrakter utsettes for en off hire-begivenhet som *beviselig* kunne vært unngått om utbedringer hadde skjedd mens skipet ventet på oppdrag. Dette vil i verste fall bortfrakter kunne bli stilt til ansvar for jf. dårlig vedlikeholdsrutiner. Her ligger en plikt for bortfrakter å sørge for et *optimalt løpende* vedlikehold som sørger for et tilgjengelig skip for befrakteren under hele avtaleperioden.

Ut fra disse hensynene er det også i bortfrakters interesse at skilt vedlikehold kan skje. Ansvaret for at ikke han får utnyttet tiden, bør ikke veltes over på bortfrakter i den grad at dette føles som en urimelig fordel (siden jeg ikke tjener, så skal ikke du tjene). Ut fra dette kan det ikke sies å ligge en urimelig tilfeldig fordel for bortfrakteren.

3.4 SUPPLYTIME – klausul 13C

3.4.1 Hva regulerer klausul 13C?

Det er flere forhold som reguleres gjennom SUPPLYTIME klausul 13c. (1) Det første er opptjening av vedlikeholdstid *Maintenance Allowance*, (2) det andre hovedpunktet er at skipet tas ut av drift for vedlikehold, reparasjoner og drydocking. Det er derimot noen passuser som regulerer hvordan man den videre bruk av vedlikeholdskontoen skal skje, samt forhold til planlegging av drydocking. De neste punktene går noe nærmere inn i regelen. Videre viser jeg til en mer inngående behandling av *Maintenance Allowance* i kapittel 4.

⁶⁴ Se sjøl. § 327

⁶⁵ Se sjøl. § 321

3.4.1.1 Maintenance Allowance

Dette blir særskilt behandlet i kapittel 4. For å unngå dobbeltbehandling så viser jeg til mer utførlig drøfting der.⁶⁶ Den innledende setningen, første avsnitt omhandler rettigheten bortfrakter har/får gjennom tidsleieavtaleperioden til å opptjene tid til å foreta vedlikehold og reparasjoner, samt drydocking. Oppsparing av en vedlikeholdskonto (Maintenance Allowance”). Etter ordlyden og forstå er dette et ubetinget gode bortfrakter har. Slik jeg kan slutte ut fra ordlyden fremkommer ikke noen andre forutsetninger for å opptjene denne retten, enn at skipet skal være sluttet under certepartiet, og følgelig gjelde så lenge avtalen står ved lag.⁶⁷

3.4.1.2 Vedlikehold vs reparasjoner

Hva som ligger i begrepene vedlikehold og reparasjoner foreligger det ingen god beskrivelse på. Det er etter ordlyden definert som to ”størrelser” jf. ”*Manintenance and repairs*” på linje 586, men uten noen nærmere beskrivelse for hva som ligger i begrepene. Det finns heller ingen veiledning i SUPPLYTIMEs explanatory notes for Supplytime 2005.

Slik jeg ser det kan det i mange tilfeller være vanskelig å avgjøre om man vedlikeholder eller reparerer, det blir ofte mer en lek med ord enn det har noen reel praktisk betydning.

Det er selvsagt mange klare tilfeller hvor man reparerer, for eksempel når man har kollidert med et annet skip eller gjenstand og slår hull i skutesiden. Denne situasjonen illustrerer helt klart at det må en reparasjon til får å utbedre skaden.

Om man skifter filter på en hovedmotor, eller maler et lasterom, da snakker man typisk om vedlikehold. Dette kan synes som enkelt å klassifisere uten at det nødvendigvis er det. Skulle man i prosessen med å skifte filter, ødelegge selve satsen filteret settes i, så oppstår det et behov for reparasjon. Det fins mange slike tilfeller hvor reparasjon og vedlikehold går i hverandre. Om det er hensiktsmessig å gjøre et skarpt skille på dette fremstår for meg i de fleste situasjoner som unødvendig, da begge tilfellene utgjøre en off-hire begivenhet om det fører til tap av tid for befrakteren. Reparasjon, kan riktig nok

⁶⁶ Se kapittel 4.

⁶⁷ Se punkt 4.3

tilskrives klausul A og en off hire-begivenhet, mens et vedlikehold ikke nødvendigvis plasseres der, men kan falle inn under *tidsfortfrakters forhold jf. Sjøl. 392 første ledd*. Andre eksempler kan være at an skifter lager på en ankervinsj som er dårlig. Dette er gjerne et vedlikehold. I morgen kunne dette lageret gått i stykker og dermed utløst en nødvendig reparasjon, eller man vet at ”det tåler ikke en runde til med bruk” før det ryker, skal man da kalle det reparasjon eller vedlikehold?

I tilfellet der man *må* male/behandle et lasterom for i det hele tatt kan ta om bord last, er dette vedlikehold, eller er det reparasjon? Dette kan være vanskelig å avgjøre.

I slike tilfeller kan det være avgjørende og kunne definere forskjellen siden et av spørsmålene som i slike tilfellene er relevant er; når det oppstår et tidstap som følge av ”samme” at det kreves den samme jobb for å utbedre forholdet.

