

**EN SAMMENLIKNING MELLOM DE NORSKE OG
ENGELSKE REGLENE FOR FORSINKELSE I
FORBINDELSE MED LEVERING AV SKIP
UNDER REISECERTEPARTI NÅR
FORSINKELSEN SKYLDES AT SKIPET IKKE ER
FERDIG KLARGJORT TIL Å TA INN LAST.**



Universitetet i Oslo
Det juridiske fakultet

Kandidatnummer: 601

Leveringsfrist: 25.04.10

Til sammen 17259 ord

1 INNLEDNING	3
1.1 Kort presentasjon av emnet	3
1.2 Kort om reiseceertepartier	3
1.3 Rettsgrunnlaget	5
1.3.1 Avtalefrihet	5
1.3.2 Standardkontrakter	5
1.3.3 Norsk rett	7
1.3.4 Engelsk rett	7
1.3.5 Andre kilder	8
1.4 Videre fremstilling	8
2 Hoveddel	9
2.1 Innledning	9
2.2 Når antas skipet å være lasteklar? Generelle krav.	9
2.2.1 Innledning	9
2.2.2 Lasteklarhet som et kontraktsrettslig utgangspunkt	10
2.2.3 Fysisk lasteklarhet	10
2.2.4 Juridisk lasteklarhet	16
2.2.5 Unntak til kravet om absolutt lasteklarhet	16
2.3 Konsekvens av forsinkelse på bakgrunn av manglende lasteklarhet	20
2.3.1 Liggetiden	20
2.3.2 Kanselleringstiden	26
2.4 Stilles det ulike krav til skipets lasteklarhet for liggetidens begynnelse og kanselleringstiden?	34
2.5 Konsekvenser av forsinkelse uten at det er avtalt kanselleringstid	36
2.5.1 Norsk rett	36
2.5.2 Engelsk rett	40
2.6 Kort om partenes rett til erstatning.	41
3 KILDELISTE	43

1 INNLEDNING

1.1 Kort presentasjon av emnet

Oppgaven tar sikte på å behandle den problematikken som oppstår i forbindelse med forsinkelse ved levering av skip under reisecerteparti når forsinkelsen skyldes at skipet ikke er ferdig klargjort til å ta inn last.

Fremstillingen vil redegjøre for reglene etter norsk og engelsk rett. De ulike regelsettene sammenlignes og oppgaven vil belyse forskjeller og likheter underveis.

Befraktningsavtaler har et svært internasjonalt preg. Tolkningen og løsningen av ulike problemer vil klart påvirkes av fremmed rett. For norsk retts vedkommende er det ingen tvil om at fremmed rett, især engelsk og amerikansk rett, har hatt en stor påvirkning¹.

En av utfordringene i oppgaven vil være de to ulike rettssystemene som Norge og England representerer. Norsk rett på sin side er hovedsakelig basert på gjennomføringen av de nasjonale lover. Engelsk rett er på den annen side bygget opp rundt rettspraksis². De to rettssystemene har et, til tider, ulikt syn på kontraktsrettslige rettigheter. Dette vil også gjenspeile seg i tolkningen av befraktningsavtaler.

1.2 Kort om reisecertepartier

Et reisecertepartier er en avtale om befraktning av skip. Sjøloven skiller mellom ulike typer befraktningsavtaler; reisecertepartier, tidscertepartier og bare-boat certepartier. På grunn av oppgavens omfang er det bare forsinkelse under reisecertepartier som skal behandles i denne oppgaven.

Sjølovens § 321 annet ledd definerer reisecertepartier som; "befraktning der frakten skal beregnes per reise".

Avtalen inngås av to parter; reisebortfrakter og reisebefrakter³. Bortfrakter er etter sjølovens § 321 annet ledd "den som ved avtale bortfrakter et skip til en annen", altså til befrakteren. Bortfrakter er ofte den som også er eier skipet, gjerne kalt rederen. Befrakter har anledning til å frembortfrakte den avtalte kapasiteten. I disse tilfeller vil befrakter også ha rollen som bortfrakter. I denne oppgaven vil jeg ta utgangspunkt i at bortfrakter er eier av skipet og at befrakter ikke har frembortfraktet avtalen.

¹ Falkanger *Innføring i Sjørett*. (2004) s. 318

² Man sier gjerne at engelsk rettssystem er "common law" mens norsk rettssystem er "constitutional". Med "common law" mener man at retten er basert på rettspraksis. Med "constitutional" mener man at norsk rett hovedsakelig er lovfestet.

³ I norsk rett brukes som regel terminologien "reisebortfrakter" og "reisebefrakter". I engelsk og amerikansk sier man henholdsvis "charterer" og "owner".

Avtalen mellom partene bygger på gjensidig oppfylleelsesplikt i tråd med alminnelig kontraktsrettslige prinsipper.

Reisebortfrakter plikter hovedsakelig å stille et navngitt, sjødyktig og lasteklart skip til disposisjon innen avtalte frister. Videre plikter reisebortfrakter å frakte godset fra lastehavn til lossehavn. Når reisebortfrakter mener at skipet er klart til å lastes/losses gir han beskjed til reisebefrakter om at lastingen/lossingen kan påbegynnes.

Reisebefrakter plikter på sin side å ha godset klart til lasting. Han har også ansvar for at godset blir tatt hånd om da det ankommer lossehavnen. Reisebefrakter skal betale et vederlag til reisebortfrakter for selve befrakningen basert på blant annet godset som skal fraktes og mengden. Vederlaget er som oftest avtalt mellom partene⁴.

Partene i befrakningsavtaler vil typisk avtale et tidsintervall for når lastingen/lossingen kan påbegynnes samt når lastingen/lossingen skal være ferdig. Dette intervallet kalles en lay/can periode. Når lay/can perioden skal begynne, hvor lang den skal være, og hvilken dato den skal avsluttes er et forhandlingstema.

Normalt vil skipet ankomme lastehavnen og være klart til å ta inn last i det avtalte tidsrommet. Bortfrakter gir beskjed til befrakter når skipet er klart og vi sier at liggetiden dermed begynner å løpe. Liggetiden er den tiden befrakter har på å laste/losse skipet etter avtalen, og er i likhet med lay/can perioden et forhandlingstema. Dersom skipet ikke er ferdig lastet/losset i løpet av liggetiden plikter befrakter å betale demurrage (eller overliggetid)⁵. Demurrage er en kompensasjon til bortfrakter for den ekstra tiden befrakter bruker på å laste/losse sitt gods. Vanligvis betaler befrakter et avtalt beløp per dag utover liggetidens lengde⁶.

Den siste datoen i lay/can perioden kalles kanselleringsdatoen. Dersom kanselleringsdatoen er kommet, og skipet enten ikke er ankommet lastehavnen, eller ikke er ferdig klargjort til å ta inn last, kan befrakter heve avtalen.

Partenes rettigheter og plikter er hovedtema i denne oppgaven. Liggetidens begynnelse og kanselleringstiden står sentralt. Det samme gjelder de påfølgende konsekvenser av eventuell forsinkelse.

⁴ Dersom partene ikke har avtalt noe vederlag følger det av sjølovens § 326 at det skal betales "gjengs frakt". Denne bestemmelsen er i tråd med kjøpslovens § 45 første punktum. Det skal betales "gjengs pris" hvor prisen ikke er avtalt. Kjøpsloven § 45 første punktum må anses å være uttrykk for et alminnelige obligasjonsrettslig prinsipp. Se Hagstrøm *Obligasjonsrett* (2004) ss 71-72.

⁵ Sjøloven bruker ordet "overliggetid". I praksis anvendes "demurrage". Denne oppgaven vil bruke begge.

⁶ Falkanger *Innføring i sjørett* (2004) s. 341.

1.3 Rettsgrunnlaget

1.3.1 Avtalefrihet

Partene i en reisebefraktningsavtale har avtalefrihet. Det følger først og fremst av sjølovens § 322⁷; "Bestemmelsene i dette kapittel gjelder ikke for så vidt annet følger av avtalen, etablert praksis mellom partene, eller handelsbruk eller annen sedvane som må anses bindende mellom partene".

Det er ikke bare direkte avtalte klausuler som er gjeldende mellom partene. Også det som er indirekte avtalt, gjennom etablert praksis eller annen sedvane, kan være en del av avtalen⁸. Hva som skal anses å være etablert praksis eller sedvane må avgjøres på bakgrunn av alminnelige avtalerettslige synspunkter⁹.

Hovedregelen om avtalefrihet har visse unntak, blant annet etter sjølovens § 322 annet ledd. Ytterligere unntak følger av avtalelovens § 36 og bakgrunnsretten. Unntakene vil ikke behandles ytterligere i oppgaven.

Prinsippet om avtalefrihet gjelder tilsvarende i engelsk rett¹⁰.

1.3.2 Standardkontrakter

I praksis brukes standardkontrakter svært ofte. Det er gunstig for partene å anvende en standardkontrakt fordi utgjør et ferdig rammeverk for avtalen. Den er dessuten ofte utarbeidet av profesjonelle parter. En standardkontrakt gir også stor fleksibilitet og er lettere å tilpasse til de enkelte partenes behov enn den alminnelige bakgrunnsretten¹¹.

Det foreligger mange typer standardkontrakter på reisecertepartiets område. Bakgrunnen for dette er sammensatt. En av grunnene er åpenbart at partene har avtalefrihet. I tillegg har ulike parter ulike behov.

I enkelte tilfeller brukes standardkontrakten i kombinasjon med avtalefriheten. Kontrakten må tilpasses partenes ønsker slik at den regulerer den konkrete situasjonen på en tilfredsstillende måte. Partene anvender avtalefriheten til å gjøre endringer i formularet, modifisere enkeltbestemmelser eller vedlegge tilleggsavtaler. Partene forhandler dermed frem en individuell avtale som er basert på standardkontrakten men regulert for individuelle ønsker.

⁷ Se også Hov: *Avtalebrudd og partsskifte II* (2007) s. 34

⁸ Dette følger også av alminnelige obligasjonsrettslige prinsipper. Se Hagstrøm *Obligasjonsrett* (2004) ss 58-59.

⁹ For at det skal foreligge en sedvane kreves det langvarig praksis, ensartet utøvelse og at praksis er etterfulgt av partene i den tro at det er en regel. Se Hov *Avtalebrudd og partsskifte II* (2007) s 39. For etablert praksis kreves det en viss praksis mellom partene. Det kreves imidlertid ikke at andre følger samme praksis. Se også Hagstrøm *Obligasjonsrett* (2004) ss 58-59.

¹⁰ Cooke et.al *Voyage Charterers* (2007) s. 31

¹¹ Hagstrøm *Obligasjonsrett* (2004) s. 46

Standardkontraktene er ofte enten utformet utelukkende med tanke på befrakters eller på bortfrakters interesser. Det gjør at avtalene kan bli noe ensidige. Gencon er et eksempel på en slik avtale¹².

Gencon er utarbeidet av redersiden alene og publisert av BIMCO (The Baltic and International Maritime Council)¹³. Denne standardkontrakten er et reisecerteparti utarbeidet med tanke på å frakte flere ulike typer last eller "general cargo"¹⁴. Det er kanskje derfor Gencon anses for å være en av de mest populære og anvendelige standardkontraktene.

Det er imidlertid ikke alle standardformularer som er utarbeidet for å gjelde "general cargo". Hver enkelt standardkontrakt er knyttet til særlige interesser. Nedenfor er det redegjort for tre eksempler på standardkontrakter som representerer hver sin interesse.

Shellvoy er et reisecerteparti som er utarbeidet av oljeselskapet Shell¹⁵. Denne befrakningsavtalen er utarbeidet for et spesifikt oljeselskap, og inneholder særskilte vilkår tilpasset dets behov og interesser.

Enkelte standardkontrakter er utarbeidet som et resultat av det godset som skal fraktes. Norgrain (North American Grain Charterparty) er et eksempel på dette. Denne standardkontrakten gjelder, som navnet tilsier, et certeparti for transport av korn¹⁶.

Partene i en befrakningsavtale er ofte assistert av meglere/agenter som er spesialister på området. Ved hjelp av megleren/agenten vil partene komme til enighet vedrørende kontrakten. Association of Ship Brokers & Agents (U.S.A) Inc. har utarbeidet sitt eget certeparti beregnet på tankskip; derav standardformularet Asbatankvoy.

Gencon, Shellvoy, Norgrain og Asbatankvoy er bare noen eksempler på standardkontrakter. Denne oppgaven konsentrerer seg hovedsakelig om Gencon. Dette er mest praktisk da den er utarbeidet med tanke på "general cargo". Fremstillingen vil imidlertid også anvende eksempler fra enkelte andre standardformularer.

Standardkontraktene regulerer hvilke rettigheter og plikter som partene etter kontrakten er bundet av. De regulerer imidlertid ikke alltid de avtalerettslige sidene ved kontraktsinngåelsen¹⁷. Dermed må andre rettskilder, som for eksempel den norske avtaleloven, eller generelle kontraktsrettslige prinsipper supplere standardkontrakten.

¹² Falkanger *Innføring i sjørett* (2004) s. 320.

¹³ Ibid.

¹⁴ Falkanger *Innføring i sjørett* (2004) s. 320 (petitavsnittet)

¹⁵ Ibid.

¹⁶ Ibid.

¹⁷ Hov *Avtalebrudd og partsskifte II* (2007) s. 42

1.3.3 Norsk rett

Først og fremst er det sjøloven av 24. juni 1994 nr 39 som er interessant for reisecertepartier. I tillegg vil avtaleloven av 31. mai 1918 nr 4 være av betydning. Særlig gjelder det i forhold til standardkontrakter som ikke har bestemmelser av avtalerettslig karakter. Kjøpsloven av 13. mai 1988 nr 27 regulerer ikke befraktningsforhold direkte. Loven er i større grad et uttrykk for alminnelige bakgrunnsrettslige prinsipper. Den vil derfor ha betydning i ethvert kontraktsforhold; også på sjørettens område.

I utgangspunktet har som sagt partene kontraktsfrihet. Typisk velger de å inngå en egen kontrakt etter inngående forhandlinger. Partene kan også velge å anvende en av standardkontraktene. I de tilfeller hvor partene ikke har inngått kontrakt eller hvor kontrakten er mangelfull må vi falle tilbake på den deklarasjoniske lovgivningen og bakgrunnsretten.

I tillegg til lovgivningen vil forarbeidene til sjøloven komme til anvendelse. Det samme gjelder rettspraksis. Det er svært sparsomt med rettspraksis når det gjelder forsinkelse ved levering av skip under reisecertepartier, noe som kan skyldes omfattende bruk av voldgift.

I engelsk rett finnes det imidlertid omfattende rettspraksis som vil få betydning også for utøvelsen av norsk rett. Kanskje gjelder det særlig ved tolkningsspørsmål. Engelsk rett vil ha større betydning for befraktningsavtaler enn på kontraktsretten generelt. Dette skyldes hovedsakelig certepartiernes internasjonale karakter.

Engelsk rett har dessuten betydning for tolkning av sjøloven, da loven i noen grad er bygget på engelsk og amerikansk rettspraksis.

