

UiO : **Det juridiske fakultet**

Bortfrakters risiko i «Petrotime»

En fremstilling av risikofordelingen i Petrobras sitt tidscerteparti for supplyfartøy.

Kandidatnummer: 681

Leveringsfrist: 25.04.15

Antall ord: 17410



Innholdsfortegnelse

1 INNLEDNING.....	1
1.1 Presentasjon av emnet.....	1
1.2 Den videre fremstilling.....	2
2 BAKGRUNN FOR OPPGAVEN	3
2.1 Innledning.....	3
2.2 Tidsbefraktning og offshore-certepartier.....	3
2.3 Brasil og det brasilianske rettssystemet.....	4
2.3.1 Innledning.....	4
2.3.2 Lovgivningen.....	4
2.3.3 Rettspraksis.....	5
2.3.4 Juridisk teori.....	5
2.3.5 Regulering av tidsbefraktning.....	6
2.3.6 Kontraktstolkning.....	6
2.4 Kort om SUPPLYTIME 2005.....	7
2.5 Kort om PETROTIME.....	7
3 SUSPENSJON AV HYRE «OFF-HIRE».....	8
3.1 Innledning.....	8
3.2 Off-hire i Norge.....	9
3.3 Off-hire i Brasil.....	11
3.4 Off-hire i SUPPLYTIME.....	14
3.5 Off-hire i PETROTIME.....	15
3.6 Særegenhetene ved Off-hire reguleringen i PETROMTIME.....	19
4 KONTRAKTBESTEMTE BØTER.....	21
4.1 Innledning.....	21
4.2 Reguleringen av bøter i det brasilianske systemet.....	21
4.2.1 Innledning.....	21
4.2.2 Mora- og kompensasjonsbøter.....	22
4.2.3 Lovbestemmelsene.....	24
4.2.4 Konklusjoner.....	29
4.3 Bøter i Petrotime.....	29
4.3.1 Innledning.....	29
4.3.2 Generelt om morabøtene.....	29
4.3.3 Mediehåndteringsbøter.....	31

4.3.4 Misligholdsbøter.....	33
4.4 Forholdet mellom kontraktsbestemte bøter og annen erstatning eller kompensasjon.	37
5 KONKLUSJONER OG AVSLUTTENDE KOMMENTARER.....	38
6 KILDELISTE.....	40

1 Innledning

1.1 Presentasjon av emnet

Det er idag betydelige norske økonomiske interesser tilstede i Brasil. I utgangen av 2013 passerte beløpet for norske private investeringer i Brasil 20 milliarder dollar. Utover dette har Norge, gjennom statens pensjonsfond utland, investert i overkant av 10 milliarder dollar. Landene har vært handelspartnere i over 170 år og med tanke på eksport av norske tjenester er Brasil det tredje største markedet i verden. Omlag 75 prosent av all norsk investering de siste fem årene er gjort den brasilianske olje- og gassnæringen.¹ Statoil har aldri før investert så mye utenlands som i Brasil, samtidig som norske skipseiere er sterkt representert. Dette gjelder både frakt av varer og tjenester og i offshore-næringen. En fjerdedel av offshore-fartøyene som i 2011 opererte i brasilianske farvann hadde norske eiere.²

En av hovedårsakene bak tilførselen av denne nye kapitalen er oppdagelsen av *Pre-salt områdene*. Utvinningen av disse forekomstene er teknisk vanskelig og meget kostbar da oljereservene ligger omlag 6000 under store lag av vann, fjell og salt. I 2014 representerte imidlertid olje fra Pre-salt områdene bortimot 20 prosent av det statlige oljeselskapet *Petróleo Brasileiro SA* (heretter Petrobras) sin totale utvinning. Iløpet av 2018 forventer selskapet å øke dette til overkant av 50 prosent.³ En følge av dette er at behovet for hjelpefartøy som bistår de forskjellige operasjonene på brasiliansk sokkel øker. På Libra-feltet alene forventes det et behov for 60-90 skip i de kommende årene, og Innovasjon Norge regner med at disse feltene vil sikre minst tyve år med ordre på nybygging og leie av offshore-fartøy.⁴

Kontrakter for nyttiggjøring av slike fartøy kjennetegnes av høy risiko og muligheter for betydelig gevinst for begge parter. Avtalene inngås mellom en operatør (gjerne et oljeselskap) og et rederi (eller andre som disponerer over et egnet fartøy). Aktørene opererer ofte andre steder enn i hjemlandet, hvilket i utgangspunktet kan by på komplisert og tidkrevende utferdigelse, såvel som gjennomføring, av kontraktsforholdet. Standardiserte formularer forenkler dette og bruken av disse er derfor utbredt. Ofte er de utarbeidet av rederiorganisasjoner eller oljeselskapene selv. En følge av dette er at de førstnevnte gjerne er «redervennelige». Her plasseres en større andel av ansvaret i kontrakten hos den parten som skal benytte seg av skipet. Der et oljeselskap har sin egen kontrakt vil denne flytte ansvaret tilsvarende over på båteier.⁵ Felles for anvendelsen av disse kontraktene er at partene som regel har god kjennskap til nettopp

¹ Artikkel fra NBCC, NorwegianBrazilian Chamber of Commerce.

² Informasjon fra Regjeringens Brasil-strategi 2011.

³ Informasjon fra Petrobras.

⁴ Se generelt om norske interesser i Brasil i Regjeringens Brasil-strategi.

⁵ Gade 1979 s. 14 flg.

denne fordelingen, i tillegg til kunnskap om de rettsreglene som fungerer som bakteppe for kontraktsforholdet.

Avtaleforhold om nyttiggjøring av skip på *brasiliansk sokkel* kommer her i en særstilling. Her brukes nesten utelukkende egne kontraktsformularer, som i varierende grad skiller seg fra de vante standardkontraktene. Dette kommer av at parten som leier skip, i det store flertallet av disse tilfellene, er Petrobras. Selskapet har egne tidsbestemte kontrakter spesielt utferdiget for leie av offshore-fartøy, og disse favoriserer i stor grad denne avtaleparten. Videre har det brasilianske rettsystemet noen særegenheter som kan føre til andre løsninger enn det en ellers er vant med. Skipene som benyttes i dette segmentet leies ut for betydelige summer, og uenigheter eller tvister som følge av kontrakten kan derfor lett få store økonomiske konsekvenser. I disse avtaleforholdene blir det derfor viktig å få kjennskap til standardkontraktene som brukes, og ikke minst systemet som regulerer de. Slik kunnskap er en nødvendighet dersom en part skal ha mulighet til å forutberegne sin økonomiske stilling i en slik kontrakt.

På bakgrunn av dette har denne oppgaven har som målsetning å påpeke og analysere noen særegne og avgjørende reguleringer i en standardisert tidsbestemt kontrakt for nyttiggjøring av skip i Petrobras sine offshore-operasjoner. Et helt avgjørende forhold i denne sammenhengen er *risikofordelingen* som følger av kontrakten. Denne utformes gjennom klausulene som, i større eller mindre grad, plasserer ansvaret for økonomiske konsekvenser som måtte oppstå som en følge av kontraktsutviklingen. I denne oppgaven vil særlig *vederlags-* og *oppfyllelsesrisikoen* bli vurdert.⁶⁷ Disse er knyttet til reguleringen rundt tap av hyre (vederlagsrisikoen) og bruk av kontraktsbestemte bøter, som en form for erstatning (oppfyllelsesrisikoen). De økonomiske konsekvensene av disse klausulene kan bli omfattende og skal vise seg å kunne være helt avgjørende for utfallet av slike kontrakter.

1.2 Den videre fremstilling.

For å oppnå målsetningen over på en hensiktsmessig måte vil oppgaven først ta for seg en generell del om relevante temaer med tanke på problemstillingen. Her vil blant annet temaer som tidsbestemt leie av skip og det brasilianske rettssystemet bli gjennomgått. Den neste delen av oppgaven vil ta for seg noen av klausulene som regulerer off-hire og kontraktsbestemte bøter i kontraktsformularet *PETROBRAS CONTRATO DE AFRETAMENTO* (heretter

⁶ Å plassere vederlagsrisikoen handler her om hvem av partene som må bære det vederlagsmessige tapet, der bortfrakterens oppfyllelse av en forpliktelse ikke skjer i henhold til kontrakt. For bortfrakter blir dette et spørsmål om hva som må presteres for å ha rett til betaling, samt hvilke forhold som eventuelt stenger for denne retten. Se bla. Hagstrøm 2003 s. 40 og Selvig 1993 s. 583-585.

⁷ Å plassere oppfyllelsesrisikoen handler her om hvem av partene som må bære det økonomiske tapet, der bortfrakterens oppfyllelse ikke skjer som avtalt. For bortfrakter blir det her spørsmål om hans forpliktelse til å oppfylle vedblir å bestå eller om forpliktelsen faller bort der dette er byrdefullt eller umulig. Om forpliktelsen består blir spørsmålet om dette er i form av naturaloppfyllelse eller erstatning. Se Hagstrøm 2003 s. 40.

PETROTIME).⁸ I den siste delen av oppgaven vil det gis noen avsluttende konklusjoner og vurderinger med tanke på problemstillingen som helhet.

PETROTIME finnes i to eksemplarer, en originalversjon utarbeidet på portugisisk og en uoffisiell engelsk versjon. Parter som slutter skip på denne kontrakten forholder seg ofte til den siste. Oppgaven vil på bakgrunn av dette ta utgangspunkt i den engelske versjonen og peke på eventuelle ulikheter og problemer som kan oppstå som følge av kontrakten brukes på forskjellige språk. Oppgaven vil også vise til eventuelle oversettelser som behøver nærmere omtale. Der det blir hensiktsmessig vil oppgaven vise til forskjeller og likheter fra BIMCO SUPPLYTIME 2005, en lignende standardkontrakt som ofte anvendes ved leie av offshore-fartøy andre steder i verden.

2 Bakgrunn for oppgaven

2.1 Innledning

I denne delen vil temaene som danner oppgavens bakteppe bli belyst. Ved å først gi en fremstilling av tidsbefraktning, det brasilianske rettssystemet, og de aktuelle kontraktene, vil det senere bli mulig å analysere risikofordelingen i Petrobras-kontrakten, samt peke på forskjeller og særegenheter i forhold til norsk lovregulering.

2.2 Tidsbefraktning og offshore-certepartier⁹

Tidsbefraktning kan defineres som leie av et fullt utstyrt skip, med mannskap, fra eier til en annen part i et visst tidsrom. Kontrakten som benyttes ved slike avtaler kalles et *tidscerteparti*. I motsetning til et reisecerteparti, hvor en part kun leier plass ombord, overlates i disse avtaleforholdene hele den kommersielle driften av skipet til denne parten. Videre kalles gjerne avtaler, der skipet skal utføre supply-oppdrag offshore, for *offshore-certepartier*.¹⁰ Partene i en slik avtale kalles bortfrakter (den som eier eller disponerer over skipet) og befrakter (den som leier skipet). Offshore-certepartier er i stor grad internasjonale og kontraktsparter, skip og arbeidsområde er ofte underlagt forskjellig jurisdiksjon. Kontraktsrettslige prinsipper og ansvarsregulering kan variere fra land til land, hvilket kan ha betydning for resultatet av en gitt situasjon under en slik kontrakt.

I en avtale om tidsbefraktning flyttes deler av risikoen det innebærer å eie et skip over på befrakteren. Dersom befrakter under certepartiperioden ikke finner arbeid for skipet, må hyre

⁸ Direkte oversatt blir dette «Petrobras kontrakt for befraktning».

⁹ Generelt om dette se Michelet 1997 s. 1 flg.

¹⁰ Generelt om slike certepartier i Gade 1979

allikevel betales, noe bortfrakter i utgangspunktet måtte dekket ved et reisecepart. Befrak- ter skal også bære en rekke av de utgifter som er forbundet med den daglige driften av et skip, blant annet bunkers og utgifter forbundet med havneopphold. Reguleringen av disse certe- partiene inneholder ofte mange likheter, uavhengig av hvilket land sitt system en forholder seg til. Dette kommer av sjøfartens internasjonale preg, hvor landene blir nødt til å operere med noen lunde like regler for å ikke bli utelatt fra det gode selskap. Den brasilianske reguleringen er i utgangspunktet intet unntak til dette, men enkelte særegenheter er å finne. Utover dette kan det brasilianske rettsystemet som helhet i enkelte tilfeller påvirke regulerin- gen av certepartiene på en måte som er noe annerledes enn ellers i bransjen.

2.3 Brasil og det brasilianske rettssystemet

2.3.1 Innledning

Brasil er idag det femte største landet i verden, både i folketall og areal. Siden årtusenskiftet har landet hatt en kraftig økonomisk vekst og er nå verdens sjette største økonomi. Gjennom den føderale Grunnloven av 1988 er Brasil organisert som en føderal republikk, bestående av stater og kommuner.¹¹ Rettsystemet bygger på den sivilrettslige tradisjon, og har sin opp- rinnelse hovedsaklig i det portugisiske og det franske rettsystemet. Som en følge av dette pre- ges retten av et meget omfattende lovverk. Lovverket tar i utgangspunktet sikte på å regulere ethvert faktisk tilfelle som kan avgjøres i domstolene, såvel som prosedyren. Den juridiske metoden, i motsetning til det en er vant med fra den skandinaviske rettstradisjonen, dreier seg om å stadfeste faktum for så å anvende den eller de relevante lovbestemmelsene på dette. Utgangspunktet for de rettslige problemstillingene blir derfor nesten utelukkende lovteksten. Til forskjell fra nordisk rettstradisjon forholder en seg her i utgangspunktet utelukkende til denne og juridisk teori. I enkelte tilfeller kan imidlertid andre juridiske kilder være med på å avgjøre et bestemt spørsmål.

2.3.2 Lovgivningen

Lovgivningen foregår i utgangspunktet på tre nivåer; føderalt, statlig og kommunalt. Både stat og kommune har lovfestet kompetanse til å gi sin vedta sin egen konstitusjon og egne lover, men disse kan ikke stride med noe som følger av den føderale Grunnloven(Grl).¹² Dette kom- mer av at Grunnloven er den høyeste rettskilden i det brasilianske systemet. Under denne føl- ger såkalte tilleggslover, som har til hensikt og utfylle og supplere grunnlovens bestemmelser. Alle tilfeller som ikke omhandler konstitusjonelle spørsmål reguleres av ordinære lover. I til- legg til dette kommer «medidas provisórias», dekreter gitt av presidenten. Denne kompetan-

¹¹ 27 stater, hvorav én er en føderal stat, *Brasilia*, og ca. 5500 kommuner.

¹² Grunnloven 1988 art. 25 og art. 29.

sen følger av Grl art. 62 og gir presidenten lovgivende makt, idet slike dekreter umiddelbart får samme virkning som en ordinær lov. Siden grunnloven kom i 1988 har bruken av disse dekretene vært utstrakt og de utgjør en stor del av den brasilianske lovreguleringen.¹³ Ved tolkning av loven skal ordlyden følges strengt da alle rettslige spørsmål, som et utgangspunkt, skal være lovregulert.

2.3.3 Rettspraksis

Rettspraksis har ikke den samme betydningen som man er vant med fra nordisk rett. I utgangspunktet skaper ikke rettsavgjørelser presedens for senere saker. Avgjørelser truffet av landets høyeste rettsinstans, *Supremo Tribunal Federal*, fikk imidlertid i 2004, gjennom tilleggslov 45, bindende kraft, men da kun i visse tilfeller.¹⁴ Slike bindende rettssetninger er en tolkning av en bestemt lovtekst og kalles *Súmulas vinculantes*. Det er kun der 2/3 av rettens sammensetning stemmer for slik avgjørelse disse oppstår. Per idag finnes det rundt 700 slike bindende rettssetninger.¹⁵ Utover disse må ikke domstolenes avgjørelser følges i senere saker og ofte vil statlige eller kommunale forhold være med å bestemme hvilken tolkning som legges til grunn. En konsekvens av dette er at rettsavgjørelser om identiske spørsmål i utgangspunktet kan få meget ulike utfall, hvilket i utgangspunktet gjør det vanskelig å stake ut en kurs med tanke på like rettsspørsmål. Samlet fører det ovennevnte til at rettspraksis ikke spiller den samme rollen som en er vant med i Norge, og denne kilden blir derfor heller ikke vektlagt på samme måte i denne oppgaven.

