

UiO : **Det juridiske fakultet**

Sjøpant

Om krav, prioritetsforhold og foreldelse

Kandidatnummer: 530

Leveringsfrist: 25.04.2019

Antall ord: 17594



Innholdsfortegnelse

1	INNLEDNING	1
1.1	Tema og problemstilling	1
1.2	Presiseringer og fremstillingen videre.....	1
1.3	Rettskildesituasjonen.....	1
1.4	Sjøpantets utvikling og betydning – et tilbakeblikk.....	2
2	SJØPANT SETT I LYS AV ØVRIGE REGLER OM PANT	5
3	SKIP SOM SIKKERHETSOBJEKT	8
3.1	Skipsbegrepet	8
3.2	Særlig om tilbehør	11
4	FORDRINGER SOM GIR SJØPANTERETT	14
4.1	Innledning.....	14
4.2	Krav på hyre og annen godtgjørelse.....	14
4.3	Havne-, kanal-, og andre vannveisavgifter og losavgifter	21
4.4	Tap av liv eller skade på person	23
4.5	Tap eller skade på eiendom	27
4.6	Bergelønn, erstatning for fjerning av vrak og bidrag til fellehavari	30
4.7	Særlig om rentekrav og prosessomkostninger	34
5	DEBITOR FOR SJØPANTEKRAVET	36
5.1	Krav mot skipets reder med mer.	36
5.2	Forholdet ved eierskifte.....	37
5.3	Regressadgang.....	38
6	PRIORITET	39
6.1	Innledning.....	39
6.2	Prioritetsforholdet.....	39
6.3	Forholdet til legalpant for boomkostninger.....	40
6.4	Forholdet til utenlandske krav	41
6.5	Tilbakeholdsrett.....	42
7	FORELDELSE	43
7.1	Innledning.....	43
7.2	Foreldelsesfristens utgangspunktet	43

7.3	Fristavbrytelse	46
8	SAMMENFATNING OG AVSLUTTENDE BETRAKTNINGER	49
9	KILDELISTE	51

1 Innledning

1.1 Tema og problemstilling

Emnet for denne oppgaven er sjøpant i skip. Sjøpant er en lovbestemt sikring av visse krav med skip som sikkerhetsobjekt. Hvilke krav som er sikret ved sjøpanterett er definert i Lov 24. Juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (heretter Sjøloven) §51. I denne sammenheng skal jeg redegjøre for de sjøpantesikrede kravene og undersøke hvorvidt bestemmelsen gir en fullstendig oversikt. Videre skal det redegjøres for prioritetsforholdet for sjøpanteretter på et realiserings-tidspunkt. Denne drøftelsen vil ta for seg de sjøpantesikrede kravenes innbyrdes prioritet, samt forholdet til konkurrerende heftelser i skipet. Endelig skal oppgaven se på reglene for foreldelse av sjøpantekrav og hvordan en sjøpanthaver må gå frem for å forhindre at et sjøpantekrav foreldes.

1.2 Presiseringer og fremstillingen videre

Skipsfart er risikopreget og en næring der skadepotensialet er stort. Som følge av dette har sjøloven regler om ansvarsbegrensning. Når det tilkjennes sjøpanterett i et skip for et krav, kan det også oppstå spørsmål rundt omfanget av kravet. Rederiets adgang til ansvarsbegrensning etter sjøloven kap 9 i forbindelse med krav sikret ved sjøpanterett vil ikke bli drøftet i oppgaven.

Sjøpanteretter oppstår både i skip og last. Tema for denne oppgaven er sjøpanteretter i skip og sjøpanteretter i last vil ikke bli behandlet.

Innledningsvis vil jeg i kapittel 1.4 plassere sjøpantinstuttet i en historisk kontekst. I kapittel 2 sees det på sjøpantets plass i pantestystemet. For å forstå sjøpantets betydning er det naturlig å si noe om hva sjøpantet hefter på; dekningsobjektet. Dette gjennomgås i kapittel 3. I kapittel 4 sees det på hvilke krav som sikres ved sjøpanterett. Hvem som kan påhefte skipet sjøpanteretter gjennomgås i kapittel 5. I Kapittel 6 redegjøres det for sjøpanteretter og prioritetsforhold, både innbyrdes og i forholdet til konkurrerende heftelser. I kapittel 7 redegjøres det for foreldelse av sjøpantesikrede krav og hvordan en sjøpanthaver må gå frem for å forhindre foreldelse av sjøpantekravet når debitor for kravet ikke oppfyller kravet.

1.3 Rettskildesituasjonen

Lovgivning om sjøpant reguleres for norsk jurisdiksjon gjennom Sjøloven. Forut for Sjøloven ble regler om sjøpant regulert av Lov 20. Juli 1893 nr. 1 Sjøloven (heretter Sjøloven av 1893). Reglene gjennomgikk vesentlige endringer som trådte i kraft i henholdsvis 1933 og 1973. Det fremgår av forarbeidene at det ved vedtakelse av Sjøloven ikke var tilsiktet noen endringer i

de dagjeldende regler om pant.¹ Det medfører at rettspraksis, forarbeider og juridisk teori som omhandler sjøpant forut for dagens Sjølov er av interesse for oppgaven.

Lovgivningen for sjøpanteretter er i stor grad basert på internasjonale konvensjoner. For vår del er International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Maritime Liens and Mortgages, Brussels 27 May 1967 (heretter 1967-konvensjonen) av størst betydning.² Det fremgår av forarbeidene at de materielle endringene foretatt i Sjøloven av 1893 i 1973 er en innarbeidelse av 1967-konvensjonen.³ I lys av dette kan konvensjonsteksten bidra til tolkning dersom det er tvil rundt innholdet av sjøpantereglene i Sjøloven. Det er imidlertid viktig å merke seg at 1967-konvensjonen ikke har trådt i kraft. Dette kommer jeg tilbake til kapittel 1.4.

Videre bygger de nordiske sjølovene i stor grad på et fellesnordisk samarbeid som oppstod på slutten av 1800-tallet. Lovgivningssamarbeidet gjør at lovgivning, forarbeider, rettsavgjørelser og litteratur fra de øvrige nordiske landene er relevant for oppgaven. I oppgaven vil dette komme til uttrykk ved at svensk lovtekst, forarbeider og litteratur benyttes for å bidra til å kartlegge rettstilstanden for sjøpant.

1.4 Sjøpants utvikling og betydning – et tilbakeblikk

Gjennom tidene har det vist seg et behov for å gi visse krav som springer ut av skipsfarten en privilegert stilling i forhold til alminnelige kreditorer.⁴ Før dagens omfattende kommunikasjonsmuligheter var kapteinen på et skip den som ofte stod for kommersielle forhold knyttet til skipets drift og ikke rederen.⁵ Dette medførte at driftskapital ofte ble ordnet gjennom kreditt ytt mot sjøpant i skip og last.⁶

Omfattende lovreguleringer om sjøpant kom med sjøloven av 1893. Rederens ansvar var her til en viss grad begrenset til skip og last; sjøformuen.⁷ En reder heftet eksempelvis ikke personlig for avtaler inngått av skipsfører.⁸ Samtidig ble kreditorene gitt en særlig sterk stilling

¹ Ot.prp.nr.55 (1993-1994) s. 18.

² Ot.prp. nr. 32 (1970-1971) s. 51.

³ Ot.prp.nr.32 (1970-1971) s. 3.

⁴ Rygh (1934) s. 1.

⁵ Solvang (2017) s. 41.

⁶ Solvang (2017) s. 41.

⁷ Falkanger (2016) s. 105.

⁸ Knoph (1931) s. 128.

ved at kravene rammet av ansvarsbegrensningen var sikret pant med prioritet foran andre heftelser i heftelser i skipet.⁹

Skipsfart er i stor grad en internasjonal næring og i løpet av 1900-talet medførte et ønske om internasjonal harmonisering av reglene for panteretter i skip at det ble inngått flere konvensjoner av betydning for sjøpantets rettsstilling i Norge. Målet var å oppnå ensartede regler om panteretter som, dersom gyldig stiftet i hjemlandet, i prinsippet skulle gjelde også utenfor nasjonal jurisdiksjon.¹⁰

Vedtagelsen av International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Maritime Liens and Mortgages, Brussels, April 10, 1926 (1926-konvensjonen) sammen med International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Limitation of Liability of Owners of Sea-going Vessels, Brussels (1924-konvensjonen) førte til at den opprinnelige sammenhengen mellom sjøpant og rederens ansvarsbegrensning ble oppløst. I stedet fikk man separate sjøpanteregler der rederen i prinsippet heftet med hele sin formue.¹¹ 1926-konvensjonen ble inkorporert i de skandinaviske sjølovene og trådte i kraft i Norge i 1933.¹²

1926-konvensjonen ble så erstattet med 1967-konvensjonen. Ønsket om et ensartet system ble videreført, men visse innskrenkninger i hvilke krav som skulle omfattes ble foretatt.¹³ Laste-skadekrav og leverandørkrav ble ikke lengre sikret med sjøpant. 1967-konvensjonen danner grunnlaget for de nåværende regler om sjøpant og var bakgrunnen for lovendringen i Sjøloven av 1893 i 1973. På grunn av svak oppslutning blant de øvrige statene, har 1967-konvensjonen imidlertid aldri trådt i kraft.

Bakgrunnen for innskrenkningen i 1967-konvensjonen var ønsket om å styrke langtidskredit-ten.¹⁴ Sjøpantekrav med sin særlige prioritet medfører at andre panteretter stiller dårligere på realisasjonstidspunktet dersom sjøpantekravene gjøres gjeldende.¹⁵ For eksempel vil kontraktspanthavere som banker ikke kunne være sikre på å få sine krav dekket fullt ut på realisasjonstidspunktet fordi de risikerer at kravene fortrenges av kravshavere med sjøpanterett.

⁹ Falkanger (2016) s. 105.

¹⁰ Rygh (1934) s. 28.

¹¹ Falkanger (2010) s. 103.

¹² Falkanger (2010) s. 104.

¹³ Ot.prp.nr.32 (1970-1971) s. 50.

¹⁴ Ot.prp.nr.32 (1970-1971) s. 50.

¹⁵ Haxthow (2007) s. 65.

Skipsfartsnæringen er i stor grad avhengig av kreditt for å drive sin virksomhet, og sjøpantetter utgjør dermed en trussel for næringslivets kredittvilje.¹⁶

Videre kan sjøpantekrav ikke registreres, og de vil følgelig være lite synlige for tredjemenn. At øvrige kreditorer vanskelig kan forutse sin rettsstilling, underbygger problematikken rundt næringslivets kredittvilje overfor skip.

Som i andre deler av næringslivet, men kanskje spesielt innen sjøfarten, er aktørene utsatt for konjunktursvingninger.¹⁷ Den nære sammenhengen med fraktmarkedet medfører at skipets verdi og rederiets betalingsmuligheter varierer. For kravshavere med sjøpanterett i skipet medfører sjøpanteretten en viss sikkerhet for å få kravet oppfylt dersom rederiet skulle bli insolvent. For andre panterettshavere kan kombinasjonen av sjøpanteretter og konjunktursvingninger på sin side medføre at deres krav ikke dekkes på realisasjonstidspunktet.

Den foreløpig siste konvensjonen om pant i skip er International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993, Geneva, May 6, 1993 (1993-konvensjonen). Konvensjonen ser ut til å ytterligere innskrenke antall sjøpantesikrede krav ved at krav for bidrag på fellehavari ikke lenger gis sjøpanterett. Videre er det foretatt endringer i prioritetsforholdet for de ulike sjøpantesikrede kravene. Konvensjonen er enda ikke ratifisert av de skandinaviske landene.

Sjøpantinstittuttet gir enkelte kravshavere en særlig mulighet for dekning dersom debitor ikke oppfylder sine forpliktelser. Som vi skal se gis for eksempel arbeidere på skip en særlig adgang til å få sine lønnskrav med mer dekket gjennom sjøpant. Personskader oppstått i forbindelse med driften av skipet, gis også dekning før andre rettighetshavere. For stat og kommune gir sjøpanteretten for krav på visse offentlige avgifter en mulighet til å få kravet dekket før skipet for eksempel forlater norsk jurisdiksjon.

Videre kan trusselen om å gjøre sjøpanterett gjeldende fungere som handlingsinsentiv for kreditor til å gjøre opp utestående forpliktelser i frykt for at skipet skal bli tvangsøst.

¹⁶ Falkanger (2016) s. 105.

¹⁷ Falkanger (2016) s. 2.

2 Sjøpant sett i lys av øvrige regler om pant

Det kan være hensiktsmessig å plassere sjøpantet i en kontekstuell sammenheng med øvrige panteretter for å bedre forstå sjøpantet som panterettighet.

Generelle regler om pant fremgår av Lov 8. Februar 1980 nr. 2 Lov om pant (heretter panteloven). Etter panteloven §1-2 første tredje ledd står loven imidlertid tilbake for bestemmelser om pant fastsatt i annen lovgivning. Sjøloven innehar selv bestemmelser om pant i kapittel 3. Av forarbeidene fremgår at de allmenne reglene om pant i panteloven kommer til anvendelse, så fremt annet ikke er fastsatt i sjøloven.¹⁸ Sjølovens panteregler utgjør dermed *lex specialis* i forholdet til panteloven.

Bakgrunnen for at sjøloven innehar særlige regler om pant i skip og last er poengtert i forarbeidene. Det ble uttalt at reglene om pant i skip, på grunn av den nære sammenhengen mellom pantereglene og registreringssystemet for skip, burde innlemmes i sjøloven fordi registreringssystemet skulle tas inn.¹⁹ Videre er pantereglene av internasjonal interesse blant annet fordi finansiering av norske skip i stor grad finner sted i utlandet, noe som gjør det viktig å ha en oversiktlig lovgivning tilgjengelig på engelsk.²⁰

En panterett er etter panteloven §1-1 definert som en ”*særrett til å søke dekning for et krav (pantekravet) i ett eller flere bestemte formuesgoder (pantet)*”. En panterett tjener dermed til sikkerhet for et krav som påhviler eieren av et formuesgode eller en tredjeperson.²¹ Dette er gjerne en pengeforpliktelse, men må ikke være det. Ved mislighold av kravet kan kreditor holde seg til pantet og få bistand til tvangssalg av gjenstanden og på denne måten få dekning av det opprinnelige kravet.²² Panteretten utgjør et dekningsprivilegium ved at pantehaver får fortrinnsrett til dekning av et underliggende krav.²³ Pantegjenstander kan ta mange former, herunder for eksempel fast eiendom, løsøre, bankinnskudd, obligasjoner og for vårt vedkommende; skip.

Det er vanlig å dele panteretter inn i grupper ut fra stiftelsesgrunnlaget. Det skilles her mellom avtalepant, utleggspant og lovbestemt pant. Avtalepant stiftes ved avtale mellom to parter. Det klassiske eksempelet er pantsettelse av eiendom som sikkerhet for et lån. Avtalepant kan etter

¹⁸ Rådsegn 8 s. 47.

¹⁹ Ot.prp.nr. 32 (1970-1971) s. 49.

²⁰ Innst. VIII s. 74.

²¹ Falkanger (2013a) s. 66.

²² Falkanger (2013a) s. 67.

²³ Skoghøy (2014) s. 19.

panteloven §1-2 annet ledd bare stiftes i formuesgoder det er lovhjemmel for å stifte avtalepant i. Dette utgjør det panterettslige legalitetsprinsipp.²⁴ Skip utgjør, på samme måte som eiendom, ofte et verdifullt objekt. Ettersom det er mulig å identifisere skip, har det vært mulig å lage system for registrering av rettsstiftelser i dem.²⁵ Det fremgår av sjøloven §41 at det kan stiftes avtalepant i skip, og slik panterett får rettsvern ved registrering i samsvar med reglene i sjølovens kapittel 2. På denne måten likner kontraktspant i skip mye på kontraktspant i eiendom der panterettigheter må registreres i grunnboken for å få rettsvern jf. panteloven §2-5 første ledd.

Utleggspant er panterett stiftet gjennom en lovbestemmelse som gir myndighetspersoner rett til å stifte panterett gjennom et vedtak.²⁶ Det skilles mellom to former for utleggspant – namsutleggspant og skifteutleggspant.²⁷ Der kreditor ikke har sikkerhet for sitt krav, og debitor ikke frivillig gjør opp kravet, må kreditor skaffe seg tvangsgrunnlag for å inndrive kravet.²⁸ Dette gjøres typisk ved at kreditor får dom for kravet. Når tvangsgrunnlag er etablert, kan kreditor begjære utlegg jf. tvangsfullbyrdsloven §7-1 jf. §4-1 andre ledd. Etter panteloven §5-1 kan dette gjøres på to måter. Utleggspant kan etter bokstav a stiftes av ”*namsmyndighetene*”; såkalt namsutlegg. Videre kan utleggspant stiftes av tingretten i midler som er under skiftebehandling for å sikre ektefelles, arvings, legatars eller kreditors krav etter skiftet. Sistnevnte kalles for skifteutlegg.

Lovbestemt pant, også kalt legalpant, er panterett som oppstår direkte på grunnlag av lov eller andre rettsregler, uten at det foretas noe særskilt stiftelsesgrunnlag.²⁹ For å avgjøre om det foreligger et krav som er sikret ved legalpant, må man tolke den enkelte hjemmelsbestemmelsen.³⁰ Legalpanterett etableres deretter automatisk ved at kravet oppstår. Panteloven kap. 6 hjemler en rekke krav sikret ved legalpanterett. De viktigste bestemmelsene om legalpanterett i fast eiendom reguleres eksempelvis i panteloven §6-1. For øvrig må man gå til den enkelte særlovgivning for å undersøke om det fremgår av loven at visse krav er sikret ved legalpanterett.

Det skilles videre mellom sterke og svake legalpanteretter. Sterke legalpant kjennetegnes ved at de ikke kan tinglyses og har prioritet foran alle andre krav. For at svake legalpant skal få

²⁴ Skoghøy (2014) s. 28.

²⁵ Brækhus (1956) s. 13.

²⁶ Falkanger, (2004) s. 15.

²⁷ Skoghøy (2014) s. 19.