Betydningen av engelsk rett kan illustreres ved voldgiftsdommen *Arica*¹⁸. Spørsmålet var hvor vidt det skulle betales tidsfrakt for slepingen når skipet fikk maskinhavari over Stillehavet. Flertallet fulgte klausulens ordlyd i likhet med engelsk rett og besvarte spørsmålet avvisende. Bakgrunnen for avgjørelsen var at Texacotime, kontrakten mellom partene, var basert på engelsk rett. Mindretallet ønsket å anvende norsk bakgrunnsrett for å inkorporere en "netto-tidstap-regel", som for øvrig var i samsvar med den gamle sjølovens § 144 annet ledd, eller den nåværende sjølovens § 392. Mindretallets løsning ville innebære at det skulle betales tidsfrakt minus distansen skipet ble slepet, mens flertallets løsning i praksis betød at godset ble fraktet gratis over Stillehavet.¹⁹

1.3.4 Engelsk rett

Foruten selve avtalen er det særlig de engelske dommene som vil ha betydning for redegjøringen av spørsmålene etter engelsk rett. dommene vil spille en sentral rolle i denne oppgaven.

¹⁸ ND 1983. 309 *Arica*. Saken gjaldt for øvrig tidscerteparti. Den illustrerer likevel betydningen av engelsk rett på reisecertepartiets område.

¹⁹ Falkanger *Innføring i sjørett* (2004) s. 392

Engelsk rett har ingen lov med tilsvarende betydning som sjøloven. Carriage of Goods by Sea Act 1971 og Carriage of Goods by Sea Act 1992 c 50 regulerer andre områder av sjøretten, men har svært få bestemmelser som kommer til anvendelse i denne oppgaven. Carriage of Goods by Sea Act 1971 art 3 inkorporerer imidlertid Hague-Visby rules og har en viss betydning i denne sammenheng. Engelsk rett har heller ikke noen tradisjon for bruk av forarbeider.

1.3.5 Andre kilder

I tillegg til de kildene som allerede er nevnt, vil internasjonale regelverk være av betydning som rettskilde. Dette gjelder først og fremst Hague rules og Hague-Visby rules²⁰ som er direkte inkorporert i Carriage of Goods by Sea Act 1971. Hague rules og Hague-Visby rules er internasjonale sett med regler som gjelder på sjørettens område.

1.4 Videre fremstilling

Temaet for den videre fremstillingen er først og fremst en redegjørelse for de reglene som gjelder for forsinkelse i reisecertepartier når forsinkelsen skyldes at skipet ikke er ferdig klargjort til å ta inn last.

Punkt 2.1 inneholder en generell innledning til temaet.

Videre vil punkt 2.2 redegjøre for reglene som gjelder i forhold til hva som kreves med hensyn til lasteklarhet. Det stilles generelle krav til både fysisk og juridisk lasteklarhet. Som det vil redegjøres for senere kreves det stort sett det samme i engelsk og norsk rett med hensyn til lasteklarhet. Fremstillingen tar derfor sikte på å behandle kravene under ett.

Punkt 2.3 vil behandle spørsmålene rundt liggetidens begynnelse og demurrage. Det er en av de viktige konsekvensene av forsinkelse som oppstår når skipet ikke møter de krav som oppstilles etter punkt 2.2.

Videre tar fremstillingen i punkt 2.3 for seg kanselleringsklausulen som er den andre av konsekvensene ved forsinkelse.

Det er antydnet i enkelte engelske dommer og juridisk teori at det stilles forskjellig krav til lasteklarhet i forhold til kanselleringsklausul og liggetidens begynnelse. Dette spørsmålet vil behandles særskilt i punkt 2.4

I de tilfeller partene ikke har avtalt noen kanselleringsstiden vil konsekvensen av forsinkelse ved manglende lasteklarhet reguleres av bakgrunnsretten. Dette er temaet i punkt 2.5.

Til slutt, i punkt 2.6, vil oppgaven kort redegjøre for partenes rett til erstatning ved forsinkelse.

²⁰ Det offisielle navnet er "International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading".

2 Hoveddel

2.1 Innledning

Skipets lasteklarhet har særlig betydning i to relasjoner. For det første har det betydning i forhold til spørsmålet om når liggetiden begynner å løpe. For det andre har det betydning i forhold til kanselleringsstiden. Det er derfor viktig å kartlegge de spesifikke krav som oppstilles.

Det er reisebortfrakter som har ansvar for at skipet er klargjort til å ta inn last. Den videre utviklingen av kontraktsforløpet er avhengig av hvor vidt skipet faktisk er lasteklart eller ikke. På det tidspunktet skipet er klart til å ta inn last (og melding om dette er gitt) er det videre kontraktsforløp avhengig av forhold på befrakters side. Hvor vidt skipet er klargjort eller ikke er avgjørende i forhold til hvem av partene som har risikoen for eventuell forsinkelse.

Både norsk og engelsk rett oppstiller regler som bestemmer konsekvensene av at skipet ikke er lasteklart på det nærmere angitt tidspunktet. Det oppstilles også regler som bestemmer konsekvensen av at befrakter ikke oppfyller sine plikter i tidsrommet etter at skipet er meldt lasteklart. Det er av praktisk betydning for begge parter å ha klare og tydelige retningslinjer for plassering av forsinkelsesrisikoen. Det er disse reglene som skal analyseres i det følgende.

Som tidligere nevnt finnes det mange varianter av kontrakter for reisecertepartier i tillegg til bakgrunnsretten. De ulike kontraktstyper oppstiller ulike krav til skipet og hva som kreves for at skipet antas å være klargjort. Denne fremstillingen tar sikte på å redegjøre for de generelle krav.

2.2 Når antas skipet å være lasteklart? Generelle krav.

2.2.1 Innledning

Det første spørsmålet som må avgjøres er hva som ligger i kravet til lasteklarhet. Når er skipet klargjort til å ta inn last?

Utgangspunktet er alltid avtalen mellom partene. På bakgrunn av prinsippet om avtalefrihet kan partene fritt avtale hvilke krav som skal stilles til skipet og klargjøringen. Dette kan være særlig aktuelt dersom lasten krever ekstra renhold eller annet utover det vanlige.

Norsk og engelsk rett opererer med deklarasjonelle regler som vil avgjøre tvister mellom partene dersom avtalen er taus.

Disse prinsippene er utarbeidet som et resultat av omfattende og langvarig praksis. Den norske sjøloven er for eksempel et direkte uttrykk for disse reglene. Prinsippene er imidlertid ikke kodifisert i engelsk rett (med noen få unntak) og finnes hovedsakelig i engelske dommer. Denne forskjellen i de to rettssystemene er typisk.

I det følgende skal fremstillingen redegjøre for ulike krav til skipets klarhet. Skipet må blant annet være sjødyktig, rent, og riktig utstyrt i forhold til det godset som skal fraktes. Det antas i juridisk teori at det stilles like materielle og juridiske krav til skipet lasteklarhet under norsk og engelsk rett²¹.

Denne oppgaven vil i det følgende forutsette at det stilles like krav til skipets lasteklarhet etter engelsk og norsk rett. Derfor vil kravene behandles under ett. Oppgaven vil også ta utgangspunkt i at det stilles like krav til lasteklarhet i spørsmålene om liggetid og kanselleringsstid. Rettstilstanden er imidlertid noe usikker med hensyn til hvor vidt det stilles lempeligere krav til lasteklarhet i forhold til kanselleringsstiden. Dette spørsmålet vil bli drøftet i eget punkt.

2.2.2 Lasteklarhet som et kontraktsrettslig utgangspunkt

Utgangspunktet i vurderingen bygger på alminnelige kontraktsrettslige betraktninger.

Reisebortfrakter plikter å levere et skip i kontraktsmessig stand til reisebefrakter. Dersom skipet av en eller annen grunn ikke er klart til å ta inn last foreligger det en mangel etter kontrakten. Mangelen kan gå ut på at skipet ikke er tilstrekkelig rengjort eller at det mangler utstyr.

Den aktuelle mangelen må utbedres av bortfrakter før befrakter plikter å akseptere skipet. Forsinkelsesrisikoen vil ikke gå over på befrakter før skipet er kontraktsmessig. Dette følger av sjørettslige regler, og er også et kontraktsrettslig grunnprinsipp.

Det er to sider til spørsmålet om klargjøring av skip. Det stilles først og fremst krav til skipets fysiske tilstand. I tillegg stilles det et krav om juridisk lasteklarhet²².

Den fysiske lasteklarheten har videre to sider som behandles separat. For det første kreves det at skipet er sjødyktig. For det annet skal skipet ellers være klart til å ta inn last. Juridisk lasteklarhet innebærer at skipet må ha nødvendig dokumentasjon, sertifikater og liknende.

Sjøloven skiller ikke mellom fysisk og juridisk lasteklarhet. Det samme gjelder forarbeidene til sjøloven. Dette skillet er imidlertid vanlig i engelsk litteratur²³, og synes å være en fornuftig inndeling som skal følges i denne oppgaven.

2.2.3 Fysisk lasteklarhet

2.2.3.1 Sjødyktighet

Etter sjølovens § 327 skal reisebortfrakter "sørge for at skipet er sjødyktig, herunder at det er tilstrekkelig bemannet og utrustet og at lasterom, kjøle og

²¹ T.Solvang *Forsinkelse i havn* (2009) s. 674

²² J. Schofield *Laytime and demurrage* (2005) kap. 3 s. 1

²³ Se Cooke et al. *Voyage Charterers* (2007) kap. 15

fryserom og alle andre deler av skipet hvor gods lastes, er i forsvarlig stand til mottakelse, befordring og bevaring av godset”.

Skipet skal være i en slik stand at ”det kan gjennomføre en sikker transport av den certepartimessige last”²⁴.

Det samme kravet til sjødyktighet kan se ut til å gjelde i engelsk rett²⁵. The Carriage of Goods by Sea Act 1971 nr 3 har inkorporert Hague rules art. 3 nr 1.

Det følger av Hague rules²⁶ art 3 nr 1 at:

”The carrier shall be bound, before and at the beginning of the voyage, to exercise due diligence to –

- (a) Make ship seaworthy;
- (b) Properly man, equip and supply the ship;
- (c) Make the holds refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation”

Standardkontrakten Shellvoy 5 part II cl 1 oppstiller følgende krav:

”Owners shall exercise due diligence to ensure that from the time when the obligation to proceed to the loading port and throughout the charter service –

- a) the vessel and her hull, machinery, boilers, tanks, equipment and facilities are in good order and the condition and in every way equipped and fit for the service required; and
- b) the vessel has a full and efficient complement of master, officers and crew;

and ensure that before and at the commencement of any laden voyage the vessel is in all respects fit to carry the cargo specified...”

Hva som spesifikt kreves til sjødyktigheten avhenger som vi ser av flere faktorer og må avgjøres konkret i hvert enkelt tilfelle.

”As is apparent, the seaworthiness of a ship is judged by a variable standard. It depends on the nature of the cargo, the nature of the voyage to be undertaken, the nature of the obstacles to be encountered and even to the particular stage of the voyage on which the ship is engaged”²⁷.

²⁴ Falkanger *Innføring i sjørett* (2004) s. 326

²⁵ Cooke et al. *Voyage Charterers* (2007) kap 11. para 11.18

²⁶ International convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading, Brussels, August 25 1924, article 3

²⁷ Cooke et al *Voyage Charterers* (2007) kap 11 para 11.25

Dersom partene ikke har avtalt at skipet skal være sjødyktig vil engelske domstoler innfortolke et krav om sjødyktighet²⁸. Kravet til sjødyktighet er ikke omfattet av unntaket til avtalefriheten i sjølovens § 322. Partene kan dermed avtale at sjødyktighet ikke skal være en del av kravet til skipets fysiske lasteklarhet. Kravet til sjødyktighet er imidlertid en deklarasjon som vil bli anvendt av norske domstoler hvor ingenting annet er følger av avtalen.²⁹

2.2.3.2 Hvilken aktsomhetsstandard kreves med hensyn til kravet om sjødyktighet?

Det følger av sjølovens § 327 at bortfrakter har et uaktsomhetsansvar i relasjon til kravet om at skipet må være sjødyktig.

Engelsk rett oppstiller et liknende uaktsomhetsansvar³⁰.

Selv om enkelte parter velger å innta garantiansvar i befrakningsavtaler³¹ er den praktiske hovedregel at bortfrakter kun påtar seg det alminnelige uaktsomhetsansvaret som følger av norsk bakgrunnsrett og engelsk common law. Garantiansvaret er mer vidtgående enn det ordinære uaktsomhetsansvaret og plasserer en større byrde på bortfrakters skuldre. Det er derfor antatt at det skal mye til før en part vil vinne frem med en påstand om at det er avtalt garantiansvar³² hvor det ikke fremgår uttrykkelig av kontrakten. I Rt 1939. 394 NH Halnenut fremgikk det av avtalen at skipet skulle være i god stand. ("tight, staunch og strong").³³ Høyesterett ville ikke innfortolke et strengere ansvar enn det alminnelige uaktsomhetsansvaret som fulgte av sjøloven.

2.2.3.3 Lasterommene.

Det stilles flere krav til lasterommene tilstand, og det er ofte i forbindelse med disse kravene at tvister oppstår. De ulike kravene fremgår av en rekke kilder. I det følgende skal det redegjøres for de generelle krav som oppstilles i enkelte standardkontrakter, sjøloven og engelsk common law. Deretter behandles de enkelte krav mer kategorisk.

I standardkontrakten Gencon³⁴ heter det at skipet må være "ready in all respects to load/discharge...".

I Shellvoy 5 part 2 cl 2 er kravet til lasterommene oppstillet på følgende måte:

²⁸ T. Solvang i *Norsk Lovkommentar* note 642. Se også Cooke et.al *Voyage Charterers* (2007) kap 11.para 11.18 flg.

²⁹ Partene har avtalefrihet jfr sjølovens § 322. Se også Falkanger *Innføring i sjørett* (2007) s 326 flg.

³⁰ Cooke et al *Voyage Charterers* (2007) kap. 11 para 11.18 flg.

³¹ Falkanger *Innføring i sjørett* (2007) s. 326

³² Rt 1939 s 394 NH *Halnenut*. Se også Fakanger *Innføring i sjørett* (2007) s. 326

³³ *ibid.*

³⁴ Gencon cl 6 (c)

"Whilst loading, carrying and discharging the cargo the Master shall at all times keep the tanks, lines and pumps of the vessel always clean for the cargo. Unless otherwise agreed between the owners and charterers the vessel shall present for loading with cargo tanks ready, and if vessel fitted with Inert Gas System (IGS) fully inerted."

I sjølovens § 332 første ledd, som regulerer liggetiden, stilles det krav om at skipet skal være "klart til å ta inn last". Sjølovens § 348 første ledd, som regulerer kanselleringsperioden, nøyer seg med å vise til sjølovens § 332. Som en følge av henvisningen antas det at de to bestemmelsene oppstiller like krav til skipets klargjøring. Det forutsettes i det følgende at kravene etter sjølovens §§ 332 første ledd og 348 første ledd er identiske.

Loven sier ikke noe videre om kravet til fysisk lasteklarhet. Derfor må andre kilder undersøkes for å få et klarere bilde. Forarbeidene til sjøloven sier at kravet til lasterommenes tilstand vil variere med (blant annet) type last³⁵.

"Hva som ligger i kravet om «lasteklarhet» vil variere. Typisk gjelder at alle lasterom som skal brukes, må være frigjort for inngående last og rengjort. Eventuell innredning av rommene må også være på plass. De lasteinneledningene det etter avtalen kan kreves at skipet er utstyrt med, må være på plass og i funksjonsdyktig stand.³⁶"

Det er stor variasjon av gods og avtaler på sjørettens område. Hver avtale kan ha egne klausuler og bestemmelser avhengig av hva som skal transporteres. Dermed blir det nærmest en umulig oppgave å gi utfyllende svar på hva som kreves i hvert enkelt tilfelle. Regler og rettspraksis på området kan hjelpe til å klarlegge hvilke krav som stilles, men de er ikke uttømmende.