2.3.4 Juridisk teori

Både lærebøker, artikler og annen teori, samt rettsavgjørelser, konkluderer i all hovedsak med utgangspunkt i lovtekst (eller kontrakt) og på bakgrunn av henvisninger til juridisk teori. En grunn til dette er nok en kombinasjon av det omfattende lovverket og det faktum at rettsavgjørelser ikke skaper presedens. I forhold til forskjellige rettsspørsmål utvikler teoretikerne «hypoteser» om hva løsningen er og hvordan en skal komme frem til den. Ofte er disse hypotesene forenlige, men i enkelte tilfeller kan disse også være direkte motstridende.¹⁶ Dette fører til at én løsning ikke alltid kan konstateres. Den juridiske teorien som benyttes i denne oppgaven er den som fremstår som mest anvendt i lærebøker, rettsavgjørelser og lignende. Der det er nødvendig vil eventuelle usikkerheter ved disse påpekes.

¹³ Denffenti & Barral 2011 s.21

¹⁴ A Emenda Constitucional 45

¹⁵ Informasjon fra STF.

¹⁶ En slik motsetning er hypotesene om årsakssammenheng ved erstatning. En forståelse er her at alle forhold som var med på å forårsake skade skal være med i vurderingen. Den andre hypotesen er at det kun skal vurderes hva som er påregnelig i den konkrete situasjonen, nokså likt det norske systemet. Se Nery Junior 2011 s. 390 flg.

Den brasilianske metoden, som i andre sivilrettslige systemer, forholder seg til lovverket. Utover dette legges det vekt på juridisk teori, både den fra organene som utarbeider lover og andre rettsanvendere. I enkelte tilfeller har man sett at rettsavgjørelser også kan være en høyst relevant rettskilde, men dette er begrenset. I det hele er det brasilianske rettsystemet noe mindre systematisk enn hva en ellers er vant med. Strukturen i landet, med lovgivningsmakt i alle tre instanser, i tillegg til det nevnt over om rettsavgjørelser, gjør veien for å svar på rettslige spørsmål lang og ofte uforutsigbar. Dette gjør også den generelle behandlingen av rettsspørsmål annerledes enn det en er vant med fra Norge, noe som også vil prege analysen av de forskjellige klausulene under. Her legges det i utgangspunktet vekt på relevant lovtekst og teori rundt disse. I lys av dette blir det hensiktsmessig med en kort gjennomgang av enkelte spesielle deler av den brasilianske retten.

2.3.5 Regulering av tidsbefraktning.¹⁷

I Brasil finnes det ikke egne lovregler for tidsbefraktning. En definisjon av slike avtaler følger av lov 9432/97 om transport til sjøs, men utover dette regulerer loven ikke disse. *Código Brasileiro de Aeronáutica*(Cba), om befraktning av fly, brukes her ofte analogisk, da det ikke finnes andre lovfestede regler. For det tilfellet en løsning ikke heller kan finnes i denne loven, er rettsspørsmål rundt slike avtaleforhold overlatt til sedvaner og standarder i lignende forhold. Til sist, der ikke dette heller bidrar til noen løsning, må svaret begrunnes i kontraktsrettslige, erstatningsrettslige og generelle juridiske prinsipper.

2.3.6 Kontraktstolkning¹⁸

Tolkningen av kontrakter etter brasiliansk rett følger i utgangspunktet av tre artikler i *Código Civil Brasileiro* av 2003 (Cc). Utgangspunktet for en enhver tolkningsøvelse er videre å finne frem til partenes intensjon med kontraktteksten. Dette følger av art. 112, som er hovedregelen for kontraktstolkning. Med denne regelen konstateres det subjektive tolkningsprinsippet. Her leter en etter partenes mening med formuleringen i kontrakten, ikke hva som objektivt fremstår som den naturlige forståelsen av ordene. Dette blir imidlertid begrenset gjennom kravet til *god tro*(*bóá fé*) og *kontraktens sosiale funksjon*, i henholdsvis Cc art. 113 og 114. Her gis domstolene kompetanse til å la ordenes objektive mening også få betydning. Utover dette har hensynet til *kontaktens balanse* og prinsippet om *uberettiget berikelse* betydning der kontraktsbestemmelser tolkes etter brasilianske rett.

¹⁷ Generelt om dette se Martins 2008 s. 193-195

¹⁸ Generel om dette se Fiorgioni.

2.4 Kort om SUPPLYTIME 2005

SUPPLYTIME 2005 er et standardisert tidscerteparti, som tar sikte på å regulere de spesielle forhold som kan oppstå der skip skal utføre supportoppdrag offshore. Kontrakten er utarbeidet av BIMCO¹⁹ og faller inn under kategorien *offshorecerteparti*. Den bygger hovedsaklig på vilkårene i flere av europeiske rederier sine egne standardcertepartier fra rundt 1970²⁰, og ble for første gang utgitt av i 1974. Den er siden revidert 1989 og i 2005. Certepartiet er tredelt; del én består av «bokser» der partenes og skipets navn, leveringstid og sted, bunkers, certepartiets periode, med mer, fylles inn. Del to inneholder de standardiserte kontraktsvilkårene og i del tre; enn detaljert oversikt over skipets egenskaper og utstyr.

SUPPLYTIME er atskillig brukt der skip bortleies for nyttiggjøring offshore, og godt kjent blant en stor del aktørene i bransjen. Denne kontrakten er derfor godt egnet til å belyse særegenhetene ved risikofordelingen i PETROTIME, og vil nevnes der dette er hensiktsmessig.

2.5 Kort om PETROTIME

PETROTIME er et standardisert tidscerteparti for skip som skal benyttes til supportoppdrag for Petrobras. Det er selskapet selv som har utferdiget kontrakten, som består av et hoveddokument og åtte utfyllende anneks. Hoveddokumentet inneholder partenes navn, skipes klasse og kjennetegn, i tillegg til tre- og tre-dve klausuler som regulerer kontraktsforholdet. I tilfeller der hoveddokumentet og anneksene ikke er forenlige skal hoveddokumentet gå foran, jf. kl. 31.2.

Kontrakten er utgitt både på portugisisk og engelsk og det forekommer en del språklige forskjeller. Både valg av forum og jurisdiksjon er i dette certepartiet forhåndsbestemt, i motsetning til det store flertallet av kontrakter som benyttes internasjonalt. I PETROTIME skal eventuelle tvister løses for domstolen i Rio De Janeiro og brasiliansk lov skal regulere disse. Dette følger av kl. 32 og 33. Som en følge av dette blir det derfor avgjørende for parter, som slutter skip på denne kontrakten, å ha kunnskap om det brasilianske rettssystemet og lovgivningen.

¹⁹ Rederorganisasjonen The Baltic International Maritime Conference.

²⁰ Gade 1979 s. 15

3 Suspensjon av hyre «Off-hire»

3.1 Innledning

Reguleringen av off-hire er en helt avgjørende for risikofordelingen mellom partene i ethvert tidscerteparti. I slike avtaleforhold er det her *vederlagsrisikoen* blir fordelt, da det er off-hire klausulene som avgjør i hvilke tilfeller hyre skal, eller ikke skal, betales. Oppgaven vil i denne delen gjøre rede for på hvilken måte og i hvor stor grad denne risikoen blir lagt hos bortfrakter i certepartiet PETROTIME.

Off-hire kan defineres som de tilfellene der bortfrakter av ulike forhold er forhindret i å oppfylle sin hovedforpliktelse, og derfor ikke har krav på hyre. Bortfrakterens hovedforpliktelse er å stille tilgjengelig for befrakter et bemannet skip i en slik stand at det kan nyttiggjøres som avtalt. Hovedforpliktelsen for bortfrakter er gjerne sagt å være betalingen av tidsfrakt, eller hyre. I de tilfeller eller perioder der et fartøy av forskjellige grunner ikke kan benyttes som avtalt, vil det som regel ikke lenger være plikt til å betale hyre. Hvilke forhold som kan gi grunnlag for plikten opphører vil variere alt ettersom hvilken kontrakt eller lov som regulerer det konkrete certepartiet.²¹ I utgangspunktet vil ikke betaling kunne kreves så lenge fartøyet forblir off-hire. Klausulene som regulerer når dette er tilfelle, såvel som de relevante lovbestemmelsene, både i det brasilianske og det norske rettssystemet, inneholder dermed en fordeling av vederlagsrisikoen mellom partene.

For bortfrakter innebærer tap av hyre store kostnader i form av lønnsutgifter til mannskap, lån mv. For befrakter betyr slike situasjoner at han ikke får benyttet seg av skipet, hvilket blant annet kan føre til at det planlagte arbeidet blir forsinket.

I certepartiforhold kan kostnadene i de ovennevnte tilfellene fort bli betydelige. Som følge av dette blir det meget viktig å kunne avgjøre i hvilke andre tilfeller enn ved normal kontraktsutvikling, samt i hvor stor grad, PETROTIME velter risikoen for vederlaget over på bortfrakter. For å kunne svare på dette spørsmålet vil oppgaven først gjennomgå den norske lovreguleringen av off-hire. Deretter gis det en fremstilling av den brasilianske lovreguleringen, da denne danner bakteppe for det aktuelle certepartiet. En slik gjennomgang vil gi et grunnlag for å påpeke eventuelle særegenheter ved PETROTIME sin regulering, samt se på forskjellene fra nordisk rett. Det vil også gis en kort oversikt over off-hire regulering i SUPPLYTIME og det vil vises til denne der dette bidrar til å belyse særegenhetene i Petrobras sitt certeparti.

²¹ En følge av dette er at ikke alle forhold som fører til off-hire også fører med seg rett til misligholdsbeføyelser etter andre reguleringer, enten i kontrakt eller lov, og omvendt. Dette blir aktuelt under hvor begrensninger i bortfrakterens ansvar i forhold til tap av hyre skal diskuteres nedenunder.

3.2 Off-hire i Norge

Den norske lovgivningen om off-hire er deklarasjonsmessig som følge av lov av 24 juni 1994 nr. 39 om Sjøfarten (heretter sjøl.) kap 14. Denne lar partene til en befrakningsavtale selv bestemme rammene for deres rettsforhold gjennom avtale, praksis eller annen bruk og sedvane. Etter § 322 skal loven som utgangspunkt stå tilbake for det ovennevnte. Som regel vil certepartier inneholde nokså detaljerte off-hire klausuler og de viktigste spørsmålene vil ofte kunne løses gjennom kontrakten.²² Det kan imidlertid oppstå tilfeller som ikke er omfattet eller som ikke er tydelig nok regulert gjennom kontrakten. Etter norsk rett vil en her kunne utfylle klausulene på bakgrunn av reglene i sjøloven. Dette følger av blant annet ND 1915.168 *Wedel Jarlsberg*, hvor Høyesterett fant at man kunne supplere off-hire-klausuler med norsk bakgrunnsrett og la dette til grunn for resultatet.

Der norsk lovgivning regulerer off-hire bestemmer sjøl. § 392 at:

«Tidsfrakt betales ikke for den tid som går tapt for tidsbefrakteren ved berging, vedlikehold av skipet eller utbedring av skade som tidsbefrakteren er uten ansvar for, eller for øvrig på grunn av tidsbortfrakterens forhold.»

Den norske loven legger opp til et risikofordelingssystem som skal anvendes i de tilfellene der noe annet ikke kan sies å følge av avtaleforholdet mellom partene. Hyren skal betales fra det tidspunkt der fartøyet leveres til befrakter og for hele certepartiets lengde, med unntak for tapt tid som følger av «tidsbortfrakterens forhold». Enkelte slike tilfeller er nevnt i lovteksten. Der som skipet er med i en bergingsaksjon eller må vedlikeholdes kan det bli off-hire. Det er ikke noe krav om skyld i dette fordelingsystemet.²³ Det avgjørende må bli om tiden er «tapt» og om den tapte tiden skyldes «tidsbortfrakterens forhold». I følge forarbeidene skal regelen utvikles gjennom praksis.²⁴ I voldgiftsavgjørelsen ND 1950.398 Karmøy kom flertallet til at:

«Tidstap p.g.a bortfrakterens forhold må normalt sies å foreligge hvor det er inntrådt omstendigheter som hindrer bortfrakteren fra å oppfylle sin del av kontrakten, nemlig å stille og holde et kontraktsmessig skip til befrakterens disposisjon.»

Saken gjaldt forståelsen av den tidligere sjølovens § 144, 2. ledd, som ble videreført i § 392. Retten kom her til at risikoen for en begivenhet, som her var et tysk påbud om innredning av oppholdsrom for tysk mannskap, lå hos rederen. Dette var fordi slik innredning var nødvendig for at skipet kunne stilles til befrakterens disposisjon. Retten mente at slikt ansvar lå hos bort-

²² Falkanger 2010 s. 410

²³ Med unntak for befrakters uaktsomhet. Etter § 392 opphører ikke plikten til å betale hyre dersom tidstapet skyldes skade på skipet som tidsbefrakter, etter § 385, er ansvarlig for.

²⁴ NOU 1993. 36 kapittel 4.

frakter, som eier av skipet.²⁵ Det faller seg naturlig at risikoen for slike omstendigheter, som går direkte på skipet og dets funksjon, i utgangspunktet skal tilfalle bortfrakter. Men også for omstendigheter som ikke knytter seg til ansvaret for skipet og dets stand, har risikoen blitt plassert hos bortfrakter. I den tidligere avsagte dommen ND 1944.52 ble et skip ansett for å være off-hire så lenge det stod på grunn. Skipet led ikke her av noen skade eller feil, men var ute av stand til å oppfylle de forpliktelsene bortfrakter hadde ovenfor befrakter. Her plasseres risikoen hos bortfrakter for omstendigheter som ikke kan direkte knyttes til eierskapet i skipet, slik som i «Karmøy». Skipet i seg selv var ikke skadet og kunne isolert utføre sine forpliktelser ovenfor befrakter. Her var det grunnen skipet stod på som hindret slik utførelse, altså ikke en egenskap eller manglende egenskap ved skipet selv. Det avgjørende var også her at skipet var forhindret fra å oppfylle sine forpliktelser ovenfor befrakter. I ND 1993.105 ble et fartøy ikke ansett for å være off-hire selv om lastehavnen krevde rengjøring av tankene ved ankomst. Befrakter hadde tidligere i reisen beordret tankrengjøring og da bortfrakter hadde gjort det arbeid befrakter forlangte var det ikke grunnlag for off-hire. Etter dette ser det avgjørende ut til å være om bortfrakterens forpliktelser *kan* oppfylles eller ikke, og at bortfrakter har risikoen for forhold som forhindrer dette.

Dersom det blir klart hvor risikoen for en bestemt omstendighet ligger, blir det avgjørende om denne har ført til «tapt tid» for befrakter. Det er klart at det foreligger et tidstap der skipet får motorhavari og må taues til planlagt destinasjon. Annerledes stiller det seg imidlertid dersom dette motorhavariet skjer mens båten ligger i havn for lossing. Blir derimot motoren ikke utbedret før lossing er fullført, vil det fort kunne tenkes tap av tid for befrakter. Etter den norske regelen vil det også kunne bli aktuelt med off-hire på grunn av delvis tapt tid. Det kan oppstå omstendigheter som gjør at skipet kan utføre sine forpliktelser, men at dette skjer senere enn avtalt. For eksempel dersom én av flere kraner ikke fungerer ved lossing vil skipet fortsatt utføre forpliktelsene som avtalt, men dette vil ta noe lengre tid enn dersom skipet hadde vært i avtalt stand. I slike tilfeller vil det bli off-hire for den perioden som tilsvarer forholdet mellom faktisk og avtalt utførelse.²⁶

Sjøl § 392 gir videre uttrykk for en nettoberregning av tidstapet, hvor befrakter kun betaler hyre for den tid han «får brukt», det vil si at hyre betales så lenge skipet oppfylle sine forpliktelser. Dersom skipet f.eks må taues, men taues til samme havn som planlagt, vil hyre fortsatt betales, men bare for den tid skipet normalt ville brukt på reisen.²⁷

²⁵ Michelet 1997 s. 343

²⁶ Falkanger 2010 s. 411.