²⁸ Skoghøy (2014) s. 28.

²⁹ Skoghøy (2014) s. 30.

³⁰ Falkanger (2004) s. 31.

rettsvern må pantøver foreta rettsvernakt etter de gjeldende tinglysingsregler og pantekravet vil få prioritet etter rettsvernstidspunktet.³¹ Sjøpant, som er tema for denne oppgaven, tilhører gruppen sterke legalpant og kan ikke registreres. Det er med andre ord lovens bestemmelser som avgjør om et sjøpant er til stede eller ikke.

³¹ Falkanger (2013b) s. 285.

3 Skip som sikkerhetsobjekt

3.1 Skipsbegrepet

Det fremgår av sjøl. §51 første ledd at visse krav mot først og fremst skipets reder (om andre debitorer for kravet se punkt 5) er sikret med sjøpanterett i ”skipet”.

Sjøloven §51 definerer ikke skipsbegrepet og man må søke andre steder for å fastlegge hvilke innretninger som kan beheftes med sjøpant. Spørsmålet er sjelden problematisert i domstolene og forarbeidene ser ikke ut til å drøfte skipsbegrepet i sjøloven §51.

En definisjon av skipsbegrepet i relasjon til kontraktspant finnes i sjøloven §41 annet ledd nummer 1. Bestemmelsen dekker ikke direkte forholdet til sjøpant, men kan brukes som et utgangspunkt for tolkning av skipsbegrepet i sjøloven §51. Etter §41 annet ledd nummer 1 defineres skipsbegrepet som ”skip som skal eller kan innføres i skipsregistret, jf. §11”. Videre omfatter skipsbegrepet en ”innretning som kan innføres i skipsregisteret etter sjøl. §33” jf. §41 annet ledd nummer 2. Endelig omfatter skipsbegrepet etter §41 første ledd nummer 3 ”skip eller innretning under bygging, samt byggekontrakt”, forutsatt at innretningen kan innføres i skipsregisteret etter §§31 og 33 tredje ledd.

For å falle innunder skipsbegrepet etter sjøloven §41 er innføring i skipsregisteret et vilkår. Dette henger sammen med at kontraktspant får rettsvern ved registrering jmfør §41 første ledd. For å kunne innføres i skipsregisteret stilles det et nasjonalitetskrav. Krav om at skipet må anses som norsk fremgår både av sjøloven §11 og §33 jmfør §§4 og 6. Når et skip skal anses som norsk følger av sjøloven §1. For det første forutsettes det at skipet ikke er innført i et annet lands skipsregister jf. §1 første ledd. Videre stilles det krav til eierforholdet og nasjonalitet og §1 første ledd oppstiller alternative eierskapsformer som medfører at et skip anses for ”norsk”.

Norske skip med en minimumslengde på 7 meter kan innføres i skipsregisteret jf. §11 tredje ledd. Videre kan merkepliktige skip etter Lov 26. mars nr. 15 Lov om retten til å delta i fiske og fangst (deltakerloven) registreres i skipsregisteret, og her foreligger ingen krav til skipets lengde. Endelig kan skip som utelukkende eller hovedsakelig skal anvendes i næringsvirksomhet registreres i skipsregisteret uten hensyn til skipets lengde.

I sjøloven §33 reguleres forholdet til innretninger som ikke er å regne for skip, men som likevel kan innføres i skipsregisteret. Slike innretninger er flytekran, flytedokk og mudderapparat. Også for disse innretningene stilles det særskilte krav til nasjonalitet og eierforhold jmfør §33 første ledd.

Gjennomgangen av de overnevnte bestemmelser viser at skipsbegrepet i relasjon til kontraktpant knytter seg til registrering i skipsregisteret og at innretninger man ikke anser som skip i tradisjonell forstand, kan regnes for å være skip etter sjøloven §41. Tilsvarende reguleringer finnes ikke i sjøloven §51 og ettersom begrepet ikke er tydelig definert må det foretas en nærmere vurdering av hvilke innretninger som utgjør dekningsobjektet for sjøpanteretter.

I litteraturen oppstilles veiledende kriterier for å avgjøre om man har å gjøre med et skip.³² Etter disse ser man på innretningens flyteevne, forflytningsevne, størrelse og formål for å vurdere om en innretning kan klassifiseres som et skip. Kriteriene er imidlertid generelle, og Bull/Falkanger uttaler at det for å avgjøre om det er snakk om et skip eller ikke, må foretas en konkret vurdering.³³ Der begrepet ikke er tydelig definert i loven, må grensen trekkes i lys av de formål den aktuelle bestemmelse antas å forfølge.³⁴ Her kommer nettopp sjøpantereglene inn som et eksempel. I litteraturen vises det eksempelvis til at en flytedokk vil kunne anses som et skip i relasjon til reglene om berging, men ikke for reglene om sjøpant.³⁵

Rygh uttaler at reglene om sjøpant får anvendelse på alle fartøy beregnet for bevegelse.³⁶ Det poengteres at skipsfart i sin alminnelige forstand ikke er en forutsetning for at skipet skal kunne påheftes sjøpanteretter, og at også fartøy som utfører arbeid på havet vil omfattes av reglene.³⁷ Det vises til at bergingsfartøy, fangst- og fiskefartøy alle kan påheftes sjøpanteretter.³⁸

Til tross for et generelt krav om at innretningen må kunne forflytte seg i vann, stilles det ikke krav om at innretningen må kunne forflytte seg av egen kraft for å kunne betegnes som et skip. Rune uttaler generelt om skip at et minstekrav bør være at innretningen kan holde kurs ved tauing, og at styremulighet dermed bør være det laveste kravet til manøvreringsmulighet for å kunne anses for et skip.³⁹ En må kunne anta at en lekter i dette henseende utgjør et skip etter lovens forstand dersom den enten innehar egen motor eventuelt ror, slik at minstekravet til manøvreringsmulighet oppfylles. Rygh uttaler i relasjon til fartøys evne til å bevege seg og forholdet til reglene om sjøpant at flytedokk samt forankrede fyrskip faller utenfor sjøpantbestemmelsene.⁴⁰

³² Se for eksempel Falkanger (2016) s. 25 og Haxthow (2007) s. 33.

³³ Falkanger (2016) s. 25.

³⁴ Falkanger (2016) s. 26.

³⁵ Falkanger (2013b) s. 338.

³⁶ Rygh (1934) s. 42.

³⁷ Rygh (1934) s. 42.

³⁸ Rygh (1934) s. 42.

³⁹ Rune (1991) s. 18.

⁴⁰ Rygh (1934) s. 42.

Selv om det ikke gjelder registreringsplikt eller at et skip skal være av registreringspliktig størrelse for at sjøpanteretter skal kunne påheftes, forutsettes det i litteraturen at innretningen ikke er altfor liten.⁴¹ Det fremstår unaturlig at for eksempel robåter skal kunne påheftes sjøpanteretter.⁴² Ettersom sjøloven §51 første ledd uttaler at ”krav mot skipets reder” (med flere jamfør oppgavens kapittel 5) er sikret ved sjøpant, vil man kunne hevde at det vanskelig kan snakkes om reder av en robåt og at innretningen dermed faller utenfor skipsbegrepet etter sjøloven §51. Det kan likevel stilles spørsmålstegn ved hvor man skal trekke grensen. Som vi skal se senere er blant annet krav på havneavgift sikret med sjøpanterett i skipet. Betaling av havneavgift påløper også små båter. Hvorfor et krav på havneavgift sikres med sjøpanterett i en båt på for eksempel 10 meter og ikke en som er mindre, kan være vanskelig å se.

Et sted i loven er det imidlertid spesifikt uttalt at reglene om sjøpant får anvendelse. Etter sjøloven §507 første ledd jamfør annet ledd a får reglene om sjøpant anvendelse på ”boreplattformer og liknende flyttbare innretninger som ikke er å anse som skip” dersom de brukes ”til undersøkelse etter eller utnyttelse, lagring eller transport av undersjøiske naturforekomster eller til hjelp for slik virksomhet”. Visse innskrenkninger gjøres imidlertid i forhold til omfanget av sjøpanteretten for denne typen innretninger i annet ledd nummer 3.

En begrensning i skipsbegrepet og sjøpantereglene følger ved at stats- og krigsskip ikke kan påheftes sjøpanteretter. Synspunktet kom blant annet til uttrykk i Rt-1948-706. Dommen omhandlet kollisjon mellom to skip, der det ene skipet tilhørte det tyske sjøforsvaret. Førstvotende uttalte at eieren av det privateide skipet ikke hadde sjøpanterett for krav på erstatning av den forvoldte skade i det tyske skipet ettersom ”sjøfartslovens bestemmelse om sjøpanterett etter min mening ikke kommer til anvendelse på krigsskip eller andre skip som brukes utelukkende til statsformål av offentligrettslig art”. Holdningen må i utgangspunktet sees på som utslag av folkeretten og mer generelle prinsipper om statlig immunitet. I 1967-konvensjonens artikkel 12 nr. 2 er synspunktet uttrykkelig slått fast. Tilsvarende formulering finnes ikke i Sjøloven. Imidlertid følger det av Lov 26. Juni 1992 nr. 68 om tvangsfullbyrdelse (heretter tvangsfullbyrdelsesloven) §1-2 første ledd at krav mot staten ikke kan tvangsfullbyrdes. Bakgrunnen for at krav mot staten ikke kan tvangsfullbyrdes er at staten alltid anses for å være likvid og dermed vil sjøpanterett i et statsskip være uten praktisk virkning.

Gjennomgangen viser at skipsbegrepet ikke er klart definert. Det må i forhold til reglene om sjøpant foretas en vurdering av innretningens egenskaper, samt en konkret vurdering knyttet

⁴¹ Rygh (1934) s. 42.

⁴² Rygh (1934) s. 42.

opp mot reglene som skal anvendes. Generelt må man kunne anta at reglene om sjøpant har et bredt anvendelsesområde.

Det er heller ikke definert i sjøloven *når* et skip kan påheftes sjøpanteretter. I den svenske sjölagen 3. kap. §42 fremgår det at sjøpanteretter først oppstår ved sjøsetting. Dette fremstår som et naturlig utgangspunkt og er også antatt i norsk teori.⁴³ Skipet kan imidlertid påføres sjøpanteretter under midlertidig opplag.⁴⁴

Avslutningsvis er det viktig å merke seg at sjøpanteretter knytter seg til et bestemt skip. Det følger av sjøloven §72 at panteretten ikke går over på et surrogat for skipet. Dersom et skip går tapt, kan følgelig ikke sjøpantekravet gjøres gjeldende overfor et annet skip eller en forsikringssum.

3.2 Særlig om tilbehør

Det følger av sjøl. §45 at ”*panterett og andre rettsstiftelser*” som er sikret i skip som enten er innført eller kan innføres i skipsregisteret etter §11 omfatter ”*skipets enkelte deler*” og ”*tilbehør som befinner seg om bord eller midlertidig er fjernet*”. Bestemmelsen tilhører kapittelet om registrerte panteretter, men det er nærliggende å anta at også tilbehør omfattes av dekningsobjektet for sjøpanteretter når dette er regelen for kontraktspant. Det er også lagt til grunn både i rettspraksis og litteratur.⁴⁵ Tilbehør er dermed også dekningsobjekt for det sjøpantesikrede kravet.

Før det forsøkes å fastslå hvilke gjenstander som omfattes av tilbehørsbegrepet, kan det kort nevnes hvilke gjenstander som utelates. Av §45 første ledd siste setning følger at ”*proviant, brensel og andre gjenstander bestemt til forbruk*” ikke omfattes. Det må her dreie seg om gjenstander ment å brukes ombord på skipet for en kortere periode. Etter forarbeidene omfatter formuleringen gjenstander som går til driften av skipet, herunder forpleining av menneskene om bord.⁴⁶

I sjølovens forarbeider vises det til at formuleringen ”*skipets enkelte deler*” og ”*tilbehør*” blant annet er ment å omfatte motor og annet maskineri; herunder hjelpemotor, styremaskineri, generator og vinsj. Videre omfattes skipselektronisk utstyr, anker og livbåt. Derimot faller trål, not og andre fiskeredskaper utenfor tilbehørsbegrepet.⁴⁷

⁴³ Falkanger (2016) s. 109.

⁴⁴ Falkanger (2016) s. 109.

⁴⁵ For eksempel Falkanger (2016) s. 109 og Brækhus (1975) s. 22.

⁴⁶ Innst. VIII s. 90.

⁴⁷ Innst. VIII s. 90.

I Rt-1914-1031 foretok Høyesterett en gjennomgang av tilbehørsbegrepet og hva det omfattet etter sjøloven av 1893 §268. Saken omhandlet blant annet hvorvidt fiskeredskaper kunne regnes som en del av skipets tilbehør. Førstvoterende uttalte at det med skipets tilbehør siktes til *”saadanne løsøregjendstande, som er bestemt til varig bruk for skibet under sjøfart”*.⁴⁸ Etter dommen må det foretas et skille etter gjenstandens forhold til skipet. Konkret ble det uttalt at løsøregjenstander til varig bruk på skipet under sjøfart *”er til bruk for skibet og for en væsentlig del nødvendige, for at det skal kunne siges at være et komplet skib”*. Om den andre gruppen av utstyr, slik som fangstredskaper, ble det hevdet at *”skibet er til bruk for dem”*. Høyesterett mente fiskeredskaper falt innunder den sistnevnte kategori og var dermed ikke omfattet av tilbehørsbegrepet.

Dommen viser at tilbehørsbegrepet ble tolket relativt snevert ved å hevde at utstyr som ikke strengt tatt er nødvendig for skipsfarten, ikke omfattes av tilbehørsbegrepet. Avgjørelsen har i etterkant blitt kritisert for den snevre avgrensningen. I en artikkel vedrørende kontraktspant og tilbehørsbegrepet skriver Falkanger at det vil være galt å ukritisk anvende premissene dommen legger opp til, fordi det etter hans synspunkt fra et økonomisk perspektiv fremstår naturlig at pantsettelse omfatter det som fremtrer som en enhet.⁴⁹ Dette vil her omfatte skipet inkludert gjenstandene om bord. Rygh uttaler i relasjon til dommen at det vil være galt å gå ut fra at *”ingen slags fangstredskaper eller andre redskaper for arbeidet om bord skulde kunne betraktes som tilbehør til et skib”*.⁵⁰

I litteraturen er tilbehør beskrevet som gjenstander med en løsere forbindelse til skipet.⁵¹ Falkanger uttaler at det i vurderingen må være en viss sammenheng mellom skip og utstyr.⁵² Tilbehørsbegrepet omfatter gjenstander som er beregnet brukt om bord på skipet og således har en tilknytning til det, men det må ikke forutsetningsvis være nødvendig utstyr for skipets drift.⁵³ Som nødvendig utstyr regnes for eksempel navigasjonsutstyr, redningsutstyr, redskaper, reservedeler, lintøy og spiseredskaper.⁵⁴

I tillegg til det som er nødvendig for skipets funksjonalitet, antas utstyr som henger sammen med eller er nødvendig for skipets særlige funksjoner å være omfattet av skipsbegrepet.

⁴⁸ Rt-1914-1031 på side 1033.

⁴⁹ Falkanger (1988) s. 146.

⁵⁰ Rygh (1934) s. 45.

⁵¹ Falkanger (2016) s. 28.

⁵² Falkanger (1988) s. 146.

⁵³ Falkanger (2016) s. 28.

⁵⁴ Falkanger (2016) s. 28.

Spekktanker ble for eksempel i Rt-1926-709 omfattet av tilbehørsbegrepet for selfangerskip. Rygh antar at også hvalkanoner, harpuner og line trolig omfattes.⁵⁵ Falkanger uttaler at det i vurderingen må være en viss sammenheng mellom skipet og utstyret og at jo mer spesialtilpasset utstyret er, jo klarere trekker det i retning av å være tilbehør til skipet.⁵⁶ Gjenstander med en løsere tilknytning til skipet omfattes ikke av begrepet. Det er i denne situasjon fiske-redskaper ikke omfattet, ettersom de kan brukes på et skip en dag og et annet den neste.

Bakgrunnen for at tilbehør omfattes av panteretten må være å forhindre at tilbehøret pantsettes særskilt slik at hovedgjenstanden, skipet, ikke kan utnyttes slik som forutsatt og dermed at verdien for panthavere i skipet blir mindre.

Til slutt kan det legges til at tilbehør som er midlertidig fjernet også omfattes av tilbehøret jamfør sjøloven §45 første ledd første setning. Panteretten i tilbehøret bortfaller ikke dersom utstyr i skipet befinner seg på land i forbindelse med for eksempel reparasjoner.⁵⁷ I forarbeidene uttales det at reservedeler som hører til et skip, omfattes av tilbehørsbegrepet der de er midlertidig fjernet.⁵⁸

⁵⁵ Rygh (1934) s. 46.

⁵⁶ Falkanger (1988) s. 146.

⁵⁷ ND-1984-281.

⁵⁸ Innst. VIII s. 90.

4 Fordringer som gir sjøpanterrett

4.1 Innledning

I Sjøloven §51 første ledd listes det opp hvilke krav som er sikret ved sjøpanterrett i skipet. I dette kapitlet skal det foretas en gjennomgang av disse kravene. Gjennomgangen vil omfatte hvem som har sine krav sikret med sjøpanterrett under de ulike postene og hvilken situasjon som må foreligge for at et krav sikres med sjøpanterrett i skipet.

4.2 Krav på hyre og annen godtgjørelse

Det fremgår av sjøl. §51 første ledd nummer 1 at krav på ”hyre” og ”annen godtgjørelse” enten til skipsfører eller ”andre ansatte om bord” som følge av ”tjeneste på skipet” er sikret med sjøpanterrett i skipet.

Sjøloven §51 første ledd nummer 1 gir ikke nærmere veiledning av hvilke krav som anses omfattet av sjøpanteretten. For å få oversikt over hvilke krav som omfattes, må man derfor gå til rettspraksis, lovbestemmelser og lovforarbeider.

