

Kjøp og salg av bunkers

En gjennomgang og analyse av problemstillinger som kan oppstå
mellom kjøperen og selgeren av bunkers

Kandidatnummer: 206

Veileder: Erik Røsæg

Leveringsfrist: 25.11.05

Til sammen 16463 ord

01.05.2006

Innholdsfortegnelse

1	KAPITTEL 1	1
1	INNLEDNING	1
1.	HVA ER BUNKERS	1
1.1	Bunkers som begrep	1
1.1.2	Typer av bunkers	2
1.1.3	Heavy Fuel Oil	2
1.1.4	Marine Gas Oil	3
1.2	BUNKERSMARKEDET	3
1.2.1	Langvarig bunkerskontrakt	3
1.2.2	Spot bunkerskontrakt	4
1.3	BUNKERSKONTRAKTER	5
1.3.1	Generelt om bruk av standardkontrakter	5
1.3.2	Standardkontrakter om ved bunkershandel	6
1.3.3	Tolkning av standardkontrakter	7
1.4	HVORDAN FOREGÅR KJØP OG SALG AV BUNKERS	8
1.4.1	Bestillingsprosessen	9
1.4.2	Hvem er part i kjøp og salg av bunkers	10
1.4.3	Skipets eier	10
1.4.4	Bortfrakteren	10
1.4.5	Reisecerteparti	11
1.4.6	Tidscerteparti	11

1.4.7	Skipsoperatør	11
1.4.8	Agent	12
1.4.9	Bunkersbroker	12
1.5	NÆRMERE OM SELGERE	12
1.5.1	Majors	13
1.5.2	Selvstendig leverandører	13
1.5.3	Tradere	14
1.5.4	Oppgjørsform	14
1.6	NÆRMERE OM KJØPER	16
1.6.1	Bunkersbrokers	16
1.7	RETTSPRAKSIS	18
2	KAPITTEL 2	20
2.	INNLEDNING	20
2.1	Lovvalg	20
2.2.	SELGERENS RETT VED MANGLENDE BETALING	21
2.2.1	Bunkersstandardkontrakt om manglende betaling	21
2.2.2	Manglende betaling etter norsk rett	22
2.2.3	Virkninger av salgspant i bunkerskjøp	24
2.2.4	Selgerens hevningsrett ved manglende betaling	24
2.2.5	Selgerens erstatnings krav ovenfor kjøperen	25
2.3	NÆRMERE OM SJØPANT	26
2.3.1	Reglene i sjøloven	26

2.3.2	Foreldelse av pantekrav	27
2.3.3	Sjøpant i USA	27
2.3.4	Forholdet mellom norsk og amerikansk sjøpantsregler	30
2.4	ARREST I SKIPET	30
2.4.1	Arrest etter norsk rett	30
2.4.2	Adgang til arrest etter amerikansk rett	32
2.4.3	Arrest etter engelsk rett	34
2.4.4	Prioritering av kravene ved arrest	35
2.5	SELGERENS ANSVAR VED FORSINKET LEVERANSE	36
2.5.1	Kjøperens rett til å fastholde kjøpet	38
2.5.2	Heving ved forsinket leveranse	39
2.5.3	Erstatningsansvar ved forsinket leveranse	39
2.6	SELGERENS ANSVAR VED MANGLENDE KVALITET	41
2.7	KONSEKVENSENE AV AT BUNKERS ER MANGELFULL	44
2.7.1	Retting Av mangler	45
2.7.2	Omlevering	45
2.7.3	Prisavslag ved mangelfull bunkers	45
2.7.4.	Heving ved mangelfull bunkers	47
2.7.4.1	"Spot" Kontrakt	47
2.7.4.2	Langsiktig kontrakt	48
2.7.5	Erstatningen ved mangelfull bunkers	48
2.8	TIDSBEFRAKTERENS ANSVAR FOR BUNKERS	50
2.8.1	Eiendomsretten til bunkers om bord	52
3	AVSLUTNING	54

Kapittel 1

Innledning

Tema for denne oppgaven er å belyse forholdet mellom kjøperen og selgeren i et bunkerskjøp.

I første omgang redegjøres det for partsbegrepene i en kjøpskontrakt. Her er problemstillingen hvem som blir bundet av kjøpskontrakten. Problemstillingen her er hvorvidt et krav kan gjøres gjeldende overfor skipets eier som ikke nødvendigvis er part i kjøpet. Dette gjelder særlig når skipet er under tidsbefraktning.

Deretter tar oppgaven utgangspunkt i eventuelle kontraktsbrudd som kan oppstå mellom partene. Kontraktsbrudd fra selgeren kan være grunnet forsinket leveranse og mangler knyttet til bunkerskvaliteten. Problemstillingen er når er et bunkerskjøp mangelfull. Neste spørsmål som søkes belyst er hvilke rettssanksjoner en part kan benytte seg av ved eventuelle kontraktsbrudd. Her tar man utgangspunkt i kjøpslovens kontraktsbruddsanksjoner som heving, prisavslag og erstatning.

For selgeren er det kjøperens evne og vilje til å betale for den leverte bunkersen som kan føre til kontraktsbrudd. I tillegg til kjøpslovens regler om rettssanksjoner som erstatning og heving, kommer spørsmålet om adgang til arrest i skipet. Reglene om arrest av skipet finner vi hjemmel for i norsk sjølov på bakgrunn av arrestkonvensjonen.

1. Hva er bunkers

1.1 Bunkers som begrep

Begrepet bunkers kan spores helt tilbake til de dager hvor befrakteren hadde ansvaret for å skaffe kull som skipets drivstoff.

Opprinnelig stammet betegnelsen bunkers fra skipsbyggings terminologi, hvor man snakket om kull bunker. Kull bunker er det rommet hvor kull ble oppbevart om bord i skipet¹.

Selv om shipping har gått fra bruk av kull som drivstoff, har begrepet bunkers overlevd, men med et nytt ansikt.

I dag brukes dette begrepet til å betegne dagens ”marine fuel oil”, som på norsk kalles ”tungolje.”

Dagens moderne skip bruker tungolje som drivstoff. Dette produktet er langt mer miljøvennlig sammenliknet med kull. Med tungolje menes restprodukter som blir liggende igjen på bunnen under raffineringsprosessen etter at man har utvunnet de høyverdige produktene.

1.1.2 Typer av bunkers

Her er noen eksempler på hovedtyper av bunkers som benyttes som det vanlige drivstoff innenfor shipping i dag. Disse bunkers typer har gjennom tidene fått spesifiserte kvalifikasjoner som indikasjon på hva som er velegnet bunkers. Kvalifikasjonen av bunkers bestemmer dennes verdi på markedet.

1.1.3 Heavy Fuel Oil - HFO

Heavy Fuel Oil (HFO) er en blanding av tungolje og gassolje, av såkalt “intermediate”-grad. IFO nummeret angir den maksimale viskositeten i centistokes for de spesifikke gradene. Dette betyr at de faktiske verdiene vil avhenge av de blandede komponentenes enkeltverdier. I denne typen bunkers er det slik at jo høyere verdi av gas olje det er i blandingen, jo dyrere er produktet. Det som avgjør hvilken sammensetning man skal kunne benytte til drift av skipet, avhenger av skipsmaskineriets evne til å brenne bunkers. Også innenfor shippingindustrien har aktørene som formål å minske utgiftene knyttet til drivstoff.

¹ Bunkers (Fisher/Lux 1994) s. 79

1.1.4 Marine Gas Oil - MGO

Marine Gas Oil (senere bare MGO) er et produkt som gir en effektiv og rask start av skipet. Den er derfor velegnet til bruk i hurtiggående marinemotorer og for ”mellom raske” dieselmotorer slik som trålere og større fartøyer. Dette produktet har også tilfredsstillende kuldeegenskaper og er dyrere enn HFO, siden det er regnet som et bedre produkt.

1.2 Bunkersmarkedet

Som oftest skjer kjøp av bunkers etter ganske faste rutiner. Kjøperen vet på forhånd hva skipet trenger og som oftest er det de samme aktørene som er involvert. Begge parter vet således nøyaktig hva som må gjøres ved inngåelsen av avtalen.

Bunkerskontrakten er en kontrakt som handler om salg av gods. Denne form for kjøp er i prinsippet ikke så annerledes enn det som vanligvis finnes i kommersiell handel. Det som gjør bunkers kjøp litt annerledes er at man har med svært store verdier å gjøre og innenfor et stort internasjonalt marked og at dette markedet er avhengig av gjensidig tillit mellom de ulike aktørene. I tillegg kjennetegnes dette markedet av store pris variasjoner, samt at markedets utvikling er veldig uforutsigbar og tildels sårbar for uforutsette politiske hendelser.

1.2.1 Langvarig bunkerskontrakt²

Det er to typiske former for bunkerskontrakter ute på markedet. Den ene typen er den såkalte *langvarige bunkerskontrakt*, som vanligvis blir inngått for en bestemt tidsramme og som skal gjelde i de forskjellige bunkershavner. Denne typen kontrakt blir som oftest inngått med de store bunkersleverandører, som har en omfattende internasjonal virksomhet.

Det som er særegent for denne typen kontrakt er at bunkringene er bestemt på forhånd. Skulle skipet ha behov for ekstra bunkers ut over det som kontrakten fastsetter, må dette

² Bunkers contracts and bunkers problems (Knutzon 1981) s. 4758

skje etter vanlig bunkers nominasjon. Langvarig bunkerskontrakt benyttes som oftest der hvor skipet har faste anløp.

Når bestillingen blir plassert under en langvarig bunkerskontrakt har partene på forhånd blitt enige om hvilken type av bunkers som skal leveres, de bestemte spesifikasjonene og prisen for leveransen.

1.2.2 Spot kontrakt³

Den andre typen er såkalt *spot kontrakt*, et kjøp i en bestemt havn og til en bestemt dato. Kjøp etter spot innebærer at man får tilbud om pris på bunkersen den bestemte datoen man plasser forespørselen om kjøp. Fordelen er at man kan gå til flere leverandører for å innhente prisen på bunkers. Det at man har mange leverandører å velge i mellom, fører ofte til at kjøper kan forhandle ned prisen. Man kan da oppnå en gunstig pris for en god kvalitet bunkers.

En ulempe med å kjøpe bunkers etter spot prinsippet er at det som oftest innebærer mer arbeid for kjøperen. Siden man innhenter tilbud fra flere leverandører innebærer dette mer arbeid i form av gjentatte korrespondanse, via telefon eller elektronisk post eller i noen tilfeller via faks. Fordelen med å kjøpe bunkers på spot er at man kan få med seg fordelaktige prisnedganger i markedet og at man kan forhandle frem svært gunstige priser for leveransen. Man oppnår en prissikring på bunkerskjøp ved at den selgeren som er villig til å levere for en gunstig pris får tilslaget.

Også ved langsiktig bunkers kontrakt kan kjøper nyte godt av nedgangen i markedet, men her vil kjøperen kunne være forhindret i å forhandle om prisen på grunn av avtalens ulike klausuler.

Når man inngår en avtale om bunkersleveranse har man med et såkalt artsbestemt kjøp å gjøre. Det vil si at forholdet i utgangspunktet er regulert av kjøpsloven her i Norge. Siden skipsfart opererer på tvers av landegrenser, vil kjøpere og selgere lett få et

³Bunkers contracts and bunkers problems (Knudtzon 1981) s. 4758

lovvalgsproblem. Et utgangspunkt vil være at det er lovene i landet hvor kravet fremsettes, som skal gjelde ved en eventuell tvist. Kjøpskontraktene vil normalt inneholde klausuler som regulerer lovvalget.

1.3 Bunkerskontrakter

1.3.1 Generelt om bruk av standardkontrakter

Ved kjøp av bunkers blir det for det meste brukt standardkontrakter som går under betegnelsen "Terms of Sale" i bunkersmarkedet.

Generelt kan bruk av standardkontrakter i mange tilfeller være både praktisk og tidsbesparende. Partene slipper å bruke mye tid på å formulere vilkår som allerede har fått sin utforming innenfor bransjen. Standardkontrakter vil som regel inneholde vilkår som er gjennomarbeidet på forhånd og løser problemstillinger som er sentrale for partene.

Det finnes dog innvendinger ved bruken av slike standardkontrakter. De mest alvorlige innvendinger er at vilkårene i standardkontrakten ofte er utformet ensidig av en av partene. Dette innebærer at den andre part ikke har noen reell innflytelse over vilkårene eller noen mulighet til å velge om han vil godta kontraktens vilkår. Partenes egeninteresser har mer vekt enn hensynet til balanserte kontraktsvilkår.

Denne innvendingen er ikke knyttet til selve bruken av standardkontrakter, men retter seg mot det ulike styrkeforholdet som det ofte kan være mellom partene og den betydningen det kan ha for kontraktens tilblivelse og innhold.

Standardkontrakter åpner også i større grad enn andre typer avtaler for at enkelte bestemte typer feil stadig gjentar seg. Fordi forholdet mellom partene i næringslivet endrer seg over tid oppstår et naturlig behov for å justere standardavtalene. Dette stiller krav til partene om at de reviderer avtalene slik at klausuler som ikke lenger har samme aktualitet fjernes.

Det finnes intet skarpt skille mellom standardavtaler og individuelt utformede avtaler. De aller fleste avtalerettslige bestemmelser får anvendelse på begge typer avtaler.

Avtaleloven § 37 har lovfestet regler i forbrukerforhold som kommer til anvendelse der hvor avtalen er uklar, gir tolkningstvil eller inneholder skjevheter til skade for forbrukeren. Avtalevilkår som ikke er forhandlet individuelt skal som utgangspunkt tolkes til fordel for forbrukeren.

Det finnes ingen tilsvarende bestemmelse som rammer forholdet mellom profesjonelle aktører i næringslivet.

1.3.2 Standardkontrakter ved bunkershandel⁴

Standardkontrakter ved bunkershandel har gjennom tidene vært preget av ensidig favorisering av leverandørens interesser. Dette er kanskje ikke så unormalt når de fleste kontraktene er blitt utviklet av selgere. To sentrale standardkontrakter er Fuelcon av 1995 og Bimco Bunker Standard Contract.

Da standardkontrakten, **Fuelcon av 1995**, ble introdusert, ble den ikke godt mottatt av leverandørene i bunkersverdenen, rett og slett fordi denne standardkontrakten var mer i favør av kjøperen. Før Fuelcon kom inn på markedet hadde leverandørene opparbeidet seg en monopolsituasjon ettersom de ensidig hadde fastsatt vilkårene ved bunkersleveranser.

BIMCO standard bunker contract (BSBC) av 1999 er en revidert utgave av fuelcon.

BSBC ble utformet i samarbeid med International Bunker Industry Association (IBIA). Målet med den nye reviderte bunkerskontrakten var å lage en mer balansert og akseptert kontrakt mellom partene. Arbeidet pågikk i to år hvor det ble forhandlet mellom representanter fra selger, kjøper, ”brokere” og ”tradere” i markedet. Til slutt kom man fram til formuleringer som begge sider kunne leve med. Resultatet av dette arbeidet er at på noen områder er denne standardkontrakten mer kjøpervennlig sammenliknet med den tidligere FUELCON.