²⁷ Falkanger 2010 s. 413.

3.3 Off-hire i Brasil

Off-hire i Brasil er i første omgang regulert gjennom kontrakter og de spesifikke klausulene som tar for seg slike tilfeller. Det er også her kun i de tilfellene der det oppstår uenighet mellom kontraktspartene, der en klausul krever presisering eller et tilfelle ikke er omfattet, at spørsmål om off-hire situasjoner reguleres av andre rettskilder. Da det i Brasil ikke er utviklet egne lovregler for tidscertepartier, finnes det heller ikke regler spesielt utviklet for off-hire tilfellene. Som en følge av dette må slike spørsmål som et utgangspunkt avgjøres på bakgrunn av alminnelige regler om suspensjon og kontraktsrettslige prinsipper.²⁸

I Brasil bygger reguleringen av off-hire i befrakningsavtaler i første omgang på prinsippet om «*exceptio non adimpleti contractus*» fra romerretten.²⁹ Prinsippet er i sivilrettstradisjonen det en etter norsk rett kjenner som misligholdsbeføyelsen detensjonsrett. I Brasil er dette prinsippet også nedfelt i Cc art. 427, hvor det heter at:

*«I bilaterale kontrakter kan ingen av partene, før de har oppfylt sin plikt, kreve oppfyllelse fra den andre».*³⁰

En bilateral kontrakt er i brasiliansk rett en kontrakt der begge parter har plikter og rettigheter, altså en gjensidig bebyrdende kontrakt. I PETROTIME er dette tilfellet. Etter prinsippet er derfor utgangspunktet at hyre ikke kreves så lenge bortfrakter ikke kan oppfylle sin forpliktelse. Hovedforpliktelsen i ethvert tidscerteparti er, som nevnt tidligere, for bortfrakter å stille et disponibelt skip. I brasiliansk rett anses denne for å være en resultatforpliktelse.³¹ Dette betyr at dersom bortfrakter skal ha krav på hyre må skipet, til enhver tid, i utgangspunktet holdes sjødyktig og disponibelt for befrakter. Et spørsmål her er hva som anses som «disponibelt». Som nevnt over i avsnitt 2.3.5 kan en, i mangel av andre kilder, trekke slutninger fra Cba. Av denne følger det i artikkel 135 (1) at:

«Bortfrakteren skal gjøre tilgjengelig for befrakter, utstyrt og bemannet fly med de nødvendige dokumenter, i en tilstand av luftdyktighet»

Bestemmelsen får analogisk anvendelse for tidsbefraktning av skip og ordlyden skal forstås strengt, slik at bortfrakter, gjennom hele certepartiets varighet skal stille skipet sjødyktig i «vid forstand».³² (Sjødyktighet i «vid forstand» blir diskutert nærmere under). Som et

²⁸ Martins 2008 s. 187

²⁹ Martins 2008 s. 187

³⁰ Originaltekst: «Nos contratos bilaterais, nenhum dos contratantes, antes de cumprida a sua obrigação, pode exigir o implemento da do outro»

³¹ Carbone & Galante 1996 s. 96

³² Martins 2008 s. 198

utgangspunkt betyr dette at i de tilfellene der bortfrakter ikke leverer, eller holder, skipet i slik stand, vil befrakteren kunne anse fartøyet off hire. I slike tilfeller blir det videre et spørsmål om fartøyet er helt eller delvis «utilgjengelig». Den første fører til at forpliktelsen til å betale hyre bortfaller i sin helhet, mens det i den siste skal betales hyre *pro rata*.³³ Likt som etter de norske reglene kan det altså her også bli aktuelt med delvis off-hire. Hvorvidt fartøyet er helt eller delvis utilgjengelig avgjøres av om det i det konkrete tilfellet helt eller delvis oppfyller kravene i det brasilianske sjødyktighetsbegrepet «*navegabilidade*».³⁴

Utrykket «*navegabilidade*» omfatter i vid forstand *teknisk*, *operasjonell* og *funksjonell* sjødyktighet.³⁵ Den første sikter til fartøyets tekniske egenskaper som skip, det vil si iboende egenskaper som er nødvendige for at fartøyet i utgangspunktet skal kunne fungere som skip. Dette kalles også den *absolutte sjødyktighet*. Her stilles det krav til skrog, fremdrift, navigasjonsutstyr, flyteevne mv. I norsk rett er dette blitt kalt den *nautiske sjødyktigheten*.³⁶ En forskjell fra dette begrepet er imidlertid at krav til kaptein og mannskaps kompetanse, arbeidsutførelse mv, ikke inngår i det brasilianske begrepet. De ovennevnte tekniske egenskapene skal være på en slik måte at fartøyet er skikket til å beherske sjøens alminnelige farer. Dette vil, i utgangspunktet, bety alle farer som kan oppstå under en reise, med unntak for de forårsaket av force majeure eller av befrakter, jf Cc art. 393. Å gjøre rede for disse tilfellene blir for vidt for denne oppgaven og vil ikke bli behandlet nærmere.

Den *operasjonelle* delen av begrepet sikter til det som tradisjonelt sett er kalt *cargoworthiness* eller *lastedyktighet*.³⁷ Der dette ikke er oppfylt omfatter de tilfeller der fartøyet oppfyller de krav som følger av den *tekniske* dyktigheten, men allikevel ikke er skikket til å motta, transportere eller levere den konkrete lasten. Dette dreier seg gjerne om lastekapasitet, krananordninger og lignende. Dette kriteriet passer imidlertid ikke like godt for offshorecertepartier. Her vil lasten i mange tilfeller stues på dekk, i andre tilfeller vil det ikke være last som skal fraktes, men konkrete oppgaver som skal utføres. Ved forståelsen av sjødyktighetsbegrepet i Brasil skal det imidlertid tas høyde hva slags type certeparti det dreier seg om.³⁸ *Operasjonell* dyktighet må derfor ses i sammenheng med hvilke oppgaver det konkrete supplyskipet utfører, utover det som forventes av den *tekniske dyktigheten*. Her vil det i hovedsak dreie seg om utstyr spesielt påkrevd for en bestemt operasjon eller lignende. Begrepet vil derfor samsvare med det som i norsk rett har blitt kalt *operasjonsdyktighet*.³⁹ For å tilfredsstille

³³ Pro rata betyr proporsjonalt. Her betyr dette at hyre skal betales proporsjonalt med tiden fartøyet er disponibelt til å utføre de oppgaver som følger av avtalen.

³⁴ Martins 2008 s. 187

³⁵ Martins 2008. s. 179.

³⁶ Gade 1979 s. 40.

³⁷ Mer om dette i Martins 2008 s. 179 flg.

³⁸ Martins 2008 s. 188

³⁹ Gade 1979 s. 43

kriteriet operasjonell dyktighet må fartøyet være i en slik tilstand at det er skikket til å utføre de oppgaver som kan følge av certepartiet. Denne delen av kravet, sammen med den *funksjonelle sjødyktigheten*, kalles også *relativ sjødyktighet*.

Til sist, i den *funksjonelle dyktighet* stilles det krav til det formelle vedrørende fartøyet, i tillegg til kaptein og mannskap. Som nevnt over, er dette en del av den relative sjødyktigheten. Det kreves at sertifikater, klassifiseringspapirer, havnedokumenter mv, samt den kompetanse og utførelse som kreves av mannskapet for å trygt, og uten forsinkelse, kunne gå til og fra havn, foreligger.⁴⁰

Til dette må det legges til at der skipet har feil i den første kategorien er den uegnet til ferdes på sjøen på *absolutt* grunnlag, mens dersom det er feil i en av de to andre kategoriene vil båten være uegnet på *relativt* grunnlag. Som følge av den første anses skipet for å være *totalt utilgjengelig* for befrakter, og i den andre for å være *delvis utilgjengelig*.⁴¹

Som nevnt innledningsvis stilles det krav om at fartøyet være sjødyktig i vid forstand etter CBA § 135. I så måte må både de absolutte og de relative kravene nevnt over være tilfredsstillt, og dette gjelder i hele kontraktperioden. Det følger blant annet av dette at i de tilfellene der skipet ikke fungerer slik et skip vanligvis skal, og derfor er absolutt utilgjengelig, vil tidshyren slutte å løpe i sin helhet, inntil skipet blir reparert. Dersom skipet kun har problemer med lasteutstyr, sertifikater mv, vil plikten til å betale hyre bestå, men forholdsmessig etter hva skipet presterer. Forholdsmessigheten må vurderes i det konkrete tilfellet.

Så langt skiller ikke dette seg meget fra den norske reguleringen. En tilsynelatende forskjell, som kan ha store konsekvenser, er imidlertid at i den brasilianske lovgivningen finnes det ikke noe krav om tap av tid for befrakteren. Det avgjørende synes å være hvorvidt skipet er tilgjengelig eller ikke, og da dette anses som sen resultatforpliktelse vil det etter det brasilianske systemet ikke være av betydning hvorvidt denne utilgjengeligheten påvirker befrakteren. Bortfall av hyren dersom skipet har feil på noen av sine iboende egenskaper, og delvis bortfall av hyre dersom det oppstår andre feil, gjelder derfor uten andre begrensninger. En følge av dette er at off-hire kan konstateres uavhengig av hvor fartøyet befinner seg og av hvilke arbeidsoppgaver det utfører. Dette innebærer isåfall en betydelig overføring av vederlagsrisikoen, i forhold til det en er vant med etter sjøl. § 392. Eksempelvis medfører den brasilianske reguleringen at den tiden et skip bruker til kai for lossing av utstyr i utgangspunktet vil regnes som off hire dersom motorer, propeller eller lignende er skadet, også der skaden blir utbedret før skipet skal legge fra kai. Motsatt kan en tenke seg tilfeller der skade på utstyr som kun er nødvendig i de tilfeller skipet ligger til land, skjer mens fartøyet utfører arbeid til sjøs. I disse tilfellene

⁴⁰ Martins 2008 s. 179

⁴¹ Martins 2008 s. 187

vil befrakteren i utgangpunktet kunne legge fartøyet off hire, i mangel av et krav om tidstap, slik en kjenner fra den norske reguleringen.

Denne problemstillingen er ikke diskutert i Martins 2008 og annet relevant stoff i forhold til dette har heller ikke vært mulig å oppdrive. På den ene siden ville en slik forståelse innebære et avvik fra andre nasjoners regulering av off-hire, samt en betydelig overføring av risiko til bortfrakter. På den andre siden følger det av det brasilianske systemet at et konkret tilfelle i utgangpunktet skal være regulert i lovtekst, dersom det skal kunne håndheves av domstolene. Dette er ikke tilfellet for krav om tidstap, jf. Cba art. 135. I de fleste tilfeller er domstolenes forståelse av lovteksten heller ikke bundet av tidligere avgjørelser, hvilket fører til at en ikke kan utelukke muligheten for at denne forståelsen blir lagt til grunn.

Dersom dette legges til grunn vil bortfrakteren, i de tilfeller der loven regulerer situasjonen og det ikke er uttrykkelig bestemt annet gjennom kontrakten, kun være berettiget til hyre som avtalt dersom forholdet som fører til at skipet ikke er sjødyktig, enten fullstendig eller delvis, kommer av *force majeure* eller *caso fortuito*.⁴²⁴³ Dette følger av Cc art. 393, hvoretter skyldneren (her bortfrakteren) ikke er ansvarlig for slike tilfeller med mindre han uttrykkelig har påtatt seg et slikt ansvar. Utover disse tilfellene har bortfrakter et objektivt ansvar siden plikten til å stille skipet disponibelt er ansett å være en resultatforpliktelse.⁴⁴

3.4 Off-hire i SUPPLYTIME

Reguleringen av off-hire i SUPPLYTIME følger av kl. 13 (a). Her heter det blant annet at:

«If as a result of any deficiency of Crew or of the Owners' stores, strike of Master, Officers and Crew, breakdown of machinery, damage to hull or other accidents to the Vessel, the Vessel is prevented from working, no Hire shall be payable in respect of any time lost..»

Etter ordlyden er det avgjørende om skipet er *forhindret* fra å utføre sine arbeidsoppgaver og om hinderet er forårsaket av bortfrakter, hans ansatte eller skipet selv. I lys av uttalelsen fra *Karmøy* nevnt over, ser det ut til at skipet er forhindret der det ikke er i kontraktsmessig stand og derfor ikke kan utføre oppdragene befrakteren gir. Videre vil det bare i tilfeller der skipet er forhindret fra å arbeide som følge av hvilken som helst feil, fra en begrenset krets med personer eller hendelser relatert til fartøyet, at retten til hyre kan bortfalle. Utover dette inneholder kontrakten også et krav til tap av tid. Det er kun der de ovennevnte forhold fører til tap av tid at hyren suspenderes. Etter dette må det være klart at skipet, som skal ligge på en

⁴² Martins 2008 s. 198.

⁴³ I Brasiliansk rett er *caso fortuito* og *force majeure* i CC art. 393 definert som hendelser, hvor effektene er uunngåelige eller umulige å forhindre.

⁴⁴ Nery Junior 2011 s. 801

bestemt Gps-posisjon like ved en plattform, er *forhindret* når det ligger dødt i vannet med motorhavari eller uten fremdrift på grunn av skade på propeller. Her vil tid gå tapt og skipet er off-hire. Like klart må det være at dette ikke gjør skipet off-hire dersom skade på propell skjer når skipet er i havn for lossing eller når et havari er forårsaket av befrakter selv. I det første tilfellet vil ikke tid være tapt og i det andre vil den som volder hendelsen ikke være omfattet av personkretsen i klausulen.

Risikoen for vederlaget ligger altså hos bortfrakter kun i tilfellene diskutert over. Utover de hendelser som omfattes av formuleringen og som fører til tap av tid, vil befrakter måtte betale hyre selv om skipet på noen måte er forhindret. I følge BIMCO skal klausulen forstås slik at hendelsene som omfattes er de bortfrakter tradisjonelt sett har hatt ansvaret for.⁴⁵ Dette må være hendelsene som bortfrakter etter engelsk praksis har blitt ansett å ha risiko for, da kontrakten reguleres av engelsk rett dersom annet ikke er avtalt, jf. kl. 34 (d)(vii). Videre vil plikt til å betale hyre bestå i noen spesielle tilfeller, angitt i klausulen. Oppgaven vil ikke drøfte hvilke forhold som bortfrakter tradisjonelt sett har ansvar for eller de angitte unntakene nærmere.

I utgangspunktet ser ikke SUPPLYTIME ut til å skille seg nevneverdig den norske lovreguleringen. Her er det også tap av tid fordi skipet ikke stilles til disposisjon for befrakter som blir avgjørende. I forhold til det brasilianske kravet om *navegabilidade* og tilgjengelighet for befrakter, må det kunne sies at SUPPLYTIME, såvel som den norske lovreguleringen, gir mer beskyttelse til bortfrakter. I Brasil er det, som nevnt, mulig at det ikke stilles krav til tap av tid for befrakter for at skipet ikke lenger opptjener hyre. Dette utvider muligheten for off-hire tilfeller betraktelig. I så måte kan det sies at en betydelig mindre del av vederlagsrisikoen lempes over på bortfrakter der denne har sluttet skip på SUPPLYTIME-certepartiet, eller der et certeparti reguleres av norsk rett. Dette kan komme av interessene i foreningen som utarbeidet certepartiet, såvel som Norges interesser som sjøfartsnasjon. At begge disse har ment å styrke stillingen til skipseieren er ikke utenkelig. I Brasil derimot behøver ikke dette å være intensjonen fra lovgiver. Med tanke på at Petrobras er statlig eid og en stor del av deres flåte er innleid, er det mulig at lovreguleringen nettopp forsøker å styrke befrakternes stilling. Som vi skal se under kommer en slik tankegang også ganske så klart frem gjennom PETROTIME sin risikofordeling. I forbindelse med dette vil oppgaven også ta opp ansvarsbegrensning med tanke på off-hire som følger av kl. 13(b) i SUPPLYTIME.