Krav på ”hyre og annen godtgjørelse” omfatter kravet på lønn. Med ”hyre” forstås avtalt lønn for utført arbeid.⁵⁹ Det er i denne sammenheng snakk om ordinær bruttolønn, altså lønn før fratrukket skatt.⁶⁰ Det følger av blant annet Rt-1978-1554 som omhandler hvorvidt sjøpanteretten omfatter hele skipsførers bruttokrav. På side 1556 uttales det at også ”de deler av vederlaget som blir trukket for skatter og trygder” er utstyrt med sjøpanterett. En språklig fortolkning av ”annen godtgjørelse” tilsier at det snakk om andre utbetalinger med tilknytning til arbeidsforholdet. Det fremgår av forarbeidene til endringslov i 1973 at ”godtgjørelse” kan forstås tilsvarende som ”tilgodehavende”.⁶¹

Av forarbeidene til endringslov til sjøloven av 1893 fra 1929 fremgår at sjøpanteretten omfatter krav som etter Lov 16. februar 1923 nr. 1 Sjømannsloven (heretter sjømannsloven av 1923) sprang ut av tjenesteforholdet.⁶² Det samme følger av forarbeidene til endringsloven av 1973, hvor det ble konstatert at krav som etter Lov 17. Juli 1953 nr. 25 Sjømannsloven (heretter Sjømannsloven av 1953) springer ut av tjenesteforholdet i praksis har blitt innfortolket i sjøpantekravet for hyre og annen godtgjørelse.⁶³ Justisdepartementet uttalte i denne sammenheng at det ikke var nødvendig å foreta ny vurdering av omfanget av mulige sjøpantesikrede krav som stammer fra Sjømannsloven og at bestemmelsen om sjøpanterett for hyre og annen

⁵⁹ Jakhelln (1969) punkt 2.

⁶⁰ For eksempel LG-1999-1767.

⁶¹ Ot.prp.nr.32 (1970-1971) s. 51.

⁶² Ot.prp.13 (1929) s. 4.

⁶³ Ot.prp.nr.32 (1970-1971) s. 51.

godtgjørelse ”stort sett vil hjemle sjøpant for de samme typer krav”.⁶⁴ Det ble også uttalt at eldre praksis var relevant i vurderingen av hvilke krav som omfattes. Ved vedtakelsen av dagens sjølov var det ikke tilsiktet endringer i bestemmelsene om sjøpant.⁶⁵ Rettsforholdet til skipsarbeidere reguleres i dag av Lov 21. juni nr. 102 om stillingsvern mv. for arbeidstakere på skip (heretter skipsarbeidsloven). Skipsarbeidslovens forarbeider viser også at eldre rettspraksis med hensyn til omfanget av sjøpanterett for krav på ”hyre og annen godtgjørelse” er av interesse.⁶⁶

Jeg vil i det følgende foreta en gjennomgang av hvilke krav som etter rettspraksis synes å falle innunder begrepet ”hyre og annen godtgjørelse” i den rekkefølge de naturlig vil komme opp i et arbeidsforhold på skip. Som gjennomgangen vil vise springer en del av kravene ut av skipsarbeidsloven, men også krav som ikke direkte kan leses ut av lovverket synes omfattet.⁶⁷

Det er allerede konstatert at sjøloven §51 første ledd nummer 1 ut fra ordlyden omfatter kravet på ordinær lønn etter arbeidsavtalen og at dette er bekreftet i rettspraksis. Rettspraksis viser at også andre avlønningsformer omfattes, for eksempel lott.⁶⁸ Dette følger blant annet av Rt-1951-771. I saken var det ikke var avtalt hyrebeløp mellom sjømennene og arbeidsgiver, men lønnen skulle i stedet gis ved lott. Lott innebærer at man får en del av utbytte skapt ved felles arbeid og er således en alternativ måte å beregne lønn på.⁶⁹ Som følge av moderniseringsarbeid på skipet, ble det planlagte fisket så forsinket at fiskesesongen ble vesentlig innskrenket og utbyttet tilsvarende lavt. Høyesterett kom til at rederiet var å bebreide forsinkelsen, og fiskerne ble tilkjent erstatning for den tapte fortjenesten de ville fått av lotten. Denne erstatningen ble ansett sikret ved sjøpant.

Tilsvarende synspunkt kom til uttrykk i RG-1980-957. Her var det inngått avtale mellom mannskap og skipseier om at mannskapet skulle delta på loddefisket. Skipseieren fikk imidlertid ikke tilveiebrakt tilstrekkelig midler til fornyelse av forsikringspremien, og loddefisket ble avlyst og skipet solgt på tvangsauksjon. Om mannskapets rett på lottgodtgjørelse uttalte retten at ”også lott faller inn under begrepet ”hyre og annen godtgjørelse” ... Dette må også gjelde for ikke opptjent lott”. De to nevnte avgjørelsene viser at krav på enten opptjent eller uopptjent lott er sikret ved sjøpanterett etter sjøl. §51 første ledd nummer 1.

⁶⁴ Ot.prp.nr.32 (1970-1971) s. 51.

⁶⁵ Ot.prp.nr.55 (1993-1994) s. 19.

⁶⁶ Prop. L (2012-2013) s. 30.

⁶⁷ Prop. L (2012-2013) s. 30.

⁶⁸ Skoghøy (2017) note 83.

⁶⁹ For eksempel Prop. 115 L (2012-2013) s. 112.

I ND-1933-113 ble en skipsarbeider tilkjent ekstragodtgjørelse for arbeid utenfor opprinnelig arbeidsområde. Vedkommende var ansatt som stuert om bord på skipet. Etter hvert ble vedkommende også ansvarlig for skipets slappkiste; en kiste som inneholder nødvendighetsartikler besetningen kan kjøpe om bord. Etter dommerens syn hadde skipsarbeideren ingen plikt til å påta seg arbeidet, og det var heller ingen grunn til å anta at vedkommende ville påtatt seg arbeidet uten ekstra betaling. Det ble konstatert at vedkommende hadde krav på ekstrabetalning for arbeidet. Det følger på side 115 at det tilkjente ekstrabeløpet ble sikret ved sjøpanterett i skipet. Dette er antatt å gjelde også i dag.⁷⁰

Videre har kostgodtgjørelse blitt tilkjent sjøpanterett etter sjøloven §51 første ledd nummer 1. Dette kan illustreres med ND-1931-73. Saken gjaldt blant annet spørsmål om størrelsen på krav om kostgodtgjørelse. I saken ble det hevdet at kostgodtgjørelsen var satt for lavt. Saksøkerne fikk medhold i dette og fikk hevet sitt krav på kostgodtgjørelse per dag. Det relevante for vår del er rettens bemerkning i domsslutningen på side 77 om at *”For de tilkjente beløp kjennes de sjøpanteberettiget i S/S ”Albatros” med frakt”*. At det ble tilkjent sjøpanterett også i frakt, er ikke lenger relevant for vår del. Skipsarbeidsloven har ingen bestemmelser om krav på kostgodtgjørelse, men man må kunne anta at der det følger av arbeidsavtalen at det skal ytes kostgodtgjørelse, vil et slikt krav være sikret med sjøpanterett i skipet etter sjøloven §51 første ledd nummer 1.⁷¹

Etter skipsarbeidsloven §4-2(1) har arbeidstakere krav på feriepenge etter Lov 29. April 1988 nr. 31 om ferie (ferieloven). At kravet på feriepenge har blitt tilkjent sjøpanterett fremgår blant annet av ND-1935-65. Etter overenskomst mellom Norges Rederiforbund og Det norske Maskinistforbund var det besluttet at det skulle gis fire uker ferie med utbetaling av lønn når en arbeider hadde arbeidet to år sammenhengende i samme rederi. Sjømannen hadde krav på feriepenge og på side 69 bemerkes det at arbeideren *”for sin fordring på feriepenge hos det gamle rederi [har] en sjøpanterett i dampskipet Bueland”*. Sjøpanterett i skipet for krav på feriepenge må også anses gjeldende etter dagens bestemmelser.⁷²

Dersom arbeidere blir syke eller kommer til skade om bord, følger det av skipsarbeidsloven §8-1 første ledd at rederiet er ansvarlig for forsvarlig sykepleie. Også denne typen krav anses sikret ved sjøpanterett i skipet. Dette kan utledes blant annet av ND-1953-511 Eidsivating. Saken gjaldt sykehyre etter Sjømannsloven av 1923 §18. Spørsmålet i saken var hvorvidt det forelå tilstrekkelig bevis som tilsa at sjømennene hadde krav på sykehyre. Retten fant at det forelå tilstrekkelig bevis for dette, og det relevante for spørsmålet om sjøpanterett er uttalelsen

⁷⁰ Prop. 115 L (2012-2013) s. 20.

⁷¹ Prop. 115 L (2012-2013) s. 20.

⁷² Prop. 115 L (2012-2013) s. 20.

i domsslutningen på side 516 om at det tilkjente sykehyrekravet var sikret med sjøpanterett i skipet.

Av skipsarbeidsloven §8-4 første ledd følger at rederiet som hovedregel er erstatningsansvarlig for eiendeler tilhørende den som arbeider om bord dersom de går tapt eller blir skadet. Dette fulgte tidligere av sjømannsloven av 1953 §47, og i litteraturen er det antatt at krav etter sjømannsloven §47 er omfattes av sjøpanteretten.⁷³ Hvorvidt dette omfattes av dagens lovgivning diskuteres ikke i skipsarbeidslovens forarbeider, men er antatt i litteraturen å gjelde også for dagens bestemmelse.⁷⁴ Det kan imidlertid reises spørsmål ved om erstatning av eiendeler naturlig faller innunder begrepet ”hyre og annen godtgjørelse”. En forklaring kan være at man anser tap eller skade på eiendeler for å ha så nær tilknytning til arbeidsforholdet at det er naturlig å la det falle innunder sjøloven §51 første ledd nummer 1.

Videre sikres arbeidere rett til fri hjemreise ved en rekke opplistede forhold i skipsarbeidsloven §4-6. At retten til fri hjemreise er et krav som gir sjøpanterett ble blant annet slått fast i ND-1957-206. Saken gjaldt en sjømann som avmønstret i Bombay grunnet sykdom. Deretter påmønstret han samme skip og krevet etter noe tid fri hjemreise på grunn av tidligere sykdom. Retten kom til at det forelå krav på fri hjemreise i den aktuelle saken etter Sjømannsloven av 1953. Det fremgår av domsslutningen på side 201 at beløpet er sikret ved sjøpanterett i skipet. Der lovens vilkår for fri hjemreise er oppfylt, er dette kravet sikret med sjøpanterett i skipet. Synspunktet bekreftes i skipsarbeidslovens forarbeider.⁷⁵

Dersom en arbeider etter skipsarbeidsloven §5-11 blir oppsagt i strid med reglene i §5-5 til §5-9, som blant annet omhandler vern mot usaklig oppsigelse og oppsigelsesvern ved sykdom eller skade, kan arbeidstakeren kreve erstatning etter §5-11 annet ledd. Kravet på erstatning for usaklig oppsigelse er sikret med sjøpant etter sjøloven §51 første ledd nummer 1.⁷⁶ Dette må kunne forklares ut fra at det er snakk om erstatning for krav på hyre som arbeidstaker urettmessig er fratatt.

Uttalelser i forarbeidene til skipsarbeidsloven bekrefter i stor grad de redegjørelser som er foretatt vedrørende hvilke krav som anses sikret med sjøpant. Med henvisning til eldre rettspraksis, som jeg til dels har gjennomgått her, vises det til at ekstragodtgjørelse for overtid, ekstragodtgjørelse for arbeid utenfor sjømannens ordinære arbeidsplikt, feriegodtgjørelse og

⁷³ Haxthow (2007) s. 65.

⁷⁴ Skoghøy (2017) note 83.

⁷⁵ Prop. 115 L (2012-2013) s. 20.

⁷⁶ Pettersen (2014) s. 333.

sykehyre er krav som vil ha sjøpanterett i skipet etter §51 første ledd nummer 1.⁷⁷ Videre er også andre utbetalinger med tilknytning til tjenesteforholdet, herunder kost- og losjigodtgjørelse og reise penger omfattet av sjøpanteretten.⁷⁸

Det fremgår av §51 første ledd nummer 1 at det er ”*skipsføreren og andre ansatte om bord*” som har sine krav sikret ved sjøpant. Ut fra ordlyden legges det opp til en bred forståelse av hvem som faller innenfor bestemmelsen.

I forarbeidene til skipsarbeidsloven uttales det at sjøpanterett ikke bare tilkommer sjømenn ansatt av rederiet, men også arbeidstakere ansatt av bemanningsselskaper eller av selvstendige oppdragstakere om bord.⁷⁹ Også av de svenske forarbeidene til sjøloven følger det at arbeidere om bord ikke behøver stå i et ansettelsesforhold med rederen.⁸⁰ Bestemmelsen må her leses i sammenheng med §51 annet ledd om at også andre enn rederen kan påhefte skipet sjøpantetter (dette gjennomgås i kapittel 5). Det klassiske eksempelet er arbeidere ansatt av vedkommende som driver matlagingstjeneste på skipet.⁸¹ Deres krav på hyre og annen godtgjørelse vil ha sjøpanterett i skipet. Selvstendige oppdragstakeres krav på vederlag er derimot ikke sikret med sjøpanterett.⁸² Det sentrale for å omfattes av bestemmelsen i §51 første ledd nummer 1 er at vedkommende er ansatt ”*om bord*”. Dette medfører for eksempel at stevedoren, hvis oppgave er å laste og losse ved kai, normalt ikke tilkjennes sjøpanterett for krav på hyre ettersom vedkommende normalt ikke er ansatt om bord.⁸³

Etter sjøloven §71 kan pantsikrede fordringer skifte eier ”*ved overdragelse eller annen overgang*” og pantretten vil da gå over til den nye fordringshaveren. Overdragelse må etter en naturlig språklig forståelse omfatte situasjonen der noen selger sin pantsikrede fordring mot betaling. Med ”*annen overgang*” forstås at en tredjemann har innløst fordringen.⁸⁴

Som konstatert tidligere i kapittelet er hele bruttokravet på lønn omfattet av sjøpanteretten. Rt-2004-1423 omhandlet primært hvorvidt skattetrekk sikret ved sjøpant var foreldet etter sjøloven §55, men har også uttalelser om inntreden i sjøpantekrav. Det ble først bemerket at sjøpant for skattetrekk er hjemlet i sjøloven §51 første ledd nr. 1. Deretter ble det uttalt at

⁷⁷ Prop. 115 L (2012-2013) s. 20.

⁷⁸ Prop. 115 L (2012-2013) s. 20.

⁷⁹ Prop. 115. L (2012-2013) s. 20.

⁸⁰ Prop. 1973: 42 s. 333.

⁸¹ Rune (1991) s. 155.

⁸² Prop. 115 L (2012-2013) s. 25.

⁸³ Falkanger (2016) s. 142.

⁸⁴ Evje (2016) note 116.

”også de deler av vederlaget som trekkes for skatt etter skattebetalingsloven, omfattes av sjøpantet, og panteretten følger med ved overgang av denne del av godtgjørelsen til det offentlige etter sjøloven §71”. Skattemyndighetene vil således tre inn i sjøpantekravet for den skatt som er fratrukket lønnen, men ikke innbetalt til staten.⁸⁵

I visse tilfeller kan staten tre inn i hele det sjøpantesikrede kravet, ikke bare for skattetrekket. Ved konkurs har sjøfolk ansatt på skip registrert i NOR, det tradisjonelle norske skipsregisteret, krav på dekning av sine lønnskrav etter Lov 14. Desember 1973 nr. 61 lov om statsgaranti for lønnskrav ved konkurs mv. (lønnsgarantiloven). Der staten dekker krav på garantien, følger det av §6 at staten ”trer inn i arbeidstakerens krav mot arbeidsgiveren og hans bo”. Dermed anses sjøpanteberettiget etter §51 første ledd nummer 1, følger det dermed av sjøloven §71 at staten trer inn i sjøpanteretten for kravet.⁸⁶ Synspunktet bekreftes også i Rt-1978-1554 på side 1556.

I relasjon til drøftelsen rundt hvem som har sine krav sikret ved sjøpanterett i skipet, er det verdt å merke seg at også rederiet kan tre inn i sjøpantekravet etter skipsarbeidsloven §4-8. Dette kan umiddelbart fremstå merkelig ettersom sjøloven §51 første ledd slår fast at rederiet er blant dem som kan påhefte skipet sjøpanteretter. Som jeg skal redegjøre for i kapittel 5 behøver ikke rederen å være eier av skipet, og det er i denne relasjon rederiets inntreden i sjøpanteretten aktualiseres. Inntreden er særlig aktuelt for eksempel der det skipseiende selskap både har inngått avtale med et bemanningsselskap om ansettelse av arbeidstakere til et skip, og avtale med et rederi om driften av skipet. Etter skipsarbeidsloven §2-2 annet ledd er arbeidsgiver ansvarlig for å oppfylle blant annet arbeidstakerens økonomiske krav etter arbeidsavtalen og loven. Rederiet er på sin side solidarisk ansvarlig med arbeidsgiver for utbetaling av lønn, feriepenger og økonomiske krav etter skipsarbeidsloven kapittel 4 etter §2-4 tredje ledd. Det betyr at dersom arbeidsgiver ikke oppfyller sine økonomiske forpliktelser overfor arbeidstaker, kan arbeidstaker fremme sine krav mot rederiet etter skipsarbeidsloven §2-5. For det tilfellet at rederiet ikke er det skipseiende selskap og det har måttet dekke lønnskrav fra arbeidstaker som det etter det underliggende kontraktsforhold med arbeidsgiver eller det skipseiende selskap ikke skulle være ansvarlig for, kan rederiet etter skipsarbeidsloven §4-8 tre inn i arbeidstakers sjøpanterett etter sjøloven §51 første ledd nummer 1.⁸⁷

Et interessant spørsmål er hva som skal til for at det er antatt å foreligge en ”annen overgang” etter sjøloven §71 slik at en tredjemann trer inn i pantekravet ved subrogasjon. Spørsmålet er blant annet drøftet i LH-2001-788. I saken hadde en agent foretatt utbetaling til dekning av

⁸⁵ Se for eksempel Rt-1978-1554 s. 1556 og Haxthow (2007) s. 65.