I tillegg er denne standardkontrakten tryggere for kjøperen å anvende og kan benyttes til forhandlingene av bunkers leveranse.⁵ Målet med BSBC er å utjevne styrkeforholdet

⁴ BIMCO Standard Bunker Contract (Hunter 2002) ss. 30-33

mellom kjøper og selger. BSBC vil på noen områder sikre kjøpers interesse mens i andre sammenhenger vil fortsatt selgerens interesse være best ivaretatt.

1.3.3 Tolkning av standardkontrakter⁶

Ofte vil innholdet i standardkontraktene og de individuelt utformede kontrakter ikke skille seg fra hverandre i nevneverdig grad. Imidlertid vil det kunne finnes noen forskjeller knyttet til tolkningen.

Partene som benytter en standardkontrakter har ofte et fjernere forhold til selve avtaleteksten enn partene har der hvor det fremforhandlet en individuell avtale.

Der hvor partene likevel har en felles forståelse av avtaleteksten, skal det ved tolkningen av avtalens innhold legges mer vekt på denne felles forståelse enn på en generell fortolkning av avtaleteksten.

Standardavtalen kan lett tenkes å inneholde vilkår som viser seg å passe dårlig i det konkrete tilfellet hvor kontrakten blir lagt til grunn. I slike tilfeller vil avtalens klausuler som oftest bli fortolket innskrenkende.

Ofte er man også nødt til å se bort fra individuelle forhold hos partene. Det kan tenkes at partene ble enige om å benytte seg av en bestemt type standardkontrakt, men ingen av dem kjenner til dens nærmere innhold. I slike situasjoner skal man ved tolkning av kontrakten legge til grunn en generell forståelse av avtalen slik denne oppfattes i bransjen.

Fordi styrkeforholdet mellom partene ofte kan være svært ulikt, har domstolene ”sensurert” standardavtalene ved å tolke dem svært innskrenkende og eventuelt ved å sette hele avtalen til side.

1.3.4 Forarbeidene til standardkontrakt

⁵ Se BIMCO Standard Bunker Contract (Hunter 2002) s. 30

⁶ Avtaleinngåelse, ugyldighet og tolkning (Woxholt 1997) ss. 425-428

Når man skal tolke betydningen av vilkårene i en standardkontrakt, vil også forarbeidene til standardkontrakten kunne være av betydning. Det finnes i noen tilfeller forarbeider til standardkontrakten, men disse er ikke av samme kvalitet som forarbeidene til en ny lov.

Forarbeid som er knyttet til en standardkontrakt vil ikke alltid kunne gi opplysninger om hva partene kan ha ment med de ulike ledd i kontrakten. Det forarbeidene kan gi er en indikasjon på forståelsen til den *enkelte part* som har vært med på å utforme standardkontrakten. Dette vil ikke kunne være nok til å gi en korrekt objektiv tolkning av kontraktens innhold, siden det kun dreier seg om en ensidig og subjektiv forståelse.

Likevel vil man i enkelte henseende finne at forarbeidene til standardiserte kontrakter kan få betydning ved tolkning av slike kontrakter. For øvrig gjelder samme prinsipp her som ellers i avtaleforhold, at hver av partene selv er ansvarlig for at egne forutsetninger kommer tydelig tilsynet dersom de senere skal tillegges rettslig betydning.

I næringslivet finnes det eksempel på gjennomarbeidede og balanserte standardkontrakter for eksempel **NS 3430** og **NF 92**.

Disse er resultatet av forhandlinger med samtlige berørte parter. Dermed kan det antas at kontraktene har formuleringer som baserer seg på en felles forståelse av hva som gjelder for alle aktuelle parter. Når man så har et forarbeid til slike fremforhandlet standardkontrakt, vil det kunne legges vesentlig vekt på disse. En annen faktor som også spiller en rolle når man skal vurdere betydningen av forarbeidene til slike standardkontrakter, er tilgjengeligheten. Der hvor forarbeiderne er lett å få tak i, taler dette for at man kan tillegge dem vekt. Er det vanskelig å få tak i slike forarbeider, kan det tale for at man heller skal vektlegge andre tolkningskilder.

Domstolene har en tendens til å tillegge standardkontraktens forarbeider vekt der hvor man har hatt med fremforhandlet standardkontrakter å gjøre og hvor tilgjengeligheten har vært lett. Domstolene har da tillagt forarbeidene samme betydelig vekt som man ved lovforarbeider.

1.4 Hvordan foregår kjøp og salg av bunkers?

1.4.1 Bestillingsprosessen⁷

Når man skal plassere en bunkers bestilling skjer dette som regel gjennom et tett samarbeid mellom folkene om bord i skipet og de som har ansvaret for selve innkjøpet av bunkers. Som oftest foreligger det en oversikt over seilingsplanene som skipet har. Det leddet i organisasjonen som har ansvaret for kjøp av bunkers, får planene tilsendt og kan planlegge hvor og når det er lønnsomt å bunkre.

Ved avgjørelsen om bunkerskjøp er det mange forhold som må vurderes, men særlig viktig er bunkers kvalitet og pris. Disse to elementene må være attraktive for å få i stand et kjøp. Det er også viktig å vurdere om bunkringshavnen er trygg slik at bunkringen kan foregå uten særlige problemer.

Bestilling av bunkers skjer som oftest ved at kjøperen får beskjed fra skipets maskinsjef om ønskede kvantum og produktets kvalitetskrav. Kjøper har deretter valget mellom å gå på *spot* eller forholde seg til en allerede etablert *kjøpskontrakt*. Når man inngår en avtale om kjøp av bunkers på spot foregår dette som oftest via telefon, e-post eller faks. Dermed er det viktig for senere mulige tvister at man sjekker alle papirene man får fra leverandøren for å sikre mest mulig riktig kjøpsavtale.

En langvarig bunkers kontrakt er mer aktuelt hvor skipet er tildelt fast tilløps havn i en bestemt periode. I slike tilfeller er det nok lønnsomt å inngå en avtale med en fast leverandør, siden bunkers etterspørsel ofte følger faste mønster. Som oftest er en slik avtale basert på gjennomsnittspriser over en viss periode.

Kjøp av bunkers på spot betyr at man kontakter aktuelle leverandører som kan levere i den ønskede havnen. Man får dagens pris og kan forhandle om den. Den av leverandørene som kan gi den beste prisen og kan garantere de spesielle spesifikasjonene som skipet trenger, får deretter oppdraget å levere bunkers. Kjøperen får da *nomination note / delivery note* hvor detaljene om bunkersleveransen er oppstilt. Dokumentet inneholder spesifikasjoner for pris, kvantum og kvalitet. På dette punkt har kjøperen fortsatt muligheten til å gjøre innvending dersom noe ikke skulle være i samsvar med det man har avtalt.

⁷ Bunkers (Fisher/Lux 1994) ss. 81-83

1.4.2 Hvem er part i kjøp og salg av bunkers⁸

Innenfor shipping er man i den daglige virksomheten kanskje ikke så veldig opptatt av partsbegrepene når man inngår en avtale om bunkersleveranse. I den juridiske verden vil imidlertid faktum om hvem som er part i kontrakten spille en stor rolle. Dette har betydning når man skal avgjøre hvem som skal holdes ansvarlig i forhold til kontrakten og ikke minst i forhold som ligger utenfor kontrakten. Det er nødvendig å få avklart hvem de ulike partene er slik at eventuelle krav kan rettes mot rette vedkommende og ansvaret ved eventuelt juridisk tvist kan fastslås. Spørsmålet om hvem som er part i bunkerskjøp har betydning i avgjørelsen om hvem som blir økonomisk ansvarlig.

Det er mange parter som kan være involvert ved inngåelsen av bunkerskjøp. Hver av disse aktørene har sine respektive oppgaver. Her skal jeg kort ta for meg hvem disse aktørene er og beskrive kort deres oppgaver ved bunkers kjøp.

1.4.3 Skipets eier

En viktig part er *skipets eier*. Han har til oppgave å anskaffe en viss kvantitet og volum av bunkers til bestemt tid og sted. Eieren av skipet vil også være ansvarlig for å betale for den leverte bunkers.

I praksis er det ofte organisert slik at selve kjøpet av bunkers foretas av andre enn skipets eier. Når skipets eier selv disponerer skipet, vil han også ha ansvaret for å inngå kontrakt om kjøp av bunkers.

1.4.4 Bortfrakteren

Innenfor shipping vil man imidlertid ofte se at skipet ikke disponeres av eieren selv. Dette er i situasjoner hvor skipet er *chartret* eller *bortleid* til andre disponenter. Man snakker da om *bortfrakteren*, den som leier bort eller charter skipet til en annen og som avgir et

⁸ Bunkers contracts and bunkers problem (Knutdson 1981) s. 4758

transportløfte. På den andre side av bordet har vi *befrakteren*, den som betaler for at produktet eller godset blir fraktet til dens bestemte destinasjon.

1.4.5 Reisecerteparti

Det finnes tilfeller hvor skipet ikke er disponibelt for eieren. Slik er tilfellet når skipet er under et *reisecerteparti*. Med reisecerteparti forstås her tilfeller hvor skipet er satt til disposisjon for å frakte gods til et bestemt sted mot at det betales frakt for tjenesten. Når skipet befinner seg under slikt certeparti er det fremdeles skipets eier som står ansvarlig for bunkers. I frakten har man som regel innkalkulert bunkerskostnadene.

1.4.6 Tidscerteparti

Det mest vanlig innenfor shipping er at skipet er under *tidscerteparti*. Med tidscerteparti forstås at skipet er leid inn for et nærmere angitt tidsrom. Tidsbortfrakteren stiller skipets lastekapasitet til rådighet for tidsbefrakteren. Dette innebærer at skipet utfører de reisene som tidsbefrakteren bestemmer.

Der dette er tilfellet vil skipets eier ikke lenger inneha ansvaret for å anskaffe bunkers. De som disponerer skipet under tidscerteparti, blir forpliktet til å sørge for at skipet har tilstrekkelig bunkers om bord til enhver tid. Befrakteren skal forestå kjøp og betaling av bunkers. Befrakterens ansvar for anskaffelsen bunkers opprettholdes så lenge skipet er kontrahert på tidscerteparti. I praksis vil man ofte se at denne oppgaven er delegert til andre.⁹

1.4.7 Skipsoperatør

Det er en annen part på markedet, de såkalte *skipsoperatører* som har til oppgave å kjøpe bunkers til de skipene som de disponerer eller som de har under tidsbefraktning. Denne driftsformen er kanskje den mest vanlige innenfor shipping.

⁹ Bunkers (Fisher/Lux 1994) s. 80

1.4.8 Agent

En annen svært viktig aktør er skipets *agent*. Som skipets agent har man følgende oppgaver; først og fremst skal man hjelpe og føre kommunikasjon mellom eieren eller tidsbefrakter og skipet. Dette innebærer at man konstant holder skipet oppdatert om status til de forestående bunkersleveranse. I tillegg vil skipets agent også holde à jour til enhver tid med skipet ulike anløp. Som agent har man ansvaret for at bunkersleveransen ikke fører til ulemper for skipet, som igjen kan resultere i for eksempel forsinkelser. Et skipsagents ansvar innebærer at man tar hensyn til de praktiske sider ved levering og formidler nødvendige opplysninger til de berørte parter slik at leveransen kan foregå uten at det oppstår noen særlige ulemper for verken kjøper eller leverandøren.

1.4.9 Bunkersbroker

Som nevnt tidligere vil man i bransjen ofte oppleve at ansvaret for å inngå en avtale om kjøp av bunkers ofte blir delegert til andre enn de såkalte prinsipale aktørene. Det er her bunkersagenten kommer inn. Innenfor bunkersmarkedet er de mest kjent under betegnelsen *bunkersbroker*. Som broker har man ansvaret for å formidle kontakt mellom kjøperen og leverandøren. Med andre ord man opptrer som en agent for kjøperen, men får også kommisjonen fra selgeren.

1.5 Nærmere om selger

På den andre side av bordet har vi bunkersselger eller leverandører. Selgeren har som oppgave å levere bunkers i henhold til kjøpsavtalen. Denne forpliktelsen innebærer løfte om å levere bunkers i den avtalte havnen, til avtalt tid og i korrekt volum og kvalitet. Det kan oppstå situasjoner hvor det må avklares hvem som reelt sett er selger. Kjøperen legger til grunn at han hele tiden har handlet i den tro at leverandøren er den rettmessig

selger. Skulle det senere vise seg at selgeren handler som agent for en bunkers leverandør og har ikke krav på kjøpesummen, kan dette føre til problemer for en kjøper.

Der hvor en kjøper betaler kjøpesummen til den som fremstår som selger, men som i realiteten er bare en agent for selgeren, løper kjøperen risikoen for senere å måtte betale kjøpesummen til den selgeren som er berettiget til kjøpesummen¹⁰. Dette innebærer en risiko for å måtte betale dobbelt vederlag for en og samme leveranse. Dette vil nok sjelden forekomme i den virkelige verden, dog det kan skje. I dette tilfellet er ikke en kjøpers rett tapt. Hvis det skulle vise seg at han har betalt kjøpesummen til en uberettiget selger, har han sin rett i behold til å kreve pengene tilbake fra den ulegitimerte selger. Dette vil imidlertid kunne være en svært komplisert og tidkrevende prosess. Som seriøs aktør på markedet vil man som selger ofte klargjøre for kjøperen at man opptrer som agent for en leverandør.

De som er selger av bunkers fremstår i ulike former i markedet. De har forskjellige posisjoner, noen er ren fysisk leverandører, mens andre kjøper ferdig raffinerte produkter som selger videre til kjøpere. Nedenfor skal jeg ta for meg noen av de typene bunkersleverandør som finnes på markedet.

1.5.1 Majors

En av den typiske form for bunkers selger er de såkalte *majors*. Majorene hadde tidligere et nesten tilnærmet monopol på selger siden. Denne dominerende posisjon i markedet ble styrket av det faktum at de hadde lett tilgang til oljen som de kunne selge videre. Nå er imidlertid raffineringsprosessen blitt bedre gjennom tidene slik at markedet har åpnet seg for at flere aktører har kunnet konkurrere på selger siden. I dag vil slike hovedleverandører først og fremst ha sikret sine posisjoner i markedet på grunn av deres renommé.

1.5.2 Selvstendig leverandør

¹⁰Bunkers contract and bunkers problems (Knudtzon 1981) s. 4759

Den andre typen selger er de såkalt *selvstendige leverandører*. Det er mange typer leverandører ute på markedet fra de helt store oljefirmaene til de små. Som selvstendig leverandør kjøper man ferdig raffinerte olje fra de store oljeselskapene som man senere selger videre til skipene enten med hjelp av eget utstyr eller chartret utstyr. Med selveiet utstyr, selger man sine egne produkter og har frihet til selv å bestemme prisene på disse. Det som karakteriserer en god leverandør er at den kan tilby kjøperen en konkurransedyktig pris, god service og godt lokalt kjennskap til leveringssted. På denne måten minimalisere man eventuelle vanskeligheter ved forestående leveranser.