Den store variasjonen i gods og avtaler gjør at det ofte oppstår uenighet mellom partene om hva som faktisk kreves etter kontrakten. Lasterommenes tilstand er ofte gjenstand for tvist og er nok det mest sentrale punktet i avgjørelsen om hvor vidt skipet er lasteklart.

Med tanke på at det antakeligvis stilles like krav til lasterommenes tilstand etter engelsk og norsk rett vil rettspraksis fra begge land være nyttig for å finne ut hvor listen ligger³⁷.

Utgangspunktet i engelsk common law³⁸ finner vi i *Groves, Maclean & Co v Vollkart Brothers*³⁹. Der heter det at: "A ship to be ready to load must be completely ready in all her holds... so as to afford the merchant/charterer complete control of every portion of the ship available for cargo".

Både forarbeidene til sjøloven og den engelske dommen *Groves, Maclean & Co v Vollkart Brothers* ser ut til å oppstille krav om absolutt lasteklarhet. Som en innvending mot absolutt lasteklarhet⁴⁰ er det hevdet at både forarbeidene

³⁵ Det samme gjelder forøvrig kravet til sjødyktighet som diskutert i avsnittet ovenfor.

³⁶ NOU 1993:36

³⁷ T. Solvang *Forsinkelse i havn* (2009) s 674. Se også avsnittet over hvor denne antakelsen ble fremsatt.

³⁸ T. Solvang *Forsinkelse i havn* (2009) s 675.

³⁹ *Groves, Maclean & Co v Vollkart Brothers* (1885) 1 TLR 454

⁴⁰ T. Solvang *Forsinkelse i havn* (2009) s. 675

til sjøloven og "Groves" er "gammeldags". Innvendingen begrunnes med at et slikt absolutt krav ikke er i tråd med alminnelige kontraktsrettslige prinsipper. For eksempel gir kjøpsloven selger mulighet til å rette mangler ved tingen før kjøper kan avvise den. Ikke alle mangler vil dermed gi kjøper en rett til avvisning.

Utgangspunktet i befrakningsavtaler er imidlertid absolutt lasteklarhet. I punkt 2.2.4 skal vi se at det er unntak til hovedregelen. Først skal de spesifikke krav behandles.

Det er for det første et krav at befrakter har "unrestricted access to all her cargo spaces"⁴¹. For eksempel må tidligere last være fjernet fra skipet og plassen være frigjort for at befrakter kan laste inn sitt gods.

For det annet skal skipet være tilstrekkelig renholdt. Kravet til renhold skaper ofte forsinkelse i befrakningsavtaler, og er ofte gjenstand for uenighet mellom partene. Som et utgangspunkt vil kravet til renhold bero på de foreliggende fakta i den enkelte sak⁴². Kravet til renhold vil naturligvis, som i andre sammenhenger, bero på hva slags gods som skal befraktes. Det kan være tilfeller hvor renholdet ikke spiller særlig stor rolle. I andre tilfelle, som for eksempel frakt av mat eller korn, vil kravet til renhold ofte være essensielt. I noen befrakningsavtaler er ikke godset spesifisert. Jo mer generelt punktet i avtalen er utformet med hensyn til hvilket gods som skal befraktes; jo mer ansvar pålegges bortfrakter med hensyn til renhold.

Det nevnes endelig at i noen befrakningsavtaler med gods som er spesielt utsatt for smitte er det vanlig praksis at partene avtaler en mer detaljert beskrivelse av det renholdet som er påkrevd.⁴³

Kravet til renhold i befrakningsavtaler er, som sagt, kun et spørsmål om faktum. Det er med andre ord sjeldent et prinsipielt spørsmål som ender i retten.⁴⁴ Derfor er det svært lite praksis på området.

Det mest sentrale prejudikatet⁴⁵ er den engelske dommen *Tres Flores*⁴⁶. Skipet *Tres Flores* skulle frakte mais fra Varna i Bulgaria til Famagusta i Kypros. Avtalens punkt 6 fastslo: "the master had to take necessary measures for holds to be clean, dry and without smell and in every way suitable to receive grain...". På grunn av dårlig vær oppstod det en forsinkelse. Inspektørene ikke fikk komme om bord og utføre inspeksjonen før forholdene hadde bedret seg. Da de omsider kom om bord oppdaget de at lasterommet var insektinfisert. På bakgrunn av dette krevde befrakter skipet utbedret. Spørsmålet i saken var hvor vidt skipet likevel var måtte anses for å være klargjort. House of Lords avgjorde at skipet ikke var fysisk lasteklart før

⁴¹ *Companiade Naviera Nadelka SA v. Tradax International SA (The Tres Flores)* [1973] 2 Lloyd's Rep 247. Se også J.Schofield *Laytime and Demurrage* (2005) kap 3. para 3.129

⁴² J.Schofield: *Laytime and Demurrage* (2005) kap 3 para. 3.130 og D. Davies *Commencement of laytime* (2006) s. 154 para. 67.

⁴³ Se Part II av *Bimchemvoy Charter*

⁴⁴ D.Davies *Commencement of laytime* (2006) s. 154 para. 67

⁴⁵ T.Solvang *Forsinkelse i havn* (2009) s. 676

⁴⁶ *Companiade Naviera Nadelka SA v. Tradax International SA (The Tres Flores)* [1973] 2 Lloyd's Rep 247

utbedringen (fumigeringen) var utført. Både Lord Denning og Lord Roskill mente at skipet først og fremst ikke var lasteklart i henhold til avtalens punkt 6. I tillegg fastslo dommerne at avtalens punkt 6 representerte det kravet som oppstilles i common law. Det kravet som ble oppstillet i forbindelse med skipets lasteklarhet i avtalens punkt 6 (Tres Flores) gjelder altså tilsvarende som krav til lasteklarhet etter common law.

I praksis løses gjerne uenighet vedrørende kravet til renhold av en inspektør. Inspektøren fungerer som en type "voldgiftsdommer" og opptrer oftest på vegne av befrakteren. I tillegg til at bortfrakter kan ha problemer med å skaffe egen inspektør vil dette koste penger og ta ekstra tid. Derfor kan det være vanskelig for bortfrakter å argumentere sin sak tvister vedrørende renhold. I praksis vil partene ofte avtale at befrakters inspektør avgjør med bindende virkning ovenfor begge parter. Dette er uten tvil ugunstig for bortfrakter.

På bakgrunn av reglene kan befrakter i teorien avvise skipet på grunn av tilsynelatende dårlig renhold. Befrakter vil med dette virkemiddelet hindre at liggetiden begynner å løpe, og de kan "kjøpe seg" mer tid. Det kan være særlig aktuelt hvor befrakter selv er forsinket or risikerer å måtte betale demurrage.

Bortfrakter har på sin side mulighet til å kreve erstatning for brudd på kontrakten. Befrakter plikter nemlig å stille med godset så snart vilkårene er oppfylt. Det følger av sjølovens bestemmelser og følger dessuten av alminnelige kontraktsrettslige prinsipper.

Alt utstyret som skal anvendes ved lossing av godset skal også være klargjort.

Det kan stilles spørsmål om hva slags utstyr som må være klart. Det hele beror på den konkrete avtalen. Dersom partene ikke har avtalt hvilket utstyr som skal være klart må det utstyret som vanligvis kreves i en lignende fraktavtale også være tilgjengelig i det aktuelle tilfelle.

Endelig vil det i noen tilfeller være nødvendig at skipet har tilstrekkelig med vann og drivstoff⁴⁷. Det ble antatt i *Virginia M*⁴⁸ at skipet ikke bare må ha tilstrekkelig med vann og drivstoff til å fullføre reisen, men også nok til lasting/lossing av godset i sin helhet.

"If the vessel having proceeded into berth and having discharged some cargoes to stop and take on fresh water, but or bunkers either at that berth or another berth, that is not consistent with the vessel being ready..."⁴⁹

Dette kravet vil være avhengig av fasiliteter ved havnen. Mange lastehavner har moderne fasiliteter, men dette er ikke tilfelle i alle deler av verden.

⁴⁷ Unifert International SAL v. Panous Shipping Co Inc (*The Virginia M*) [1989] 1 Lloyd's Rep 60

⁴⁸ *ibid.*

⁴⁹ J.Schofield *Laytime and Demurrage* (2005) kap 3. para 3.164 flg

2.2.4 Juridisk lasteklarhet

På samme måte som et skip må være fysisk lasteklart må det også være klart juridisk. Vanligvis gjelder dette krav om at skipet må være klarert fra toll, immigrasjon og helsemyndigheter. I tillegg til de mer generelle krav kan hver enkelt havn ha sine spesifikke krav til dokumentasjon.

Som det er uttrykt ovenfor skiller ikke den norske loven mellom fysisk og juridisk lasteklarhet.

I forarbeidene til sjøloven heter det at: "Kan ikke skipet motta last før eventuelle formaliteter er ordnet, er ikke skipet lasteklart før dette er i orden"⁵⁰.

Det følger av engelsk common law at skipet "must have papers in order, there must be no infection on board and all permits or consents is customary for the ship to obtain must have been received so that there is likely to be no legal impediment to the commencement of loading or discharge when charterers or those concerned are ready to do so"⁵¹.

2.2.5 Unntak til kravet om absolutt lasteklarhet

Som nevnt ovenfor følger det enkelte unntak fra hovedregel om absolutt lasteklarhet. Hovedsakelig dreier det seg om unntak til kravet om juridisk klargjøring og visse krav i tilknytning til skipets utstyr. Unntakene følger av prinsippet om "preliminaries" (eller forberedende og rutinemessige gjøremål) og "de minimis rule".

i) "Preliminaries"

I engelsk common law er det hevdet at såkalte "preliminaries"⁵² nødvendigvis ikke må være gjort for at skipet anses lasteklart.

"The degree of readiness of the ship for her part is relative to that of the charterer or consignees for theirs. Therefore the ship need not be absolutely ready (e.g by having all her gear fixed up for the work) at a time when the charterer or consignees are not in a position to do any of their part of the work, so long as the ship can be absolutely ready as soon as they are"⁵³

Det stilles imidlertid krav om at gjenstående preliminaries ikke skal bringe med seg noen form for byrde eller forsinkelse for reisebefrakter.

"The master must be in a position to say: I am ready at the moment you want me, whenever that may be, and any necessary

⁵⁰ NOU 1993:36

⁵¹ J. Schofield *Laytime and Demurrage* (2005) kap.3 para 3.167

⁵² T.Solvang *Forsinkelse i havn* (2009) s. 676 og LJ Roskill i *Tres Flores*

⁵³ *Scrutton on Charterparties* 17th ed (1964) s. 130

preliminaries on my part to the loading will not be such as to delay you".⁵⁴

Spørsmålet blir videre hva som inngår i unntaket "preliminaries" og deretter hva som skiller "preliminaries" fra andre situasjoner som gjør at skipet ikke ansees å være tilstrekkelig klargjort.

For det første er det antatt at utstyret ikke må være rigget og klart til bruk for at skipet skal anses tilstrekkelig klargjort. Dersom befrakter krever det må utstyret imidlertid være klart til bruk når skipet ankommer lastehavnen⁵⁵. Bakgrunnen for dette unntaket er at det ville vært meningsløst at utstyret til enhver til skulle være ferdig rigget. I noen tilfeller ville det også vært farlig.

Det er for det annet klart at skipet er lasteklart selv om lastelukene ikke er åpnet⁵⁶. Det samme gjelder hvor polititillatelse⁵⁷ eller såkalt "free pratique"⁵⁸ mangler. Dette er noe av hva som ligger i uttrykket "preliminaries"⁵⁹. Det dreier seg om forberedende tiltak av rutinemessig art.

Selv om skipet skulle mangle noen av papirene (eller lignende) er det etter common law antatt at man likevel kan deklare skipet lasteklart, med mindre noe annet følger av avtalen mellom partene.⁶⁰ Forutsetningen er at man ikke har noen grunn til å tro at man ikke skal få den eventuelt manglende dokumentasjon i tide⁶¹. Det støttes også av denne passasjen fra Lord Denning i Tres Flores;

"...notice of readiness can be given even though there are some further preliminaries to be done, or routine matters to be carried out, or formalities observed. If those things are not such as to give any reason to suppose that they will cause any delay, and it is apparent that the ship will be ready when appropriate time arrived, then the notice of readiness can be given".

Dokumentasjon utgjør, i tillegg til visse fysiske krav, de rutinemessige gjøremålene og er unntatt fra kravet om absolutt lasteklarhet etter engelsk common law.⁶²

Unntaket vedrørende manglende dokumentasjon gjelder åpenbart ikke i de tilfeller hvor skipet settes i karantene. Bakgrunnen for dette er at dersom skipet settes i en karantene forhindrer det at arbeid på skipet kan utføres.

⁵⁴ Lord Denning i Tres Flores.

⁵⁵ J. Schofield *Laytime and Demurrage* (2005) kap 3 para. 3.154

⁵⁶ *Armement Adolf Deppe v John Robinson & Co Ltd* [1917] 2 KB 204. Det samme antas å gjelde i norsk rett; ND 1920 s. 332. Se også T.Solvang i *Norsk lovkommentar* (2005) note 662.

⁵⁷ *Agrimex Hungarian Trading Co for Agricultural Products v. Sociedad Financiera de Bienes Raices SA (The Aello)* [1960] 1 Lloyd's Rep 623 (HL)

⁵⁸ *Shipping Developments Corporation v V/O Sojuzneftexport (The Delian Spirit)* [1971] 1 Lloyd's Rep 506

⁵⁹ T.Solvang *Forsinkelse i havn* (2009) s. 676 og LJ Roskill i Tres Flores

⁶⁰ J. Schofield *Laytime and Demurrage* (2005) kap.3 para.3.182

⁶¹ J. Schofield *Laytime and Demurrage* (2005) kap.3 para. 3.171

⁶² Forutsatt at det ikke er noen grunn til å anta at det ikke vil være i orden i tide.

Dermed har ikke befrakter full adgang⁶³ til skipet, og det kan ikke anses å være lasteklart. I praksis vil jo et skip som er satt i karantene ofte bli beordret bort fra havnen, i en form for isolasjon.

Som uttrykt i *John and James White v The Steamship Winchester Co*⁶⁴;

"The charterer might be quite ready to unload, or ready with a cargo waiting to load the vessel, but the disqualification of the ship would prevent this, and indeed, would lead to the ship being sent away from the place of loading or discharge. She would thus never be at the disposal of the charterer so as to enable him to fulfill his obligation".

I *The Delian Spirit*⁶⁵ skilte retten mellom et skip som ventet på nødvendig dokumentasjon, og et skip som var nektet nødvendig dokumentasjon. I de tilfeller hvor man ikke får den dokumentasjonen som er påkrevd, men hvor det likevel ikke er noen grunn til å forvente at lastingen blir forsinket, kan bortfrakter likevel presumere at skipet er lasteklart. Som en konsekvens kan bortfrakter dermed gi melding om at skipet er klart og liggetiden kan begynne å dreie.

Det samme unntaket antas å gjelde etter norsk rett⁶⁶. I ND 1920 s. 168 NH gjaldt spørsmålet hvor vidt skipet kunne anses lasteklart selv om lasting ikke var klarert av det engelske Board of Trade. Det ble antatt at skipet var lasteklart og at meldingen som var gitt var gyldig⁶⁷.

I forbindelse med unntakene til lasteklarhet stiller LJ Roskill og LJ Denning i *Tres Flores* det generelle spørsmålet om hva som er grensen mellom "preliminaries" og andre gjøremål. Hva skal til for at befrakter kan avvise skipet?