⁸⁶ Prop. 115 L (2012-2013) s. 26.

⁸⁷ Prop. 115 L (2012-2013) s. 199.

sjøpantesikrede hyrekrav og lagmannsretten måtte ta stilling til om agenten hadde overtatt de opprinnelige kravshavernes sjøpanterett ved subrogasjon. Det uttales i dommen at avgjørende for hvorvidt det har skjedd ”annen overgang” etter sjøloven §71 er på om agenten har opptrådt som intervensjonsbetaler, eller om det er foretatt betaling som ledd i en avtalt kredittytelse. Dersom det er snakk om en avtalt kredittytelse, er det ikke grunn til å gi betaleren den gunstige stillingen en sjøpanterett gir. Det følger av forarbeidene at intervensjonsbetaling omfattes av begrepet ”annen overgang” i sjøloven §71 til tross for at intervenienten ikke har fått transport for kravet.⁸⁸ Det innebærer i denne sammenheng at det ikke behøver foreligge formell avtale om overdragelse av sjøpantekravet mellom opprinnelig kreditor og den som har dekket kravet. I dommen ble det konkludert med at det det var snakk om en intervensjonsbetaling som ga agenten sjøpanterett for kravet. På generelt grunnlag uttales det at det ved ”garantistens eller solidar skyldnerens betaling som hovedregel skjer en subrogasjon av eventuelle pantesikkerheter”.

Gjennomgangen viser at en bred krets av personer, og ikke bare skipsarbeideren, kan opptre som kreditor for det sjøpantesikrede kravet.

En videre forutsetning for at krav skal være sikret ved sjøpant etter §51 første ledd nummer 1 er at krav på hyre eller annen godtgjørelse stammer fra arbeid ”i anledning av tjeneste på skipet”. En ordlydsfortolkning kan tilsi at det forutsettes at kravet oppstår på skipet.

I forarbeidene til skipsarbeidsloven poengteres det imidlertid at sjøpanterett for hyrekrav ikke bare omfatter krav som påløper mens sjømannen tjenestegjør på skipet, men også ”hyrekrav som påløper i perioder enten før tjenesten om bord tiltres, eller etter at tjenesten om bord er fratrudd” forutsatt at arbeidstakeren kan knyttes til et bestemt skip.⁸⁹ Det henvises i denne sammenheng til Rt-1929-640. Dommen omhandler en skipsførers sjøpanterett for tilgodehavende for hyre og utlegg. Spørsmålet var blant annet om skipsføreren hadde krav på ekstragodtgjørelse i forbindelse med fratredelse av tjenesten og krav på å få dekket omkostninger ved reise fra fratredeshavn til hjemstedet. I dommen uttaler førstvoterende på side 643 at ”de regler som i sjømannsloven er gitt om tilleggshyre i tilfelle av fratredelse fra tjenesten, spesielt §3, ogsaa maa faa anvendelse i et tilfelle som nærværende, hvor skibsføreren har maattet fratre av grunne, som ikke kan legges ham til last.” Tilleggshyren etter at arbeidsforholdet opphørte ble altså tilkjent sjøpanterett.

⁸⁸ Ot.prp.nr.32 (1970-1971) s. 51.

⁸⁹ Prop. 115 L (2012-2013) s. 20.

Dommen viser at krav på hyre kan påløpe også etter at skipstjenesten er fratrudd, og stemmer for øvrig med de redegjørelser jeg har foretatt av hvilke krav som omfattes av formuleringen ”hyre og annen godtgjørelse”. Praksis viser at sjøpanterett tilkjennes for krav som ikke bare kan regnes som arbeid på selve skipet, men også krav som likefullt kan knyttes i anledning arbeid på skipet, eksempelvis fri hjemreise.

For å oppnå sjøpanterett for krav på hyre og annen godtgjørelse er det en forutsetning at arbeid kan knyttes til et bestemt skip. Dette bekreftes også i skipsarbeidslovens forarbeider der det uttales at det for ”hyrekrav som påløper før tjenesten om bord er tiltrådt, eller etter at den er fratrudd, [må] være et vilkår for sjøpanterett at sjømannen kan anses knyttet til et bestemt skip”.⁹⁰ En arbeidstaker som etter arbeidsavtale har arbeidet på flere skip, vil ha sjøpanterett for krav oppstått i det skipet vedkommende arbeidet på i den perioden han har fått mangelfullt oppgjør. Ved tjenestegjøring på flere skip der det har oppstått flere krav som er sikret ved sjøpant, vil sjøpantekrav oppstå i hvert enkelt skip.⁹¹

4.3 Havne-, kanal-, og andre vannveisavgifter og losavgifter

Etter §51 første ledd nr. 2 er ”havne-, kanal-, og andre vannveisavgifter og losavgifter” sikret ved sjøpanterett i skipet.

Bestemmelsen utdyper ikke nærmere hvilke avgifter det er snakk om. Ut fra ordlyden er det naturlig å tolke bestemmelsen slik at den søker å omfatte avgifter av ulikt slag for et skips bevegelse i farvann der det ytes hjelp og bidrag av ulikt slag for sikre en trygg ferd.

Ut fra ordlyden er det nærliggende å anta at både private og offentlige avgifter omfattes av bestemmelsen. Det forutsettes imidlertid i forarbeidene at bestemmelsen sikrer krav på offentlige avgifter.⁹² Dette kom også til uttrykk i ND-1979-342 Frostating som blant annet omhandlet krav på kaileie. På side 346 uttaler retten at det ”bemerkes at privat kaileie ikke kan likestilles med havne-, kanal-, og andre vannveisavgifter som gir sjøpanterett etter bestemmelsen i lovens §244, første ledd pkt. 2”. Følgelig er det bare det offentlige som kreditor for krav nevnt i bestemmelsen, som vil ha kravene sikret ved sjøpanterett.

Det kan stilles spørsmål ved hvorfor private avgifter etter bestemmelsen ikke omfattes. Krav i anledning kaileie kan kreves både av private og av det offentlige, og det er vanskelig å se hvorfor det offentlige gis en særlig gunstig stilling med sjøpanterett. Noen forklaring fremgår ikke av forarbeidene, men det er naturlig å anta at hensynet til å begrense antall sikrede krav

⁹⁰ Prop. 115 L (2012-2013) s. 20.

⁹¹ Jakhelln (1969) punkt 5.

⁹² Ot.prp.nr.32 (1970-1971) s. 51.

ligger til grunn for begrensningen. Videre er muligens sjøpanterett for denne typen krav gitt hovedsakelig av inndrivningstekniske hensyn.

Ettersom det generelt uttales at avgifter av den nevnte type i sjøloven §51 første ledd nummer 2 omfattes, og det er klart at private avgifter ikke gir krav som omfattes av bestemmelsen, må det sees hen til lovgivning som nærmere regulerer avgifter som kan knyttes opp mot ordlyden i §51 første ledd nummer 2 for å kunne slå fast hvilke krav som sikres ved sjøpanterett.

Etter havne- og farvannsloven §55 annet ledd fremgår det at krav staten eller en kommune har mot reder etter §§23, 24, 25 og 42 sjette ledd er sikret med sjøpant etter sjøl. §51 første ledd nummer 2. Bestemmelsen må etter forarbeidene først og fremst sees på som en presisering av hvilke krav som omfattes av sjøloven §51 første ledd og utgjør ikke en egen hjemmel for sjøpanterett.⁹³

I havne- og farvannsloven §23 hjemles departementets rett til å bestemme at det skal betales kystavgift til dekning for statens utgifter til farledsutbedringer, drift og vedlikehold av fyr, merker og andre navigasjonshjelpemidler. Videre hjemler §24 adgangen til å etablere en sikkerhetsavgift for bruk av ”*farled med trafikkovervåkning*”. Farled betegner i dette henseende vegsystemene til sjøs, og det kan etter bestemmelsen besluttes av departementet at det skal betales avgift for å anvende dette vegnettet.

Før vedtakelsen av havne- og farvannsloven tok Departementet i forarbeidene til orde for å endre systemet med havneavgift.⁹⁴ Man gikk inn for at det ikke lenger skulle betales en allminnelig havneavgift, men at det heller skulle foretas betaling for tjenester på privatrettslig grunnlag ved anløp i havneområdet. Det er dermed ikke lenger snakk om å betale en generell avgift, og vederlagskrav for havneavgift omfattes ikke av de sjøpantesikrede kravene i sjøloven §51.⁹⁵

Et unntak følger imidlertid av havne- og farvannsloven §25 der det fremgår at det kan kreves anløpsavgift for å dekke kostnader knyttet til sikkerhet og fremkommelighet i kommunens sjøområde, så fremt ikke kostnadene kan dekkes gjennom betaling for tjenester i havnen. Krav på denne avgiften er sikret ved sjøpanterett etter sjøloven §51 første ledd nummer 1 jamfør havne- og farvannsloven §55.

⁹³ Ot.prp.nr.75 (2007-2008) s. 189.

⁹⁴ Ot.prp.nr.75 (2007-2008) s. 8.

⁹⁵ Ot.prp.nr.75 (2007-2008) s. 133.

I havne- og farvannsloven §42 sjette ledd hjemles kommunens rett til, etter søknad til departementet, å dekke kostnader og utgifter til kommunal havnedrift gjennom en havneavgift i stedet for alminnelig prising av havnens tjenester. Bestemmelsen samsvarer med anløpsavgiften etter §25 som nevnt ovenfor. Utgangspunktet er også her at det ikke lenger er snakk om å betale havneavgift. Bakgrunnen for at havneavgift etter §42 sjette ledd er sikret ved sjøpant er i følge forarbeidene at det sikrer at havner med liten omsetning eller økonomi unngår belastningen mangelfull betaling fra brukere vi ha for havnen.⁹⁶

Det poengteres i forarbeidene at uttrykket ”*kanal og andre vannveisavgifter*” i sjøloven §55 første ledd nummer 2 er en generell formulering, og at kystavgiften, anløpsavgiften og sikkerhetsgebyret som beskrevet ovenfor anes å falle innunder denne formuleringen. Det presiseres imidlertid videre at vederlag for andre tjenester som tilbys av havnen ikke omfattes av sjøpanteretten.⁹⁷

Når det gjelder losavgift, bestemmer Lov 15. August nr. 16 Lov om losordningen (heretter losloven) §13 første ledd at lospliktige fartøy skal betale losavgift. I forarbeidene er det presisert at fordringer mot skipets reder for krav på losavgifter er sikret ved sjøpanterett.⁹⁸

Hensyn bak reglene om sjøpanterett etter §51 første ledd nummer 2 for avgifter behandlet i dette kapitlet er ikke særlig drøftet i forarbeidene til sjøloven. Etter pantelovens forarbeider er bakgrunnen for denne typen legalpanteretter innkrevningstekniske hensyn.⁹⁹ I forarbeidene til havne- og farvannsloven vises det også til at sjøpant for krav på kystgebyr, sikkerhetsgebyr og anløpsgebyr i kombinasjon med arrest ”*har vist seg å være en effektiv måte å inndrive krav på*”.¹⁰⁰

4.4 Tap av liv eller skade på person

Krav på erstatning for ”*tap av liv eller skade på person*” som oppstår i ”*direkte forbindelse*” med ”*driften av skipet*”, er sikret ved sjøpant etter sjøl. §51 første ledd nummer 3.

Det må først fastlegges hvilken personkrets som omfattes av bestemmelsen jamfør den generelle formuleringen ”*person*”. Ettersom det ikke foretas en nærmere presisering taler dette for at enhver person gis sjøpanterett i skipet såfremt det oppstår skade eller dødsfall som kan knyttes til den direkte driften av skipet. Ved dødsfall vil etterlatte, dersom de har lidt tap av

⁹⁶ Ot.prp.nr. 75 (2007-2008) s. 102.

⁹⁷ Ot.prp.nr.75 (2007-2008) s. 189.

⁹⁸ Prop. 65 L (2013-2014) s. 90.

⁹⁹ Ot.prp.nr.39 (1977-1978) s. 72.

¹⁰⁰ Ot.prp.nr.75 (2007-2008) s. 133.

forsørger, måtte opptre som kreditor for kravet.¹⁰¹ Denne tolkningen bekreftes også av de svenske forarbeidene hvor det uttales at bestemmelsen ikke innehar noen begrensning med tanke personkretsen som kan omfattes.¹⁰²

Etter ordlyden er det klart at dødsfall som kan knyttes til den direkte driften av skipet omfattes. Det presiseres imidlertid ikke hva skadebegrepet omfatter. De norske forarbeidene utdyper heller ikke skadebegrepet. Av de svenske forarbeidene fremgår det at det er snakk om kroppsskade.¹⁰³ Hvorvidt dette omfatter både psykisk og fysisk skade omtales ikke nærmere. I NOU 1980:55 uttales det vedrørende omfanget av ansvarsbegrensning etter Sjøloven av 1893 §235 (dagens sjøloven §172) at personskade omfatter ”*både tap av liv og skade på legeme og på fysisk og psykisk helbred*”.¹⁰⁴ Ettersom ordlyden i de to bestemmelsene er lik, og sjøpanterett og ansvarsbegrensning i en viss utstrekning berører de samme typer krav, fremstår det naturlig at vilkårene for ansvarsbegrensning vedrørende personskade og vilkårene for at det skal oppstå sjøpant for personskade tolkes likt, i hvert fall hva gjelder kravet til skadens art. Med grunnlag i dette kan man gå ut fra at både fysiske og psykiske skader omfattes av skadebegrepet.

Det sentrale vilkåret i sjøloven §51 første ledd nummer 3 er at skade eller dødsfall har oppstått i ”*direkte forbindelse med drift av skipet*”. Bruken av ordet ”*drift*” tilsier at det er snakk om skader som oppstår i forbindelse med navigering og bruken av innretningen som skip.

Sjølovens forarbeider gir lite veiledning hva gjelder hvilke situasjoner som faller inn under vilkåret. Det uttales kort at tolkningen bør tilsvare definisjonen av P&I-forsikringens ansvarsfelt, fordi krav som dekkes under denne forsikringen normalt har en tilknytning til skipet som tilsier at sjøpanterett bør gis.¹⁰⁵ Det ble her siktet til Norsk sjøforsikringsplan 1964 §§224 og 225. Forsikringsbestemmelsene gir i seg selv ikke noe videre veiledning rundt hvilke situasjoner som omfattes av bestemmelsen. Av de svenske forarbeidene følger at bestemmelsen skal tolkes restriktivt, til tross for den vide formuleringen, og erstatningskrav ved dødsfall og skader oppstått på rederikontor eller billettkontor på land er ikke sikret ved sjøpanterett.¹⁰⁶ Slike krav vil i denne sammenheng fremstå som for avledet fra den direkte driften av skipet. Skade eller tap av liv som oppstår ved sammenstøt med annet skip omfattes, og passasjerer på begge

¹⁰¹ Jamfør Lov 13. juni 1969 nr. 26 om skadeserstatning §3-4 første ledd.

¹⁰² Prop. 1973: 42 s. 334.

¹⁰³ Prop. 1973: 42 s. 334.

¹⁰⁴ NOU 1980: 55 s. 16.

¹⁰⁵ Innst. VIII s. 149.

¹⁰⁶ Prop. 1973:42 s. 334.

skip vil kunne ha sjøpanterett for sitt krav etter de svenske forarbeidene og dette må også legges til grunn for norsk rett.¹⁰⁷

I NOU 1980: 55 vedrørende begrensningen av rederansvaret drøftes det rundt ansvarsbegrensning og forholdet til uttrykket ”*direkte forbindelse med driften av skipet*”.¹⁰⁸ Det uttales at uttrykket bør tolkes tilsvarende den samme formuleringen i reglene om sjøpant.¹⁰⁹ Dermed må uttalelsene i forarbeidene kunne gi veiledning på hvilke hendelser som antas å falle innunder formuleringen. Her nevnes navigering, behandling av skipet, lasting, befordring og lossing av last, innskipning, befordring og landsetting av passasjerer som situasjoner som vil omfattes av vilkåret om at personskade eller dødsfall må ha skjedd i direkte forbindelse med drift av skipet.¹¹⁰ At skader eller tap av liv oppstår i forbindelse med transport til og fra land omfattes av bestemmelsen, bekreftes også av de svenske forarbeidene.¹¹¹ I NOU 1980: 55 pekes det på at opplistingen av mulige skadesituasjoner ikke er uttømmende ved en uttalelse om at også ”*andre skader oppstår ved andre operasjoner enn disse som må ansees for å ha oppstått i direkte forbindelse med driften av skipet*” kan tenkes å omfattes.¹¹²

Gjennomgangen viser at ikke er nødvendig at skade oppstår om bord på skipet for at det skal tilkjennes sjøpanterett for kravet.¹¹³ I følge Tetley kan det etter 1967-konvensjonen heller ikke stilles krav om direkte kontakt mellom skipet og den skadelidte person.¹¹⁴

Av §51 tredje og fjerde ledd følger to unntak fra utgangspunktet om at krav på erstatning ved dødsfall eller skade på person oppstått i direkte forbindelse med drift av skipet er sikret med sjøpanterett i skipet.

For det første oppstår ikke sjøpanterett dersom skaden skyldes ”*de farlige egenskaper ved atombrensel eller radioaktive produkter eller avfall*” jamfør sjøloven §51 tredje ledd. Unntaket må leses i sammenheng med formuleringen i sjøloven §152 som slår fast at bestemmelsene i sjøloven ikke medfører endringer i det som er eller blir fastsatt i særskilt lovgivning om ansvaret for atomskade.

¹⁰⁷ Prop. 1973: 42 s. 334.

¹⁰⁸ NOU 1980:55 s. 16.

¹⁰⁹ NOU 1980: 55 s. 16.

¹¹⁰ NOU 1980: 55 s. 16.

¹¹¹ Prop. 1973: 42 s. 334.

¹¹² NOU 1980: 55 s. 16.

¹¹³ Falkanger (2016) s. 107.

¹¹⁴ Tetley (1998) s. 389.