1.5.3 Tradere

En annen viktig type selger av bunkers er *tradere*. Mange av de tidligere nevnte majorene spiller i dag rollen som tradere hvor deres oppgave er å kjøpe inn råolje for så å selge det videre som ferdig raffinert produkt i form av bunkers.

Med tradere tenker man på de som kjøper inn bunkers fra en fysisk bunkers leverandør, for så å selge den videre til en skipseier eller en befrakter.¹¹ Det karakteristiske med tradere er at de ikke er fysisk leverandør av bunkers. Deres oppgave er særlig til nytte og viktig for små shippingfirma. Grunnen til at de er så viktige på bunkersmarked er at de påtar seg risikoen for vederlaget av den kjøpte bunkers. Skipets eier eller befrakter formidler ønske om bunkers kjøp til en trader. Traderer kjøper så bunkersen og fakturer oppdragsgiver for den bestemte leveransen. I mellomtiden har traderer selvfølgelig dekket utgiftene ved bunkersleveransen til den aktuelle bunkers leverandør.

1.5.4 Oppgjørsform

Det finnes en del bunkers leverandører som ikke gir kreditt ved kjøp av bunkers. Dette gjelder spesielt når kjøperen er slike små shippingfirma som ikke har opparbeidet seg nødvendig kreditt. En bunkers leverandør kan selvsagt dersom han ønsker det, kreve full

¹¹ Bunkers (Fisher/Lux) s. 82

dekning for leveransen forut for selve den fysiske leveringen av bunkers. Dette vil i så fall kunne skape vanskeligheter for en del shipping firmaer, som ikke vil kunne overleve i dette markedet. Dermed ser vi viktigheten av tradere. Shippingfirma som ikke har fullgod kreditt vurdering hos en bunkers leverandør, kan ha et vel etablert forhold med en trader slik at de kan gå god for dette firma. Det kan være at et shippingfirma har evne til å betale, men at de må ha lengre tid på seg. Mange tradere tilbyr en mye bedre kreditt tid enn de fleste bunkers leverandører. Man kan se at de fleste etablerte shippingfirma, vil ha en kreditt tid på 30 dager for den leverte bunkers. Vi finner også tilfeller hvor et etablert shippingfirma med fullgod kredittvurdering, likevel benytter seg av tradere fordi disse kan ha bedre kjennskap og bedre forretningsforbindelser i bransjen. Med dette har man i tanken at tradere kjenner flere aktører på markedet enn shipping firmaene. Det kan også tenkes at de har veletablerte forhold med bunkers leverandører som resulterer i god forretningsskikk med tilsvarende gjensidig respekt. En annen side ved dette er at selgere som oftest foretrekker å handle med en trader siden de da er garantert å få betaling før leveransen, til tross for mulig senere tvister mellom de ulike partene.

I noen tilfeller har skipene et slikt seilingsplan at det ikke har noe annet valg enn å bunkre i såkalte vanskelige havner. Her er traders kunnskap meget viktig. Nettopp denne kunnskapen kan bidra til at selve bunkringen i de vanskeligste havnene likevel kan foregå smertefritt. For en kjøper som i form av eierskap eller befraktning er det veldig viktig at skipet under bunkringen ikke blir påført slike ulemper at det blir forsinket eller beskadiget. Det er også et faktum at ved bruk av tradere vil man til en viss grad kunne sikre seg at man får levert et kvalitetssikret produkt. I slike vanskelig havner vil mange bunkers leverandør kreve å få pengene før de eventuelt leverer ut produktet. Som nevnt tidligere har en trader en dobbel posisjon mellom kjøper og selger. De er kjøper i forhold til bunkers leverandører. I forhold til skipets eier eller befrakter innehar de den rollen som selger. Dette innebærer at ved bunkersleveransen vil en trader være bundet av forskjellige kontraktsrettslige forhold.

1.5.5 Nærmere om kjøper

Etter alminnelige kontraktsrettslige utgangspunkt vil den som inngår en avtale om kjøp av bunkers bli bundet av avtalen. Som kjøperen av bunkers er man ansvarlig for å betale den avtalte kjøpesummen og til rett tid.

Det er noen unntak fra dette naturlige utgangspunktet, nemlig i tilfeller hvor man opptrer som agent for en part. For at en agent skal være fri for den bindende kontakten forutsetter det at man klart og tydelig har gitt uttrykk ovenfor medkontrahenten at man kun opptrer som agent eller fullmektig for et annet juridisk selskap eller enhet. Innenfor shipping finnes det slike agenturer som har til oppgave å formidle kjøp og salg av bunkers mellom partene. Mange av disse opptrer kun som en mellommann mellom kjøperen og selgeren.

I utgangspunkt er en agent ikke kontraktsmessig bundet hvis han sørger for å klargjøre overfor partene at hans opptreden er begrenset av hans rolle som agent for skipets eier eller befrakteren. Denne hovedregelen er ikke helt uten unntak, selv om agenten har gitt klare beskjeder om sin rolle som agent eller som disponentselskap, kan han likevel holdes ansvarlig. Dette er særlig aktuelt der hvor disponentselskapet ikke har holdt selskapets egne verdier atskilt fra oppdragsgivers. En annen måte å holde agenten ansvarlig på er når han ved bestilling av bunkers kjenner til kjøperens svekket økonomiske evne, men likevel formidler kontrakten. En slik kunnskap om manglende betalingsevne kan bringe agenten i eget ansvar etter kontrakten.

Nedenfor skal jeg ta for meg noen av agentene som forestår kjøp av bunkers. Som agent kan man være *bunkersmegler* eller så kalte *bunkerbrokers*

1.5.6 Bunkersbroker

Kontraktrettslig opptrer en broker som agent for skipets eier eller befrakter. Dette innebærer at skipseier beholder sine kontraktsrettslige rettigheter og forpliktelser. Dette innebærer at den som bunker brokeren representerer er prinsipalen etter kontrakten. Brokeren opptrer ikke som prinsipal ovenfor selgeren i det han bare formidler. Selv om broker ikke er prinsipal for bestillingen, skjer det en identifikasjon mellom prinsipalen og

bunker brokeren. Med dette mener man at feil begått av en broker, vil en selger også kunne gjøre gjeldende ovenfor en prinsipal kjøper. Slik at man som kjøper ikke kan vrikke seg unna ansvar ved å benytte seg av bunker broker.¹²

En bunkerbrokers vil i utgangspunkt opptre som agent for skipets eier eller befrakter. Deres oppgave er å fremsette en bestilling på kjøp av bunkers på vegne av skipets eier eller befraktere. Det er også brokers oppgave å vurdere prisen på bunkers. Likeledes må han ta hensyn til om den utvalgte leverandør kan levere i henhold til kontrakten. En bunker brokers tjeneste betales ved kommisjon, som er et forhåndsavtalt beløp per metrisk tonn levert. Kommisjonen får brokerne fra bunkers leverandør.

Det finnes i eksisterende standardkontrakter mellom kjøper og selger klausuler som pålegger agenten et større kontraktrettslig ansvar enn det normalt er grunnlag for. Selv om slike klausulene er inntatt i kontrakten medfører ikke dette uten videre noe ansvar for agenten. Det er imidlertid viktig at agenten i slike tilfeller sørger for å slette slike klausuler i avtalen. Gjør man ikke det, kan det tolkes som det er en måte å akseptere at man er juridisk bundet av kjøps kontrakt og er dermed kjøperen. Eksempel på en slik bunkerskontrakt er Shell's "International Oil Fuel Bunker Supply"¹³ klausul 15.

Klausul 10

Agency

If the contract is entered into by an agent acting for or on behalf of the buyer, whether such agency is disclosed or undisclosed, then such agent shall be liable not only as agents but also for the performance of all obligations of the buyer under the contract.

Denne klausulen pålegger agenten et ansvar på lik linjen med kjøperen. Selv om disse klausulene eksisterer i standardkontraktene kan agenten komme seg fri ved å skrive under kjøpskontrakten med anførsel om "på vegne av" eller "som agent".

En av grunnene til hvorfor man benytter seg av brokere på bunkersmarkedet er deres ekspertise på området. Mange av bunkers brokere har vært i bransjen gjennom mange år.

¹² Bunkers (Fisher/Lux 1994) s. 81

¹³ Bunker contracts and bunkers problems (Knudtzon 1981) s.4758

Gjennom denne perioden har de selvsagt klart å etablere et forretningsforhold med de ulike leverandørene. I tillegg vil deres kunnskap om de forskjellige havnene også spille en meget viktig rolle. Kjennskapet til bunkers leverandørers kvalitet er også et forhold som avgjør bruken av brokere ved kjøp av bunkers. Denne såkalte markedets ekspertise innebærer også en juridisk forventning overfor brokere. Selv om han primært opptrer som agent blir hans forpliktelser etter kontrakten stadfestet, det foregår ingen ansvars fraskrivelse. Med andre ord en broker er ansvarlig for sine handlinger ovenfor de partene som berøres av bunkers kjøp. På bakgrunn av denne ekspertise stilles det store krav til aktsomhet fra brokers side. I denne henseende kan det oppstå krav/fordring fra den prinsipale kjøper som har benyttet seg av broker.¹⁴

1.5.7 Rettspraksis

Det eksisterer rettspraksis hvor agenten blir holdt ansvarlig for dens handlinger, her er noen eksempler fra rettspraksis.

Tramp Oil and Marine Ltd. Vs. Lomar Shipping Ltd.

Her hadde Lomar Shipping Ltd. innrømmet at de hadde bestilt og fått bunkersen. Deres forsvar gikk ut på at de handlet som agent og var ikke ansvarlig for bunkersprisen. Dommeren innrømmet at som utgangspunkt skal agenten ikke holdes kontraktsrettslig ansvarlig når den inngår en kontrakt på vegne av skipets eier eller den agenten representerer. Men i denne saken har agenten foretatt handlinger som gjør ham bundet av kjøpskontrakten. Dommeren dømte derfor til fordel for saksøkeren, agentens ansvar ble sammenholdt med den kontrakten som ble inngått.¹⁵

Retts Tidende 1980 sidene 1109-1124¹⁶

¹⁴ Bunkers (Fisher/Lux 1994) s. 81

¹⁵ Bunkers (Fisher/Lux 1994) s. 80

¹⁶ RT 1980.1109

I denne saken gjaldt spørsmålet om disponentselskapet Fekete skal stå ansvarlig for bestillinger av bunkers og smøreolje på vegne av rederiselskapene det bestyrte.

Disponentselskapet Fekete påberopte ikke ansvar, siden de kun opptrådte som mellommann. Høyesterett hadde dømt i favør av leverandørene i denne saken. Dommen begrunnes med at Fekete ikke hadde klart å gi tydelig uttrykk for at det er rederiet som står ansvarlig for betalingen.

Selskapet Fekete påberopte at det foreligger en sedvane i bransjen hvor disponentselskaper ikke heftes økonomisk for bestillingene foretatt på vegne av rederiene. Høyesterett fant det ikke godtgjort at det for disponentselskaper i rederivirksomhet gjaldt en sedvane for at disse selskaper i alminnelighet skulle antas å opptre som fullmektig. Utgangspunktet måtte være den alminnelig avtalerettslige regel om at disponentselskapet selv blir ansvarlig ovenfor en medkontrahent når ikke annet er forutsatt mellom partene på forhånd. Etter en konkret vurdering hvor det måtte legges vekt på den forretningsforbindelse mellom partene og forhold som gjaldt de enkelte leveranser, fant Høyesterett at disponentselskapet var ansvarlig for bestilling bortsett fra en smøreolje leveranse. Den sistnevnte leveranse var bestilt etter at disponentselskapet hadde underrettet leverandøren om at det ikke var ansvarlig for leveranser til skipene.

Det som felte Fekete i denne saken er at de har sviktet med å gi leverandørene beskjed om deres rolle. Det er en streng plikt ovenfor en som vil påberope ansvarsfrihet.

Skal man stå uten ansvar må man klart gi uttrykk for at man ikke er den kontraherende, men en fullmektig. Dog har man i slike tilfeller også det vi kaller identifikasjons feil. Fullmektigens feil er eierens feil.

Går leveringen uten problemer er det uten betydning hvem av partene som har vært involvert i inngåelsen av bunkerskjøps kontrakt. Men med en gang noe skulle gå galt er det en fordel å vite hvem som er part. Dette er viktig i den grad man først har stadfestet hvem som er part er også rettighetene og forpliktelsene fastsatte. Dette er spesielt viktig siden at det bare er de som er bundet av kontrakten som er av interesse for vurderingen av ansvar etter kontrakten.

Kapittel 2

Innledning:

I denne delen av oppgaven skal jeg ta for meg selgerens rettigheter der kjøperen misligholder sine forpliktelser. Vi skal også se hvilke rettigheter en kjøper har der selgeren ikke leverer den varen han har forpliktet seg til å levere.

Utgangspunktet er at selgeren har avgitt et løfte om å levere bunkersen i henhold til spesifikasjonene, mens kjøperen på sin side har lovet å betale det avtalte vederlaget. Partene har gjensidig akseptert ett sett av forpliktelser og rettigheter og etter norsk avtalerett skal inngåtte avtaler holdes.

Hva skjer når en eller begge parter mener å ha krav å rette mot den annen part?

2.1 Lovvalg

Et av de første problemene partene må ta stilling til er hvor et krav geografisk skal fremmes og hvilke sett rettsregler som kommer til anvendelse på kontrakten. Dette er problemstillinger partene kan ha tatt stilling til allerede ved inngåelsen av selve kontrakten.

BIMCO Standard Bunker Contract er en type bunkerskontrakt som benyttes i forbindelse med kjøp og salg av bunkers. Kontraktens klausul 15 "Dispute Resolution", regulerer hvilket lands lov som skal gjelde i forhold til rettsvister mellom partene. Ved anvendelse av denne kontrakten har partene i detalj tatt stilling til hvilke lover som skal legges til grunn.

I situasjoner hvor partene ikke er enige om hvilken rett som skal legges til grunn i tilfelle tvister, er utgangspunktet slik at der kravet har tilknytning til flere rettsystemer må den domstolen som behandler saken ta standpunkt til hvilket lands lov som skal legges til

grunn.¹⁷ Slik at der hvor saken har sterk tilknytning til må dette lands lov legges til grunn. Dette innebærer at dersom selgeren fremmer et krav mot kjøperen, bør selgerens lands lov gjelde.

2.2 Selgerens rett ved manglende betaling

Ved kjøp av bunkers inngås det kontrakter som omhandler store verdier. Selgeren legger til grunn at kjøperen vil betale for bunkersleveranse og kjøperen på sin side har tiltro til selgerens leveringsmulighet. Ofte er det slik at shipping firmaene har opparbeidet en tillit i markedet slik at det ved kjøpet innvilges en kreditt. Selgeren leverer produktet mot løfte om at kjøpesummen vil bli dekket etter en for eksempel en 30 dagers periode.

Dessverre oppstår det av og til situasjoner hvor kjøperen av ulike årsaker ikke evner å betale for den leverte bunkersen eller at viljen til å foreta slik betaling ikke lengre er tilstede. Den rettslige problemstillingen er hvilke rettsvirkninger selgeren kan påberope seg der kjøperen ikke gjør opp for seg, og hvilke rettsmidler som kan anvendes.