3.5 Off-hire i PETROTIME

Off-hire i PETROTIME er regulert i klausul 5.1.1. I denne heter det blant annet at:

⁴⁵ BIMCO Explanatory notes for Supplytime 05 s. 12

«If the Vessel is damaged or the charter prejudiced ..., the day rate ..., will not be due, ... ».

Etter ordlyden bortfaller plikten til å betale hyre «Dersom *farøyet lider havari* eller *certepartiet tar skade*». Dette følger av den portugisiske versjonen, som er utformet noe ulikt fra den engelske.⁴⁶ Klausulen skiller mellom fartøyet på den ene siden og certepartiet, i sin helhet, på den andre. Feil ved en av de to kan være nok til at bortfrakter ikke lenger har rett til hyre. Det følger også av punkt 5.6 at Petrobras kan velge å betale delvis hyre der skade ikke gjør fartøyet *totalt utilgjengelig* for befrakter. Dette skjer i så fall i samsvar med noen forhåndsbestemte reduksjoner i hyren, som følger av bestemmelsen. Her åpnes det altså, i likhet med etter norsk regulering, for en forholdsmessig betaling av hyre. Det avgjørende er etter ordlyden hvorvidt skipet, eller certepartiet, blir «skadet». Klausulen sier ikke noe spesifikt om dette og spørsmålet om når slik «skade» foreligger må derfor avgjøres etter en tolkning av bestemmelsen.

Ordet «avaria» betyr skade eller sammenbrudd i sammenheng med maskineri, utstyr eller teknisk innretning mv, nokså likt det norske uttrykket «havari». Som et utgangspunktet må klausulen da få anvendelse dersom det forekommer tekniske feil ved fartøyet eller dets utstyr, typisk feil ved; skrog eller konstruksjon, navigasjonsutstyr, fremdrift, tekniske innretninger som kraner eller vinsjer, og lignende, der dette ikke er et resultat av noen ytre påvirkning. Med dette siktes det til de tilfellene der feil eller skade på fartøyet (eller del av det) oppstår på grunn av slit, forbruk, feil i materialer eller lignende. En naturlig forståelse er at denne formuleringen tar sikte på å gjennomføre begrepet *nautisk sjødyktighet*, som diskutert over.

Plikten til å betale hyre kan også bortfalle i de tilfellene der «certepartiet tar skade eller svekkes». Certepartiet må her forstås som hele kontraktsforholdet mellom de to partene. Rent språklig gir formuleringen befrakter i utgangspunktet en nokså vid adgang til å anse fartøyet som off-hire; grensene for hvilke forhold som kan være skadelige, eller vil svekke certepartiet, er vanskelige å trekke. En naturlig forståelse er at begrepet peker tilbake på det som over ble definert som *relativ sjødyktighet*. Dersom en imidlertid tolker ordlyden bokstavelig kan også det dreier seg om det kommersielle eller økonomiske utfallet av kontrakten, hvilket er partenes hovedinteresse. Utfallet av et offshore-certeparti rent kommersielt eller økonomisk i denne forståelsen omfatter en hel del andre forhold enn skipet, mannskap og nødvendige formaliteter. Dette kan f.eks være trender i markedet, prissvingninger, forhold internt hos partene mv. Klausulen sier ingenting eksplisitt om grensene for hvilke forhold som kan sies å skade certepartiet. Off-hire klausuler har imidlertid som et mål å beskytte befrakter i tilfeller der fartøyet ikke presterer som avtalt, men at begrepet skal omfatte alle mulige forhold som skader certepartiet for befrakter er lite tenkelig. Dette ville også plassert hele risikoen for ved-

⁴⁶Den originale bruker formuleringen «Se a EMBARCAÇÃO sofrer avaria ou o seu afretamento ficar prejudicado», som er oversatt over.

erlaget hos bortfrakteren og er derfor problematisk med tanke prinsippet om kontraktens balanse. Videre skal kontrakter tolkes i god tro. En bortfrakter ville neppe kontrahert på vilkår som fordelte vederlagsrisikoen på denne måten. Det er imidlertid viktig å legge merke til at det i brasiliansk kontraktstolkning legges adskillig vekt på partenes intensjon, og at det ikke kan utelukkes at Petrobras ser for seg en mulighet for off-hire som beskrevet over.

Forståelsen av ordlyden må videre ses i sammenheng med bortfrakterens forpliktelser i klausul 3. Etter 3.2 og 3.2.1 er bortfrakter pliktig til å levere og holde fartøyet i den stand som følger av anneks III, III-A og anneks VI, under hele kontraktsperioden. Disse inneholder en meget detaljert beskrivelse av skipets og dets utstyr tekniske egenskaper, i tillegg til andre forhold ombord i skipet som; spesifikasjoner for innkvartering av mannskap, krav til malings-type brukt i drikketanker og spesifikasjoner for fellesarealer, for å nevne noen. I så måte ser det ut til at retten til hyre i kontrakten, som i den brasilianske lovgivningen, forholder seg til sjødyktighetsbegrepet, om enn i noe mer detaljert forstand.

Etter praksis har ordlyden blitt forstått slik at dersom skipet på noen måte avviker fra beskrivelsen i anneksene, kan klausul 5.1.1 komme til anvendelse.⁴⁷ Denne praksisen har bortfraktere som kontraherer med Petrobras vært uenig i, og er nå bakgrunnen for flere saker som nå skal avgjøres i det brasilianske rettsystemet. Utfallet vil muligens ha noe betydning for lignende saker, men i det hele er det vanskelig å si noe om hvorvidt en avklaring i disse sakene vil bidra til å tydeliggjøre forståelsen av off-hire i kontrakten.⁴⁸ Bestemmelsen sier heller ikke noe om hvorvidt slik skade som diskutert over må resultere i tidstap for befrakter, det ser ut til at det kun er spørsmålet om skade som avgjør off-hire spørsmålet. Den brasilianske reguleringen vurderer derimot om skipet er tilgjengelig for befrakter eller ikke, så denne vurderingen vil nok i færre tilfeller komme til at fartøyet er off-hire. Partene står imidlertid fritt til å regulere avtaleforholdet og da et krav om tapt tid ikke på noen måte er nevnt i kontrakten, vil dette trolig også bli lagt til grunn i en eventuell tvist.

Så langt plasserer PETROTIME risikoen for betaling av hyre hos bortfrakter der fartøyet eller certepartiet er skadet på slik måte som beskrevet over. Videre heter det i klausulen at plikten til å betale hyre bortfaller i de tilfellene en slik «skade» er et resultat av:

«.. any cause other than acts patently attributable to Petrobras, ..»

Ordlyden er noe forskjellig i den portugisiske versjonen. Her må skaden komme av «hvilken som helst grunn, med unntak av de tilfeller skaden er et resultat av bevist culpøs handling fra

⁴⁷ Informasjon fra intervju med norsk rederi som opererer i Brasil.

⁴⁸ Se over om rettsavgjørelser og deres betydning i det brasilianske rettssystemet.

befrakter sin side».⁴⁹ Forpliktelsen til å betale hyre vil dermed bestå i de tilfellene der Petrobras eller noen av dennes ansatte uaktsomt forårsaker skaden. Dette må gjelde uavhengig av hvilke(n) skade som tilføres fartøyet eller certepartiet. Uaktsomhetsvurderingen i det brasilianske systemet vil ikke bli diskutert nærmere, da dette er et omfattende tema som ikke kan behandles tilstrekkelig innenfor rammen i denne oppgaven⁵⁰. Kontrakten bruker formuleringen «bevist culpøs handling», men gir ikke noen forklaring på når slike handlinger anses som bevist uaktsomme. Dersom dette forstås som bevist gjennom behandling i rettsystemet, kan det bli problematisk for bortfrakter. Der Petrobras er skyld i skaden som fører til off hire, vil de allikevel kunne nedsette eller suspendere hyren frem til årsaken er bevist uaktsom fra deres side. En slik prosess kan fort bli tidkrevende når saken må gå for domstolen i Rio de Janeiro.

Utrykket «hvilken som helst grunn» utelukker i utgangspunktet alle andre muligheter for at hyre fortsatt skal betales enn de som følger av ordlyden i klausulen. Internasjonalt har slike klausuler blitt tolket restriktivt der de mangler formuleringen «whatsoever», slik at en ser ordlyden i sammenheng med de off-hire tilfeller som er eksplisitt nevnt i kontrakten.⁵¹ Denne tolkningsregelen kalles *ejusdem generis*. På denne måten har man begrenset omfanget av ordlyden til å gjelde hvilken som helst grunn i samme kategori eller sjanger som tilfellene eksplisitt nevnt. Der klausulen for eksempel kun nevner motorhavari og feil med løfteutstyr som off hire grunnlag, og feilen er at skipet er i arrest hos havnemyndighetene, vil ikke skipet være off hire da dette ikke er noen mekanisk feil slik som de nevnte tilfellene. En slik forståelse av klausulen i Petrotime vil nok snevre inn anvendelsesområdet noe. På tross av at ordlyden er vid, bruker den formuleringen «avaria». Dette kan tale for at det dreier seg om tekniske feil ved maskineri og lignende, noe som igjen begrense forståelsen dersom *ejusdem generis* regelen blir anvendt. Klausulen viser imidlertid også til skade på «certepartiet», hvilket åpner for mange mulige forståelser og gjør det vanskeligere med denne tolkningen. I alle tilfeller vil regelen føre til et snevrere anvendelsesområde for klausulen. Formuleringen nevner imidlertid ikke konkrete situasjoner samtidig som den henviser til generell skade på skipet og på certepartiet eller avtalen som helhet, noe som vil vanskeliggjøre en slik tolkning. Utover dette er det kun skader som følger av force majeure, bortfrakter ikke svarer for, jf. kl. 15.

⁴⁹ Egen oversettelse: «por qualquer causa, salvo quando motivada por ação comprovadamente culposa da AFRETADORA».

⁵⁰ For generelt om dette vises det til: Diniz 2013 og Filho 2014.

⁵¹ Se blant annet saken «The Laconian Confidence» 1997, 1 Lloyd's rep 139 hvor Rix, J uttalte, på side 150, at: «In my judgment it is well established words, ["any other cause"] in the absence of "whatsoever", should be construed either *ejusdem generis* or at any rate in some limited way reflecting the general context of the charter and clause.»

3.6 Særegenhetene ved Off-hire reguleringen i PETROMTIME

Av redegjørelsen over kommer det frem at bortfrakter er betydelig mer utsatt der det kontraheres på PETROTIME enn dersom en velger å slutte skipet på SUPPLYTIME eller der off-hire reguleres av norsk rett.

I PETROTIME knytter avgjørelsen av om hvorvidt et skip er off-hire i første omgang seg til om det har oppstått skade eller ikke. Kontrakten sier ikke noe om at dette må føre til tidstap for befrakter, slik som kreves i SUPPLYTIME eller etter sjøl. § 292. Dette innebærer en betydelig forskyvning av risiko i forhold til hva en er vant med fra norsk rett. Som en konsekvens av dette vil et skip sluttet på PETROTIME i utgangspunktet kunne anses å være off-hire i ethvert tilfelle der skade oppstår. Et eksempel kan være der skipets lastekran, som bare brukes ved lossing, slutter å fungere mens skipet er til sjøs og bistår et annet skip. Sålenge kranen ikke repareres vil Petrobras, etter kontrakten, ikke ha plikt til å betale hyre, enten fullt ut eller delvis, alt etter om skipet er totalt eller delvis utilgjengelig. Både i kontrakt og i de tilfeller det oppstår uenighet om dette som må avgjøres av domstolen, vil det nok ikke stilles krav til tapt tid. Da krav om «navigabilitade» i vid forstand er en resultatforpliktelse, vil dette kravet måtte oppfylles til enhver tid. Dette er imidlertid ikke en bestemt forståelse som domstolene må legge til grunn, hvilket i teorien kan føre til at en velger å se på spørsmålet om tilgjengelighet for befrakter og «navigabilitade», i lys av hvilke oppgaver skipet til enhver tid utfører. På bakgrunn av dette kan et krav om tidstap for befrakteren hverken konstateres eller ses bort i fra, i de tilfellene forståelsen av off-hire i kontrakten skal avgjøres av domstolen i Rio de Janeiro, selv om loven og teorien ser ut til å velge det første.

I så måte ligger mesteparten av vederlagsrisikoen hos bortfrakter etter kl. 5.1.1; da ansvaret for alle skader som oppstår under kontraktsperioden, med unntak av de som følger av culpøse handlinger fra befrakterens side, samt force majeure, til sist havner her. I forhold til de norske reglene innebærer dette en betydelig overføring av risiko, hvor ansvaret til bortfrakteren i utgangspunktet er begrenset til enkelte konkrete tilfeller, samt forhold på hans side, som begge må ha forårsaket tapt tid for medkontrahenten.

Dersom skipet ikke er totalt utilgjengelig vil det kunne bli aktuelt med delvis off-hire etter kl. 5.6. En slik ordning følger også av norsk rett, samt formuleringen i SUPPLYTIME. En forskjell her er imidlertid at befrakter her forbeholder seg retten til benytte seg av dette eller ikke. Også her lempes en betydelig del av risikoen over på bortfrakter, da Petrobras, uten krav til begrunnelse, vil kunne velge å benytte seg av helt eller delvis bortfall av plikt til å betale hyre, alt ettersom hvilket alternativ som fremstår som mest gunstig. En annen nevneverdig forskjell er at for de tilfellene delvis off-hire blir valgt, er reduksjonene i hyren forhåndsbestemt i

kontrakten, det er her altså ikke noe krav om forholdsmessighet, slik som i den norske eller brasilianske lovreguleringen.

I det hele ser det ut til at store deler av vederlagsrisikoen plasseres hos bortfrakter i denne kontrakten. Konsipisten har også på enkelte punkter, blant annet ved forholdsmessighet i delvis off-hire, gått vekk fra reguleringen i den brasilianske loven, hvilket forsterker dette. Som bortfrakter kan det være gunstig å stille forhåndsspørsmål med tanke på forståelsen av «skade» i klausul 5.1.1, hvilket vil føre til en mer forutsigbar kontraktgjennomføring.

Et siste forhold som skal nevnes, og som særlig skiller seg ut i en sammenlikning av de to certepartiene, er begrensningen i bortfrakterens ansvar ved mislighold som fører til off-hire. Som nevnt over behøver ikke alle mislighold å føre til off-hire. Enkelte tilfeller gjør imidlertid dette, og da kan det oppstå spørsmål om befrakteren her får rett til erstatning, i tillegg å suspendere betaling av hyre. Her dreier det seg altså om et tilfelle hvor vederlags- og oppfyllelsesrisikoen krysser veier. Som nevnt over fordeles den første gjennom off-hire reguleringen, mens den siste henger sammen med reguleringen av erstatning og bøter, som skal diskuteres i neste avsnitt. I SUPPLYTIME er bortfrakterens ansvar for slik tilfeller begrenset gjennom kl. 13(b). Oppgaven vil ikke nærmere gjøre rede for rekkevidden av begrensningen i SUPPLYTIME, men som et utgangspunkt kan det sies at denne beskytter bortfrakter fra annet ansvar enn tap av hyre, for de tilfellene der hans mislighold fører til off-hire. Erstatning for slike mislighold vil altså ikke kunne kreves av befrakteren. I PETROTIME stiller dette seg ganske annerledes. Her er ikke bortfrakterens ansvar med tanke på erstatning ved slike tilfeller begrenset, da det, i enkelte tilfeller, også gis rett til å kreve bøter pålydende 15 prosent av daglig rate. Dette kommer i tillegg til å ikke motta hyre. Kl. 17.1.14 gir rett til slike bøter på daglig basis dersom skipet forblir off-hire i mer enn 720 timer per kontraktsår.⁵² I motsetning til i SUPPLYTIME, vil ikke bortfrakter her være skjermet mot krav knyttet til et mislighold som fører til off-hire. På tross av at det kun er der skipet forblir i en slik tilstand over lengre tid, innebærer en slik regulering betydelig risiko for bortfrakter. Der skipet får en alvorlig feil, vil det ofte ta tid å reparere dette. I slike tilfeller vil altså bortfrakteren ikke bare miste inntekten båten vanligvis gir, men han vil også måtte betale en daglig sum, utover dette. Igjen ser man tydelig at PETROTIME i stor grad skyver risikoen fra befrakteren over på bortfrakter. Av det over kan det se ut som dette også gjelder plasseringen av oppfyllelsesrisikoen. I den neste delen av oppgaven er det nettopp dette som skal undersøkes gjennom en fremstilling av kontraktsbestemte bøter.