Særskilt lovgivning som nevnt i sjøloven §152 følger av Lov 12. Mai 1972 nr. 28 om atomenergi (heretter atomenergiloven). Det fremgår av atomenergiloven §27 første ledd at erstatningskrav for atomskade ikke kan reises mot andre enn ”*innehaveren av vedkommende atom-anlegg*”. I §27 annet ledd nevnes forholdet til transport på sjøen særskilt. Dersom det oppstår atomskade voldt ved atomulykke ved sjøtransport av atoms substans, gjelder reglene i nr. 1 tilsvarende forutsatt at innehaveren er ansvarlig for skaden etter Wienkonvensjonen om erstatningsansvar fra 1963 eller fremmed lovgivning om ansvar for atomskade, såfremt denne fremmede lovgivningen er like fordelaktig for den skadelidte som etter reglene i Paris- eller Wienkonvensjonen.

Bakgrunnen for begrensningen i sjøloven §51 tredje ledd må være det omfangsrike skadepotensialet. Sett i lys av de generelle formuleringene rundt lovbestemt pant om at om kravene skal være kurante, samsvarer dette dårlig med det skadepotensialet atombrensel eller radioaktive produkter eller avfall har. Begrensningen må især kunne begrunnes ut fra de strenge reglene som gjelder for behandling av atomenergi. Det opereres med konsesjonssystem for atom-anlegg etter atomenergiloven §4, og det gjelder videre et objektivt ansvar for konsesjonsinnehaver for skader som oppstår. Dette gjør det ikke aktuelt å operere med sjøpanterett i skip for krav på erstatning som oppstår i forbindelse med atombrensel, radioaktive produkter eller avfall. Slike krav må rettes mot konsesjonsinnehaver for atomvirksomheten.

Det andre unntaket fra utgangspunktet om at det oppstår sjøpanterett for krav som skyldes skade eller tap av liv i direkte forbindelse med driften av skipet, følger av sjøloven §51 fjerde ledd. Sjøpanterett oppstår ikke for erstatningskrav der skaden skyldes forurensning oppstått der ”*skip av den type som er nevnt i §4 første ledd*” brukes til undersøkelse etter eller utnyttelse av undersjøiske naturforekomster.

Det kan stilles spørsmål ved om unntaket i fjerde ledd ved henvisningen til sjøloven §4 bare sikter til skip av den typen som er nevnt i paragrafen, eller om det også omfatter nasjonalitetsvilkåret i bestemmelsen. Sjøloven §4 første ledd regulerer når skip som skal ”*brukes stasjonært til boring etter utnytting av undersjøiske naturforekomster*” skal anses som norsk. Ettersom det er poengtert i §51 fjerde ledd at det er skip av den typen som nevnt i §4 første ledd, er det mest nærliggende å anta at unntaket i §51 fjerde ledd sikter til typen skip og ikke kravene om nasjonalitet. Nasjonalitetskravene er også nært knyttet opp mot registrering av skip i skipsregisteret og registrering er ingen forutsetning for at det kan oppstå sjøpanterett i et skip. Videre kan forståelsen underbygges ved at det i sjøloven §507 annet ledd nr. 3 jamfør første ledd ikke tilkommer sjøpanterett for erstatning for forurensingsskader som har oppstått ved bruk av boreplattformer og liknende flyttbare innretninger til undersøkelse etter eller utnyttelse av undersjøiske naturforekomster eller til hjelp for denne typen virksomhet.

4.5 Tap eller skade på eiendom

Etter sjøloven §51 nummer 4 er ”skade på eller tap av eiendom” sikret ved sjøpant forutsatt at den skadebringende eller tapsbringende situasjon har oppstått i ”direkte forbindelse med drift av skipet”.

Ordlyden legger ikke opp til noen begrensning i personkretsen som kan få et sjøpantesikret erstatningskrav etter sjøloven §51 første ledd nummer 4 såfremt skaden eller tapet oppfyller kravet til tilknytning mellom den skadebringende eller tapsbringende situasjon og driften av skipet.

Eiendomsbegrepet tolkes i denne sammenheng vidt. I NOU 1980:55 uttales det vedrørende ansvarsbegrensning for skade eller tap av eiendom etter sjøloven 1893 §234 at det er snakk om skade på fast eiendom og løsøre, men også rettigheter slik som bruksrettigheter.¹¹⁵ Eksempelvis omfatter eiendomsbegrepet skade på eller tap av andre skip, kai, fyr, og også forurensningsskader på strender.

Et illustrerende eksempel kan være LH-2015-034535 som omhandlet arrest i skip til sikring av sjøpanteberettiget erstatningskrav jamfør Lov 17. juni 2005 nr. 90 om mekling og rettergang i sivile tvister (heretter tvisteloven) §33-2 tredje ledd. I saken hadde et skip kjørt på og skadet en merd i et oppdrettsanlegg. Spørsmålet var om det forelå erstatningsbetingende uaktomhet fra mannskapets side. Dette ble besvart bekreftende av lagmannsretten og dermed ble den skadelidte, Marine Harvest, tilkjent sjøpanterett for sitt erstatningskrav på skadene påført merden etter sjøloven §51 første ledd nummer 4.

Også for eiendomsskadekrav forutsettes sammenheng mellom skaden eller tapet av eiendom og skipets drift ved at kravet må ha oppstått i ”direkte forbindelse med driften av skipet”. Etter de svenske forarbeidene skal det legges til grunn en streng vurdering.¹¹⁶ Tetley uttaler at skade kan oppstå både på land og i vann og at det ikke er nødvendig med direkte kontakt mellom skipet og den skadde eiendom for at et erstatningskrav er sikret med sjøpanterett etter 1967-konvensjonen.¹¹⁷ Det må antas å gjelde også etter sjølovens regler. Skade på eller tap av eiendom kan oppstå i forbindelse med ”... navigeringen og behandlingen av skipet, lastingen, befordringen og lossingen av lasten, og innskipningen, befordringen og landsetningen av passa-

¹¹⁵ NOU 1980:55 s. 16.

¹¹⁶ Prop.1973: 42 s. 334.

¹¹⁷ Tetley (1998) s. 390.

sjerene".¹¹⁸ Formuleringen av skadesituasjoner i forarbeidene antas ikke å være uttømmende.¹¹⁹

En viktig begrensning fra utgangspunktet om at det oppstår sjøpanterett for erstatningskrav for skade eller tap på eiendom har vi der "*kravet kan grunnes på avtale*" jamfør §51 første ledd punkt 4. At lasteskadekrav ikke utgjør et sjøpantesikret krav var en av de store innskrenkningene ved innføringen av 1967-konvensjonen.¹²⁰ Krav som kan føres tilbake til en avtaleinngåelse mellom en som kan påhefte skipet sjøpanteretter og en tredjeperson, medfører at tredjepersonen ikke gis sjøpanterett for sitt erstatningskrav dersom det oppstår skade på vedkommendes "*eiendom*". Begrensningen må kunne sees på som et kompromiss mellom redersiden og lastesiden. I tillegg vil de avtalebaserte kravene i stor grad også være dekket av P&I-forsikring.¹²¹

Videre er det ved begrensningen for avtalebaserte krav grunn til å bemerke at avtaleforholdet må knytte seg til det skipet det søkes erstatning fra dersom unntaket skal komme til anvendelse. Ved sammenstøt mellom skip A og B, vil godseiere på skip A kunne ha sjøpanterett i skip B for skade eller tap av gods ettersom det ikke ligger et avtaleforhold til grunn.

Tilsvarende som for skade på eller tap av liv på person etter sjøloven §51 første ledd nummer 3, er heller ikke krav på erstatning ved tap eller skade på eiendom som skyldes tilfeller som omfattes av sjøloven §51 andre og tredje ledd beskyttet med sjøpanterett i skip. Det er her snakk om eiendomsskade som skyldes "*de farlige egenskaper ved atombrensel eller radioaktive produkter eller avfall*" etter tredje ledd. Etter fjerde ledd omfattes heller ikke eiendomsskade som skyldes forurensning oppstått mens skip som brukes stasjonært til boring etter eller utnyttning av undersjøiske naturforekomster brukes i dette henseende. For ytterligere redegjørelse av unntakene vises det til tilsvarende drøftelse i kapittel 4.3.

En særlig regulering av eiendomsskade og sjøpant finnes i Lov 6. juni 2008 nr. 37 om forvaltning av viltlevande marine ressursar (heretter havressurslova). Av §31 fremgår at krav på skadeserstatning etter §30 eller som følge av sammenstøt "*mellom haustingsfartøy, hjelpefartøy eller fartøy som fører fangst*" har panterett i skipet, redskapene og fangsten hos skadevolder. Etter første ledd annet punktum gjelder reglene om sjøpant etter sjøloven "*tilsvarende*" og kravene har etter tredje punktum samme prioritet som kravene etter sjøloven §51 første ledd nummer 4. Skadeserstatning etter §30 omfatter skader på redskaper som er satt ut i sjøen

¹¹⁸ NOU 1980:55 s. 16.

¹¹⁹ NOU 1980:55 s. 16.

¹²⁰ Ot.prp.nr.32 (1970-1971) s. 50.

¹²¹ Falkanger (2016) s. 108.

for fangst. Hvorvidt §31 utgjør en selvstendig hjemmel for sjøpant eller om det er en presisering av at reglene om sjøpant etter sjøloven §51 gjelder kan diskuteres. Det som sikres ved erstatning etter havressurslova §31 er skade på redskaper eller skade ved sammenstøt. Begge alternativene vil utgjøre skade på eiendom og kan således se ut til å omfattes av sjøloven §51 første ledd nummer 4 uavhengig av særreguleringen i havressurslova. Falkanger uttaler på sin side at havressurslova §31 utgjør en særregel om sjøpant.¹²²

I relasjon til drøftelsen av unntak for sjøpanterett som kan grunnes på avtale etter sjøloven §51 første ledd nummer 4, er det verdt å merke seg at det i litteraturen er uttalt at ”*et unntak fra reservasjonen følger dog av havressurslova §31*”.¹²³ Avtaleunntaket i sjøloven §51 første ledd nummer 4 skal etter denne uttalelsen ikke omfatte krav etter havressurslova §31. Synspunktet underbygger forståelsen av havressurslova §31 som en selvstendig hjemmel for sjøpant. Uttalelsen må kunne tolkes som at dersom det oppstår skadeerstatningskrav etter havressurslova §31, er det uten betydning at det ligger et avtaleforhold til grunn mellom fartøyene; erstatningskrav etter §31 vil likefullt være omfattet av sjøpanteretten. Det samme må da gjelde for skadeserstatning for gjenstander satt ut til fangst etter §30 jamfør §31.

Videre regulerer havne- og farvannsloven §56 forholdet mellom sjøpanterett og krav ved direkte gjennomføring. Krav myndighetene etter loven har mot reder for ”*utgifter, skade og tap*” som pådras som følge av ”*tiltak som nevnt i §36 og §38*” har panterett i skipet etter reglene om sjøpanterett i sjøloven.

Paragraf 36 omhandler direkte gjennomføring av tiltak fra myndighetenes side og henger blant annet sammen med havne- og farvannsloven §34. Etter §34 gjelder et generelt forbud mot å blant annet ”*bruke*” fartøy slik at det kan oppstå ”*skade*” i farvannet. Etter annet ledd annet punktum skal den ansvarlig for fartøyet straks sørge for tiltak for å stanse, fjerne eller begrense virkningene av skade der dette har oppstått. Videre følger det av tredje ledd at myndighetene kan pålegge den ansvarlige for fartøyet å treffe tiltak etter annet ledd. Dersom pålegg etter §34 annet ledd ikke etterkommes av den ansvarlige, følger det av §36 at myndighetene selv kan sørge for iverksettelse av tiltakene. Det er disse kostnadene som sikres med sjøpanterett i skipet etter havne- og farvannsloven §56 første ledd. Av forarbeidene følger det at havne- og farvannsloven §56 utgjør en presisering av at reglene om sjøpant i sjøloven får anvendelse og ikke en selvstendig hjemmel for sjøpant.¹²⁴

¹²² Falkanger (2016) s. 109.

¹²³ Evje (2016) note 79.

¹²⁴ Ot.prp.nr. 75 (2007-2008) s. 189.

4.6 Bergelønn, erstatning for fjerning av vrak og bidrag til fellehavari

Sjøloven §51 første ledd nummer 5 utgjør den siste posten av sjøpantesikrede krav. Etter bestemmelsen er krav på bergelønn, erstatning for fjerning av vrak og bidrag til fellehavari sikret med sjøpanterett i skipet.

Bergelønnskrav er nærmere behandlet i sjøloven kapittel 16. Kapitlet avgjør blant annet når det oppstår krav på bergelønn og utmålingen av kravet. Det følger av sjøloven §441 bokstav a berging omfatter handlinger som *”har til formål å yte hjelp til skip eller annen gjenstand som er forulykket eller i fare i hvilket som helst farvann”*. Berging omhandler dermed hjelpeytelser til skip i fare. Relevant i denne sammenheng er også berging av gods som er eller har vært om bord på et skip.¹²⁵

Vilkårene for at det skal oppstå krav på bergelønn fremgår av sjøloven §445. En forutsetning er at *”bergingen har ført til et nyttig resultat”* jamfør første ledd første punktum. I formuleringen *”nyttig resultat”* ligger at bergingen må ha vært vellykket; skipet må ha blitt brakt ut av fare og over i sikkerhet.¹²⁶ Bestemmelsen gir uttrykk for no cure- no pay-prinsippet. Etter §445 annet ledd poengteres det at berging av menneskeliv i seg ikke gir krav på bergelønn. Det må altså være snakk om berging av materielle verdier for at det skal oppstå et krav.¹²⁷ Dersom det etter bestemmelsene tilkjennes krav på bergelønn, er kravet sikret ved sjøpanterett i skipet.

Et særlig spørsmål kan knyttes til omfanget av sjøpanteretten for krav på bergelønn. Av sjøloven §449 første ledd fremgår det at bergeren har krav på *”særlig vederlag”* dersom det er utført *”bergingsarbeid”* for et skip som medførte *”risiko for miljøskade”*. Bestemmelsen omhandler såkalt miljøberging og utgjør et unntak fra no cure- no pay prinsippet. I motsetning til §445 stilles det ikke krav om en nyttig berging for at det skal tilkjennes krav på særlig vederlag.¹²⁸ Det fremgår ikke direkte av sjøloven §51 første ledd nummer 5 hvorvidt vederlagskrav etter §449 er sikret med sjøpanterett i skipet. Betingelsene for bergelønn og krav på særlig vederlag utgjør to separate bestemmelser, og distinksjonen i ordlyden ved at bergelønn forutsetter *”berging”* mens krav på særlig vederlag forutsetter *”bergingsarbeid”* kan tale for at krav på særlig vederlag ikke omfattes av sjøpanteretten. Samtidig fremgår det av §445 tredje ledd at *”første ledd er ikke til hinder for at det kreves særlig vederlag etter §449”*, noe som kan tale for at de to bestemmelsene henger nært sammen. I forarbeidene er det imidlertid lagt til grunn

¹²⁵ Falkanger (2016) s. 481.

¹²⁶ For eksempel LA-2017-41631 punkt 4.2.

¹²⁷ Falkanger (2016) s. 481.

¹²⁸ Falkanger (2016) s. 492 og NOU 1994: 23 Berging s. 23.

at krav på særlig vederlag ikke gir sjøpanterett etter gjeldende regler.¹²⁹ Tilsvarende forståelse er også uttrykt enkelte steder i litteraturen.¹³⁰ Falkanger uttaler på sin side at det trolig må tilkjennes sjøpanterett for krav på særlig vederlag.¹³¹ Ettersom forarbeidene presiserer at krav på særlig vederlag ikke omfattes av sjøpanteretten etter dagens lovgivning, må dette antas å være gjeldende.

Sjøpanterett i forbindelse med berging kan falle bort jamfør sjøloven §452 første ledd første punktum. Den som hefter for kravet på bergelønn kan bli påkrevd å ”*stille sikkerhet for betalingen*” av kreditor for kravet. Dersom det stilles sikkerhet for betalingen følger det av første ledd tredje punktum at bergeren ”*ikke kan gjøre gjeldende sjøpant for bergelønnskravet*”. Her vil sjøpanteretten særlig utgjøre et middel for å fremtvinge sikkerhetsstillelse, slik at det ikke blir nødvendig for kravshaver å gjøre sjøpanteretten gjeldende ved arrest og etterfølgende tvangssalg av skipet.

Berging av skip vil for det første spare materielle verdier for samfunnet.¹³² Videre utgjør skip en betydelig miljøtrussel dersom de forliser, og det er dermed fordelaktig om skip i fare beriges for å unngå potensielle miljøskader. At bergelønn er utstyrt med sjøpanterett vil i så måte utgjøre et insentiv for potensielle bergere til å hjelpe skip i fare. Bergere kan med sjøpanteretten i stor grad være sikre på at de får den tilkjente bergelønnen og ikke fortrenses av andre rettighetshavere i skipet.

Den andre posten som gir sjøpanterett etter sjøloven §51 første ledd nummer 5 er krav på erstatning for fjerning av vrak. Et slikt krav oppstår gjerne der andre har måttet foreta vrakfjerning og har hatt kostnader forbundet med dette.

Regler om fjerning av vrak finnes blant annet i havne- og farvannsloven §35. Etter første ledd første punktum følger myndighetenes adgang til å pålegge ”*den ansvarlige*” å ”*fjerne fartøyet*” som har sunket, strandet, eller er henlagt innen en tidsfrist. Myndighetenes kompetansen forutsetter at ”*hensynet til god fremkommelighet, trygg ferdsel eller hensynet til annen bruk eller forvaltning av farvannet krever det*”. Den ansvarlige vil normalt være eier av skipet.¹³³ For det tilfelle at vrakfjerning ikke gjennomføres i løpet av den fastsatte tidsfrist, følger det av første ledd annet punktum at den ansvarlige pålegges å dekke kostnader ”*noen*” har hatt til opprydding eller fjerning av vraket. Hvem som omfattes av begrepet ”*noen*” vil i første

¹²⁹ NOU 1994: Berging s. 25.

¹³⁰ Solvang (2015) note 964.

¹³¹ Falkanger (2016) s. 497.

¹³² Falkanger (2016) s. 479.