Etter alminnelige kontraktsrettslige prinsipper må tingen være mangelfull før den kan avvises. I vurderingen av hvor vidt det foreligger en mangel tar man utgangspunkt i en kontraktsmessig oppfyllelse, og spør deretter hvor vidt det som er levert avviker fra dette. Dersom en kjøper avviser tingen har selger rett til å foreta en utbedring. Også i befrakningsavtaler kan befrakter avvise skipet dersom det har en mangel etter kontrakten. Bortfrakter får en tilsvarende mulighet til å foreta utbedringer. Lastingen kan imidlertid ikke begynne, og liggetiden vil derfor ikke begynne å dreie. Bortfrakter risikerer dermed å ikke være ferdig innen kanselleringsdatoen. Dersom kanselleringsdatoen er kommet har ikke bortfrakter noen rett til utbedring. Da har befrakter en absolutt rett til å heve avtalen. Det er hevdet⁶⁸ at denne

⁶³ J. Schofield *Laytime and Demurrage* (2005) kap. 3 para 3.175. Se *Smith v. Dart & Son* (1884) 14 QBD 105 (CA) og *John and James White v. The Steamship Winchester Co* (1886) 23 SLR 342

⁶⁴ *John and James White* (1886) 23 SLR 342

⁶⁵ *Shipping Developments Corporation v V/O Sojuzneftexport (The Delian Spirit)* [1971] 1 Lloyd's Rep 506

⁶⁶ T.Solvang i *Norsk lovkommentar* (2005) note 662.

⁶⁷ Det ble imidlertid bestemt at liggetiden likevel ikke begynte å løpe før klareringen var foretatt.

⁶⁸ T.Solvang *Forsinkelse i havn* (2009) s. 675

løsningen ikke er i tråd med alminnelig kontraktsrett. Det er videre hevdet⁶⁹ at det burde foreligge en anledning til å påbegynne lastingen mens mangelen utbedres under forutsetning om at det lar seg gjøre i praksis. Det er klart at det kan gjenstå noe også i befrakningsavtaler, nemlig "preliminaries".

Det som skiller såkalte "preliminaries" fra andre gjøremål som for eksempel situasjonen i Tres Flores ser ut til å være selve usikkerheten den ekstra klargjøringen førte med seg. Et simpelt gjøremål som åpning av lasteluker er ansett å være et rent rutinemessig gjøremål som alltid vil inntreffe, og som befrakter kalkulerer med i enhver situasjon. Man vet hvor lang tid det vil ta å åpne lastelukene og man vet også at det ikke er mulig å gjøre dette før skipet ligger klart til å ta inn last.

Dersom skipet, som i Tres Flores, må utbedres ved fumigering (eller andre ekstra gjøremål) er det vanskeligere å vite med sikkerhet når fumigeringen kan starte, hvor lang tid den vil ta, og viktigst av alt når den avsluttes. Reisebortfrakter må være i en situasjon at han kan gi informasjon om at skipet stilles til absolutt disposisjon når reisebefrakter ønsker det, og ikke gi informasjon om at skipet vil være klart "en eller annen gang i fremtiden". I Tres Flores ble det slått fast at skipet verken var lasteklart etter avtalen mellom partene eller etter "shipowners common law duty"⁷⁰ som følge av krav om ekstra klargjøring.

ii) "De minimis"

Det må stilles spørsmål om hvor vidt befrakter har rett til å avvise skipet uten hensyn til mangelens art og grovhet. I engelsk teori oppstilles to begrensninger i forhold til befrakters avvisingsrett.

Det følger av alminnelig norsk kontraktsrett at ubetydelige mangler ikke er å anse som mangel i rettslig forstand. I engelsk rett kalles det "de minimis rule". Innholdet i den regelen er at en mangel kan overses dersom den er så liten at den så og si er uten betydning. I Tres Flores tok ikke retten stilling til "de minimis" regelen generelt, men fant likevel ikke at saken falt under "de minimis" regelen. Det tyder på at man kan legge til grunn at forsinkelsen i Tres Flores, fire timer til ekstra klargjøring, ikke er ubetydelig.

"The degree of readiness of the ship for her part is relative to that of the charterer or consignees for theirs. Therefore the ship need not be absolutely ready (e.g by having all her gear fixed up for the work) at a time when the charterer or consignees are not in a position to do any of their part of the work, so long as the ship can be absolutely ready as soon as they are"⁷¹

⁶⁹ *ibid.*

⁷⁰ J. Schofield *Laytime and Demurrage* (2005) kap. 3 para. 3.133.

⁷¹ Scrutton on Charterparties 17th. ed (1964) s. 130

Det er diskutert hvor vidt de alminnelige reglene med hensyn til klargjøringen av skipet er for rigide, "too black and white"⁷². Den engelske domstolen har funnet at reglene først og fremst må være klare av kommersielle hensyn. Ønsket om å unngå forvirring rundt regelverket har her kommet foran hensynet til rederne.

Det er imidlertid viktig å poengtere at ingenting står i veien for at partene selv kan avtale andre holdepunkter i sine respektive avtaler. På grunn av ellers rigide regler vil en eventuell avtale mellom partene kunne bidra til et mer balansert forhold mellom partene.

2.3 Konsekvens av forsinkelse på bakgrunn av manglende lastklarhet

Forsinkelse på bakgrunn av at skipet ikke er klart til å ta inn last fører med seg to hovedkonsekvenser. En av konsekvensene er at liggetiden ikke begynner å løpe før skipet er klart. Det er denne konsekvensen som skal behandles i punktet nedenfor.

2.3.1 Liggetiden

Avhengig av hva som skal lastes/losses, og ulike andre forhold, vil lastetiden/lossetiden variere. Den tiden som brukes til å laste skipet kalles for liggetid eller "laytime".

I utgangspunktet er det avtalen mellom partene som bestemmer når liggetiden begynner å løpe og hvor lang den skal være. Det kan være særskilte forhold ved hver enkelt avtale som gjør at det er nødvendig at kontrakten er "skreddersydd".

Det er ulike hensyn som gjør seg gjeldende når partene skal avtale liggetidens begynnelse og lengde. Befrakter, på sin side, ønsker gjerne en fastsatt dato for når liggetiden skal begynne å dreie. Bakgrunnen for dette er å unngå store utgifter til oppbevaring av godset på lastehavnen. I tillegg ønsker befrakter som regel god tid til lasting. På den måten vil befrakter unngå ekstra kostnader i form av overliggetid dersom det skulle oppstå uventede hindringer.

Bortfrakter, på den annen side, ønsker åpenbart en mer fleksibel dato for liggetidens begynnelse. Grunnen til dette er at bortfrakter mest sannsynlig ikke har skipet klart ved lastehavnen da oppdraget mottas. Det kan være tilfellet at skipet ikke er ferdig med tidligere oppdrag, og må derfor gjøre seg ferdig med dette først. I mellomtiden kan hindringer oppstå som gjør at bortfrakter kommer forsinket frem til havnen. Av den årsak vil bortfrakter

⁷² Companiade Naviera Nadelka SA v. Tradax International SA (*The Tres Flores*) [1973] 2 Lloyd's Rep 247

gjærne avtale et mer fleksibelt starttidspunkt for liggetiden begynnelse. Bortfrakter ønsker derimot, i motsetning til befrakter, at lastingen i seg selv skal skje på kortest mulig tid. Bortfrakter vil unngå at skipet blir liggende lenge i lastehavnen fordi han eventuelt kan miste muligheter for fremtidige befrakningsavtaler.

Dersom bortfrakter ikke leverer kontraktsmessig oppfyllelse kan befrakter avvise skipet og liggetiden vil ikke begynne å løpe. Bortfrakter vil risikere å pådra seg erstatningsansvar samt andre kostnader og tapte muligheter. I tillegg risikerer han at befrakter kan heve avtalen dersom skipet er så forsinket at det ikke er klart innenfor kansellerings tiden. Befrakter, på sin side, risikerer å måtte betale overliggetid til bortfrakter dersom han er forsinket med hensyn til lastingen. Liggetiden begynner å løpe når skipet er klart til å ta inn last. Bortfrakter gir melding til befrakter og befrakters lastetid vil deretter begynne å løpe. Det er derfor behov for å oppstille klare regler for n r liggetiden begynner å løpe.

2.3.1.1 Hovedregel og vilkår

I de tilfeller avtalen er taus må man etter norsk rett falle tilbake på sjølovens deklarasjoniske bestemmelser.

Etter sjølovens   332 første ledd må tre vilkår oppfylles for at liggetiden skal begynne å løpe.

For det første må skipet være ankommet lasteplassen. For det annet må skipet være klargjort til å ta inn last. For det tredje må bortfrakter gi befrakter melding om at skipet er klart.

Engelsk common law oppstiller tilsvarende tre vilkår for at liggetiden kan begynne å løpe.

I tillegg til at skipet må være "arrived at the agreed destination" må skipet må være "...in all respects ready for loading..."⁷³.

Endelig må bortfrakter gi befrakter melding om at skipet er klart, et såkalt "notice of readiness".⁷⁴(NOR)

Dersom alle tre vilkårene er oppfylt er skipet et "arrived ship"⁷⁵. Når skipet er et "arrived ship" kan liggetiden begynne å løpe etter nærmere angitte bestemmelser i avtalen.

i)

Første vilkår. Skipet må være "ankommet lasteplassen" eller skipet må være "arrived at the destination agreed".

⁷³ J.Schofield *Laytime and demurrage* (2005) kap.3 para 3.115. Se også J.Wilson *Carriage of Goods by sea* (2008) s 56 og D. Davies *Commencement of laytime* (2006) kap.1 s. 1

⁷⁴ Se J.Wilson *Carriage of Goods by Sea* (2008) s. 56. Se også D.Davies *Commencement of laytime* (2006) s. 1

⁷⁵ D.Davies *Commencement of laytime* (2006) s. 2

Vilkåret etter engelsk rett tilsvarer i stor grad sjølovens § 332 krav om at skipet må være på "lasteplassen". Engelsk rett oppstiller imidlertid et skille mellom "port" og "berth" charter. Sjølovens deklarasjoniske regler tilsvarer "berth charter"⁷⁶.

De fleste standardkontrakter⁷⁷ anvender "port charter".

Forskjellen ligger i at skipet ved "berth charter" må være ankommet lasteplassen. Ved "port charter" kan skipet være lasteklart og liggetiden begynne å løpe forutsatt at skipet er kommet frem til lastehavnen.

ii)

Andre vilkår. Skipet må være lasteklart. Skipet må være "ready in all respects to load/discharge...".

Det er ovenfor redegjort grundig for hva som kreves med hensyn til skipets fysiske så vel som juridiske lasteklarhet.

iii)

Tredje vilkår. Det må gis lasteklarhetsmelding. (notice of readiness (NOR)).

Normalt vil skipet ankomme lasteplassen uhindret og være lasteklart før det gis melding og skipet stilles til befrakters eksklusive rådighet. Her er de engelske og norske reglene samsvarende.

Først og fremst er konsekvensen av at skipet ikke er lasteklart at bortfrakter ikke har anledning til å gi notis. Liggetiden vil dermed ikke begynne å løpe og risikoen ligger fremdeles hos bortfrakter. Dersom bortfrakter gir melding om at skipet er klart, uten at det faktisk er ankommet lastehavnen eller ikke er klargjort, kan meldingen bli kjent ugyldig⁷⁸.

"One thing is clear. In order for a notice of readiness to be good, the vessel must be ready at the time that the notice is given, and not at a time in the future. Readiness is a preliminary existing fact that must exist before you can give a notice of readiness..."⁷⁹

Det følger dessuten både av norsk og engelsk rett at liggetiden begynner å løpe dersom lastingen er påbegynt.⁸⁰ Dette gjelder selv om meldingen ikke er gitt og tilsvarende dersom den er ugyldig.

⁷⁶ Det følger av T. Solvang i *Norsk lovkommentar* note 661

⁷⁷ "Port charter" anvendes i Gencon (94 cl 6 (c) annet ledd) og Asbatankvoy (cl 6). Shellvoy cl 13 (1) (a) anvender imidlertid "berth charter".

⁷⁸ Her følger ulike konsekvenser av norsk og engelsk rett. Oppgaven behandler dette spørsmålet i punkt 2.3.1.3

⁷⁹ Lord Denning i *Tres Flores*. Se også J. Schofield *Laytime and demurrage* (2005) kap.3 para 3.130, se også D.Davies *Commencement of laytime* (2006) s. 1

⁸⁰ ND 1997 s 186 *SøHa Bontegract*. Se også *The Happy Day* [2001] 2 Lloyds Rep. 487 C.A og Cooke et al. *Voyage charterers* s. 347

2.3.1.2 Unntak til hovedregelen i sjølovens § 332

Etter norsk rett følger et unntak av sjølovens § 332 annet ledd første punktum: "Melding kan gis på forhånd, men ikke før skipet er kommet frem til lastehavnen".

Spørsmålet er hvor det oppstilles en tilsvarende regel i engelsk rett.

For å besvare dette spørsmålet må man først undersøke innholdet i og bakgrunnen for sjølovens § 332.

I tillegg til meldingen om at skipet er lasteklart kan man gi en såkalt forhåndsmelding. Denne kommer i tillegg til lasteklarhetsmeldingen. Forhåndsnotisen har en annen funksjon enn lasteklarhetsmeldingen. Den skal simpelt hen være en forberedende melding for effektivitetens skyld.

Sjøloven fra 1938 hadde en tilsvarende bestemmelse til sjøloven av 1994 § 332 annet ledd første punktum.

"Tanken var at skipets innseilingstid måtte kunne nyttiggjøres mot den oppstilte notistid. Notistiden inngikk ikke i den rådighetsstilling som utgjør liggetidens motstykke, og det ga slik sett mening å inns spare notistiden ved at skipet ga melding på forhånd. Tiden kunne derved nyttiggjøres både til befrakters lasteforberedelse og bortfrakters sluttoppfyllelse. Som motstykke til adgangen til forhåndsmelding, opererte loven med en forutsetning om at skipet rent faktisk ble stilt befrakter til rådighet ved notistidens utløp"⁸¹.

Forarbeidene til sjøloven av 1938 uttaler at meldingen måtte:

"...stemme med det virkelige forhold, hva bortfrakteren har bevisbyrden for. Kan han ikke overholde en forhåndsmelding, usetter han sig for erstatningsansvar efter utk. § 130 (tilsvarende sjølovens § 351), likesom ny melding utkreves for å bringe liggetiden til å løpe"⁸².

Det er imidlertid klart at denne type notis ikke skulle aktivere liggetiden og dens virkninger; kun forkorte notistiden⁸³. Den skulle ikke åpne for muligheten til å gi en melding om at skipet skulle være klart en gang i fremtiden.

Spørsmålet er hvor vidt den nåværende sjøloven § 332 annet ledd annet punktum har endret på denne rettsstillingen. Bestemmelsen sier: "Viser det seg senere at skipet ikke var klart til å ta inn last, skal den tid som går tapt på grunn av nødvendig klargjøring, ikke regnes med i liggetiden".

Ordlyden i bestemmelse kan tolkes dit hen. Selv om det er hevdet at slik rettsstilling ikke er tilsiktet⁸⁴ kan forarbeidene⁸⁵ ved første øyekast tyde på det motsatte.

"Bortfrakters adgang til å melde skipet lasteklart før det har kommet frem til lasteplassen, har betydning i forhold til reglene i 4.ledd om

⁸¹ T. Solvang *Forsinkelse i havn* (2009) s. 696

⁸² Innst. 1938 s. 35-36. Se også T. Solvang *Forsinkelse i havn* (2009) s. 696

⁸³ T.Solvang i *Norsk lovkommentar* (2005) note 665.

