

MARITUS

SCANDINAVIAN INSTITUTE OF MARITIME LAW

Linn Beate Woll

Hvordan sjørøveri påvirker
risikofordelingen i et tidscerteparti

Hvordan sjørøveri påvirker risikofordelingen i et tidscerteparti

Linn Beate Woll



Marlus nr. 407
Sjørettsfondet
Nordisk institutt for sjørett
Universitetet i Oslo

© Sjørettsfondet, 2012
ISSN: 0332-7868

Sjørettsfondet
Universitetet i Oslo
Nordisk institutt for sjørett
Postboks 6706 St. Olavs plass
N-0130 Oslo

Telefon: 22 85 96 00
Telefaks: 22 85 97 50
E-post: sjorett-adm@jus.uio.no
Internett: www.jus.uio.no/nifs

Redaktør: Postdoktor Alla Pozdnakova

Abonnement og løssalg: www.audiatur.no - post@audiatur.no

Trykk: 07 Xpress as

Forord

Denne avhandlingen ble skrevet mens jeg var ansatt som vitenskapelig assistent ved Nordisk institutt for sjørett. Avhandlingen publiseres i all hovedsak slik den ble levert som studentavhandling.

Instituttet har et inkluderende og godt miljø, som har vært til stor inspirasjon. Uformelle lunsjer hvor vi har diskutert ulike emner samt faglige seminarer har gjort året som vitenskapelig assistent til et veldig lærerikt år. Alle de imøtekommende menneskene på institutter har vært av stor betydning. Takk til alle ansatte!

En særlig takk til min veileder professor Kristina Maria Siig for god veiledning og oppmuntring underveis. En stor takk til professor Hans Jacob Bull for gode råd og for hans tilgjengelighet underveis i prosessen. Jeg vil også rette en særlig takk til instituttbestyrer professor Trine-Lise Wilhelmsen for sin evne til å skape et inspirerende og inkluderende miljø.

Mats E. Sæther hos advokatfirmaet BA-HR fortjener en stor takk for å ha lest gjennom oppgaven og kommet med nyttige innspill. Trond Solvang fortjener en stor takk for at han tok seg tid til å diskutere oppgaven grundig etter at sensur var falt.

En stor takk går til slutt til de øvrige vitenskapelige assistentene som gjorde året som vitenskapelig assistent til en fantastisk tid. En spesiell takk til Linn Therese Mostad og Annette Lund for morsomme stunder og godt humør på kontoret. Til slutt, takk til Stian Våge som på beundringverdig måte alltid gir meg fantastisk støtte.

Oslo, mai 2010

Linn Beate Woll

Innhold

1	INNLEDNING	7
1.1	Temaet for oppgaven - farer og behov, hvordan sjørøveri påvirker et tidscerteparti	7
1.2	Kilder og metode	10
1.2.1	Særlig om kilder på befraktningsrettens område	10
1.2.2	Særlig om metoden	13
2	TIDSCERTEPARTI	19
2.1	Hovedtrekk ved et tidscerteparti	19
2.2	Kort om ansvarsfordelingen mellom tidsbortfrakter og tidsbefrakter	21
2.2.1	Ansvar for arbeidere	21
2.2.2	Tidsbefrakterens disposisjonsrett over skipet	22
3	BEGRENSNINGER I BEFRAKTERENS DISPOSISJONSRETT	25
3.1	Begrensning som følge av klausuler om trygg havn	28
3.2	Begrensning som følge av sjøloven	31
3.3	Begrensning som følge av certepartiets krigsklausul	39
3.4	Begrensning i BIMCOs «Piracy clause»	44
3.5	Vurderingen som i alle tilfeller skal foretas	45
3.5.1	Krav om åpenbar fare?	45
3.5.2	Har kapteinen foretatt en fornuftig avgjørelse basert på de forliggende omstendighetene i saken?	50
3.5.3	Momenter i vurderingen av om kapteinen har handlet fornuftig	54
3.5.4	Vurderingen holdt opp mot situasjonen i Adenbukten og utenfor Somalia	57
4	FORDELINGEN AV EKSTRA UTGIFTER	60
5	BLIR SKIPET OFF-HIRE MENS DET ER KAPRET AV PIRATER? ...	62
5.1	Reglene om off-hire etter sjøloven	63
5.2	Reglene om off-hire etter ulike certepartier	73
5.2.1	The New York Produce Exchange Time Charter, revidert 14. september 1993	75
5.2.2	Balttime 1939, revidert 2001	90
5.2.3	Shelltime 4	92
5.2.4	Oppsummering	96

5.2.5	BIMCOs «Piracy Clause»	97
5.3	Hvordan tidstapet skal beregnes	98
5.4	Når kommer skipet on-hire igjen?	99
5.5	Utgiftsdekning ved off-hire	101
6	KAPRINGENS KONSEKVENSER PÅ KONTRAKTSPERIODEN	102
6.1	Teller kapringsperioden med i den totale kontraktperioden?....	103
6.2	Kan skipet tilbakeleveres mens det er kapret?.....	104
6.2.1	Hva blir konsekvensen av at skipet ikke er på det stedet tilbakelevering etter kontrakten skal skje?	105
6.2.2	Konsekvensene av at skipet ikke tilbakeleveres i kontraktsmessig stand.....	106
6.3	Oppsummering.....	107
7	KAN CERTEPARTIET BORTFALLE SOM FØLGE AV KAPRINGEN?.....	107
8	AVSLUTTENDE BEMERKNINGER	112
KILDELISTE		114
	Liste over bøker, artikler og meddelelser.....	114
	Lover118	
	Forarbeider	118
	Liste over norske dommer.....	118
	Liste over utenlandske dommer.....	118
	Rapporter	121
	Følg brev til ulike certepartier.....	121
SJØRETTSFONDETS UTGIVELSER.....		122

1 Innledning

1.1 Temaet for oppgaven - farer og behov, hvordan sjørøveri påvirker et tidscerteparti

Jantzen skrev i 1938 at «sjørøveri som en hindring eller fare for skipsfarten vil vanskelig kunne forekomme nå for tiden».¹ Men sjørøveri som en trussel for skipsfarten har vist seg å komme tilbake. I 2008 var det en betydelig økning i angrep fra pirater i Adenbukten og området rundt. Sammenlignet med 2007 var det en økning på 200 % rapporterte angrep.² Situasjonen ble ansett som så kritisk at EU i desember 2008 derfor lanserte sin første operasjon til sjøs, kalt EU NAVFOR operasjon ATALANTA, for å håndtere problemet med pirater i Adenbukten og utenfor kysten av Somalia.³ I februar 2009 ble også The Internationally Recognised Transit Corridor (IRTC) etablert, og skip ble rådet til å passere Adenbukten gjennom denne korridoren.⁴ Militærfartøy og militærfly er strategisk plassert for å beskytte skip som seiler gjennom korridoren. Som en konsekvens av utplasseringen av krigsskip i området endret trusselen seg ved at piratene begynte å operere lenger vekk fra land enn opprinnelige.⁵ Dette gjenspeiles i tall fra første halvår av 2009 som viser at antallet vellykkede angrep i Adenbukten sank kraftig i denne perioden.⁵ Samtidig har piratene i større grad flyttet angrepene til østkysten utenfor Somalia og har angrepet opptil 1000 nautiske mil fra Somalias kyst. Det har derfor vist seg vanskelig å få kontroll over situasjonen. I september 2009 var det meldt om flere angrep enn i hele

¹ Jantzen (1952) s. 322.

² ICC Piracy Report 2008 s. 26.

³ EU council secretariat (2009).

⁴ Det er The Maritime Security Center Horn of Africa (MSCHOA), som opereres av EU-NAVFOR styrken, som har opprettet korridoren og den oppdateres ut ifra rapporterte angrep slik at fartøy og fly fra EU NAVFOR-styrken kan komme til unnsetning dersom det meldes om angrep, jf. www.mschoa.org.

^{<5} ICC Piracy Report 2009 s. 20.

2008.⁶ I tillegg avfyrrer piratene oftere granater og lignende for å få kapteinen til å stoppe skipet.⁷ I forhold til 2008 var det i første halvår av 2009 en økning på 200 % når det gjaldt bruk av våpen i forbindelse med kapringene.⁸

Disse angrepene får stor betydning for skipstrafikken i området. Der skipet er sluttet på et tidscerteparti holder rederen et bemannet og utrustet skip til disposisjon for den annen part, kalt befrakteren, og plikter i utgangspunktet å foreta de reisene befrakteren krever.⁹ Denne avhandlingen ser på ulike rettslige spørsmål som oppstår når trusselen for å bli utsatt for pirater kommer inn og påvirker oppfyllelsen av kontrakten. Avhandlingen tar for seg hvilke konsekvenser denne trusselen får for vederlaget og den øvrige kostnadsfordelingen mellom partene. Dette vil bli kort utdypet nedenfor.

Reisen kan bli forsinket, ved at skipet må vente på å få seile i konvoi eller med støtte av militærfartøy. I Adenbukten anbefales det at skip med en fart under 18 knop følger en konvoi med skip som har lik fart.¹⁰ Dersom mange skip venter på å få seile i konvoi kan det oppstå kø for å komme inn i konvoien. For skip som kan seile i mer enn 18 knop anbefales det at det ikke stopper opp og venter på konvoi, men at det passerer de mest piratutsatte områdene i mørket, noe som også kan medføre forsinkelse.⁰¹⁰

Det kan i tillegg være behov for å legge om reisen i forhold til de ordrene befrakteren har gitt. Kapteinen kan nekte å seile inn til havnen befrakteren har nominert, fordi han anser denne som for farlig for skipet. Dersom kapteinen nekter å seile inn til havn eller gjennom særskilte områder trass i befrakterens ordre, kan det bli spørsmål om det foreligger brudd på befrakterens instruksjonsrett. Flere certepartier har regler om at plikten til å betale tidsfrakt stopper opp dersom det

⁶ ICC International Maritime Bureau (IMB) (2009).

⁷ ICC Piracy Report 2009.

⁸ ICC Piracy Report 2009.

⁹ Se nærmere om dette i kapittel 2 *Tidscerteparti*.

¹⁰ *Best Management Practices to Deter Piracy in the Gulf of Aden and off the Coast of Somalia* s. 10.

oppstår tidstap som følge av at kapteinen nekter å følge ordre.¹¹

Videre kan det også være tale om å ta en annen rute enn den befrakteren har nominert. Dette kan være å seile rundt sørspissen av Afrika i stedet for gjennom Adenbukten, eller det kan være å seile vest for Madagaskar og holde seg i god avstand fra kysten rundt Somalia. Befrakteren kan også bli nødt til å nominere en ny havn.

De nevnte forholdene har alle sammenheng med hvordan trusselen for å bli utsatt for angrep fra pirater påvirker selve reisen og vil bli nærmere redegjort for i kapittel 3 «*begrensninger i befrakterens disposisjonsrett*».

Blir skipet kapret oppstår det spørsmål om hvorvidt plikten til å betale tidsfrakt løper mens skipet er kapret. Dette er et spørsmål av stor betydning for begge parter. Et skip holdes kapret i gjennomsnittlig 60-90 dager, og med en tidsfrakt på for eksempel 30 000 dollar pr. dag er det betydelige summer spørsmålet gjelder.¹² Dette spørsmålet behandles i kapittel 5 «*Blir skipet off-hire mens det er kapret av pirater?*». I forbindelse med en kapring blir det også spørsmål om hvilke konsekvenser kapringen får på kontraktperioden som er fastsatt i certepartiet. Dette vil bli behandlet i kapittel 6 «*kapringens konsekvenser på lei-perioden*». Hvorvidt certepartiet kan bortfalle som følge av kapringen blir behandlet i kapittel 7 «*Kan certepartiet bortfalle som følge av kapringen?*». Avhandlingen ser på hvordan sjørøveri påvirker risikofordelingen mellom partene og er ikke spesifikt knyttet opp til situasjonen i Adenbukten og utenfor Somalia, men situasjonen i disse områdene vil bli brukt til å belyse de ulike rettslige problemstillingene avhandlingen tar for seg.

Avhandlingen er begrenset til risikofordelingen i tidscertepartier, risikofordelingen i reise-certepartier vil ikke bli behandlet. Spørsmål knyttet til forsikring vil ikke bli behandlet i denne avhandlingen.

¹¹ Michelet (1997) s. 487.

¹² I BIMCOs *Special Circular No. 2- November 2009* er det opplyst at den gjennomsnittlige kapringsperioden pr. november 2009 er på 90 dager, andre kilder opplyser om en gjennomsnittsperiode på to måneder, jf. Ince & Co International Law Firm (2009) *Incisive Risk, A short overview of legal issues for the insurance industry in 2009*. Det vil derfor bli henvist til en gjennomsnittsperiode på 60-90 dager i avhandlingen.

Videre vil fordelingen av utgifter knyttet til betaling av løsepenger og forhandlinger med piratene heller ikke bli dekket her.

Når det gjelder hva som nærmere ligger i «sjørøveri» har ICC International Maritime Bureau (IMB) en definisjon av sjørøveri som de baserer statistikk og rapporter på. Der defineres sjørøveri som:

«An act of boarding or attempting to board any ship with the apparent intent to commit theft or any other crime and with the apparent intent or capability to use force in the furtherance of that act.»

¹³

Denne definisjonen er verken avgrenset til å gjelde kun på det åpne hav eller utenfor en stats jurisdiksjon slik som «United Nations Convention On The Law Of The Sea» (UNCLOS) artikkel 101 og dekker således både situasjonen der skipet er fortoyed, ankret og ute på sjøen. Denne definisjonen brukes av IMB nettopp fordi de fleste angrep mot skip skjer innenfor en stats jurisdiksjon¹³ Det er definisjonen til IMB som vil bli benyttet i det følgende. Det er uten direkte betydning for løsningen av de ulike rettslige spørsmål oppgaven tar opp, om skipet befinner seg på det åpne hav eller innenfor en stats jurisdiksjon.

1.2 Kilder og metode

1.2.1 Særlig om kilder på befraktningsrettens område

1.2.1.1 Sjølovens deklarasjonsbestemmelser

Lov om sjøfarten 24. juni 1994 nr. 39, heretter kalt sjøloven, har deklarasjonsregler om tidsbefraktning i kapittel 14 del IV. Men på dette området inngås det i betydelig grad omfattende kontrakter som detaljert regulerer rettighetene og pliktene partene i mellom. Sjølovens regler får dermed størst betydning som supplering der certepartiets bestemmelser er uklare eller ufullstendige.¹⁴ Når det gjelder de kapitlene som

¹³ ICC Piracy Report 2008 s. 3.

¹⁴ Falkanger (2004) s. 389.

baserer seg på sjølovens bestemmelser, er det den alminnelige rettskildelæren som kommer til anvendelse.¹⁵ De særskilte rettskildespørsmål som melder seg da det er en omfattende regulering av partsforholdet i kontrakten, blir drøftet nærmere i kapittel 1.2.2 «*særlig om metoden*».

1.2.1.2 De ulike tidscertepartiene

Et tidscerteparti er en avtale som innebærer at den ene parten stiller et bemannet skip til disposisjon for den annen part og hvor førstnevnte er forpliktet til å utføre de reiser den annen beordrer i en på forhånd fastsatt tidsperiode.¹⁶ Men tidscertepartier er ikke avtaler med et bestemt innhold. Avtalefriheten gir seg utslag i en stor variasjon av avtaler, og de varierer både av hensyn til det som skal transporteres, og ut ifra hvor skipet skal seile. Videre er det variasjoner i varigheten der noen kan gå over flere år, mens andre er mer kortvarige.

I praksis anvendes det i stor utstrekning standardiserte certepartier, og det er disse avhandlingene vil ta for seg.¹⁷ Flere av certepartiene har betydelige likheter og hovedfokus vil derfor ligge på de tre certepartiene som presenteres nedenfor. Andre certepartier vil bli brukt der de har avvikende løsninger eller der de kan brukes som illustrasjon. De vil da bli presentert fortløpende.

Flere certepartier er utarbeidet av The Baltic and International Maritime Council (BIMCO) som er verdens største private shippingorganisasjon.¹⁸ Dette innebærer at synspunkter fra blant annet både anglo-amerikanske og skandinaviske kilder får betydning ved utformingen av certepartiene.¹⁹ Ett av disse certepartiene er BIMCO Uniform Time-Charter (revidert 2001) som har fått navnet BALTIME 1939 og som vil

¹⁵ Dette gjelder i hovedsak kapittel 3.2 "begrensning som følge av sjøloven" og 5.1 "reglene om off-hire etter sjøloven".

¹⁶ Tidscertepartier vil bli forklart nærmere i kapittel 2. På engelsk kalles tidscerteparti for «time charterparty».

¹⁷ Begrepet standardavtale vil bli forklart nærmere under kapittel 1.2.2.1 "certepartiet som standardavtale".

¹⁸ For mer informasjon, se BIMCOs hjemmeside www.bimco.org. Frem til 1985 var navnet Baltic and International Maritime Conference, jf. Falkanger (2004) s. 524.

¹⁹ Michelet (1997) s. 2.

bli mye brukt i avhandlingen.

Et annet viktig certeparti er New York Produce Exchange Form, revidert i 1993 og som har fått forkortelsen NYPE 93. Dette er det mest brukte certepartiet innenfor tørrlast.²⁰ Dette er ikke utarbeidet av BIMCO, men er anbefalt av blant annet BIMCO.²¹

Når det gjelder tidscertepartier for tankfart er situasjonen annerledes. De største oljeselskapene har utarbeidet sine egne tidscertepartier og på grunn av deres mektige posisjon i markedet vil de ofte få aksept for de betingelsene de vil slutte certepartiet på.²¹ Disse vil ofte være befraktervennlige da det er befrakterposisjonen de fleste oljeselskapene inntar.²¹ Oljeselskapet Shell har utarbeidet certepartiet Shelltime og det er versjon 4 fra 1984 som vil bli benyttet i det følgende.²² Hovedfokuset vil ligge på de tre certepartiene Baltime, Shelltime og NYPE da de utgjør henholdsvis et mer redervennlig certeparti, et temmelig befraktervennlig certeparti og et forholdsvis nøytralt certeparti.²³

Både Baltime og Nype 93 kan finnes på www.bimco.com under «documents and notes». Shelltime finnes som vedlegg i blant annet Hans Peter Michelet *Håndbok i tidsbefraktning*. Sjørettsfondet 1997.

Rettspraksis på sjørettens område

På sjørettens område løses de fleste tvister ved voldgift slik at denne praksisen spiller en sentral rolle ved rettsutviklingen på området.²⁴ I tillegg er voldgiftsdommerne ofte spesialkyndige på dette området.²⁵ Dette tilsier at slike dommer tillegges betydelig vekt. Bull skriver:

«Hvor de avtalte vilkårene legger opp til at tvister normalt skal

²⁰ Michelet (1997) s. 3 og *Timecharters* s. 1.

²¹ Michelet (1997) s. 3.

²² Dette certepartiet anses for å være mer balansert enn de andre tanktidscertepartiene, jf Michelet (1997) s. 3.

²³ Hambro (1988) s. 211 og Michelet (1997) s. 3.

²⁴ Brækhus (1990) s. 459.

²⁵ Bull (1988) s. 108.

løses gjennom voldgift [...] må det også være riktig av de ordinære domstolene å legge betydelig vekt på voldgiftspraksis om en tvist unntaksvis skulle komme opp gjennom det ordinære domstolsapparat.»²⁵

Siden 1900 har det vært utarbeidet en fellesnordisk domssamling kalt «Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender» (ND) som inneholder de fleste nordiske avgjørelser av en viss betydning.²⁶ Her blir avgjørelser fra de nordiske landene og fra ulike instanser publisert, herunder også voldgiftsavgjørelser.

I tilknytning til engelsk rettspraksis kan det pekes på at der er det en egen særdomstol som tar for seg ulike typer shippingspørsmål, blant annet knyttet til kontrakter, nemlig «Queen's Bench Division of the High Court».²⁷ Disse sakene behandles også av dommere med særlig kyndighet på området.

1.2.2 Særlig om metoden

Det er flere spørsmål som gjør seg gjeldende når det gjelder tolkning av tidscertepartier. Det blir både spørsmål om hvorvidt det gjelder særlige tolkningsprinsipper for standardkontrakter i forhold til særskilt fremforhandlede avtaler, og hvilken betydning det har at det er tale om standardkontrakter utformet på engelsk og med henblikk på bruk av angloamerikansk rett.

1.2.2.1 Certepartiet som standardavtale

Standardkontrakter utarbeides med sikte på å brukes i en rekke transaksjoner og i mange partsforhold, uten at det foreligger en legaldefinisjon av hva som kan kvalifiseres som en slik avtale.²⁸ Shelltime er et eksempel på en standardavtale som er ensidig utarbeidet av den ene part, oljeselskapet Shell.²⁹ Videre representerer Balttime-certepartiet en

²⁶ Falkanger (2004) s. 11.

²⁷ Partington (2006) s. 223-225.

²⁸ Woxholt (2009) s. 53 og Falkanger (1997) s. 289.

²⁹ Falkanger (1997) s. 289.

standardavtale som er utarbeidet av representanter fra en gruppe med felles interesser, i dette tilfelle bortfrakterens interesser.²⁹ Videre finnes det standardkontrakter hvor representanter fra partene som skal anvende kontrakten er med på utformingen, såkalte «agreed documents».³⁰

Utgangspunktet er at certepartiet som en standardavtale skal tolkes i samsvar med alminnelige avtalerettslige prinsipper.³¹ Utgangspunktet er med andre ord at slike avtaler skal tolkes på samme måter som andre avtaler. Men på grunn av dens standardiserte preg, er det enkelte forskjeller som melder seg. Utgangspunktet ved avtaletolkning, at det er partenes felles forståelse av kontrakten skal legges til grunn, kan gi liten veiledning når det gjelder tolkning av standardavtaler. De aktuelle klausulene er ikke et resultat av konkrete forhandlinger partene i mellom, tilfellet kan være at partene ikke har særlig kjennskap til enkelthetene i certepartiet.³² Dette utgangspunktet kan derfor få mindre betydning når det gjelder tolkningen av de aktuelle tidscertepartiene. Når det gjelder den nærmere tolkningen av tidscertepartiene, blir flere spørsmål tatt opp nedenfor.³³

1.2.2.2 Certepartiets internasjonale preg

Som vist under kapittel 1.2.1 er det internasjonale aspektet særlig fremtredende når det gjelder certepartier. De tidscertepartiene avhandlingen tar for seg er alle utformet på engelsk, partene kan høre inn under ulike jurisdiksjoner og skipet kan foreta reiser som innebærer at det vil falle

³⁰ Bull kaller disse for avtalte standardvilkår i *Avtalte standardvilkår som privat lovgivning*. I: Lov, Dom og Bok, Festskrift til Sjur Brækhus. Oslo, 1988 på s. 99. Hov og Høgberg kaller dem «forhandlede kontraktsvilkår» i *Alminnelig avtalerett*. 1. utgave. Oslo, 2009 på s. 31.

³¹ Falkanger (1997) s. 292 og Woxholt (2009) s. 438.

³² Woxholt (2009) s. 438 og Falkanger (2004) s. 292.

³³ Nærmere om standardavtaler, se Hans Jacob Bull. *Avtalte standardvilkår som privat lovgivning*. I: Lov, Dom og Bok, Festskrift til Sjur Brækhus. Oslo, 1988 på s. 99-114, Geir Woxholt *Avtalerett*. 7. utgave. Oslo, 2009 på s. 438-440, Jo Hov og Alf Petter Høgberg *Alminnelig avtalerett*. 1. utgave. Oslo, 2009 på s. 30-33 og 284-285 og Erling Selvig *Tolking etter norsk eller annen skandinavisk rett av certepartier og andre standardvilkår utformet på engelsk*. I: Tidsskrift for rettsvitenskap 1986 s. 1-26. Oslo.

inn under andre lands jurisdiksjon. Lovvalget i kontrakten har avgjørende betydning for hvilket lands rett som kommer til anvendelse på kontrakten og herunder hvilke tolkningsprinsipper som skal anvendes ved fastleggelsen av kontraktens innhold.³⁴ Etter Baltimore klausul 22 kan partene velge at (a) certepartiet skal være underlagt engelsk rett og at tvister skal løses ved voldgift i London, (b) at certepartiet skal være underlagt amerikansk rett og at saker skal føres for voldgift i New York eller (c) sammen velge hvilket lands rett som skal gjelde og herunder også hvor voldgift skal finne sted. Etter NYPE klausul 45 kan partene avtale amerikansk rett og voldgift i New York eller engelsk rett og voldgift i London. I Shelltime klausul 41 a er det kun listet opp at certepartiet er underlagt engelsk rett og at eventuelle tvister skal bringes inn for engelske domstoler. Men avtalefriheten fører også her til at partene kan avtale hvilket lands rett som skal anvendes på kontrakten. Engelsk rett har en sterk stilling i internasjonale skipsfartsforhold, blant annet fordi partene ønsker et godt kjent rettsystem som bakgrunnsrett.³⁵ Men skandinavisk jurisdiksjon velges også ofte, og dette var foranledningen til at det ble ansett ønskelig med deklarasjonelle regler på befraktningsrettens område.³⁶

Der certepartiet er underlagt norsk rett blir spørsmålet hvordan et certeparti utformet med henblikk på bruk av angloamerikansk rett skal tolkes etter norsk rett.

1.2.2.3 Tolkning av certepartier etter norsk og engelsk rett

Certepartiernes internasjonale preg gjør det nødvendig å belyse enkelte ulikheter og likheter når det kommer til norsk og engelsk kontraktstolkning.

Etter både engelsk og norsk rett er utgangspunktet ved tolkning av avtalen den naturlige språklige forståelsen av ordlyden, også kalt prinsippet om objektiv tolkning.³⁷ Hensynet til forutberegnelighet tilsier at

³⁴ Selvig (1986) s. 2.

³⁵ Selvig (1986) s. 22.

³⁶ NOU 1993:36 s. 83.