Forenklet sagt, hvordan kan man avgjøre hvilke type begivenhet man står over for?

Skal man for eksempel legge *vedlikeholdsbegrepet* til de forhold som ”ikke har ført til umiddelbar stans” i skipets evne til å utføre arbeid, og *reparasjonsbegrepet* til de forhold ”som bevirker umiddelbar stans” i skipets evne å utføre arbeid? Det er ikke godt å si om dette er holdbare parameter for å avgjøre spørsmålet.

Eller skal man trekke grensen for reparasjon i det øyeblikket skipet på grunn av fysiske skader er blitt sjøudyktig jf. sjøl. § 372?

Hvor grensene her går vil etter mitt skjønn i mange tilfeller være vanskelig å avgjøre. Et annet element er at ofte skjer det flere typer ”arbeid” samtidig, d.v.s. at det kan tenkes at det utføres vedlikehold som er av en slik karakter at det må gjøres, det er ikke nok å avhjelpe problemet med å presse fett i en nippel. Det er svært mange slidedeler på et skip som krever vedlikehold inntil de må skiftes (når de skiftes, er det da reparasjon?), disse slidedelene befinner seg i alt fra radar, motor, gear, heise og losseinretninger, akslinger etc.

3.4.1.3 Transit tid (til og fra verksted)

Tid som går med til å føre skipet til og fra verkstedet og basen (utgangspunktet) omtalt i bestemmelsen som transittid (linje 593-596).⁶⁸ Skal regnes som on hire, altså denne tiden er for befrakters regning.

3.4.1.4 Time Taken

Når skipet foretar vedlikehold, reparasjoner og drydocking så tar de tid "time taken" fra vedlikeholdskontoen. På denne måten holder skipet seg on hire så lenge det er tid igjen på vedlikeholdskontoen. Om de ikke blir ferdig med arbeidet og "tar mer tid", "Time taken...in excess of the accumulated maintenance allowance" så "shall the hire be suspended".(min understreking) Altså skipet settes off hire (off hire brukes ikke i ordlyden, men det er det som i praksis skjer). Hjemmelen for dette finner vi i klausul 13A. Grunnen til det er at skipet da er "prevented from working", og befrakter lider tap av tid.

3.4.1.5 Utbetaling av ubenyttet Maintenance Allowance i kontanter

All den tid som ikke benyttes til vedlikehold, reparasjoner eller drydocking eller at det ikke er lagt til rette for det ved at befrakter ikke har gjort skipet tilgjengelig for hele eller deler av denne tiden, skal befrakter ved endt eller tidlig avslutning av avtalen betale til bortfrakteren ekvivalent til dagsraten i tillegg til den ordinære tidsleien. Denne passusen stadfester et viktig faktum. Det er i praksis bortfrakters oppsparte midler som er i befrakters besittelse og garanti som motregningsmiddel i vedlikehold, reparasjoner og drydockings-tilfeller. Et spørsmål som da reiser seg er; siden det i realiteten er bortfrakters midler, spiller det da noen rolle hvordan type reparasjon/vedlikehold midlene brukes på underveis? Denne innretningen gir grunnlag for å se nærmere på hvordan Maintenance Allowance-kontoen "egentlig" fungerer og hvordan den virker slik den gjør. Spørsmålet er her litt upresist, men det blir reist og problematisert mer grundig i kapittel 4.

⁶⁸ se SUPPLYTIME linje 593-596

3.4.1.6 Tas ut av drift

Det neste er forhold som berører de tilfeller hvor fartøyet tas ut av drift for å gjennomgå vedlikehold, reparasjoner og drydocking. Dette kan sies og være et uttrykk for Sjøloven §392 første ledd og regnes som ”tidsbortfrakterens forhold”⁶⁹. Bestemmelsen sier at det skal settes av tid til drydocking. Her står det at befrakter skal stille skipet tilgjengelig for bortfrakter, last om bord skal være fjernet og skipet skal leveres i en havn bestemt av eieren (bortfrakteren) ved et senere tidspunkt jf. linje 588-592⁷⁰. Dette gjelder et annet forhold enn det som for eksempel er omfattet av ordlyden i linje 581-587.

3.4.1.7 Tidsplan for Dry Docking

I tillegg skal bortfrakter ved starten av tidsleieavtalens periode fremlegge en tidsplan for når drydocking skal skje. Befrakter på sin side sier seg enig om å gjøre alt han kan for å bistå bortfrakteren i å legge til rette for dette og følge denne oppsatte planen.