Man snakker om forsinket betaling fra kjøperens side når han betaler for sent eller helt unnlater å betale. Det er også forsinket betaling dersom kjøperen betaler for lite.

Forsinkelsen i dette tilfellet vil gjelde gjenstående beløp.¹⁸

Som regel er partenes gjensidige plikter og rettigheter regulert i den underliggende avtalen (bunkers standardkontrakt). I tillegg til selve kontrakten vil også restriktive bransjemessige regler utviklet over tid, samt lovregler som regulerer kjøpsforhold ha betydning når man skal finne en løsning til problemet.

2.2.1 Bunkersstandardkontrakt om manglende betaling

BIMCO Standard Bunker Contract inneholder en klausul som regulerer forholdet hvor kjøperen misligholder sin plikt til å betale. Kontraktens klausul 8 bokstav e, gir selgeren rett til å benytte seg av de nødvendige rettsmidler for å sikre sitt krav.

¹⁷ Innføring i sjørett (Falkanger/Bull 1999) s. 15

¹⁸ Kjøpsrett til studiebruk (Selvig 1999) s. 290

” In the event of non-payment, the Sellers reserve the right to pursue such legal remedies as may be available to them to recover the amount owed.”

Dette innebærer at selgeren kan ta i bruk de nødvendige sanksjoner for å sikre dekning for sitt krav.¹⁹ Blir det betalt for sent vil det etter klausul 8d føre til at kjøperen må betale en forsinkelsesrente på 2 prosent i måned.

Kontrakten sier ikke noe nærmere om hvilke sanksjoner man kan benytte seg av i tilfeller hvor betalingen ikke skjer. Standardkontrakten har i denne forbindelse en klausul som stadfester at eiendomsretten til bunkers som blir levert til skipet, går over til kjøperen i det kjøpesummen blir betalt.

Klausul 10 i Bimco bunker standard contract:

”.....Title to Marine Fuels shall pass to the Buyers upon payment for the value of the Marine Fuels delivered, pursuant to the terms of Clause hereof. Until such time as payment is made, on behalf of themselves and the Vessel, the Buyers agree that they are in possession of the Marine Fuels solely as Bailee for the seller.....”

Eiendomsretten til bunkersen er forbeholdt selgeren inntil betalingen har funnet sted.

Denne klausulen gir selgeren i utgangspunkt rett til å få bunkersen levert tilbake dersom betalingen uteblir og bunkersen fremdeles er i behold.

2.2.2 Manglende betaling etter norsk rett

Hovedregelen etter norsk rett er at betalingen skal skje ved overtakelse av varen slik det er regulert etter kjøpsloven § 48. Som tidligere nevnt er bunkerskjøp ofte basert på kreditt og det vil som oftest innebære en 30 dagers betalingsfrist fra den dagen leveringen funnet sted. Ved et slikt kredittkjøp vil selgerens rettigheter etter kjøpsloven § 10²⁰ om tilbakeholdsrett ikke kunne anvendes. Varen er allerede i kjøperens varetekt og i noen tilfeller allerede tatt i bruk.

¹⁹ BIMCO Standard Bunker Contract Confirmation

²⁰ Kjøpsrett til studiebruk (Selvig 1999) s.283-284

Selgeren har risikoen for at kjøperen i løpet av kreditt perioden, bli insolvent. Skulle kjøperen bli insolvent vil virkningen av dette bli at selgeren påføres det tapet. Kravet må fremsettes overfor boet og utsiktene til dividende av betydning er små.

I praksis vil selgeren som oftest ta forbehold i kjøpskontrakten om eiendomsretten til bunkers. Etter kontrakten er selgeren forbeholdt retten til å heve kjøpet jamfør kjøpsloven § 54 fjerde ledd. Etter norsk rett vil en klausul som tar forbehold om eiendomsretten, ansees som en avtale om **salgspant**²¹ jamfør reglene i panteloven § 3-22 første ledd²². Selgeren etter kredittkjøpsom er tilfellet i bunkerskjøp, er gitt rett til å forbeholde salgspant i tingen jamfør panteloven §§ 3-14 flg.

Der det foreligger forbehold om eiendomsrett eller salgspant, kan selgeren kreve tilbakeføring av bunkersen etter reglene i kredittkjøpsloven kapittel IV²³. Et krav om tilbakeføring kan bare skje dersom selgerens rett er stiftet i samsvar med kravene i panteloven § 3-14 og § 3-17. Disse kravene går ut på at selgeren har krav på salgspant i kjøpesummen med tillegg av renter og omkostninger. For at salgspantet skal kunne anerkjennes må selgeren ha inngått denne avtalen senest samtidig med overleveringen av bunkersen. Det innebærer at kjøperen er gjort kjent med at selgeren har forbeholdt eiendomsrett til bunkersen helt til betalingen finner sted.

I en dom **Rt. 1968:1168** avsagt av Høyesterett er det stadfestet at det ikke er tilstrekkelig at selgeren påfører en pakkeseddel med forbehold om eiendomsretten.²⁴ Selgeren i denne saken hadde påført et påtrykk i pakkeseddel som forbeholdt eiendomsretten inntil betalingen har funnet sted. Retten tok standpunkt i om selgeren hadde adgang til å foreta en slik ensidig bindende avtale om eiendomsforbehold. Retten fant heller ikke grunnlag for at selgeren rettidig rettet dette forbehold til riktig vedkommende siden varen ble levert lageret

²¹ Omsetning og kreditt (Brækhus 1994) ss. 75-100

²² Lov om pant 8. februar 1980 nr. 2 (panteloven) § 3-22

²³ Lov om kredittkjøp 21. juni 1985 nr. 82 (kredittkjøpsloven) kapittel IV

²⁴ Kjøpsrett til studiebruk (Selvig 1999) s. 354

og mottatt av bemanningen til stedet. Det følger av rettsavgjørelsen at selv om eiendomsforbehold er en rett som selgeren av sedvane har benyttet seg av i visse bransjer, er ikke dette ensbetydende med at kjøperen automatisk bindes av slik sedvane uten aktivt å ha inngått en slik avtale. Retten fant at en slik ensidig begrensning på kjøperens disposisjonsfrihet kan skade hans forhold til kreditorene.²⁵

Denne dommen er i samsvar med de reglene vi finner om salgspant. Selgeren må på forhånd og senest ved leveringen av varen ha avtalt med kjøperen om eiendomsforbehold. Dette henger sammen med prinsippet om at en kjøper ikke kan bli bundet av et vilkår som selgeren påhefter varene når dette blir overlevert kjøperen. En kjøper skal ha en mulighet til å påvirke kontraktens innhold og kjenne sine forpliktelser forut overleveringen av bunkersen.

2.2.3 Virkning av salgspant i bunkerskjøp

I bunkerskjøp vil problemstillingen i forhold til bruk av salgspant være at den leverte varen allerede er brukt opp. Dette innebærer at selgerens rettssanksjon om å kreve tilbakelevering være innskrenket. Bunkerskjøperen har brukt bunkersen og har dermed ingenting å levere tilbake. Selgeren er gitt adgang til å kreve tvangssalg, men en slik rett er slik knytter seg til varen som er solgt jamfør panteloven § 3-14. Slik sett er bunkersselgeren mer tjent med å benytte seg av andre rettssanksjoner enn det som følges av salgspant.

2.2.3 Selgerens hevingsrett ved manglende betaling

Der kjøperen ikke betaler kan selgeren med hjemmel i kjøpsloven § 54 fjerde ledd, annet punktum, heve kjøpet

Etter kjøpsloven kan selgeren heve kjøpet dersom betalingen uteblir og dette må anses for å utgjøre en vesentlig mangel.

²⁵ RT 1968.1188 Pakkeseddel-dommen

Dette forutsetter at bunkersen ikke er overlevert kjøperen. I bunkerskjøp vil ikke hevningsreglene kunne benyttes av selgeren i det ikke skjer en samtidig oppfyllelse av kjøpet. Som følge av at selgeren får salgspant i bunkersleveransen er avgrensning i hans rett til å heve kjøpet.²⁶

2.2.4 Selgerens erstatnings krav ovenfor kjøperen

Selgeren kan imidlertid velge å fastholde kjøpet ved å kreve betaling fra kjøperen etter kjl. § 52 første ledd. Dette vil være den mest hensiktsmessig måte å gå frem på siden kjøperen allerede kan ha benyttet seg av bunkersen slik at tilbakeleveringen er utelukket.

Har kjøperen begått et kontraktsbrudd etter reglene i kjøpsloven § 57, medfører dette erstatningsansvar ovenfor selgeren. Lovens regler om kjøperens erstatningsplikt er ganske likt selgerens plikt etter kjøpsloven § 27. Forskjellen ligger i det at mens selgerens plikt splittes mellom indirekte tap og direkte tap, gjør kjøpsloven § 57 ingen slik sonndring. Dette innebærer at kjøperen holdes erstatningsmessig ansvarlig for selgerens totale tap som følge av forsinket betaling. Det vil si at selgeren får krav på hele kjøpesummens verdi, forsinkelses rente etter reglene om forsinkelsesrenteloven. Også mulige tap som følge av endringer i valutakurser, vil selgeren kunne kreve av kjøperen. Lovens regler begrenser seg til tap som man med rimelighet kunne vente som en naturlig følge av forsinkelsen.²⁷

Det som er viktig å påpeke er at regelen om selgerens rett til erstatning betinges av at forsinkelsen av betalingen ikke skyldes forhold på kjøperens side. Dersom det er tilfelle vil selgeren miste sin rett til å påberope seg de sanksjonene som følger av loven ved uteblitt betaling. Det er helt naturlig at forhold som ligger utenfor kjøpers kontroll, ikke skal gå utover ham. Slike forhold kan være at betalingsterminalen er nede eller at banken er forhindret i å overføre midlene fra kjøper til selger.

²⁶ Kjøpsrett til studiebruk (Selvig 1999) s. 304

²⁷ Kjøpsrett til studiebruk (Selvig 1999) s. 307

Man ser at det er samsvar mellom den norske kjøpsloven og bunkersstandardkontrakten når det gjelder forholdene tilbakeholdsrett og sanksjoner ved manglende betaling. Selgerens rettigheter etter kontrakten er også ivaretatt under norsk kjøpsloven.

2.3 Nærmere om Sjøpant

Sjøpant er et rettsspørsmål som omhandler leverandørens rett til å få sikkerhet i skipet for sitt krav. Selgeren kan benytte seg av sjøpant for sine utestående krav. Med sjøpant forstås man krav med sikkerhet knyttet til skipet. Etter norsk rett kan sjøpant bero på avtale. Det kan tenkes at bunkersleverandøren forut for salget gjennom avtalen, har sikret sine krav ved panterett til skipet. Med dette menes at kontrakten om kjøp av bunkers inneholder en bestemmelse med pantrett til skipet. I noen tilfeller kan selgeren ha krav overfor kjøperen som ikke er sikret gjennom kontrakt. Dersom selger får dom for slik krav, kan det resultere i utlegg via namsmyndigheten.

Visse krav er sikret panterett etter loven. Til disse kravene er det ikke nødvendig med noen form for avtale eller særskilt offentlig beslutning. Når disse kravene oppstår er det også sikret.

2.3.1 Reglene i Sjøloven

Rederen er den som setter skipet i fart for egen regning. Normalt er det også han som er skipets eier, men ikke nødvendigvis. Dersom skipet er under befraktning vil befrakteren være rederen. I det tilfellet hvor rederen har overdratt sine funksjoner til en annen, må denne overdragelse være rettmessig. Skulle overdragelsen av rederens funksjoner ikke være rettmessig vil det heller ikke kunne oppstå et krav om sjøpant.²⁸

Reglene om adgang til sjøpant i Norge finner vi i sjøloven § 51.²⁹ Denne paragrafen er en uttømmende angivelse av de typer krav som kan sikres ved sjøpant. Det følges av lovens ordlyd at krav som knytter seg til hyrekrav, om offentlig avgifter, person og eiendomsskade forårsaket av skipet og bergelønn nyttes av sjøpantsreglene i sjøloven § 51 første ledd nr.1-

²⁸ Innføring i sjørett (Falkanger/Bull 1999) s. 99

²⁹ Lov om sjøfarten av 24.juni 1994 nr. 39 (sjøloven)

5. Det fremkommer ikke av loven at krav knyttet til kjøp av bunkers kan sikres ved sjøpant. Siden loven innskrenker de typer krav som kan sikres ved sjøpant er det vanskelig å se at bunkerskjøp vil etter norske regler om sjøpant få medhold i kravet om sjøpant.

Sjøpant registreres i skipsregisteret etter reglene i sjøloven kapittel 3.

Kravet om sjøpant kan først oppstå ved sjøsetting av skipet.

Inndrivelsen av sjøpant kan skje i form av krav om arrest i skipet eller at skipets eier stiller sikkerhet for kravet

2.3.2 Foreldelse av pantekrav

Pantekrav kan i utgangspunkt etter norsk rett ikke foreldes jamfør foreldelsesloven § 27 nr. 3³⁰. Reglene om sjøpant stiller seg litt annerledes med en foreldelsesfrist på ett år sjøloven § 55³¹. Fristen løper fra den dagen da fordringen oppstod. Fristen kan avbrytes etter helt spesielle regler. Ved ordinær søksmål vil fristen være avbrudd.

En annen måte å avbryte fristen på er å arrestere skipet slik det er foreskrevet i sjøloven § 55 jamfør tvangsloven § 14-2.2 om forfalte pantekrav som gir grunnlag for arrest. Selv om man begjærer arrest før fristens utløp vil ikke dette være tilstrekkelig. Det kreves i tillegg at arresten er besluttet og at dette er forkynt om bord i skipet eller er iverksatt. I tillegg må arresten følges opp og lede til tvangssalg for at avbrytelsen ikke skal tape sin virkning. Slik det fremkommer av lovens forarbeider vil også en tvangsauksjon virke fristavbrytende. Dette innebærer dog at sjøpanterett som oppstod i ett års perioden forut for tvangsauksjonen er i behold.

Sjølovens § 55 annet ledd, regulerer forholdene hvor fordringshaveren er avskåret fra å arrestere skipet. I disse tilfellene gjelder ikke ett års fristen.³²

2.3.3 Sjøpant i USA

³⁰ Omsetning og kreditt 2 (Brækhus 1994) s. 492

³¹ Innføring i sjørett (Falkanger/Bull 199) ss. 105-106

³² Innføring i sjørett (Falkanger/Bull 1999) s. 99 - 104

I USA er det andre regler som gjelder ved sjøpant. I utgangspunkt vil kontrakten for leveranser og tjenester bestilt av rederen, føre til krav om sjøpant i skipet. Hjemmelen for sjøpant i USA finner vi "Federal Maritime Lien Act" av 1910, denne loven fører til at all leveranser til skipet innrømmes det krav om sjøpant³³.

I USA vil også leveranser bestilt av andre enn rederen selv og som har tilknytning til skipet, gi grunnlag for sjøpant i skipet.

Slike regler er særlig interessante når skipet opererer under et tidscerteparti.