³⁷ Falkanger (1969) s. 543, Meland (2007) s. 9 og Woxholt (2009) s. 402.

det er ordlyden i kontrakten som klarest gir uttrykk for hva partene har ment.³⁸ Det er ordenes vanlige meningsinnhold som skal legges til grunn der det ikke kan påvises at partene har hatt en annen felles forståelse av ordlyden.³⁹

Men selv om utgangspunktet om ordlydsfortolkning er det samme, er det ulike hensyn som skal ivaretas ved tolkningsprosessen, og dette kan gi utslag i ulike resultater etter engelsk og norsk rett.⁴⁰ En norsk dommer kan vektlegge en lang rekke omstendigheter som kan kaste lys over hva partene har ment med kontrakten, og dommeren vil forsøke å komme frem til et resultat som anses som rimelig og fornuftig.⁴¹ Men for en engelsk dommer er hovedregelen at dommeren ikke kan gå utenom kontraktsdokumentet ved tolkningen, fordi kontraktens ord er det beste bevis på hva partene har ment.⁴² Det er hensynet til forutberegnelighet som begrunner en slik regel.⁴³ Det er med andre ord et vesentlig skille mellom hvilke momenter som kan tas i betraktningen ved tolkningen etter norsk og engelsk rett. Der en norsk dommer kan utfylle kontrakten med sjølovens deklarasjonsregler etter å ha konstatert at kontrakten ikke gir svar, er en engelsk dommer henvist til å se om det finnes «implied terms» som kontrakten kan utfylles med.⁴⁴ Disse er forpliktelser partene ikke har uttrykt i kontrakten, men engelsk rett anerkjenner at i enkelte tilfeller kan partene være bundet av forpliktelser som ikke er uttrykt i kontrakten. Domstolen vil kunne anerkjenne slike «implied terms» hvor det er nødvendig eller logisk for at kontrakten skal få mening eller dersom det er åpenbart at partene hadde disse i tankene uten at det kom til uttrykk i kontrakten.⁴⁵ Det er ikke tilstrekkelig å vise til at utfylling vil gi et rimelig resultat fordi «it is not the

³⁸ Meland (2007) s. 9.

³⁹ Woxholt (2009) s. 403.

⁴⁰ Falkanger (1969) s. 546.

⁴¹ Meland (2007) s. 10, Falkanger (1969) s. 544 og 566 og Selvig (1986) s. 2.

⁴² Falkanger (1969) s. 545.

⁴³ Falkanger (1969) s. 545 og 566, Meland (2007) s. 10 og Dale (2009) s. 17, regelen kalles derfor «four corner rule».

⁴⁴ Falkanger (1969) s. 559-560.

⁴⁵ *Time charters* (2008) s. 18, Falkanger (1969) s. 560-561 og Dale (2009) s. 23.

function of the court to make the contract for the parties».⁴⁶ En norsk dommer vil kunne utfylle kontrakten med sjølovens deklarasjonelle regler om tidsbefraktning, men tilsvarende regler finnes ikke i engelsk rett.⁴⁶ Kravet til klarhet i kontrakten blir etter engelsk rett større med tanke på at kontrakten ikke skal tolkes i lys av deklarasjonelle lovgivning, kontrakten er stort sett det eneste beviset som kan føres. Hensynet til forutberegnelighet går foran hensynet til å komme frem til et rimelig og fornuftig resultat.⁴⁷ Dette gjenspeiler seg også i certepartiene, som er svært detaljerte og omfattende kontrakter.

Når det gjelder hvordan standardcertepartier utformet med henblikk på bruk av angloamerikansk rett skal tolkes der norsk rett er valgt som bakgrunnsrett, er utgangspunktet at slike kontrakter tolkes etter alminnelige norske tolkningsprinsipper.⁴⁸ Dette innebærer at sjøloven kan brukes til supplerings av certepartiets bestemmelser. I en voldgiftsdom om skipet *S/S Karmøy* uttalte voldgiftsretten:

«Det må være klart at sjøl. § 144, 2. ledd kan trekkes inn hvor certepartiets off hire-klausul er uklar; her som ellers vil man i tvilstilfelle velge den løsning som stemmer best med lovens deklarasjonelle regler. Men flertallet antar at sjøl. § 144, 2. ledd også må kunne trekkes inn til supplerings av off hire-klausulen, hvor det ikke utvetydig er sagt at den er uttømmende. De engelske tolkningsprinsipper, som leder til en snever antitetisk ordfortolkning av off hire-klausulen, kan ikke overføres til norsk rett.»⁴⁹

Men selv om norske tolkningsprinsipper skal legges til grunn slik at partenes mening med ordlyden blir det sentrale, kan nettopp det faktum at parxterne har anvendt en kontrakt utformet på bakgrunn av engelsk kontraktstradisjon, innebære at det antas at partenes mening har vært å benytte en klausul med det innholdet klausulen er tillagt av

⁴⁶ Selvig (1986) s. 10.

⁴⁷ Meland (2007) s. 12.

⁴⁸ Selvig (1986) s. 3-4.

⁴⁹ ND 1950 s. 398 på s. 404.

engelske domstoler.⁵⁰

Engelsk rettspraksis vil kunne være en relevant rettskilde⁵¹, men når det gjelder hvilken vekt engelsk rettspraksis skal tillegges ved fortolkning av kontrakten under norsk rett beror dette på flere forhold.⁵² Norske domstoler er kun tilbøyelig til å ta hensyn til engelsk rettspraksis der bestemmelsens betydning er autoritativt etablert, hva en engelsk domstol må antas å komme til vil ikke være relevant.⁵³ Videre vil domstolen kunne være mer tilbøyelig til å vektlegge engelsk rettspraksis der det er tale om certepartier utformet av engelske jurister på bakgrunn av engelsk rett og der det har vært en fortolkning av certepartiet over tid.⁵⁴ Rent praktisk har engelsk rettspraksis derimot en viktig stilling ved tolkningen av de ulike klausulene i certepartiene, fordi flere certepartier inngås med engelsk som bakgrunnsrett og det derfor foreligger mange engelske avgjørelser.⁵⁵ Den tidligere påpekte svakheten ved bruk av engelsk materiale, at det ikke er særlig tilgjengelig, har ikke like stor betydning nå.⁵⁶ Det finnes flere gode og lett anvendelige databaser til å søke opp ulike dommer.⁵⁷ I og med at disse dommene er lettere tilgjengelig bør de også kunne tillegges større vekt.

Dette innebærer at en del engelsk rettspraksis vil bli analysert for å illustrere hvordan de ulike klausulene er anvendt i praktiske tilfeller.

⁵⁰ Jf. løsningen i Arica-dommen i ND 1983 s. 309, jf. Selvig (1986) s. 4 flg. Mer om betydningen av Arica-dommen for tolkning etter norsk eller nordisk rett, se Johan Schelin *On the interpretation of off-hire clauses- "the Arica" reconsidered*. I: (Johan Schelin) *Modern law of charterparties*. Stockholm, 2003 s. 153-169, Selvig (1986) s. 4 flg. og Nina Frisak Leikvang *Tidstapsberegningen ved off hire*. I: *Marlus*. Nr 14 (1977) s. 21 flg.

⁵¹ Huser (1983) s. 537, jf. Rt. 1961 s. 1334.

⁵² Dale (2009) s. 20.

⁵³ Selvig (1986) s. 23-24.

⁵⁴ Selvig (1986) s. 19.

⁵⁵ Dale (2009) s. 20 og Selvig (1986) s. 2 og 22.

⁵⁶ Huser (1983) s. 537.

⁵⁷ De databasene jeg har brukt mest er I-law og Westlaw hvor det både kan søkes med stikkord og hvor dommer også lett kan søkes opp med henvisninger. I-laws liste over Lloyd's Law Reports går tilbake til 1919. Westlaw har også henvisning til andre dommer som har brukt den aktuelle dommen, i tillegg til dens historie. Det vil der komme opp hvorvidt den har vært anket og eventuelt hva resultatet ble. Det har med andre ord vært lett å finne engelske rettsavgjørelser.

Ulike tolkningsresultater etter engelsk og norsk rett vil også bli presentert i de ulike kapitlene.

2 Tidscerteparti

Da avhandlingen tar for seg hvordan sjørøveri påvirker risikofordelingen i et tidscerteparti er det hensiktsmessig og først komme med en generell fremstilling av hvordan risikofordelingen i utgangspunktet er ment å være mellom partene i denne typen kontrakter. Kjernen i et tidscerteparti vil bli kartlagt, herunder partenes ulike rettigheter og plikter.

2.1 Hovedtrekk ved et tidscerteparti

Kjernen i et tidscerteparti er at den ene parten stiller et bemannet og utrustet skip til disposisjon for den annen part.⁵⁸ Certepartiet kjenne- tegnes ved at selve avtalen knytter seg til skipet, i motsetning til innenfor stykkgodstransport hvor avtalene knytter seg til det godset transporten gjelder.⁵⁹ Den som stiller skipet til disposisjon for den annen part betegnes som bortfrakter og den som får rådigheten over skipet betegnes som befrakter.⁶⁰ Det er et vesentlig moment at begrepene bortfrakter og befrakter kun benyttes som partsbetegnelser, i et bestemt certeparti kan begge være redere.⁶¹ Det avgjørende for deres partsstilling er deres rettigheter til det bestemte skipet. Bortfrakteren er den som i forhold til den konkrete kontrakten stiller skipets kapasitet til disposisjon mot vederlag i form av tidsfrakt.

Hovedforpliktelsen til en befrakter er i alle tilfeller å betale tidsfrakt og da et tidscerteparti bygger på at bortfrakteren skal stille et bemannet og utrustet skip til disposisjon for befrakteren, opptjenes vederlaget på

⁵⁸ NOU 1993:36 s. 86 og *Time charters* (2008) s.1.

⁵⁹ NOU 1993:36 s. 15 og Michelet (1997) s. 1.

⁶⁰ Jf. sjøloven § 321 annet ledd.

⁶¹ NOU 1993:36 s. 16 og Falkanger (2004) s. 217-218.

bakgrunn av den tiden skipet står til disposisjon for befrakteren.⁶² Ved tidsbefraktning får befrakteren rådigheten over hvor skipet skal seile og kan innenfor visse grenser beordre skipet dit han måtte ønske.⁶³ Ved at befrakteren får skipet til sin disposisjon får han ta del i skipets inntjeningsmuligheter uten å være ansvarlig for finansieringen av skipet eller mannskapsutgifter.⁶⁴

Ved tidsbefraktning får befrakteren med andre ord vide rettigheter over skipet, men han overtar da også forsinkelsesrisikoen. Dette innebærer at dersom skipet blir forsinket uten at det har sammenheng med at det kun kan seile i lavere fart enn avtalt eller lignende, er det befrakteren som vil måtte bære de vederlagsmessige konsekvensene av forsinkelsen.⁶⁵ Frakten dreier så lenge skipet er stilt til befrakterens disposisjon, i utgangspunktet kontinuerlig fra levering til tilbakelevering.⁶⁶ Bortfrakterens rett til vederlag er i utgangspunktet helt uavhengig av hvordan inntjeningen til skipet er, eller andre kommersielle forhold med tanke på driften.⁶⁷ Frakten beregnes ut ifra en på forhånd fastsatt rate. Eieren vil da ha stabile inntekter, mens befrakterens inntjeningsmuligheter vil avhenge av hvordan markedsratene utvikler seg.

Tidsbefrakteren bestemmer hvor skipet skal seile, hvilke havner skipet skal anløpe og hvilket gods som skal tas med. Det er på bakgrunn av dette det sies at befrakteren får den kommersielle ledelse over skipet ved et tidscerteparti.⁶⁸ Befrakteren blir derfor ansvarlig for de reiseavhengige kostnadene, som kanal- og havneavgifter og all bunkers.⁶⁹

Tidscertepartier blir komplekse kontrakter i og med at eierskapet og besittelsen av skipet, som ligger hos bortfrakteren, skilles fra den daglige utnyttelsen av skipet.⁷⁰ Bortfrakteren vil alltid være ansvarlig for

⁶² Jf. sjøloven § 321 annet ledd.

⁶³ Michelet (1997) s. 62.

⁶⁴ Jf. [2001] 1 Lloyd's Rep. 147 *Hill Harmony* og Michelet (1997) s. 2.

⁶⁵ Falkanger (2004) s. 390-391.

⁶⁶ Falkanger (2004) s. 389.

⁶⁷ NOU 1993:36 s. 86.

⁶⁸ Falkanger (2004) s. 216.

⁶⁹ Dette følger av NYPE klausul 7, Baltime klausul 4 og Shelltime klausul 7.

⁷⁰ [2001] 1 Lloyd's Rep. 147 *Hill Harmony*.

de nautiske avgjørelsene samt sikkerheten til skip, mannskap og last.⁷⁰ I og med at ansvaret for sikkerheten ikke ligger samme sted som de kommersielle beslutningene kan problemene knyttet til faren for å bli utsatt for pirater bli særlig fremtredende ved tidscertepartier. Det kan blant annet være uenighet om hvordan risikoen for piratangrep stiller seg på et aktuelt tidspunkt, dette vil bli behandlet i kapittel 3 «*begrensninger i befrakterens disposisjonsrett*».

Hvordan ansvar og risiko nærmere er fordelt mellom partene i et tidscerteparti skal redegjøres for nedenfor. Et viktig poeng i denne sammenheng er at certepartiene utarbeides av aktørene i markedet og innholdet i standardkontraktene vil gjenspeile hvem som har forfattet dem.⁷¹ Hvordan risiko og ansvar er fordelt kan således variere mellom ulike certepartier. Selv om den generelle ansvarsfordelingen ikke direkte har betydning for de spørsmål avhandlingen tar opp, vil det kunne være relevant å se på hvordan partene generelt har delt ansvar og risiko for lettere å plassere risikoen der det er tvil om man er innenfor befrakterens eller bortfrakterens risikofære.

2.2 Kort om ansvarsfordelingen mellom tidsbortfrakter og tidsbefrakter

2.2.1 Ansvar for arbeidere

Bortfrakteren vil alltid ha ansvar for kaptein, offiserer og annet mannskap om bord.⁷² Dette har sammenheng med at tidsbefraktning bygger på at bortfrakteren skal stille et bemannet og utrustet skip til disposisjon for befrakteren. Bortfrakteren har ansvar for å betale lønn til de ansatte om bord.⁷³ Kapteinen ansettes av bortfrakteren og står under dennes ansvar, selv om befrakteren kan gi seilingsordre til kapteinen.⁷⁴ Men befrakteren har ingen rettslig råderett over kapteinen og dersom

⁷¹ Michelet (1997) s. 2-4.

⁷² *Time charters* (2008) s. 2.

⁷³ Det følger av *Baltimex 1939*, revidert 2001, klausul 3 at bortfrakteren er ansvarlig for lønn, det samme følger av *Shelltime 4* klausul 6 og av *NYPE 93* klausul 6.

⁷⁴ Jantzen (1952) s. 338 og Michelet (1997) s. 67.

han er misfornøyd med hvordan kapteinen utfører arbeidsoppgavene er han henvist til å klage til bortfrakteren.⁷⁵ Befrakteren vil ofte gi ordre direkte til kapteinen, slik at det er en nær kontakt mellom dem. Men da den overordnede beslutningsretten ligger hos bortfrakteren kan han nekte kapteinen å seile selv om kapteinen mener at det er trygt, den nautiske ledelse forblir med andre ord alltid hos bortfrakteren. Men dersom det ikke forligger grunnlag for å nekte å følge ordre, kan bortfrakteren komme i ansvar ovenfor befrakteren.⁷⁶ Når det i de neste kapitlene stilles spørsmål ved hvorvidt kapteinen har rett til å nekte å følge befrakterens ordre, er det kapteinen som bortfrakterens representant på skipet som ligger til grunn for problemstillingen.

2.2.2 Tidsbefrakters disposisjonsrett over skipet

Utgangspunktet ved et tidscerteparti er som allerede nevnt at tidsbefrakteren får disposisjonsretten over skipet mot å betale tidsfrakt. Kapteinen er i eierens tjeneste og under dennes ansvar, men skal utføre de ordrene befrakteren krever. I sjøloven er dette kommet til uttrykk slik at «Tidsbortfrakteren skal i befraktningsperioden utføre de reiser som tidsbefrakteren i samsvar med befraktningsavtalen krever».⁷⁷ Grunnlaget for befrakterens disposisjonsrett finnes i certepartiklausulene som stadfester at kapteinen «shall be under the orders of the Charterers as regards employment, agency, or other arrangements.»⁷⁸ Dette innebærer at befrakteren betaler for å ha skipet til disposisjon, og selv må gi nødvendige ordre for å gjennomføre reiser.

Instruksjonsretten befrakteren har over skipet er et helt sentralt

⁷⁵ Av Shelltime klausul 14 følger det at dersom befrakteren klager på kapteinen plikter bortfrakteren å undersøke dette og skifte ut personen dersom det er hold i anklagen.

⁷⁶ Dette vil bli nærmere behandlet i kapittel 3.

⁷⁷ Sjøloven § 378 første ledd første punktum.

⁷⁸ Fra Balttime klausul 9. Lignende klausuler finnes i Shelltime 4 klausul 2 (b), Supplytime, som har det fulle navnet «BIMCO Time Charterparty for Offshore Service Vessels» klausul 7, Bimchemtime klausul 10, Gentime, som har det fulle navnet «The Baltic and International Maritime Council General Time Charter Party» klausul 12, NYPE klausul 8, BOXTIME 2004, som har det fulle navnet «Standard Time Charter Party for Container Vessels» klausul 13 og BPTIME klausul 10.

element ved tidsbefraktning og ligger som en grunnstein i certepartiene. Det er sentralt å forstå denne instruksjonsretten og å se den i sammenheng med den øvrige generelle risikofordelingen mellom bortfrakteren og befrakteren. Det foreligger altså et skille mellom beslutninger som gjelder skipets beskjeftigelse og som ligger innenfor befrakterens kommersielle ledelse og beslutninger som gjelder skipets navigasjon og som ligger innenfor bortfrakterens nautiske ledelse. Men grensene mellom beslutninger som gjelder skipets beskjeftigelse og beslutninger som gjelder skipets navigasjon er ikke skarpt definert og det kan foreligge usikkerhet for hvorvidt en beslutning hører inn under bortfrakteren eller befrakteren.⁷⁹

Dette var situasjonen i saken om *Hill Harmony*, hvor befrakteren hadde beordret skipet ut på reiser fra USA til Japan.⁸⁰ Befrakteren hadde videre beordret kapteinen til å bruke den korteste ruten over Stillehavet, «Great Circle», mens kapteinen insisterte på å ta den lengre ruten, «Rhumb Line». Rederiet hevdet at det ikke hadde plikt til å følge ordre om hvilken rute skipet skulle benytte fordi det var tale om en beslutning angående skipets navigasjon. Befrakteren, på sin side, hevdet at det var tale om ordre om skipets beskjeftigelse og som da var under befrakterens myndighet. Siden det tok lengre tid å følge den sydlige ruten krevde befrakteren fradrag i frakt, samt tilbakebetaling av de ekstra bunkersutgiftene den lengre reisen hadde medført. Dersom rederiet fikk medhold i at hvilken rute skipet skulle ta var en nautisk avgjørelse, ville de stå uten ansvar for de ekstra kostnadene.

Dommeren peker på at det er vanskelig å formulere seg på en måte som skaper et klart skille mellom beslutninger om navigasjonen og beslutninger angående skipets beskjeftigelse.⁸¹ Men det trekkes frem at beslutninger vedrørende skipets beskjeftigelse favner det økonomiske aspektet ved reisene og vedrører skipets inntjeningsmuligheter. Navigasjon omfatter den faktiske utførselen av reisene.⁸² Det skal tas hensyn til

⁷⁹ Dette var problemstillingen i dommen om *Hill Harmony* som presenteres nedenfor.

⁸⁰ [2001] 1 Lloyd's Rep. 147 *Hill Harmony*.

⁸¹ [2001] 1 Lloyd's Rep. 147 *Hill Harmony* på s. 152.

⁸² [2001] 1 Lloyd's Rep. 147 *Hill Harmony* på s. 159.

befrakterens rett til å benytte skipet fullt ut, men også kapteinens ansvar for sikkerheten til skip, mannskap og lasten om bord. Kapteinen er best kvalifisert til å vurdere de nautiske faktorene som vær- og vindforhold.⁸³ Det sentrale for hvorvidt en beslutning om hvilken rute som skal benyttes mellom to havner hører inn under bortfrakteren eller befrakteren, er hvorvidt det foreligger tilstrekkelige nautiske grunner til at kapteinen vil ta en annen rute enn den befrakteren krever. Det er viktig å poengtere at det alltid vil være kapteinens ansvar å sørge for sikkerheten til skipet, mannskap og last. Alle avgjørelser som kan begrunnes i, og bygger på, sikkerhetsmessige hensyn vil således høre under kapteinen.⁸³ Dersom befrakteren gir en ordre som utsetter skipet for en sikkerhetsrisiko eieren ikke har påtatt seg ansvar for, kan kapteinen nekte å følge ordre.⁸⁴ Utgangspunktet synes dermed å være at kapteinen skal følge befrakterens ruteanvisning, med mindre han kan påvise at det foreligger sikkerhetsmessige grunner til å velge en annen rute. Dette har sammenheng med at certepartiet legger begrensninger på hvor befrakteren kan beordre skipet, han må holde seg innenfor det avtalte fartsområdet. Så lenge befrakteren holder seg innenfor dette fartsområdet har bortfrakteren forpliktet seg til, bortsett fra i visse tilfeller, at skipet skal være egnet til å seile i dette farvannet.⁸⁵

Kapteinenes begrunnelse for å nekte å ta den korteste ruten i *Hill Harmony* var å unngå dårlig vær, men dommeren trekker frem at skip er bygd for å kunne seile trygt selv i hardt vær. Rådet om å bruke den korteste ruten var gitt av en organisasjon som baserer seg på å innhente og analysere informasjon om vær- og sjøforhold på sjøen og på bakgrunn av dette gi råd om de beste rutene å bruke. De hadde gitt råd om å bruke den korteste ruten til vel 360 skip uten at noen hadde meldt om skader.⁸⁶ Selv om sikkerhetsvurderingene skal basere seg på forholdene til det konkrete skip, var det ingenting som talte for at det skulle være utrygt å seile via den korteste ruten. Da det var andre skip som hadde

⁸³ [2001] 1 Lloyd's Rep. 147 *Hill Harmony* på s. 152.

⁸⁴ [2001] 1 Lloyd's Rep. 147 *Hill Harmony* på s. 160.

⁸⁵ [2001] 1 Lloyd's Rep. 147 *Hill Harmony* på s. 157.

⁸⁶ Det er organisasjonen *Ocean Routes* det henvises til.

benyttet seg av den korteste ruten stilles det ekstra krav til kapteinens begrunnelse for å velge å ta den andre ruten. Kapteinen må kunne vise at i forhold til dette skipet vil den korteste ruten utgjøre en sikkerhetsrisiko som eieren av skipet ikke har gått med på å ta, og derfor kan nekte å følge ordre. Det er her viktig å poengtere at det ble foretatt en konkret vurdering knyttet opp til det aktuelle skipet.

I *Hill Harmony* forelå det ingen tilstrekkelig nautisk grunn til å ikke følge befrakterens ordre, og rederiet ble derfor forpliktet til å dekke de ekstra bunkersutgiftene som hadde gått med, samt gi reduksjon i frakten. Befrakterens generelle ordre om hvilken rute skipet skal seile faller inn under ordre vedrørende skipets beskjeftigelse. Med mindre hensyn til godt sjømannskap eller sikkerhet tilsier noe annet, skal kapteinen følge disse ordrene.⁸⁷ Men her må det trekkes frem at omstendighetene i *Hill Harmony* var spesielle med tanke på at befrakteren hadde gitt en helt generell ordre og kapteinens begrunnelse for ikke å følge denne var lite overbevisende. Stillingen vil kunne bli en annen dersom befrakteren gir mer detaljerte ordre vedrørende ruten og kapteinen har et bedre grunnlag for å påberope seg hensynet til sikkerhet eller godt sjømannskap for å gå bort fra ordrene, enn slik forholdene var i *Hill Harmony*.

Hvordan dette skillet mellom beslutninger som hører inn under befrakteren og beslutninger som hører inn under bortfrakteren får betydning når det gjelder rutevalg for å unngå angrep fra sjørøvere vil bli behandlet nærmere i 3 «begrensninger i befrakterens disposisjonsrett».

3 Begrensninger i befrakterens disposisjonsrett

Som vist under kapittel 2.1 «*hovedtrekk ved et tidscerteparti*» er kjernen i et tidscerteparti at bortfrakteren stiller et bemannet og utrustet skip til disposisjon for befrakteren. Befrakteren skal kunne benytte skipet til

⁸⁷ *Time charters* (2008) s. 342 som refererer til *Hill Harmony* [2001] 1 Lloyd's Rep. 147.

de reisene som er ønskelig. Men certepartiet setter konkrete begrensninger for hvilke reiser befrakteren kan kreve utført. Et hvert certeparti inneholder en angivelse av det geografiske området befrakteren kan beordre skipet i. I noen certepartier kan fartsområdet være fastsatt til «world wide trading», men unntatt «war zones». Andre kan bestemme at skipet kun kan seile innenfor det geografiske området forsikringen dekker.⁸⁸ Dette er av vesentlig betydning nettopp fordi det da vil være adgang for bortfrakteren å ekskludere konkrete områder fra befrakterens beordringsmyndighet dersom bortfrakteren ønsker det. Adenbukten kan for eksempel unntas fra skipets fartsområde. På denne måten sikrer bortfrakteren seg mot at det blir spørsmål om hvorvidt skipet er pliktig til å seile gjennom dette piratutsatte området, fordi det er ekskludert i kontrakten. I disse områdene kan kapteinen med andre ord nekte å følge ordre uten nærmere begrunnelse. Det er derfor nødvendig å først undersøke hvorvidt piratutsatte områder er unntatt fra certepartiets fartsområde. Den videre drøftelse baserer seg på tilfeller hvor det ikke er inntatt en slik begrensning. Det vil således være forskjeller mellom kontrakter som er inngått for lenge siden og kontrakter som nylig er inngått, og hvor det da var en særlig foranledning til å ekskludere de nevnte områder dersom det ikke var ønskelig at skipet skulle kunne beordres dit.

I dette kapitlet skal det undersøkes hvilke avgjørelser kapteinen kan foreta uten at det anses for å være i strid med befrakterens instruksjonsmyndighet. Dette kan være at kapteinen venter med å seile til skipet kan følge en konvoi. Det kan være å utsette reisen slik at skipet passerer de mest piratutsatte områdene i mørket. Det oppstår også spørsmål om kapteinen er berettiget til å nekte å seile gjennom de mest piratutsatte områdene, for eksempel å seile rundt sørspissen av Afrika i stedet for gjennom Adenbukten. Dette vil føre til økte bunkersutgifter og økt fraktbetaling, avhengig av hvor lang tid skipet bruker på den alternative ruten. Dersom kapteinen er berettiget til dette uten at det er i

⁸⁸ Falkanger (2004) s. 378. Shelltime 4 klausul 4 bestemmer at skipet kun kan beordres innenfor «British Institute Warranties», slik at bortfrakteren ikke har plikt til å la skipet seile i områder som forsikringen ikke dekker.

strid med befrakterens instruksjonsmyndighet vil det være befrakteren som må bære de ulike kostnadmessige konsekvensene av kapteinens valg. Dersom kapteinens beslutninger anses for å være i strid med befrakterens instruksjonsmyndighet kan bortfrakteren holdes ansvarlig for de økte kostnadene.