⁵² Med «kontraktsår» skal en forstå de påfølgende 365 dagene fra undertegnelse av kontrakten.

4 Kontraktbestemte bøter

4.1 Innledning

Det brasilianske certepartiet inneholder nærmere tyve forskjellige kontraktsfestede bøter (*multas contractual*) som Petrobras gis muligheten til å kreve ved enkelte kontraktsbrudd. Mye av *oppfyllelsesrisikoen* fordeles her, da disse avgjør hvem av partene som til sist har ansvaret for det økonomiske tapet som oppstår der kontrakten, av forskjellige grunner, ikke oppfylles som avtalt. For bortfrakter dreier denne risikoen seg om hvorvidt hans plikt til å oppfylle en konkret forpliktelse vedblir å bestå i slike tilfeller, eller om denne faller bort.⁵³

Generelt velges slike bøter, fremfor bruken av alminnelig erstatning, for å sikre forutsigbarhet, forhindre behandlingen av langvarige og kostbare erstatningskrav som måtte oppstå under kontrakten, samt sikre kontraktmessig oppfyllelse av partenes forpliktelser. I lys av de store verdiene som gjennomgående preger offshorecertepartier er den omfattende bøtereguleringen i PETROTIME, i utgangspunktet, en heldig løsning for begge parter. Enkelte av bøkene regulerer imidlertid nokså uvanlige forhold, mens andre er utformet på en slik måte at det kan stilles spørsmål om hvorvidt adgangen til bruk av bøter generelt sett ikke gjør annet enn å gi befrakter en kontraktsfestet økonomisk fordel.

Oppgaven vil her undersøke dette spørsmålet gjennom analyse av noen konkrete bøklausuler. For å kunne gjøre dette må en først gjennomgå bruken av bøter, samt reguleringen av disse, i Brasil. Her blir en grundig gjennomgang nødvendig, da temaet er lite diskutert i norsk rett, samtidig som reguleringen er avgjørende for forståelsen av bøkene i PETROTIME. Spørsmålet om hvorvidt erstatning etter alminnelige regler er utelukket på bakgrunn av bøk-systemet vil også vurderes. Videre vil noen utvalgte klausuler analyseres, for til sist å trekke noen konklusjoner rundt disse og lovgivningen. Det vil vises til forskjeller og likheter fra løsningene som følger av nordisk rett og SUPPLYTIME underveis.

4.2 Reguleringen av bøter i det brasilianske systemet

4.2.1 Generelt om bøkene

Cláusulas penais er i Brasil et samlebegrep for kontraktsregulering av forhåndsbestemt erstatning ved mislighold av debitorens forpliktelser.^{54,55} Disse utgjør det en etter norsk rett kjenner

⁵³ Se Hagstrøm 2011 s.40 og Selvig 1993 s. 583-595.

⁵⁴ Begrepet *Cláusulas penais*(straffeklausuler) omfatter også: *multas contratuais*(kontraktsbøter), *Penas convencionalis*(konvensjonalstraff). Disse uttrykkene brukes om hverandre i den juridiske teorien.

⁵⁵ Debitor for boten vil her være bortfrakteren i certepartiavtalen, mens kreditor er Petrobras.

som konvensjonalbøter.⁵⁶ Reguleringen av disse bøkene finnes i den spesielle delen av Cc, i artiklene 408-416 og blir relevant for de tilfeller det skulle oppstå uenighet rundt forståelsen av PETROTIME. I motsetning til i Norge har Brasil lovfestet et eget generelt regelverk for slike bøter og bruken av disse er i stor grad mer utbredt.⁵⁷

4.2.2 Mora- og kompensasjonsbøter

I Cc art. 409 deles bøter inn i kategoriene *multas moritórias* (morabøter) og *multas compensatórias* (kompensasjonsbøter). Disse fungerer som forhåndsbestemt erstatning for det en etter norsk rett kjenner som mislighold av en forpliktelse eller kontraktsbrudd, i form av forsinkelse eller mangel. I Brasil trekkes det et skille mellom mislighold der hovedforpliktelsen består og der hovedforpliktelsen faller bort eller ikke lenger kan oppfylles på avtalt måte⁵⁸ Disse to tilfellene kalles *relativt* (mora) og *absolutt* mislighold.⁵⁹ Skillet kan illustreres ved følgende eksempel; en av skipets kraner fungerer ikke ved lasting, slik at skipet blir en dag forsinket i å assistere et annet skip. Etter avtalen er hovedforpliktelsen å assistere dette andre skipet der det utfører oppdrag offshore. Her kan skipet fortsatt utføre sin oppgave etter avtalen, om enn noe senere enn avtalt, og misligholdet faller derfor i kategorien relativ. Annerledes stiller det seg dersom bistand til det andre skipet er nødt til å skje innen et avtalt tidsvindu og muligheten til dette faller bort etter en gitt frist. Dersom feil på kranen fører til at skipet ikke rekker å bistå før fristen går ut, vil ikke hovedforpliktelsen lenger kunne utføres. Misligholdet hører her til kategorien absolutt.

Som et utgangspunkt hører morabøter til de tilfeller som havner i den første kategorien og kompensasjonsbøter til tilfeller i den andre.⁶⁰

Hvorvidt en part er i *mora* reguleres av Cc art. 394 til 401. Direkte oversatt betyr begrepet i utgangspunktet at en partene er forsinket i sin oppfyllelse av en forpliktelse. Til forskjell fra forsinkelsesbegrepet i norsk rett, omfatter dette uttrykket imidlertid også tilfeller der forpliktelsen ikke er oppfylt på rett måte. Dette medfører at dersom forpliktelsen på noen måte ikke er oppfylt slik den skal etter avtale eller lov, er tilfellet mora.⁶¹ Dette følger av Cc art. 394 som defineres begrepet som de tilfellene der det oppfylles uriktig med tanke på utforming, tid

⁵⁶ Hagstrøm 2011 s. 671 flg.

⁵⁷ I Norge har det meste av reguleringen rundt slike bøter sitt opphav i entreprisekontrakter og rettspraksis rundt disse. Det finnes også noen eksempler på lovfestet regulering, men da i forhold til et spesifikt rettsområde. Se f.eks: Bustadoppføringslova § 18. Den brasilianske sivil-lovboken derimot, er generell og får i utgangspunktet anvendelse på alle kontraktsforhold.

⁵⁸ I PETROTIME vil hovedforpliktelsen være å stille til disposisjon et skip for bruk til leting og utvinning av petroleum og gass, jf. kl. 1.2.

⁵⁹ Generelt om dette, se Diniz 2013 s. 382 og Tepedino 2007 s. 696

⁶⁰ Régis 2002 s. 365-366.

⁶¹ Se Diniz 2007 s. 382-423.

eller sted. En kan si at mora omfatter det vi etter norsk rett kjenner som mislighold, både i form av både forsinkelse og mangel, med unntak for tilfeller som kan føre til at hovedforpliktelsen bortfaller eller at oppfyllelse av denne ikke lenger kan skje som avtalt. I så måte er *multas moritórias* en misligholdsbeføyelse, i form av bot. Formålet med disse er å hindre at kreditor lider tap som følge av et kontraktsbrudd, samtidig som debitor oppmuntres til å oppfylle. De er imidlertid ikke ansett bare som kompensasjon for et kontraktsbrudd, men som straff for den part som ikke oppfyller som avtalt. Et slikt pønalt formål er også akseptert i norsk rett, mens det i anglo-amerikansk rett, ikke har gyldighet.⁶² Hagstrøm ser ut til å skille mellom dagmulkter som er forhåndsbestemt erstatning og dagmulkter som har pønalt karakter, der formålet er å tvinge debitor til oppfyllelse. Den brasilianske moraboten, på sin side ser ut til å kombinere disse to funksjonene.

Dersom kontraktsbruddet er av en slik art at hovedforpliktelsen mellom partene kan heves, det ikke lenger er mulig å oppfylle denne eller kreditor ikke lenger har interesse i oppfyllelse, benyttes *multas compensatórias*. Her vil misligholdet være absolutt. Disse bøtene er kun ment som en forhåndsbestemt engangs-erstatning for slike tilfeller og her er formålet ikke lenger å oppmuntre debitor til oppfyllelse, men å sikre den skadelidende part. Spørsmålet om en bot havner i den første eller andre kategorien vil være av betydning for bortfrakterens muligheter til å forutberegne sin egen stilling i PETROTIME. Dette vil diskuteres nærmere nedenunder med tanke på ytterligere, eller annen, erstatning enn det som følger av bøtene.

For å kunne avgjøre hvilken av disse bøtene en har med å gjøre, både i kontrakt og der loven regulerer forholdet, tar en utgangspunkt i botens pålydende. Dersom summen nærmer seg avtalens totale verdi står en som regel ovenfor en kompensasjonsbot, og omvendt, dersom summen kun utgjør en liten del av denne verdien, vil dette som regel være en morabot. Det er ikke avgjørende hva en bot kalles i kontrakten.⁶³ Videre er det relevant hvorvidt det aktuelle misligholdet er av en slik art at kreditor kan velge å fastholde oppfyllelse av hovedforpliktelsen, eller om dette ikke lenger er mulig eller ikke lenger til gunst for kreditoren. Å ikke kunne velge å fastholde forpliktelsen er i ett ytterpunkt der skipet synker og ikke lenger kan utføre noen oppgaver. Her vil det ikke lenger være mulig for debitor å oppfylle noen av sine forpliktelser og den forhåndsbestemte boten for slike tilfeller må velges. Denne faller da i kategorien kompensasjonsbot. På den andre siden kan det tenkes tilfeller der en kran eller propell lider av feil som kan repareres. Her vil kreditorens mulighet til å kreve forpliktelsen oppfylt fortsatt bestå, og boten for dette tilfellet vil være en morabot.⁶⁴

⁶² Hagstrøm 2011 s. 672.

⁶³ Rabay s.6

⁶⁴ Generelt om dette, se Rabay s.6 flg.

4.2.3 Lovbestemmelsene

En absolutt forutsetning for at de ovennevnte bøtene skal fungere er at det ikke kreves påviselig tap for å ha rett til å benytte seg av de. Dette er også forståelsen i Norge og internasjonalt.⁶⁵ Dersom bøtene kun skulle kunne anvendes der en situasjon omfattet i klausulen fører til påviselig tap ville dette måtte bevises og utmåles. Med et slikt krav ville ikke bøtene kunne oppnå sitt formål om forenkling, samt at grensen til erstatning i kontrakt lett ville blitt visket ut. I så måte er det mangelen av kravet til påviselig tap som skiller disse bøtene fra slik erstatning. For de tilfellene det oppstår uenighet rundt dette kravet i kontraktsforhold fastslår CC art. 416 at:

«For å kreve kontraktsbestemt bot er det ikke nødvendig at kreditoren kan vise til skade».

Bestemmelsen bruker begrepene «kreditor» og «debitor» i forhold til selve boten, slik at den som er berettiget til å kreve en inn er kreditor og *vice versa*. Det er således klart at i spørsmålet om kontraktsbestemt bot kan anvendes vil det ikke under noen omstendighet måtte påvises et konkret tap. Om partene avtaler dette gjennom kontrakt vil det muligens oppstå spørsmål om hvordan en slik klausul skal reguleres, men dette er lite praktisk. Her kan en med samme effekt falle tilbake på bruk av alminnelig erstatning i kontrakt.

Ett unntak fra regelen om intet krav til påviselig tap, er imidlertid der hvor kreditoren hevder at det faktiske tapet overstiger det beløpet som følger av den konkrete klausulen. Mulighetene for å få et slikt overskytende tap dekket for kreditor reguleres av CC art. 416, paragrafo único. Her heter det at:

«Selv om skaden eller tapet overstiger det beløp som følger av kontraktsbestemt bot, kan ikke kreditor kreve ytterligere erstatning dersom dette ikke er avtalt.»

Etter loven kan kreditoren som utgangspunktet ikke kreve noe annet enn beløpet som følger av boten. Risikoen for skade utover beløpet ligger dermed hos kreditoren. Partene har imidlertid mulighet til å avtale en annen fordeling enn dette, noe vi skal se er tilfelle i PETROTIME. Der slik avtale er gjort, bestemmer artikkelens siste ledd at summen som følger av boten skal gjelde som del i det ytterligere erstatningsbeløpet og at overskytende beløp må godtgjøres av kreditor. I så måte forblir altså risikoen hos kreditor så langt ytterligere tap ikke kan bevises dersom loven regulerer tilfellet.

Et relevant spørsmål i denne sammenhengen er hvilke tap som omfattes av uttrykket «ytterligere erstatning» og derfor krever avtale for å kunne dekkes, samt hvilke tap som faller uten-

⁶⁵ Hagstrøm 2011 s. 672

for begrepet og isåfall må kompenseres gjennom andre bestemmelser eller lov. Dette blir viktig i forhold til anvendelse av bøter i kumulasjon med annen erstatning eller kompensasjon, hvilket diskuteres nedenfor. En måte å forstå dette uttrykket er å tolke det strengt, slik at det kun er tapet direkte knyttet til misligholdet av forpliktelsen beskrevet i klausulens ordlyd som er omfattet. Oppgaven vil ikke gå nærmere inn på når et tap er direkte i brasiliansk rett, da dette blir for vidt. Med denne forståelsen vil enhver skade eller ethvert tap som anses å oppstå som en indirekte følge av en slik handling eller hendelse, ikke være omfattet av «ytterligere erstatning», men som et eget tap, som vil kunne bli erstattet gjennom andre bestemmelser i kontrakten, eller i henhold til loven. Dette kan illustreres med følgende eksempel: En klausul gir rett til bruk av bot der en vinsj ikke fungerer slik som avtalt og en operasjon må utsettes, hvilket medfører tap i form drivstoff, hyre og lignende for befrakter. Bot er tilgjengelig for befrakteren og kompenserer tapet som følger av det faktum at vinsjen ikke fungerer. Her vil kun de faktiske kostnadene som anses direkte omfattes av begrepet, typisk kostnadene forbundet med reparasjonen. De andre nevnte følgene anses som indirekte og omfattes av «ytterligere erstatning». Disse kan imidlertid representere et eget tap, på hvilket artikkel 416 ikke får anvendelse. Befrakter vil i utgangspunktet kunne kreve slike tap kompensert etter kontrakt eller lov som ellers.

En annen forståelse er at ytterligere erstatning omfatter alt tap, både direkte og indirekte som følge av kontraktsbruddet beskrevet i klausulen. Her vil de påfølgende tapene, skissert i eksempelet over, omfattes. Dersom verdien på disse tapene overstiger det beløpet som følger av klausulen, må det på forhånd ha blitt avtalt mellom partene dersom overskytende skal kunne erstattes eller godtgjøres. Som vi skal se nedenfor ville denne forståelsen i enkelte tilfeller medføre at en betydelig del av oppfyllelsesrisikoen plasseres hos kreditor, idet mulighetene for bruk av andre misligholdsbeføyelser, i tillegg til bot, i enkelte tilfeller er begrenset.