¹³³ Falkanger (2016) s. 215.

rekke være statlige myndigheter slik som Kystverket, men også kommunen kan omfattes av bestemmelsen.¹³⁴

Etter §36 første ledd første punktum kan også myndigheten selv iverksette tiltakene etter §35 dersom de ikke gjennomføres som pålagt. Annet punktum hjemler videre direkte gjennomføring fra myndighetenes side uten forutgående pålegg etter §35 dersom det anses ”*påkrevd av hensyn til sikkerheten eller fremkommeligheten i farvannet*”.

Havne- og farvannsloven §56 hjemler myndighetens krav mot rederen for påløpte kostnader etter blant annet §36. Myndighetene har ”*panterett i skip og last etter bestemmelser om sjøpanterett*” i sjøloven for ”*utgifter, skade og tap*” som pådras ved vrakfjerning. I forarbeidene til havne- og farvannsloven fremgår det at bestemmelsen ikke stifter nytt legalpant, men heller er en presisering av at sjølovens regler om sjøpant får anvendelse.¹³⁵ Dette står imidlertid i kontrast til uttalelser i NOU 2018:4 om at havne- og farvannsloven §56 ”*favne[r] videre enn de krav som inngår i sjølovens regler av sjøpant*” etter §51 første ledd nummer 5.¹³⁶ Hvordan sistnevnte uttalelse bør tolkes er usikkert. Det kan imidlertid sikkert legges til grunn at krav på erstatning etter henholdsvis §§35 og 36 er sikret med sjøpanterett i skipet jamfør §51 første ledd nummer 5.

Også etter Lov 13. mars 1981 nr. 6 om vern mot forurensninger og om avfall (forurensningsloven) kan det pålegges vrakfjerningsansvar. Forurensningsloven kommer til anvendelse hvor vrak eller andre gjenstander medfører forurensning eller er skjemmende, og har således et annet anvendelsesområde enn havne- og farvannsloven som retter seg mot navigasjonshindringer og sikkerhet i farvannet.¹³⁷ Etter §37 annet ledd kan kommunen gi pålegg om å fjerne vrak. Der pålegg etter §37 annet ledd ikke gjennomføres, hjemler §74 forurensningsmyndighetens adgang til å foreta direkte gjennomføring. I motsetning til havne- og farvannsloven hjemles ikke sjøpanteretten for krav i anledning direkte gjennomføring av vrakfjerning i forurensningsloven, men kravet må like fullt være omfattet av sjøpanteretten etter sjøloven §51 første ledd nummer 5.

Hvorvidt sjøpant for vrakfjerning kan tilkjennes for private som fjerner vrak på eget initiativ er ikke omtalt i loven. Sett i lys av at forholdet til vrakfjerning synes relativt regulert og det er presisert for eksempel i havne og farvannsloven at myndighetene har sjøpanterett i forbindelse

¹³⁴ Falkanger (2016) s. 215.

¹³⁵ Ot.prop.nr.75 (2007-2008) s. 189.

¹³⁶ NOU 2018:4 s. 91.

¹³⁷ NOU 2018:4 s. 84.

med vrakfjerning, er det nærliggende å anta at sjøpanteretten for vrakfjerning er forbeholdt offentlig myndighet.

Sjøpanteretten i forbindelse med vrakfjerning vil hefte på vraket.¹³⁸ I de svenske forarbeidene fremgår det at krav som oppstår i forbindelse med vrakfjerning kan rettes mot vrakets eier, men også mot en annen reder som for eksempel er skyldig i at det oppstod kollisjon slik at skipet sank og det måtte foretas vrakfjerning.¹³⁹ For sistnevnte tilfelle er det ikke snakk om å ha sjøpanterett i vraket, men heller i skipet ansvarlig for et vrakfjerningsproblem. I de samme forarbeidene drøftes det hvorvidt sistnevnte situasjon heller burde regnes for å gi sjøpanterett etter bestemmelsen i sjøloven §51 første ledd nummer 4 for skade på eiendom.¹⁴⁰

Den siste posten som gir krav sikret ved sjøpanterett etter sjøloven §51 første ledd nummer 5 er bidrag til fellehavari. Fellehavari bygger på tanken om at det er fellesskap mellom skip, last og frakt under en sjøreise.¹⁴¹ Reglene går i hovedsak ut på at dersom dette tenkte fellesskapet utsettes for fare under sjøfartsreisen, skal ekstraordinære tap og utgifter som oppstår i forbindelse med redningstiltak, fordeles på fellesskapet i forhold til den verdi den enkelte interesse representerer.¹⁴² Fellehavaribidrag kan for eksempel være dersom det ved godstransport må veltes containere over bord for å holde skipet flytende.

Reglene om fellehavari finnes i sjøloven kapittel 17. Det følger av §461 at York-Antwerpen-reglene 1994 gjelder for hvilke skader, tap og kostnader som skal henføres til fellehavari og for havarifordelingen. Etter annet punktum kan Kongen fastsette at andre regler gjelder, dersom York-Antwerpen-reglene 1994 endres. 1. Januar 2019 trådte Forskrift om York Antwerpen reglene 2016 som fravikelige regler for fellehavarioppgjør i kraft jamfør forskriften §2. Av forskriften §1 fremgår at York-Antwerpen reglene 2016 gjelder for hvilke skader, tap og kostnader som skal henføres til fellehavarifordelingen, når ikke annet er avtalt. 2016-reglene gjelder for fellehavaribidrag oppstått etter 1. Januar 2019 jamfør §2 annet ledd. For utmålinger ved situasjoner oppstått før 1. Januar 2019 gjelder York-Antwerpen-reglene 1994. Dersom det etter York-Antwerpen-reglene enten fra 1994 eller 2016 tilkjennes krav på fellehavaribidrag, er disse sikret med sjøpanterett i skipet jamfør sjøloven §51 første ledd nummer 5.

¹³⁸ Falkanger (2016) s. 108.

¹³⁹ Prop.1973:42 s. 335.

¹⁴⁰ Prop.1973:42 s. 335.

¹⁴¹ Falkanger (2016) s. 499.

¹⁴² Falkanger (2016) s. 499 .

4.7 Særlig om rentekrav og prosessomkostninger

I kapittel 4.2 – 4.6 har det blitt redegjort for hvilke krav som er sikret ved sjøpant etter sjøloven §51. Ved realisering av de sjøpantesikrede kravene, påløper gjerne renter og prosessomkostninger. Det må dermed fastlegges hvorvidt kravene, som har sitt utspring i de sjøpantesikrede kravene, også omfattes av sjøpanteretten.

Sjøloven innehar ingen formulering omkring forholdet mellom sjøpant og renter og prosessomkostninger. Ser man på 1967-konvensjonen art. 11(2) fremgår det at kostnader forbundet med rettsprosessen samt, arrest og tvangssalg ”*shall first be paid out of the proceeds of such sale*”.

I rettspraksis finnes eksempler på at renter omfattes av sjøpanteretten. Et eksempel kan være ND-1978-443 Gulating. Om renter uttales det på side 47 at ”*krav på høyere hyregodtgjørelse med tillegg av renter og omkostninger må anerkjennes som fordring med sjøpanterett*”. Et slik standpunkt må kunne begrunnes ut fra tanken om at renter er penger som ville kommet kravshaver til gode dersom riktig hyrekrav hadde blitt utbetalt til rett tid.

Forholdet til prosessomkostninger ble drøftet mer inngående i ND-1990-191 Frostating. Også her gjaldt saken sjøpanterett for hyrekrav og hvorvidt saksomkostninger i forbindelse med fremme av arrest for å sikre hyrekravet skulle omfattes av sjøloven §51 første ledd nummer 1. Det ble i saken vist til at sjøpanteretten for hyrekrav er gitt av sosiale hensyn for mannskapet, og at det av den grunn fremstår naturlig at også nødvendige saksomkostninger bør være sikret med sjøpant slik at de sjøpanteberettigede ikke risikerer å lide tap. Deretter poengteres det at ”*saksomkostninger antas i de aller fleste tilfelle å stå i et rimelig forhold til hyrekravet*”.

De to nevnte dommene omfatter hyrekrav og det kan reises spørsmål ved om rettstilstanden for renter og prosessomkostninger stiller seg annerledes for de øvrige sjøpantesikrede kravene. Rygh uttalte om renter at det til tross for manglende hjemmel ikke er bestridt at renter omfattes av sjøpantekravet.¹⁴³ Også for prosessomkostninger som tilkjennes en sjøpanthaver i en sak vedkommende har måttet anlegge for å få sjøpantekravet anerkjent viser Rygh til at de er dekket av sjøpantekravet.¹⁴⁴ Falkanger uttaler på generelt grunnlag at renter og prosessomkostninger omfattes av sjøpanteretten.¹⁴⁵

Etter en systembetragtning vil det være nærliggende å anta at renter og prosessomkostninger er omfattet av sjøpanteretten og med den prioritet det opprinnelige kravet er gitt. Kravene

¹⁴³ Rygh (1934) s. 139

¹⁴⁴ Rygh (1934) s. 140

¹⁴⁵ Falkanger (2016) s. 109

springer ut av krav som er omfattet av sjøpanteretten. Dersom kostnadene forbundet med å få kravet anerkjent ikke omfattes, vil man risikere at det for krav av mindre størrelse i realiteten ikke vil bli noe igjen etter realisering av sjøpantekravet fordi utgiftene ved å inndrivelse overgår den tilkjente summen.

5 Debitor for sjøpantekravet

5.1 Krav mot skipets reder med mer.

Som gjennomgangen i kapittel 4 har vist er visse krav mot ”skipets reder” sikret ved sjøpantrett i skipet jamfør sjøloven §51 første ledd.

Sjøloven definerer ikke begrepet reder. Heller ikke i forarbeidene finnes en definisjon på rederbegrepet i denne sammenheng. I litteraturen er rederen beskrevet som skipsfartsnæringens driftsherre; den som setter virksomheten i gang, leder driften og bærer den økonomiske risiko.¹⁴⁶ En reder kan være den som eier skipet, men dette behøver ikke være tilfellet. Ved bareboat certepartier leier befrakteren et tomt skip og sørger selv for bemanning, utrustning og setter skipet i fart for egen regning.¹⁴⁷ Ved en slik kontrakt overføres rederfunksjonen til befrakter.¹⁴⁸ Det er videre vanlig at en reder er et aksjeselskap, men reder kan i prinsippet også være en enkeltperson.¹⁴⁹

Etter §51 annet ledd utvides kretsen av personer som kan påføre skipet sjøpantekrav. Det fremgår at sjøpanterett i skipet også oppstår der kravet retter seg mot ”skipets eier, befrakter, disponent eller noen som rederen har overdratt sine funksjoner til”.

Skipets eier vil i mange henseender fremgå av skipsregistrene. Som det tidligere har blitt poengtert oppgaven, gjelder registreringsplikt for skip som oppfyller nasjonalitetskravene og størrelseskravene etter sjøloven §11 annet ledd. Av §13 fremgår det at eierforholdet er en av opplysningene som skal registreres i skipsregisteret. Den som er registrert som skipets eier kan etter sjøloven §51 annet ledd pådra skipet sjøpanteretter. Ettersom det ikke foreligger noen registreringsplikt for at det skal kunne påheftes sjøpanteretter i et skip jamfør rederegjørelsen i punkt 3.1, vil ikke eierbegrepet være redusert til registreringspliktige skip.

Skipets ”befrakter” er etter sjøloven §321 annet ledd den som får et skip til sin disposisjon etter avtale med bortfrakter. Dette gjelder særlig for reise- og tidscertepartier. Skipet leies ut enten for en bestemt reise eller for et bestemt tidsrom. I henhold til §51 annet ledd er krav som oppstår mot skipets befrakter sikret i skipet med sjøpant.

Utover de allerede nevnte fysiske og juridiske personer, kan også ”noen som rederen har overdratt sine funksjoner til” pådra skipet sjøpanteretter jf. sjøloven §51 annet ledd. Med dette utvides kretsen ytterligere. Betegnelsen må forstås som et forsøk på å omfatte alle tenkelige

¹⁴⁶ Falkanger (2016) s. 127.

¹⁴⁷ Falkanger (2016) s. 262.

¹⁴⁸ Falkanger (2016) s. 128.

¹⁴⁹ Rygh (1934) s. 37.

fysiske eller juridiske personer som på en eller annen måte har en viss kontroll over skipet. Eksempelvis er det i denne relasjon en restaurantdriver på skipet kan pådra skipet sjøpanteretter for hyrekrav etter §51 første ledd nummer 1 slik som poengtert i oppgavens kapittel 4.2.

5.2 Forholdet ved eierskifte

I lys av hvem som kan pådra skipet sjøpanteretter i kapittel 5.1, må det sies noe om sjøpantets stilling ved eierskifte.

Det følger av sjøloven §53 første ledd første punktum at sjøpanteretter hefter på skipet til tross for at skipet skifter eier, såfremt det ikke foretas eierskifte ved tvangssalg. Tilsvarende gjelder dersom det foretas endringer med hensyn til skipets registrering jamfør første ledd annet punktum.

Dette er i tråd med forståelsen §51 annet ledd som tilsier at eierforholdet ikke har betydning for påheftelsen av sjøpanteretter i skipet. At sjøpantekravet ikke faller bort ved salg av skipet er ikke i seg selv bemerkelsesverdig; også for andre gjenstander påheftet pant vil panteretten kunne følge med ved salg av panteobjektet. Det særegne ved sjøpant er imidlertid at disse rettighetene ikke kan registreres. Følgelig vil en godtroende kjøper kunne bli overrasket med at skipet ved overtagelse er beheftet med sjøpanterettskrav som ville kunne gjøres gjeldende.

Sjøloven §53 annet ledd regulerer særskilt situasjonen som kan oppstå ved overdragelse til utenlandsk erverver. Dersom sjøpanteretten på grunn av overdragelse til utenlandsk erverver *”faller bort eller får dårligere prioritet”* og overdrageren i utgangspunktet ikke hadde personlig ansvar for kravet *”blir overdrageren ansvarlig for betaling av den del av fordringen som sjøpantehaveren på grunn av overdragelsen ikke får dekket”*. En slik situasjon kan oppstå dersom skipet etter overdragelse blir underlagt nasjonal rett som ikke anerkjenner det aktuelle sjøpantekrav eller som gir sjøpanteretten dårligere prioritet.¹⁵⁰ Det konstrueres dermed et personlig ansvar for fordringer som i utgangspunktet heftet på skipet.

Ved gjennomføring av tvangssalg slik som nevnt i sjøl. §53 første ledd er utgangspunktet etter tvangsfullbyrdelsesloven §§11-31 fjerde ledd at pengeheftelser bortfaller når kjøperen blir eier. Ved auksjonssalg gjelder §§11-31 tilsvarende jf. §11-51 annet ledd. Sjøpanterettshaverne vil ved tvangssalg få sine krav dekket av salgssummen.

¹⁵⁰ Evje (2016) note 90.

5.3 Regressadgang

Gjennomgangen i punkt 5.1 viser at en rekke fysiske og juridiske personer kan påhefte skipet sjøpanteretter. Resultatet av at et sjøpantekrav realiseres er at skipet blir tvangssolgt. Dette er til slutt skipets eier sitt tap. For å unngå tvangssalg kan skipets eier måtte dekke krav som han i utgangspunktet ikke var ansvarlig for. Det kan dermed spørres hvorvidt det kan fremsettes krav om regress overfor den som påheftet skipet sjøpantekrav.

Etter norsk rett følger en generell adgang til å kreve regress for det tilfelle at man har dekket en annens forpliktelse. Det kan her vises til Rt-1997-1029 som omhandlet krav om tilbakebetaling av et utbetalt forsikringsbeløp i forbindelse med skader på skipet M/S Marlin. Av interesse for spørsmålet om regress er følgende uttalelse på side 1036; ”... *det følger av alminnelige rettsgrunnsetninger at den som har dekket en annens forpliktelse, normalt og som utgangspunkt, har et regresskrav i behold. Det er avskjæring av regress som krever særskilt hjemmel*”. Det kan også sees hen til Rt. 2010 s. 664 om regresskrav i forbindelse med mangelsbeføyelser ved en bolig hvor det i avsnitt 17 uttales at ”*regresskrav trenger etter vanlig rettsoppfatning ingen særskilt hjemmel*”.

Konklusjonen blir etter dette at dersom det konstateres at skipets eier har måttet dekke en annens forpliktelse, kan han søke regress hos den rette skyldner etter alminnelige obligasjonsrettslige prinsippet.

6 Prioritet

6.1 Innledning

Spørsmål om prioritet mellom rettsstiftelser aktualiseres der det i et formuesgode eksisterer flere rettsstiftelser som ikke kan eksistere ved siden av hverandre eller ikke kan dekkes fullt ut ved tvangsrealisasjon.¹⁵¹

Fastleggelse av sjøpanterettens prioritet kan naturlig deles inn i tre drøftelser. Det nødvendigvis en gjennomgang av sjøpantekravets forhold til andre rettsstiftelser, forholdet mellom de ulike sjøpantesikrede kravene og det innbyrdes prioritetsforholdet for flere krav knyttet til samme dekningspost etter sjøl. §51 første ledd nummer 1 – 5. Jeg vil i punkt 6.2 redegjøre for utgangspunktene for sjøpanterettekravenes prioritet. I punkt 6.3, 6.4 og 6.5 drøftes særskilte spørsmål om sjøpantekravets forhold til andre rettsstiftelser.

6.2 Prioritetsforholdet

Generelt om prioritet for panteretter kan det sies at hver rettighet gis en prioritet, og den som har en panterett med høy prioritet går foran kreditor med panterettighet med lavere prioritet.¹⁵² Av sjøloven §23 annet ledd følger at ved kollisjon mellom registrerte rettserverv, går den rett som først ble innført i dagboken.

Sjøpanteretter kan imidlertid ikke registreres og kravet får i stedet rettsvern i og med at kravet oppstår. Etter §52 første ledd har ”*sjøpanterett ... fortrinnsrett foran alle andre heftelser i skipet*”. En naturlig språklig forståelse av dette er at alle andre heftelser i skipet må vike tilbake for kravene sikret ved sjøpant.