Tidsbefrakteren har det økonomiske ansvaret for driften av skipet. Dette innebærer at tidsbefrakteren plikter å betale for leveransen uten å påhefte skipet noen forpliktelse. Etter amerikanske lov om sjøpant, vil leverandøren kunne kreve sjøpant i skipet ved alle typer leveranser. Alle leverandørene har panterett i skipet for sine leveranser jamfør § 971 i "The Ship Mortgage Act 1920"³⁴.

The Ship Mortgage act 1920 § 971

"Persons entitled to lien

Any person furnishing repairs, suppliers, towage, use of dydock or marine railway, or other necessaries, to any vesel, whether foreign or domestic, upon the order of the owner of such vessel, or a person authorized by the owner, shall have maritime lien on the vessel, which may be enforced by suit rem, and it shall not be necessary to allege or prove that credit was given to the vessel"

Denne bestemmelsen tolkes slik at all leveransen som har skjedd fører til at selgeren yter kreditt med sikkerhet i skipet. Retten til å ta sjøpant i skipet gjelder alle typer for leveranser også for de som ikke har sin endelige bestemmelse ombord i skipet. Den amerikanske regelen om sjøpant presumerer kjøperens adgang til å påhefte skipet sjøpant. Med andre ord en amerikansk bunkersleverandør som leverer bunkers i et skip som er under befraktning kunne kreve sjøpant. Som følge av dette vil skipets eier bli personlig ansvarlig

³³ Bunkers contracts and bunkers problems (Knudtzon 1981) s. 4555-4557

³⁴ Bunkers contracts and bunkers problems (Knudtzon 1981) s. 4555

for bunkersleveranse og skipet påheftes slikt sjøpant³⁵. Denne adgangen til å påhefte skipet sjøpant når en annen enn skipets eier er rederen hjemles etter lovens § 972.

The Ship Mortgage act 1920 § 972

”Persons authorized to procure repairs, supplies, and necessities

The following persons shall be presumed to have authority from the owner to procure repairs, supplies, towage, use of dry dock or marine railway, and other necessities for the vessel. The managing owner, ship’s husband, master, or any person to whom the management of the vessel at the port of supplies entrusted. No person tortiously or unlawfully in possession or charge of a vessel shall have authority to bind the vessel.”

Lovens § 973 inneholdt tidligere en bestemmelse om godtroerverv for selgeren. For at selgeren skal kunne påhefte skipet med sjøpant må man ha kunnskap om at slik adgang ikke er avskåret. Etter lovendringen i 1971 ble denne bestemmelsen endret til fordel for leverandørene. Det er ikke lenger nok for å forhindre sjøpant i skipet at det er inkorporert en klausul om ”non lien” i certeparti.

Slike klausuler er igjen nødvendig for å unngå sjøpant i tilfeller hvor leverandørene er gjort klart kjent med at kjøperen ikke har fullmakt til å påhefte skipet med sjøpant.

I ettertid er det blitt diskutert hvilken betydning lovendringen har hatt for leverandører som er klar over at tidsbefrakteren ikke har rett til å stifte sjøpant i skipet. På bakgrunn av rettspraksis vil en leverandør som faktisk hadde slik kunnskap, ikke ha rett til å stifte sjøpant i skipet. Kravet om slikt kunnskap er blitt strengere. Leverandøren må ha fått beskjed om at skipet ikke kan påheftes med sjøpant før leveransen finner sted. Det er ikke lenger tilstrekkelig å påføre et stempel når leveringen finner sted. Formålet er at leverandøren skal ha mulighet for å kunne sikre dekning for leveransen enten i form av betaling når leveransen skjer.

Det vil ofte være meget viktig for en leverandør å sikre sine mulige krav overfor kjøper. Etter amerikansk rett vil ikke en skipsreder kunne komme seg fri fra sjøpant ved å utstyre kapteinen med stempel som opplyser om at bunkers utgifter skal dekkes av befrakteren.

³⁵ Bunkers contracts and bunkers problems (Knudtzon 1981) s. 4556-4558

Kapteinen får som regel kvitteringen på bunkersleveransen, etter at bunkringen har skjedd. Dette vil jo ikke kvalifisere til at leverandøren har fått kunnskap om befrakterens begrenset adgang til å stifte sjøpant. For at rederen skal kunne komme seg unna sjøpant, må han instruere kapteinen eller agenten i den respektive havn hvor bunkersleveranse skal finne sted om at befrakteren skal stå ansvarlig for denne leveransen.³⁶

2.3.4 Forholdet mellom norsk og amerikansk sjøpantsregler

Mens en bunkersselger etter norsk rett jamfør sjøloven § 51 ikke er gitt adgang til å påhefte skipet sjøpant for sitt krav. Etter amerikansk rett vil man finne det motsatte forhold. Den norske regelen om sjøpant rett innskrenker selgerens rett mens etter den amerikanske er denne retten utvidet. En bunkersleverandør vil oppnå en bedre sikkerhet etter amerikansk rett enn det han ville oppnå i norsk rett. Etter amerikanske regler vil skips eiere bli møtt med trussel om sjøpant og krav om sikkerhetsstillelse.

2.4 Arrest i skipet

Arrest er et rettsmiddel selger kan benytte seg av der hvor kjøper misligholder avtalen. Med arrest i skipet menes at eierens rådighet over skipet begrenses.

Det er forskjellige regler om adgang til arrest i skipet i forskjellige land.

2.4.1 Arrest etter norsk rett

Hjemmelen for selgeren rett til å ta arrest i skipet finner i norsk sjøloven kapittel 4. Denne loven er i samsvar med konvensjonsregler om arrest av skipet. Norge har ratifisert konvensjonen om arrest og er en del av norsk rett. Formålet med konvensjonen er å begrense kravene som kan gi grunnlag for arrest.³⁷ Reglene om arrest etter tvangsfullbyrdelsesloven kapittel 14 er ikke uanvendelig men modifiseres av arrest reglene som er nedfelt i sjøloven kapittel 4.

Det følger av sjøloven § 92 at arrest kan tas for å sikre et forfalt eller uforfalt sjørettslig krav jamfør konvensjonens artikkel 1 nr. 2. Dette innebærer selgerens adgang til arrest etter

³⁶ Sjøpant i USA (Knutzon 1980) s. 4555-4558

³⁷ Innføring i sjørett (Falkanger/Bull 1999) s. 20-21

loven må knyttes til sjørettslig krav. Et bunkerskjøp vil etter regelen i sjøloven § 92 annet ledd litra k, være et sjørettslig krav. Bunkerskjøp er levert til skipet for å benyttes i forbindelse med skipets drift. Dette innebærer at selgeren for sitt krav knyttet til bunkerskjøp er gitt etter loven adgang til å arrestere skipet for å sikre sitt krav.³⁸

En slik adgang til arrest kan gis dersom det er grunn for mistanke om at debitors atferd fører til at dekning av krav vil bli vanskeliggjort eller forspilt. Det er tilstrekkelig for kreditor å sannsynliggjøre kravet og sikringsgrunnlaget.³⁹

Kravet om arrest skal fremmes for en domstol som fatter kjennelse om slikt krav.

Hjemmelen for dette finner vi tvangsloven § 14-7 jamfør konvensjonen art. 1 nr.2 ”... rettslig beslutning...”. Det må forligge en kjennelse som gir adgang til arrest for å kunne ta arrest i skipet.

Sjølovens regler om hva man kan arrest i er i samsvar med konvensjonen om arrest i sjøgående skip.

Arrest kan i utgangspunkt kreves i skipet som kravet knyttes til jamfør sjøloven § 93 første ledd litra a. Videre i sjøloven § 93 er det gitt adgang til å arrestere andre skip enn det kravet er knyttet til. Dersom kjøpet binder skipets eier personlig er selgeren gitt rett til å kreve arrest av andre skip som er i vedkommende eie da kravet oppstod, § 93(1)b. Selgeren kan da kreve arrest i alle skip som tilhører skipets eier for å sikre sitt krav.

I forhold hvor skipet er under tidsbefraktning vil kjøperen være en annen enn skipets eier. Særlig gjelder dette når skipet er under tidsbefraktning. Kravet som er knyttet til skipet kan ikke sikres i dette skipet siden det er eid av en annen. Dette innebærer at selgeren kan kreve arrest i skipet som eies av den kjøperen som personlig heftes for bunkerskjøp sjøloven § 93 første ledd litra c.

Denne regelen er ikke til hinder for at man kan ta arrest i andre formuesverdier som er tilknyttet rederen.

³⁸ Innføring i sjørett (Falkanger/Bull 1999) s. 19

³⁹ Lov om tvangsfullbyrdelse og midlertidig sikring (Tvangsfullbyrdelsesloven) § 14-6

Virkningen av arrest i skipet er at debitor fratras den fysiske og rettslig rådigheten over det arresterte formuesgode.⁴⁰ Når skipet er tatt under arrest vil man i tillegg til generelle rådighetsbegrensningene som reguleres etter tvangsloven § 14-11, få reglene i sjøloven § 95 annet ledd, som begrenser skipets adgang til å forlate stedet hvor det ligger før tvangssalg er holdt. Denne begrensningen er dog ikke uten unntak, namsretten kan likevel på begjæringen av rederen og etter at det er stillet tilstrekkelig sikkerhet, kan tillate skipet til å fortsette med sin virksomhet. Dersom det stilles tilstrekkelig sikkerhet vil dette i praksis bety at arresten er avverget. Stilles ikke slik sikkerhet er neste steget som selgeren må gjøre er å fremsette krav om tvangssalg for namsretten etter reglene i tvangsloven § 11-7. Namsretten må da ta standpunkt i om begjæringen skal imøtekommes jamfør tvangsloven § 11-9.⁴¹

Det er viktig at arresten fører til tvangssalg. Det er på denne måten selgeren kan sikre at hans krav vil bli dekket. Når skipet tvangsselges er det viktig at det budet som godtas er tilstrekkelig for å dekke nettotapet.

Arrest i skipet åpner også en forpliktelse ovenfor arrester søkeren. Dette innebærer at arresthaveren blir pålagt et ansvar til å stille sikkerhet for sitt krav. Grunnen til dette er at skulle kravet vise seg å være uberettiget, vil søkeren i utgangspunkt være erstatningsansvarlig etter reglene i tvangsloven § 3-5.

Arrest er av særlig viktighet for krav som har sitt utspring i skipsfartsforhold. Ved å arrestere debtors verdier er den eneste praktiske mulighet til å fremtvinge oppgjør se tvistemålsloven⁴² § 31.⁴³

2.4.2 Adgang til arrest etter Amerikansk rett

Etter amerikansk rett vil ubetalte bunkers i utgangspunkt gi selgeren en automatisk rett til å kreve sjøpant med skipet som sikkerhet. Dette er uavhengig av om kjøperen er skipets eier

⁴⁰ Tvangsfullbyrdelsesloven § 14-11

⁴¹ Innføring i sjørett (Falkanger/Bull 1999) 112-113

⁴² Se Tvistemålsloven av 13. august 1915 nr. 6 (Tvistemålsloven)

⁴³ Innføring i sjørett (Falkanger/Bull 1999) s. 20

eller om det er en befrakter. Med andre ord vil ikke skipets eier nyte godt av den beskyttelse som følger ved ikke å være part av en kjøpskontrakt. Skipets eier risikerer at hans skip kan arresteres og eier må selv dekke bunkerskravet. Med dette som utgangspunkt har man i certeparti innlemmet en slik klausul som fritar skipets eier fra kjøpsavtaler inngått av en befrakter. Etter amerikansk rett vil slike klausuler få betydning dersom selgeren forut kontraktsinngåelsen, er gjort kjent med at skipet ikke kan påheftes panterrett i forbindelse med kjøp av bunkers⁴⁴.

Situasjonen kan man se illustrert i en amerikansk sak mellom *Ferromet Resources Inc. vs. Chemoil Corp* i The United States District Court for the Eastern District of Louisiana.

Ferromet var tidsbefrakter av et skip med certeparti hvor klausul som forhindret sjøpant i skipet, var inntatt. Bunkersen ble bestilt under en slik kontrakt som sikret kravet knyttet til skipet. Uenigheten knyttet seg til hvilket tidspunktet selgeren ble gjort kjent med at den leverte bunkersen ikke kunne sikres ved pant i skipet. Da bunkersen ble levert ombord, ble ”delivery note” påført en påskrift som fritok skipets eier for ethvert ansvar for den leverte bunkersen.

Chemoil Corp som bunkersleverandør, nektet å godta denne påskriften og beordret ”barge” (lekter) om å forbli påheftet skipet. Det første kravet gikk ut på at påskriften som ble påført ”delivery note”, skulle slettes. Hvis dette ikke ble gjort skulle befrakteren betale for den leverte bunkersen der og da. Alternativt var kravet at bunkersen ble levert tilbake.

Etter to og halv dag ble det oppnådd en enighet mellom befrakteren og leverandøren av bunkersen, slik at skipet igjen kunne seile videre. På bakgrunn av at skipet ble holdt tilbake i to og halv dag, anla Ferromet en sak mot Chemoil og krevde at det ble betalt leie for disse dagene. I dommen avsagt av US Court of Appeals for the Fifth Circuit, ble befrakters gitt medhold. Leverandørens frykt for ikke å få dekket sine krav ble ikke ansett som berettiget. Det er derfor vanskelig å skjønne hvorfor Chemoil i dette tilfellet valgte en slik løsning med å holde tilbake et skip uten belegg for at den leverte bunkersen ikke ville bli betalt av befrakteren.⁴⁵

⁴⁴ Bunker (Fisher/Lux 1994) s. 85-86

⁴⁵ Bunkers (Fisher/Lux 1994) s. 85-87

Etter reglene om amerikansk sjøpant vil med sannsynlighet leverandøren Chemoil ville fått medhold i at de ikke hadde fått klar forhåndskunnskap om befrakterens begrenset adgang til å påhefte skipet sjøpant. Dermed ville Chemoil fått rett til sjøpant og kunne gjennom denne ha sikret eventuelle krav knyttet til bunkerskjøpet.

Denne dommen stadfester et grunnleggende krav om at det må foreligge en reell mistanke om at betaling ikke vil bli oppfylt, før selgeren skal kunne ta i bruk sanksjoner ovenfor en kjøper. Det var ingen forhold som antydte at befrakteren ikke ville gjøre opp for seg.

2.4.3 Arrest etter engelsk rett

Etter engelsk rett kan selger ikke påberope seg sjøpant. Utgangspunktet er at man kun kan kreve arrest i skip som befinner seg innenfor engelsk jurisdiksjon. I de tilfellene hvor bunkerskjøperen er skipets eier vil selgeren etter engelsk rett alltid bli tilgodesett med arrest skipet for å få dekket sitt krav.

Der kjøperen av bunkersen er skipets eier, vil leverandøren ha adgang til å ta arrest i skipet der leveransen har funnet sted eller i andre skip som tilhører den samme eieren. Dette forutsetter imidlertid at arrest skjer "During the time in rem is issued".

Situasjonen fremstiller seg annerledes dersom kjøperen er en annen enn skipets eier. I slike tilfeller vil ikke skipet være kontraktrettslig bundet av kjøpet. Dette betyr at selve skipet ikke uten videre kan tjene som sikkerhet for å få dekket kravet.