⁸⁴ T.Solvang *Forsinkelse i havn* (2009) s. 698

⁸⁵ NOU 1993:36

fra hvilket tidspunkt liggetiden begynner å løpe. Ankommer f.eks skipet lastehavnen to timer før kontortidens slutt en arbeidsdag og det ikke vil kunne legges på lasteplassen før om 4 timer, kan bortfrakteren likevel melde skipet lasteklart med det resultatet at liggetiden begynner å løpe fra middagspausens slutt neste dag. Bortfrakteren bærer imidlertid risikoen for at skipet faktisk er lasteklart på lasteplassen innen det tidspunktet det er meldt at det vil være lasteklart, jf annet ledd annet punktum”.

Dersom lovgiver har ment at § 332 annet ledd annet punktum skal medføre en lovendring er dette en fravikelse både i forhold til vanlig kontraktspraksis og i forhold til engelsk rett. Verken engelsk common law eller nåværende kontraktspraksis godkjenner forhåndsnotis som angir et fremtidig tidspunkt for når skipet er klart til å ta inn last⁸⁶.

I engelsk rett gjelder det absolutte krav til lasteklarhet i utgangspunktet i de tilfeller hvor skipet uhindret kan seile inn til kaiplassen. Regelen er imidlertid også overført til de tilfeller hvor det oppstår en hindring på befrakters regning, samt de tilfeller hvor bortfrakter etter avtalen kan gi melding om skipets lasteklarhet i ventehavnen⁸⁷. Den sentrale dommen er *Tres Flores*⁸⁸.

Bortfrakter ga melding om at skipet var klart til å ta inn last den 22. november. På grunn av dårlig vær ble inspeksjonen utsatt noen dager. Da inspeksjonen endelig ble foretatt den 27. november ble det fastslått at det var pest/skadedyr i lastelukene. Inspektørene ga som følge av dette ordre om fumigering. Den ble foretatt den 30. november og tok bare noen få timer. Befrakteren godtok meldingen den 1. desember. I ettertid oppstod det en konflikt mellom partene. Hovedspørsmålet var nettopp å finne ut når liggetiden begynte å løpe.

Befrakter hevdet at skipet, både etter avtalen og etter common law, måtte være lasteklart da melding ble gitt. Videre hevdet de at bortfrakter ikke hadde noen anledning til å gi melding om at skipet vil bli klart en gang i fremtiden. Befrakter fastholdt at NOR bare kunne gis da skipet var klargjort og fumigeringen var fullført, altså den 1. desember.

Bortfrakter på sin side hevdet at de ga en gyldig NOR den 23. november. De hevdet videre at den eneste grunnen til at problemet oppstod var forsinkelsen inn til havnen på 5 dager. Bortfrakter fastholdt at liggetiden begynte den 23. november og at befrakter hadde plikt til å betale demurrage.

Dommerne avgjorde at skipet ikke var lasteklart da NOR ble gitt. De fastslo videre at dette gjaldt både etter avtalen og i forhold til common law. ”So, both under the specific clause and at common law, I am of opinion that the presence of pests in the hold invalidated the notice of readiness”. Liggetiden begynte dermed ikke å løpe før den 1. desember. Bortfrakter kunne ikke kreve overliggetid eller demurrage i dette tilfelle.

⁸⁶ Oldendorff (EL) & Co GmbHv. Tradax Export SA (*The Johanna Oldendorff*) [1973] 2 Lloyds Rep. 285

⁸⁷ T.Solvang *Forsinkelse i havn* (2009) s. 676.

⁸⁸ *Companiade Naviera Nadelka SA v. Tradax International SA (The Tres Flores)* [1973] 2 Lloyd's Rep 247

Denne avgjørelsen skiller seg fra Gencon⁸⁹. "If, after inspection, the vessel is found not to be ready in all respects to load/discharge time lost after the discovery thereof until the vessel is again ready to load/discharge shall not count as laytime".

Sjøloven av 1994 ser ut til å følge samme løsningen som i Gencon. "I tråd med ordlyden i sjølovens § 332 annet ledd, annet punktum har vi sett at nyere kontraktspraksis separerer vederlagsrisikoaspektet under ventetiden fra (øvrige) mulige misligholdsbeføyelser vedrørende pliktaspektet ved notisgivning".⁹⁰

Den norske løsningen kan se ut til å være en justering av de noe rigide og faste engelske regler. Rettstilstanden må imidlertid ansees å være uklar.⁹¹

2.3.1.3 Konklusjon

Forsinkelse med hensyn til liggetidens begynnelse som beror på lasteklarhet må bæres av reisebortfrakter. Dette fremgår ikke bare av § 332 men også etter jfr § 333 annet ledd første punktum. Den sistnevnte bestemmelsen regulerer de tilfeller hvor det oppstår hindringer på vei mot kaiplassen. Dersom skipet ankommer havnen uten å være klart må bortfrakter bære risikoen for den eventuelle forsinkelsen som skulle inntreffe.

I de tilfeller hvor skipet faktisk er lasteklar og det oppstår forsinkelse som skyldes forhold på befraeters side kan bortfrakter kreve kompensasjon i form av demurrage eller overliggerid. Dette er vanligvis nærmere regulert i avtalen mellom partene. Det er for øvrig også regulert i sjølovens §§ 334 og 335.

De norske og engelske reglene er i utgangspunktet like når det gjelder lasteklarhet og liggetidens begynnelse. Både engelsk og norsk rett oppstiller tre vilkår for at liggetiden kan begynne å dreie.

Det er særlig på et område at norsk rett avviker fra engelsk rett. I engelsk rett anvender man rigide regler i forhold til "notice of readiness". Dersom bortfrakter gir notis på et tidspunkt hvor skipet viser seg ikke å være klargjort vil notisen anses å være ugyldig. Notisen antas å være en nullitet. Bortfrakter er derfor avhengig av å gi en ny, og gyldig NOR før liggetiden kan begynne å løpe.

Etter norsk rett har man lempeligere regler med hensyn til melding som er gitt før skipet faktisk er klart. En slik notis vil, etter norsk rett, ikke være ugyldig. Konsekvensen er imidlertid at tiden som har gått med på å rette opp eller utbedre eventuelle mangler ved skipet trekkes fra liggetiden. Et slikt "nettotid-prinsipp" følger av sjøloven og er dessuten sikker praksis.

Virkningen av denne forskjellen i behandling av notiser kan illustreres ved et eksempel. I dommen *Tres Flores*, som er det sentrale prejudikatet for lasteklarhet i engelsk rett, ble konsekvensen at både ventetiden (etter at

⁸⁹ Gencon clause 6 (c)

⁹⁰ T.Solvang *Forsinkelse i havn* (2009) s. 733

⁹¹ Det antas av T. Solvang både i *Norsk lovkommentar* (2005) og i *Forsinkelse i havn* (2009)

skipet var ankommet avtalt sted) og den ekstra tiden det tok å klargjøre skipet ble ansett å være reisebortfrakters risiko. Det samme følger av den engelske dommen *The Mexico 1*⁹² hvor det ble avgjort at hele ventetiden var bortfrakters risiko. I norsk rett ville utfallet blitt noe annerledes. På bakgrunn av regelen i sjølovens § 332 annet ledd ville selve ventetiden tellet som liggetid, mens tiden det tok å fumigere skipet ville blitt trukket fra. Bortfrakter ville muligens hatt anledning til å kreve demurrage etter avtalen dersom kontrakten var regulert etter norsk rett eller Gencon. I *Tres Flores* ble bortfrakter nektet å kreve befrakter for overliggetid. Et motsatt utfall, altså at notisen anses å være gyldig, krever klar avtale mellom partene etter engelsk rett⁹³.

Det kan hevdes at engelsk rett i så måte viser en rigid holdning og er særdeles streng ovenfor befrakter. Løsningen vil derfor være å påse at kontrakten reguleres i tråd med "nettotids-prinsippet" jfr norsk rett. Enkelte standardkontrakter, som for eksempel Gencon⁹⁴, oppstiller tilsvarende "nettotids-prinsippet".

En slik regulering vil skape mer balanse i forholdet mellom de enkelte parter. Prinsippet om avtalefriheten, som står sterkt i både norsk og engelsk rett, kan i så måte ansees å være en kompensasjon til bortfrakteren hvor reglene etter engelsk common law vil føre til urimelige resultater.

2.3.2 Kanselleringstiden

I punkt 3 behandles en av de to hovedkonsekvensene for forsinkelse under reisecerteparti når forsinkelsen skyldes at skipet ikke er klart til å ta inn last. I dette punktet skal kanselleringstiden redegjøres for. Kanselleringstiden representerer den andre av de to konsekvensene ved forsinkelse.

2.3.2.1 Innledning

I praksis vil partene i et reisecerteparti innta en kanselleringstid.

Det avtales ofte et slags "vindu", såkalt "laycan" som tilsvarer et visst antall dager. I løpet av disse dagene plikter bortfrakter å leve kontraktsmessig, mens reisebefrakter plikter å godta skipet som er levert. Den siste datoen i "laycan" kalles kanselleringsdatoen.

Kanselleringsdatoen virker som er sikkerhetsventil for befrakter, men medfører et usikkerhetsmoment for bortfrakter. Befrakter kan nemlig heve avtalen dersom skipet ikke er lasteklart innen kanselleringstiden.

I det følgende vil kanselleringstiden behandles separat for engelsk og norsk rett.

⁹² Transgrain Shipping BV v. Global Transporte Oceanico SA (*The Mexico 1*) [1990] Lloyds Rep. 507

⁹³ Cobelfret NV v. Cyclades Shipping Co Ltd (*The Linardos*) [1994] 1 Lloyds rep 28

⁹⁴ Gencon cl 6 (c)

2.3.2.2 Kansellerings tiden: utgangspunktet etter norsk rett

Kansellerings tiden er regulert i sjølovens § 348:

”Skal skipet være lasteklart innen en bestemt tid (kansellerings tid), kan reisebefrakteren heve befrakningsavtalen dersom skipet ikke er lasteklart eller ikke er meldt lasteklart før utløpet av fristen”.

Det er verdt å knytte et par bemerkninger til sjølovens § 348 første ledd.

For det første fremgår det av første ledd første punktum av ordet ”skal” at kanselleringsdatoen må fremgå uttrykkelig av avtalen for at sjølovens § 348 skal komme til anvendelse i befrakningsforholdet.

For det annet har befrakter en absolutt rett til å heve avtalen. Dermed er befrakter fritatt for å måtte bevise at retten kan gjøres gjeldende, utover at kansellerings tiden er kommet og skipet ikke er klart. Det kreves heller ikke at befrakter gir en begrunnelse. Det er imidlertid ikke slik at befrakter må heve avtalen. Det er en rett, ikke en plikt. Avtalen blir ikke hevet automatisk når den bestemte datoen er kommet. Befrakter må utøve sin rett.

For det tredje er det grunn til å knytte å fastslå at befrakter plikter å gi beskjed om hvor vidt vedkommende ønsker å benytte seg av kanselleringsklausulen eller ikke. Dette diskuteres nærmere i punkt 2.3.2.4

Spørsmålet er i hvilke tilfeller bortfrakter kan kansellere avtalen etter § 348.

I sjøloven heter det at befrakter ”kan” heve når kansellerings tiden har kommet dersom skipet ikke er lasteklart og/eller ikke er meldt lasteklart.

For det første kan befrakter heve avtalen hvor skipet ikke er tilstrekkelig klargjort. Dette alternativet knytter seg til skipets faktiske tilstand på kansellerings tiden samt skipets posisjon.

For det annet kan avtalen heves i de tilfellene hvor skipet ikke er meldt lasteklart innen den bestemte fristen. Det er altså ikke nok at skipet faktisk er klart til å ta inn last. Befrakter må også gis beskjed om det faktiske forhold. Dette alternativet knytter seg til bortfrakters plikt til å melde skipet klart etter sjølovens § 332. Denne plikten er ny med sjøloven av 1994 og er kommet som et tilskudd til vilkårene etter den gamle sjøloven.

Det kan være flere grunner til at befrakter ønsker å heve avtalen. For det første kan store forsinkelser være skadelig for godset som skal fraktes. Det kan for det andre være mer gunstig å inngå nye avtaler med nye bortfraktere fordi ratene har falt⁹⁵. Samtidig kan det være like gode grunner til at befrakter ikke ønsker å kansellere avtalen. Det kan hende at avtalen som er fremhandlet har vært gunstig, fordi ratene har steget. Det kan dessuten være svært vanskelig å finne et ledig skip på kort varsel. Befrakter bruker gjerne forsinkelsen til å presse prisene ytterligere ned.

Bortfrakter kan bli utsatt for ulike hendelser som gjør det vanskelig å presentere et klargjort skip innen kansellerings tiden. For det første kan det

⁹⁵ Falkanger *Innføring i sjørett* (2004) s. 331

dreie seg om forsinkelse i relasjon til forhold som er enkle å utbedre. Eksempelvis renhold eller manglende utstyr. Det kan også dreie seg om mer kompliserte forhold med hensyn til blant annet sjødyktigheten. Slike forhold er vanskeligere å utbedre. Det kan dessuten vise seg at mangelen er umulig å utbedre. Da vil kansellering av befrakningsavtalen være befrakters eneste alternativ.

2.3.2.3 Kanselleringstiden: utgangspunktet etter engelsk rett

I engelsk rett er kanselleringstiden ingen rett etter common law, men "a contractual right of cancellation"⁹⁶. Dette er i tråd med de norske reglene etter sjøloven, hvor det kreves at retten må være avtalt for at den skal kunne gjøres gjeldende.

Kanselleringsdatoen bør fremgå direkte av kontrakten. Selv om en muntlig avtale i utgangspunktet er like bindende som en skriftlig avtale, er det alltid praktisk å nedfeste en så vidtgående rett i kontrakten for å unngå vanskelig bevisproblematikk.

Vi har sett at befrakters rett til kansellering er en absolutt rett. Det samme følger av blant annet Gencon⁹⁷; "Should the vessel not be ready to load (whether in berth or not) on the cancelling date indicated in Box 21, the Charterers shall have the option of of cancelling this Charter Party.

Befrakter har også etter engelsk rett en absolutt rett til å kansellere. Det er uttrykt på følgende måte i juridisk teori: "In the absence of express contrary provision, the charterer is not bound to do anything to exercise the option until the vessel is presented in a state of readiness"⁹⁸. En slik løsning er svært ugunstig for bortfrakter. Her skiller engelsk rett seg fra norsk rett. Dette skal oppgaven komme tilbake til i punkt 2.3.2.4 om interpellasjonsretten.

Virkningen av kanselleringsklausulen er tilsvarende sjølovens § 348. Lord Denning uttrykker det på denne måten:

"Its effect is that, although there may have been no breach by the owners nevertheless the charterers are, for their own protection, entitled to cancel if the vessel is not derived in a proper condition by the cancelling date. That is the sole effect"⁹⁹.

I utgangspunktet kan det altså se ut til at engelsk og norsk rett følger hverandre når det kommer til kanselleringsklausulen.

Når kanselleringsdatoen er kommet kan kontraktsforløpet utarte seg i forskjellige scenarier.