Loven i seg selv gir ikke noen anvisning på hvilken av de to forståelsene som skal legges til grunn. For det tilfellet en velger den siste forståelsen vil det oppstå spørsmål med tanke på hva som er indirekte skade, hvor grensen for disse skadene går, og så videre. Dette er ikke i tråd med tanken om forenkling av krav som ligger bak kontraktsfestede bøter og taler i så måte mot å anvende denne forståelsen. Videre er det mest forutsigbart for partene om det kun er den skaden som er beskrevet i klausulen som omfattes i begrepet. Dette vil imidlertid kunne stenge for indirekte tap som lett kan oppstå ved mislighold. Som vi skal se under lar det seg ikke gjøre å få disse erstattet, samtidig som en anvender bot, i enkelte tilfeller. Dette må imidlertid kunne sies å avhjelpest av at partene står fritt til å avtale erstatning eller kompensasjon for disse. Som nevnt over finnes det imidlertid variasjoner i hvordan domstolene forholder seg til lovteksten, og uten en bindende definisjon på skade, kan en ikke konkludere med at én forståelse alltid vil legges til grunn. For PETROTIME sitt vedkommende er dette løst gjennom å eksplisitt begrense ansvar for indirekte skader og tap i kl. 14.

Videre heter det i CC art. 408 at:

«Kontraktsbestemt bot oppstår for den debitor, som uaktsomt, ikke oppfyller eller er forsinket i oppfyllelse av sine forpliktelser.»

Etter loven må altså ikke-oppfyllelse eller forsinkelse være et resultat av en uaktsom handling fra den part som er debitor i forhold til boten, dersom den skal anvendes. Det følger av dette at der den andre parten, kreditoren i forhold til boten, har skyld i forholdet eller at forhold oppstår som følge av *force majeure*, vil ikke bot kunne anvendes. Risikoen for oppfyllelse blir dermed lagt hos debitor for de forhold han uaktsomt forårsaker. Uten et slikt skyldkrav ville bøteklausuler vanskelig kunne brukes, da kreditor ville kunne anvendt bøter etter eget ønske. Også her må det tilføyes at partene, som et utslag av avtalefriheten, i utgangspunktet står fritt til å avtale bruk av bøter uten krav til skyld. Det er først dersom et slikt spørsmål er uklart i klausulen at lovens krav til skyld vil kunne virke bestemmende for hvorvidt bot kan anvendes.

Bruken av disse bøkene har i Brasil som formål å sikre kontraktmessig oppfyllelse, men også å sikre balanse i kontraktsforhold.⁶⁶ Etter CC art. 413 åpner derfor loven, som en siste skanse, for å begrense slike bøter. Her heter det at:

«Boten skal reduseres rettferdig av dommeren hvis forpliktelsen er delvis oppfylt, eller hvis boten er åpenbart overdreven når en tar hensyn til avtalens karakter og formål».

Ordlyden er utformet på en slik måte at bestemmelsen pålegger rettsansvenderen en plikt til å justere boten slik at den er rettferdig.⁶⁷ Hva som her anses å være rettferdig vil måtte avgjøres etter en skjønnsmessig vurdering. Her vil overordnede kontraktsrettslige prinsipper om likevekt i kontrakt og uberettiget berikelse, være avgjørende. Ettersom hvert tilfelle lever sitt eget liv, vil det være opp til domstolene å avgjøre hvilke av disse prinsippene som må bli avgjørende.⁶⁸ Utformingen av bestemmelsen er noe annerledes enn i den tidligere CC 1916 art. 924. Etter denne «kunne» dommeren nedsette boten «proporsjonalt» med så stor del av forpliktelsen som var utført. Å pålegge domstolene en plikt til å rettferdig justere slike bøter, fremfor å gi de muligheten til å justere de proporsjonalt, må tale for at adgangen til å justere kontraktsbestemte bøter etter den nye Cc, fra lovgivers synspunkt, skal være videre enn før. På enkelte punkter minner denne «rettferdighetsjusteringen» om muligheten til å helt eller delvis sette til side en konvensjonalbøter gjennom avtalelovens § 36. En umiddelbar forskjell er imidlertid at Cc kun gir adgang til å redusere boten, altså ikke fjerne den helt. Videre, i avgjørelse fra

⁶⁶ Rabay s. 10 flg.

⁶⁷ Originalteksten bruker ordene «dever se» som stammer fra verbet «dever», hvilket betyr å ha en plikt til eller å måtte.

⁶⁸ Rabay s.10

den høyeste ikke-føderale domstolen i Brasil, STJ, kom man til at justeringen av slike bøter kun ville være aktuelt dersom forpliktelsen var delvis oppfylt eller dersom bøtesummen overgikk den totale verdien av forpliktelsen den gjaldt.⁶⁹ Saken gjaldt oppsigelse av kontrakt for produksjon av tv-serier og ble avgjort etter den tidligere CC art. 924. I følge Hagstrøm skal det utvises varsomhet med tanke på bruk av avtalenlovens § 36, med mindre klausulen har satser utenom det vanlige på det aktuelle området eller der de har pønalt karakter. For de siste tilfellet gjelder forarbeidene, til de tidligere §§ 36 og 37, som legger opp til en helhetsvurdering.⁷⁰ Dersom avgjørelsen fra STJ følges, ville dette innebære en nokså annerledes adgang til å justere slike bøter i Brasil, enn i Norge. Hvorvidt noe er urimelig eller ikke, blir ikke her avgjørende, med mindre den aktuelle forpliktelsen er delvis oppfylt eller botens pålydende er høyere enn verdien av hovedforpliktelsen. I certepartiforhold, med gjennomgående store kontraktsverdier, kan en bot pålydende 1 krone mindre enn totalverdien altså ikke justeres, dersom ingen oppfyllelse av kontrakten har skjedd. I lys av rettsavgjørelsens generelle plass i metodehierarkiet, er det imidlertid usikkert om denne avgjørelsen skal tillegges særlig vekt. Dette styrkes av det faktum at den konkrete saken gjaldt en annen type kontrakt og at den er avgjort etter den tidligere CC. På den andre siden er partene likeverdige og noen rettferdighetsvurdering av kontraktsbestemmelsene skal ikke være påkrevet. Til dette kan det nevnes at i andre brasilianske lover, som regulerer kontrakter der partene ikke er likeverdige i kontraktsforholdet, følger det meget strengere regler i forhold til justering av, og maksimalt beløp på, slike bøter.⁷¹

Utover det som følger av det over, reguleres også forholdet mellom bøter og annen form for erstatning eller godtgjørelse. Mulighetene for dette er forskjellig for de to typene bøter. Cc art. 410 regulerer kreditors adgang til å kreve andre former for godtgjørelse i kumulasjon med kompensasjonsbot. Her heter det at:

«Bruk av kontraktsbestemt bot, i tilfelle av totalt mislighold av forpliktelsen, skjer som et alternativ til kreditorens andre mulige fordeler».

Bestemmelsen skal forstås slik at den som benytter seg av kontraktsbestemt kompensasjonsbot, i utgangpunktet ikke har rett til å samtidig benytte seg av andre misligholdbeføyelser eller erstatning for det samme tilfellet.⁷² Dette omfatter både å kreve naturaloppfyllelse av forpliktelsen og lovbestemt erstatning etter Cc art. 389. Denne forståelsen er også lagt til i enkelte domstoler.⁷³ Dette er også i tråd med formålet bak slike bøter, som er å fastsette en bestemt

⁶⁹ STJ - REsp 687285.

⁷⁰ Hagstrøm 2011 s. 674-675.

⁷¹ Se blant annet: Cdc, art. 52 og dekret 58/37, art. 11.

⁷² Rabay s. 7.

⁷³ Se f.eks: TJSC n. 98.005495-8

erstatning for det tilfellet at hovedforpliktelsen i avtalen ikke lenger skal eller kan oppfylles. Å kunne kreve oppfyllelse ved siden av, så vel som kompensasjon utover, dette fastsatte beløpet ville skapt en ubalanse i kontrakten. Det er nettopp dette en kompensasjonsbot forsøker å avhjelpe. Kreditor er etter loven altså avskåret fra å kreve noen annen form for erstatning i de tilfellene hovedforpliktelsen faller bort eller ikke lenger kan oppfylles kontraktsmessig. Det er, som nevnt over, også kun der dette er uttrykkelig avtalt mellom partene at den faktiske skaden kan dekkes der denne overstiger botens beløp. Etter loven plasseres dermed risikoen for det faktiske tap utover det som følger av en kompensasjonsbot til sist hos kreditor. Dette fordi ansvaret for skade som direkte knytter seg til boten, men som overstiger botens beløp, lempes over på debitor der dekning er avtalt og overskytende blir godtgjort.

For morabøter stiller dette seg annerledes. Disse bøtene har, som nevnt over, ikke til formål å kompensere kreditor for bortfall av hovedforpliktelsen, men å oppmuntre debitor til å oppfylle, samt gi en fastsatt erstatning for kontraktsbrudd. I tråd med dette bestemmer CC art. 411 kreditoren i slike tilfeller har rett til å benytte seg av morabot og samtidig kreve oppfyllelse av hovedforpliktelsen. I disse tilfellene vil altså ikke debitor være beskyttet fra andre krav der bot benyttes. Å kunne kreve hovedforpliktelsen oppfylt innebærer også at kreditoren har rett til bruk av andre misligholdsbeføyelser, i tilfelle av kontraktsbrudd. Dette betyr at beskyttelsen debitor har, som følge av CC art. 416 p.u, der dekning av faktisk skade utover bøtesum må avtales, ikke gjelder i like stor grad for morabøtene. Kreditoren vil her blant annet ha mulighet til å kreve kompensasjon for annet tap gjennom alminnelig erstatning i kontrakt eller lov, dersom vilkårene for dette er oppfylt.

I forhold til mulighetene for kumulasjon av bøter og andre krav blir problemstillingen over, om hvilke forhold som anses som ytterligere erstatning, igjen interessant, spesielt med tanke på kompensasjonsbøter. Uavhengig av hvilken forståelse en legger til grunn for å fastlegge hvilke forhold som faller inn under dette begrepet, kan ikke kreditor kreve noe mer enn det beløp som er fastsatt i kompensasjonsbot, jf. CC art. 410. Dersom partene har avtalt et mulig krav om ytterligere erstatning vil forståelsen av uttrykket derfor være avgjørende for debtors ansvar. Dersom indirekte tap omfattes, står debitor i fare for å måtte kompensere også disse tapene, noe Cc. Art. 410 i utgangspunktet stenger for. Der hovedforpliktelsen bortfaller i et certeparti vil de indirekte tapene fort blir betydelige. For bortfrakter kan derfor forståelsen av hvilke forhold som anses som ytterligere erstatning i cc art. 416 være av stor betydning. I forhold til morabøter vil kreditor alltid ha en mulighet til å fremme krav i kumulasjon med boten. Hvilken forståelse som anvendes vil derfor ikke ha noen betydning for disse bøtene.

4.2.4 Konklusjoner

Reglene som er gjennomgått over vil ved uenighet mellom partene kunne bli avgjørende for hvordan en bøteklausul forstås og anvendes. I loven er ansvaret for bøter begrenset gjennom krav til uaktsomhet ved den forårsakende handling og krav til avtale om mulighet for ytterligere erstatning mellom partene der det faktiske tap overstiger den summen som er avtalt i boten. Hvilke forhold den ytterligere erstatningen omfatter er usikkert, noe som potensielt kan føre til store økonomiske konsekvenser for bortfrakter. Dette stiller seg noe ulikt i forhold til hvilke type bøter det dreier seg om. Videre kan også bøkene justeres av domstolene, men hvorvidt en slik ordning får anvendelse på certepartiforhold er imidlertid ikke sikkert.

Fordelingen av oppfyllelsesrisiko er overlatt til partene, da loven ikke inneholder preseptoriske ansvarsregler, som i foreksempel sjøl. kap 13. Gjennom avtale kan partene i utgangspunktet velge å fordele risiko på den måte de selv velger. Det er kun der kontrakten ikke er tilstrekkelig klar at reguleringen og begrensningene som følger av loven får anvendelse. Som en følge av dette blir det viktig for bortfrakter å klargjøre adgangen til bruk av, samt grensene for og forholdet rundt, bøter i Petrotime.

4.3 Bøter i Petrotime

4.3.1 Innledning

Gjennom klausul 17 åpner Petrobras sitt tidscerteparti for omfattende bruk av konvensjonalbøter, totalt sytten forskjellige. Først reguleres *morabøter* i punkt 17.1 og deretter *kompensasjonsbøter* i 17.3. Beskrivelsen av handling eller hendelse som fører til bot varierer her fra meget spesifikk til helt generell, knyttet til oppfyllelse av bortfrakterens forpliktelser. I seg selv er ikke en slik måte å fordele ansvaret på problematisk. I motsetning til SUPPLYTIME, som ikke inneholder slike bøter, kan denne løsningen by på forutsigbarhet for bortfrakter. For at en slik forhåndsbestemt regulering av mislighold- og erstatningsspørsmål skal fungere må den imidlertid være konkret og tydelig, både med tanke på omfang og forhold til annen kompensasjon. Som vi skal se nedenunder er ikke dette tilfellet i PETROTIME. For bortfrakter kan dette føre til store kostnader og spørsmålet her blir derfor i hvilken grad ansvaret for oppfyllelse plasseres hos bortfrakter. Først vil oppgaven se nærmere på dette i noen av kontraktsbestemmelsene vedrørende morabøter.

4.3.2 Generelt om morabøkene

I 17.1 flg inneholder konkrete reguleringer som åpner for bruk av morabøter. Disse er knyttet til oppfyllelsen av andre bestemmelser i kontrakten eller angir selv faktiske mislighold.

Botens pålydende fastsettes her på varierende måte: enkelte av bestemmelsene i 17.1 angir et fast beløp som multipliseres med det antall dager forholdet som fører til at boten inntre, fortsetter å vedvare. Andre bestemmelser inneholder et fast beløp som multipliseres med antall tilfeller som inntre, og til sist kombinerer enkelte bestemmelser disse to metodene. Petrobras har etter kontrakten adgang til å kreve morabøter i enkelte angitte tilfeller. Bruken av disse er på et generelt nivå betinget av ett vilkår. Det følger av kl. 17.1 at:

«Under written notification, except for the circumstances described in item 17.1.12, and without prejudice to their rights to rescind the contract, Petrobras may apply the following time-related liquidated damages, subject to the terms of item 17.4:»

Det følger av ordlyden at bøkene kun kan løpe der bortfrakter har fått skriftlig varsel om dette. Etter formuleringen i den portugisiske versjonen som bruker *«alltid etter skriftlig varsel»*, er det klart at dette er et absolutt krav, med unntak av bot etter punkt 17.1.2. I de tilfellene det oppstår situasjoner der bøter i utgangpunktet kan kreves, men skriftlig varsel om boten mangler, vil altså denne mangelen stenge for bruken av den aktuelle boten. I så måte skjerper kontrakten muligheten for å kreve bøter i forhold til den brasilianske lovgivningen. Bestemmelsen sier imidlertid ikke noe om når slik varsel må gis for at tiden som skal medregnes når botens sum fastsettes begynner å løpe. En mulig forståelse er at tiden løper fra og med skriftlig varsel er mottatt av bortfrakter. Her vil isåfall perioden, fra handling eller hendelse som utløser bot inntreffer frem til skriftlig varsel er mottatt av bortfrakter, ikke kunne medregnes når botens pålydende skal fastsettes. En slik anvendelse av 17.1 vil kunne føre til at det går lengre perioder, der feil som fører til bot ikke oppdages, hvor Petrobras ikke får kompensasjon dersom forpliktelsene etter avtalen ikke oppfylles slik de skal. I utgangpunktet kan dette, i lys av hensynet til kontraktens balanse, tale for at en slik forståelse ikke er å foretrekke. Petrobras har imidlertid en inspektør til stede under hele certepartiet, jf. kl. 12. På denne måten vil de, som befrakter, ha alle muligheter til, gjennom hele kontraktsperioden, å ha kontroll i forhold til hvorvidt bortfrakter oppfyller sine forpliktelser etter kontrakten. Etter dette burde ikke argumentet at Petrobras kan «gå glipp» av kompensasjon for lengre perioder med ikke riktig oppfyllelse ha altfor mye vekt.