Der kjøperen er "demise charterer" er selgeren gitt adgang til å kunne arrestere skipet som mottok leveransen. Arresten forutsetter at skipet er under slik certeparti. Selgeren av bunkersen i dette tilfellet kan også arrestere andre skip som er eiet av "demise Charterer". Det er meget viktig for selgeren ved manglende betalingen, å handle så rask som mulig for å sikre sitt krav.

Er kjøperen en vanlig befrakter, det vil si ikke "demise", har selgeren ikke adgang til å arrestere skipet dersom betalingen uteblir. I dette tilfellet er imidlertid selgeren gitt en

adgang til å ta arrest i andre skip som er i befrakterens eierrådighet, men hvor selve bunkersleveransen ikke har funnet sted.

Dette er illustrert i en dom avsagt av ” Court of Appeal” – The Span Terza⁴⁶

Saken gjaldt eieren av skipet Neptunias som hadde en forestående pengekrav mot befrakteren av skipet. Mens skipet var under tidsbefraktning oppstod kravet. Eieren søkte å få arrest i et annet av befrakterens skip, Span Terza. Dette ble tillatt av ”Court of Appeal” og førte til at Neptunias eier fikk sitt krav sikret ved arrest i et annet av befrakteres skip.

Denne dommen er i samsvar med reglene om arrest som vi finner i konvensjonen jamfør artikkel 3⁴⁷. Her gis det adgang til å ta arrest i skipet som tilhører den samme eieren som kravet rettes mot.

2.4.4 Prioritering ved arrest

Sjøfart er preget av internasjonalt handel. Under seiling kan skipet pådra seg en del heftelser på veien. Når man nå skal se hvordan arrest som virkemiddel skal benyttes, er spørsmålet i bunn og grunn basert på hvem av kreditorene som får best dekning for sitt krav. Som vist er det forskjeller mellom landenes regler for å oppnå adgang til arrest av skipet. Spørsmålet om hvordan kravene knyttet til skipsfart skal prioriteres, reguleres selvsagt av det landets lov der kravet fremmes.

Dette spørsmålet ble berørt i en dom om ” The Halycon Isle”.⁴⁸ I denne dommen ble skipet tatt i arrest i Singapore og deretter tvangssolgt. Skipets salgssum var ikke tilstrekkelig til å dekke kreditorenes krav. I denne saken var det to kreditorer som hadde krav knyttet til skipet. Den ene av kreditorene var en engelsk panthaver den andre et amerikansk vedlikeholdsfirmasom hadde foretatt reparasjoner i skipet.

⁴⁶ The Span Terza (1984) 1 Lloyd’s Rep. 119

⁴⁷ Internasjonal konvensjon vedrørende arrest i sjøgående skip (Brussel konvensjonen 1952) s.2

⁴⁸ The Halycon Isle (1980) 2 Lloyd’s Rep. 32

Her oppstod spørsmålet hvilken rangering disse to kreditorene skulle ha. Siden skipet ble arrestert i Singapore ble den singaporske rett lagt til grunn. Det singaporske rettssystemet er identisk med engelsk rett. Etter amerikansk rett ville den amerikanske verkstedsfirma oppnå sjøpant etter reglene i FMLA og gå foran enhver panthaver.⁴⁹

High Court i Singapore dømte først i favør av den engelske panthaveren, men Court of Appeal snudde dommen i favør av den amerikanske skipsreparatøren og begrunnet dette med at den sjøpant som den amerikanske skipsreparatøren hadde, vil måtte respekteres i henhold til engelske rett. Etter behandlingen i ”The Privy Council” ble den første dommen opprettholdt og begrunnet med ”lex fori” som i dette tilfellet er lovene i Singapore.

Etter norsk rett, jfr. sjøl. § 75.1 ledd, vil en norsk domstol anerkjenne et utenlandsk sjøpant dersom dette kravet er sjøpantberettiget også etter norsk rett. Unntaket finner vi i lovens annet ledd som sier at dersom registreringsstaten anerkjenner en sjøpant som ikke faller innenfor oppregningen i lovens § 51, kan det godtas i Norge. Prioriteringsmessig vil slike sjøpanter komme etter de registrerte heftelsene. Dersom det utenlandske sjøpantkravet ikke blir anerkjent i Norge, vil ikke disse kravene gå i tap. Neste gang skipet seiler i de landene kan slike krav gjøres gjeldende og leverandørene kan arrestere skipet for å sikre sitt krav.

2.5 Selgerens ansvar ved forsinket leveranse

Når man inngår en avtale om bunkersleveranse er det som tidligere nevnt mange aspekter man er nødt til å ta i betraktning. Det er veldig viktig at bunkersleveranser går så smertefritt som mulig, slik at skipet i minst mulig grad blir påført unødig forsinkelse. Uttrykket tid er penger er bokstavelig talt gjeldende innenfor shipping. En eventuell forsinkelse i forbindelse med bunkersleveranse kan forårsake store økonomisktap for skipets eier eller den som disponerer skipet.

⁴⁹Bunkers (Fisher/Lux 1994) s. 86-87

Når man skal avgjøre om bunkersleveransen er forsinket må man se i kontrakten om det på forhånd er avtalt et bestemt tidspunkt for leveransen. I praksis vil de fleste som plasserer ordre på bunkers gi en mest mulig detaljert tidsplan på når selgeren kan vente skipets ankomst og avgang fra de respektive havnene. I tillegg vil de fleste skipsrederi ha agenter som følger opp eventuelle aktiviteter som skal foregå i de respektive havnene. Generelt sett er det sjelden snakk om alvorlige forsinkelser.

Det kan forekomme at en bunkersordre er plassert uten at leveringstiden er bestemt på forhånd. I disse tilfellene er det standard prosedyre at bunkersleverandøren får rimelig tid på seg til å forestå leveransen. Det viktigste utgangspunktet her er at leveringingen skjer på en slik måte at skipet ikke blir forsinket på noen måte.

Det er lagt mye ansvar på selgeren sin side når man snakker om forsinket bunkersleveranse. Selgeren /leverandøren som påtar seg å levere bunkers har selv ansvaret for å ha oversikt over egen evne til å få levert bunkers i henhold til oppdraget man påtar seg. Det er derfor meget viktig at de selv regulerer når de kan påta seg oppdraget av bunkersleveranse.⁵⁰

Denne plikten innebærer at selgeren har et ansvar for å treffe nødvendig mottiltak for å avverge et eventuell forsinkelse. Dersom det må treffes tiltak for å sikre rettidig levering, er det selgerens ansvar å dekke eventuelle kostnader knyttet til dette. Det er dog ikke alle midler som er berettiget, kjøperen kan ikke forvente at selgeren skal opptre illojal mot lover og regler bare for å avverge forsinkelse og oppfylle leveransen⁵¹.

I bunkersmarkedet vil det som regel i kontrakten være fastsatt når leveringingen skal finne sted. Skipet vil som oftest seile til en havn og kun tilbringe en kort og nødvendig tid der. Derfor kan det fort konstateres forsinkelse ved leveringingen dersom bunkringen ikke finner sted til avtalt tid. Forsinkelse vil representere et kontraktsbrudd dersom leverandøren av bunkersen ikke leverer rettidig.

⁵⁰ Bunkers contract and bunkers problem (Knudtzon 1981) s. 4760-61

⁵¹ Kjøpsrett i studiebruk (Selvig 1999) s. 253

Det er også brudd på kontrakten dersom selgeren/leverandøren gir en bestemt tidspunkt for leveringen og denne ikke finner sted innen en rimelig tid etter at oppfyllestidspunktet er passert.

Etter norsk rett er det snakk om forsinkelse dersom bunkersen ikke blir levert rettidig eller helt uteblir etter kjøpslovens § 22 første ledd. Forsinkelse må være av slik art at det ikke kunne bebreides kjøperen for⁵². Skulle det forekomme at selgeren er forhindret i å oppfylle levering kan kjøperen påberope seg reglene i kjøpsloven som omhandler sanksjoner ved forsinket leveranse.⁵³

De kontraktsbruddssanksjonene som en kjøper kan påberope seg finner vi i kjøpsloven §§ 23 til 29.

2.5.1 Kjøperens rett til å fastholde kjøpet

Kjøperen kan velge å fastholde kjøpet og kreve levering selv om forsinkelsen er et faktum etter kjøpslovens § 23 første ledd. Denne retten til oppfyllelse er imidlertid begrenset i forhold til hva som er årsaken til forsinkelsen. Dersom forsinkelsen skyldes forhold som selgeren ikke har kontroll over eller kan overvinne, vil ikke kjøperen kunne kreve levering⁵⁴. Der ”bunkers barge” (lekter) ikke kommer til skipet for å foreta levering grunnet dårlig vær, vil selgeren ikke være ansvarlig. Så snart været bedrer seg vil selgerens plikt til å levere gjenoppstå.⁵⁵

Dersom oppfyllelse av kjøpet ville medføre uforholdsmessige ulemper for selgeren, vil kjøperens interesse av oppfyllelse ha en mindre vekt jamfør kjøpsloven § 23 første ledd *infini*.

⁵² Kjøpsrett i studiebruk (Selvig 1999) kap. 19

⁵³ Lov om kjøp 13. mai 1988 kap. V (Kjøpsloven)

⁵⁴ Kjøpsrett i studiebruk (Selvig 1999) kap. 20

⁵⁵ Kjøpsrett i studiebruk (Selvig 1999) s. 254

Med andre ord, kjøperen kan ikke kreve oppfyllelse til enhver pris dersom dette ville medføre store kostnader for selgeren. Her vil man bli nødt til å foreta en avveining mellom kjøperens interesse i forhold til oppfyllelse og selgerens ansvar og hva dette vil medføre av ulemper og kostnader. Dette prinsippet om at selgerens plikt til oppfyllelse må ses i sammenheng med interessen til kjøperen, er også forankret i avtaleloven § 36. I et kjøpsforhold er det viktig å opprettholde balanse forholdet mellom partene. Selv om selgeren er fritatt i å levere bunkers vil han ikke bli avskåret i forhold til erstatningsansvaret for kjøperens tap.

2.5.2 Heving ved forsinket leveranse

Et sentralt tema vil være når en forsinkelsen kan føre til at kjøperen får grunnlag til å heve kjøpet?

For at bunkerskontrakten skal kunne heves må forsinkelsen være vesentlig.

Kjøperen har etter reglene i kjøpsloven § 25 jamfør 29, rett til å heve kjøpet dersom forsinkelsen er vesentlig. I bunkersmarkedet hvor pris og tid er verdifullt vil selv små forsinkelser kunne bli ansett for å være vesentlige. Hvis skipet blir nødt til å vente et døgn i en havn grunnet forsinket leveranse, vil dette føre til at skipets eier blir pålagt store ekstra kostnader. Her må man foreta en helhetlig vurdering av forsinkelsen. Er skipet planlagt til å seile dagen etter bunkringen skulle finne sted, kan man vanskelig si at vesentlighetskravet er oppfylt. Men dersom bunkringen er forsinket i den grad at det ikke kan leveres før etter at skipet skal seile videre, foreligger det en vesentlig mangel.

2.5.3 Erstatningsansvar ved forsinket leveranse

I de fleste bunkerskontraktene vil man på forhånd avtale levering av bunkers om bord. Selgeren krever og forutsetter at kjøperen holder ham fortløpende informert om skipets seileplaner.

Som følge av at leveringen blir forsinket og heller ikke skjer innen rimelig tid, åpnes adgangen for kjøper til å kreve erstatning. De tapspostene som skipets eier kan få dekket er såkalte direkte tap. Reglene om erstatning finner vi i kjøpsloven § 27.

Vi kan tenke oss at skipet må vente en ekstra dag for å få bunkers om bord. Skipet vil da tape leieinntekter for denne dagen og bli påført ekstra utgifter slik som havneutgifter og lignende. Hvis skipet fraktet varer som kan bli forspilt på grunn av forsinkelsen, vil skipets eier være erstatningsansvarlig for dette tapet.

Tapte leieinntekter for skipets eier som skyldes forsinket levering av bunkers, vil selger måtte erstatte etter kjøpsloven § 27 første ledd. Også andre mulige tapsposter som er nevnt ovenfor, vil kjøperen kunne kreve erstatning for dersom selgeren er å bebreides for forsinkelsen se kjøpsloven § 27 første ledd, annet punkt.

I en dom av **RT. 1970.1059** hadde kjøperen av loddenot fremmet erstatningskrav mot selgeren på grunn av forsinket leveranse. Erstatningskravet bygget på tapte inntekter for tap av sesongbetont loddefiske. Selgeren i denne saken fikk ikke levert notene på grunn av forsinkelse fra underleverandøren i Italia. Kjøperens krav om erstatning på grunn av tapte fiskeinntekt førte ikke frem. Rettens avgjørelse bygde på det at selgerens forsinkelse skyldes forhold utenfor hans kontroll. Selgeren ble allikevel funnet erstatningsansvarlig av retten på grunnlag av for sen underretning av kjøperen om det forstående forsinkelse fra underleverandøren.

Der hvor forsinkelsen skyldes forhold som ligger utenfor selgerens kontroll, er han eventuelt fri for ansvar. Dette innebærer at selgeren kun går fri for ansvar dersom han kan godtgjøre at årsaken til forsinkelse ligger utenfor hans kontroll.⁵⁶

⁵⁶Kjøpsrett i studiebruk (Selvig 1999) kap. 20

Skulle det vise seg at selgeren kan bebreides for forsinkelsen, vil erstatningens omfang betinges av at skipets eier begrenser omfanget av tapet. Dette innebærer at kjøperen må treffe slike nødvendige tiltak slik at tap på hans side ikke blir større enn nødvendig. Dersom skipet blir nødt til å ty til en annen leverandør for å få bunkers om bord, vil den opprinnelige selgeren være ansvarlig for å dekke ekstra kostnadene som dette medfører. Skulle skipet bli nødt til å seile til en annen havn for å kunne bunkre, vil selgeren også i dette tilfellet være ansvarlig for kostnadene.⁵⁷

2.6 Selgerens ansvar ved manglende kvalitet.

I mange tilfeller hvor uoverensstemmelser oppstår mellom kjøper og selger er utgangspunktet for tvisten knyttet til kvaliteten av den leverte bunkersen. Med utgangspunkt i kjoepsloven § 17 første ledd vil det kunne foreligge et mislighold når den leverte bunkersen avviker fra den avtalte kvaliteten.

Etter alminnelig kjoepsrett vil et produkt som ikke er i samsvar med den kvaliteten man er blitt enige om, være mangelfull. Noen ganger hender det også at bunkersen ikke lever opp til det som leverandøren har lovet. Et eksempel på dette er når bunkersen ikke brenner godt nok slik at skipet ikke oppnår den ønskede fart. Det at skipet ikke oppnår den farten som er planlagt er ganske avgjørende i tilfeller hvor det skal levere last innen en bestemt tid. Er farten for liten vil risikoen for at skipet blir forsinket være stor.

Det er mange situasjoner som kan føre til at det leverte produktet kan anses for å være mangelfullt i lovens forstand. Spørsmålet er når det foreligger en mangel og eventuelt hvilke rettlige sanksjoner kjøper kan benytte seg av.