Problemstillingen kommer på bakgrunn av at befrakteren har den kommersielle ledelsen over skipet og derfor kan gi ordre vedrørende skipets beskjeftigelse som kapteinen plikter å følge. Men bortfrakteren står alltid ansvarlig for sikkerheten til skipet og mannskapet.⁸⁹ Befrakterens ordre kan derfor ikke gå på bekostning av sikkerheten og den kommersielle ledelse må vike dersom hensynet til sikkerheten krever det.⁹⁰ Tidscertepartiet fører til at ansvaret for sikkerheten ikke ligger samme sted som den kommersielle ledelsen over skipet.⁹¹ Dette innebærer at partene kan ha ulikt syn på hvordan sikkerhetsrisikoen forholder seg på det aktuelle tidspunktet. Kapteinen kan hevde at det foreligger en tilstrekkelig risiko for å bli utsatt for piratangrep mens befrakteren kan hevde at kapteinen er overforsiktig. Spørsmålet blir derfor hvorvidt kapteinens handling utgjør et brudd på befrakterens instruksjonsmyndighet. Det kan som sagt være tale om situasjoner der kapteinen ikke følger ordrene straks eller det kan være tale om at han ikke følger ordrene i det hele tatt, han kan nekte å seile den aktuelle ruten under henvisning til at den utgjør en for stor sikkerhetsrisiko.

Der piratutsatte områder ikke er unntatt fra certepartiets fartsområde blir det nødvendig å undersøke hvorvidt det foreligger andre rettslige grunnlag for begrensninger i befrakterens disposisjonsrett. Det blir da spørsmål om det er andre grunnlag som medfører at bortfrakterens nektelse av å følge ordre ikke anses som kontraktsbrudd. Nedenfor skal aktuelle grunnlag drøftes, samtidig som det skal foretas en analyse av den vurderingen kapteinen i alle tilfeller skal foreta der han mener at situasjonen er slik at han er berettiget til å ikke følge ordre direkte.

⁸⁹ Se kapittel 2.2.2 *tidsbefrakterens disposisjonsrett over skipet*.

⁹⁰ Jfr. [1945] 78 Lloyd's Rep 167. Her kan også sjølovens § 378 annet ledd trekkes inn.

⁹¹ [2001] 1 Lloyd's Rep. 147 *Hill Harmony* på s. 149.

3.1 Begrensning som følge av klausuler om trygg havn

Kapteinens rett til å ikke følge befrakterens ordre har vært mest praktisk aktuell knyttet opp til de havnene befrakteren har nominert, og dette gjenspeiles også i certepartiens klausuler om trygg havn.⁹² Felles for alle certepartiene er nemlig bestemmelsen om at befrakteren kun kan beordre skipet til sikre havner og områder.⁹³ Det vil si at dersom befrakteren beordrer skipet til en havn eller et område som kapteinen ikke anser som sikker, kan han nekte å følge ordre. Dette er et sentralt poeng, ettersom 60 % av alle piratangrepene i 2004 skjedde i havneområder.⁹⁴ Nedenfor vil klausulenes anvendelsesområde bli kartlagt, samt hvorvidt det finnes svakheter med klausulene knyttet opp mot faren for å bli utsatt for angrep fra pirater.

Når det gjelder spørsmålet om hvorvidt kapteinen kan nekte å følge ordre om å seile til en spesielt utpekt havn, er det nødvendig å se nærmere på hva som ligger i befrakters løfte om sikker havn. I certepartiets klausuler om at skipet kun skal beordres mellom trygge områder og havner ligger det et krav om at befrakteren har en kontraktsmessig plikt til kun å beordre skipet til havner og områder som anses trygge. Dersom havnen ikke anses som trygg har kapteinen derfor rett til å nekte å seile inn til den. Havnen trenger ikke å være trygg i det pålegget blir gitt, ellers ville befrakteren ikke kunne gitt ordre om å seile til en havn som var innefrost på det aktuelle tidspunktet, men som etter all sannsynlighet vil være sikker når skipet ankommer.⁹⁵ Men det stilles krav om at i det befrakteren gir sin ordre, må havnen anses trygg i den forstand at dette skipet skal kunne ankomme, oppholde seg og når det er tid for det, forlate havnen.⁹⁵ I enkelte certepartier er dette spesifisert,⁹⁶ men dette gjelder også selv om det kun er gjort en henvisning til at

⁹² Solvang (2009b).

⁹³ I NYPE klausul 5 heter det «between safe ports and safe places».

⁹⁴ Talley (2008) s. 90. I følge ICC Piracy Report 2008 s. 10 ble det meldt om 22 angrep i havnen Lagos utenfor Nigeria i løpet av 2008.

⁹⁵ [1982] 2 Lloyd's Rep. 307 *The Evia* på s. 315.

⁹⁶ Som i Gentimes klausul 2(a): «between safe ports or safe places where she can safely enter, lie always afloat, and depart».

skipet bare skal beordres i trygge områder.⁹⁷ Det innebærer ikke et ansvar for farer som oppstår etter at skipet har ankommet og som ikke naturlig kunne forutses. I forhold til krigen mellom Irak og Iran ble ikke befraktere som hadde beordret skip til Shatt-al-Arab før krigen brøt ut, ansett for å ha brutt plikten til å angi trygg havn, da dette hadde vært en trygg havn før fiendtlighetene startet.⁹⁸

Klausulene legger risikoen for at den aktuelle havnen er trygg for skipet på befrakteren.⁹⁹ Men en klausul om trygg havn vil kun være relevant når det gjelder nominerte havner og innfartsveien til disse. Klausulen garanterer ikke for sikkerheten ved en sjøreise mellom havnene der skipet er ment for «World Wide Trading».¹⁰⁰

Befrakterens løfte om trygg havn innebærer ikke et ansvar for alle farer skipet kan møte. Klausulene var først ment å gi skipet et vern mot naturens farer slik at skipet kunne ligge trygt for alminnelig vær- og sjøforhold og at havnen var dyp nok for det aktuelle skipet. Dersom havnen beskyttet skipet mot de farer en havn normalt skal beskytte mot, ble den anset som trygg i klausulens forstand.¹⁰¹ Etter denne betraktningmåten vil ikke kapring av pirater sees på som en fare klausulen skal beskytte mot. Men i engelsk rett er klausulen tolket til også å gjelde andre farer enn naturens farer, slik som politiske farer. Det er uttalt at «the port must be both physically and politically safe, and I think that the action either of nature or man may render a port unsafe.»¹⁰² Dette innebærer at fare for fiendtlige angrep fra piratene på vei mot havnen vil være en fare som faller inn under klausulens anvendelsesområde.¹⁰³

⁹⁷ [1982] 2 Lloyd's Rep. 307 *The Evia* på s. 315 og 320.

⁹⁸ [1982] 2 Lloyd's Rep. 307 *The Evia*.

⁹⁹ Et eventuelt ansvar som oppstår dersom skipet blir skadet i havnen vil ikke bli behandlet her. Jeg vil begrense meg til å henvise til Michelet *Håndbok i tidsbefraktning* (1997) kapittel 3.32 om et garantiansvar etter engelsk rett og sjøloven § 385 annet ledd om culpaansvar for befrakteren etter norsk rett.

¹⁰⁰ Ellefsen (2009).

¹⁰¹ Michelet (1997) s.74.

¹⁰² [1916] 1 K.B 138 på s. 141.

¹⁰³ *Time charters* (2008) s. 202.

Det stilles ytterligere to krav for at en fare som faller inn under klausulens ordlyd kan anses for å ha gjort havnen utrygg. Det stilles krav om at faren ikke kan unngås ved godt sjømannskap og navigasjon, i tillegg til at det kreves at faren kan sies å ha blitt en ordinær hendelse i området.¹⁰⁴ Det første kravet har sammenheng med de tradisjonelle farene som kan gjøre en havn utrygg som skjær og lignende og som kan unngås ved bruk av los eller særskilt oppmerksom navigasjon.¹⁰⁵ Når det gjelder sikkerhetstiltak for å unngå angrep fra pirater vil tiltak som ekstra mannskap til å holde utkikk og det å skru av all unødvendig lys for å gjøre det vanskeligere å bli sett, nok ikke bli ansett som ekstraordinære tiltak¹⁰⁶. Men piratene har også begynt å avfyre raketter mot skip for å få kapteinen til å overgi seg og tiltak for å unngå å bli truffet av slike våpen må kunne sies å gå videre enn hva man kan kreve i henhold til godt sjømannskap og navigasjon.¹⁰⁷ I lys av den stadig økende voldeligheten til piratene, vil nok ikke angrep kunne sies å unngås ved alminnelig godt sjømannskap og navigasjon.¹⁰⁶ Skip blir kapret selv om de følger de rådene som foreligger. Dette taler for at klausuler om trygg havn kan benyttes som grunnlag for kapteinens avgjørelser om å ikke følge ordre.

Men i tillegg kreves det som sagt at angrep må kunne sies å ha blitt en ordinær hendelse i området. Spredte angrep vil ikke gjøre en havn utrygg i klausulens forstand, det stilles krav til intensiteten i angrepene. I tilknytning til spredte angrep fra geriljasoldater utenfor Eritrea var det i dommen om *The Saga Cob* spørsmål om disse havnene var blitt utrygge i klausulens forstand¹⁰⁸. Det ble pekt på at det var en synlig risiko for å bli utsatt for angrep, men dette innebar ikke at angrep måtte anses som en alminnelig hendelse i det aktuelle området. Angrep ble fortsatt sett på som en atypisk og uventet hendelse i det aktuelle området, og falt derfor ikke inn under klausulen om trygg havn.

¹⁰⁴ *Time charters* (2008) s. 202 og 208 jf. uttalelser i [1958] 2 Lloyd's Rep. 127 *The Eastern City* på s. 131.

¹⁰⁵ *Time charters* (2008) s. 208.

¹⁰⁶ ICC Piracy Report 2009 s. 20.

¹⁰⁷ ICC Piracy Report 2009 s. 20 og Ellevsen (2009) s. 2.

¹⁰⁸ [1992] 2 Lloyd's Rep 545 *The Saga Cob*

I Adenbukten var sannsynligheten for å bli utsatt for angrep i første halvår av 2009 under én prosent.¹⁰⁹ Det blir vanskelig for bortfrakteren å godtgjøre at kaping er et alminnelig fenomen tilknyttet den aktuelle havnen slik situasjonen er i dag. I og med at angrepene nå skjer i spredte områder, vil det nok kreves en vesentlig økning av antall angrep i tilknytning til en aktuell havn for at havnen skal anses utrygg i forbindelse med klausulene om trygg havn.

Men dette trenger nødvendigvis ikke bety at kapteinen plikter å seile inn til den aktuelle havnen selv om disse vilkårene ikke er oppfylt. Men disse klausulene beskytter nok ikke kapteinens valg om å nekte å seile, dette må begrunnes på andre måter. Sjølovens regler synes å gi bedre grunnlag for kapteinens nektelse av å følge ordre.

3.2 Begrensning som følge av sjøloven

Sjølovens hovedregel om befrakterens råderett over skipet bestemmer også at bortfrakteren «skal i befraktningsperioden utføre de reiser som tidsbefrakteren i samsvar med befraktningsavtalen krever», jf. sjøloven § 378 første ledd. Også her er regelen at certepartiet setter utgangspunktet for de ordrene befrakteren kan gi og så lenge befrakteren holder seg innenfor det fastsatte fartsområdet er det han som har den kommersielle ledelse over skipet. Men også sjøloven har bestemmelser som regulerer situasjonen der det skjer uforutsette hendelser, for annet ledd bestemmer at:

«Tidsbortfrakteren plikter likevel ikke å utføre en reise som utsetter skipet, personer om bord eller lasten for fare som følge av krig, krigsliknende forhold, is eller annen fare eller vesentlig ulempe som tidsbortfrakteren ikke med rimelighet kunne regne med på avtaletiden.»

Dette er en bestemmelse som begrenser tidsbefrakterens rådighet over skipet i den utstrekning det er nødvendig for å sikre mennesker og skip fra fare. I tillegg til denne generelle bestemmelsen finnes det en bestem-

¹⁰⁹ Ellevsen (2009) s. 2.

melse som konkret henviser til krigsfare, § 394 første ledd som lyder:

«Er skipet i en havn eller annet område hvor det inntreffer krig, krigsliknende forhold eller vesentlig økning av krigsfare, kan tidsbortfrakteren straks bringe skipet ut av området og i sikkerhet.»

Bestemmelsen regulerer ulike typer spørsmål som kan komme opp i forbindelse med at skipet utsettes for krigsfare. Forarbeidene peker på at bestemmelsen forutsetningsvis innebærer at bortfrakteren ikke er pliktig til å seile inn i dette området, noe som da også følger av § 378 annet ledd.¹¹⁰ Det er derfor sistnevnte bestemmelse det vil bli redegjort for nedenfor.

Sjøloven § 378 annet ledd er en deklarasjonsregel og forarbeidene peker på at den gir bortfrakter bedre beskyttelse enn hva som vil følge av engelsk og amerikansk rett.¹¹¹ Annet ledd er en videreføring av den tidligere sjølovens § 142, slik at litteratur og avgjørelser knyttet til den tidligere bestemmelsen fortsatt vil være av betydning.¹¹² Det er kun fare som bortfrakteren ikke med rimelighet kunne regne med på avtaletiden, og derfor kunne sikret seg mot på annen måte, som er relevant ved vurderingen.¹¹³

Det må derfor undersøkes hva som ligger i vilkåret om at skip eller mannskap må være utsatt for fare, herunder hvor stor risiko for fare som kreves og hva som ligger i kravet om at det må være en fare som bortfrakteren ikke med rimelighet kunne regne med på avtaletiden.

Når det gjelder spørsmålet om hva som nærmere ligger i at skipet eller mannskap utsettes for fare gir ikke ordlyden nærmere anvisning.

¹¹⁰ NOU 1993:36 s. 86.

¹¹¹ NOU 1993:36 s. 86. Den vil gi bedre beskyttelse enn etter engelsk og amerikansk rett fordi den også dekker situasjoner som medfører vesentlig ulempe.

¹¹² Sjøloven av 20.juli 1893 ble i stor grad omstrukturert ved det nordiske revisjonsarbeidet og fikk derfor ny dato, slik at den nå er lov 24.06.1994 nr 39, jf. Falkanger (2009) note * i *Kommentarer til sjøloven*. I: Norsk lovkommentar nettversjon. [sitert 04.12.2009].

¹¹³ Utgangspunktet er det samme som ved krigsklausulene, nemlig at det er situasjonen ved avtaleinngåelsen som er det sentrale, se kapittel 3.3 "Begrensning som følger av certepartiets krigsklausul".

Ordlyder taler kun om å ustette skipet for fare, men fordi bestemmelsen er utformet for å gi bortfrakteren rettigheter der det skjer uforutsette begivenheter, er det ikke tilstrekkelig med en hvilken som helst risiko for fare. Det må være fare av en viss grad og styrke. I tilknytningen til faregraden peker Jantzen på at faren må være reell, er den så «fjern at det ville være overdreven engstelse overhodet å regne med den» vil ikke bestemmelsen kunne brukes.¹¹⁴ Faren for pirater er høyst reell og vil derfor være en fare som vil kunne rammes av bestemmelsen.

Videre stiller bestemmelsen opp et krav om at det må være tale om en fare bortfrakteren ikke med *rimelighet* kunne regne med på avtaletiden, og det må klargjøres hva som ligger i dette vilkåret. Forarbeidene peker på at denne bestemmelsen nok ikke sier mer enn hva som følger av alminnelige kontraktsregler og bestemmelsen kan dermed sees på som et utslag av reglene om bristende forutsetninger.¹¹⁵

Jantzen peker i forhold til den tidligere bestemmelsen på at momentet om hva som var synlig på avtaletiden passer best når det er tale om et tidscerteparti for en bestemt reise, men ikke ellers.¹¹⁶ Dette kan ha sammenheng med at det er kun hvor tidscertepartiet gjelder en konkret reise at bortfrakteren har fullstendig kunnskap om hvor befrakteren vil sende skipet. I disse tilfellene er det fullt synlig mellom partene hvilke områders risiko skipet vil bli utsatt for i det avtalen inngås. Der skipet er sluttet for reiser i hele verden, er det vanskeligere for bortfrakteren å vite hvilke farer skipet kommer til å utsettes for på den enkelte reisen. Men etter sjølovens § 179 annet punktum skal tidsbefrakteren underrette bortfrakteren om planlagte reiser, slik at denne da vil ha bedre oversikt over de ulike risikoene skipet vil møte. Ved revisjonen av loven ble det ikke foretatt noen endring eller presisjon av hva som ligger i kravet om at bortfrakteren ikke med rimelighet må kunne ha regnet med faren. Det kan da spørres om det er slik at dette ikke er særlig treffende på langtidscertepartier slik som Jantzen hevdet. Han pekte videre på at det burde være de aktuelle fakta som var avgjørende ved

¹¹⁴ Jantzen (1952) s. 325.

¹¹⁵ NOU 1993:36 s. 86.

¹¹⁶ Jantzen (1952) s. 371.

vurderingen av hvorvidt bortfrakteren kan nekte å utføre ordre, ikke hva partene kjente til på avtaletiden.¹¹⁷ Dette samsvarer med *Hill Harmony* hvor det ble foretatt en konkret vurdering av situasjonen slik den fremsto for kapteinen på avgjørelsestidspunktet.¹¹⁷

Når det gjelder videre hva som ligger i kravet om at det må foreligge en fare som bortfrakteren ikke med rimelighet kunne regne med på avtaletiden, kan det være hensiktsmessig å se litt nærmere på reglene i sjøloven § 394 og dens parallell i kapittelet om reisebefraktning, sjøloven § 358. Bestemmelsen i § 394 er ny i sjøloven, men parallellen i sjøloven § 358 om bortfall av befraktningsavtaler under reisecertepartier, hvor sjørøveri er nevnt, er ikke ny med sjøloven av 1994 slik at det finnes litteratur og avgjørelser knyttet til denne som kan tjene som illustrasjon for hvilke krav som stilles.¹¹⁸ Det er denne bakgrunnen som gjør at den kan være relevant for å belyse hva som ligger i kravet om at det må være en fare bortfrakteren med rimelighet ikke kunne regne med på avtaletiden. Sjøloven § 358 første ledd bestemmer at:

«Viser det seg etter at befraktningsavtalen er inngått, at reisen vil medføre fare for skipet, personer om bord eller lasten som følge av krig, blokad, opprør, borgerlige uroligheter eller sjørøveri eller annen væpnet vold, eller at en slik fare er blitt vesentlig øket, kan så vel reisebortfrakteren som reisebefrakteren heve avtalen uten plikt til å betale erstatning, selv om reisen er påbegynt.»

I tilknytning til den tidligere bestemmelsen uttalte Jantzen at «sjørøveri som en hindring eller fare for skipsfarten vil vanskelig kunne forekomme nå for tiden».¹¹⁹ Det er derfor ikke merkelig at den nye bestemmelsen i § 394 ikke tar med en slik opplisting som den parallele bestemmelsen for reisecertepartier tar med.

¹¹⁷ *Hill Harmony*, [2001] 1 Lloyd's Rep. 147, ble gjennomgått i kapittel 2.2.2 "Tidsbefrakters disposisjonsrett over skipet".

¹¹⁸ Forarbeidene inneholder få bemerkninger til denne bestemmelsen, men det påpekes at bestemmelsen er i samsvar med den tidligere bestemmelsen i sjøloven av 1893 § 135 og at endringene som er foretatt ikke skal ha realitetsbetydning. NOU 1993:36 s. 76.

¹¹⁹ Jantzen (1952) s. 322.

Bestemmelsen gjelder adgangen til å heve kontrakten og gjelder for reisecertepartier, men kan likevel også belyse spørsmålet om hvilken grad av fare som kreves. Jeg vil trekke frem at å heve avtalen er et markert unntak fra hovedprinsippet om at avtaler skal holdes og da vil det naturlig nok stilles strenge krav til faren for at bestemmelsen kan benyttes. Det gjelder både selve faregraden, men også kravet om at den ikke skal ha vært synlig på avtaletiden. Dette har også gitt seg utslag i bestemmelsenes ordlyd. Sjøloven § 378 annet ledd gjelder fare som bortfrakteren ikke med rimelighet kunne regne med på avtaletiden, i motsetning til fare som ikke var synlig på avtaletiden, eller som er vesentlig øket. Den sistnevnte ordlyden er mye strengere. At bestemmelsen gjelder adgangen til å heve avtalen har sammenheng med at for en reisebortfrakter vil de risikoene skipet utsettes for være synlige på en helt annen måte enn for en tidsbortfrakter. Avtalen gjelder da en bestemt rute, i motsetning til ved tidscertepartier hvor det er opp til befrakteren å bestemme ruten.¹²⁰

Høyesterett har uttalt i tilknytning til den tidligere sjøloven av 1893 § 135 at det kreves at «det har funnet sted så vesentlige og upåregnelige endringer i stillingen, at det vil være urimelig fortsatt å la ham være bundet».¹²¹ Selv om det forelå en konkret fare for skade på skipet som følge av andre verdenskrig, uttalte førstvoterende «jeg kan ikke se at denne fare kunne være fremmed for en reder som sluttet sitt skip på et tidspunkt hvor krigen var en nærliggende mulighet», med tilslutning fra de øvrige dommerne.¹²² Dette viser at når det gjelder en reisebortfrakters adgang til å ikke foreta de reisene reisebefrakteren har betalt for kreves det at det har skjedd vesentlige og upåregnelige endringer i rettstillingen.

Den alminnelige læren om bristende forutsetninger og adgangen til å sette til side kontraktsforpliktelser der det er blitt fysisk mer farlig å oppfylle, er et prinsipp som tidligere ble lagt til grunn av domstolene i

¹²⁰ Falkanger (2004) s. 216.

¹²¹ ND 1947 s. 267 på s. 270.

¹²² ND 1947 s. 267 på s. 271.

sjøfartsspørsmål uten hjemmel.¹²³ Flere Høyesterettsdommer fra første verdenskrig tar for seg spørsmålet om bortfrakteren var berettiget til å heve kontrakten etter at Tyskland 1. februar 1917 erklærte uinnskrenket ubåtkrig mot skip som passerte aktuelle sperregrenser. Både i Rt. 1921 s. 481 og Rt. 1921 s. 808 var det tale om certepartier som var sluttet etter at krigen startet og hvor skipet skulle frakte kontrabande. Det hadde med andre ord vært klart for bortfrakteren at skipet ville utsettes for en fare for oppbringelse og senking også i forbindelse med disse reisene. Men i begge dommene fant Høyesterett at bortfrakteren hadde vært berettiget til å heve certepartiet etter at uinnskrenket ubåtkrig ble erklært og tyskerne hadde sendt ut skriv om at også nøytrale skip kunne bli utsatt for denne. Selv om bortfrakteren hadde gått med på å bære en viss risiko ble situasjonen etter 1. februar sett på som så vesentlig endret i bortfrakterens disfavør. Høyesterett uttalte i 1921 s. 481:

«Men allikevel var, mener jeg, situationen ved sperreproklamationen blit saa væsentlig forandret, at det ikke kunde kræves av rederiet, at det nu allikevel skulde forsøke at utføre den reise, hvortil skibet var sluttet. [...] Efter proklamationens ordlyd maatte rederiet være berettiget til at gaa ut fra, at risikoen ved at utføre reisen vilde være en helt anden end tidligere og faren for skibets ødelæggelse og tillike faren for bæsætningens liv overvældende stor.»¹²⁴

Dommene viser at det ikke er det faktum at skipet objektivt sett vil utsettes for fare som er det avgjørende ved vurderingen. I alle sakene har skipet objektivt sett vært utsatt for fare. I dommen fra andre verdenskrig hvor bortfrakteren ikke kunne heve certepartiet var det fare for at skipet ville få betydelige skader i krigen. Det avgjørende er hvorvidt det kan påvises at det har skjedd en fareforøkelse av en viss betydning når situasjonen på tidspunktet for kontraktsinngåelsen holdes opp mot situasjonen da bortfrakteren krever å gå fra kontrakten. I de dommene hvor bortfrakteren var berettiget til å gå fra kontrakten var det skjedd en betydelig endring i faregraden fra kontraktsinngåelsen. Kun i disse

¹²³ Se Hagstrøm (2004) s. 257.

¹²⁴ Rt. 1921 s. 481 på s. 482.

tilfellene er det adgang til å gå fra kontrakten. Kun i tilfeller der situasjonen blir ansett så vesentlig forandret i forhold til den risikoen bortfrakteren har påtatt seg blir det rettmessig å heve kontrakten.

Men det er igjen viktig å påpeke at dette gjelder situasjonen der det er tale om å heve certepartiet. Momentet om at det vil være forskjellig grad av synlighet for en reisebortfrakter som en tidsbortfrakter har også gitt seg utslag i bestemmelsenes ordlyd. Terskelen for når en tidsbortfrakter kan nekte å seile inn til det aktuelle området i redsel for å bli utsatt for piratangrep, bør ikke legges like høyt som når det er spørsmål om å heve kontrakten for en reisebortfrakter.

Når det gjelder hva som ligger i hva bortfrakteren «med rimelighet kunne regne med på avtaletiden» vil ikke kravene være like strenge som at faren må være upåregnelig. Hensynet bak § 378 annet ledd, nemlig å sikre at tidsbortfrakteren ikke trenger å følge ordre dersom det kan utsette skip eller mannskap for fare, kan belyse hva som nærmere ligger i at bortfrakteren ikke med rimelighet kunne regne med den aktuelle faren på avtaletiden. Bestemmelsen innebærer et unntak fra hovedregelen ved tidscertepartiet om at bortfrakteren skal stille skip og mannskap til disposisjon for befrakteren. Bortfrakterens nektelse av å utføre ordre i medhold av § 378 annet ledd vil ikke innebære et kontraktsbrudd, men anses som en rettmessig oppfyllelse av kontrakten.