3.4.2 Hvilke sammenheng har regel 13C med klausul 13A?

Det fremkommer ikke direkte fra ordlyden at disse bestemmelsene har en sammenheng, ei heller at de er å oppfatte som selvstendige bestemmelser som står på egne ben. Når skipet etter å ha brukt opp sin akkumulerte tid (vedlikeholdskontoen) så skal ”Hire be suspended”. På hvilket grunnlag? 13c sier ikke noe om hva som bevirker virkningen ”suspension” annet enn at vedlikeholdskontoen er tom, og da skal hyre trekkes. Slik jeg ser det faller det naturlig å se hen til 13a, som oppstiller vilkårene for off hire. Det er kun når skipet er off hire at hyre kan trekkes. Så spørsmålet blir da, på det tidspunkt vedlikeholdskontoen er tom, er skipet da i en off hire situasjon og hva er det som i så fall bevirker off hire og hvem bærer i så fall vederlagsrisikoen i så henseende? Svaret på dette kan være sammensatt. Om for eksempel arbeid i risikozonen (funksjonsområdet) til bortfrakter er ferdigstilt og det gjenstår reparasjon på utstyr som er montert av befrakter, stiller det seg annenledes. Er det bortfrakters risiko, så kreves det at det er en off hire-begivenhet, skipet må være hindret fra å arbeide ”prevented from working” og det

⁶⁹ se Sjøl. §392 første ledd

⁷⁰ SUPPLYTIME, linje 588-592

må ha gått tid tapt. Dette er forhold som dekkes av 13A. Vedlikeholdskontoen er ment for å dekke inn tapt tid som følge av Maintenance (vedlikehold) og repairs (reparasjoner) og Drydocking. Så kan man spørre seg når er det behov for vedlikehold og skal all tid til vedlikehold trekkes av vedlikeholdskontoen. Svaret må være nei. Vedlikehold skjer hele tiden under et certeparti, det skjer under transport, det skjer mens lasting og lossing pågår, det skjer mens skipet ikke har oppdrag o.s.v. Vilåret om at det må ha gått tid tapt for bortfrakter må være oppfylt.

Også disse spørsmålene kommer jeg nærmere inn på senere i avhandlingen under punkt for Smart vedlikehold.⁷¹

4 Nærmere om ”Maintenance Allowance-kontoen”

4.1 Innledning

Som jeg tidligere har nevnt i punkt 1.1 fremkommer passusen ”Maintenance Allowance” i SUPPLYTIME og WINDTIMES off hire-klausuler under punkt c. Av bransjen og i de juridiske miljøene betegnes denne som ”vedlikeholdskontoen”. Grunnen for dette er som det fremkommer av ordlyden eksempelvis i SUPPLYTIME⁷² at det opptjenes 24 timer ”on hire-tid” per måned til ”maintenance and repairs and drydocking” denne tiden kan akkumuleres for hver måned om den ikke blir brukt av (trukket på).

Dersom det ved slutten av certepartiet er gjenstående tid skal denne tiden omgjøres i penger ekvivalent med dagsraten jf. SUPPLYTIME linje 604-607.

In the event of less time being taken by the Owners for repairs and drydocking or, alternatively, the Charterers not making the Vessel available for all or part of this time, the Charterers shall, upon expiration or earlier termination of the Charter Party, pay the equivalent of the daily rate of

⁷¹ Se kapittel 3.3.

⁷² SUPPLYTIME 2005 (*Maintenance and Drydocking. -”Notwithstanding Clause 13(a), the Charterers shall grant the Owners a maximum of 24 hours on hire, which shall be cumulative, per month or pro rata for part of a month from the commencement of the Charter Period for maintenance and repairs including drydocking (hereinafter referred to as “maintenance allowance”)*)

Hire then prevailing in addition to Hire otherwise due under this Charter Party in respect of all such time not so taken or made available. (mine understrekinger)

Hvordan Maintenance Allowance-kontoen i praksis ”Egentlig” opptjenes kan slutes klart ut fra ordlyden. Det er likevel noen spørsmål knyttet til opptjeningen og bruken av ”maintenance Allowance” som vil være interessant å belyse. (1) Et av spørsmålene er; opptjenes det *maintenance allowance-tid* mens man for eksempel er off hire? (2) det andre er; hvilke off hire-begivenheter og situasjoner kan trekke på *maintenance allowance*?

4.2 Opptjening av ”Maintenance Allowance” (vedlikeholdstid)

SUPPLYTIME klausul 13 c) har flere elementer i seg. Den første delen er der den beskriver *Maintenance Allowance*, hvordan den opptjenes:

*”Notwithstanding Clause 13(a), the Charterers shall grant the Owners a maximum of 24 hours **on hire**, which shall be cumulative, per month or pro rata for part of a month from the commencement of the Charter Period for maintenance and repairs including drydocking (hereinafter referred to as “maintenance allowance”)⁷³.(mine understrekinger og utheving)*

Til sammenlikning har WINDTIME⁷⁴ som er basert på SUPPLYTIME 2005 en ordlyd som sier; *”Notwithstanding Clause 15 (a), the Charterers shall grant the Owner a maximum of one (1) Working Day on hire..”*

En av medlemmene i komeiteen for utarbeidelse av WINDTIMES Lars Rosenberg Overby⁷⁵ har uttalt at ”The off-hire clause is base on the corresponding SUPPLYTIME

⁷³ BIMCO, SUPPLYTIME, Klausul 13, c).