Innbyrdes mellom de ulike sjøpantesikrede kravene følger det av §52 annet ledd første punktum at kravene dekkes i den rekkefølgen §51 oppstiller. Det medfører at hyrekrav etter §51 første ledd nummer 1 skal dekkes fullt ut før krav på dekning av havne-, kanal- og andre vannveis og losavgifter som er sikret etter §51 første ledd nummer 2 dekkes.

For krav som henføres til samme dekningspost etter sjøloven §51 første ledd er det likestilling jamfør §52 annet ledd første punktum. Det innebærer at dersom flere hyrekrav etter §51 første ledd nummer 1 skal dekkes, har disse kravene lik prioritet.

Et unntak fra de generelle prinsippene presentert ovenfor følger av §52 annet ledd annet punktum. Sjøpanteretter etter §51 første ledd nummer 5 går foran ”*alle andre sjøpanteretter*”

¹⁵¹ Skoghøy (2014) s. 197.

¹⁵² Falkanger (2015) s. 757.

som er oppstått tidligere”. Følgelig dekkes krav på bergelønn, erstatning for fjerning av vrak og bidrag til felleshavari før øvrige sjøpantesikrede krav som har oppstått før krav etter nummer 5, til tross for at de i utgangspunktet er gitt en høyere prioritet. Forutsetningen innebærer at sjøpant for bergelønn oppstått i februar har prioritet foran hyrekrav oppstått i januar, men ikke foran hyrekrav oppstått i mars.¹⁵³

Bakgrunnen for at krav etter §51 første ledd nummer 5 får prioritet foran eldre krav fra de i utgangspunktet bedre prioriterte kravene, må være at det for eksempel ved berging foretas redning av selve sjøpanteobjektet. Dersom skipet går tapt, vil de øvrige sjøpantekravene ikke bli dekket, jamfør sjøloven §72 om at sjøpanterett ikke går over på et surrogat for skipet. Dermed sørger berging for at de øvrige sjøpanteberettigede kravshaverne fremdeles kan gjøre sin sjøpanterett gjeldende. Uten en slik prioritet vil ikke bergere kunne være trygge på å få sine utgifter dekket, og man kan anta at insentivene til å foreta berging svekkes. De samme hensyn ligger til grunn for at vrakfjerning og bidrag til felleshavari har en særlig prioritet stilling.

Innbyrdes mellom kravene i §51 første ledd nummer 5 følger det av §52 annet ledd annet punktum at de yngste kravene skal dekkes foran de eldre. Et bergelønnskrav fra august går dermed foran krav på felleshavaribidrag fra juli. Også her må begrunnelsen for reguleringen være at det yngste kravet har sikret at de øvrige kravene fremdeles kan gjøres gjeldende overfor skipet.

6.3 Forholdet til legalpant for boomkostninger

Til tross for at sjøpantet etter gjennomgangen virker å ha en særdeles gunstig stilling i pantesystemet, kan det se ut til at sjøpanteretter ikke har prioritet foran andre heftelser i ethvert tilfelle. Panteloven §6-4 regulerer lovbestemt pant for boomkostninger. Etter første ledd første punktum har konkursboet lovbestemt pant i blant annet ethvert formuesgode beheftet med pant tilhørende skyldneren på konkurstidspunktet. Denne lovbestemte panten utgjør 5 prosent av formuesgodets beregnede verdi begrenset til 700 ganger rettsgebyret jamfør første ledd tredje punktum.

Etter panteloven §6-4 første ledd fjerde punktum går legalpanteretten foran ”*annet lovbestemt pant og alle andre heftelser i formuesgoder*”. Av Sjøloven §52 første ledd følger det at sjøpanterett har fortrinnsrett foran ”*alle andre heftelser i skipet*”. Det kan dermed reises spørsmål ved hvilket krav som har best prioritet.

¹⁵³ Falkanger (2016) s. 110.

Forholdet mellom legalpant for boomkostninger og sjøpanterett er ikke drøftet i sjølovens forarbeider. Forholdet er imidlertid omtalt i Ot.prp.nr. 23 (2004-2004) Om lov om endringer i lov 8. Juni 1984 nr. 58 om gjeldsforhandling og konkurs og i enkelte andre lover. Rederiforbundet poengterte i forarbeidene at legalpant for boomkostninger vil komme i strid med internasjonale forpliktelser.¹⁵⁴ Det ble i denne sammenheng særlig siktet til 1967-konvensjonen. Departementet uttalte at likhetshensyn og effektivitetshensyn tilsa at skip burde omfattes av legalpanteregelen i panteloven §6-4 til tross for at sjøpanterett i seg selv utgjør en usikkerhetsfaktor for kontraktspanthavere.¹⁵⁵ Uttalelsene må sees på som en bekreftelse av at legalpant for boomkostninger går foran sjøpantesikrede krav.

Videre fremgår det av panteloven §6-4 åttende ledd at reglene i paragrafen gjelder ”*med de begrensninger som følger av overenskomst med fremmed stat*”. Bestemmelsen tar i følge forarbeidene sikte på situasjoner der Norge er folkerettslig forpliktet til å gi bestemte typer krav prioritet foran alle andre heftelser, herunder for eksempel 1967-konvensjonen og 1993-konvensjonen.¹⁵⁶ Det uttales at ”...så lenge disse konvensjonene ikke er trådt i kraft for Norges vedkommende, vil de heller ikke begrense boets legalpanterett”.¹⁵⁷ Dersom konvensjonene skulle tre i kraft for Norges del, vil Norge være forpliktet til å la kravene sikret med sjøpant få prioritet foran konkursboets legalpant for boomkostninger.

Legalpant for nødvendige boomkostninger utgjør etter dette er krav som dekkes foran de sjøpantesikrede kravene etter sjøloven §51 første ledd jamfør §52 etter dagens lovgivning.

6.4 Forholdet til utenlandske krav

Det følger av sjøloven §75 første ledd at reglene om sjøpant får anvendelse i alle tilfeller der panterett eller tilbakeholdsrett i skip gjøres gjeldende ved norsk domstol. Det innebærer at utgangspunktet er at også skip som ikke er registrert i Norge, vil behandles etter de norske reglene om sjøpant.

En viss begrensning gjøres imidlertid i sjøloven §75 annet ledd nummer 2. Lovgivning i registreringsstaten avgjør spørsmål som omhandler legale rettigheter i skipet med prioritet etter registrerte heftelser. Reguleringen har sammenheng med 1967-konvensjonens art. 6.1 hvor det åpnes for at stater kan lage egne legale panteretter så fremt de har prioritet etter registrerte heftelser. Dersom slike nasjonale legale panteretter følger av lovverket i landet skipet er registrert i, kan disse panterettene påberopes i Norge. De har imidlertid prioritet etter både sjøpan-

¹⁵⁴ Ot.prp.nr.23 (2003-2004) s. 19.

¹⁵⁵ Ot.prp.nr.23 (2003-2004) s. 22.

¹⁵⁶ Ot.prp.nr.23 (2003-2004) s. 22.

¹⁵⁷ Ot.prp.nr.23 (2003-2004) s. 65.

terettene og andre registrerte heftelser og utgjør således ingen trussel for sjøpanterettene etter sjøloven §51.

6.5 Tilbakeholdsrett

Tilbakeholdsrett er en rett for den som har rådighet over en gjenstand, til å holde tilbake gjenstanden frem til den som har rett til gjenstanden gjør opp sin forpliktelse.¹⁵⁸ En slik rett kan gjøres gjeldende både på lovfestet og ulovfestet grunnlag.

Etter sjøloven §54 første ledd kan *”den som bygger eller reparerer et skip ... utøve tilbakeholdsrett”* for å sikre krav i anledning byggingen eller reparasjonen, forutsatt at skipet er i bygger eller reparatørs *”besittelse”*.

Bestemmelsen utgjør en legal tilbakeholdsrett og har rettsvern uten registrering jamfør sjøloven §24 annet ledd. Tilbakeholdsretten innebærer at et skip kan holdes tilbake av eksempelvis et verksted frem til byggesum eller reparasjonsregning betales.¹⁵⁹

Forholdet mellom sjøpanteretter og tilbakeholdsretten reguleres i §54 annet ledd. Retten til å holde skipet tilbake *”står tilbake for sjøpanterett i skipet, men går foran annen rett og andre heftelser i skipet.”* Tilbakeholdsrett i forbindelse med reparasjon av skip utgjør etter dette ingen trussel for de sjøpantesikrede kravene jamfør §54 annet ledd.

¹⁵⁸ Skoghøy (2014) s. 278.

¹⁵⁹ Falkanger (2010) s. 104.

7 Foreldelse

7.1 Innledning

Et sjøpantekrav faller bort dersom det underliggende krav oppfylles frivillig. Dersom dette ikke skjer, kommer spørsmål om realisasjon av sjøpantekravet og foreldelse inn. Det skal her redegjøres for når og hvordan et sjøpantekrav må gjøres gjeldende for at det ikke skal falle bort ved foreldelse. I 7.1 ser jeg på foreldelsesfristens utgangspunkt. Deretter ser jeg i kapittel 7.2 på hvordan foreldelsesfristen brytes. Sistnevnte nødvendiggjør en kortere fremstilling av reglene om tvangssalg.

7.2 Foreldelsesfristens utgangspunktet

Hovedregelen etter norsk rett er at pantekrav ikke foreldes. Dette følger av foreldelsesloven §27 nr. 3. Det er imidlertid gjort unntak fra hovedregelen blant annet i panteloven §6-3 første ledd om lovbestemt pant jamfør foreldelsesloven §27 nummer 1 bokstav a. Av panteloven §6-3 første ledd følger at lovbestemt pant faller bort to år etter at pantekravet skulle ha vært betalt og det ikke har kommet inn begjæring til namsmyndigheten om tvangsdekning eller dersom dekningen ikke gjennomføres uten unødig opphold. Etter panteloven §1-2 tredje ledd kan det settes andre foreldelsesfrister enn den som følger av loven og at disse bestemmelsene går foran panteloven §6-3.¹⁶⁰

Sjøloven §55 første ledd første punktum utgjør en slik særskilt foreldelsesfrist. Etter bestemmelsen gjelder en foreldelsesfrist på ett for sjøpantesikrede krav. Den korte foreldelsesfristen må kunne sees på som et kompromiss mellom den særlige prioritet sjøpantekravene er gitt og den usikre stillingen øvrige kreditorer har i konkurranse med sjøpanteretter. En kort foreldelsesfrist kan til en viss grad veie opp for denne usikkerheten.

Foreldelsesfristen løper fra dagen ”fordringen oppsto” jamfør §55 første ledd første punktum. Det må dermed foretas en drøftelse av når de ulike sjøpantesikrede kravene etter sjøloven §51 anses for å ha oppstått i henhold til §55.

For krav etter sjøloven §51 første ledd nummer 1 kan det være noe usikkert når et krav anses oppstått ettersom posten dekker ulike krav knyttet opp mot et ansettelsesforhold. For krav på ordinær lønn etter §51 første ledd nummer 1 vil foreldelsesfristen løpe fra tidspunktet korrekt lønn skulle ha vært utbetalt. Dette fremgår blant annet av Rt-2004-1423. Saken gjaldt spørsmål om foreldelse av sjøpantekrav for skattetrekk. Av interesse for foreldesspørsmålet er uttalelsen om at sjøpantekrav for hyre og annen godtgjørelse for tjeneste om bord ”*oppstår når korrekt utlønning skal skje*” jamfør avsnitt 14. I avsnitt 16 ble det også uttalt at ”*foreldelse*

¹⁶⁰ Rådsegn 8 s. 126.

av sjøpant ikke kan knyttes til opptjening til enhver tid” ettersom det i forbindelse med krav på hyre og annen godtgjørelse vil medføre praktiseringsproblemer. Hvorvidt uttalelsene i avsnitt 16 er ment å skulle forstås slik at opptjeningstidspunktet i utgangspunktet skal danne utgangspunktet for foreldelsesfristen så fremt det ikke medfører praktiseringsproblemer, er usikkert.

I litteraturen kan det fremstå som at synet på når et hyrekrav anses oppstått spriker noe. Falkanger uttaler at krav på hyre *”exist as soon as the wages are earned even if they are not due for payment”*.¹⁶¹ Dette må tolkes slik at krav på hyre oppstår for hver arbeidsdag og ikke når utbetalingen av lønn skal foretas. Uttalelsen står i imidlertid i kontrast til Skoghøy sin uttalelse om at *”krav på hyre må anses oppstått på den tidspunkt korrekt avlønning skal skje”* med henvisning til overnevnte dom.¹⁶² Det må med henvisning Høyesterett sin dom fra 2004 være trygt å hevde at foreldelsesfristen etter §55 for krav på hyre begynner å løpe når lønnsutbetaling skal foretas.

For krav som knytter seg til for lite utbetalt hyre, ser det ut til at kravet anses oppstått etter sjøloven §55 på et senere tidspunkt enn tidspunktet for lønnsutbetaling slik som forutsatt over. I ND-1978-443 Gulating hadde maskinsjefen krav på hyredifferanse mellom seg og 1. maskinisten. Spørsmålet i saken var om dette kravet var foreldet. I relasjon til dette ble det på side 446 uttalt at *”kravet først må antas å være oppstått da Berøy ble kjent med hyredifferansen”* og tidligst ved avmønstring. Det kan av dette utledes at krav knyttet til for lite utbetalt hyre anses oppstått i relasjon til sjøloven §55 når kravshaver blir kjent med kravet.¹⁶³

I ND-1992-198 ble det drøftet når kravet på feriepenger anses for å ha oppstått i henhold til foreldelsesfristens utgangspunkt. Retten foretok en drøftelse av hva som var antatt å ligge i begrepet *”oppsto”* og konkluderte med at det var nærliggende å bruke opptjeningstidspunktet som utgangspunkt for foreldelsesfristen. Det ble dommen konkludert med at *”sjøpantesikringen foreldes fortløpende; ett år etter at sjømannen har gjort det som skal til for å få et ubetinget krav overfor rederen”*. Sett i lys av uttalelsene i avsnitt 14 i Rt-2004-1423 må det kunne stilles spørsmål ved om retten hadde kommet til tilsvarende løsning i dag særlig sett hen til de praktiseringsproblemer som påpekes i dommen. Bakgrunnen for at opptjeningstidspunktet danner utgangspunktet for utbetaling av feriepenger er imidlertid at beregning fra utbetalings-tidspunktet medfører at det kan oppstå krav på to års feriepenger når sjøpantekravet gjøres opp ved tvangsauksjon. I teorien ser det ut til at man legger til grunn at krav på feriepenger

¹⁶¹ Falkanger (1999) s. 5 fotnote 9.

¹⁶² Skoghøy (2017) note 83.

¹⁶³ Røed (2010) s. 914.

anses oppstått etter hvert som de opptjenes.¹⁶⁴ Konsekvensen av dette må bli at foreldelsesfristen løper suksessivt dag for dag.

For krav på skattetrekk sikret med sjøpanterett anses kravet oppstått på opptjeningstidspunktet jamfør Rt-2004-1423. Det uttales i avsnitt 14 at krav knyttet til skattetrekk ”*oppstår når korrekt utlønning skal skje og arbeidsgiver etter skattebetalingsloven §10 første ledd annet punktum skal iverksette skattetrekk*”.¹⁶⁵ Opptjeningstidspunktet for skattetrekk legges her til utbetalingstidspunktet for lønnskravet.

Ved krav på erstatning for uberettiget avskjed etter skipsarbeidsloven §5-11 annet ledd følger det av Rt-2004-826 avsnitt 14, som gjaldt utgangspunktet for foreldelsesfristen etter sjøloven §55, at kravet anses oppstått ved oppsigelsen. Deretter løper fristen suksessivt dag for dag frem til opphør av hyreplikten.¹⁶⁶

Foreldelsesfristen utgangspunkt for krav etter §51 første ledd nummer 2 om krav på offentlige avgifter drøftes i LG-2016-60297. I saken var partene blant annet uenige om hvilket tidspunkt som skulle legges til grunn for ettårsfristens utgangspunkt for havnevesenets sjøpant for krav på blant annet havneavgift. Av panteloven §6-3 annet ledd fremgår det at dersom pantekravet skal betales i to eller flere terminer årlig, regnes foreldelsesfristen fra tidspunktet siste termin skulle ha vært betalt. Det er altså snakk om siste forfallsdato som regnes for å være foreldelsesfristens utgangspunkt. Av dommen fremgår det at havneavgiften i henhold til de kommunale avgiftene skulle betales som døgnpris, altså at det var snakk om en løpende avgift. Ut fra dette ble det konstatert at sjøpant for dekning av kaileie ville falle utenfor panteloven §6-3 og heller reguleres av sjøloven §55. Det kan dermed legges til grunn at sjøpanteretten ”*oppsto*” i henhold til sjøloven §55 dag for dag.

Ved erstatningskrav for skadeforvoldelse etter sjøloven §51 første ledd nummer 3 og 4 vil kravet normalt anses stiftet på tidspunktet for skadeforvoldelsen.¹⁶⁷

Det følger av 1967-konvensjonen art. 5.4 at krav på felleshavaribidrag anses oppstått på tidspunktet for felleshavarihandlingen. Samme artikkel slår også fast at bergelønnskrav anses oppstått når bergelønnshandlingen avsluttes. Disse fristutgangspunktene må antas å gjelde for krav etter sjøloven §51 første ledd nummer 5.

¹⁶⁴ Røed (2010) s. 914.

¹⁶⁵ Lov 21. november 1952 nr. 2 Lov om betaling og innkreving av skatt.

¹⁶⁶ Rt-2004-826 avsnitt 14 jf. avsnitt 15.

¹⁶⁷ For eksempel Falkanger (2016) s. 110 og Røed (2010) s. 914.

7.3 Fristavbrytelse

Fristavbrytelsesreglene for sjøpant i skip skiller seg fra øvrige fristavbrytelsesregler. Av sjøloven §55 første ledd følger det at sjøpanteretten foreldes etter ett år ”med mindre skipet blir arrestert innen fristens utløp og arresten leder til tvangssalg”.