På bakgrunn av dette ville det ikke være rimelig om bortfrakteren kunne nekte å utføre ordre dersom det er tale om farer han kjente til på avtaletiden og som han derfor burde sikret seg mot allerede da. Frakten og de øvrige avtalevilkårene fastsettes ut fra partenes rettigheter og plikter, og det er av særlig viktighet at befrakteren er trygg på at hans ordre blir fulgt.¹²⁵ Det er certepartiets fartsområde som setter utgangspunktet for hvor befrakteren kan beordre skipet, og den klare hovedregel er at der befrakteren holder seg innenfor dette fartsområdet, skal hans ordre følges. Frakten vil blant annet avhenge av hvor befrakteren kan beordre skipet. Bestemmelsen bør ikke endre risikofordelingen mellom partene i større grad enn nødvendig. Det vil igjen være av vesentlig betydning å foreta et skille mellom nylig inngåtte kontrakter og

¹²⁵ Michelet (1997) s. 209-213.

kontrakter inngått før angrepene økte i mengde. Dersom det er tale om en kontrakt som nylig er inngått vil befrakteren kunne hevde at bortfrakteren har akseptert at skipet utsettes for den risikoen det er å seile i de piratutsatte områdene, der dette området ikke utrykkelig er ekskludert fra skipets fartsområde. Det bør være for bortfrakterens risiko og regning dersom han ikke sørget for å sikre seg mot disse områdene allerede ved kontraktsinngåelsen.

Det kan stilles spørsmål ved hvor sentralt dette momentet om aksept av risiko er når det gjelder langtidscertepartier. Risikoen i de ulike områdene vil variere i løpet av certeparti- perioden. Dette illustreres ved «ICC Piracy Report 2008» som viser at antall angrep har sunket i Malakkastredet fra 28 angrep i 2003 til 2 angrep i 2008 og for området rundt Indonesia var tallene 121 for 2003 og 28 for 2008. I Adenbukten var situasjonen motsatt, det var 18 angrep i 2003 og 92 i 2008.¹²⁶ Tallene viser at det kan være vanskelig for bortfrakteren å ekskludere konkrete områder fra skipets fartsområde, ut fra hvor stor risiko det er for å bli utsatt for pirater. Situasjonen vil avhenge av blant annet hvilke sikkerhetstiltak som er satt i gang. I Adenbukten og rundt Somalias østkyst er nå flere marinefartøy plassert, og det er opprettet kontaktpunkt hvor skip kan seile i konvoi med støtte av marinefartøy.¹²⁷ Dette vil kunne påvirke antall angrep i dette området. Videre vil piratene kunne forflytte seg for å tilpasse seg de nye sikkerhetstiltakene som kommer, slik at nye områder etter hvert kan bli karakterisert som høyrisikoområder. Når piratene sprer seg ut over et større område vil det være vanskeligere for befrakteren å påberope seg bortfrakterens aksept av risiko der spesifikke områder ikke er ekskludert. Hvor certepartiet er sluttet på lang basis, gjør det kontrakten lite smidig å ekskludere de aktuelle områdene, nettopp fordi situasjonen vil endres over tid.¹²⁸ Momentet har større vekt der det er tale om certepartier som nylig er inngått, som har en mindre tidsramme og der bortfrakteren hadde kunnskaper om hvilke

¹²⁶ ICC Piracy Report 2008, tabell 1.

¹²⁷ Se kapittel 1.1 ”*farer og behov, hvordan sjørøveri påvirker et tidscerteparti*”.

¹²⁸ Solvang (2008).

reiser befrakteren hadde tenkt å foreta seg.¹²⁹

Dette taler for at bortfrakteren ikke kan påberope seg bestemmelsen om det ikke har skjedd en særlig endring i risikoen siden avtaletidspunktet, men at det ikke bør stilles spesielt strenge krav. Det er en vurdering av hensynet til at bortfrakteren skal kunne sikre skip og mannskap mot fare uten at det er tale om kontraktsbrudd, men at han ikke skal kunne spekulere i bestemmelsen. Dersom bortfrakteren rimeligvis burde inntatt et forbud mot fart i det aktuelle området ved kontraktsinngåelsen, vil bortfrakteren ikke kunne påberope seg sjøloven § 378 annet ledd. Dersom det er tale om et tidscerteparti inngått etter at angrepene fra piratene blusset opp, skal det mye til for at bortfrakteren kan påberope seg sjøloven § 378 annet ledd, han burde da sikret seg på annen måte. Men dersom det er tale om et langtidscerteparti og der situasjonen er som nå hvor det foreligger en økning i antall angrep og større risiko for vellykkede angrep i tillegg til at det geografiske området piratene opererer i endrer seg, taler de nevnte momentene for at bestemmelsen kommer til anvendelse og at det derfor ikke foreligger kontraktsbrudd fra bortfrakters side dersom befrakters ordre ikke følges. Sjøloven § 378 annet ledd vil gi større beskyttelse av kapteinens valg enn det klausulene knyttet til trygg havn gjør. Bestemmelsen vil gi kapteinen rett til å vente med å seile til han kan følge konvoi og til å utsette reisen til skipet kan passere de mest piratutsatte områdene i mørket. Men det må sondres mellom disse tilfellene og der det er tale om å ikke seile gjennom det aktuelle området i det hele tatt. Bestemmelsens terskel må sees i sammenheng med de konsekvensene bortfrakters beslutninger får. Dette vil bli drøftet mer utfyllende i kapittel 3.5 «*Vurderingen som i alle tilfeller skal foretas*».

3.3 Begrensning som følge av certepartiets krigsklausul

Certepartiene inneholder klausuler som regulerer forholdet mellom partene dersom det oppstår spesielle forhold som gjør det vanskelig

¹²⁹ BIMCO (2008a)

eller umulig å oppfylle kontraktsforpliktelsene slik som først forutsatt, såkalte krigsklausuler. I stor grad er meningen å beskytte bortfrakteren mot å måtte gjennomføre en reise på helt andre vilkår enn det som var forutsatt i certepartiet. I BIMCOs krigsklausul for tidscertepartier rubriseres angrep fra pirater under de tilfellene der krigsklausulen kommer til anvendelse.¹³⁰

I BIMCOs krigsklausul er det særlig følgende ordlyd som er av interesse:

« (a) For the purpose of this Clause, the words:

(ii) "War Risks" shall include any actual, threatened or reported... acts of piracy... by any person, body, terrorist or political group... which in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be dangerous or are likely to be or become dangerous to the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel.

(b) The Vessel, unless the written consent of the Owners be first obtained, shall not be ordered to or required to continue to or through, any port, place, area or zone (whether of land or sea), or any waterway or canal, where it appears that the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be or are likely to be, exposed to War Risks. Should the Vessel be within any such place as aforesaid, which only becomes dangerous, or is likely to be or become dangerous, after her entry in to it, she shall have the liberty to leave it.

¹³⁰ Klausulen heter «War risk clause for time charters 2004» og kan lastes ned på www.bimco.com. Den forkortes til CONWARTIME 2004. Både Baltime 1939, revidert 2001, Bimchemtime 2005, Bovertime 2004 og Supplytime 2005 har CONWARTIME som krigsklausul. BPTIME 3 har i klausul 30 en krigsklausul som i det vesentligste er lik CONWARTIME. Gentime bruker 1993-versjonen av CONWARTIME. Men ifølge BIMCO ble det kun foretatt mindre endringer i klausulen ved revisjonsarbeidet, og det var ikke meningen at disse skulle medføre endringer i tolkningen, Jf. BIMCO Special Circular No. 5, 2004. Shelltime 4 derimot, har en krigsklausul som skiller seg fra de andre klausulene. Den synes ikke å omfatte risiko for pirater. Den nevner kun blokkade, krig, fiendlighet, krigslignende operasjoner, borgerkrig, «sivilt oppstyr» og revolusjon.

...(h) If in compliance with any of the provisions of sub-clauses (b) to (g) of this Clause anything is done or not done, such shall not be deemed a deviation, but shall be considered as due fulfilment of this Charter Party. »¹³¹

Ved første øyekast synes det naturlig at denne krigsklausulen kan benyttes i områder der det har vært mange angrep, som i Adenbukten og kysten øst for Somalia.¹³² Klausulen omfatter nettopp også utrygge områder, og er ikke kun begrenset til utrygge havner slik som en del andre krigsklausuler.¹³³ Her kan man merke seg at det er tilstrekkelig at det er en sannsynlighet for at skipet kan bli utsatt for pirater for at bortfrakteren kan påberope seg klausulen. Det er ikke nødvendig at kapteinen har sikre indikasjoner på at pirater er i ferd med å angripe skipet, for å kunne forlate området. Det er altså ikke krav om at det foreligger konkrete angrep. Kapteinen skal foreta en rederlig og veloverveid vurdering av hvorvidt situasjonen er slik at det er risiko for at skipet blir utsatt for pirater.¹³⁴

Men det må undersøkes i hvilke tilfeller klausulen kan påberopes. Herunder hvilken grad av sannsynlighet for angrep som kreves for at bortfrakteren og kapteinen kan påberope seg krigsklausulen for å kunne forlate området. Som navnet på klausulen tyder på, er disse klausulene ment brukt på tilfeller der det skjer uforutsette og ekstraordinære hendelser som påvirker gjennomføringen av kontraktsforpliktelsene. Det er ingen alminnelig sikkerhetsklausul bortfrakteren kan falle tilbake på dersom det krever mer eller blir vanskeligere å oppfylle kontrakten.

Krigsklausulen er i utgangspunktet ment for situasjoner som har

¹³¹ Hele klausulen kan lastes ned fra www.bimco.com.

¹³² I følge IMBs «Piracy Reporting Centre» var det mer enn en fordobling i angrep fra pirater i første halvår av 2009 sammenlignet med for samme periode i 2008. I følge senteret skyldes økningen økt pirat-aktivitet i Adenbukten og i kysten øst for Somalia. 54 %, av de 240 angrepene i første halvår i 2009 skjedde i dette området, jfr. ICC Piracy Report 2009.

¹³³ Blant annet Shelltime 4.

¹³⁴ *Time charters* (2008) s. 671 og BIMCO (2008a).

forverret seg vesentlig etter kontraktsinngåelsen.¹³⁵ Det er dommen om *The Product Star 2*¹³⁶ som brukes for å illustrere at det kreves at situasjonen har forverret seg vesentlig fra kontraktsinngåelsen, for at bortfrakteren kan påberope seg krigsklausulen. Den dommen gjaldt et certeparti som var inngått i 1987 og hvor det aktuelle området hadde vært kjent for sin krigsrisiko i syv år før kontraktsinngåelsen uten at den aktuelle havnen var unntatt fra fartsområdet. Det trekkes videre frem at bortfrakteren var godt kjent med det handelsmønsteret befrakteren ville benytte skipet til. Det hadde med andre ord vært veldig synlig for bortfrakteren hvilken risiko skipet ville bli utsatt for, og domstolen kom til at krigsklausulen ikke kunne benyttes fordi det ikke hadde skjedd en økning av krigsrisikoen siden kontraktsinngåelsen.¹³⁷ Her er det viktig å trekke frem den konkrete situasjonen i *Product Star 2*, nemlig at det ikke var rapportert om noen skader eller angrep på skip i den aktuelle havnen forut for rederiets nektelse av å følge ordren. Videre hadde rederiet heller ikke gitt noen forklaring på hvorfor de lot et av sine andre skip seile til den samme havnen i den aktuelle perioden. Disse momentene gjør at beslutningen fra rederiet virker vilkårlig og lite forenlig med kravene som stilles til det skjønnet som skal utøves. Krigsklausulene innebærer et unntak fra forutsetningen med certepartiet, nemlig at rederiet skal følge befrakterens anvisninger på hvilke områder og havner skipet skal seile til. Krigsklausulen gir rederiet vide rettigheter i forbindelse med krigssituasjoner og derfor bør det stilles krav til rederiets avgjørelse. Retten må ikke misbrukes. Det er særlig hensynet til kaptein og mannskap om bord som bør tillegges betydelig vekt og i *Product Star 2* hadde ikke engang rederiet konferert med kapteinen om hvorvidt han anså det som farlig å seile inn i området. Kapteinen hadde ikke hatt noe å utsette på befrakterens ordre da han fikk den.

BIMCO understreker også at CONWARTIME kun kan anvendes der risikoen for piratangrep melder seg etter at certepartiet er sluttet og

¹³⁵ Ellevsen (2009) og BIMCO (2008a) som blant annet går på BIMCOS krigsklausul.

¹³⁶ [1993] 1 Lloyds Rep 397.

¹³⁷ Certepartiet var sluttet på *Beepeetime 2*, og krigsklausulen knyttet vurderingen opp mot hvorvidt den angitte havnen var farlig på grunn av krigsfare.

at partene derfor ikke har tatt problemet i betraktning.¹³⁸ De påpeker at dette er et skille mellom krigsklausulen og den sjørøveriklausulen som kom i løpet av 2009.¹³⁹ Dette innebærer at krigsklausulen ikke får anvendelse på nylig inngåtte kontrakter der risikoen for å bli utsatt for angrep fra piratene har vært fremtredende. Men dette stenger nødvendigvis ikke for at krigsklausulen kan benyttes i tilfeller der det er tale om certepartier som er inngått før problemet med pirater ble fremtredende og det er tale om å seile inn i de mest piratutsatte områdene. Dersom skipet i tillegg er av den skipstypen som er mest utsatt for angrep taler gode grunner for at krigsklausulen kan benyttes. Momentet om aksept av risiko får i disse tilfellene mindre vekt. Men det må ikke være tvil om at bortfrakterens eller kapteinens beslutning er fornuftig og er foretatt i god tro. Den må kunne bedømmes som forsvarlig ut ifra en vurdering av hensynet til både befrakterens og bortfrakterens interesse i skipet. Her som ellers gjelder at en overforsiktig kaptein blir bortfrakterens ansvar.¹⁴⁰

Dersom krigsklausulen anses for å komme til anvendelse fordi bortfrakteren ikke kan sies å ha akseptert den aktuelle risikoen, blir det spørsmål om hvilken grad av sannsynlighet som kreves for at bortfrakter og kaptein kan bruke krigsklausulens bestemmelser for å nekte å følge befrakterens ordre. Klausulen åpner nettopp for at dersom det er en slik fare som omfattes av klausulen, kan kapteinen nekte å følge befrakterens seilingsordre om å dra inn i det aktuelle området, i tillegg til å forlate det. Videre gir klausulen befrakteren et ansvar når det gjelder hvilke områder han beordrer skipet inn i. Klausulen gir ikke bare en rett for bortfrakteren til å nekte å etterkomme ordre, men også en plikt for befrakteren til å påse at skipet ikke fortsetter når det er åpenbart at det er på vei mot et område som omfattes av krigsklausulen. Befrakterens plikter følger av ordlyden om at skipet «shall not be ordered to or required to continue to or through» i klausulens bokstav b.¹⁴¹ Befrakte-

¹³⁸ BIMCO (2008b).

¹³⁹ Se kapittel 3.4 *begrensning i BIMCOs «piracy clause»*.

¹⁴⁰ [2001] 1 Lloyd's Rep. 147 *Hill Harmony*.

¹⁴¹ *Time charters* (2008) s. 669.

ren har altså et ansvar for å sørge for at skipet ikke fortsetter videre dersom det seiler inn i et farlig område, selv om ikke bortfrakteren protesterer. Dersom befrakteren handler i strid med dette vil han kunne bli erstatningsansvarlig overfor bortfrakteren.

Det ser ikke ut til å være noen avgjørelser som omhandler bruk av krigsklausulen for å nekte å seile inn i piratutsatte områder, verken voldgiftssaker eller rettsavgjørelser.¹⁴² Det foreligger med andre ord ikke rettspraksis på hvilken sannsynlighet for angrep fra pirater som kreves for at bortfrakteren kan nekte å følge ordre. Etter klausulens ordlyd er det avgjørende hvorvidt det i følge en fornuftig vurdering av kapteinen eller bortfrakteren fremstår som mulig at skipet kan bli utsatt for angrep fra pirater, og dette angrepet må igjen kunne medføre en fare for skipet eller mannskapet. Det er på bakgrunn av dette nødvendig å foreta en konkret vurdering av det aktuelle certepartiet, holdt opp mot skipets kvaliteter og det aktuelle området. Vurderingen skal gjøres ut ifra hvordan situasjonen forholdt seg for kapteinen i avgjørelsesøyeblikket. Hvorvidt skipet i ettertid faktisk blir utsatt for angrep eller ikke, er ikke av betydning. Hvordan vurderingen skal foretas der klausulen kommer til anvendelse skal belyses i kapittel 3.5 «*Vurderingen som i alle tilfeller skal foretas*».

3.4 Begrensning i BIMCOs «Piracy clause»

Etter påtrykk fra bransjen utarbeidet BIMCO en piratklausul som kom ut i mars i 2009.¹⁴³ Intensjonen var at den skulle være en generell klausul som omfattet de ulike problemene knyttet til sjørøveri.¹⁴⁴ Da den ikke fikk en slik bred tilslutning som BIMCO hadde håpet på, reviderte de den første utgaven og en ny revidert utgave kom i november 2009. I det følgende vil disse bli henvist til som henholdsvis første og andre utgave av pirat-klausulen på områder der det er ulikheter mellom dem.

Pirat-klausulen bygger på CONWARTIME som er en av BIMCOs

¹⁴² I følge BIMCO (2008a) fantes det ingen avgjørelser om dette pr. 15.12.2008.

¹⁴³ Klausulen heter «BIMCO Piracy clause for time charter parties 2009», den kan lastes ned fra www.bimco.com.

¹⁴⁴ BIMCO (2008b).

krigs klausuler.¹⁴⁵ Kilder knyttet til tolkningen av krigsklausulen kan benyttes til å tolke piratklausulen på områder der disse er sammenfallende. Dette gjelder særlig reguleringen av situasjonen der kapteinen kan bedømme sikkerhetsrisikoen til å være tilstrekkelig høy til at han er berettiget til å nekte å følge ordre. BIMCO påpeker at da denne vurderingen i tilknytning til CONWARTIME er akseptert og etablert i bransjen, er den forutsatt videreført i piratklausulen.¹⁴⁵

Et sentralt skille ved krigsklausulen og piratklausulen er at sistnevnte får anvendelse uavhengig av om det var en risiko for å bli utsatt for angrep fra pirater da kontrakten ble inngått. Momentet om hvorvidt det har skjedd en vesentlig økning av risikoen etter at kontrakten ble inngått er et sentralt element ved krigsklausulen. Som vist under kapittel 3.3, er det av avgjørende betydning for krigsklausulens anvendelsesområde at det har skjedd en vesentlig økning av risikoen etter avtaleinngåelsen. For piratklausulen derimot, er dette uten betydning. Dette er en av grunnene til at den har selvstendig betydning i tillegg til krigsklausulen, selv om begge omhandler risiko for sjørøveri. Når det gjelder kontrakter inngått etter at det kom en økning i angrep fra somaliske pirater, vil ikke krigsklausulen komme til anvendelse. Det er særlig ved disse kontraktene piratklausulen vil ha en sentral betydning. Men krigsklausulen kan benyttes der det er tale om kontrakter som ble inngått for lenge siden og som ikke har noen piratklausul.

3.5 Vurderingen som i alle tilfeller skal foretas

3.5.1 Krav om åpenbar fare?

I alle tilfeller oppstår det spørsmål om hvilken grad av fare som kreves for at det ikke skal anses som kontraktsbrudd der kapteinen ikke følger befrakterens ordre og hvilke krav som stilles til vurderingen. Uttalelser fra dommen *Hillcroft*¹⁴⁶ brukes i engelsk rett som støtte for at kapteinen har plikt til å følge ordre med mindre det er åpenbart at skipet vil bli

¹⁴⁵ Se kapittel 3.3.

¹⁴⁶ [1929] 34 Ll.L.Rep 459.

utsatt for alvorlig fare.¹⁴⁷ I tilknytning til befrakterens instruksjonsmyndighet uttalte dommeren at kapteinen skal «within the limits of obviously grave danger, [...] follow those instructions without undue question».¹⁴⁸ Ved første øyekast kan det synes som om dommeren mener at med mindre det er åpenbart at skipet utsettes for alvorlig fare, har kapteinen plikt til å følge ordre. Men ved nærmere undersøkelse kan det synes å være tvilsomt om denne dommen kan tas til støtte for at kapteinen kun skal kunne nekte å følge ordre dersom det er åpenbart at skipet vil utsettes for alvorlig fare. Dommeren skulle ikke ta stilling til hvorvidt kapteinen hadde handlet i strid med befrakterens instruksjonsmyndighet, men derimot hvorvidt ordre om hvilken last som skulle om bord hører inn under ordre vedrørende skipets beskjefligelse eller ikke. Skipet var blitt skadet av lasten som var blitt tatt om bord, og etter certepartiet var det slik at befrakteren skulle holde eieren av skipet skadesløs dersom det oppsto skader ved at kapteinen fulgte befrakterens ordre vedrørende skipets beskjefligelse.¹⁴⁹ Det var med andre ord uenighet om hvilke instruksjoner som falt inn under «ordre vedrørende skipets beskjefligelse», og dermed hvor kostnadene for reparasjonen skulle plasseres. Det ble redegjort for betydningen av dette skillet i kapittel 2.2.2 «*Tidsbefrakterens disposisjonsrett over skipet*».

Dommeren ville ikke tolke klausulens ordlyd innskrenkende og pekte på at verken forretningsmessige eller språklige hensyn talte for en slik begrensning som befrakteren gav ordlyden. Det pekes på at menin-

¹⁴⁷ Collins legger opp vurderingstemaet slik i *The Master's right to say "no" to charterers' orders*. I: Marlus nr 39 (1979) s. 1-17 (1979) s. 2.

¹⁴⁸ [1929] 34 L.L.Rep 459 på s. 461.

¹⁴⁹ De fleste certepartier inneholder en slik klausul. Ofte er det slik at klausulen om at kapteinen skal ansettes av redeiet, men skal følge befrakterens ordre vedrørende skipets beskjefligelse, følges av en klausul som går ut på at rederiet skal holdes skadesløs for skade og ansvar som oppstår ved at befrakterens ordre følges. Dette er en naturlig del av at instruksjonsmyndigheten overgis til befrakteren. Engelske dommere har også innfortolket en slik ansvarsfraskrivelse der certepartiet ikke inneholder en slik klausul. Dette begrunnes med at der rederen overlater instruksjonsmyndigheten til befrakteren og har plikt til å følge ordre er det rimelig at han holdes fullstendig skadesløs. (1949-50) 83 L.L.Rep. 228 på s. 234: «If he is to surrender his freedom of choice and put his master under the orders of the charterer, there is nothing unreasonable in his stipulating for a complete indemnity in return».

gen med certepartiet var at befrakteren skulle gi ordre om hvilke operasjoner som skulle utføres og i forbindelse med dette kommer den siterte uttalelsen om at det var kapteinens plikt til å følge slike ordre bortsett fra ved tilfeller hvor det var åpenbart at skipet ville utsettes for fare.¹⁵⁰

Dommeren tok med andre ord stilling til når kapteinen har plikt til å si nei til befrakterens ordre, for å hindre at bortfrakteren holdes ansvarlig for skader som måtte oppstå. Dersom kapteinen følger ordre hvor det er åpenbart at disse ordrene vil medføre alvorlig skade på skipet, kan ikke bortfrakteren kreve å bli holdt skadesløs. Dette støttes av dommen om *The Houston City*¹⁵¹ hvor det først pekes på at kapteinen skal kunne stole på befrakterens instruksjoner og at bortfrakteren skal holdes skadesløs for tap som følge av at kapteinen følger befrakterens ordre. Men deretter går dommeren videre og sier at «[this] does not mean that a master can enter ports that are obviously unsafe and then charge the charterers with damage done.»¹⁵² Dette har sammenheng med at i et tidscerteparti er bortfrakteren fortsatt ansvarlig for forhold knyttet til navigasjon og sikkerhet, og dersom det er åpenbart for kapteinen at skipet utsettes for fare er man innenfor bortfrakterens beslutningskompetanse.

Dette tydeliggjør at momentet om fare som er åpenbart synlig for kapteinen først og fremst har betydning i situasjoner hvor bortfrakteren selv må bære ansvaret for de tap det blir påført. En avtalepart skal kunne handle i trygghet på at motparten utøver sine rettigheter og plikter etter kontrakten i god tro, slik at kapteinen skal kunne bygge på at de instruksjonene befrakteren gir er veloverveid og ikke utsetter skipet for risiko det ikke er ment å bære.¹⁵³ Men dette innebærer ikke at befrakteren skal bli ansvarlig dersom kapteinen forsømmer sitt ansvar for sikkerheten og foretar handlinger hvor det er åpenbart for han at skipet utsettes for fare. Dersom det kommer en ordre som utsetter skipet for åpenbar fare er det kapteinens plikt til å si nei.

¹⁵⁰ Se fotnote 148.

¹⁵¹ [1956] 1 Lloyd's Rep. 1.

¹⁵² [1956] 1 Lloyd's Rep 1 på s. 10.

¹⁵³ [1958] 2 Lloyd's Rep 127 *Eastern City* på s. 137.

Terskelen for når kapteinen skal si nei til å følge ordre for å unngå at bortfrakteren holdes ansvarlig for tap som blir påført, kan i midlertidig ikke direkte overføres til situasjoner der det er tale om å vurdere kapteinens valg *før* det inntreffer skade. Det er forskjell på å vurdere hvor kostnadene skal plasseres etter skade er oppstått, og hvorvidt kapteinens handling eller unnlattelse utgjør et brudd på befrakterens instruksjonsmyndighet.

At det ikke er samme vurdering som skal foretas der kapteinen har valgt å følge ordre og skipet blir skadet og der det er tale om å vurdere kapteinens nektelse av å følge ordre kom frem i dommen om *Sussex Oak*:

«I am not here dealing with the decision of the master not to proceed. I am dealing with the fact that the master, whether advisedly or not, did proceed and thereby the ship was damaged. If I was dealing with a decision and its validity, it might well be that the test propounded is the right one»¹⁵⁴

Der poengterte dommeren nettopp at det ikke er samme vurdering som skal foretas. Han pekte på at der det er skjedd skade vil det ikke lenger være tale om å skulle vurdere sannsynligheten for fare eller skade, der kjenner man til hvordan situasjonen utviklet seg. Men situasjonen blir annerledes der det er kapteinens holdning til befrakterens ordre som skal vurderes. Der må kapteinen foreta et valg uten å kjenne til hvordan situasjonen faktisk vil utarte seg. Der må man på bakgrunn av de konkrete omstendighetene i saken, bestemme om det er en slik sannsynlighet for skade eller fare til å rettfærdiggjøre kapteinens handlinger. Da blir det ikke like naturlig å sette grensen så høyt som til å kreve at det må foreligge åpenbar alvorlig fare.