⁷⁴ BIMCI, WINDTIME klausul 15, (a)

⁷⁵ Soyer Baris (2014), s. 19

2005 clause, but it has been amended significantly in the charterers' favour. Altså den er mer befraktervennlig enn det SUPPLYTIME er.

Her ser man at det opereres med "one working day" i WINDTIME ikke 24 timer som i SUPPLYTIME. Dette begrunnes først og fremst med at certepartiet er basert på en arbeidsdag, fremfor døgnoperativt virke.

4.2.1 Ordinær opptjening

Den ordinære måten å opptjene *Maintenance Allowance* på er klart illustrert i ordlyden, gjennom 24-timer pr. måned eller pro rata. I ordlyden brukes termen "*Maximum of 24 hours*". *Maximum-begrepet* har ikke nærere forklaring i certepartiets forarbeider. Siden 24 timer opptjenes ved en fullført tidsleieperiode på en måned, og at vi har en "*pro rata*-betegnelse", så er det naturlig å knytte "*maximum*"-ordlyden til de tilfeller man ikke ender opp med en full måned i tidsleieperioden. Typisk 6,5 måneder, da vil den siste måneden bli kreditert *Maintenance Allowance-kontoen* med 12 timer, altså totalt $144+12=156$ timer totalt (Såfremt det ikke er trukket av denne kontoen fra før).

4.2.2 Kan man opptjene Maintenance Allowance mens skipet er off hire?

Spørsmålet er av særlig interesse i de tilfeller der skipet har lengre verkstedsopphold. Før jeg går i gang med å foreta en betraktning rundt spørsmålet om skipet opptjener *maintenance allowance* mens det er off hire vil jeg kort nevne at dette ikke har vært satt på spissen i rettspraksis tidligere, eller behandlet i juridisk teori så vidt meg bekjent. Betraktningen vil være et uttrykk for min tolking av ordlyden.

Svaret på spørsmålet kan etter mitt skjønn i stor grad trekkes direkte ut fra ordlyden "Notwithstanding Clause 13 a),..." altså uavhengig av om man er i a) (som beskriver off hire-begivenhetene med unntakene i (i-vi)) så opptjener man 24 timer pr. mnd eller pro rata til "Maintenance Allowance" så lenge man er innenfor avtaletidens rammer. Grunnen til at det ikke har vært problematisert tidligere kan være at de sakene som har vært oppe for retten tidligere ikke har dreid seg om mange dager off hire slik at utslagene for opptjening av *maintenance allowance* ikke ville hatt noen nevneverdig betydning. Skulle det derimot oppstå en situasjon der skipet blir liggende 6 måneder på verk-

stedet ville bortfrakter opptjene 6 dager eller 144 timer "Maintenance Allowance" som han kan trekke på. Dette kan fra befrakters ståsted virke som en urimelig fordel. Sett ut fra Certepartiets øvrige klausuler vil dette sannsynligvis være et urealistisk scenario. Grunnen for det er ikke at det er urealistisk med verkstedsopphold på 6 måneder, men at der finns andre mekanismer som regulerer avtaleforholdet om det skulle inntreffe hindringsbegivenheter som vil gå ut over bortfrakters evne å oppfylle kontrakten. Her kan vises til klausul 31⁷⁶ (b) (v). Se nedenfor under dette punkt.

Voldgiftsdom BOA vs EMAS der saken gjaldt forståelsen og anvendelsen av klausul 13 i SUPPLYTIME 2005 kan være illustrerende for noen sider av spørsmålene. Partene i saken reiste også spørsmål om hvordan klausul 13C er å forstå, og om det er en bestemmelse som står på egne ben, eller må ses i sammenheng med bestemmelsens punkt 13A. Et av spørsmålene i denne saken var om bortfrakter hadde rett til å foreta ordinært vedlikehold og reparasjon av et gir i fremdriftsmaskineriet mens skipet lå ved basen uten å trekke på opptjent vedlikeholdstid. Dette fordi vedlikeholdet og reparasjonene ikke medførte at tid gikk tapt (min understrekning) for befrakter. I tredje avsnitt under punkt 5 side 11 sier voldgiftsretten følgende; *"Klausul 13C fastslår innledningsvis at uten hensyn til hva som er bestemt i klausul 13A ("Notwithstanding Clause 13(a)"), skal rederen ha de rettigheter som fremgår av bestemmelsen. Voldgiftsretten leser dette slik at rederen, selv om vilkårene for Offhire foreligger etter klausul 13A, har rett til å forbli on hire for å utføre vedlikehold og reparasjoner."*⁷⁷ Her sier Voldgiftsretten at rederen (bortfrakteren) har rett til å forbli **on hire** for å utføre vedlikehold og reparasjoner. (min utheving)

Man kan på bakgrunn av dette slutte at den tid som det er gjenværende til på "Maintenance Allowance-kontoen", altså den tid man er definert som "on hire" være innenfor vilkårets kriterier for vederlagsopptjening. Så lenge man har vedlikeholdstid å trekke på så er man pr. definisjon on hire og vil opptjene *maintenance allowance*.