Når det inngås en kontrakt om kjøp av bunkers vil kjøper på forhånd har gitt beskjed om den ønskede bunkerskvaliteten. Innenfor bunkersbransjen er det imidlertid ikke så lett å entydig fastsette hvilken kvalitet bunkersen skal inneha. Det er derfor viktig for den som

⁵⁷Kjøpsrett til studiebruk (Selvig 1999) s. 250 - 276

kjøper bunkersen å gi klare spesifikasjoner på bunkerskvaliteten. Det er bestillerens ansvar at alle spesifikasjonene som forventes av bunkersen skal være klart spesifisert på forhånd. I BIMCO standard bunker contract klausul 2a, stadfester kjøperens ansvar for å spesifisere bunkerskvaliteten. Kjøperen må på kontrakt inngåelse formidle selgeren hvilke bunkers type man ønsker og kvaliteten til denne. Selgeren på sin side har et ansvar for å levere den bunkerskvaliteten som kjøperen har bestilt jamfør klausul 2b.⁵⁸

I Norge operer man som oftest etter bunkerskvalitet standard som er nedfelt i *ISO 8217*.⁵⁹ Her finner man de ulike komponentene som bunkersen kan inneha og hvor høye verdier som er tillatt.

Når bestillingen finner sted skal kjøperen få tilbake en ordrebekreftelse fra leverandøren. På dette punkt har både kjøperen og leverandøren stadfestet hvilke kvalitet den bestilte bunkers skal ha. Det er viktig å påse at alle kvalitetskravene som det er blitt enighet om står på ordrebekreftelsen.

Skulle kjøperen unnlate å gi klare kvalitets spesifikasjoner, har standardkontrakten som for eksempel Bimco bunker standard contract klausul 2b, fanget opp situasjoner slik at selgeren har påtatt seg etter kontrakten å levere bunkersen som er i samsvar med ISO Standard 8217, se klausul 2b.

Ved avgjørelsen om bunkerskvaliteten er i samsvar med kontrakten, vil underliggende korrespondanse, mail etc. knyttet til den bestemte bestillingen, hjelpe som bevis. Det viktigste dokumentet i tillegg til selve kontrakten, vil være ordrebekreftelsen som bekrefter den bestilte kvalitet, kvantitet, leveringstid og måte. En annen dokument som spiller en viktig rolle er ”delivery note” som stadfester den faktiske leverte bunkersen. Disse to dokumentene er spesielt viktige som bevis når man skal avgjøre hvilke bunkerskvalitet man har bestilt.

⁵⁸ BIMCO Standard Bunker Contract

⁵⁹ International Standard ISO 8217 (vedlegg nr. 1)

Viktige parametere ved bunkersbestilling vil være viskositeten og dens egenvekt. Dersom den leverte bunkersen skulle vise seg å være innenfor de kvalitetsrammene som oppfyller kravet om viskositet, vil jo bunkersen i utgangspunkt være kontraktmessig. Innenfor bunkersmarkedet er det ingen alminnelig akseptert standard for ulike typer bunkers og det kan derfor være vanskelig å avgjøre når en rettslig mangel foreligger. Slike vurderinger må gjøres konkret og i det enkelte tilfelle. Dersom den leverte bunkersen inneholder egenskaper som kan medføre skade ved normal bruk og på et "gjennomsnittlig" skip, vil det foreligge en erstatningsbetingende mangel. Kjøperen kan i slike tilfeller kreve sine tap dekket.

Det kan oppstå kompliserte spørsmål og vurderinger der hvor den leverte bunkersen lever opp til den avtalte viskositetsverdien, men hvor det er andre verdier som kan representere en mangel. I slike tilfelle vil utgangspunktet være at kjøper har krav på "alminnelig god vare" jamfør kjøpslovens bestemmelser i § 17 annet ledd, bokstav a⁶⁰ og at varen skal kunne brukes til det formålet det er kjøpt.

Når det er snakk eksistensen av farlige partikler i bunkersen skal kjøperen ha mulighet til å kreve prisavslag, spesielt når bunkersen er gitt en garanti om at bunkersen ikke skal inneholde slike partikler. Når man snakker om brennverdien av bunkersen, må det foreligge eksepsjonell lav verdi før man kan snakke om mangel.

Det kan skje at bunkersen som er levert reagerer med tidligere leverte bunkers, såkalte "incompatible bunkers". Tvisten oppstår først når den nyleverte bunkers reagerer med den bunkersen som allerede er om bord.⁶¹ Hvis de skadelige følgene er forårsaket av at bunkersene reagerer med hverandre, gjør dette saken mer komplisert. Her må man gjennom undersøkelser, forsøke å fastslå hvilken bunkers som er årsaken til skaden. Det vil være rederens oppgave å påse at det tas nødvendige prøver av begge bunkersene. Prøvene vil

⁶⁰ Kjøpsrett til studiebruk (Selvig 1999) kap. 11

⁶¹ Rettslige problemer i forbindelse med dårlig bunkers (Knutzson 1981) ss. 3-5

kunne være avgjørende bevis i en senere tvist om eventuelt ansvar. Dersom det skulle vises seg at den nyleverte bunkers reagerer med de fleste andre typer bunkers og således er inkompatibel, vil leverandøren lett komme i ansvar. Ansvar for bunkersen som reagerer med de fleste typer bunkers bør ligge hos leverandøren.⁶²

Det vil ofte være bevisproblemer i slike bunkerstvister. For eksempel kan det oppstå spørsmål om bunkersprøvene som er tatt, er representativ nok for hele bunkersleveransen. Andre ganger kan leverandøren påberope at den nevnte bunkersprøven ikke stammer fra skipet osv. I praksis har de fleste skip utstyr for å ta såkalte ”drypp-prøver.” Denne form for prøve er ansett for å være relativt nøyaktig, fordi man tar gjennomsnittsprøver av den leverte bunkers.

Det er viktig at både skipet og bunkersleverandører er enige om hvilke former for prøver man skal foreta for å sikre bevis ved eventuell tvist. Det er kjøperen som har bevisbyrden for at det foreligger en eventuell mangel ved den leverte bunkersen.

En annen rettslige problemstilling er når den dårlige bunkerskvaliteten skaper såkalt akutt fare. Med dette tenker man først og fremst på maskinhavari. Vi kan også tenke oss at skader først manifesterer seg etter at det har gått en viss tid. Eller at problemene kan forårsake ekstra vedlikehold og resultere at skipseier må bære omkostningene.

2.7 Konsekvensene av at bunkers er mangelfull

Utgangspunktet er som drøftet ovenfor at bunkersen skal kunne benyttes til sitt formål. Der bunkersen ikke kan brukes til det tiltenkte formål er det uten tvil snakk om vesentlig mangel. På samme måte vil bunkersen som volder skade på maskineriet være høyst sannsynlig snakk om vesentlig mangel.

⁶²Rettslige problemer i forbindelse med dårlig bunkers (Knutzon 1981) ss. 8-9

De rettslige problemstillingene er hvilke sanksjoner kjøperen eventuelt kan benytte seg av ved kontraktsbrudd og hvilke innvirkninger vil dette ha ovenfor partene i kontrakten.

Dersom det kan påvises at bunkers innehar en mangel, må kjøperen etter kjøpsloven § 32 første ledd, reklamere ovenfor selgeren innen rimelig tid.

Kjøpsloven har utførlig regler om kjøperens rett til å kreve avhjelp etter lovens §§ 34-36. Det fremkommer også av loven at selgeren har slik plikt til å foreta avhjelp selv når kjøperen ikke krever det, se § 36 første ledd. Med disse reglene følger det at kjøperen ikke kan heve kjøpet selv om mangelen er vesentlig uten at reglene om avhjelp er utprøvd.

2.7.1 Retting av mangler

Kjøperen er gitt valgmuligheter i loven på hvilke rettslige sanksjoner kan han velge å benytte seg av når kontraktsbruddet skyldes mangel i bunkersen. I utgangspunkt skal selgeren få adgang til å rette eventuelle feil.⁶³ I forhold til bunkerskjøp vil eventuell retting representere et dårlig alternativ overfor kjøper fordi et tilfredsstillende resultat som oftest først oppnås ved en omlevering av bunkersen.

2.7.2 Omlevering

Etter reglene om omlevering i kjøpsloven må mangelen av vesentlig karakter for at kjøperen skal kunne benytte seg av regelen etter kjøpsloven § 34 annet ledd. Dersom mangelen skulle vise seg å være av en slik karakter at kjøperen ikke kan påberope seg omleverings- eller hevingsregler, må kjøperen ta stilling til andre typer sanksjoner som står til hans disposisjon.

2.7.3 Prisavslag ved mangelfull bunkers

Man vil i noen tilfeller oppleve at den leverte bunkersen ikke alltid samsvarer med det som er avtalt i kjøpskontrakten. Likevel vil ikke manglene være så vesentlige at det vil kunne kvalifisere som vilkår for å heve kjøpe. Slike tilfeller har man søkt å løse ved å gi kjøperen

⁶³Kjøpsrett til studiebruk (Selvig 1999) ss. 186-190

adgang til å kreve prisavslag. Det kan også tenkes at kjøperen ser seg mer tjent med at kjøpet opprettholdes selv om det forligger mangler. Kjøperen har da mulighet til å fastholde kjøpet og kreve prisavslag.

I praksis benyttes prisavslag i ganske stor utstrekning i tilfeller der det kan forekomme små feil i forhold til bunkersverdiene. Fordelen med å benytte seg av denne sanksjonen er at kjøpet opprettholdes og partene unngår dermed bruk av ressurser for å bevise sine påstander og krav. En prosess med å anlegge erstatningssak ovenfor en selger som har levert en mangelfull bunkers kan være tidmessig og økonomisk stor belastning. I form av prisavslag vil man kunne sikre kompensasjon for eventuelle småfeil.

Regelen om prisavslag finner i kjøpsloven § 38. Prisavslag på eventuelt noen cents per tonn vil i det store og hele tilfredsstillende kjøperen. Prisavslaget skal reflektere den påviste mangel bunkersen har og verdien av bunkersen når den er kontraktmessig. Kjøpslovens regler stadfester at uansett om kjøperen har krevd avhjelp eller ikke, har han rett på prisavslag. Dette gjelder også når mangelen er vesentlig⁶⁴.

Der hvor mangelen er vesentlig kan kjøperen fritt velge hvilke av mangels beføyelser han vil gjøre gjeldende. Som regel kan han i tillegg kreve erstatning etter kjøpsloven § 40. Dersom det er påvist mangel ved den leverte varen som selger ikke kan avhjelpe, kan kjøperen velge å beholde den mottatte varen mot et prisavslag. Det er uvesentlig for kjøpers rettigheter om selgeren heller ville ha omgjort hele kjøpet.

Prisavslag kan kreves uten hensyn til mangelens årsak og uten hensyn til om selgeren plikter å betale kjøperen erstatning for kontraktsbrudd jamfør kjøpsloven § 40. Dette forutsetter at selgeren ikke har avhjulpet innen rimelig tid etter at kjøperen har klaget over mangelen se kjøpsloven § 37.

⁶⁴ Kjøpsloven § 38 flg.

Størrelsen på prisavslaget skal i utgangspunkt redusere kjøpesummen proporsjonalt med den reduksjonen i salgsgjenstandens verdi som følger av mangelen. Praktisk sett vil prisavslaget begrense seg til verdireduksjonen og dekker ikke annet tap som skyldes andre form for mangel.⁶⁵ Overfor selgeren vil prisavslaget fungere som et objektivt ansvar. Dette innebærer at han pålegges ansvaret uavhengig av årsaken til mangelen.⁶⁶

2.7.4 Heving ved mangelfull bunkers

Dersom det er fastslått at bunkersen har mangler og disse er vesentlig, kan kjøperen i utgangspunktet heve kjøpet etter kjøpsloven § 39.

Dersom kjøpet blir hevet vil det rettslige utgangspunktet være at kjøperen skal tilbakelevere den leverte bunkersen. Dette kan foregå uten store problemer dersom mangelen oppdages før skipet seiler fra bunkringshavn. Det kan også tenkes situasjoner hvor bunkersen ikke har kommet om bord. Under det sistnevnte forhold vil tilbakelevering ikke være noe problem.

Dersom skipet allerede har seilt fra bunkringshavn vil spørsmålet om tilbakelevering fremstå som mer komplisert. Som oftest vil da tilbakelevering ikke finne sted der bunkringen er foretatt. Den rettslig problemstillingen er om tilbakelevering kan godtas et annet sted enn bunkringshavnen. For at man skal kunne avgjøre om det er adgang til å tilbakelevere bunkers et annet sted enn bunkringshavn, er man nødt til å ta utgangspunkt i den aktuelle bunkerskontrakten partene har inngått.

2.7.4.1 "Spot" kontrakt

Har bunkringen skjedd etter en "spot" kontrakt, vil man med stor sannsynlighet ikke kunne kreve heving eller omlevering av bunkersen andre sted enn bunkringshavn. Dette innebærer et ansvar for rederen å påse før eventuelt avseiling at bunkersen ikke har slike vesentlig mangler som vil kreve tilbakelevering.

⁶⁵ Kjøpsrett til studiebruk (Selvig 1999) ss.114-117

⁶⁶ Kjøpsrett til studiebruk (Selvig 1999) ss. 196-197

Rederen plikter også å minimalisere tapet som følge av dårlig bunkers. Det forligger en plikt for rederen å finne en best mulig måte å kvitte seg med den mangelfulle bunkersen på. Slike tiltak som kjøperen kan gjøre for å minimalisere tapet sitt, innbefatter for eksempel å selge bunkersen til noen andre hvis det lar seg gjøre. Det viktigste for rederen er å bli kvitt den mangelfulle bunkersen, siden det kan være en risiko for at den bestemte bunkersen kan forvolde skade på skipet. Rederens tap i en slik situasjon vil utgjøre differansen mellom kjøpesummen og det han får for bunkersen ved et videresalg.

2.7.4.2 Langsiktig kontrakt

Under en langsiktig bunkerskontrakt vil det ofte kunne være anledning til å tilbakelevere den mangelfulle bunkersen et annet sted enn der hvor bunkringen har funnet sted.

Årsaken til denne videre adgangen for tilbakelevering skyldes kontinuiteten i kontraktsforholdet. Leverandøren vil som oftest ikke miste en god kunde. En annen grunn er at kjøperen vil også være gitt adgang til å heve resterende del av kontrakten. Dette vil igjen medføre store økonomisk tap for leverandørene. Av økonomiske årsaker vil man som oftest møte en mer fleksibel tilbakeleverings eller omleverings vilje hos leverandøren under langsiktig kontrakt enn såkalte spot kontrakter.

Selve tilbakeleveringen vil praktisk kunne skje i en av de andre havnene som er spesifisert i kontrakten og hvor leverandøren for øvrig har plikt til å levere bunkers.

2.8 Erstatningen ved mangelfull bunkers

Reglene om erstatning etter kontraktsbrudd fra selgeren på grunn av mangler ved leveransen er hjemlet i kjøpsloven § 40. Dersom de spesifiserte egenskapene ved bunkersen fraviker fra det som er levert, vil kjøperens i utgangspunktet kunne kreve erstatning.