Den andre muligheten blir at tiden begynner å løpe straks, slik at tidsrommet mellom handling eller hendelse inntreffer og skriftlig varsel, kan regnes med når den endelige bøtesummen skal fastsettes. Her vil det skriftlige varselet, forutsatt at det ankommer bortfrakter, isåfall «reparere» mangelen på varsel for dette tidsrommet. Denne forståelsen vil i konkrete situasjoner kunne føre til store bøtesummer for bortfrakter. Dersom det for eksempel oppdages manglende papirarbeid eller uoverensstemmelser med loven og arbeidsvilkår for mannskapet, slik at bot etter 17.1.5 blir aktuelt, vil denne løpe med 30.000 brasilianske reais, nærmere 80.000 kroner etter dagens kurs, per arbeider, per dag siden feilen oppstod, så lenge det leveres skrift-

lig varsel før bot blir utstedt. Det følger av punkt 17.4 at bortfrakter, etter å ha mottatt slikt varsel, er garantert ti virkedager på å utfordre gyldigheten av en slik bot. Dette kan tale for at det bør innfortolkes en minstetid på 10 dager før bot begynner å løpe. Formuleringen kan alene imidlertid ikke være avgjørende, da denne først og fremst regulerer hvorvidt bortfrakter har adgang til å i det hele tatt motsette seg en forsinkelsesbot.

Det er for øvrig ingenting i kontrakten som tilsier at bortfrakter hos noen annen mulighet til å protestere på slik bot, dersom dette ikke gjøres innen 10 virkedager. Denne tidagers-fristen begynner å løpe i det bortfrakter blir varslet om at et forhold eller en hendelse som kan åpne for bruk av bøter har inntruffet eller forekommet. Å greie ut om når varsel anses for mottatt etter brasilianske avtalerettslige regler blir å gå for langt for denne oppgaven. Varsel anses i utgangspunktet for mottatt idet det kommer til adressatens kunnskap, upresist kan dette sies å være likt det en er vant med etter norske regler. Etter 17.4 anses altså boten som akseptert av debitor dersom den ikke bestrides innen tidagers-fristen.

Terskelen for at befrakteren skal kunne gjøre bruk av de forskjellige bøklausulene må etter dette kunne sies å være forholdsvis lav. Som nevnt over er det, utover vilkårene som følger av den konkrete bøklausul, kun skriftlig varsel som kreves etter kontrakten. En følge av dette blir at det for bortfrakter kan bli meget vanskelige å forutse det økonomiske utfallet av kontrakten. Som vi skal se under, inneholder kontrakten noen ganske uvanlige bøter. Enkelte av disse regulerer forhold som ikke ofte er finne i et tidscerteparti, mens andre er utformet så generelt at det blir vanskelig å trekke noen klar grense for når bruken av disse er utelukket. Felles for de to er at botesummene er, eller har potensiale til å bli, meget høye.

4.3.3 Mediehåndteringsbøter.

Klausul 17.1.8 – 17.1.10 fastsetter kompensasjon til Petrobras dersom befrakter ikke oppfyller de forpliktelser som følger av kontraktsbestemmelsene i forhold til håndtering av medier. Disse følger av kl. 3.39 flg og inneholder noen plikter for bortfrakterens i forbindelse med ulykke eller miljøskadelig hendelse. I seg selv er dette et ganske uvanlig forhold å ta inn i kontrakten og noen lignende regulering er ikke å finne i SUPPLYTIME eller noen av de mer anvendte certepartiene. I Bestemmelsen gis det først en beskrivelse av forholdene som må inntre for at bortfrakter skal opptre på en bestemt måte, deretter hvordan bortfrakter skal opptre. Først følger det av kl. 3.39 at:

«For the internal or public announcement of accidents or environmental impact occurrences related to contract activities that could have repercussions on the image of Petrobras:»

En naturlig forståelse av dette punktet er at klausulen gjelder alle kunngjøringer, både innad og utad hos bortfrakter, så lenge denne dreier seg om en ulykke eller miljøskadelig hendelse. Både kunngjøringer til allmennheten, såvel som innad hos bortfrakter og med andre kontraktsparter er omfattet. Originalteksten bruker videre formuleringen «*sinistros*», hvilket i juridisk sammenheng betyr en hvilken som helst hendelse som er til ugunst parten.⁷⁴ Her er altså kommunikasjon om enhver hendelse som påvirker Petrobras, i tillegg til kommunikasjon om miljøskadelig hendelse, omfattet. Videre heter det at i tilfelle av slik kommunikasjon, der denne kan påvirke Petrobras, vil det pålegges bortfrakter visse plikter etter de følgende punkter i klausulen. Det er dermed ikke noe krav om at Petrobras faktisk blir påvirket, en teoretisk mulighet om dette er tilstrekkelig. Dette må sies å kunne følge av formuleringen «*repercutam*», hvilken betyr å kunne påvirke en gang i fremtiden.

Videre, etter 17.1.10, kan Petrobras ved tilfelle som nevnt over, utstede bot pålydende én og en halv prosent av kontraktens totale verdi dersom bortfrakter ikke forholder seg til forpliktelsene i 3.39.3. Her heter det at:

«If the announcement mentions Petrobras, either directly or indirectly, disclosure will depend on the Company's prior consent»

Slik «announcement» er den som eventuelt utgis til allmennheten av bortfrakter i tilfelle ulykke eller miljøpåvirkende hendelse, som nevnt over, og skal etter 3.39.2 forelegges Petrobras senest seks timer før den gis til publikum.⁷⁵ Disse uttalelsene krever etter kontrakten altså godkjenning før de gis, dersom de direkte eller indirekte nevner Petrobras. Der dette ikke skjer, kan bot anvendes. Å trekke linjen for hvor en uttalelse, i sammenheng med ulykke eller miljøpåvirkende hendelse, kan sies å indirekte nevne befrakter, vil i utgangspunktet være meget vanskelig. I utgangspunktet vil en uttalelse om aktiviteter i forbindelse med kontrakten alltid indirekte nevne Petrobras, da de er den andre part under kontrakten. Eventuelle uenigheter rundt dette kan også by på problemer da avgjørelsen om hvorvidt selskapet er indirekte nevnt eller ikke, er en helt skjønsmessig vurdering. Det følger heller ikke av klausulen om det kreves at slike uttalelser må ha negativ effekt for Petrobras, dersom bot skal kunne anvendes. Etter ordlyden er det tilstrekkelig dersom selskapet blir nevnt, uten deres tidligere godkjenning av dette. En slik forståelse er imidlertid ikke særlig praktisk, sett i sammenheng med resten av klausulen, hvilket peker mot at omtalen av selskapet må virke negativt. I alle tilfeller kan det by på vanskeligheter å avgjøre om kommunikasjonen reelt sett har påvirket Petrobras på en negativ måte. I så måte blir det vanskelig å trekke grensen for når

⁷⁴ Originaltekst: «Quanto à comunicação de sinistros ou eventos danosos ao meio ambiente...»

⁷⁵ Ikke-oppfyllelse av denne forpliktelsen fører, på sin side, alene til bot på én prosent av kontraktens totale verdi etter punkt 17.1.9

denne boten kan anvendes. Etter 17.1.8 kan det også utstedes bot på 0,5 prosent av kontraktens verdi dersom bortfrakter ikke innen 2 timer etter slik hendelse som nevnt over, informerer Petrobras.

Dersom bøtene i klausul 17.1.8-17.1.10 blir anvendt kan dette en føre til en total reduksjon av kontraktens verdi på en tre prosent, per tilfelle, for bortfrakter. I motsetning til den brasilianske loven følger det ikke av kontrakten noe krav om uaktsomhet for at bot skal være tilgjengelig. Et aktsomhetskrav er muligens vanskelig å gjennomføre i dette tilfelle, men mangel av et slikt krav fører i alle tilfeller til en videre adgang til bruk av boten. Sett i sammenheng med bestemmelsens utforming, gir dette Petrobras adskillig mulighet til å kreve bot der bortfrakter går ut med informasjon om ulykker eller miljøskadelige hendelser. Denne boten bærer på mange måter preg av å være en ansvarsskjerpelse, idet den regulerer forhold som er uvanlig i certepartier. I utgangspunktet, da den regulerer kunngjøring av informasjon tilknyttet ulykker, vil boten sjeldent bli aktuell. Til tross for dette vil den vage formuleringen, samt den lave terskelen for bruk av boten, kunne føre til betydelig utgift for bortfrakter. Dette fordi det samlede beløp for bøter som kan kreves, etter punkt 17.2, er tretti prosent av kontraktens totale verdi.

4.3.4 Misligholdsbøter

Etter 17.3 flg har Petrobras mulighet til å utstede kompensasjonsbøter. Disse knytter seg til bortfrakterens eventuelle mislighold ved utførelse av kontrakten som helhet, samt de tilfellene der Petrobras har en kontraktsfestet rett til å heve kontrakten. I så måte skal disse bøtene sikre Petrobras en forhåndsbestemt erstatning dersom hovedforpliktelsen bortfaller eller denne ikke lenger kan utføres som avtalt. I tillegg forenkles prosessen med å avslutte avtaleforholdet. Dermed plasseres en stor del av oppfyllelsesrisikoen gjennom disse bestemmelsene. Oppgaven vil nedenfor undersøke i hvor stor grad Petrotime plasserer denne risikoen hos bortfrakter, samt hvilke økonomiske konsekvenser enkelte av disse bestemmelsene kan ha for denne parten. Spørsmålet her blir i hvilke tilfeller og i hvor stor grad, bortfrakteren, på tross av hindring, allikevel plikter å oppfylle sin forpliktelse, da gjerne i form av erstatning.

I 17.3 heter det at:

«Without prejudice to their right to rescind the contract and subject to the terms of item 17.4, Petrobras may issue written notice of their intention to apply the compensatory fines described below. Under the terms of Art 416 of the Civil Code, the Charterer will also be held liable for reimbursing any related damages suffered by Petrobras»

Som ved morabøter er også kompensasjonsbøtene kun betinget av skriftlig varsel fra Petrobras. Om dette, og bortfrakterens mulighet til å bestride disse bøtene, vises det til diskusjon over. Videre følger det av klausulen at bruken av slike bøter ikke får betydning for Petrobras sine kontraktsfestede muligheter til å terminere kontrakten. Det følger også av ordlyden at bortfrakter er ansvarlig for andre tilhørende skader, etter Cc. art. 416. I den portugisiske versjonen er ordlyden i Cc. art. 416 p.u gjengitt, i motsetning til i den engelske som bruker betegnelsen «related damages». For en nærmere fremstilling av Cc. 416 vises det til diskusjonen over. Formuleringen av den portugisiske versjonen fører her til at Petrobras kan forbeholde seg retten til å kreve ytterligere erstatning, utover beløpet fastsatt i bestemmelsene, dersom det faktiske tapet er større enn hva som følger av disse.

I 17.3.2 reguleres bøter for det tilfellet at kontrakten som helhet ikke oppfylles. Her heter det at:

«For total nonperformance of the purpose of the contract: 20% (twenty percent) of the value of the Contract»

Etter ordlyden er bortfrakter forpliktet til å betale denne boten der formålet med kontrakten er totalt misligholdt. Totalt mislighold er noe annet absolutt mislighold hvor, som nevnt over, hovedforpliktelsen bortfaller. Et absolutt mislighold, såvel som mora-mislighold, kan være totalt eller delvis. Dette fordi totalt mislighold dreier seg om oppfyllelsen isolert sett. Om mislighold fører til bortfall av hovedforpliktelsen eller ikke, er irrelevant. Det avgjørende her er hvorvidt det faktisk foreligger noen form for oppfyllelse fra debitor. For at en forpliktelse skal være totalt misligholdt kan det ikke foreligge noen form for oppfyllelse fra debitorens side.⁷⁶ Videre kan det heller ikke vært gjort noen forsøk på å avhjelpe dette. Spørsmålet her blir dermed i hvilke tilfeller bortfrakter ikke kan sies å ha oppfylt noen del av formålet i kontrakten.

Formålet, som også er bortfrakterens hovedforpliktelse, følger av kl. 1 i kontrakten. Her kommer det frem at dette er «time charter» av skipet, som skal brukes til «offshore support to exploration and production». Å oppfylle dette omfatter da alle bortfrakterens enkeltforpliktelser som er en forutsetning for at skipet er disponibelt, slik at det skal kunne nyttiggjøres i samsvar med kl. 1. For å avgjøre når dette formålet er totalt misligholdt er en forståelse å anse utførelsen av hovedforpliktelsen som en helhet, fra første til siste dag i kontraktsperioden. En annen måte å forstå dette, er å se på enkeltforpliktelsene isolert sett. Her fokuserer en på ett enkelt mislighold som inntreffer midt i kontraktsperioden. Dette misligholdet forhindrer befrakteren i å nyttiggjøre skipet som avtalt, og der dette ikke forsøkes avhjulpet vil misligholdet isolert være totalt. Dersom ikke-oppfyllelse av enhver slik forpliktelse, som alene fører til

⁷⁶ Tepedino 2007 s. 697

utilgjengelighet eller forhindrer befrakteren fra å nyttiggjøre skipet, skulle kunne anses som totalt mislighold av formålet, ville imidlertid denne boten i teorien kunne kreves i alle tilfeller der plikten til å betale hyre bortfaller. En slik forståelse kan ikke være meningen og det må derfor kun være der bortfrakterens forpliktelser i certepartiet aldri påbegynnes at formålet med kontrakten anses totalt misligholdt. Dette innebærer at oppfyllelse av enhver enkeltforpliktelse i kontrakten utelukker bruk av bot fordi hovedforpliktelsen her, selv i meget liten grad, vil være delvis oppfylt. Det vil altså kun være der hvor skipet aldri blir levert at bortfrakteren ikke har oppfylt noen del av formålet med kontrakten.

Videre følger det av botens natur at det må dreie seg om et tilfelle der hovedforpliktelsen ikke lenger kan oppfylles eller oppfyllelse ikke lenger i kreditorens interesse. Dette følger av avsnittet over om kompensasjonsbøter. Således vil ikke boten kunne anvendes der utførelsen av kontrakten fortsatt kan skje og ikke er avhengig av å bli påbegynt eller avsluttet innen en viss tid. Når slik tid inntreffer er regulert i 2.2.1.1, hvor dette er satt til 30 dager. En slik kanselleringsadgang følger også av SUPPLYTIME i klausul 2(c). Denne er imidlertid ikke knyttet til noen bot. Dersom befrakter velger å kansellere, er bortfrakteren ansvarsfri med tanke på tap som oppstår i forbindelse med dette. PETROTIME på sin side pålegger bortfrakter i slike tilfeller å betale tyve prosent av kontraktens totale verdi, og plasserer en betydelige del av risikoen for totalt mislighold hos bortfrakter. Som ved morabøter følger det heller ikke her noe krav om uaktsomhet hos bortfrakter for bruk av bøter. Da dette uttrykkelig er gjort andre steder, må det legges til grunn at det kun er for de tilfeller det totale misligholdet skyldes forhold på befrakterens side, eller force majeure, at bortfrakter ikke holdes ansvarlig. Videre vil trolig tyve prosent av kontraktens verdi i de aller fleste tilfeller være tilstrekkelig for å kompensere de tap som måtte oppstå for befrakteren. Dette betyr at ansvaret for de økonomiske konsekvensene i all hovedsak pålegges bortfrakter.

Videre heter det i 17.3.3 at:

«For noncompliance, or irregular, defective or partial compliance with the purpose of the contract: 0,01% (zero point zero one percent) of the value of the Contract»

Her åpner kontrakten for en mye videre anvendelse av bøter der formålet ikke er oppfylt kontraktmessig, enten dette er ved uteblitt oppfyllelse, delvis oppfyllelse eller uriktig oppfyllelse. Den engelske og den portugisiske versjonen inneholder her en språklig forskjell som kan være av betydning. I den engelske gis det, som gjengitt over, uttrykk for bruk av bøter der formålet ikke oppfylles kontraktmessig. Det ser ut til at det også her dreier seg om formålet diskutert ovenfor med tanke på totalt mislighold. Der ble formålet definert som alle forpliktelsene som må oppfylles for å stille skipet disponibelt, slik at det er i stand til å oppfylle sine oppdrag. I lys av dette gir den engelske versjonen inntrykk av at det her dreier seg om bøter

for mislighold som isolert anses for å være tilstrekkelig til å forhindre skipet i å oppfylle sin hovedforpliktelse. Graden av mislighold behøver imidlertid ikke å være total for at bot skal benyttes. Her er det tilstrekkelig at denne er uriktig, feil eller delvis. I så måte innebærer denne bestemmelsen en utvidelse av den tidligere diskuterte om totalt mislighold. Den engelske versjonen utelater dermed en rekke tilfeller som i seg selv er mislighold, men som ikke er tilstrekkelig til å alene forhindre skipet i sine oppgaver, da ethvert mislighold isolert sett ikke behøver å føre til dette. Forskjellen fra det over ligger i at oppfyllelsen av denne her ikke behøver å være ikke-eksisterende, det er tilstrekkelig at den er delvis oppfylt, oppfylt uriktig og lignende.