Problemet vårt blir satt på spissen når denne tiden er oppbrukt og skipet fortsatt har vedlikehold og reparasjoner å utføre. Skipet blir da etter regelen satt "off hire", "[H]ire

⁷⁶ SUPPLYTIME klausul 31. Jf. pkt. b (v)

⁷⁷ *ibid*, s 11

shall be suspended during any time taken in maintenance repairs and drydocking in excess of the accumulated maintenance allowance.” (mine understrekinger)

Spørsmålet blir i denne sammenheng, opptjener man “maintenance allowance-tid” etter at skipet har brukt opp tiden som det kan være on hire mens det forgikk vedlikehold og trakk på *maintenance allowance*? (min understrekning)

Slik jeg ser det kan svaret på spørsmålet ikke utledes direkte fra selve ordlyden. Tidlige rettspraksis eller juridisk teori har heller ikke behandlet denne problemstillingen særskilt. Jeg vil igjen søke tilbake til SUPPLYTIME og se om andre bestemmelser i certepartiet kan kaste lys over problemstillingen. Som nevnt i klausul c. Første avsnitt, opptjenes *maintenance allowance* ”Notwithstanding clause 13(a), the charter shall **grant the Owner**” slik jeg ser det er denne relativ entydig at man opptjener *maintenance allowance* om skipet er off hire eller ikke.

I SUPPLYTIME Clause 1 fremkommer det at (a) Bortfrakteren leier ut og befrakteren ”leier” for den perioden som er satt opp i Box 9. I denne perioden gjelder pr definisjon alle av certepartiets klausuler. Sett ut fra et rimelighetshensyn (urimelighetsbetraktning) så kan man spørre seg, hvilke muligheter har befrakter for å imøtekomme et slikt problem?

Slik jeg ser det er det en klausul i SUPPLYTIME som kan medvirke til å bringe tema opp og få til en løsning, og det kan være klausul 31.(Early termination)

(b) For Cause. –”If either party becomes informed of the occurrence of any event described in this Clause that party shall so notify the other party promptly in writing and in any case within 3 days after such information is received. If the occurrence has not ceased within 3 days after such notification has been given, this charter party may be terminated by either party, without prejudice to any toher rights witch either party might have, under the following circumstances:⁷⁸

(v) ”Breakdown. If, at anytime during the term og this Charter Party a breakdown of the Owners equipment or vessel result in the Owners being unable to perform the obligations herunder a period exceeding that stated in Box 33 and have not initiated reasonable steps within 48 hours to remedy the non-performance or provided a substitute

⁷⁸ Se SUPPLYTIME (linje 1179-1187)
ibid. (linje (1220-1226)

vessel pursuant to Clause 21.

Det er litt på siden av tema, men kan være av interesse siden denne bestemmelsen vil bli trukket frem ved en lengre periode off hire, av hensyn til bortfrakters mulighet til å oppfylle etter avtalen.

SUPPLYTIME er et meget godt gjennomarbeidet certeparti og slik ordlyden er formulert i Klausul 13 c. Første avsnitt mener jeg at om det skulle fins en avskjæring av opp-tjening *maintenance allowance* ved off hire, så ville dette fremkommet klart gjennom en engen passus om det.

Ut fra en analyse av hva som ligger i ordlyden og certepartiets øvrige bestemmelser mener jeg at man opptjener *maintenance Allowance* i kontraksperioden også mens skipet er off hire.

4.2.3 Time taken

Time taken er benyttet i sammenheng med bruken av *maintenance allowance* noe som fremgår relativt klart fra ordlyden. Det er den tid som man relaterer mot *maintenance allowance* for forhold ved vedlikehold, reparasjoner og dry docking.

Om ser nærmere så er det i sammenheng med planlagte hendelser som for eksempel når bortfrakter beordrer skipet til drydocking så finner vi flere steder uttrykket *time taken*.

(1) Transitt: ”-time taken in transit” skal ikke bli trukket fra *maintenance allowance* forutsatt at det er innenfor rimelighets bruk av tid. Hva som er rimelig til vil selvsagt vil avgjøres ut fra en individuell vurdering. Det kan tenkes at motorverkstedet er lokalisert 1 døgn fra basen, eller utstyr av spesiell art må erstattes eller vedlikeholdes og det kun kan skje ved et bestemt verksted etc.. (2) Hire shall be suspended during any ”*time taken*” ”*in maintenance repairs.....in excess of the accumulated maintenance allowance*”. Her går det klart frem at ”time taken” tid som er ”tatt” utover det som er opptjent på vedlikeholdskontoen, skal det ikke betales leie for. (3) In the event of ”*less time being taken....*”.

Dette illustrerer bruken av ordet i en relativ entydende mening, og den er rettet mot tid som ”tas fra vedlikeholdskontoen”. Time Lost-begrepet er som tidligere nevnt, knyttet opp mot off hire-begivenhetene. Det som i vårt tilfelle ar av interesse er bruken i klausul c, linje 597-599, Time taken...”in excess”, altså ”taken” i tillegg til det som kunne

dekkes inn ved å trekke på *maintenance allowance*. Dette er en situasjon som direkte relateres til off hire, og er det eneste unntaket av bruken av *time taken*.