⁹⁶ J.F.Wilson *Carriage of Goods by Sea* (2008) s. 64

⁹⁷ Gencon cl 9 (a)

⁹⁸ Cooke et al. *Voyage charterers* (2007) kap.19 para. 19.7

⁹⁹ Cooke et al. *Voyage charterparties* (2007) kap. 19 para. 19.2, Lord Denning i *Marbienes Compania Naviera S.A v. Ferrostaal A.G (Democritos)* [1976] 2 Lloyd's Rep. 149

Befrakter kan ønske å kansellere avtalen. Virkningen av dette er at avtalen heves og befrakter må finne en ny kontraktspart. Bortfrakter på sin side er fri fra sin forpliktelse.

Det kan også være at befrakter slett ikke ønsker å kansellere avtalen. Virkningen av dette er at partene ofte avtaler en ny kanselleringsdato. Dette følger direkte av sjølovens § 348 annet ledd annet punktum. Dersom en ny dato blir avtalt, plikter begge parter å oppfylle sine respektive plikter etter avtalen.

Bortfrakter kan dessuten på forhånd innse at skipet ikke, under noen omstendigheter, har mulighet til å bli klart innenfor kansellerings tiden. Da kan bortfrakter ha et ønske om å heve avtalen på forhånd. Norsk rett åpner, i motsetning til engelsk rett, for heving etter antesipert mislighold. Det er her norsk og engelsk rett skiller seg fra hverandre.

Den videre problemstillingen er todelt. For det første er spørsmålet hvor vidt bortfrakter har interpellasjonsrett. For det annet er spørsmålet hvor vidt avtalen kan heves etter reglene om antesipert mislighold.

2.3.2.4 Interpellasjonsrett og adgang til å heve ved forventet kontraktsbrudd

i) Norsk rett

Interpellasjonsrett er bortfrakters rett til å kreve at befrakter tar stilling til hevingsspørsmålet.

Av sjølovens § 348 annet ledd følger det at:

”Gir bortfrakteren melding om at skipet vil komme etter fristens utløp, og oppgir når skipet vil være lasteklart, må reisebefrakteren uten ugrunnet opphold heve avtalen. Heves ikke avtalen blir det oppgitte tidspunktet ny kansellerings tid”.

Forutsetningen for at bortfrakter har interpellasjonsrett er at han oppgir hvilken dato skipet vil være klart. Den nye datoen som bortfrakter oppgir blir eventuelt den nye kanselleringsdatoen. Dette fremgår direkte av loven og er dessuten gjort klart i forarbeidene¹⁰⁰.

Når forsinkelsen inntreffer og bortfrakter gir melding om dette har befrakter to muligheter.

Befrakter kan gi beskjed om at han ønsker å benytte hevingsretten etter sjølovens § 348. Partene vil dermed være fri fra sine forpliktelser.

Dersom befrakter godtar den nye kanselleringsdatoen vil partene ha plikt til å oppfylle sine plikter etter avtalen. Befrakter er også hindret fra å heve avtalen på et senere tidspunkt, med mindre det oppstår ny forsinkelse.

¹⁰⁰ NOU 1993:36

Hensynet bak interpellasjonsretten bygger på tanken om effektivitet, rettferdighet og begrenning av økonomisk tap. Dersom bortfrakter ser at skipet ikke vil være klargjort innen kansellerings tiden må han i utgangspunktet fullføre sine plikter etter avtalen. Befrakter på sin side kan avvende situasjonen inntil kanselleringsdatoen er kommet før endelig avgjørelse blir meddelt bortfrakter. Denne situasjonen er ugunstig og kan føre til store tap for bortfrakter. Han risikerer ikke bare å tape avtalen med befrakter, men han risikerer også å bli fratatt muligheten til å inngå nye avtaler med andre befraktere. Dessuten pådras bortfrakter utgifter ved innseiling til havnen. Forarbeidene nevner endelig at bestemmelsen skal¹⁰¹ hindre at befrakter utnytter kanselleringsretten "i spekulasjonsøyemed".

Befrakter må gi beskjed om hvor vidt han ønsker å heve "uten ugrunnet opphold". Hva som ligger i kravet til "uten ugrunnet opphold" vurderes i tilknytning til interpellasjonsretten i Gencon nedenfor.

Spørsmålet videre er hvor vidt man kan utlede en utvidet rett til heving etter bakgrunnsretten og reglene om antasipert mislighold (eller forventet kontraktsbrudd). Interpellasjonsretten minner nemlig om regelen for heving ved forventet kontraktsbrudd.

Etter kjøpslovens § 61 første ledd kan parten holde tilbake sin del av ytelsen "Dersom det etter kjøpet fremgår av en parts handlemåte eller av alvorlig svikt i hans kredittverdighet eller evnen til å oppfylle at han ikke kommer til å oppfylle en vesentlig del av sine plikter,..."

Dersom det foreligger et forventet kontraktsbrudd kan parten dessuten heve avtalen. Det følger av bestemmelsen i blant annet kjøpsloven § 62:

(1) "Er det før tiden for oppfyllelse klart at det vil inntre kontraktsbrudd som vil gi en part hevingsrett, kan han heve kjøpet allerede før tiden for oppfyllelse. Hevingen kan avverges dersom den annen part straks stiller betryggende sikkerhet for at kjøpet vil bli oppfylt".

(2) "Når tiden tillater det, skal den part som akter å heve, varsle den annen part så denne får høve til å skaffe seg sikkerhet for å unngå heving".

Heving ved forventet kontraktsbrudd forutsetter, i motsetning til interpellasjonsretten, ikke at selger (eller bortfrakter i vårt tilfelle) gir melding om forsinkelsen. Det er nok at den ene parten forstår at motparten ikke vil oppfylle kontrakten. Det er antatt¹⁰² at bruddet må være "klart". Det er ikke tilstrekkelig at det foreligger fare for mislighold men det må fremstå som sikkert. Hvor vidt misligholdet er på det rene må avgjøres i det konkrete tilfelle. Det er antatt at denne bestemmelsen er et uttrykk for alminnelige kontraktsrettslige prinsipper.¹⁰³ Dermed vil bestemmelsen ha betydning for kontraktstyper utover de som reguleres direkte av kjøpsloven; inkludert befrakningsavtaler.

¹⁰¹ NOU 1993:36

¹⁰² Hagstrøm *Obligasjonsrett* (2004) s. 589 og Hov *Avtalebrudd og partsskifte II* (2007) s.257

¹⁰³ Rt 1978 s. 1157. Se også Hagstrøm *Obligasjonsrett* (2004) s. 590

Eksempelvis inneholder også avtaler vedrørende kjøp og salg av skip en bestemmelse om kanselleringsfrist og interpellasjonsrett¹⁰⁴. Virkningen av bestemmelsen vedrørende kanselleringsdatoen er, som i befrakningsavtaler, at kjøper kan heve avtalen dersom skipet ikke er klart innen kanselleringsdatoen. Selger på sin side har interpellasjonsrett. Som i reisecerteparti blir den dato selger har foreslått ny kanselleringsdato, også dersom kjøper forholder seg taus. I motsetning til sjøloven har avtale om kjøp og salg satt en frist for når kjøper må bestemme seg for om han vil godta revidert kanselleringsdato. Etter Saleform 1992 har kjøper syv dager. Etter sjøloven skal befrakter meddele sin beslutning "uten ugrunnet opphold".

På bakgrunn av de alminnelige kontraktsrettslige prinsipper vil det også her foreligge en rett til å heve ved antasert mislighold. Kjøpsloven gjelder som sagt også for andre kontraktstyper enn kjøp.

ii) Standardkontrakter

Noen standardkontrakter operer også med såkalt interpellasjonsrett, og følger derved linjen til sjøloven.

For eksempel har Gencon cl 9 (b) følgende utforming:

"Should the Owners anticipate that, despite the exercise of due diligence, the Vessel will not be ready to load by the cancelling date, they shall notify the Charterers thereof without delay stating the expected date of the Vessels readiness to load asking whether the Charterers will exercise their option of cancelling the Charter Party, or agree to a new cancelling date.

Such option must be declared by the Charterers within 48 running hours after the receipt of the Owners notice. If the Charterers do not exercise their option of cancelling, then this Charter Party shall be deemed to amend such that the seventh day after the new readiness date stated in the Owners notification to the Charterers shall be the new cancelling date".

Gencon cl 9 (b) skiller seg fra sjøloven på to punkter.

For det første er det i Gencon cl 9 (b) satt en svarfrist på 48 timer som befrakter må overholde. Etter sjølovens § 348 annet ledd må befrakter svare "uten ugrunnet opphold". Spørsmålet er hva som ligger i uttrykket "uten ugrunnet opphold". I utgangspunktet kan det være både mer og mindre enn 48 timers svarfrist.

Etter forarbeidene til sjøloven¹⁰⁵ skal det:

"Ved avgjørelsen av hvor lang frist befrakteren skal gis for å bestemme seg..., foruten befrakterens behov for betenkningstid, legges vekt på at bestemmelsens formål dels er å hindre at bortfrakteren pådras unødvendige kostnader ..., og dels er å

¹⁰⁴ Se Saleform 1991 cl 14 jfr cl 6 bokstav b (iii) jfr cl 5 bokstav c. Se også Falkanger *Innføring i sjørett* (2004) s. 93

¹⁰⁵ NOU 1993: 36 s. 71

reducere befrakterens adgang til å utnytte forsinkelsen i spekulasjonsøyemed. Det bør videre legges vekt på tidsaspektet isolert sett. Varsler bortfrakteren umiddelbart før kanselleringsstidspunktet om en kortere forsinkelse, må det kreves at befrakteren bestemmer seg temmelig omgående. Varsles det i god tid om en lengre forsinkelse, vil befrakteren kunne bruke lengre tid. Det må også legges vekt på om bortfrakteren har ventet lenge med å interpellere etter at denne ble klar over at kanselleringsstidspunktet ikke kunne overholdes. Bortfrakteren kan ikke ved å utsette forespørselen oppnå tilsvarende reduksjon av befrakterens betenkningstid.”

Forarbeidene oppstiller ingen fasit for hvor lang fristen skal være, men gir visse retningslinjer. Hva som ligger i uttrykket ”uten ugrunnet opphold” må altså vurderes konkret i hvert enkelt tilfelle.

Andre steder i loven brukes uttrykket ”innen rimelig tid”¹⁰⁶. Også her må vurderingen baseres på fakta i den enkelte situasjon. Det antas likevel at fristen ”uten ugrunnet opphold” er strengere enn ”innen rimelig tid”.

I befrakningsforhold vil en kort og mer ubetydelig forsinkelse kanskje kreve at befrakter gir svar innen timer eller maksimalt en dag. For mer vidtgående forsinkelser må befrakter gis noe mer betenkningstid. Likevel må det antakelig kreves at befrakter gir beskjed innen et par dager. Det kan muligens tenkes at det i særlige tilfeller er behov for mer tid enn et par dager. Det kan være aktuelt for enkelte typer gods eller andre særlige forhold. Blant annet gjelder det hvor beskjeden gis i forbindelse med helg og helligdager. Gencon sitt krav om 48 timer ser, i motsetning til sjølovens krav, ut til å gjelde uten unntak.

For det annet vil den nye kanselleringsdatoen være syv dager etter den dagen bortfrakter forventer at skipet skal være klart. I sjølovens § 348 går det frem at den datoen bortfrakter gir er den nye kanselleringsdatoen.

iii) Engelsk rett

Engelsk common law regulerer kanselleringsstiden noe annerledes enn hva norsk rett gjør.

Vi skal se at den engelske løsningen avviker fra den norske; både når det gjelder retten til å heve kontrakten ved forventet kontraktsbrudd, og når det gjelder interpellasjonsretten.

Det følger av *Moel Tryvan Ship Co Ltd v Weir*¹⁰⁷ at bortfrakter plikter å fortsette kontraktsoppfyllelsen selv om det er klart at skipet ikke vil bli klart i tide innenfor kanselleringsstiden.

Samtidig er befrakter pliktig til å fortsette sine plikter etter kontrakten inntil kanselleringsdatoen er kommet.¹⁰⁸ Dersom befrakter kansellerer avtalen før

¹⁰⁶ Se f.eks reklamasjonsbestemmelsen i kjøpslovens § 32 eller kjøperens frist til å heve ved for sen levering etter kjøpslovens § 29.

¹⁰⁷ *Moel Tryvan Ship Co Ltd v Weir* (1910) 2 KB 844. Se også J.F. Wilson *Carriage of goods by sea* s. 65

kanselleringsdatoen er kommet er dette en urettmessig kansellering. Virkningen av urettmessig kansellering er at det gir bortfrakter rett til å kansellerer avtalen og kreve erstatning.

I de tilfeller befrakter ikke aktivt benytter seg av kanselleringstiden må vedkommende også innrette seg etter kontraktens bestemmelser. Dersom befrakter ikke overholder sine plikter kan han risikere å måtte betale for overliggetid og erstatning for eventuelt tap¹⁰⁹.

Etter engelsk common law er det ingen adgang til å heve kontrakten før kanselleringstiden¹¹⁰. I *The Madeleine*¹¹¹ var spørsmålet hvor vidt befrakter kunne heve avtalen før kanselleringsdatoen var kommet dersom det fremstod som klart at skipet ikke ville komme frem i tide, eller ikke ville være klargjort i tide. Dommer avviste at det fantes en slik adgang og uttalte:

"In my judgment, both as a matter of construction of the charterparty and as a matter of authority, it is clear law that there is no contractual right to rescind a charterparty under the cancelling clause unless and until the date specified in that clause has been reached. In other words...there is no anticipatory right to cancel under the clause".

Befrakter kan altså velge å heve avtalen når kanselleringstiden er kommet, men ikke før. På dette punktet skiller engelsk rett seg merkbart fra norsk rett. Vi har tidligere sett at befrakter sannsynligvis har rett til å heve ved antesipert mislighold på bakgrunn av alminnelige kontraktsrettslige prinsipper.

I motsetning til sjøloven, norsk bakgrunnsrett og de nåværende standardkontraktene finnes heller ingen interpellasjonsrett i engelsk common law¹¹². Med andre ord har ikke bortfrakter noen rett til å vite hvor vidt befrakter tenker å gjøre sin rett gjeldende før skipet er lasteklart og melding er gitt.

Som en konsekvens av at engelsk rett ikke oppstiller noen interpellasjonsrett kan befrakter i teorien avvente kanselleringen inntil skipet er lasteklart og melding (NOR) er avgitt. I verste fall må bortfrakter faktisk fortsette hele veien til lasteplassen, klargjøre skipet og sende melding før befrakter plikter å ta stilling til kanselleringen. Tidspunktet for når skipet er klart og melding sendt kan i teorien være lenge etter avtalt kanselleringstid. Denne løsningen er åpenbart svært ugunstig for bortfrakter.

I *The Langdale*¹¹³ ble man konfrontert med de rigide reglene og byrden det plasserer på bortfrakter. Retten avviste at reglene var for strenge på bakgrunn av prinsippet om avtalefrihet. Dessuten påpekte dommerne at befrakter vil nyte godt av muligheten til å kansellere inntil siste øyeblikk med tanke på frakt

¹⁰⁸ Triton Navigation v Vitol (*The Nickmary*) (2004) 1 Lloyds Rep. 55

¹⁰⁹ Cooke et al. *Voyage charterers* (2007) kap.19 para. 19.4

¹¹⁰ Cheikh Boutros Selim El-Khoury and Others v. Ceylon Shipping Lines (*The Madeleine*) Ltd (1967) 2 Lloyds Rep. 224 s. 244

¹¹¹ Cheikh Boutros Selim El-Khoury and Others v. Ceylon Shipping Lines (*The Madeleine*) Ltd (1967) 2 Lloyds Rep. 224

¹¹² J.F.Wilson *Carriage of goods by sea* (2008) s. 65. Se også Cooke et al. *Voyage Charterers* (2007) kap. 19 para. 19.31

¹¹³ Moel Tryvan Ship Co. Ltd v Andrew Weir & Co (1910) 2 KB 844

ratene. Disse ratene vil gjerne svinge en del. Man hevdet også at bortfrakter hadde anledning til å heve mot å betale erstatning. Endelig ble det antatt at bortfrakter kan forsikre seg.