Den portugisiske versjonen bruker imidlertid en annen formulering, som i utgangspunktet ser ut til å utvide bruken av slike bøter i enda større grad. Av denne fremkommer det at bot kan brukes:

«ved mislighold, uregelmessig eller feil oppfyllelse av en del av kontraktens formål: 0,01% (null nullpunkt én prosent), av kontraktens totale verdi»⁷⁷

Etter ordlyden ser det ut til at bot kan benyttes ved alminnelig mislighold, i tillegg til ved uregelmessig eller feil oppfyllelse, av *en del av formålet*. I brasiliansk rett er mislighold, der det ikke er totalt, ansett for å også omfatte delvis oppfyllelse. Formuleringen tyder på at de forskjellige gradene av mislighold peker tilbake på en hvilken som helst del av formålet med kontrakten, ikke formålet som helhet. Dette vil i utgangspunktet bety at enhver forpliktelse under kontrakten omfattes. Det dreier seg ikke her om forpliktelser som alene forhindrer dette formålet, og som ikke kan ha vært utsatt for noen form for oppfyllelse. Her åpnes det for delvis, uregelmessig eller feil oppfyllelse av enhver forpliktelse som følger av kontrakten. Forskjellen ved botens pålydende i de to bestemmelsene taler også for en slik forståelse; et mislighold som ikke karakteriseres som totalt, altså der det er oppfylt uregelmessig, utilstrekkelig eller feil, kan der de forhindrer befrakter fra å nyttiggjøre skipet også være meget kostbare. Boten i denne bestemmelsen er kun på 0.01 prosent av kontraktsverdien. Dersom bestemmelsen var ment slik utformet i den engelske versjonen ville det vært naturlig med en høyere sum.

I utgangspunktet kan ikke en klausul som åpner for bot ved mislighold av en hver forpliktelse under kontrakten sies å utgjøre noen stor risiko for bortfrakter. Dersom en forpliktelse ikke oppfylles kontraktmessig må denne kompenseres for, eller godtgjøres på annen måte. Bestemmelsen er imidlertid meget vidt formulert. Ethvert brudd på en forpliktelse omfattes, her-

⁷⁷ Egen oversettelse. Originaltekst: «Pelo descumprimento, cumprimento irregular ou defeituoso de parte do objeto contratual: 0,01% (zero virgula zero um por cento), incidente sobre o valor do CONTRATO»

under uregelmessig og feil oppfyllelse. Samlet fører dette til at enhver forpliktelse som ikke oppfylles i nøyaktig samsvar med bestemmelsene i kontrakten, i utgangspunktet fører til bot. Så detaljrike som anneksene er, vil dette kunne føre til uventede kostnader for bortfrakter. Der Tv-skjermen i inspektørens kabin er 20, og ikke 21 tommer, vil boten kunne kreves.

Beløpet per tilfelle er, som nevnt, i denne bestemmelsen 0,01 prosent av kontraktens verdi, hvilket isolert ikke innebærer særlig utgift for bortfrakter. Klausulen inneholder imidlertid ingen begrensninger med tanke på hvor mange slike bøter som kan utstedes iløpet av kontraktsperioden, slik det gjør med morabøter i 17.5. Videre stilles det ikke her noe krav til hverken uaktsomhet hos bortfrakter eller påviselig tap hos befrakter. I det hele ser det ut til at befrakter, gjennom denne formuleringen, forbeholder seg retten til å kreve bot i de tilfellene denne ikke er fornøyd med utførelsen av en forpliktelse i certepartiet. På mange måter ligner dette mer på en kontraktsfestet økonomisk fordel for befrakter enn en forhåndsbestemt erstatning. Som nevnt ser den ut til gjelde utførelsen av alle bortfrakter sine forpliktelser i kontraktsperioden, hvilket gjør bestemmelsen til en usikker og potensielt uheldig del av risikofordelingen for bortfraktere.

4.4 Forholdet mellom kontraktsbestemte bøter og annen erstatning eller kompensasjon.

De forskjellige bøkene diskutert over utgjør fire av totalt nitten ulike mora- og kompensasjonsbøter Petrobras forbeholder seg rett til å kunne kreve. Som kompensatorisk mekanisme skal dette i utgangspunktet være positivt for bortfrakter, som vil kunne forutse kostnadene ved eventuelle mislighold. Som straff eller motivasjon til å oppfylle, behøver de heller ikke å være problematiske for bortfrakter, på tross av den vide adgangen til å kreve kompensasjonsbøter, samt mediebøkene, som er nokså uvanlig i slike forhold. Partene i certepartiavtaler er utpreget profesjonelle på området og i utmerket stand til å innrette seg i forhold til kontraktene i de inngår, hvilket taler for at det selv skal kunne komme til enighet om risikofordelingen rundt mislighold og ansvaret i kontrakten generelt. Ved å gjøre dette kan partene få en avtale skreddersydd etter forholdene, hvilket forenkler gjennomføringen og forbedrer partenes mulighet til å ha fortjeneste. Forenklingen av slike krav, såvel som bortfrakterens mulighet til å forutberegne sin stilling i certepartiet, blir imidlertid uthullet av bestemmelsen i punkt 17.5. Her heter det at:

«The sanctions set out in this Clause do not exempt the Charterer from penalties contained elsewhere in this Contract, or under the Civil Law Code. Nor do they exempt the Charterer from their liabilities for loss or damage to Petrobras' property, caused by noncompliance with the Conditions of this Contract»

Etter ordlyden forbeholder befrakteren seg retten til å gjøre krav gjeldende utover det å utstedte bøter etter hele klausul 17. Som diskutert over, vil dette nok kun være tilfelle for morabøtene, da en slik ordning anvendt på kompensasjonsbøter blant annet strider med prinsippet om uberettiget berikelse. Dette gjelder imidlertid dersom loven regulerer forholdet. I certepartiforhold står partene fritt til å plassere ansvar og risiko på andre måter. I PETROTIME har konsipisten eksplisitt gått bort ifra begrensningene som følger av den brasilianske loven, både for mora- og kompensasjonsbøter. I ethvert tilfelle av bot vil det også være mulig å kreve naturaloppfyllelse, der dette er mulig, og alminnelig erstatning etter sivil-lovboken. Dermed mister de kontraktsfestede bøtene den forenklende effekten de skal ha. Samtidig blir det meget vanskelig for befrakter å forutse hvilke følger kontrakten kan få. Det totale beløpet for morabøter, som etter kl. 17.5 er 30 prosent, vil heller ikke gjelde for disse andre kravene, da maksimalbeløpet eksplisitt kun begrenser morabøter. Summen av andre krav vil måtte betales utover dette.

5 Konklusjoner og avsluttende kommentarer

I denne oppgaven har hensikten vært å gjøre rede for risikoplasseringen, med tanke på vederlag- og oppfyllelserisiko, i Petrobras sitt certeparti. Etter en gjennomgang av reguleringen av off-hire og kontraktsbøter viser det seg at PETROTIME i stor grad plasserer de økonomiske risikoene hos bortfrakter. Certepartiet er, i motsetning til SUPPLYTIME, meget befraktervennlig.

Ansvar for de vederlagsmessige tapene som måtte oppstå som følge av at skipet ikke er disponibelt for befrakter blir i all hovedsak lagt hos bortfrakter gjennom kl. 5.1.1. Mangelen på et krav om tidstap for befrakter gjør denne bestemmelsen meget vid og gir på mange måter befrakteren mer en økonomisk fordel, enn beskyttelse mot bortfrakters mislighold. Når også bortfrakterens ansvar kun er begrenset av de tilfeller der skipet er utilgjengelig som følge av force majeure eller befrakters culpøse opptreden, vil det generelt være få tilfeller av unormal kontraktsutvikling hvor plikten til å betale hyre fortsatt vil bestå. I tillegg til dette er ikke bortfrakterens ansvar begrenset til tap av hyre, slik som i SUPPLYTIME, men utvidet, da en også blir ansvarlig for bøter etter en viss tid. Med en så vid adgang til å legge fartøyet off-hire, vil ikke veien til de påkrevde 720 timer nødvendigvis være så lang, hvilket kan føre til betydelig utgift. Dersom et slikt off-hire tilfelle blir påklaget tar heller ikke den brasilianske lovreguleringen i særlig grad tar hensyn til bortfrakter. Hvorvidt et krav om tapt tid her vil oppstilles er usikkert. Det faktum at hverken teori eller rettsavgjørelser rundt dette ikke har vært å finne, taler nok imot dette. I forhold til den norske reguleringen generelt (og anvendt på SUPPLYTIME) innebærer avtaleslutning på Petrobras sitt certeparti adskillig overføring av vederlagsrisiko for bortfrakter.

Ved å kontraktsfeste rundt tyve bøter sikrer også Petrobras seg fra de aller fleste økonomiske tap som kan oppstå med tanke på mislighold ved oppfyllelse av motpartens forpliktelser. Som diskutert over ser det ut til at punkt 17.3 åpner for en generell adgang til å kreve bøter der oppfyllelse ikke skjer nøyaktig som avtalt. Til dette kommer også flere meget uvanlige bøter, som ikke er å finne i andre lignende kontrakter. Det kan se ut til at konsipisten bevisst har valgt en vag og lite avgrenset ordlyd i disse bestemmelsene, noe som kan åpne for en nokså urimelig bruk av disse bøkene. Dette har også vært tilfelle i praksis. Disse bøkene ser ut til å sikre en utvidet mulighet til å kreve godtgjørelse, her også uten krav til skyld eller påviselig tap. Dette i motsetning til å fungere som en forhåndsbestemt normalerstatning. Både certepartiet og de brasilianske lovbestemmelsene inneholder reguleringer som er lite benyttet i nordisk rettstradisjon, med unntak for i entreprisforhold. Certepartiet går imidlertid enda lenger enn loven, og for bortfrakter innebærer dette at hans plikt til å oppfylle sine forpliktelser, i de aller fleste tilfeller, her vil bestå.

Både off-hire og bruk av bøter er avgjørende for det økonomiske utfallet av et tidscerteparti. I PETROTIME gis befrakter adskillig mulighet til å begrense, om ikke eliminere, bortfrakterens mulighet for overskudd, gjennom denne reguleringen. Iløpet av det siste året har Petrobras vært gjenstand for korrupsjonsskandale og selskapets verdi har sunket betraktelig. Der off-hire og bøter tidligere har vært brukt på en sånn måte at skipseiere har sett seg nødt til å ta sakene inn for retten, er det lett å tenke seg at dette problemet ikke blir mindre i tiden som kommer. I lys av dette vil det for bortfraktere kunne være av stor betydning å få klargjort grensene for disse reguleringene iløpet av anbudsrunderen.

6 Kildeliste

Litteratur

- Deffenti & Barral (2011) Deffenti, Fabiano og Barral, Welber: *Introduction to Brazilian law*, Alphen aan den Rijn, 2011.
- Diniz (2013) Diniz, Maria Helena: *Curso de direito civil brasileiro, vol.1*, 31.utg, 2013. *Kommentar*
- Falkanger (2010) Falkanger, Thor og Bull, Hans Jacob: *Sjørett*, 7. utg, Oslo, 2010.
- Filho (2014) Filho, Cavalieri Sergio: *Programa de Responsabilidade civil*, 11. utg, 2014.
- Gade (1979) Gade, Fred-Arne og Woxholth, Geir: *Offshorecertepartier i rettslig beslysning*, Oslo, 1979.
- Martins (2008) Martins, Eliane Maria Octaviano: *Curso de direito marítimo vol.II, São Paulo, 2008. Kommentar*: Denne litteraturen brukes av de fleste føderale universitetene som tilbyr sjørettsfaget.
- Michelet (1997) Michelet, Hans Peter: *Håndbok i tidsbefraktning*, Oslo, 1997.
- Nery Junior (2011) Nery Junior, Nelson og Nery, Rosa Maria de Andrade: *Código civil comentado*, 8.utg, São Paulo, 2011.
- Régis (2002) Régis, Mário Luiz Delgado: *Código civil comentado*, São Paulo, 2002.
- Selvig (1986) Selvig, Erling: *Tolking etter norsk eller annen skandinavisk rett av certepartier og andre standardvilkår utformet på engelsk*, Tidsskrift for Rettsvitenskap, 1986.
- Selvig (1993) Selvig, Erling: *Kontraktsretten*, Knophs oversikt over norsk rett, 10.utg, Oslo, 1993

Tepedino (2007)

Tepedino, Gustavo og Barbosa, Helena: *Código Civil interpretado conforme a Constituição da República*, vol. I, 2.utg, Rio de Janeiro, 2007.

Lover

Norske lover:

Lov av 24 juni 1994 nr. 39 om sjøfarten.

Lov av 13 juni 1997 nr. 43 om avtaler med forbrukar om oppføring av ny bustad m.m.

Norske forarbeider:

NOU 1993:36 om Godsbefordring til sjøs.

Brasilianske lover:

Constituição Da República Federativa do Brasil, 2008 (Grunnloven).

Código Brasileiro de Aeronáutica, 1986 (Lov nr. 7.565 av 19. desember).

Código de Defesa do Consumidor, 1990 (Lov nr. 8.078 av 11. september).

Lei de Transporte Aquaviario, 1997 (Lov om Sjøtransport nr. 9432).

Código Civil Brasileiro, 2002 (Lov nr. 10.406 av 10. januar).

Emenda constitucional, 2004 (Tilleggslov av 30. desember).

Decreto lei 58/1937 (Dekret-lov av 10. desember).

Rettsavgjørelser

Norske rettsavgjørelser:

ND.1915.168

ND.1944.52

ND.1950.398

ND.1983.309

ND.1993.105

Engelske rettsavgjørelser:

«Laconian Confidence» Lloyds rep. 1997 s. 139.

Brasilianske rettsavgjørelser:

STJ. Resp.687285 (*Superior Tribunal de Justiça*, høyeste ikke føderale domstol i Brasil).

TJSC 98.005495-8 (*Tribunal de Justiça de Santa Catarina*, statlig domstol i Santa Catarina).

Artikler

«*A interpretação dos negócios empresariais no novo código civil brasileiro*» Artikkel om kontraktstolkning i Brasil. Skrevet av Paula A. Forgoni, professor og leder for obligasjonsrettslig institutt ved det føderale universitet i São Paulo.

«*Da cláusula penal*» Artikkel om bruken av bøteklausuler i Brasil, utgitt av *Advocacia-Geral da união*(AGU), som er den brasilianske regjeringsadvokaten.

«Norwegian investments still growing» Artikkel fra Norsk-Brasiliansk handelskammer.

Andre kilder

BIMCO Explanatory notes for SUPPLYTIME

Internettsider

«*Da cláusula penal*» - www.agu.gov.br/page/download/index/id/18004148

«Norwegian investment still growing» - www.nbcc.com.br/news/view/163/lang:en-gb

Informasjon fra Petrobras -

www.petrobras.com.br/en/our-activities/performance-areas/oil-and-gas-exploration-and-production/pre-salt/

Regjeringens Brasil-strategi – www.regjeringen.no/nb/dokumenter/brasil_strategi/id636321/

BIMCO Explanatory notes for SUPPLYTIME -

www.bimco.org/~media/Chartering/Document_Samples/Time_Charter_Parties/Explanatory_Notes_SUPPLYTIME_2005.ashx

Supremo Tribunal Federal -

www.stf.jus.br/arquivo/cms/jurisprudenciaSumula/anexo/Enunciados_Sumula_STF_1_a_736.pdf