4.3 On hire/off hire-relasjonen til Maintenance allowance

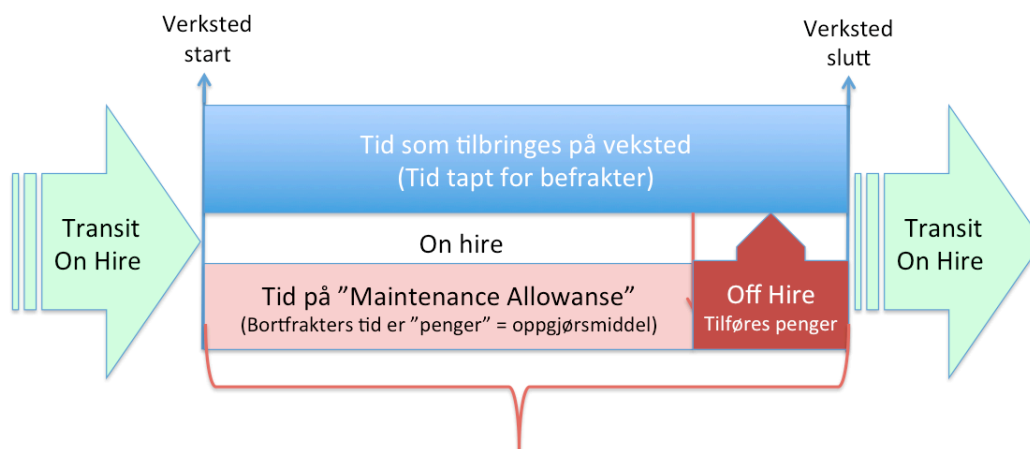
Som jeg tidligere har gitt uttrykk for er *maintenance allowance* relativt greit og forståelig, men jeg synes likevel det er en del uklarheter ved bruken av ordet "off hire" og "on hire" til resonnementene i ordlyden. Det jeg her sikter til er følgende:

Ordlyden slik den er ".the charterers shall grant the Owners a maximum of 24 hours on hire, which shall be cumulative per month". Ordlyden er etter mitt skjønn uheldig formulert i den forstand at det er en "Off hire" begivenhet og situasjon som må til for at en i det hele tatt kan benytte *Maintenance Allowance* "on hire-tid". Dette er ikke noe galt, men jeg mener formuleringen kan skape unødvendig forvirring vedrørende bruken. Jeg kommer tilbake til poenget i mitt resonnement litt lengre ned.

Modellen nedenfor illustreres dette i enkelhet hvordan *Maintenance Allowance* forholder seg til virkeligheten. Jeg skal ut fra modellen forsøke å redegjøre for hvordan den fungerer og komme med noen *de lege ferenda-betraktninger* da jeg mener ordlyden slik den står bidrar til å gjøre prinsippet ved off hire-uttrykket forvirrende.

Modell 01: Kilde, undertegnedes egen fremstilling.

Supplytime 2005 13 c.



Hele perioden må gjøres opp for. Først ved å trekke på vedlikeholdskontoen, Så ved å tilføre penger, eller sende kreditnota og bli motregnet på allerede innbetalt tidsfrakt eller bli trukket på neste.

Kommentar til modellen:

Modellen gir et uttrykk for tiden som totalt går med fra skipet er i (1) *transitt* (tiden det tar fra utgangspunktet til verkstedet og tilbake til utgangspunktet (de grønne pilene)), denne tiden er på befrakters regning, skipet er *on hire* jf. *"During reasonable voyage time taken in transit between such port and Area of Operation the vessel shall be on hire and such time shall not be countet against the accumulated maintainance allowance.)*(mine uthevinger og understrekning). Som jeg har vært inne på tidligere er dette et støttende argument i retning å tillatte *smart vedlikehold* fremfor å la skipet bli tatt ut av operativ drift for vedlikehold og reparasjoner. (2) Den totale tid som går med på verksted (den blå cellen). Dette er tid som skipet er *"prevented from working"*⁷⁹ eller tatt ut av drift, altså jf. sjøl. 392 første ledd, *"...tidsbortfrakterens forhold"*. (3) I følge SUPPLYTIME representerer den rosa delen den oppsparte vedlikeholdstiden *Maintenance Allowance*. Som vi ser er dette den tid som skipet holdes *on hire* underveis i verkstedsoppholdet. Når denne tiden er oppbrukt blir skipet satt *off hire* og forblir *off hire* inntil det meldes ferdig på verksted og er klar til å startet *transitt* (blir igjen *on hire*) tilbake til base, eller utgangspunktet.