Ordinære søksmål slik som etter foreldelsesloven §15 er etter dette uten betydning. Dette sies uttrykkelig blant annet i ND-1979-342 Frostating hvor det på side 345 uttales at foreldelse bare kan avbrytes ved arrest og at ”vanlig søksmål og dom ikke virker fristavbrytende”.

Av tvisteloven §33-2 følger vilkår for når det kan tas arrest i formuesgoder. Etter tredje ledd første punktum kan det tas arrest i skip ”når det begjæres av en fordringshaver med et forfalt pantekrav i skipet”. Et sjøpantekrav er dermed gyldig arrestgrunn. Videre må sjøpantehaveren etter tvisteloven §33-3(1) sannsynliggjøre kravet.

Ettersom fristavbrudd etter sjøloven §55 forutsetter at skipet blir arrestert, må det ha blitt gjennomført arrestforretning etter tvisteloven §33-5 for at fristen anses avbrutt. I sjøloven §55 første ledd annet punktum stilles et ytterligere krav for at arresten skal medføre fristavbrudd. Skipet anses ikke arrestert etter bestemmelsen før ”arrestbeslutningen er forkynt om bord eller iverksatt om bord på annen måte”. Eksempelvis ved forkynnelse overfor kapteinen. At arrest er begjært før fristens utløp kvalifiserer dermed ikke for fristavbrudd.¹⁶⁸

Videre må arresten etter sjøloven §55 første ledd lede til tvangssalg for at fristavbrytelsen ved arrest ikke skal tape sin virkning. Betydningen av dette ble drøftet i Rt-2014-48. Saken gjaldt i hovedsak spørsmål om foreldelse av hyrekrav sikret ved sjøpanterett. Høyesterett uttalte i avsnitt 30 at det ikke kan utledes et aktivitetskrav av formuleringen ”arresten leder til tvangssalg” i sjøloven §55 første ledd. Det ble i avsnitt 29 begrunnet med at den særlig korte foreldelsesfristen for sjøpantekrav tilsier at det må kreves klare holdepunkter for å innfortolke et aktivitetskrav for at arrest skal beholde sin fristavbrytende virkning. Dommen viser også at det ikke kan utledes noe mer fra forarbeidene enn at ”arresten må stå ved lag når tvangssalg blir begjært” jamfør avsnitt 30.

I tvisteloven §33-10 oppstilles ulike frister for når et arrestkrav må følges opp for å forhindre bortfall av arresten. Dersom sjøpantehaveren ikke har reist søksmål om kravet, skal retten i forbindelse med arrestbegjæring fastsette en frist for å reise søksmål jamfør tvisteloven §33-4 annet ledd. Dersom fristen oversittes eller dersom det ikke er satt en frist og sjøpantehaveren

¹⁶⁸ Falkanger (2016) s. 111.

lar det gå ett år etter kjennelsen om arrest uten å reise søksmål, faller arresten bort uten videre jamfør §33-10 første ledd bokstav b og c.¹⁶⁹

For å gjennomføre tvangssalg som forutsatt i sjøloven §55, må sjøpanthaveren skaffe tvangsgrunnlag.¹⁷⁰ Sjøpant gir ikke automatisk tvangsgrunnlag etter tvangsfullbyrdelsesloven §11-2 første ledd bokstav a eller c. Den praktiske konsekvensen av dette er at sjøpanthaveren må få dom for kravet etter tvangsfullbyrdelsesloven §4-1 annet ledd bokstav a. Sjøpantehaveren kan dermed enten få dom for kravet og for at skipet kan settes til tvangssalg eventuelt kan sjøpanthaveren få dom for kravet og begjære utlegg.¹⁷¹

Det er også grunn til å merke seg at begrepet ”*tvangssalg*” i sjøloven §55 omfatter både auksjonssalg og medhjelpersalg etter tvangsfullbyrdelsesloven §11-12.¹⁷² Begge typene salg har fristavbrytende virkning på foreldelsesfristen etter sjøloven §55.

At arresten ”*leder til tvangssalg*” kan etter en ordlydsfortolkning tilsi at etterfølgende tvangssalg må skje på bakgrunn av arresten fremmet av sjøpanthaveren. Av rettspraksis fremgår imidlertid at en sjøpanterettshavers arrest aksepteres som fristavbrytende uten at det leder til tvangssalg dersom en annen kreditor krever og gjennomfører tvangssalg innenfor tidsfristen. Synspunktet fremgår blant annet av Rt-1980-1295. I saken hadde ansatte på skipet fått arrest for hyrekrav innen fristen på ett år. Tvangsauksjon ble holdt innen den dagjeldende ett årsfrist for å begjære tvangsdekning, men tvangsauksjonen ble krevet av en annen panthaver. Det ble uttalt på side 1296 at ordlyden i §55 tilsa at sjøpanteretten som en følge av dette ikke kunne gjøres gjeldende, men at ”*bestemmelsen ikke kan tas på ordet her*”. Høyesterett fant ikke at lovgiver hadde ment at de ansattes sjøpanterett skulle gå tapt dersom en annen panthaver krevet tvangsauksjon før sjøpanterettshaverne rakk å skaffe seg tvangsgrunnlag og begjære auksjon.

Etter sjøloven §55 annet ledd løper ikke foreldelsesfristen dersom sjøpantehaveren er rettslig avskåret fra å arrestere skipet. Her er det blant annet relevant å se hen til sjøloven §95 første ledd som blant annet uttaler når arrest kan gjennomføres. Eksempelvis kan arrest i skip bare besluttes dersom skipet befinner seg i eller er ventet å komme til rettskretsen eller namsmannsdistriktet jamfør første ledd.

¹⁶⁹ Backer (2015) s. 197.

¹⁷⁰ Falkanger (2016) s. 112.

¹⁷¹ Rt-2014-48 avsnitt 37.

¹⁷² Falkanger (2016) s. 111.

Utover det som er gjennomgått ovenfor er foreldelsesfristen etter sjøloven §55 ikke gjenstand for ”*forlengelse eller avbrytelse*” jamfør annet ledd annet punktum. Her er det imidlertid verdt å merke seg at det faktum at sjøpanteretten går tapt som følge av foreldelse, ikke innebærer at kravet i seg selv er foreldet. Kravet er for øvrig underlagt vanlige foreldelsesregler, men den særlig prioriteten sjøpanteretten gir, bortfaller dersom reglene om foreldelse i §55 ikke overholdes.

8 Sammenfatning og avsluttende betraktninger

Oppgaven har redegjort for rettsforholdet rundt sjøpant i skip og forsøkt å kartlegge innholdet i reglene om hvilke krav som er sikret med sjøpant, sjøpantekravenes prioritet og hvordan en sjøpanterettshaver må gå frem for ikke å tape sitt krav ved at det foreldes.

I kapittel 4 ble det redegjort for hvilke krav som er sikret med sjøpanterett. Stort sett fremstår kravene som oversiktlige. For krav på ”hyre og annen godtgjørelse” etter sjøloven §51 første ledd nummer 1 kan det pekes på som en svakhet at det ikke er nærmere regulert i skiparbeidsloven hvilke krav som skal anses sikret. At rettsstilstanden her synes å være utviklet i rettspraksis, kan gjøre kravene noe uoversiktlige. Krav etter havressurslova §31 som ble drøftet i kapittel 4.5 og det antatte unntaket fra utgangspunktet i §51 første ledd nummer 4 om at krav på erstatning for eiendomsskade som springer ut av avtale ikke omfattes av sjøpanteretten, synes å være et krav som ikke fremgår av sjøloven §51.

Bakgrunnen for at de ulike kravene er sikret ved sjøpanterett fremstår å være varierte, ved at eksempelvis sosiale hensyn ligger til grunn for krav på hyre og annen godtgjørelse etter sjøloven §51 første ledd nummer 1, mens innkrevningstekniske hensyn ligger til grunn for krav på ulike offentlige avgifter etter første ledd nummer 2. For krav på bergelønn etter første ledd nummer 5, må hensynet som nevnt i kapittel 4.6, være ønsket om å redde verdier og å forhindre miljøskader og således ved å sikre krav ved sjøpanterett gi insentiver til å bidra til dette. De ulike hensynene synes å bli ivaretatt ved sjøpantesikring av kravene.

Når det gjelder sjøpantekravenes innbyrdes prioritetsforhold kan det reises spørsmål ved om dagens prioritetsrekkefølge gir den beste løsning. Slik jeg ser det, gjelder dette særlig prioritetsforholdet mellom krav på erstatning for skade på person og offentlige avgifter. Sett i lys av at hyrekrav er sikret med beste prioritet ut fra sosiale hensyn, kan det fremstå rart at erstatning for personskader, som også må kunne sies å ivareta sosiale hensyn, dekkes etter krav på offentlige avgifter fra stat eller kommune. I 1993-konvensjonen er denne rekkefølgen endret. Krav på hyre og annen godtgjørelse er fremdeles tillagt beste prioritet. Deretter dekkes krav på erstatning ved dødsfall og skade på person som nummer jamfør art. 4.2 jamfør art. 5.2.

Redegjørelsen i kapittel 6 viser at sjøpanteretter har en særlig sterk stilling i konkurranse med andre heftelser i skipet. Det eneste kravet som synes å bli dekket før sjøpanterettskravene er konkursboets legalpant for boomkostninger jamfør drøftelsen i kapittel 6.3. Sjøpanterettshavere har dermed god sikkerhet for at deres krav dekkes ved en tvangsrealisasjon. Dersom 1993-konvensjonen trår i kraft for Norges del, må dette trolig endres for å oppfylle konvensjonen. Hvorvidt konvensjonen kommer til å tre i kraft i Norge, er usikkert.

Samtidig viser kapittel 7 at veien for å få realisert sjøpantekravet ved tvangssalg kan være lang å gå. Særlig for svakere kreditorer, som enkeltpersoner, med sjøpant for krav på hyre og annen godtgjørelse eller erstatning for skade eller tap av liv, kan fremgangsmåten for å få realisert sjøpantekravet være en tungvinn prosess. Dette kan hevdes å til en viss grad svekke formålet med sjøpantet, nemlig å sikre at kravshaverne gis en gunstig stilling med tanke på å få kravet dekket.

9 Kildeliste

Litteratur

- Backer (2015) Backer, Inge Lorange. *Norsk sivilprosess*, Oslo: Universitetsforlaget, 2015.
- Brækhus (1956) Brækhus, Sjur. *Kontraktspant i skip*, Jussens venner serie J (1956) nr. 2 s. 12-33.
- Brækhus (1975) Brækhus, Sjur, ”*Skipsbegrepet. Skibs nasjonalitet. Skibsmåling og –identifisering*”, *MarIus* 1975 nr. 3 s. 5-61.
- Evje (2016) Evje, Anders. (2016) ”Kommentar til Sjøloven” i *Norsk lovkommentar*, Gyldendal Rettsdata [sitert: 10.04.2019]
- Falkanger (1988) Falkanger, Thor, *Tilbehør i skib: Noen refleksjoner omkring sjølovens §260*, Lov, dom og bok: Festskrift til Sjur Brækhus s. 139-147” Universitetsforlaget; 1988.
- Falkanger (1999) Falkanger, Thor. *Forced Sale of Vessels – According to Norwegian Law*, i *Simply Scandinavian Institute - Yearbook of Maritime Law*, *MarIus* 1999 nr. 247 s. 3-29.
- Falkanger (2004) Falkanger, Thor. *Introduksjon til panteretten – stiftelse og virkninger, herunder tvangsfullbyrdelse*, Oslo: Universitetsforlaget, 2004.
- Falkanger (2010) Falkanger, Thor. *Sjøpant og beslektede sikkerhetsrettigheter*, Festskrift till Torgny Håstad 2010 s. 99-113, Iustus Förlag, 2010.
- Falkanger (2013a) Falkanger, Aage Thor og Thor Falkanger. *Tingsrett*, 7. utg., Oslo: Universitetsforlaget, 2015
- Falkanger (2013b) Falkanger, Thor. ”*Sikring og gjennomføring av krav*”, i *Knophs oversikt over Norges rett*, Ragnar Knoph, 14. Utg., Oslo: Universitetsforlaget, 2013.

- Falkanger (2016) Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull. *Sjørett*, 8. utg., Oslo: Sjørettsfondet, 2016.
- Haxthow (2007) Haxthow, Victor. *Sjølovene*, 27. utg., revidert av Jan E. Holvik, Oslo; Universitetsforlaget, 2007.
- Jakhelln (1969) Jakhelln, Henning. *Sjøpant for krav i anledning av arbeidsavtale om bord*, Arkiv for sjørett, bind 9 s. 567-577 1969. [sitert fra lovdata 31.01.2019]
- Knoph (1931) Knoph, Ragnar. *Norsk sjørett*, 2.utg, Oslo, 1931
- Pettersen (2014) Pettersen, Terje Hernes, Roald M. Engeness, Hans Jacob Bull. *Skipsarbeidsloven med kommentarer*, Bergen: Fagbokforlaget, 2014 .
- Rune (1991) Rune, Christer. *Rätt til skepp*, Göteborg: Sjørättsföreningen, 1991.
- Rygh (1934) Rygh, Arne. *Sjøpant efter norsk lov*, Oslo: Olaf Norlis forlag, 1934.
- Røed (2010) Røed, Anne Cathrine. *Foreldelse av fordringer*, 3. utg., Cappelen Damm, 2010.
- Skoghøy (2014) Skoghøy, Jens Edvin A. *Panterett* (3utg.), Oslo: Universitetsforlaget, 2014 .
- Skoghøy (2017) Skoghøy, Jens Edvin A. (2017) ”Kommentar til Skipsarbeidsloven” i *Norsk Lovkommentar, Gyldendal Rettsdata* [sitert: 21.04.2019].
- Solvang (2017) Solvang, Trond. *Rederiorganisering og ansvar – rettslige utviklingstrekk*, Marfus 2017 nr. 484 s. 29-74.
- Tetley (1998) Tetley, William. *Maritime liens and claims* (2end ed.), Montreal, Blais International Shipping Publication, 1998.

Norske rettskilder

Lover

1893	Lov 20. juli nr. 1 Lov om sjøfarten (Sjøloven av 1893)
1923	Lov 16. februar nr. 1 Sjømannsloven (Sjømannsloven av 1923)
1952	Lov 21. november 1952 nr. 2 Lov om betaling og innkreving av skatt (skattebetalingsloven).
1953	Lov 17. juli nr. 25 Sjømannsloven
1969	Lov 13. juni 1969 nr. 26 Lov om skadeserstatning (Skadeserstatningsloven)
1972	1972 Lov 12. mai nr. 28 Lov om atomenergivirkosomhet (Atomenergilovent)
1973	1973 Lov 14. desember nr. 61 Lov om statsgaranti for lønnskav ved konkurs mv. (Lønnsgarantilovent)
1975	1975 Lov 30. mai nr. Sjømannslov (Sjømannslovent)
1979	1979 Lov 18. mai nr.18 Lov om foreldelse av fordringer (Foreldelseslovent)
1980	1980 Lov 8. februar nr. 2 Lov om pant (Pantelovent)
1992	1992 Lov 26. juni nr. 86 Lov om tvangsfullbyrdelse (Tvangsfullbyrdelseslovent)
1994	1994 Lov 24. juni nr. 39 Lov om sjøfarten (Sjølovent)
2008	2008 Lov 6. juni nr. 37 Lov om forvaltning av viltlevande marine ressursar (Havressurslova)

2009	2009 Lov 17. april nr. 19 Lov om havner og farvann (Havne- og farvannsloven)
2013	2013 Lov 21. juni nr. 102 Lov om stillingsvern mv. for arbeidstakere for skip (Skipsarbeidsloven)
2014	2014 Lov 15. august nr. 16 Lov om losordningen (Losloven)

Forarbeider

Innstilling VIII
fra Sjølovkomitéen (1969)

NOU 1980: 55	Begrensning rederansvaret. Passasjerbefordring
NOU 1994: 23	Berging
NOU 2018:4	Sjøveien videre
Ot.prp.nr.13 (1929)	
Ot.prp. nr. 32 (1970-1971)	Om lov om endringer i lov 20. juli 1893 om sjøfarten og i visse andre lover.
Ot.prp.nr.39 (1977-1978)	Om pantelov
Ot.prp.nr.55 (1993-1994)	Om lov om sjøfarten
Ot.prp.nr.23 (2003-2004)	Om lov om endringer i lov 8. Juni 1984 nr. 58 om gjeldsforhandling og konkurs og i enkelte andre lover
Ot.prp.nr.75 (2007-2008)	Om lov om havner og farvann
Prop. 115 L (2012-2013)	Lov om stillingsvern mv. for arbeidstakere på skip
Prop. 65 L (2013-2014)	Lov om losordningen
Rådsegn 8	Sivillovbokutvalget Om Pant

Rettsavgjørelser

Rt. 1914 s. 1031

Rt. 1926 s. 709

Rt. 1929 s. 640

Rt. 1948 s. 706

Rt. 1951 s. 771

Rt. 1978 s. 1554

Rt. 1980 s. 1295

Rt. 1997 s. 1029

Rt. 2004 s. 826

Rt. 2004 s. 1423

Rt. 2010 s. 664

Rt. 2014 s. 48

LG-1999-1767

LH-2001-788

LH-2015-034535

LG-2016-60297

LA-2017-41631

RG-1980-957

ND 1931 s. 73

ND 1933 s. 113

ND 1935 s. 65

ND 1953 s. 511 Eidsivating

ND 1957 s. 206 Moss

ND 1978 s. 443 Gulating

ND 1979 s. 342 Frostating

ND 1984 s. 281

ND 1990 s. 191 Frostating

ND 1992 s. 198

Internasjonale rettskilder

International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Limitation of Liability of Owners of Sea-going Vessels, Brussels (1924-konvensjonen)

International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Maritime Liens and Mortgages, Brussels, April 10, 1926 (1926-konvensjonen)

International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Maritime Liens and Mortgages, Brussels 27 May 1967 (1967-konvensjonen)

International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993, Geneva, May 6, 1993 (1993-konvensjonen)

Svenske rettskilder

Sjölag (1994:1009)

Proposition. 1973: 42 Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring av sjölagen (1891:35 s. 1) m.m