Befrakteren til *Sussex Oak* påsto at det avgjørende tidspunktet ved vurderingen av hvorvidt noe er trygt, er tidspunktet da kapteinen foretar valget om å fortsette eller ikke. De mente at det avgjørende var hvordan en velinformert og erfaren kaptein ville handlet på det aktuelle

¹⁵⁴ (1949-50) 83 Ll.L.Rep. 297 på s. 305-306.

tidspunktet, og at det ikke hadde betydning hvorvidt denne beregningen slo feil ut da det avgjørende var situasjonen på avgjørelsetidspunktet. De mente dette også skulle gjelde der de hadde nominert en havn som tilsynelatende virket trygg, men der skipet senere hadde fått skader. De mente at det faktum at skipet hadde fått skader skulle være uten betydning. Dommeren var ikke enig i befraktersens påstand, nettopp fordi det i ettertid viste seg at havnen faktisk ikke var trygg og det var tale om et erstatningskrav. Det avgjørende ble hvordan situasjonen faktisk utartet seg. Her kan det pekes på at det etter engelsk rett vil gjelde et nærmest objektivt ansvar for trygg havn, derfor vil ikke befrakteren kunne få medhold i at det avgjørende er at havnen virker trygg i det kapteinen velger å seile inn dit.¹⁵⁵ Dommeren åpner derimot for at dersom han skulle ha vurdert situasjonen uten at det forelå en skade, ville befraktersens analyse være den riktige.

Støtte for dette finner dommeren i saken om *The Andriana*.¹⁵⁶ Der var situasjonen at bortfrakteren krevde erstatning fra befrakteren fordi denne ikke hadde utført sin plikt til å sørge for lasting av varer. Da det ble erklært krig mellom Tyrkia og Hellas ville befrakteren heve kontrakten som gjaldt et gresk skip, fordi tyrkiske myndigheter holdt greske skip tilbake og befrakteren derfor var redd for at lasten ikke kom til å komme frem til bestemmelsesstedet. Da saken kom for retten hadde tyrkiske myndigheter åpnet for at greske skip i det aktuelle området kunne komme seg ut i en viss overgangsperiode. Dersom befrakteren hadde foretatt lasting slik han skulle, ville skipet kunne kommet seg ut av området og til bestemmelsesstedet slik som forutsatt i certepartiet. Dommerens problemstilling var om befrakteren var forpliktet til å laste verdifull last om bord når situasjonen var slik at det ikke var noen rimelig sannsynlighet for at bortfrakteren skulle være i stand til å utføre reisen. Befrakteren hadde ikke hatt noen grunn til å tro at tyrkiske myndigheter ville la skip passere slik de faktisk hadde gjort.

¹⁵⁵ (1949-50) 83 Ll.L.Rep. 297 *Sussex Oak*, Michelet (1952) s. 79-81 og Selvig (1986) s. 16-17. Etter norsk rett gjelder det et culpaansvar, jf sjøloven § 385 annet ledd.

¹⁵⁶ [1914] 3 K.B. 45 *The Andriana*.

Dommeren uttaler at:

«Commercial men must not be asked to wait till the end of a long delay to find out from what in fact happens whether they are bound by a contract or not; they must be entitled to act on reasonable commercial probabilities at the time when they are called upon to make their minds»¹⁵⁷

Hvordan situasjonen faktisk utartet seg var ikke det avgjørende momentet i denne saken. Hadde befrakteren holdt sin del av kontrakten og lastet varer om bord, ville skipet kommet seg ut av området. Dommeren mener at man skal kunne handle ut ifra en fornuftig kommersiell sannsynlighet av hvordan situasjonen vil utarte seg. Det avgjørende er en vurdering av sannsynligheten på avgjørelsestidspunktet. Det er dette dommeren i *Sussex Oak*¹⁵⁸ peker på at er det avgjørende der det er tale om å vurdere en kapteins avgjørelse om å ikke fortsette på reisen.

Det kan etter dette konstateres at det ikke er samme vurderingsnorm som skal legges til grunn der det er tale om å vurdere ansvaret for kostnader etter at skade er inntrådt, som der det er tale om å vurdere kapteinens avgjørelse om å ikke følge ordre før skade har skjedd. Det er i førstnevnte tilfelle det skal spørres om hvorvidt det var åpenbart for kapteinen at skipet ville utsettes for alvorlig fare. Hvordan vurderingen er i sistnevnte tilfellene skal drøftes nærmere.

3.5.2 Har kapteinen foretatt en fornuftig avgjørelse basert på de forliggende omstendighetene i saken?

Vurderingsnormen synes å være hvorvidt kapteinen har foretatt en fornuftig avgjørelse basert på de relevante omstendighetene i saken og foretatt en handling som enhver velinformert, erfaren og klok kaptein ville gjort. I dommen om *Eastern City* var vurderingen hvorvidt «In the light of all the circumstances, the shipowners' contractual obligation

¹⁵⁷ [1914] 3 K.B. 45 *The Andriana* på s. 54.

¹⁵⁸ (1949-50) 83 Ll.L.Rep. 297 *Sussex Oak*.

and the interest of all concerned [...] the master acted reasonably».¹⁵⁹ I dommen om *The Houda* ble vurderingen formulert som et spørsmål om «how would a man of reasonable prudence have acted in these circumstances».¹⁶⁰ Det tas med andre ord utgangspunkt i *bonus pater familias*-figuren som ble utviklet i romerretten.¹⁶¹ Hvordan en «prudent and reasonable man» bør opptre trekker opp rammene for vurderingen. Det skal med andre ord foretas en vurdering av «hva som rimeligvis bør kunne forventes av en innsiktsfull og normalt forstandig person som opptrer på området»¹⁶² Det blir spørsmål om hvorvidt kapteinen har handlet aktsomt der den aktuelle situasjonen og begge parter interesser tas i betraktning. I tilknytning til aktsomhetsvurderingen har Høyesterett uttalt

«I lys av de kunnskaper og informasjonen sjefen på *KNM Uthaug* satt inne med [...] har han handlet i overensstemmelse med gjeldende bestemmelser, vanlig praksis og god skikk. Andre ubåtsjefer ville ikke ha kommet til andre konklusjoner og trolig handlet på samme måte»¹⁶³

Det trekkes ofte frem hvilken vanskelig situasjon kapteinen er i med tanke på at han er bortfrakterens mann på skipet, men er under befrakterens instruksjonsmyndighet hva angår ordre om skipets beskjefligelse. Kapteinen besitter en post som innebærer stort ansvar, kapteinen er den personen om bord som har det umiddelbare ansvaret for sikkerheten til skip, mannskap og last. Dommere vil ofte la tvilen komme kapteinen til gode dersom han kan vise at han har handlet fornuftig og i god tro.¹⁶⁴ I en norsk voldgiftsdom hvor befrakteren hevdet at det hadde

¹⁵⁹ [1958] 2 Lloyd's Rep 127 *Eastern City* på s. 137.

¹⁶⁰ [1994] 2 Lloyd's Rep 541 *The Houda* på s. 549.

¹⁶¹ Mer om *Bonus pater familias* i Peter Lødrup. *Lærebok i erstatningsrett*. 6. utgave. Oslo, 2009 og Asbjørn Kjønstad. *En modell for culpavurderingen*. I: Tidsskrift for erstatningsrett nr. 2 2005 s. 87.

¹⁶² Lødrup (2009) s. 131.

¹⁶³ Rt. 1973 s. 1364 på s. 1369. Selv om denne dommen direkte gjaldt erstatningsansvar blir ikke dette avgjørende for formuleringen av problemstillingen.

¹⁶⁴ [1956] 1 Lloyd's Rep 1 *The Houston City* på s. 9 og Wilson (2004) s. 110.

oppstått unødige tidstap fordi kapteinen ble liggende i havn etter at skipet var klart til avreise, uttalte voldgiftsretten:

«I et tidsbefraktningsforhold må skipsføreren innen visse grenser være suveren når det gjelder avgjørelser av nautisk art. Finner han at skipet bør ligge stille i påvente av bedre vær, må det være avgjørende, selv om det nok lar seg forsvare å seile, ja selv om de fleste skipsførere under lignende forhold ville ha seilt. Tidsbefraktningsforholdet må på dette punkt være et tillitsforhold [...] Men det er på den annen side åpenbart at der et sted må være en grense. Tidsbefrakterne må beskyttes mot den rene vilkårlighet, og også mot en for vidtgående engstelighet eller forsiktighet fra skipsførers side.»¹⁶⁵

En avgjørelse fra 1872 om situasjonen da den fransk- prøyssiske krigen brøt ut i 1870 kan kaste lys over hvor denne grensen går. Kapteinen på det prøyssiske skipet ble ikke ansett for å være forpliktet til å følge befrakters ordre. Situasjonen var at da han mottok ordrene om å seile til den franske havnen som var nominert, etterfulgte han disse selv om han hadde hørt rykter om at en krig mellom Frankrike og Preussen var forestående. Da han 16. juli 1870 ankret opp et stykke utenfor den franske havnen kom en fransk los om bord og fortalte at det var erklært krig mellom Frankrike og Preussen. Siden skipet ble ansett som et fiendtlig skip forhørte kapteinen seg om en annen havn kan kunne dra til, for å undersøke nærmere hvorvidt det faktisk var erklært krig. Det var først 19. juli, da han ankom havnen *Dover*, at det ble erklært krig. Det ene spørsmålet dommeren skulle ta stilling til var hvorvidt kapteinen var forpliktet til å seile inn til den franske havnen befrakteren hadde nominert, eller om han hadde rett til å deviere og vente til han hadde sjekket opp situasjonen. Dommeren uttalte at

« It seems obvious that, if a Master receives credible information that, if he continues in the direct course of his voyage, his Ship will be exposed to some imminent peril, as, for instance, that there are Pirates in his course, or Icebergs, or other dangers of navigation, he

¹⁶⁵ ND 1952 s. 442 *Hakefjord*.

must be justified in pausing and deviating from the direct course, and taking any step which a prudent man would take for the purpose of avoiding danger.»¹⁶⁶

Selv om krig faktisk ikke ble erklært før tre dager etter at kapteinen hadde valgt å ikke seile inn til den franske havnen, ble kapteinen ansett for å ha foretatt en berettiget handling. Her ble det påpekt som åpenbart at der kapteinen mottar pålitelig informasjon om at skipet vil kunne utsettes for overhengende fare dersom han fortsetter på den aktuelle ruten, så er han berettiget til å foreta de handlinger som en klok og varsom kaptein ville foretatt. Videre ble det sagt at kapteinen i et slikt tilfelle var berettiget til å foreta de handlingene som var fornuftig for å beskytte skipet. I den aktuelle saken var altså den «troverdige informasjonen» ikke faktisk sann, krigen ble erklært noen dager senere. Men selv om kapteinen ikke hadde et riktig bilde av virkeligheten, hadde han foretatt en berettiget handling.

Dommen følges av en annen sak som stammer fra samme krig, der spørsmålet var hvorvidt en kaptein hadde overtrådt certepartiets bestemmelser ved å ikke ha seilt tidligere fra havn. Kapteinen var om bord i et tysk skip og utenfor den aktuelle havnen var det væpnede franske fartøy som patruljerte området. Spørsmålet i saken var hvorvidt kapteinen var berettiget til å bli værende i havnen på grunn av den angitte risikoen for å bli oppbrakt og tatt til fange av franske skip som patruljerte utenfor. Vurderingsnormen var hvorvidt kapteinen hadde en slik «apprehension of capture founded on circumstances calculated to affect his mind, he being a man of ordinary courage, judgment, and experience as would justify delay.»¹⁶⁷ Videre ble det stilt spørsmål om «would a man of reasonable prudence, under such circumstances, have set sail or waited?»¹⁶⁸

Det kan etter dette legges til grunn at vurderingen knytter seg til hva en rimeligvis bør kunne forvente av en innsiktsfull og normalt

¹⁶⁶ (1871-73) LR 4 P.C. 171 *The Teutonia* på s. 179.

¹⁶⁷ (1873-74) LR 5 P.C. 301 *The San Roman* på s. 306.

¹⁶⁸ (1873-74) LR 5 P.C. 301 *The San Roman* på s. 307.

forstandig kaptein som tar hensyn til befrakterens interesser så vel som hensynet til skipets og mannskapets sikkerhet. Dersom kapteinen kan sies å ha handlet i overensstemmelse med dette vil han ikke anses for å ha handlet i strid med befrakterens instruksjonsmyndighet selv om han ikke følger befrakterens ordre direkte. Denne vurderingsnormen vil nedenfor bli holdt opp mot situasjonen i Adenbukten og utenfor Somalia i kapittel 3.5.4.

3.5.3 Momenter i vurderingen av om kapteinen har handlet fornuftig

Når det gjelder hva som nærmere ligger i kravet om en fornuftig vurdering, er det flere dommer som kan illustrere dette.

Det kan spørres om hva som ligger i kravet om at kapteinen må ha pålitelig informasjon. Det er ikke tilstrekkelig at kapteinen kun bygger på tidligere erfaringer om vær- og vindforhold, som ikke støttes av meldinger om forholdene på den aktuelle tiden. I *Hill Harmony*¹⁶⁹ bygget kapteinen sitt standpunkt om å ta en lengre rute enn den befrakteren hadde anvist på at han året før hadde opplevd hardt vært på den aktuelle strekningen og at skipet hadde fått skader som følge av været. Voldgiftsretten kom til at dette ikke i seg selv var en god nok grunn til å se bort fra befrakterens ordre og den øverste ankedomstolen var enig i dette. Når det trekkes frem at tidligere erfaringer ikke er nok i seg selv, viser det at tidligere erfaringer er et relevant argument, men ikke har særlig tyngde. Det var et særlig punkt i saken at det var en spesialisert organisasjon som hadde gitt ut råd om å seile den korteste ruten basert på de aktuelle vær- og sjøforholdene, og at dette rådet var fulgt av 360 skip og ingen var blitt skadet. Det kan tenkes at situasjonen hadde blitt en annen dersom kapteinen kunne vise til at skipet tidligere hadde fått skade og en velrenommert organisasjon advarte mot å bruke ruten. Siden dette ble trukket frem som momenter kan det spørres om situasjonen ville blitt annerledes dersom det var meldt om skade fra andre skip som hadde tatt den aktuelle ruten. Men det skal i alle tilfeller

¹⁶⁹ [2001] 1 Lloyd's Rep. 147 *Hill Harmony*.

foretas en konkret vurdering knyttet opp til det aktuelle skipet.

På den annen side er det et sentralt poeng at det skal foretas en vurdering av kapteinens beslutning på den tid den ble tatt. En kaptein kan ha gode nok grunner til å velge en spesiell rute på grunn av ulike forhold, selv om det i ettertid kan vise seg at forholdene ikke ble så ille som først forutsatt. Det kreves med andre ord ikke at det er sikkert at kapteinen vil møte på pirater. Men det er hvor denne grensen skal gå som er det problematiske.

I saken om skipet *Teutonia*¹⁷⁰ ved utbruddet av den fransk-preussiske krigen hadde kapteinen hørt rykter om krigen, men han fortsatte trass i disse ryktene. Men det var da en fransk los informerte om krigen at han valgte å ikke følge befrakterens ordre. Retten kom til at dette var tilstrekkelig til at kapteinen var berettiget til å ikke seile inn til den havnen befrakteren hadde nominert, selv om det i ettertid viste seg at informasjonen fra den franske losen faktisk ikke var sann. Tilgangen på informasjon er mye større og informasjonen er mer pålitelig når det gjelder dagens situasjon, noe som vil bli nærmere utdypet i kapittel 3.5.4 «*Vurderingen holdt opp mot situasjonen i Adenbukten og utenfor Somalia*».

I saken om *San Roman*¹⁷¹ ble det ansett for å foreligge tilstrekkelig risiko for å bli tatt av franske marinefartøy til å forsvare at kapteinen nektet å seile fra havnen. Dommen viser til avgjørelsen i *The Teutonia* og bygger også på denne. Selv om saken gjaldt et reisecerteparti, vil dommen ha betydning også for å kartlegge kapteinens stilling under et tidscerteparti.¹⁷² Av informasjon som forelå for kapteinen ble det trukket frem at det var allmenn kunnskap om at franske krigsskip patruljerte området. Videre var det slik at aviser på stedet trykket artikler om at oppbringelse hadde funnet sted. Det var usikkert hvorvidt artiklene var sanne eller ikke, men de ble brukt for å illustrere at kapteinen hadde kommet til en fornuftig konklusjon. Begge dommene illustrerer at informasjon kan anses som pålitelig til at kapteinen kan bygge sine

¹⁷⁰ (1871-73) LR 4 P.C. 171.

¹⁷¹ (1873-74) LR 5 P.C. 301.

¹⁷² [1956] 1 Lloyd's Rep 1 på s. 9.

vurderinger på dem, selv om det i ettertid viser seg at informasjonen ikke stemmer.

Hvem informasjonen stammer fra er også et sentralt moment. I dommen om *The Houda*¹⁷³ ble det poengtert at kapteinen på et kommersielt skip ikke kan sammenlignes med kapteinen på et militærfartøy, sistnevnte skal følge ordre uten å stille spørsmål. Et sentralt moment her er at kapteinen på et kommersielt skip ikke mottar ordre fra en som er profesjonelt overordnet, slik som på et militærfartøy. Befrakteren trenger ikke ha særlig informasjon om den konkrete situasjonen. Derfor kan det være av sentral betydning dersom det kommer informasjon fra grupper med særlig kunnskap på det aktuelle området. I *Hill Harmony*¹⁷⁴ var det en organisasjon som hadde som oppgave å samle inn og analysere informasjon for å kunne gi råd om de beste rutene å følge, som hadde gitt befrakteren råd om at den korteste ruten kunne brukes. Siden dette var en veloverveid ordre og kapteinen ikke hadde konkrete holdepunkter for å trekke den i tvil, skulle han fulgt den ordren.

Selv om situasjonen skal vurderes konkret for hvert enkelt skip, er det i flere dommer pekt på hvordan andre skip forholdt seg til situasjonen. I *Hill Harmony* ble det pekt på at de rundt 360 andre skipene som hadde fått råd om samme rute og hadde fulgt det, uten at det ble rapportert om noen skader eller ulykker. I *San Roman* ble det også trukket frem at det var andre tyske skip var i området og alle kom til at det var utrygt å forlate havnen. Siden man skal frem til om kapteinen kan sies å ha foretatt en fornuftig vurdering, vil det ha bevismessig betydning å se på hvordan andre kapteiner i samme situasjon har valgt å handle. Men det må også utvises forsiktighet med tanke på dette momentet. Det kan være at andre kapteiner føler press og derfor tar en større risiko enn de bør gjøre. Selv om flere tar en stor risiko trenger ikke dette være ensbetydende med at den rettslige grensen for deres rett til å si nei til befrakterens ordre skal legges så høyt. Det kan være at forholdene er slik at de kunne sagt nei til befrakterens ordre, men ikke gjør det. Dette bør derfor ikke føre til at en kaptein som ikke vil ta den samme risikoen

¹⁷³ [1994] 2 Lloyd's Rep. 541.

¹⁷⁴ [2001] 1 Lloyd's Rep. 147

anses for å ha handlet i strid med befrakterens instruksjonsmyndighet hvis handlingen ellers anses fornuftig.

Hvordan egne myndigheter stiller seg til situasjonen vil også være et sentralt moment. Selve risikoen man har påtatt seg vil variere fra certeparti til certeparti, men innspill fra myndighetene vil være sentralt for hvordan kapteinen stiller seg til situasjonen. I *San Roman* hadde kapteinen tatt kontakt med flaggstatens myndigheter og konsulen hadde advart han mot å forlate havn. Dersom han skulle forlate det aktuelle området måtte han undertegne et dokument som viste at han var blitt advart. Råd om at situasjonen er farlig gis skjerpene virkning.

3.5.4 Vurderingen holdt opp mot situasjonen i Adenbukten og utenfor Somalia

Når det gjelder kravet om at kapteinen må ha foretatt en forsvarlig vurdering er det som nevnt nødvendig å holde vurderingen opp mot den konkrete situasjonen og det aktuelle skipet. Hva slags type beslutning det er tale om får også betydning. Det vil være forskjell på å ville vente med å seile gjennom det aktuelle området til skipet kan seile i konvoi og nektelse av å seile i det aktuelle området i det hele tatt.

Når det gjelder informasjonen om situasjonen i dette området, har partene med moderne kommunikasjonsmidler lett tilgjengelig informasjon og svært pålitelig informasjon. Det er ikke slik at det kun florer rykter slik som i *The San Roman*.¹⁷⁵ Det er med andre ord gode muligheter for partene å få informasjon om situasjonen i dette området. Dette vil ha betydning for kapteinens valg, da han i stor grad har pålitelig informasjon å forholde seg til. Hjemmesiden til «Maritime Security Center Horn of Africa (MSCHOA)» oppdateres fortløpende med detaljert informasjon om situasjonen.¹⁷⁶ For å sikre at det kun er rederier og andre sentrale parter som får den mest detaljerte informasjonen, kreves det innlogging for å få tilgang til en del av informasjonen. Dette gjelder blant annet særskilte råd til kapteinen og detaljert oversikt over hvor de ulike lands militærfartøy er plassert i konvoien og tidspunkt for ulike

¹⁷⁵ (1873-74) LR 5 P.C. 301 *The San Roman*.

¹⁷⁶ www.mschoa.eu.

transittgrupper. Ved at informasjonen oppdateres fortløpende og også koordineres med EU-styrken som er plassert i området, kan partene sikre seg kunnskap om situasjonen i området. Det kan spørres om hvilken betydning det skal ha at det sendes ut advarsler der visse områder rangeres som høyrisiko-områder på bakgrunn av foreliggende aktivitet fra piratene.¹⁷⁷ Siden det avgjørende momentet er at kapteinen eller rederen skal foreta en fornuftig vurdering av risikoen for at skipet kan bli utsatt for pirater, taler mye for at de har foretatt en fornuftig vurdering om de bygger på slike advarsler holdt opp mot skipets sårbarhet for angrep.

Erfaring har vist at risikoen for angrep vil øke dersom skipet seiler med lav fart og har lavt skrog.¹⁷⁸ Siden høy fart har vist seg å være effektivt for å forhindre angrep vil farten skipet kan komme opp i også være av sentral betydning ved vurderingen.¹⁷⁹ Det er med andre ord sentralt ved vurderingen av kapteinens valg hva slags type skip det er tale om. Er han kaptein på et skip med både høy fart og høyt skrog skal det mer til for at situasjonen anses farlig. På den annen side har piratene i større grad begynt å avfyre våpen mot skipene for å tvinge kapteinen til å senke farten, slik at det ikke nødvendigvis kan hjelpe å kunne seile i høy fart.¹⁷⁹ Det er på bakgrunn av dette ikke tilstrekkelig å konstatere at det ikke er tale om et av de skipene som er mest utsatt. Tallene fra 2008 viser at det var containerskip, etterfulgt av bulkskip som var de skipstypene som var mest angrepet.¹⁸⁰ Men i rapporten fra første halvdel av 2009 pekes det på at somaliske pirater angriper alle typer skip.¹⁸¹ Vurderingen kan med andre ord ikke kun knytte seg til hva slags type skip det er tale om.

Tallene viser også at vellykkede angrep vil avhenge av hvorvidt

¹⁷⁷ UK Maritime Trade Operations, Dubai, sendte i forbindelse med et angrep som skjedde 26.8.2009 ut en advarsel om at det var etablert et midlertidig høyrisiko-område i Adenbukten hvor skip i nærheten ble rådet om å utøve ytterst forsiktighet.

¹⁷⁸ *Best Management Practices to Deter Piracy in the Gulf of Aden and off the Coast of Somalia*, s. 3.

¹⁷⁹ ICC Piracy Report 2009.

¹⁸⁰ ICC Piracy Report 2008. 49 containerskip var angrepet og 48 bulkskip av 293 totalt.

¹⁸¹ ICC Piracy Report 2009 s. 20.

skipet har synlige sikkerhetsinnretninger.¹⁸² Dette kan være å plassere piggråd ved de inngangene piratene kan tenkes å bruke. Det er også gitt råd om å plassere vannkanoner på de mest utsatte områdene.¹⁸³ Hvorvidt slike sikkerhetstiltak er iverksatt vil få betydning ved vurderingen av kapteinens beslutning. Ansvar for å minimere risikoen for angrep bør plasseres der det er muligheter for det. Bortfrakteren må på bakgrunn av de aktuelle rådene komme frem til hvilke tiltak som skal iverksettes på det aktuelle skip før gjennomseiling av de utsatte områdene.¹⁸⁴ Først der tiltak også er iverksatt fra bortfrakters side for å forhindre angrep, vil det kunne være berettiget for kapteinen å nekte å følge ordre uten at det er tale om kontraktsbrudd.

Forhold ved skipet må så holdes opp mot situasjonen i området, herunder hvor hyppig angrepene skjer, om de er vellykkede og hvor alvorlige de er. Videre vil vurderingen avhenge av på hvilket tidspunkt skipet skal inn i det aktuelle området, og også av de rådende vær- og sjøforhold. I forhold til Adenbukten og området rundt Somalia har det vist seg at piratenes muligheter til å angripe skip blir sterkt svekket dersom vindstyrken overstiger 18 knop og bølgene overstiger 2 meter.¹⁸⁵ Det er her informasjonen fra blant annet MSCHOA spiller en sentral rolle.

På bakgrunn av den nåværende situasjonen må kapteinen være berettiget til å følge de aktuelle rådene som gis, herunder å seile i konvoi gjennom Adenbukten og å vente med å seile gjennom de mest utsatte områdene mens det er mørkt, uten at dette anses for å være i strid med befrakters instruksjonsrett. Tidstap som følge av dette må være for befrakters regning, i tråd med hans alminnelige forsinkelsesrisiko. Rådene er fastsatt på bakgrunn av den konkrete situasjonen og de

¹⁸² *Best Management Practices to Deter Piracy in the Gulf of Aden and off the Coast of Somalia*, s. 2.

¹⁸³ *Best Management Practices to Deter Piracy in the Gulf of Aden and off the Coast of Somalia* s. 9.

¹⁸⁴ *Best Management Practices to Deter Piracy in the Gulf of Aden and off the Coast of Somalia*, s. 4-5.

¹⁸⁵ *Best Management Practices to Deter Piracy in the Gulf of Aden and off the Coast of Somalia*, s. 3

kommer fra en organisasjon som har særlig kompetanse og innsikt i situasjonen.

Men det stiller seg annerledes der det er tale om å ikke seile gjennom området i det hele tatt. Dersom det gjelder en nektelse av å seile gjennom Adenbukten har det ikke forekommet konkrete råd som går ut på at enkelte skip ikke bør seile gjennom dette området. Risikoen kan reduseres betraktelig ved ulike sikkerhetstiltak og det er derfor tvilsomt hvorvidt situasjonen er slik at kapteinen har rett til å velge å ta den lenger ruten. Dette har også sammenheng med at risikoen for å utsettes for pirater foreløpig er under 1 %.¹⁸⁶ Men det kan foreligge konkrete forhold ved skipet som innebærer at situasjonen blir en annen. Det er på bakgrunn av den konkrete vurderingen som skal gjøres at det til stadighet påpekes at det er vanskelig å gi konkrete råd til bortfraktere som lurer på hvorvidt det innebærer et kontraktsbrudd dersom de nekter å seile gjennom Adenbukten.¹⁸⁷

4 Fordelingen av ekstra utgifter

Seiling gjennom områder med høy risiko for angrep fra pirater kan føre til økte kostnader. Det kan blant annet være tale om økte mannskapsutgifter ved at mannskapet har rett til ekstra betaling for å seile inn i et farlig område eller at rederen må betale en økt forsikringspremie for å seile i området. Videre blir det tale om kostnader i forbindelse med ulike sikkerhetstiltak. Det blir derfor nødvendig å se på hvordan denne kostnadsrisikoen fordeles i certepartiene.