⁷⁹ Jf. SUPPLYTIME, (linje 548-549)

(4) Den tiden som går med til vedlikehold eller reparasjoner og som det ikke er dekning for i *Maintenance Allowance*” er skipet off hire jf. SUPPLYTIME kl. 13c linje (597-599) ”*Hire shall be suspended during any time taken in maintenance a repairs and dry docking in excess of the accumulated maintenance allowance*” (mine understrekninger) Som illustrert i modellen ovenfor er skipet off hire og tiden som går tapt må gjøres opp med bortfrakter, enten ved trekk i allerede forskuddsbetalt tidsleie, eller i avkortning på neste tidsleieutbetaling. I praksis har oppgjør vært løst etter forslag som illustrerende fremkommer i Voldgiftsdom datert 27. Juni 2014 s. 4, tredje avsnitt, hvor befrakter ber om bekreftelse fra bortfrakter ”*bekreftelse om de ønsket dagene trukket fra opptjente vedlikeholdsdager etter certepartiets klausul 13c eller om de ville utstede en kreditnota for nevnte antall dager*”.⁸⁰

Dette ikke nødvendigvis en rettslig presisering av hvordan dette skal foregå men illustrerer som et eksempel for en av partenes oppfatning for hvordan dette kan mellomregnes (en kreditnota kan i denne sammenheng ses på som å tilføre midler, ved at mindre betaling blir utbetalt neste måned).

⁸⁰ Se Voldgiftsdom av 27. Juni 2014 s. 4 tredje avsnitt

Modell 02: Undertegnedes illustrasjon

(Modellen er den samme som modell 01, men med en illustrasjon av lengden på en typisk off hire situasjon)



4.3.1 Praktisk virkningen av Maintenance Allowance

Som jeg innledningsvis har vært inne på i punkt 1.2 er selve hovedformålet med *maintenance allowance* å avsette (gi) tid til bortfrakteren for å vedlikeholde uten å tape tidsleie. Denne tiden er begrenset til oppad med en verdi på 24 timer pr. måned, akkumulert frem i tid. Det er i denne sammenheng noen spørsmål som er av interesse å belyse for hva som kan trekkes mot denne kontoen, og det er bl.a.; (1) Kan man rekke på *maintenance allowance* for off hire-situasjoner som er utløst av begivenheter omfattet av klausul 13 a? (2) Det andre er, utgjør det noen forskjell om man trekker på *maintenance allowance* eller

4.3.1.1 Kan en trekke på Maintenance allowance-kontoen i klausul a-tilfeller?

I klausul 13.c linje (585-586) går det frem av ordlyden at *"..from the commencement of the Charter Period for maintenance, repairs and drydocking."* Det fremkommer ikke av ordlyden at dette kun eventuelt gjelder for forhold knyttet opp mot klausul c-

situasjoner, men refererer seg til *maintenance and repairs*. Slik jeg tolker dette har dette en direkte adresse mot klausulens bestemmelse i (a).

I voldgiftsdommen BOA vs EMAS, begrunner de dette slik, *”Riktig nok er ikke vedlikehold og reparasjoner beskrevet som vedlikehold i klausul 13A. De må imidlertid begge regnes som ”tidsbortfrakterens forhold” etter sjøl. § 392, som naturlig vil utfylle klausul i dette tilfellet. Klausul 13C innebærer altså slik sett et unntak fra off-hire-bestemmelsen i klausul 13A, slik at denne forstås tolket og utfylt i lys av bakgrunnsretten.”*⁸¹

For at man skal kunne trekke på *maintenance allowance* sa Voldgiftsretten at en forutsetning for å kunne eller ”måtte trekke” var at klausulen må leses slik at den suppleres med off-hire-vilkårene i klausul 13A og at skipet er ”prevented from working og at tid går tapt for befrakteren”

Ut fra dette kan det slutes at off-hire-situasjoner oppstår på grunn av begivenheter etter klausul A kan trekkes på maintenance Allowance kontoen.

4.4 Oppsummering og vurdering

Som en oppsummering kan man si at Maintenance Allowance er en vedlikeholdskonto. Kontoen fungerer slik at man opptjener ”tid” på en vedlikeholdskonto. Denne ”tidskontoen” kan trekkes mot når skipet er tatt ut av drift, og den kan også trekkes på for off hire-situasjoner som oppfyller vilkårene om at skipet skal være ”prevented from working” og ” at det faktisk må gå tid tapt for befrakteren før det kan trekkes mot denne kontoen.

En subjektiv kommentar eller de lege ferenda-betraktning fra min side er at instituttet ”maintenance allowance” fungerer bra, men måten den er konstruert på skaper etter mitt syn en del forvirringer som er unødvendig. Dette med at man er on hire så lenge det er maintenance allowance-tid igjen på kontoen for å gå off hire etter at denne er tom. Dette

⁸¹ Se BOAS va EMAS

er etter mitt skjønn å komplisere enkle ting. Det er mulig jeg har oversett noe i bruken av kontoen.

Jeg ser for meg en løsning som kunne vært enklere og forstå og administrere. Resultatet i penger ville bli det samme. Tidskontoen ved certepartiets slutt skal omgjøres i penger uansett. Det vil si at det er bortfrakters midler som ligger hos befrakter som en buffer å trekke mot så lenge certepartiet virker.