I det praktiske liv vil nok dette i de aller fleste tilfeller løse seg ved at partene kommer til enighet om at avtalen heves, eller at avtalen har uttrykkelig bestemmelser som etter Gencon cl 9 (b) eller sjølovens § 348 annet ledd.

2.4 Stilles det ulike krav til skipets lasteklarhet for liggetidens begynnelse og kanselleringstiden?

Det stilles som sagt krav om at skipet skal være lasteklart i to henseender. Skipet må være lasteklart for at liggetiden skal begynne å løpe. Dessuten må skipet være lasteklart innenfor kanselleringstiden.

Spørsmålet som reiser seg er hvor vidt det stilles det samme krav til lasteklarheten i forhold til liggetiden og kanselleringstiden.

Etter sjølovens § 332, som regulerer liggetidens begynnelse må skipet være "klart til å ta inn last" før liggetiden begynner å dreie.

Etter sjøloven § 348 første ledd første punktum "kan reisebefrakteren heve befrakningsavtalen dersom skipet ikke er lasteklart eller ikke er meldt lasteklart før utløpet av fristen". Videre henviser bestemmelsen direkte til sjølovens § 332.

De spesifikke kravene til lasteklarhet i er redegjort for i punkt 2.2. Forarbeidene til sjøloven¹¹⁴ angir hva som kreves for at skipet skal være "klart til å ta inn last" jfr sjølovens § 332. Derimot sier ikke forarbeidene til sjøloven noe om hva som kreves til "lasteklarheten" jfr sjølovens § 348 annet ledd i forbindelse med kanselleringstiden. Loven henviser simpelthen til § 332. Dermed gir ikke forarbeidene noe klart svar, men henvisningen i seg selv tyder på at det stilles identiske krav. Det er dessuten antatt i juridisk teori at kravene til lasteklarhet er de samme.¹¹⁵

I standardkontrakten Gencon cl 6 (c) heter det at skipet skal være "ready in all respects to load..." for at liggetiden skal begynne å løpe.

Cl 9 (a) i samme standardkontrakt brukes formuleringen "Should the Vessel not be ready to load..." om kravet til lasteklarhet ved kanselleringstiden. Det også her en forskjell i formuleringene. Det fremgår imidlertid ikke av avtalen hvor vidt det faktisk oppstilles ulike krav til klargjøringen av skipet.

I Gencon er ikke lasteklarheten knyttet til avgivelse av lasteklarhetsmeldingen.¹¹⁶ Gencon skiller seg altså fra sjøloven på dette punkt. Som en konsekvens kan befrakter være avskåret fra å kansellere

¹¹⁴ NOU 1993:36

¹¹⁵ Se T.Solvang i *Norsk lovkommentar* (2005) note 727

¹¹⁶ Cooke et al. *Voyage Charterers* (2007) kap.19 para 19.11

befrakningsavtalen under Gencon dersom skipet er ankommet og er lasteklart, men hvor det er har avgitt melding.

Engelsk rett følger løsningen i Gencon¹¹⁷, og skiller seg dermed fra norsk rett. I den engelske Court of Appeal dommen *The Gevalia*¹¹⁸ skiller Atkin J klart mellom kravene til notis i forhold til liggetidens begynnelse og kanselleringstiden. Han finner at det ikke er grunn til å kreve at melding må være gitt for å unngå kanselleringstiden. Det er videre antatt¹¹⁹ at denne avgjørelsen er uttrykk for et common law prinsipp.

Juridisk teori har reist spørsmålet om hvor vidt det stilles identiske krav til lasteklarhet for liggetidens begynnelse og kanselleringstiden¹²⁰.

Bakgrunnen for dette er kanselleringstidsbestemmelsens virkning. Befrakter gis mulighet til å heve avtalen uten en forklaring. Dette kan medføre store implikasjoner for bortfrakter.

I *The San George*¹²¹ ble følgende uttalt:

"It must always be remembered that this is a forfeiture clause and so not to be applied lightly. It would be a misfortune, I think, if defects of no real significance in the venture were to be used as a means of throwing up a charter at the last minute".

I denne saken var spørsmålet hvor vidt befrakter hadde anledning til å anvende kanselleringsretten da blant annet lasteredskaper ikke var ferdig rigget til. Denne retten ble avvist. Det faktum at utstyret ikke var ferdig rigget var ikke grunn nok til å kansellere befrakningsavtalen.

Som utgangspunkt for begrunnelse sier retten i *The San George*:

"The authorities on readiness to load mostly deal with the condition of the holds. But it was not disputed that the principle in some form must be applied to the ships gear...but it does not follow that the principle is to be applied with the same stringency".

Dommer skiller her klart mellom skipets lasterom og utstyret som skal brukes i forbindelse med lasteoperasjonen.

Når det gjelder lasterommens klarhet, er det åpenbart at det stilles like strenge krav som ved liggetidens begynnelse. Det har også støtte i *Tres Flores*¹²²:

"The ships gear is different: some of it may not be required at all; some of it may not be needed until an advance stage of the loading and the keeping of it in constant readiness from the first moment to the last may involve labour and expenses unnecessary"

¹¹⁷ *ibid.*

¹¹⁸ Aktiebolaget Nordiska Lloyd v. J. Brownlie & Co. (*The Gevalia*) (1925) 30 Com. Cas. 307

¹¹⁹ Cooke et al. *Voyage Charterers* (2007) kap.19 para. 19.12

¹²⁰ Cooke et al. *Voyage Charterers* (2007) kap.19 para. 19.16

¹²¹ *Noemijula Steamship Co v Minister of Food (San George)* (1951) 1 K.B 223 s. 228

¹²² *Tres Flores*. Spørsmålet her var imidlertid liggetidens begynnelse.

Det er definitivt unødvendige kostnader og rettferdighet som anvendes som argumentasjon. Sett i sammenheng med kanselleringsklausulens virkninger for bortfrakter er man tydelig ute etter en mer rettferdig balanse eller et mer "fornuftig" resultat.

Problemet med avgjørelsen i *The San George* er den usikkerheten den skaper vedrørende kravet til lasteklarhet. Det går frem av dommen at de ønsker en viss forskjell i bedømmelsen uten at det går særlig klart frem hvordan grensen skal trekkes opp.

For det første går det frem av dommen at utfallet kanskje ville vært annerledes dersom det var avtalt uttrykkelig mellom partene at befrakter skulle anvende skipets utstyr. For det annet ville utfallet muligens vært et annet dersom befrakter, etter avtalen, kunne velge lastemetode.

Dette skaper usikkerhet i rettstilstanden som er svært uheldig. Roskill L.J i dommen *Tres Flores* uttaler seg om det "skille" som er blitt presentert som en mulighet i *The San George* og er tydelig skeptisk:

"...in this class of case, where questions not only of laytime and demurrage arise, but also the right of the charterer to cancel because a ship is not ready by a stated date, it is of crucial importance that the basic principle must be able to be simply applied to the given facts of the particular case. Certainty is essential in commercial matters and certainty is more important than that there may be hardship in a particular case because the application of the principle may cast the incidence of liability one way rather than the other....The sure way of avoiding such complications is to have a rule that can be applied with absolute certainty".

2.5 Konsekvenser av forsinkelse uten at det er avtalt kansellerings tid

Dersom partene har unnlatt å inkludere en kanselleringsklausul i kontrakten vil den ikke bli innfortolket. I et slikt tilfelle reguleres virkningene av forsinkelse ved manglende lasteklarhet av andre bestemmelser.

2.5.1 Norsk rett

Befrakter kan velge å heve avtalen etter sjølovens § 349 dersom "kontraktsbruddet er vesentlig". Flere andre lover oppstiller det samme vilkåret for heving. Dette gjelder blant annet kjøpsloven. Kravet om vesentlig kontraktsbrudd anses å være et alminnelig kontraktsrettslig prinsipp. I enkelte kontrakter stilles det krav om at formålet med kontrakten må være "vesentlig forfeilet"¹²³. Sjøloven av 1893 § 126 er et eksempel på en slik lov. Den nye sjøloven gikk imidlertid bort fra kravet om at formålet må være "vesentlig

¹²³ Bull *Innføring i sjørett* (2004) s. 325 og s. 331. Se også kjøpslovens § 26 og NOU 1993:36

forfeilet". Forarbeidene¹²⁴ presiserer at denne løsningen representerer et "unntak fra den alminnelige kontraktsrett". Dette unntaket så man ingen grunn til å videreføre.

I vurderingen av hva som må ansees å være et "vesentlig kontraktsbrudd" vil det være naturlig å ta utgangspunkt i de momenter som kommer til anvendelse i den alminnelige kontraktsretten¹²⁵.

Utgangspunktet er at forsinkelsen må være av et slikt omfang at befrakter må ha "rimelig grunn for... å si seg løs fra kontrakten"¹²⁶. Det skal, etter rettspraksis, foretas en samlet helhetsvurdering av flere ulike momenter¹²⁷. Det skal redegjøres for de viktigste momentene i denne vurderingen og da særlig i relasjon til befrakningsavtaler.

For det første vil forsinkelsens lengde, selve avviket fra kontraktsmessig oppfyllelse, ha stor betydning. Avviket mellom det avtalte og faktisk oppfyllelse kan være avgjørende. (I noen tilfeller vil oppfyllelse ikke komme før befrakter håndhever sin rett). Her finnes det variasjoner av hvordan kontraktsforløpet kan utarte seg.

I de aller fleste avtaler vil partene innta en bestemmelse hvor det fremgår hvilken dato (eller i hvilket tidsrom) befrakter kan forvente at skipet er klart til å ta inn last. For eksempel vil partene fylle ut "expected ready to load" i Gencon avtalens Box 9. Denne datoen vil danne utgangspunktet for avviksvurderingen.

Partene behøver imidlertid ikke å ha avtalt en forventet dato for lasteklarhet. I disse tilfellene må det settes en dato (eller et tidsrom) som man kan forvente seg at skipet vil være klart til å ta inn last basert på alminnelige erfaringer i bransjen¹²⁸. Løsningen ligner dessuten kjøpslovens § 9 første ledd som gjelder levering ved kjøp; "...følger tiden for levering heller ikke ellers av avtalen, skal den leveres innen rimelig tid etter kjøpet".

Den vurderingen som må foretas med hensyn til forventet lastedato vil avhenge av hvor skipet befinner seg når avtalen inngås, hvor vidt skipet har andre forpliktelser å oppfylle før skipet kan ventes i lastehavnen, og når det er rimelig at befrakter kan forvente at skipet skal være klart etter forholdene¹²⁹.

Spørsmålet er videre hvor stor forsinkelse befrakter må tåle før det foreligger et kvalifisert avvik. Det hele må bero på en vurdering av kontraktens og godsets art¹³⁰. I noen kontrakter vil tidsmomentet være av særlig betydning for befrakter, eller ha særlige konsekvenser for ulike typer gods. Da kan tidsaspektet tillegges større vekt. Ratene i befrakningsforhold, altså kostpris

¹²⁴ NOU 1993:36

¹²⁵ Momentene er grundig behandlet i Hagstrøms *Obligasjonsrett* (2004) ss 411 flg og Hov *Avtalebrudd og partsskifte II* (2007) ss 153 flg

¹²⁶ Se Rt 1998 s 1510 og Rt 1999 s.408. Dommene gjaldt heving ved kjøp av leilighet på grunn av mangel.

¹²⁷ Hagstrøm *Obligasjonsrett* (2004) s. 411. Se også Hov *Avtalebrudd og partsskifte II* (2007) s.154

¹²⁸ Se f.eks Falkanger *Innføring i sjørett* (2004) s. 330

¹²⁹ Falkanger *Innføring i sjørett* (2004) s. 329 Jfr kjøpslovens § 9 (1).

¹³⁰ UNIDROIT art 7.3.1 (2) (b) Se også Hagstøm *Obligasjonsrett* (2004) s. 413

for selve fraktingen, kan variere en del. Denne variasjonen gjør at tidsaspektet blir tillagt særlig stor vekt i befraktningsforhold. Det antas at variasjon i ratene generelt taler for et strengere ansvar forsinkelsesansvar. Det faktum at befraktningsavtaler er kommersielle avtaler- hvor partene kalkulerer med en viss risiko- forsterker begrunnelsen for en slik bedømmelse.

For det annet må man vurdere hvilken betydning en eventuell hevingsrett har for bortfrakter¹³¹. Heving av kontrakt anses å være en svært byrdefull virkning. En eventuell heving kan ramme bortfrakter hardt. Dette taler imot heving.

For det tredje vil forhold på befrakters side være av stor betydning. Forsinkelsen kan være av stor betydning både for parten og godset. Konsekvensen for befrakter tillegges naturlig stor vekt og taler i retning av heving.

Den spesifikke årsaken er det fjerde momentet i helhetsvurderingen om hvor vidt det foreligger et "vesentlig kontraktsbrudd"¹³². For eksempel vil et eventuelt svik fra bortfrakters side tale sterkt i retning av at befrakter kan heve. Det ville være i strid med den alminnelige rettsfølelsen om loven skulle nekte adgang til heving i et tilfelle bortfrakter har utvist grov skyld. Samtidig vil forhold utenfor bortfrakters kontroll, for eksempel dårlig vær og visse streiker, tale for det motsatt resultat.

Dersom befrakter like gjerne kan benytte seg av alternative rettigheter, som er mindre inngripende enn heving, taler dette mot å tillate heving¹³³. Det motsatte vil være tilfelle hvor det ikke er andre tilfredsstillende rettsvirkninger tilgjengelig.

Endelig er ikke momentene uttømmende¹³⁴. Det kan være andre momenter som er aktuelle og den enkelte vurderingen må tilpasses det enkelte kontraktsforhold.

Kontraktsforpliktelser kan alternativt settes til side eller revideres etter læren om bristende forutsetninger. Det kan være aktuelt dersom sjølovens § 349 ikke kan anvendes i det enkelte tilfellet. Læren oppstiller enkelte vilkår for at de endrede forutsetninger skal føre til revidering eller tilsidesettelse¹³⁵.

Løftet må først og fremst være avgitt under en bestemt forutsetning. I denne sammenhengen kan et eksempel være at befrakter er helt avhengig av at varene blir lastet uten forsinkelse.

Forutsetningen må dessuten være motiverende for befrakter. Det vil si at forutsetningen må være avgjørende for at kontrakten ble inngått.

¹³¹ UNIDROIT art 7.3.1 (2) (e) Se også Hagstrøm *Obligasjonsrett* (2004) s. 418 og Hov *Avtalebrudd og partsskifte* (2007) s. 161

¹³² UNIDROIT art 7.3.1 (2) (c) Se også Hagstrøm *Obligasjonsrett* (2004) s. 418 og Hov *Avtalebrudd og partsskifte* (2007) s. 159

¹³³ Hov *Avtalebrudd og partsskifte II* (2007) s.161

¹³⁴ Se Hagstrøm *Obligasjonsrett* (2004) s. 421 samt Rt 1998 s 1510 og Rt 1999 s 408

¹³⁵ Hagstrøm *Obligasjonsrett* (2004) s. 248

Motivasjonen må være synbar for bortfrakter¹³⁶. Det er altså ikke tilstrekkelig at befrakter selv vet om forutsetningen for avtalen; den må kommuniseres til motparten.