Utgangspunktet ved tidscertepartiet er at bortfrakteren er ansvarlig for de faste utgiftene som er uavhengig av de ordrene befrakteren gir. Dette innebærer at bortfrakteren er ansvarlig for å betale lønn til mannskapet og er ansvarlig for skipets forsikringer, mens befrakteren i utgangspunktet er ansvarlig for bunkers og andre reiseavhengige

¹⁸⁶ Ellevsen (2009).

¹⁸⁷ BIMCO (2008a) Solvang (2009a) og Ellevsen (2009).

kostnader.¹⁸⁸

Dersom skipet seiler i et fartsområde som assurandøren ikke har ekskludert og som dermed faller inn under «det frie fartsområdet» er utgiftene til assurandøren for bortfrakterens regning.¹⁸⁹ Men assurandøren kan ekskludere ulike områder og dette innebærer at bortfrakteren må betale en ekstrapremie før skipet seiler gjennom dette området.¹⁹⁰

Av BIMCOs krigsklausul Conwartime følger det at dersom assurandørene krever ekstra premie på bakgrunn av at skipet skal seile gjennom et område som assurandøren spesifiserer som et risikoområde, skal befrakteren dekke denne kostnaden.¹⁹¹ Dette er også løsningen i NYPE klausul 31 (e)(ii). Det samme er løsningen i BIMCOs nye piratklausul.¹⁹²

Den Norske Krigsforsikring for skip opplyser at de krever en tilleggspremie for gjennomseiling av Adenbukten. Denne beregnes ved raten 0,02 % av skipets forsikringsverdi. Det opplyses også at dette ratenivået er betraktelig lavere enn markedet for øvrig.¹⁹³

Her kan det pekes på at det er befrakteren som innkasserer reisefrakten som opptjenes ved seiling i det aktuelle området, og denne kan inneholde kompensasjon for de ekstra kostnadene som fart i området innebærer.¹⁹⁴ Det er derfor naturlig at det er tidsbefrakteren dekker disse kostnadene, og at bortfrakteren er ansvarlig for alminnelig forsikring.¹⁹⁵

Dersom bortfrakteriet blir ansvarlig for ekstra lønn eller bonus som følge av at skipet seiler inn i et område som faller inn under krigsklausulene, er det befrakteren som til sist skal dekke disse ekstra kostnadene. Dette følger både av Conwartime bokstav e, NYPE klausul 31(e)(iii) og

¹⁸⁸ Dette følger av NYPE klausul 6 og 7, Balttime klausul 3 og 4 og Shelltime klausul 6 og 7.

¹⁸⁹ Michelet (1997) s. 490.

¹⁹⁰ Michelet (1997) s. 489.

¹⁹¹ Conwartime bokstav d (ii), jf. Michelet (1997) s. 492.

¹⁹² BIMCO Piracy clause for time charter parties 2009 (d)(iii).

¹⁹³ Østreng (2010).

¹⁹⁴ Michelet (1997) s. 490.

¹⁹⁵ Michelet (1997) s. 490.

BIMCOs nye sjørøveriklausul (d)(ii). Dersom krigsklausulen ikke kan benyttes eller certepartiet ikke har bestemmelser om dette, vil man måtte falle tilbake på utgangspunktet om at lønninger hører under bortfrakterens forpliktelser.

Ingen av standardcertepartiene tar opp kostnadsfordelingen for sikkerhetstiltak som ekstra mannskapsutgifter eller andre utgifter for å sikre skipet mot farer. Løsningen i BIMCOs nye piratklausul er at disse kostnadene er for befrakterens regning.¹⁹⁶ Dette har nok sammenheng med at tiltakene er nødvendige som følge av befrakterens ordre og at det derfor er rimelig at befrakteren må dekke disse kostnadene. Det kan pekes på at det ikke ble foretatt noen endring på dette punkt i forhold til klausulen som kom ut i mars 2009. Den nye klausulen kom fordi den første ikke fikk nødvendig tilsutning da befraktersiden mente den var for eiervennlig. At det ikke ble foretatt noen endringer på dette punkt kan tale for at det anses som en akseptabel løsning i bransjen. Men det foreligger ikke grunnlag for bortfrakteren å kreve at befrakteren dekker disse kostnadene der partene ikke har inntatt piratklausulen. Det er bortfrakteren som er ansvarlig for å utruste skipet og der det ikke foreligger konkrete punkter for at befrakteren skal være ansvarlig for disse kostnadene, må bortfrakteren selv dekke dem.

5 Blir skipet off-hire mens det er kapret av pirater?

Dersom skipet blir kapret oppstår spørsmålet om befrakteren plikter å betale tidsfrakt i kapringsperioden. Situasjonen der befrakteren slipper å betale tidsfrakt betegnes innen skipsfarten som «off-hire».¹⁹⁷ Da det ikke finnes noe tilsvarende godt uttrykk på norsk vil begrepet «off-hire» anvendes i det følgende.

I gjennomsnitt holdes skipet ca. 60 - 90 dager før det frigis og med

¹⁹⁶ BIMCO Piracy clause for time charter parties 2009 (d)(i).

¹⁹⁷ Michelet (1997) s. 333.

høy tidsfrakt kan det bli tale om betydelige summer, skipet kan også holdes lenger enn de gjennomsnittlige tre månedene.¹⁹⁸ Å betale tidsfrakt er en av befrakterens hovedforpliktelser og det blir derfor av sentral betydning hvorvidt denne plikten suspenderes eller løper mens skipet er kapret. Dersom plikten til å betale tidsfrakt består vil befrakteren i realiteten betale vederlag for en ytelse han ikke får. Skipet holdes ikke lenger til hans disposisjon. I det følgende skal det drøftes hvordan risikofordelingen mellom partene er på dette punktet. Det er også her et skille mellom engelsk og norsk rett. Utgangspunktet etter engelsk rett er at frakten dreier kontinuerlig og at hjemmel for noe annet må finnes i certepartiene.¹⁹⁹ I skandinavisk sjørett har derimot loven etablert et risikofordelingssystem som kan brukes til supplering av certepartiet.²⁰⁰ Sjølovens system vil først bli drøftet, deretter de ulike certepartiene.

5.1 Reglene om off-hire etter sjøloven

Tidscertepartiene inneholder ofte så detaljerte off-hire-klausuler at sjølovens regler får størst betydning som supplement hvor en off-hire-klausul er ufullstendig eller uklar.²⁰⁰

I sjøl § 392 er risikofordelingen slik:

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

Tilsvarende gjelder tidsbefrakterens plikt til å dekke utgifter vedrørende skipets drift»

Forarbeidene uttaler at bestemmelsen er en videreføring av den tidligere sjøloven § 144 annet ledd, slik at avgjørelser og litteratur rundt den

¹⁹⁸ BIMCO Special Circular No. 2- November 2009 og Ince & Co International Law Firm (2009) *Incisive Risk, A short overview of legal issues for the insurance industry in 2009*.

¹⁹⁹ Falkanger (2004) s. 389 og Michelet (1997) s. 333.

²⁰⁰ Falkanger (2004) s. 389.

eldre bestemmelsen vil ha betydning som illustrasjonsmateriale.²⁰¹

Utgangspunktet etter sjølovens regler er at tidsfrakten dreier kontinuerlig i certepartiperioden, og at det må konkrete unntak til for at plikten til å betale tidsfrakt suspenderes. Når det gjelder unntaket om tid som går tapt på grunn av tidsbortfrakterens forhold, utdyper forarbeidene at bestemmelsen tar sikte på tilfeller der krav på tidsfrakt opphører som følge av at forutsetningene for rett vederlag ikke er tilstede.²⁰² Dette vil blant annet være tilfellet dersom skipets tilstand og utrustning ikke tilfredsstillende kravene i sjøloven § 372. Bestemmelsen er med andre ord et utslag av det generelle prinsipp om ytelse mot ytelse. Slik det er redegjort for i kapittel 2.1 «*Hovedtrekk ved et tidscerteparti*» kan den generelle risikofordelingen mellom partene kaste lys over hva som ligger i «bortfrakterens forhold». Innledningsvis kan det her pekes på at hovedforpliktelsen til befrakteren er å betale tidsfrakt mot å få disposisjonsretten over skipet. Bortfrakteren skal stille et bemannet og utrustet skip til disposisjon for befrakteren. Spørsmålet her er om kapringsoppholdet er en begivenhet som medfører at befrakterens plikt til å betale tidsfrakt suspenderes. Det avgjørende for om skipet skal anses off-hire for tiden som går tapt mens skipet holdes kapret er om dette er en hindring som vil falle inn under hva som ligger i bortfrakterens forhold etter sjølovens § 392 første ledd.

I dette ligger det ikke et krav om at bortfrakter må ha utvist skyld; det er funksjonsfordelingen mellom bortfrakter og befrakter som er bestemmende.²⁰³ Det avgjørende er hvorvidt det er tale om et forhold som bortfrakteren etter kontrakten svarer for. I ND 1944 s. 52 (Bergen byrett) ble det uttalt at:

«meningen er, at fraktbetalingen bortfaller, når det midlertidig blir umulig å oppfylle den forpliktelse bortfrakteren har påtatt seg til å holde skipet til disposisjon for befrakteren.»²⁰⁴

²⁰¹ NOU 1993:36 s. 94.

²⁰² NOU 1993:36 s. 94.

²⁰³ Falkanger (2004) s. 389.

²⁰⁴ ND 1994 s. 52 på s 62.

Det er derfor viktig å understreke at off-hire-vurderingen skiller seg fra en alminnelig misligholdsvurdering, hvor det kan være av betydning om man har handlet culpøst eller ikke. Det avgjørende er om bortfrakteren ikke kan oppfylle sine plikter etter certepartiet, uavhengig av om det er noe å bebreide han.²⁰⁵ Forarbeidene peker på at loven inneholder en enkel regel, som vil måtte utvikles i rettspraksis på bakgrunn av kontraktspraksis.²⁰⁶ Sjøloven § 392 er med andre ord en regel uten helt fastlagt innhold som må utvikles over tid. Da det ikke er tatt inn noen uttrykkelig henvisning til hvem av partene som skal bære de vederlagsmessige konsekvensene av at skipet er kapret, blir det avgjørende å vurdere funksjonsfordelingen mellom dem og se på hvem som er nærmest til å bære denne risikoen. Det finnes en del dommer i tilknytning til bestemmelsens forgjenger. Selv om ingen av dem knytter seg til en situasjon hvor skipet er kapret, kan de illustrere hva som er relevant ved vurderingen av hvem av partene som skal bære de vederlagsmessige konsekvensene der en reise ikke skjer slik som opprinnelig forutsatt.

I en voldgiftsdom inntatt i ND 1940 s. 353 var to tidsbefraktede skip rekvirert av tyske militære myndigheter i 1940 for å frakte tropper, og spørsmålet var om dette var tidstap som falt inn under bortfrakterens forhold. Skipet var sluttet på Baltimor 1939 og skipene ble frigitt etter at det hadde utført de aktuelle oppdragene. Det fortsatte da i tidsbefrakters tjeneste. Voldgiftsretten finner at rekvisisjonen ikke skyldtes bortfrakters forhold og utdyper at:

«I sjølovkommisjonens motiver anføres: «Går tid tapt av andre grunner, f.eks. fordi skibet fryser inne eller havnen blokkeres, må derimot tidsfrakt betales.» At dette gjelder inngrep av offentlige myndigheter ved karantene, visitasjon og embargo kan ikke være tvilsomt. Men også rekvisisjon er et inngrep av offentlige myndighet som ikke skyldes bortfrakterens forhold. [...] tidsfrakt skal betales i rekvisisjonstiden, når rekvisisjonen som i det foreliggende

²⁰⁵ Men dersom en av partene har utvist skyld kan den opprinnelige risikofordelingen endre seg, slik at et tilfelle som opprinnelig anses for å falle inn under bortfrakterens forhold ikke vil føre til off-hire fordi tidstapet kan føres direkte tilbake til befrakteren, jf. ND 1950 s. 398 S/S *Karmøy*.

²⁰⁶ NOU 1993:36 s. 94.

tilfelle bare gjelder utførelsen av visse reiser, mens rederen vedblir å være eier og besitter av skibene.»²⁰⁷

Befrakteren måtte betale tidsfrakt for den perioden skipet var rekvirert.

Avgjørelsen er kritisert og det er særlig momentet at bortfrakteren måtte overgi rådigheten over skipet til en annen enn tidsbefrakteren, som er trukket frem til støtte for at skipet burde vært off-hire.²⁰⁸ Med dette hevder Jantzen at det bærende fundament for kontrakten sviktet, slik at tidsfrakt ikke burde betales mens skipet var rekvirert. Han peker på at det nok er riktig at rekvisisjon ikke faller inn under ordlyden i bestemmelsen slik denne brukes i loven, men mener likevel det er grunn til at tidscertepartiet skulle suspenderes mens det var rekvirert. Han kommer til denne konklusjonen etter en helhetsvurdering av selve rekvisisjonen og av hvem av partenes rettigheter rekvisisjonen griper inn overfor. Han peker på at tvangsreisene falt helt utenfor certepartiets rammer og således falt helt utenfor befrakterens kontrakt med rederen. Videre blir det trukket frem at tvangsreisene var en jobb uten tilknytning til tidscertepartiet. I og med at rekvisisjonen forutsetter full erstatning for den det går utover og tvangsreisene lå helt utenfor certepartiets rammer, mente Jantzen at det var mest riktig å ikke legge noe av risikoen over på befrakteren. Jantzens kritikk av dommen harmonerer med at reglene om suspensjon av tidsfrakt er et utslag av det generelle prinsipp om ytelse mot ytelse. Jeg synes det er et sentralt moment at det er skipets transportevne, og ikke befrakterens rett til å disponere over skipet, som er gjenstand for rekvisisjonen.²⁰⁹ Hadde derimot rekvisisjonen vært rettet mot selve certepartiet og befrakteren samtidig måtte finne seg i at de reisene han hadde planlagt måtte foretas med annen last eller lignende, ville det vært mer rimelig at han skulle bære noe av byrden med rekvisisjonen. Jantzen foretar en vurdering av hvem av partene inngre-

²⁰⁷ ND 1940 s. 353 på s. 355.

²⁰⁸ Jantzen i ND 1940 VI.

²⁰⁹ Jantzen i ND 1940 VII. Det samme skillet foretar Krokeide i *Forutsetningslæren og misligholdsbegrepet- særlig i langsiktige kontraktsforhold*. I: Tidsskrift for rettsvitenskap. (1977) s. 569 på s. 606.

pet retter seg mot og vil plassere ansvaret der. Rekvisisjonen hadde imidlertid ikke noen sammenheng med tidscertepartiet og bortfrakten måtte overgi rådigheten over skipet til en annen enn tidsbefrakteren.

I ND 1944 s. 52 var spørsmålet om skipet *Rigoletto* var off-hire mens det var grunnstøtt og ventet på bergingsbåt, selv om det i ettertid viste seg at skipet hadde fått ubetydelige skader. Dette skipet var også sluttet på Baltime 1939. Bergen byrett fant at grunnstøtingen var en begivenhet som førte til off-hire. Retten uttalte at så lenge skipet stod på grunn var det «uskikket til å fylle et skips normale funksjoner. Det kan da ikke sies å være til disposisjon for befrakteren på den måten, som ved fraktavtalen forutsatt.»²¹⁰

Her er det viktig å trekke frem at i den sistnevnte dommen hadde rederiet hevdet at innefrysing og stranding burde likestilles når det gjaldt off-hire-vurderingen. Som uttalelsene fra ND 1940 s. 353 viser, skal tidsfrakt betales dersom tidstapet skyldes innefrysing eller at havnen blokkeres.²¹¹ Men retten påpeker at innefrysing vil være en følge av de ordrene befrakteren gir, og at en tilsvarende betraktningssåte ikke kan gjøres gjeldende ved tilfeller av stranding. Der har befrakteren også gitt ordre om hvor skipet skal seile, men det er fortsatt kapteinen som har ansvaret for navigasjonen og den konkrete utførelsen av reisene. Dette har sammenheng med at det er funksjonsfordelingen som er bestemmende for hvem av partene som skal bære risikoen for ulike hindringer, slik som det ble nevnt innledningsvis. Er det hindringer som har sammenheng med befrakterens ansvarsområde, ved blant annet at han kun skal anviser skipet til havn det trygt kan ankomme, laste og forlate, er det han som må bære risikoen for hindringer som har sammenheng med dette. Her vil igjen skillet mellom beslutninger som gjelder skipets beskjefligelse og som ligger innenfor befrakterens kommersielle ledelse mot beslutninger som gjelder skipets navigasjon og som ligger innenfor bortfrakterens nautiske ledelse ha betydning for vurderingen der det er usikkert hvor ansvaret skal plasseres. Videre er

²¹⁰ ND 1944 s. 52 på s 62.

²¹¹ Se fotnote 207.

det slik at bortfrakterens skal sikre at skipet er i kontraktsmessig stand. I den sistnevnte dommen var det et poeng at skipet ikke hadde sine normale funksjoner i behold mens det var strandet.

Det kan etter dette konstateres at bortfrakteren har ansvaret for at skipet skal være i kontraktsmessig stand i tillegg til at skipet skal holdes til disposisjon for befrakteren. Det er nettopp dette som er en av de sentrale forpliktelsene for bortfrakteren. Dette samsvarer med Jantzens kritikk av 1940-dommen, hvor han peker på at nettopp fordi befrakteren ikke hadde rådighet over skipet, burde ikke tidsfrakt betales. Rekvisisjonen hadde ingen tilknytning til tidscertepartiet. Holder man uttalelsene angående innefrysing og blokkering av havn sammen med Jantzens kritikk, kan momentet om at tidsbefrakteren skal ha disposisjon over skipet, synes å stå sentralt. Ved innefrysing og blokkering har befrakteren fortsatt rådigheten over skipet, det er ytre omstendigheter som gjør at det ikke kan utnyttes slikt som planlagt.²¹² Det kan stilles spørsmål ved om det faktum at bortfrakteren ikke lenger kan stille skipet til disposisjon for befrakteren innebærer at tiden som går tapt på grunn av kapring faller inn under bortfrakters forhold etter sjøloven § 392 første ledd.

Støtte for dette syn kan finnes i voldgiftsdommen inntatt i ND 1950 s. 398 som også omhandler off-hire. Flertallet finner at skipet er off-hire den tiden det er på verksted for å installere oppholdsrom for tysk mannskap etter pålegg fra tyske myndigheter. I tilknytning til dette uttaler flertallet, med Sjur Brækhus som oppmann:

«Tidstep p.g.a. bortfrakterens forhold må normalt sies å foreligge hvor det er inntrådt omstendigheter som hindrer bortfrakteren fra å oppfylle sin del av kontrakten, nemlig å stille og holde et kontraktsmessig skip til befrakterens disposisjon»²¹³

Her tas også utgangspunktet i at bortfrakterens forpliktelse består i å holde et kontraktsmessig skip til befrakterens disposisjon. Som nevnt kan dommen i ND 1940 s. 353 være vanskelig å forene med de senere

²¹² ND 1950 s. 398 på s 405.

dommer, og avgjørelsen ble også kritisert i juridisk litteratur. Det er særlig i tilknytning til det nettopp nevnte kriteriet om at skipet skal være til disposisjon for befrakteren for at tidsfrakt skal betales, at dommen synes vanskelig å forstå. I den nevnte dommen hadde nettopp ikke befrakteren rådighet over skipet fordi det var rekvirert av tyske myndigheter, men allikevel skulle tidsfrakten betales. I 1950-dommen om pålegg fra tyske myndigheter om å innrede oppholdsrom finner flertallet at dommen fra 1940 ikke kan følges og peker på at «[b]egrunnelsen er meget knapp, dommerne synes å ha lagt stor vekt på engelsk rett.»²¹³

Ut ifra dette kan det legges til grunn at dersom skipet ikke er i kontraktsmessig stand, eller skipet ikke holdes til disposisjon for befrakteren, er dette hindringer som faller inn under «bortfrakterens forhold» etter sjøloven § 392 første ledd. Tidstap i tilknytning til dette innebærer at bortfrakteren ikke har rett til tidsfrakt. Det må pekes på at dersom hindringen kan føres tilbake til befrakterens spesielle anvendelse eller disponering av skipet, vil den ikke falle inn under «bortfrakterens forhold» selv om hindringen rammer selve skipet.²¹⁴ Tidstapet blir da for befrakterens regning. Sammenholdt med uttalelsene i forarbeidene om at bestemmelsen tar sikte på tilfeller der forutsetningene for rett vederlag ikke er tilstede, taler momentene over for at tidstap som følge av kaping faller inn under «bortfrakters forhold» i sjøl § 392 første ledd. Skipet kan godt være kontraktsmessig i perioden det er kapret, men det er da ikke til befrakterens disposisjon.

På den annen side skiller situasjonen der skipet holdes kapret av pirater seg fra de tilfellene som har vært omhandlet i de nevnte dommene. Ved kaping er det tale om ulovlig maktanvendelse hvor løsepenger er det sentrale målet for piratene. Det er ikke skipets transportevne eller funksjoner knyttet til skipet som er det avgjørende for piratene, men at mannskap og skip tjener som pressmiddel overfor re-

²¹³ ND 1950 s. 398 på s. 406. Det kan igjen pekes på at i følge forarbeidene til den nye bestemmelsen vil den måtte utvikles over tid på bakgrunn av rettspraksis. Det er derfor underlig at de ikke drøftet disse dommene og tok standpunkt til hvordan den nye bestemmelsen skulle forstås.

²¹⁴ ND 1950 s. 398 på s. 405.

deriet. Det er ikke bare skip i kommersiell tjeneste som rammes, også private skip har blitt angrepet av pirater.

Innledningsvis pekte jeg på skillet mellom hvilke beslutninger bortfrakteren kan treffe i kraft av sin nautiske ledelse og hvilke beslutninger befrakteren kan treffe i kraft av sin kommersielle ledelse. Dette skillet vil kunne ha betydning for vurderingen der det er usikkerhet om hvor risikoen for tidstap skal plasseres. Men vurderingen av om det er en nautisk-relatert hindring, slik at det er bortfrakteren som svarer for den, eller om det er en hindring som kan sees i sammenheng med befrakterens kommersielle ledelse, er også vanskelig når det gjelder angrep fra pirater. Det kan sies å være en kommersiell beslutning som får sikkerhetsmessige konsekvenser. Det kan være uenighet om hvorvidt det er en hindring som rammer skipet som sådan ved at skip og mannskap fratas befrakterens rådighet, eller om det er en hindring som skjer i forbindelse med utførselen av befrakterens ordre slik at tidsfrakten skal fortsette å løpe. Hvilken tilnæringsmåte som er mest treffende vil kunne variere ut fra hvilket område det er tale om, hva slags skip det er tale om og forholdene for øvrig.

Momentet om at det er befrakteren som beordrer skipet til de piratutsatte områdene er et sterkt argument når det gjelder situasjonen i Adenbukten og angrepene som skjer der. I disse tilfellene er det befrakteren som beordrer skipet til å passere gjennom et område som er særlig utsatt for angrep for å unngå å ta den lengre ruten rundt Afrika.²¹⁵ Befrakteren kunne unngått dette risikoområdet ved å beordre skipet til å ta den lengre ruten rundt Afrika i stedet. Det er han som har forsinkelsesrisikoen og beordringsretten og derfor myndighet til å bestemme dette. Dette momentet har ikke like stor tyngde når det gjelder angrepene som har forflyttet seg til områdene utenfor Somalia. Angrepene skjer der innenfor et større område og stadig lenger ut fra kysten. Angrepene sprer seg til stadig større områder. Et eventuelt angrep i dette området har ikke like sterk tilknytning til de ordrene befrakteren gir, som et angrep i Adenbukten. Det er i større grad opp til kapteinen å

²¹⁵ Denne ruten vil ta lengre tid, avhengig av skipets fart. Det blir derfor tale om mer fraktbetaling og større bunkersutgifter i tillegg til de andre variable utgiftene.

bestemme ruten der befrakteren har bestemt at skipet skal seile i området utenfor Somalia.

Det er forhold både på befrakters side og forhold knyttet til skipet som spiller inn når det gjelder kapring. Det er de tregeste skipene med lavt fribord som er mest utsatt for angrep. Skip som derimot har høy fart eller såpass høye fribord at det er vanskelig for piratene å komme om bord, er mindre utsatt for angrep.²¹⁶ Hvor fort skipet klarer å manøvrere seg unna piratene vil også ha betydning for hvor vellykket angrepet blir.²¹⁷ Det er således konkrete forhold knyttet til skipet som også får betydning når det gjelder kapringen. Om mannskapet om bord er godt trent for slike situasjoner vil også kunne ha betydning for om angrepet blir vellykket eller ikke.²¹⁸ Dersom situasjonen var slik at angrep sjelden lykkes ville man kunne si at det var forhold ved skipet som gjorde at det var særlig utsatt og derfor bortfrakteren som måtte bære risikoen for vellykkede angrep. Men suksessraten til piratene utenfor Somalia har vært høy, opptil 50 % av angrepene har vært vellykkede.²¹⁹

I passasjen gjennom Adenbukten er det også ulike tiltak som kan iverksettes for å minimere sannsynligheten for vellykkede angrep. Det er som nevnt opprettet en korridor for gjennomgang som skipene rådes til å passere gjennom og som endres etter hvert som situasjonen utvikler seg.²²⁰ Den er ikke merket eller en pålagt korridor for trafikken i området, men alle skip rådes til å seile gjennom denne da krigsskipene i området posisjonerer seg slik at de skal dekke denne korridoren best mulig. I tillegg rådes det til å gjøre alt man kan for å seile i de mest utsatte områdene i mørket, for da er det vanskeligere for piratene å

²¹⁶ ICC Piracy Report 2009.

²¹⁷ *Best Management Practices to Deter Piracy in the Gulf of Aden and off the Coast of Somalia* s. 13.

²¹⁸ *Best Management Practices to Deter Piracy in the Gulf of Aden and off the Coast of Somalia* s. 3.

²¹⁹ Ifølge en artikkel på nettsiden til Lloyds List 13.11.2009 basert på informasjon fra IMB, hadde piratene klart å kapre 50 % av de skipene de hadde angrepet over en periode på noen uker.