Årsaken er at man har fått et produkt som ikke er i samsvar med det man har bestilt. Har selgeren tilsikret bunkerskvaliteten innebærer dette et objektivt ansvar. Lovens regler om erstatningsansvar gjelder når tingen har mangel.⁶⁷

Selgerens erstatnings ansvar etter § 40 første ledd, gjelder for direkte tap. Dette innebærer at dersom skipet blir påført en skade på grunn av dårlig bunkerskvalitet vil selgeren være økonomisk ansvarlig for dette tapet. Vi kan tenke oss at skipets maskin blir beskadiget, selgeren må da dekke kostnader for en ny motor.

Det er naturlig å tenke at når skipets motor blir beskadiget vil dette kunne medføre også andre tap for kjøperen. Skaden kan for eksempel medføre at skipet må ligge i havn lengre enn antatt, får større utgifter og gå glipp av leieinntekter. Skipet vil også bli påført ekstra havneutgifter som følge av skaden. Disse skadene er ikke en direkte følge av skaden, men avledet av at motoren ble beskadiget. Etter kjøpsloven § 40 annet ledd, har kjøperen av bunkers ikke krav på erstatning for slike skader.

Skyldes skaden feil som kan bebreides selger jamfør kjøpsloven § 40 tredje ledd bokstav a, vil kjøper ha krav på erstatning også for indirekte tap. Har selgeren i strid med kontrakten og med åpne øyne solgt bunkers av dårligere kvalitet, er hans handlinger uaktsom eventuelt forsettelig og selger må erstatte kjøpers fulle tap.

Kjøpslovens utgangspunkt er at selgeren kun går fri for ansvar dersom mangelen i bunkersen kan tilskrives forhold som er utenfor hans kontrollsfære.

Omfanget av erstatningen som kjøperen kan kreve av selgeren reguleres etter §§ 67-70. Dersom kjøpet heves på grunn av vesentlig mangel ved bunkersen vil kjøperen kunne kreve erstatning fra selgeren. Blir bunkersen kjøpt hos en annen leverandør og bunkersprisen er

⁶⁷Kjøpsrett til studiebruk (Selvig 1999) ss.207-208

høyere enn, vil selgeren erstatte prisforskjellen se kjøpsloven § 68. Erstatningen selgeren skal svare for er nettotapet som kontraktsbruddet har påført kjøperen.⁶⁸

2.8 Tidsbefrakterens ansvar for bunkers

Etter norsk rett er tidsbefrakterens ansvar i forhold til bunkersen regulert i sjøloven § 380. Denne bestemmelsen regulerer befrakterens fulle ansvar og risikoen for bunkersen. Motivet for dette lovfestede ansvaret er å pålegge tidsbefrakteren et garantiansvar. Med dette mener man at befrakteren skal påse at skipet ikke blir beskadiget ved å kjøpe dårlig bunkers. I praksis vil tidsbefrakteren som regel tegne en forsikring som dekker nettopp dette ansvaret.

Tidsbefrakterens ansvar for bunkers vil være nærmere regulert gjennom kontrakten med skipets eier (certepartiet.) Certeparti **I Baltime 1939 klausul 4**⁶⁹ inneholder for eksempel en bestemmelse hvoretter befrakteren skal:

” provide and pay for” drivstoffet som benyttes under den tid skipet er i tidsbefraktning⁷⁰.

I sjøloven § 380.2. punkt, stadfestes tidsbefrakterens ansvar for å anskaffe bunkersen under den tiden skipet er i tidsbefraktning.

Det vil være befrakterens ansvar å påse at bunkerskvaliteten på den bestilte bunkersen, er i samsvar med det som er beskrevet i certepartiet. Befrakterens kan komme i ansvar overfor rederen eller skipets eier ved eventuelt tap forvoldt av dårlig bunkers. Rederen kan eventuelt kreve dekket av befrakteren utgifter til reparasjon, tidstap, lasteansvar eller mulige tap under farts klausuler.⁷¹

⁶⁸ Kjøpsrett til studiebruk (Selvig 1999) ss.215-218

⁶⁹ Se Baltime 1939 klausul 4

⁷⁰ Se Baltime 1939 klausul 4 og NYPE klausul 7

⁷¹ Se Hans Petter Michelet ”Håndbok i Tidsbefraktning” s. 47

Der det er som regel gitt klare kriterier i certeparti på hvilken bunkerskvalitet som skal anvendes om bord vil det innebære etter engelsk og amerikansk at tidsbefrakteren bærer risikoen for all bunkers som leveres og benyttes ombord.⁷² Dette synspunktet er i samsvar med utgangspunktet om at befrakteren står ansvarlig for bestillingen av bunkersen.

Sjølovens § 380 er også i samsvar med rettspraksis under både engelsk og amerikansk rett. Som vi tidligere har påpekt vil tidsbefrakteren ved inngåelsen av certeparti få kunnskap om bunkersen som skipet benytter seg av. Skulle befrakteren likevel og tiltross for slik kunnskap, bestille bunkers av dårligere kvalitet, kan han komme i erstatningsansvar overfor eier av skipet.

Det kan oppstå tilfeller hvor befrakteren ikke har fått oppgitt hvilken kvalitet bunkersen skal ha. Etter den engelske og amerikanske rett vil man da innfortolke det som kalles ”an implied warranty of fitness”. Dette innebærer at tidsbefrakteren har et ansvar for å bestille bunkers som ikke kan forvolde skader på skipet.

Når skipet er under tidsbefraktning vil besetningen om bord tilhøre rederiet gjennom sitt ansettelsesforhold der. Maskinsjefen vil alltid ha et ansvar for å påse at skipet får den riktige typen av bunkers om bord. Gjennom sin førstehåndskunnskap om hvilke typer bunkers som burde benyttes, må det forventes at maskinsjefen opptrer på en slik måte at han sikrer at skipet ikke blir beskadiget på grunn av manglende kunnskap eller uaktsom opptreden fra befrakterens side. Fordi maskinsjefen i denne sammenheng vil være eiers representant, kan et eventuelt tap forårsaket av dårlig bunkers føre til at ansvaret deles mellom befrakteren og skipets eier. For at delt ansvaret skal kunne påberopes, må maskinsjefen på forhånd ha hatt kunnskap om den dårlige bunkersen. Som tidligere påpekt vil som oftest den dårlige bunkerskvalitet først bli påvist etter at skaden har oppstått og prøver tatt.

⁷² Se Hans Petter Michelet ”Håndbok i Tidsbefraktning” s. 48

Når spørsmålet om bunkerskvalitet oppstår vil rederen kunne bli med innsigelser om at bunkersen ikke var årsaken til den oppståtte skaden. Befrakteren kan for eksempel påberope at feilen ligger hos mannskapet eller maskineriets tilstand eller av andre årsaker. Bevisbyrden vil ligge hos skipets eier og bevisproblemene kan være betydelige. Det er derfor meget viktig at det foretas bunkersprøver og at slike prøver foretas forskriftsmessig måte.

2.8.1 Eiendomsretten til bunkers ombord

Spørsmålet om hvem som skal ansees som den rettmessig eieren av bunkers når skipet overdras mellom bortfrakteren og tidsbefrakteren, kan oppstå der hvor tilbakeleveringen foregår på en irregulær måte. Med irregulær måten menes situasjoner i forholdet mellom tidsbefrakteren og skipets eier, som fører til at certepartiet avbrytes. Slike situasjoner kan oppstå der hvor befrakteren ikke betaler den avtalte leien eller at skipet blir usjødyktig.

I utgangspunktet vil ombordværende bunkers under en tidscerteparti være befrakterens eiendom. Unntaket fra dette utgangspunktet kan være tilfeller hvor man har et certeparti som på forhånd stipulerer eiendomsretten til ombordværende bunkers. Eiendomsretten går for eksempel først over når man har dekket vederlaget for bunkersen.

Spørsmålet om overdragelse av eiendomsretten har vært fremmet i engelsk rett ved flere saker. I dommen om "Saint Anna"⁷³ ble certepartiets ordlyd det avgjørende. Spørsmålet her var om eiendomsretten til bunkers går over til rederen når skipet tilbakeleveres. En slik overgang vil også innebære at rederen må betale vederlaget for ombordværende bunkers.

⁷³ Saint Anna 1980 1 Lloyd's Rep. 180 Q.B

Det kan tenkes tilfeller hvor befrakteren kan se seg nødt til å avbryte certepartiet tidligere enn avtalt. Som følge av at befrakteren avbryter kontrakten kan rederen etter nordisk rett, tilbakeholde bunkers som sikkerhet for sine mulige krav overfor befrakteren. Det er rederens krav som kan sikres på denne måten og ikke hans kreditorer. Det vil si at rederens kreditorer ikke kan gjøre sine krav gjeldende direkte mot tidsbefrakteren dersom det skulle skje en tilbakelevering ved et avbrutt certeparti.

Siden utgangspunktet er at tidsbefrakteren er eier av bunkersen, kan hans eventuelle kreditorer ta arrest i bunkersen ombord, med det resultatet at skipet hindres i å seile videre eventuelt at skipet blir forsinket.

Et slikt tilfelle finnes i dommen om skipet "Saetta"⁷⁴ som var under tidsbefraktning. Leverandøren av bunkersen fikk ikke betalt for sin leveranse. Skipets eier på sin side krevde tilbakelevering som følge av manglende betaling av leien etter certepartiet. Spørsmålet ble i denne saken om eieren kunne holdes ansvarlig for bunkersen som følge av tilbakeleveringen?

Avgjørelsen baserte seg på ordlyden i certepartiet, Shelltime 4 kalsul 15. Etter denne klausulen skal skipets eier ta over bunkersen om bord ved en tilbakelevering. Retten kom til at eieren gjennom tilbakeleveringen også hadde påtatt seg ansvaret for å betale bunkersen. Ved en regulær tilbakelevering ville skipets eier tatt over bunkersen ombord og vært ansvarlig for å betale befrakteren. Ovenfor leverandøren av bunkersen var skipets eier ansvarlig for den delen av bunkersen som ble benyttet etter tilbakekalling av skipet.

⁷⁴ Saetta 1993 2 Lloyd's Rep. 273 Q.B.

3. Avslutning

Oppgavens mål er å belyse kjøperes og selgeres mulige rettsmidler ved en eventuell kontraktsbrudd. Disse rettssanksjonene er nedfelt ved lands lov som regulerer kjøpsforhold i tillegg til standardkontraktene.

Etter norsk rett vil kontraktsbrudd som manglende betaling føre til at selgeren er mer tjent med å benytte seg av adgangen til arrest. Arrest reglene åpner for at selgeren får dekning for sitt krav.

Rettssanksjoner som følger av at selgeren får salgspant i kjøpesummen, ofte kan føre til dårligere realiseringsmulighet. Salgspant som gir selgeren rett til å kreve tilbakelevering vil som oftest innskrenkes av det faktumet at kjøperen har brukt opp bunkersen. Det samme vil også være i forhold til tvangssalg.

En klausul om sjøpant i kjøpskontrakten vil etter norsk lov ikke være gyldig. Norsk sjølov begrenser de typer krav som kan nyte sjøpant. Derimot vil man i andre land finne andre regler når det gjelder adgangen til bruk sjøpant med sikkerhet i skipet. I England er det kun skipets eier eller den personen som har fått en fullmakt, som kan påhefte skipet sjøpant. Derimot er reglene i USA i retning av favorisering av amerikansk selgere, hver leveranse kan føre til sjøpant med mindre selgeren forut levering har fått kunnskap om at kjøperen ikke kan påhefte skipet sjøpant.

I tillegg vil selgeren kunne kreve erstatning for sin økonomisk tap som påføres på grunn av manglende betaling.

Kjøperen på sin side kan benytte seg av rettssanksjoner som omlevering, prisavslag, heving og erstatning. Gjennom reglene om retting eller avhjelp kan kjøperen allikevel få en

bunkers som ikke er i strid med den bestilte. Her er selgerens plikt til å rette opp eventuelle feil en måte å begrense tapet på selgerens side.

Det kan forekomme en del små feil knyttet til bunkersen og reglene om prisavslag er en måte å avhjelpe disse på. I ganske mange tilfeller vil kjøperen godta at bunkersen ikke alltid er kontraktmessig. Allikevel vil ikke dette føre til at kjøperen skal akseptere at manglende. Selgeren får en del rettssanksjoner som kan eventuelt bidra til at balansen opprettholdes.

Litteraturliste

Brækhus, Sjur *Omsetning og kreditt 2* 2.utg. Oslo, 1994

BIMCO *Standard bunker contract* [online].

<http://www.bimco.dk/corporate%20warea%20Documents%20samples/>

Fisher, Christopher *Bunkers An analysis of the practical, technical and legal issues*
Christopher Fisher og Jonathan Lux 2. utg. London, 1994

Internasjonal konvensjon vedrørende arrest i sjøgående skip (Brussel Konvensjon 1952)
[online] <http://www.lovdatab.no/traktater/index.html>

Knudtzon, Stephen *Bunkers contracts and bunkers problems* i Nordisk Skibsforening
Medlemsblad (1981) s. 4756-4774

Michelet, Hans Peter *Håndbok i tidsbefraktning* Sjørettsfond 1997

Nordisk Skibsforening Medlemsblad *Sjøpantlovgivningen i USA*

Selvig, Erling *Kjøpsrett til studiebruk* Oslo, 1999

Vedlegg:

INTERNATIONAL STANDARD – ISO 8217 (vedlegg nr.1)

Lovregister:

1915 Lov om rettergangsmåten for tvistemål (tvistemålsloven) av 13. August 1915 nr. 6

§ 31

1918 Lov om avslutning av avtaler, om fuldmakt og om ugyldige viljeserklæringer
(avtaleloven) av 31. Mai 1918 nr. 4

§ 37

§36

1979 Lov om foreldelse av fordringer (foreldelsesloven) av 18. Mai 1979 nr 18

§ 27 nr. 3

1980 Lov om pant (panteloven) av 8. Februar 1980 nr. 2

§ 3-14 følgende

§ 3-22

1985 Lov om kredittkjøp (kredittkjøpsloven) av 21. Juni 1985 nr. 82

Kapittel IV

1988 Lov om kjøp (kjøpsloven) av 13. Mai 1988 nr. 27

§ 17

§ 22, 1. ledd

§§ 23-29

§ 27

§ 34

§ 37

§ 38

§ 39

§ 40

§ 48

§ 54

§ 57

§§ 67-70

1992 Lov om tvangsfullbyrdelse og midlertidig sikring (tvangsfullbyrdelsesloven) av 26.

Juni 1992 nr. 86

§ 3-5

§ 11-7

§ 11-9

§ 14-2, 2. ledd

§ 14-7

§ 14-11

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

§ 51

§ 55

§ 75

§ 92

§ 93

§ 95

§ 380

Domsregistre

Rt 1968.1188 Pakkeseddel-dommen

Rt 1970.1059

Rt.1980.1109

Tramp Oil and Marine Ltd. Vs. Lomar Shipping

Ferromet Resources Inc. vs. Chemoil Corp

The Span Terza (1984) 1 Lloyd's Rep. 119

The Halycon Isle (1980) 2 Lloyd's Rep. 32

Saint Anna 1980 1 Lloyd's Rep. 180 Q.B

Saetta 1993 2 Lloyd's Rep. 273 Q.B.