Endelig må forutsetningen være relevant. Kravet til relevans skal avgjøres etter en helhetsvurdering.¹³⁷ Blant annet skal det vurderes hvilken løsning som ville være best i det enkelte tilfelle og de subjektive forhold. I likhet med vesentlighetsvurderingen i sjølovens § 349 er ikke momentene i vurderingen uttømmende. Det avgjørende må være de faktiske forhold i den konkrete situasjon. Oppgavens omfang hindrer en mer nærgående gjennomgang av de ulike momentene som vil komme til anvendelse.

Kontrakten mellom partene inneholder svært ofte en force majeure klausul. I Gencon må klausul nummer 16 ("General Strike Clause") og 17 ("War Risks") være eksempler på dette. Det som kjennetegner force majeure begrepet er nettopp slike ekstraordinære situasjoner. Altså situasjoner som parten ikke kan kontrollere; "utenfrakommende, ekstraordinære og for partene upåregnelige begivenheter"¹³⁸. Virkningen av force majeure er at oppfylleelsesforpliktelsen til partene faller bort. Andre eksempler på force majeure begivenheter er visse typer streik, ekstreme værforhold, brann, opprør, blokade og liknende¹³⁹. Listen er ikke uttømmende¹⁴⁰. Det avgjørende må være at det har oppstått et forhold utenfor partenes kontroll som partene ikke kunne ha forutsett.

Endelig kan begge parter kreve avtalen tilsidesatt eller revidert etter den preseptoriske bestemmelsen i avtalelovens § 36. Av bestemmelsen fremgår følgende:

"En avtale kan settes helt eller delvis til side eller endres for så vidt det ville virke urimelig eller være i strid med god forretningsskikk å gjøre den gjeldende. Det samme gjelder ensidig bindende disposisjoner.

Ved avgjørelsen tas hensyn ikke bare til avtales innhold, partenes stilling og forholdene ved avtalens inngåelse, men også til senere intrådte forhold og omstendighetene for øvrig.

Reglene i første ledd gjelder tilsvarende når det ville virke urimelig å gjøre gjeldende handelsbruk eller annen kontraktsrettslig sedvane".

Vilkår og momenter fremgår direkte av lovbestemmelsen. Igjen tillater ikke denne oppgave en inngående drøftelse av de ulike vilkår og momenter etter avtalelovens § 36. Bestemmelsen er i seg selv er svært omfattende og komplisert. En inngående vurdering vil gå utenfor rammene av denne oppgaven. Her skal vi nøye oss med å presisere at terskelen for å anvende denne bestemmelsen har vist seg å være svært høy i praksis. Det er også antatt¹⁴¹ at det skal svært mye til før avtalen revideres i kommersielle forhold.

¹³⁶ Haaskjold *Kontraktsforpliktelser* (2002) s.221

¹³⁷ Hagstrøm *Obligasjonsrett* (2004) s. 254

¹³⁸ Hagstrøm *Obligasjonsrett* (2004) s. 266 og Hov *Avtalebrudd og partsskifte II* (2007) s. 182

¹³⁹ Hagstrøm *Obligasjonsrett* (2004) s. 267 og Hov *Avtalebrudd og partsskifte II* (2007) s. 182

¹⁴⁰ *ibid.*

¹⁴¹ Se Hagstrøm *Obligasjonsrett* (2004) ss 275 flg.

Bakgrunnen for dette er at partene er profesjonelle. Partene kalkulerer ofte med risiko samt at de gjerne vil ha meglere og andre kontraktshjelpere med seg i forhandlingene.

2.5.2 Engelsk rett

I forhold til engelsk rett operer norsk rett med en relativ vid hevingsadgang. Norsk rett oppstiller som sagt et krav om "vesentlig kontraktsbrudd". Tradisjonelt er det en snever adgang til å heve kontrakten etter engelsk common law. Det kreves at kontrakten er "frustrated".

Det første som må kartlegges er i hvilke situasjoner kontrakten er "frustrated".

Kontrakten er "frustrated" i de tilfeller det har oppstått utenforliggende omstendigheter som gjør det umulig å oppfylle kontrakten. Typiske force majeure hendelser vil være eksempler på begivenheter som gjør at kontrakten anses å være "frustrated".

Kontrakten kan også være "frustrated" dersom det kommersielle formålet med kontrakten har falt bort. Det er ikke mulig å oppstille en liste over alle de ulike situasjonene hvor heving på bakgrunn av "frustration" vil være aktuelt. Det hele beror på en vurdering av den konkrete situasjonen.¹⁴²

Uansett er det klart at denne doktrinen kun anvendes i ekstraordinære situasjoner¹⁴³. Den skal ikke anvendes for å løse partene fra en vanskelig situasjon eller ugunstige kontrakter. Kravet uttrykkes blant annet på følgende måte¹⁴⁴:

"...it is not enough to show that, without default of either party, the contract has become incapable of being performed; it must be shown that the incapability arises because the circumstances at the time would render performance radically different from that which was undertaken by the contract".

Det er ikke anledning til å kreve avtalen opphevet som følge av "frustration" når omstendighetene som gjør kontrakten umulig å oppfylle skyldes et kontraktsbrudd.¹⁴⁵ Det samme gjelder hvor kontraktsparten står ovenfor et valg og kontrakten på bakgrunn av valget som ble tatt er blitt umulig å oppfylle.¹⁴⁶ Det er dessuten antatt at avtalen aldri vil bli satt til side som følge av at avtalen viser seg å være økonomisk ugunstig. Unntak gjelder hvor "the extra expence must be such that it can be said to alter the nature of the obligation undertaken"¹⁴⁷. I norsk rett kalles dette økonomisk force majeure.¹⁴⁸ Løsningen vil være den samme under norsk rett hvor det kreves at

¹⁴² Cooke et al. *Voyage Charterers* (2007) kap.22 para 22.10

¹⁴³ Cooke et al. *Voyage Charterers* (2007) kap. 22 para 22.1

¹⁴⁴ *Atisa v. Aztec* (1983) 2 Lloyds Rep. 579 s. 585. Se også Cooke et al *Voyage Charterers* kap. 22 para 22.1

¹⁴⁵ Cooke et al. *Voyage Charterers* (2007) kap.22 para 22.3

¹⁴⁶ Cooke et al. *Voyage Charterers* (2007) kap.22 para 22.4

¹⁴⁷ Cooke et al. *Voyage Charterers* (2007) kap.22 para 22.14

¹⁴⁸ Se Hagstrøm *Obligasjonsrett* (2004) ss 267-268.

prisstigningen er "betydelig, og dessuten brå og uventet"¹⁴⁹. Det samme kan være løsningen i forhold til læren om bristende forutsetninger og avtalelovens § 36.¹⁵⁰

Virkningen av "frustration" er at kontrakten, i sin helhet, automatisk vil falle bort. Parten behøver ikke å utøve en rett. Denne løsningen skiller seg fra den norske løsningen hvor parten får en adgang til å heve kontrakten. Kontrakten vil ikke heves dersom parten ikke utøver sin hevingsrett.¹⁵¹

Engelsk rett operer ikke med en bestemmelse tilsvarende sjølovens § 349. Kontrakten kan kun settes til side etter engelsk common law som resultat av "the doctrine of frustration". Avtalen vil, i motsetning til norsk rett, ikke settes til side på grunnlag av "force majeure" med mindre det er nedfestet i kontrakten.

2.6 Kort om partenes rett til erstatning.

Partenes rett til erstatning følger først og fremst av sjølovens § 351. Det fremgår av bestemmelsen at erstatning kan kreves etter sjølovens § 347 som gjelder erstatning for lasteskader og forsinket utlevering.

Dersom parten har rett til erstatning som ikke dekkes av § 347 kan parten kreve erstatning etter sjølovens §§ 275 og 276. Bestemmelsene dekker erstatning for lasteskader og tap som følge av nautisk feil og brann.

Retten til erstatning følger dessuten av de alminnelige obligasjonsrettslige prinsipper. Dette blir aktuelt dersom det oppstår tap på grunn av forsinkelse som skyldes at skipet ikke er klart til å ta inn last, og som ikke dekkes av de nevnte lovbestemmelsene.

Vilkår for rett til erstatning er for det første at det foreligger et kontraktsbrudd. Dette avviket må for det annet resultere i et økonomisk tap. Tapet må for det tredje ha en sammenheng med kontraktsbruddet. Endelig må tapet være påregnelig.

Det er antatt¹⁵² at erstatning kan kreves på lik linje hvor det foreligger antesipert mislighold. Bakgrunnen er at et antesipert mislighold er å anse som et aktuelt mislighold.

Retten til erstatning avskjæres ikke dersom befrakter velger å kansellere kontrakten på bakgrunn av kanselleringsklausulen i avtalen¹⁵³.

Partene kan, etter engelsk rett, kreve erstatning på bakgrunn av common law. På grunn av strikte regler med hensyn til heving og tilsidesettelse av avtale er erstatning ofte den eneste virkningen av forsinkelse¹⁵⁴.

¹⁴⁹ Hov *Avtalebrudd og partsskifte II* (2007) s. 182

¹⁵⁰ Se Hagstrøm *Obligasjonsrett* (2004) s. 258 for bristende forutsetninger og s. 294 i forhold til avtalelovens § 36

¹⁵¹ Hov *Avtalebrudd og partsskifte II* (2007) s. 178

¹⁵² Hagstrøm *Obligasjonsrett* (2004) s. 595

¹⁵³ Cooke et al. *Voyage Charterers* (2007) kap. 19 para. 19.1.

¹⁵⁴ Cooke et al. *Voyage Charterers* (2007) kap. 21 para 21.1

Engelsk common law oppstiller hovedsakelig de samme vilkår for rett til erstatning som norsk rett.¹⁵⁵

I tilfeller hvor avtalen bortfaller som følge av læren om force majeure, læren om bristende forutsetninger eller avtalelovens § 36 vil bortfrakter ofte være fritatt for plikten til å betale erstatning.¹⁵⁶ Imidlertid kan det være aktuelt med erstatning for den negative kontraktsinteressen. Dette skal oppgaven ikke behandle nærmere. Det samme gjelder for øvrig etter engelsk common law hvor avtalen er "frustrated"¹⁵⁷.

¹⁵⁵ Se E.McKendrick *Contract law* (2003) kap 25. Se også Cooke et al. *Voyage Charterers* kap 21. Se ovenfor under norsk rett for de enkelte vilkår for erstatning.

¹⁵⁶ Hagstrøm *Obligasjonsrett* (2004) s. 272

¹⁵⁷ Cooke et al. *Voyage Charterers* (2007) kap. 22 para 22.34

3 KILDELISTE

LITTERATUR

- Cooke, Julian...[et al.]. *Voyage Charterers*. 3rd ed. London, 2007.
- Davies, Donald. *Commencement of Laytime*. 4th ed. London, 2006.
- Falkanger Thor og Bull, Hans Jacob. *Innføring i Sjørett*. 6. utg. Oslo, 2004.
- Falkanger, Thor, Bull, Hans Jacob og Brautaset, Lasse. *Scandinavian Maritime law*. 2 utg. Oslo, 2004.
- Haaskjold, Erlend. *Kontraktsforpliktelser*. Oslo, 2002.
- Hagstrøm, Viggo. *Kjøpsrett*. 1. Oslo, 2005.
- Hagstrøm, Viggo. *Obligasjonsrett*. 3. Utg. Oslo, 2004.
- Hodges, Susan and Hills, Christopher. *Principles of Maritime Law*. London, 2001.
- Hov, Jo. *Avtalebrudd og partsskifte II*. 3. utg. Oslo, 2007.
- McKendrick, Ewan. *Contract law text, cases and materials*. Oxford, 2003.
- Schofield, John. *Laytime and Demurrage*. 5th ed. London, 2005.
- Solvang, Trond. *Forsinkelse i havn*. Oslo, 2009.
- Solvang, Trond...[et al.]. *Kommentar til sjøloven. Norsk lovkommentar*. Oslo, 2005.
- Thomas, Rhidian. *The Evolving Law and Practice of Voyage Charterparties*. London, 2009.
- Wilson, John F. *Carriage of Goods by Sea*. 6th ed. Harlow, 2008.
- Woxholth, Geir. *Avtalerett*. 6. Utg. Oslo, 2006

LOVER

NORSKE LOVER

Avtaleloven	Lov om slutning av avtaler, om fuldmagt og om ugyldige viljeserklæringer av 31. Mai 1918 nr 4.
Kjøpsloven	Lov om kjøp av 13. Mai 1988 Nr 27.
Sjøloven	Lov om sjøfarten av 24. Juni 1994 Nr. 39

ENGELSKE LOVER

Carriage of Goods by Sea Act 1992

Carriage of Goods by Sea Act 1971

FORARBEIDER

NOU 1993:36

Godsbefordring til sjøs.

RETTSPRAKSIS

NORSK RETTSPRAKSIS

Rt. 1939 s. 394 NH *Halnenut*

Rt. 1998 s. 1510

Rt. 1999 s.408

NORDISKE DOMME I SJØFARTSANLIGGENDER

ND 1920. 332

ND 1983. 309 *Arica*

ND 1997. 186 *SøHa Bontegracht*

ENGELSK RETTSPRAKSIS

Agrimpex Hungarian Trading Co for Agricultural Products v. Sociedad Financiera de Bienes Raices SA (*The Aello*) [1957] 2 Lloyd's Rep 423; [1958] 2 Lloyd's Rep 65 (CA) [1960] 1 Lloyd's Rep 623 (HR)

Aktiebolaget Nordiska Lloyd v. J. Brownlie & Co. (*The Gevalia*) (1925) 30 Com. Cas. 307

Armement Adolf Deppe v John Robinson & Co Ltd [1917] 2 KB 204

Atisa v. Aztec [1983] 2 Lloyds Rep. 579

Cheikh Boutros Selim El-Khoury and Others v. Ceylon Shipping Lines (*The Madeleine*) Ltd [1967] 2 Lloyds Rep. 224

Cobelfret NV v. Cyclades Shipping Co Ltd (*The Linardos*) [1994] 1 Lloyds rep 28

Companiade Naviera Nadelka SA v. Tradax International SA (*The Tres Flores*) [1973] 2 Lloyd's Rep 247

Glencore Grain Ltd v. Flacker Shipping Inc (*The Happy Day*) [2002] 2 Lloyds Rep. 487

Groves, Maclean & Co v Vollkart Brothers (1885) 1 TLR 454

John and James White v. The Steamship Winchester Co (1886) 23 SLR 342

Marbienes Compania Naviera S.A v. Ferrostaal A.G (*Democritos*) [1976] 2 Lloyd's Rep. 149

Moel Tryvan Ship Co. Ltd v Andrew Weir & Co [1910] 2 KB 844

Noemijula Steamship Co v Minister of Food (*San George*) [1951] 1 K.B 223

Oldendorff (EL) & Co GmbHv. Tradax Export SA (*The Johanna Oldendorff*) [1973] 2 Lloyds Rep. 285

Shipping Developments Corporation v V/O Sojuzneftexport (*The Delian Spirit*) [1971] 1 Lloyd's Rep 506

Smith v. Dart & Son (1884) 14 QBD 105 (CA)

Transgrain Shipping BV v. Global Transporte Oceanico SA (*The Mexico 1*) [1990] Lloyds Rep. 507

Triton Navigation v Vitol (*The Nickmary*) (2004) 1 Lloyds Rep. 55

Unifert International SAL v. Panous Shipping Co Inc (*The Virginia M*) [1989] 1 Lloyd's Rep 603