²²⁰ Det er *The International Recommended Transit Corridor (IRTC)*, se nærmere i kapittel 1.1.

lykkes med angrepene.²²¹ I tillegg er det ulike konvoier skipene anbefales å følge, avhengig av farten. Dette er tiltak som kan medføre forsinkelse i og med at skipene skal vente til det er ledig plass i konvoien og tilpasse gjennomfarten til nattestid. Det er befrakteren som har forsinkelsesrisikoen og som må bære kostnadene ved dette.²²² Situasjonen i Adenbukten må sies å være slik at der har kapteinen anledning til å følge de aktuelle rådene uten at det blir tale om at han handler i strid med befrakterens instruksjonsmyndighet og påfører befrakteren unødig tidstap.

Hvorvidt skipet blir kapret skyldes en medvirkning av flere ulike faktorer. Hvorvidt det er i et særlig utsatt område vil spille en rolle, i tillegg til om skipet er av den typen som er lettest for piratene å kapre. I tillegg vil de rådende vær- og vindforhold ha en innvirkning på antall angrep. Angrepene utenfor Somalia kan sies å ha svakere tilknytning til befrakterens ordre og kan derfor sies å være en hindring som faller inn under bortfrakterens forhold ved at skip og mannskap fratas befrakterens disposisjon uten at dette er på grunn av befrakterens bruk av skipet. Men et angrep på skip som ikke har særlige svakheter i Adenbukten, og som følger alle rådene knyttet til hvordan unngå angrep, vil lettere kunne sies å være for befrakterens risiko. Det kan her trekkes frem at den som har mulighet til å unngå risikoen bør ha ansvaret dersom risikoen materialiserer seg. Befrakteren kunne unngått risikoen ved ikke å beordre skipet gjennom Adenbukten og så lenge kapteinen har fulgt rådene og gjort sitt for å unngå angrep, kan det være mindre rimelig å anse angrep i Adenbukten for å falle inn under bortfrakterens forhold i sjøloven § 392 første ledd.

Som allerede nevnt er sjølovens regler om off-hire deklarasjon, jf sjøloven § 322 første ledd. Det kan innebære at et annet resultat følger av certepartiet. Det er mulig å supplere certepartiet med sjølovens regler, men det må da være tale om uklare eller ufullstendige certepar-

²²¹ *Best Management Practices to Deter Piracy in the Gulf of Aden and off the Coast of Somalia* s. 7.

²²² Jf. konklusjonen i kapittel 3.5 *Vurderingen som i alle tilfeller skal foretas*.

tiklausuler.²²³ Dersom klausulen gir utrykk for at partene har tatt et bevisst valg som avviker fra løsningen i sjøloven § 392 må den deklarasjoniske loven vike. Det blir derfor nødvendig å gå gjennom de ulike certepartiene.

5.2 Reglene om off-hire etter ulike certepartier

De fleste certepartiene inneholder som nevnt off-hire-klausuler, men klausuljussen varierer med hensyn til hvor omfattende oppregningen av hvilke begivenheter som kan bevirke off-hire er.²²⁴ Det er her avtalefrihet mellom partene, jf sjøloven § 322, og det finnes ingen ordlyd som brukes konsekvent.²²⁵ Ulikhetene kan bestå i at det er ulike standardcertepartier som benyttes, men avtalefriheten innebærer også at det kan gjøres endringer innenfor det enkelte certepartiet, slik at to certepartier inngått på New York Produce Exchange Form 93 kan ha ulikt innhold. Ulikhetene kan knytte seg til hvilke begivenheter som bevirker off-hire, samt hvordan denne perioden skal beregnes. Dette innebærer at når det gjelder spørsmålet om tidstap på grunn av kapring er en situasjon som bevirker off-hire etter de ulike certepartiene, er vurderingen avhengig av den konkrete situasjonen og den konkrete klausulen. Det er viktig å være oppmerksom på hvordan klausulen er forfattet.

Det ser ikke ut til å være noen publiserte avgjørelser som går på hvorvidt skipet er off-hire mens det er kapret.²²⁶ Jeg vil derfor se på de generelle prinsippene som kan trekkes ut fra andre dommer vedrørende spørsmål om off-hire. Praksisen som finnes om de ulike certepartiene er i stort omfang engelsk praksis. Engelsk rettspraksis og teori vil derfor bli brukt for å belyse de ulike klausulene. Det er slik at enkelte klausuler i et certeparti utarbeidet på bakgrunn av engelsk rettstradisjon, vil

²²³ ND 1983 s. 309 på s. 324.

²²⁴ Shelltime 4 klausul 21 og Supplytime klausul 13 er blant de omfattende klausulene, mens Baltime 1939 klausul 11 er mindre omfattende i sin oppregning.

²²⁵ *Legal issues relating to time charterparties* (2008) s. 135.

²²⁶ Det ble avsagt en voldgiftsdom i London på høsten i 2009, men den er anket videre, jf. Askins (2009).

kunne tolkes i lys av engelsk bakgrunnsrett.²²⁷ Hvilken vekt dommene bør tillegges vil også bli drøftet.

Selv om klausulene varierer, er det noen generelle prinsipper som kan stilles opp.²²⁸ Det første går ut på at det er befrakteren som har byrden med å vise at klausulen kommer til anvendelse i det konkrete tilfellet. Dette er et utslag av at reglene om off-hire innebærer unntak fra hovedregelen om at plikten til å betale tidsfrakt løper kontinuerlig og uten avbrekk, fra skipet leveres til det tilbakeleveres. Dette er kommet til uttrykk slik at «the cardinal rule... in interpreting such a charter-party as this, is that the charterer will pay hire for the use of the ship unless he can bring himself within the exceptions.»²²⁹ Det er opp til befrakteren å vise at tidstap på grunn av kapringen faller inn under den aktuelle klausulen. Etter engelsk rett skjer det en innskrenkende tolkning av disse klausulene, dette blir det redegjort for i det følgende.

Videre er det slik at reglene om off-hire kommer til anvendelse uavhengig av om bortfrakterens anses for å ha utvist skyld og om forholdet blir ansett som kontraktsbrudd fra hans side.²³⁰ Skipet kan bli off-hire selv om det ikke er noe å bebreide bortfrakteren eller noen han svarer for. Dette samsvarer med sjølovens regler, der det ikke er et vilkår for off-hire at bortfrakteren har utvist skyld.²³¹ Det er heller ikke i dette kapittelet tale om en alminnelig misligholdsvurdering som skal foretas, men en vurdering av hvordan partene har fordelt ulik risiko seg i mellom. Det beror på en tolkning av de ulike klausulene om skipet blir off-hire i kapringsperioden.

Det er i lys av disse generelle prinsippene de ulike certeparti-klausulene vil bli gjennomgått. Flere av klausulene har betydelige likheter. Hovedfokuset vil ligge på NYPE 93, Baltime 1939 og Shelltime 4. Andre certepartier vil bli brukt for å illustrere ulikheter eller dersom de har betydning på annen måte.

²²⁷ Se nærmere i kapittel 1.2.2.3.

²²⁸ *Time charters* (2008) s. 441 og Weale (2002) s. 137-138.

²²⁹ (1948-49) 82 Ll. L. Rep. 196 på s. 199.

²³⁰ [1985] 2 Lloyd's Rep. 62 på s 84 uttales det «the exception provided for in an off-hire clause arises irrespective of fault», se også *Time charters* (2008) s. 441.

²³¹ Se 5.1 *Reglene om off-hire etter sjøloven*.

5.2.1 The New York Produce Exchange Time Charter, revidert 14. september 1993

Dette certepartiet har forkortelsen NYPE 93 og reglene om off-hire finnes i klausul 17. Når det gjelder spørsmålet om skipet er off-hire mens det er kapret, er det følgende formulering i klausulen som er av interesse:

«In the event of loss of time from deficiency and/or default and/or strike of officers or crew, or deficiency of stores, fire, breakdown of, or damages to hull, machinery or equipment, grounding, detention by the arrest of the Vessel, ... or detention by average accidents to the Vessel or cargo ... or by any other similar cause preventing the full working of the Vessel, the payment of hire and overtime, if any, shall cease for the time thereby lost. »²³²

Det oppstilles tre vilkår som må være oppfylt for at det kan bli tale om off-hire etter denne klausulen. Det må foreligge en off-hire-begivenhet, denne begivenheten må føre til tidstap for befrakteren og begivenheten må ha hindret skipets drift. Begrepet som brukes er «preventing the full working of the Vessel» og dette oversettes her med at skipets drift eller virksomhet må være påvirket. Hindringen må ha gitt utslag i skipets drift. Det er kumulative vilkår som alle må være oppfylt for at det blir tale om off-hire etter klausulen. De to førstnevnte vilkårene, om tidstap og en begivenhet som omfattes av klausulen, finnes i alle off-hire-klausulene. Men hvor omfangsrik denne oppregningen er skiller seg fra klausul til klausul. Når det gjelder det siste vilkåret om at begivenheten må ha hindret skipets drift er det en del vesentlige variasjoner i certepartiene.²³³ De enkelte vilkårene vil bli utdypet nærmere nedenfor.

5.2.1.1 Tidstap

Når det gjelder vilkåret om tidstap, innebærer dette at kapringen må

²³² NYPE 93 klausul 17, linje 220-226.

²³³ Baltim 1939 klausul 11 og BP TIME 3 fra 2001 klausul 19 har tilsvarende regulering som NYPE 93 angående dette vilkåret. Se nærmere nedenfor om de øvrige utformingsmåtene.

føre til at befrakteren taper tid.²³⁴Utgangspunktet ved et tidscerteparti er at befrakteren bærer forsinkelsesrisikoen og off-hire-klausulene regulerer tilfellene der slike tidstap skal være bortfrakterens risiko i stedet. Vilkåret om tidstap vil være oppfylt der et skip i drift holdes kapret av piratene mens forhandlingene om løsepenger pågår. Der personer kommer ombord og stjeler utstyr og annet de kan få med seg før deretter å forlate skipet, vil det ikke foreligge tidstap for befrakteren dersom dette skjer uten at skipets øvrige oppgaver blir påvirket. Dette kapittelet konsentrerer seg om situasjoner hvor pirater holder skip og mannskap kapret mens de venter på løsepenger og som dermed innebærer at skipet ikke kan utnyttes slik det var forutsatt. Et kapret skip holdes i gjennomsnitt i to til tre måneder før det løslates.²³⁵ I løpet av denne tiden opprettes kontakt mellom piratene og rederiet, forhandlinger pågår og betaling av løsepenger skjer. Hvordan tidstapet skal beregnes vil bli gjennomgått i kapittel 5.3 «*Hvordan tidstapet skal beregnes*».

5.2.1.2 Hindring som påvirker skipets fulle arbeidskapasitet

I tillegg til at det må foreligge et tidstap kreves det at begivenheten har hindret skipets fulle arbeidskapasitet.²³⁶ Dette henger sammen med at bortfrakteren skal holde et kontraktsmessig skip til disposisjon for befrakteren og hvis bortfrakteren ikke klarer å holde skipet operativt skal befrakteren heller ikke betale for det. I tilknytning til kapring må det derfor stilles spørsmål ved om kapringen hindrer skipets fulle arbeidskapasitet. I dette vilkåret ligger et spørsmål om kapringen hindrer at skipet kan benyttes fullt ut, om bortfrakteren er avskåret fra å benytte seg av skipets fulle kapasitet. Der skipet er kapret, vil ikke befrakteren ha rådighet over skipet i det hele tatt og vil derfor ikke kunne utnytte det. Men det er ikke nødvendigvis dette som ligger i vilkåret. Det må nemlig foreligge en hindring i skipets arbeidskapasitet, og det er hva som nærmere ligger i dette, som vil bli utdypet. Dersom det foreligger

²³⁴ Falkanger (2004) s. 390.

²³⁵ Jfr. BIMCO Special Circular No. 2- November 2009 og Ince & Co International Law Firm (2009).

²³⁶ «Preventing the full working of the vessel».

en hindring i skipets arbeidskapasitet, blir spørsmålet hvorvidt kapringen er en begivenhet som faller inn under klausulens opplisting av hvilke situasjoner som kan føre til off-hire.²³⁷

Etter ordlyden er det tilstrekkelig at skipet er forhindret fra «full working», slik at redusert ytelse er tilstrekkelig for at klausulen kan komme til anvendelse. Det er ikke nødvendig at de aktuelle omstendighetene, her kapringen, har ført til at skipet har havarert eller lignende. En hvilken som helst påvirkning av skipets drift eller dets funksjoner kan være relevant.

Når det gjelder hva som videre ligger i at årsaken til tidstapet må ha ført til at skipets fulle kapasitet ikke kan benyttes fullt ut, er dette kommentert i en rekke engelske avgjørelser og i juridisk litteratur.²³⁸ Men det har vist seg vanskelig å stille opp helt bestemte kriterier for hva som ligger i dette vilkåret.²³⁹

Skipet må kunne utføre det arbeid befrakteren for øyeblikket krever

Det kan stilles spørsmål ved hvilke arbeidsoppgaver skipet ikke skal være i stand til å utføre fullt ut, før det blir tale om off-hire. Enten hvorvidt skipet blir off-hire med en gang det ikke er i stand til å utføre ethvert arbeid befrakteren kan kreve under certepartiet, eller om det avgjørende er det arbeidet befrakteren i øyeblikket krever.²⁴⁰ Det er sistnevnte tolkning som er lagt til grunn i langvarig engelsk rettspraksis. Det er enighet om at det ved tolkningen av klausulen skal legges inn et tillegg som lyder «for the service immediately required».²⁴¹ Vilkåret blir da «preventing the full working of the vessel for the service immediately required».²⁴² Hvorvidt det forligger en hindring i skipets arbeidskapasitet beror således på om skipet er i stand til å utføre det arbeid

²³⁷ *Time charters* (2008) s. 442 og *Legal issues relating to time charterparties* (2008) s 143, jfr [1997] 1 Lloyd's Rep. 139 *Laconian Confidence* på s. 141.

²³⁸ Se *Time charters* (2008) s. 442-444, *Legal issues relating to time charterparties* (2008) s. 143-150 og Weale (2002) s 133-177.

²³⁹ *Legal issues relating to time charterparties* (2008) s 143.

²⁴⁰ Frisak Leikvang (1977) s. 33 og 37.

²⁴¹ Jfr [1987] 2 Lloyd's Rep. 498 *The Roachbank* på s. 502.

befrakteren ønsker utført for øyeblikket. Denne tolkningen er lagt til grunn i flere dommer og anses som en bindende fortolkning av klausulen.²⁴²

Det første spørsmålet som må stilles er om skipet er forhindret fra å utføre den neste ordren befrakteren krever.²⁴³ Det er hva befrakteren pålegger skipet rent faktisk som blir avgjørende ved denne vurderingen. Dersom befrakteren har fraktet en last som avgir kraftig lukt og som krever ekstra vasking av lasterommene vil arbeidsoppgaven befrakteren anses for å kreve, være ytterligere vasking av lasterommene. Selv om skipet ikke er i stand til å ta i mot ny last med en gang er det fortsatt on-hire dersom det ikke er noe å utsette på mannskapets første vask av lasterommene.²⁴⁴ Skipets skal kunne utføre den oppgaven som anses nødvendig ut ifra de ordrene befrakteren har gitt. Situasjonen jeg har for øye, er der befrakteren har beordret skipet til å seile til et bestemmelsessted og skipet blir kapret på veien dit. Det er det nærmere innholdet i vilkåret om at skipet må være hindret i å utføre de arbeidsoppgavene befrakteren krever, som har voldt tvil.

Uenighet om det må være forhold ved selve skipet som gjør at det ikke kan utføre ordre

Etter klausulens ordlyd kan det synes som om det kun er et spørsmål om faktiske forhold for at klausulen skal komme til anvendelse, slik at der skipet rent faktisk er forhindret fra å utføre arbeidet fullt ut, vil vilkåret være oppfylt. Knyttet opp mot kapring, skulle det etter ordlyden virke som om situasjonen falt inn under klausulen, fordi skipet ikke er i stand til å utføre de arbeidsoppgavene befrakteren krever. Men det foreligger uenighet om hvordan klausulen skal tolkes på dette punktet.²⁴⁵

Uenigheten knytter seg til om ytre årsaker kan føre til at et skip som

²⁴² *Time charters* (2008) s. 442, [1993] 2 Lloyd's Rep. 453 *The Berge Sund* på s. 459.

²⁴³ Jfr [1993] 2 Lloyd's Rep. 453 *The Berge Sund* på s 459: «prevented from performing the next operation that the charter service requires of her».

²⁴⁴ [1993] 2 Lloyd's Rep. 453 *The Berge Sund*.

²⁴⁵ *Time charters* (2008) s. 444.

full ut virker som det skal blir off-hire, eller om det kreves at det er forhold ved selve skipet som gjør at det ikke kan utføre ordre.

Det er nemlig i enkelte engelske dommer fortolket inn et ytterligere vilkår i klausulen, som går ut på at det avgjørende momentet er om det er forhold ved selve skipet som gjør at det ikke kan utføre de ordrene befrakteren krever. Det avgjørende momentet er om skipet er fullt operativt og fullt ut virker som det skal eller ikke. Etter denne tolkningen vil et skip ikke være off-hire dersom det er fullt operativt, selv om det ikke er i stand til å utføre de oppgavene befrakteren krever. Dette innebærer at ytre årsaker som fører til at skipet ikke er i stand til å utføre sine arbeidsoppgaver, ikke vil føre til off-hire. Dette kan blant annet være inngrep fra havnemyndigheter eller fysiske hindringer.

Det finnes flere avgjørelser angående denne tolkningen og i saken *The Roachbank*²⁴⁶ gikk dommeren gjennom de tidligere avgjørelsene for å klarlegge hvilke føringer de la på forståelsen av off-hire-klausulen. Etter en grundig gjennomgang av dommene fant dommeren at det avgjørende spørsmålet er hvorvidt skipet er fullt operativt og som sådan i stand til å utføre de oppgavene befrakteren krever. Spørsmålet er om «the vessel is fully efficient and capable in herself of performing the service immediately required.»²⁴⁷ Dersom dette besvares bekreftende, kan ikke skipet være off-hire. Etter dette er det ikke nok å se på om skipet er forhindret fra å utføre de arbeidsoppgavene befrakteren krever, det må undersøkes hvorvidt årsaken til dette ligger i hindringer på skipets side, eller om det er ytre årsaker som fører til at skipet ikke kan utføre ordre.

Når det gjelder hva som nærmere ligger i spørsmålet om skipet som sådan er i stand til å utføre de ordrene befrakteren gir, finnes det også en del rettspraksis som kan gi veiledning. Det er slått fast at en bom plassert over en elv ikke fører til off-hire fordi det ikke er noe i veien med selve skipet.²⁴⁸ Videre vil det ikke føre til off-hire dersom skipet

²⁴⁶ [1987] 2 Lloyd's Rep. 498 *The Roachbank*.

²⁴⁷ [1987] 2 Lloyd's Rep. 498 *The Roachbank* på s. 507.

^{<248} [1939] 64 Lloyd's Rep 212 *The Errington Court* på s. 219.

ikke får seile videre fordi det er for tungt lastet.²⁴⁹ Men på den andre siden faller både juridiske og fysiske hindringer som påvirker skipet, inn under klausulen. Dersom det er tatt arrest i skipet vil skipet være off-hire i arrestperioden, dersom det egentlig skulle forlate havnen. Skipet vil ikke være i stand til å forlate havnen i dette tilfellet, i likhet med om det led av motorhavari.²⁵⁰ Dette er juridiske hindringer som legger bånd på skipet, i likhet med om det hadde fysiske mangler. Det avgjørende momentet er etter dette hvorvidt det er fysiske eller juridiske hindringer som tilligger skipet som sådan. Dersom skipet både fysisk og juridisk er i stand til å utføre sine funksjoner, kommer ikke klausulen til anvendelse og skipet er on-hire selv om det oppstår tidstap.

Spørsmålet blir om skipet, på grunn av kapringen, ikke er i stand til å utføre de arbeidsoppgavene befракteren krever. Som allerede nevnt beror dette etter den tradisjonelle engelske lære på hvorvidt man vil si at skipet som sådan er i stand til å utføre de ordrene befракteren krever, eller om skipets arbeidskapasitet er påvirket. Denne fortolkningen gir reglene om off-hire en begrenset rekkevidde. Den kan heller ikke leses ut av klausulen, men er utviklet i engelsk rettspraksis. Dette kan sees i sammenheng med at befракteren klart må vise at begivenheten faller inn under klausulen og at disse klausulene tolkes innskrenkende da det er tale om unntak fra befракterens plikt til å betale tidsfrakt. Hovedforpliktelsen til bortfракteren er å stille og holde et bemannet skip til befракterens disposisjon og så lenge det ikke er feil med det, har bortfракteren oppfylt sine forpliktelser. Det kan stilles spørsmål ved om en norsk dommer ville lagt særlig vekt på disse dommene. Dette vil bli vurdert nærmere nedenfor.

Kritikk av den tradisjonelle lære

Den tradisjonelle lære har blitt kritisert og utfordret i *The Laconian Confidence*²⁵¹ av dommeren som mener at det ikke finnes noe bindende

²⁴⁹ [1982] 1 Lloyd's Rep 7 *The Aquacharm* hvor de uttalte på s. 122 «The vessel is still working fully, but she is delayed by the need to unload part of the cargo».

²⁵⁰ [1983] 2 Lloyd's Rep 66 *The Maestro Giorgis*.

²⁵¹ [1997]1 Lloyd's Rep 139 *The Laconian Confidence*.

rettslig fortolkning om at skipet ikke kan være off-hire dersom skipet i seg selv er i orden, operativt og fullt ut virker som det skal. Dommeren er uenig i at det kun er feil som rammer skipet selv og dens drift som kan føre til at det er off-hire.

I *Laconian Confidence* hadde havnemyndighetene i Bangladesh nektet skipet å utføre sitt neste ærend på grunn av avfall om bord i skipet. Skipet ble forsinket i atten dager, inntil havnemyndighetene lot det kvitte seg med avfallet og fortsette videre. Problemstillingen var om inngrepet fra myndighetene innebar at skipet var off-hire, eller om skipet var on-hire fordi det var fullt operativt. Voldgiftsretten hadde kommet til at skipet ikke var off-hire fordi skipet som sådan var fullt operativt. Det var i stand til å utføre ordren, det var havnemyndighetene som gjorde at det ble forsinket. Dommeren i ankesaken kom også til at skipet ikke var off-hire, men var ikke enig i voldgiftsrettens begrunnelse om at et fullt operativt skip ikke kunne være off-hire. Han mente at skipet var off-hire fordi inngrepet fra myndighetene ikke falt inn under de aktuelle årsakene som kunne bevirke off-hire etter klausulen. Det vesentlige punktet i dommen i denne sammenhengen er at dommeren nøye gjennomgår tidligere dommer og finner at det ikke er grunnlag for å trekke en slutning om at et fullt operativt skip ikke kan være off-hire.

I dommen er det særlig fire avgjørelser som blir trukket frem som har til felles at det var spørsmål om skipet var off-hire uten det var noe i veien med skipet som sådan, men forsinkelsene skyldes inngrep fra myndighetene.²⁵² Bakgrunnen for at dommeren i *Laconian Confidence* går såpass nøye gjennom dette vilkåret var at dommeren i den siste dommen, *The Roachbank*, mente det var en bindende fortolkning av

²⁵² Disse dommene er [1978] 1 Lloyd's Rep 200 *The Apollo* hvor skipet ble ansett for å være off hire i perioden det ikke fikk legge til kai og losse mens helsemyndighetene undersøkte og avkreftet mistanken om at to av mannskapet var smittet av tyfus. I [1982] 1 Lloyd's Rep 7 *The Aquacharm* var skipet on-hire mens myndighetene nektet skipet å seile gjennom Panamakanalen før det ble lettet for last. I [1983] 2 Lloyd's Rep 66 *The Maestro Giorgis* ble skipet ansett for å være off-hire for tidstapet som oppsto fordi det var tatt arrest i det. Til sist er det [1987] 2 Lloyd's Rep. 498 *The Roachbank* hvor skipet var on-hire mens det ble nektet å legge til havn fordi det hadde flyktninger om bord.

klausulen som gikk ut på at et fullt operativt skip ikke kan være off-hire.

Det er premissene i dommen *The Mareva*²⁵³ som brukes som kilde for at et skip ikke kan sies å være forhindret fra å utføre de arbeidsoppgavene befrakteren krever, så lenge det ikke foreligger feil eller mangler ved skipet selv. Men på bakgrunn av faktum i saken var det ikke tale om noen ytre årsak som kom inn og påvirket skipets yteevne. Det var lasten som var blitt skadet og det tok lenger tid å losse varene av den grunn, uten at det var noe i veien med lastekranene. Dommeren hadde med andre ord ikke grunnlag for å ta stilling til hvorvidt skipets yteevne kan påvirkes av ytre årsaker.

Det siteres fra *The Mareva*:

«The owners provide the ship and crew to work her. So long as these are fully efficient and able to render to the charterers the service then required, hire is payable continuously. . . . But if, for instance, the cargo is damaged as the result of an accident, but the vessel's ability to work fully is not thereby prevented or impaired, because the vessel in herself remains fully efficient in all respects, then I do not think that the charterers bring themselves within the clause.»²⁵⁴

Det dommeren her tok stilling til var hvorvidt skipet var off-hire fordi lossingen tok lenger tid på bakgrunn av at lasten var skadet, uten at det var noe i feil med skipets evne til å losse. Dommeren i *The Roachbank* tolker dette sitatet slik at klausulen kun kommer til anvendelse der befrakteren kan vise at skipets yteevne er påvirket slik at skipet som sådan ikke er fullt operativt. Dette innebærer at ytre årsaker ikke kan føre til at skipet er off-hire. Men dommeren i *Laconian Confidence* kommenterer dette slik:

«I can quite see that those words are capable of being applied to a

²⁵³ [1977] 1 Lloyd's Rep. 368.

²⁵⁴ [1977] 1 Lloyd's Rep. 368 på s. 381 siteres i [1997] 1 Lloyd's Rep 139 *The Laconian Confidence* på s. 145.

case where the cause that prevents an otherwise efficient vessel from rendering the service immediately required of her operates from the outside, for instance because of the interference of authorities: but Mr. Justice Kerr was not thinking of such a case, such a question did not arise on the facts before him, and in particular it may be observed, as the facts of the instant case illustrate, that it does not follow from the fact that a ship is fully efficient in herself that she is able to render the services immediately required of her.»