Om man tenker seg at i stedet for å kalle det en tidskonto "maintenance allowance" så kunne man opprettet en "pengekonto-reskonto" som selvsagt ligger som buffer hos befrakterder verdien av 24 timer ekvivalent med dagsraten ble akkumulert i form av en "pengeverdi". På denne måten kunne man ha kunne man ut fra en ren "on hire" – "off-hire"-problematikk måtte avgjøre om tidstapet var forårsaket en off-hire-begivenhet eller på grunn av tidsbortfrakterens forhold. Som jeg illustrerte i modell 02, så er hele perioden skipet ligger på verksted, på grunn av tidsbortfrakters side, og således trekke mot denne "pengekontoen" og kalle hele perioden for "Off hire", ikke delt en periode for on hire og en del for off hire, det forvirrer.

Dette er mer en digresjon hvor jeg mener det samme prinsipper kunne blitt ivaretatt, dog med en enklere utformet klausul C.

5 Avslutende bemerkninger

Avslutningsvis kan man stille spørsmålet om smart vedlikehold er en uberettiget fordel på bortfrakters hånd? Og om dette er så pas relevante problemstillinger at BIMCO bør revidere ordlyden i bestemmelsen for å bringe større klarhet i hva de *egentlig mener* at bestemmelsen skal omfatte er ikke for meg å mene for mye om, men det er klart at dette har sakpt en del tvister som med fordel kunne vært unngått ved en mer presis ordlyd på akkurat dette punktet. I problemstillingen ved *smart vedlikehold* vil jeg mene at SUPPLYTIME fremstår taus på dette området. Av dette hensyn så må man kunne utfylle kontrakten med sjøloven §§ 392-379, samt se hen til alminnelige kontraktsrettslige prinsipper, eller andre relvante rettskilder. Riktig nok sier forarbeidene til sjøloven at den skal utvikles i lys av kontraktspraksis. Om man skal avskjære bortfrakter muligheten til å

utføre vedlikehold eller reparasjoner i henhold til SUPPLYTIME, vil jeg mene dette trengte klare holdepunkter i teksten for å gjøre det, og det finns ikke.

En del dommer og Voldgiftsdommer trekker i den retning som avhandlingen har argumentert for så det gjenstår å se hva fremtidige avgjørelser legger til grunn ved lignende problemstillinger.

6 Kildehenvisninger

Lover

Lov om sjøfarten av 20. Juli 1893 nr. 1

Lov om sjøfarten (sjøloven) av 24. Juni 1994 nr. 39

Forarbeider

Norges offentlige utredninger

NOU 1993:36 *Godsbefraktning til sjøs*

Rettspraksis

Norske Rettstidene

Rt-1986 s.1386

Rt-1991 s.719

Rt 2002 s. 1155

Rt 2005 s. 268 (Pan Fish)

Rt 2010 s. 1345

Nordiske domme i sjøfartsanliggender

ND 1921 s. 577 Ivar Aasen

ND 1983.309 NV Arica

ND 1991.204 Hardhaus

Upubliserte dommer

Upublisert norsk voldgiftsdom av 27. Juni 2014. Voldgiftsdommer Professor em. Hans Jacob Bull, leder.

Juridisk litteratur

Brækhus, Sjur. *Voldgiftspraksis som rettskilde*. I: Den urett som ikke rammer deg selv. Festskrift til Anders Bratholm. Red. Einar Høgetveit. Oslo, 1990. s. 447-462. (Sisert fra Lovdata)

Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull. *Sjørett*. 7. Utgave. Oslo, 2010

Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull og Lasse Brautaset. *Scandinavian maritime law*. 3rd ed. Oslo, 2011.

Fredly, Heidi. *Befrakterforårsaket off-hire-begivenhet*. MarLus nr. 425. Oslo, 2013

Haaskjold, Erlend. *Kontraktsforpliktelser*. 2. Utgave. Oslo, 2013

Hagstrøm, Viggo. *Obligasjonsrett*. 2. Utgave. Oslo, 2011

Michelet, Hans Petter. *Håndbok i tidsbefraktning*. Oslo, 1997

Sandvik, Tore. *Entreprenørrisikoen*. Oslo, 1966

Solheim, Henning. *Off hire etter sjøloven ved konkurrerende hindringer*. MarLus nr. 431, Oslo, 2014.

Soyer, Baris og Andrew Tettenborn. *Offshore Contracts and Liability*. Oxon, 2014-11-20

Woxholth, Geir. *Avtalerett*. 8. Utgave. Oslo, 2012

Kontrakter

BIMCO, BALTIME 1939,

https://www.bimco.org/~media/Chartering/Document_Samples/Time_Charter_Parties/Sample_Copy_BALTIME1939Revised2001.ashx

BIMCO, SUPPLYTIME 2005,

https://www.bimco.org/~media/Chartering/Document_Samples/Time_Charter_Parties/Sample_copy_SUPPLYTIME_2005_09_01_13.ashx

BIMCO, WINDTIME,

https://www.bimco.org/~media/Chartering/Document_Samples/Time_Charter_Parties/Sample_copy_WINDTIME.ashx

BIMCO, [Explanatory notes to WINDTIME](#)

BIMCO, Explanatory notes for SUPPLYTIME 2005.