255

De to dommerne foretar en ulik slutning fra det siterte avsnittet i *The Mareva*. Som allerede påpekt mente dommeren i *The Roachbank* at det er en bindende fortolkning som innebærer at det avgjørende ved vurderingen er hvorvidt skipet som sådan er fullt operativt og i stand til å utføre ordrene som blir gitt. Begge dommene er fra samme domstol, nemlig Queens's Bench Division of the High Court, Commercial Court, som er en spesialdomstol som tar seg av shippingspørsmål.²⁵⁶ Dommeren i *Laconian Confidence* tar opp spørsmålet om det var riktig å si at klausulen må tolkes slik at den ikke kan komme til anvendelse der selve skipet er fullt operativt. Dommeren i *The Roachbank* hadde selv sagt at etter en språklig forståelse av ordlyden ville han antatt at spørsmålet om klausulen kom til anvendelse måtte en bero på en *faktisk vurdering* av hvorvidt skipet var forhindret fra å utføre oppgaven den hadde fått eller ikke, uavhengig av en vurdering av hvilke årsaker som var relevant:

«If no gloss had been put upon the clause, other than that the reference to "the full working of the vessel" was to be construed as a reference to "the full working of the vessel for the service immediately required" (as to which there is no argument), I would have thought that the application of the clause prima facie involved only one matter of fact, namely whether the full working of the vessel, understood in that way, had been prevented.»²⁵⁷

²⁵⁵ [1997] 1 Lloyd's Rep 139 *The Laconian Confidence* på s. 145.

²⁵⁶ Partington (2006) s. 225.

²⁵⁷ [1987] 2 Lloyd's Rep. 498 *The Roachbank* på s. 502.

Men han kom altså til at dette ikke var tilfellet fordi han mente at tidligere dommere hadde foretatt en annen tolkning av klausulen, som han måtte følge. Dommeren i *Laconian Confidence* følger premissene og kom til at han er uenig i at de tidligere dommene på området innebærer at det foreligger en bindende fortolkning av klausulen. Han konkluderte med at:

«In my judgment therefore, the qualifying phrase ‘preventing the full working of the vessel’ does not require the vessel to be inefficient in herself. A vessel’s working may be prevented by legal as well as physical means, and by outside as well as internal causes. An otherwise totally efficient ship may be prevented from working. That is the natural meaning of those words, and I do not think that there is any authority binding on me that prevents me from saying so. »²⁵⁸

Hvordan klausulen rettslig sett skal forstås er altså ikke bindende avklart etter engelsk rett. Læren som ble introdusert i *Laconian Confidence* har ikke fått utvikle seg videre, fordi domstolene er ikke forelagt en sak med passende faktum.²⁵⁹ Men den er kommentert i juridisk litteratur og ønsket velkommen som et godt skifte.²⁶⁰ Denne forståelsen vil innebære at klausulen får et videre anvendelsesområde. Klausulens begrensninger vil heretter ligge i de årsaker som kan bevirke off-hire, altså hvorvidt årsaken til tidstapet faller inn under de momentene klausulen stiller opp. Det er med andre ord ikke lenger nødvendig å gjøre et skille mellom tilfeller der skipet i seg selv ikke fungerer som det skal og tilfeller der skipet som sådan er i orden, men hvor det allikevel ikke er i stand til å utføre de ordrene befrakteren krever. Videre vil det også kun være et faktisk spørsmål om det foreligger en hindring som påvirker skipets fulle arbeidskapasitet.²⁶¹ Som allerede nevnt oppstiller ordlyden

²⁵⁸ [1997]1 Lloyd’s Rep 139 *The Laconian Confidence* på s. 150.

²⁵⁹ Hill (2003).

²⁶⁰ *Legal issues relating to time charterparties* (2008) s. 150 og *Time charters* (2008) s. 444.

²⁶¹ *Legal issues relating to time charterparties* (2008) s. 144-145 og *Time charters* (2008) s. 444.

selv ingen slik begrensning som ble oppstilt i *The Roachbank*, slik at den sistnevnte tolkningen samsvarer med en naturlig språklig forståelse av klausulen. En norsk dommer vil ikke være bundet av disse engelske avgjørelsene dersom saken skal løses på bakgrunn av norsk rett, selv om dommene utgjør en relevant rettskilde.²⁶² Det kan nok spørres om ikke en norsk dommer vil være mest tilbøyelig til å vektlegge læren som ble lagt til grunn i *Laconian Confidence*. Der ble det ikke ble fokusert på å foreta en innskrenkende fortolkning av klausulen, men heller å foreta en vurdering av hvem av partenes risikosfære man var innenfor og der denne gjøres mer overordnet enn å kun se på hvorvidt skipet som sådan er i orden. Siden den tradisjonelle tolkningen ikke har direkte forankring i kontraktens ordlyd og går ut på å fortolke ordlyden innskrenkende kan norske domstoler komme til å tillegge den mindre vekt enn dersom det var tale om løsninger som var forankret i klausulens ordlyd og som bygget på en alminnelig språklig forståelse av klausulen.²⁶³

Med tanke på kapringssituasjonen vil måten å tolke klausulen på som ble presentert i *Laconian Confidence* innebære at man vil si at skipet er forhindret fra å utføre de ordrene befrakteren krever, og om skipet er off-hire eller ikke vil da avhenge av hvilke momenter partene har tatt inn i off-hire-klausulen som kan bevirke off-hire. For som nevnt innledningsvis er det slik at dersom man kommer til at det foreligger en hindring som påvirker skipets fulle arbeidskapasitet, må man til slutt se om årsaken ligger inn under de momentene klausulen lister opp som kan føre til off-hire.

Men i og med at tolkingen ikke er avklart burde befrakteren innta et tillegg slik at klausulen for eksempel lyder «by any other cause, whether internal or external to the vessel, preventing the full working of the vessel» for å være på den sikre siden.²⁶⁴ Det vil da ikke være tvil om hva partene har ment med klausulen. Dersom det ikke inntas noe slikt tillegg kan det blir spørsmål om partene har ment at klausulen skal tolkes i samsvar med den tradisjonelle læren i og med at denne var godt

²⁶² Huser (1983) s. 537, se nærmere kapittel 1.2.2.3.

²⁶³ Selvig (1986) s. 8 flg.

²⁶⁴ Hill (2003).

forankret før avgjørelsen i *Laconian Confidence*.

5.2.1.3 Klausuler med ordlyden «Prevent efficient working of the vessel»

Enkelte klausuler oppstiller at det er «the efficient working» som må være hindret for at skipet skal anses off-hire.²⁶⁵ Shelltime 4 klausul 21 har i likhet med de andre en oppstilling av hvilke begivenheter som kan føre til off-hire, men for at disse skal være relevante må de forhindre «the efficient working of the vessel».²⁶⁶ Dette i motsetning til blant annet NYPE klausul 17 som lyder «the full working of the vessel».

Denne forskjellen har stor betydning for forståelsen av off-hire-klausulen. Uenigheten som redegjort for ovenfor knyttet til om det må være forhold ved skipet som sådan som gjør at det ikke er i stand til å utføre ordren befrakteren krever eller om et fullt operativt skip kan være off-hire, knytter seg ikke til klausuler som har med tillegget «efficient working». Det er enighet om at ordet «efficient» refererer seg til den fysiske tilstanden til skipet og klausulen er tolket slik at det avgjørende er hvorvidt skipet teknisk sett er i stand til å utføre de ordrene befrakteren krever.²⁶⁷ Dersom skipet er fullt operativt blir det ikke tale om off-hire.²⁶⁸ Dette innebærer at ytre årsaker ikke kan føre til at skipet blir off-hire, dersom dette ikke har sammenheng med tekniske forhold ved skipet. Dersom skipet teknisk sett virker som det skal, vil det ikke være tale om at skipet er off-hire.²⁶⁹ Skipet er ofte teknisk sett helt i orden mens det holdes kapret av piratene. Et skip som inneholder dette tillegget vil ikke være off-hire i kapringsperioden.

²⁶⁵ Både Shelltime klausul 21 a, Gastime klausul 17 og Bimchentime klausul 36 har dette vilkåret.

²⁶⁶ Linje 210-211, og dette var også ordlyden i Shelltime 3.

²⁶⁷ Klausulen tolkes som om det sto «the efficient physical working of the vessel» jfr. [1997]1 Lloyd's Rep 139 *The Laconian Confidence* på s. 150.

^{<268} «Fully operational» jfr [1997]1 Lloyd's Rep 139 *The Laconian Confidence* s. 150.

²⁶⁹ Dette følger av blant annet [1997]1 Lloyd's Rep 139 *The Laconian Confidence* på s 150. Der bygges det på premissene i [1985] 2 Lloyd's Rep 62 *The Bridgestone Maru No .3* og på bakgrunn av dette konkluderer dommeren med at det er en vesentlig forskjell mellom off hire- klausulene i Shelltime og i NYPE. Se også *Legal issues relating to time charterparties* (2008) s. 145, *Time charters* (2008) s. 445 og 706.

5.2.1.4 **Faller kapringen inn under de aktuelle årsakene som kan bevirke off-hire?**

Et ytterligere vilkår som må være oppfylt for at et skip kan bli off-hire er at årsaken til tidstapet må falle inn under de begivenheter klausulen lister opp. Hvor detaljert dette er regulert varierer fra klausul til klausul. De fleste off-hire-klausuler inneholder også en generell utvidelse av begivenheter som kan bevirke off-hire, utover de konkrete som er listet opp. Kapring faller ikke inn under noen av de spesifikke momentene i de klausulene jeg har sett på, slik at spørsmålet blir om kapringen faller inn under den generelle opplistingen i de ulike klausulene. Der det blir spørsmål om hvorvidt kapringen kan sies å være et resultat av forsømmelse fra mannskapets side, vil det måtte vurderes om dette vil falle inn under «default of men». Dette blir behandlet i punkt 5.2.3 «*Shelltime 4, Inability to perform service.*»

Den generelle opplistingen i NYPE klausul 17 lyder «any similar cause», andre ganger lyder klausulen «any other cause» og en annen variant er «any other cause whatsoever». I Baltimore er ordlyden «other accident» og betydningen av en slik ordlyd vil jeg komme tilbake til i punkt 5.2.2 «*Baltim 1939, revidert 2001*». Hvordan klausulene på dette området er forfattet, er av vesentlig betydning for hvor nært opp til de foregående begivenhetene man må befinne seg, for å falle inn under den generelle ordlyden. Hvorvidt kapring kan føre til at skipet er off-hire vil bero på hvordan klausulen på dette punktet er forfattet. Det pekes her på at jeg nå kun ser på hvorvidt kapring i det hele tatt er en årsak som kan føre til at skipet er off-hire.

Spørsmålet blir så om et kapringstilfelle kan sies å være en lignende årsak, «similar cause», som de opplistede. I et kapringstilfelle kan det hende at det oppstår brann, at mannskapet blir skadet eller at det skjer skade på skipet som vil kunne falle inn under «damages to hull, machinery or equipment» i NYPE 93 klausul 17. Videre ligger det i «deficiency of men» et krav om at mannskapet skal være fulltallig,²⁷⁰ og det kan stilles spørsmål ved om denne ordlyden kan komme til anvendelse

²⁷⁰ Jfr (1948-49) 82 Ll. L. Rep. 196 *The Ilisos*.

dersom sjørøverne setter mannskapet i land eller tar livet av dem. Men her er det viktig å trekke frem at de opplistede momentene må være årsak til det tidstapet befrakteren får. Tidstapet her kommer i alle tilfellene av at skipet holdes kapret av piratene, ikke av selve skadene eller mannskap som ikke er om bord. Selv om det skjer skade på skipet som vil falle inn under klausulens ordlyd, er det ikke dette som er årsak til befrakterens tidstap og derfor ikke det sentrale når det spørres om skipet er off-hire. Det sentrale er om angrepet fra sjørøvere og selve kapringen kan sies å være en lignende årsak som de som er listet opp.

Tilfellene som er listet opp i klausulen går på den fysiske tilstanden eller yteevnen til skipet eller mannskapet.²⁷¹ Det er årsaker som har direkte sammenheng med forhold ved skipet som ligger under eierens risikofære. Spørsmålet her er om en ytre årsak, som ikke har direkte sammenheng med forhold ved skipet, kan falle inn under klausulens ordlyd.

Det kan skilles mellom to typer av såkalte ytre årsaker. Den ene kategorien er ytre årsaker som *har* en sammenheng med forhold ved skipet. En arrest i skipet på bakgrunn av at varemottaker hevder at last er skadet, vil falle inn under denne kategorien. Det samme vil havnemyndighetenes forbud mot at skipet kan legges til kai dersom det er mistanke om at noen i besetningen er smittefarlige.²⁷² Det er ikke slik at selve årsaken må være en fysisk hindring, så lenge den knytter seg til skipet. Den andre kategorien er fullstendig ytre årsaker, som inntreier *helt uavhengig* av forhold ved skipet. Et eksempel fra rettspraksis er bommen som ble plassert over Yangtze elven og som hindret skip i å passere.²⁷³ En kapring vil også falle inn under denne kategorien, piratene er en ytre faktor som ikke har noe med en naturlig drift av skipet å gjøre.

²⁷¹ Klausulen rammer: «deficiency and/or default and/or strike of officers or crew, or deficiency of stores, fire, breakdown of, or damages to hull, machinery or equipment, grounding, detention by the arrest of the Vessel, ... or detention by average accidents to the Vessel or cargo».

²⁷² Her kan nevnes [1978] 1 Lloyd's Rep 200 *The Apollo* hvor skipet ble ansett å være off-hire til havnemyndighetene hadde fått avkreftet mistanke om tyfus om bord i skipet og lot skipet legges til havn.

²⁷³ [1939] 64 Lloyd's Rep 212 *The Errington Court*.

Klausuler som har et generelt tillegg som kun «any similar cause» vil ikke omfatte den sistnevnte kategorien av ytre årsaker som inntreffer helt uavhengig av forhold ved skipet. De begrenser seg til å omfatte andre lignende årsaker som de opplistede, som ligger innenfor eierens tradisjonelle risikofære.²⁷⁴ Skillet mellom de to kategoriene av ytre årsaker får således avgjørende betydning dersom off-hire-klausulen har et slikt tillegg. Kapring vil i disse tilfellene ikke være en årsak som kan bevirke off-hire, fordi det er tale om en ytre påvirkning uten en naturlig sammenheng med driften av skipet.

Off-hire-klausulen får derimot et helt annet innhold dersom «whatsoever» er tatt inn i teksten slik at klausulen lyder «any other cause whatsoever». Ved klausuler med et slikt tillegg gjelder ikke tolkningen om at det kun er liknende årsaker som de opplistede som kan føre til off-hire, slik at det blir et vidt felt for hvilke årsaker som kan falle inn under klausulen.²⁷⁵ Men her pekes det på at også disse årsakene må føre til tidstap og må ha forhindret skipets fulle arbeidskapasitet. Det er ikke avklart hvorvidt begge kategoriene av ytre årsaker da faller inn under klausulen.²⁷⁶ Da dommeren i *Laconian Confidence* i et obiter dictum påpeker at han mener at også ytre årsaker som ikke har sammenheng med forhold ved skipet vil falle inn under klausuler som har med «whatsoever», tilføyde han at «that last thought may be controversial».²⁷⁷ Men dette kan ha sammenheng med at engelske domstoler ofte foretar en innskrenkende tolkning av klausuler som gjør unntak fra befrakterens forpliktelse til å betale tidsfrakt. Ser man på klausulen i sammenheng, taler kontraktsmessige hensyn for at innsettelse av tillegget «whatsoever» innebærer at det ikke foreligger en begrensning på hvilke årsaker som kan føre til off-hire, slik at også fullstendig ytre årsaker kan føre til at vederlagsrisikoen går over på bortfrakteren. Ellers vil det ikke bli noe skille mellom klausuler med

²⁷⁴ [1997]1 Lloyd's Rep 139 *The Laconian Confidence* på s. 150-151 og 142 og *Time charters* (2008) s. 448-449.

²⁷⁵ [1983] 2 Lloyd's Rep 66 *The Maestro Giorgis* på s. 68.

²⁷⁶ *Legal issues relating to time charterparties* (2008) s. 150.

²⁷⁷ [1997]1 Lloyd's Rep 139 på s. 151.

dette tillegget og klausuler uten, og tillegget vil være uten betydning. Det har formodningen mot seg at partene vil innta et tillegg som ikke får noen realitet. Det er nesten vanskelig å uttrykke seg noe klarere enn det. Dette er også trukket frem i rettspraksis og det pekes på at bortfrakteren må være varsom dersom det er tilfeller han ikke ønsker at skal falle inn under off-hire regelen, nettopp fordi å inkludere ordet «whatsoever» i så stor grad åpner for begivenheter som kan rammes av klausulen.²⁷⁸ Dette taler for at dersom klausulen inneholder tillegget, vil en kaprings situasjon kunne falle inn under klausulens ordlyd og føre til off-hire.²⁷⁹

5.2.2 Baltim 1939, revidert 2001

Baltim anses for å være et redervennlig certeparti²⁸⁰ og det er klausul 11 som har interesse her. Den har en annen ordlyd enn NYPE. Klausul 11 i Baltim lyder:

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

I denne klausulen vil heller ikke tidstap som følge av kapring falle inn under den konkrete opplistingen, og det blir da spørsmål om kapringen da vil kunne falle inn under den generelle opplistingen i klausulen. Som

²⁷⁸ [1978] 1 Lloyd's Rep 200 *The Apollo* på s. 205, jfr [1997] 1 Lloyd's Rep 139 *The Laconian Confidence* på s. 151.

²⁷⁹ Det ble avsagt en voldgiftsdom i London om hvorvidt skipet var off hire mens det var kapret, knyttet til den tidligere versjonen av NYPE-certepartiet. Voldgiftsretten konkluderte med at skipet var on hire i kapringsperioden. Denne dommen er anket så det er ikke noen endelig avklaring på dette spørsmålet enda, pr desember 2009, jf *Askins* (2009).

²⁸⁰ Gram (1977) s. 195.

påpekt i kapittel 5.2.1.4 «*Faller kapringen inn under de aktuelle årsakene som kan bevirke off-hire?*» skal «any similar cause» tolkes i lys av de foregående opplistede momentene. Det er bare årsaker av samme karakter som de opplistede som vil falle inn under klausulen. Dette gjelder ikke oppsummeringsmomentet «other accident» i Balttime klausul 11 A. Denne skal etter sikker rett tolkes slik at det ikke er krav om at ulykken som inntreffer må være av samme karakter som de foregående for å falle inn under klausulen. «Other accident» tolkes derfor etter sin ordlyd og begrenses ikke av de foregående momentene.²⁸¹ Dette innebærer at det ikke er nødvendig å se på hvorvidt et kapringstilfelle vil være av samme karakter som de opplistede momentene, for å falle inn under klausulen.

Men i motsetning til at det må være en annen årsak i klausul 17 i NYPE, er kravet i klausul 11 A at det må være «an accident».²⁸² Det sees på som en motsetning til ordet «incident» og henviser til tilfeller som skipet selv er med i, i motsetning til tidstap som ikke har noe med forhold ved selve skipet å gjøre, for eksempel en kraftig snøstorm.²⁸³ En snøstorm vil karakteriseres som en «incident». En kapring vil ikke falle inn under ordet «accident» slik ordet er tolket etter engelsk rett og vil dermed ikke anses for å være off-hire etter Balttime-certepartiet. Det er ikke en situasjon skipet selv har skyld i eller er innblandet i på den måten som kreves. Dette vil gjelde alle klausuler som inneholder en henvisning til «other accident» og der sjørøveri ikke er direkte nevnt. Balttime-certepartiet rammer således forhold som knytter seg direkte til skipet og dets utførelse. Dette viser at det vil være av betydning hva slags type certeparti det er tale om. Balttime-certepartiet er som nevnt innledningsvis et mer redervennlig certeparti og dette har gitt seg utslag i off-hire-klausulen. Det er kun begrensede situasjoner som fører til off-hire etter klausulen sammenlignet med Shelltime-certepartiet. Mer on sistnevnte certeparti nedenfor.

Det kan stilles spørsmål ved om en norsk dommer i større grad vil

²⁸¹ *Time charters* (2008) s. 652, jf. [1978] 1 Lloyd's Rep. 53 *The Apollonius*.

²⁸² Supplytime 2005 klausul 13a har også denne ordlyden.

²⁸³ [1978] 1 Lloyd's Rep. 53 *The Apollonius*.

bygge på sjølovens bestemmelser der det er tale om en tolkning av Baltimore-certepartiet. I de eldre voldgiftsdommene knyttet til den tidligere off-hire-bestemmelsen i sjøloven § 144 annet ledd var voldgiftsretten kritisk til å vektlegge den antitetiske ordfortolkningen av off-hire klausulen som engelske domstoler foretar.²⁸⁴ På den annen side har denne fortolkningen forankring i ordlyden, det er ikke tale om en innskrenkende fortolkning slik som domstolene har gjort i forhold til NYPE-certepartiet. Dette taler for at tolkningen på dette punktet tillegges stor vekt. Videre er det en tolkning som er autoritativt fastsatt i engelsk rettspraksis og derfor bør norske dommere også vektlegge den.²⁸⁵ Det er videre tale om en tolkning knyttet til et mye brukt og gammelt certeparti, noe som også taler for at tolkningen tillegges vekt. Certepartiene benyttes internasjonalt og dette taler for at den samme forståelsen av klausulens ordlyd legges til grunn over landegrensene.²⁸⁶

5.2.3 Shelltime 4

Som nevnt i kapittel 1.2.1 «*De ulike tidscertepartiene*» er dette et certeparti utarbeidet av oljeselskapet Shell og som benyttes ved tankfart.²⁸⁷ Det kontraktmessige overtaket vil variere fra marked til marked, og i tankfart er det særlig de store oljeselskapene som utvikler certepartiene og derfor kan utforme klausuler til egen fordel.²⁸⁸ Dette har også gitt seg utslag i off-hire-klausulen i certepartiet. Off-hire-klausulen i Shelltime er omfangsrik sammenlignet med Baltimore-certepartiet.

I punkt 5.2.1.3 «*Klausuler med ordlyden «Prevent efficient working of the vessel»*» ble det pekt på at klausuler som henviser til at «the efficient

²⁸⁴ ND 1950 s. 398 S/S Karmøy og ND 1952 s. 442 S/S Hakefjord som er behandlet i kapittel 5.1.

^{<285} Haaskjold (2002) s. 193 og Selvig (1986) s. 23.

^{<286} Haaskjold (2002) s. 194.

²⁸⁷ Det er her «Shelltime 4» som vil bli brukt, som ble utgitt i desember 1984. Certepartiet ble revidert i 2003. Videre inneholder BIMCOs internettbaserte redigeringsystem «idea» Shelltime 4, slik at Shell kan oppdatere certepartiet og nye versjoner kan oppstå. Det er derfor viktig å være bevisst på hvilken utgave og versjon man benytter, jfr. *Time charters* (2008) s. 677.

²⁸⁸ Michelet (1997) s. 3.

working» må være hindret innebærer at skipet teknisk sett må virke som det skal. Klausulen vil derfor ikke ramme situasjoner der det oppstår tidstap som følge av kapring. Shelltime 4 klausul 21 a har dette tillegget, så selve kapingen vil ikke rammes av klausulen. Men dersom det blir spørsmål om kapingen kan ha sammenheng med at mannskapet har forsømt sine plikter knyttet til å unngå angrep, blir følgende ordlyd av interesse:

«On each and every occasion that there is loss of time(...) due to (..) breach of orders or neglect of duty on the part of the master, officers or crew (...) the vessel shall be off hire»

Dette innebærer at bortfrakteren har ansvaret dersom tidstapet oppstår som følge av pliktforsømmelse fra kaptein eller mannskap, uten at dette trenger å ha påvirket skipets fulle arbeidskapasitet. Dette sistnevnte vilkåret knytter seg ikke til denne delen av klausulen.

Der en «telegrafist sovner på vakt og derfor ikke oppfatter nye seilingsinstrukser» er gitt som eksempel på hva som nærmere ligger i vilkåret om pliktforsømmelse.²⁸⁹ Det er bortfrakterens risiko at mannskapet om bord overholder de instruksene de får. Dette har sammenheng med at det er han som er ansvarlig for mannskapet. Bortfrakteren stiller et bemannet skip til befrakterens disposisjon.

I tilknytning til situasjonen i Adenbukten har det som nevnt kommet ulike råd og retningslinjer på hvordan skipet skal unngå å bli kapret av pirater. I heftet «Best Management Practices to Deter Piracy in the Gulf of Aden and off the Coast of Somalia» er det gitt ulike råd til hva blant annet kapteinen bør gjøre for å unngå vellykkede angrep. Kraftig manøvrering fra side til side er nevnt som ett av tiltakene dersom kapteinen har mistanke om at pirater er på vei til å komme om bord i skipet.²⁹⁰ Tiltak som ekstra bemanning på broen og ekstra årvåkenhet er også nevnt ved seiling gjennom Adenbukten. Dersom kaptei-

²⁸⁹ Michelet (1997) s. 336.

²⁹⁰ *Best Management Practices to Deter Piracy in the Gulf of Aden and off the Coast of Somalia* s.12.

nen har handlet i strid med rådene om å følge konvoi eller mannskapet om bord har sovnet mens de holdt utkikk etter piratene vil det kunne spørres om angrepet da skyldes pliktforsømmelse fra deres side. Det er tvilsomt om dette kan føre frem. Til dette kan det pekes på at det er mange angrep som lykkes og at det kan være vanskelig å unngå kapring fra piratene. Selv om rådene blir fulgt er det ikke dermed sagt at skipet ikke kan bli utsatt for en vellykket kapring. Da skipet *CEC Future* ble kapret meldte kapteinen tidlig fra til militærstyrken om mistenkelige personer på vei mot skipet og satte i verk ulike tiltak som kraftig manøvrering og maksimum fart. Men han måtte gi tapt da piratene traff skipet med rakettkaster flere ganger.²⁹¹ Det kan derfor påpekes at det skal svært mye til for at pliktforsømmelse fra mannskapet eller kapteins side skal kunne sies å være årsaken til kapringen. Det er ingen garanti for at kapringen ikke hadde lykkes dersom mannskapet hadde gjort alt de skulle. Kapteinen på *CEC Future* fulgte alle rådene da han oppdaget piratene, men til ingen nytte.

Men dersom det er grove svikt i rutinene om bord på skipet når det gjelder å unngå kapring, kan det tale for at tidstapet sies å skyldes denne pliktforsømmelsen. *Inability to perform service*

Både Gentime, BPTime og Bovertime har off-hire-klausuler som går ut på at dersom tidstapet skyldes «inability of the Master, Officers and/or crew to perform service when required» anses skipet for å være off-hire.²⁹²

Det kan spørres om dette vilkåret kommer til anvendelse der skipet er kapret. Det vil kunne hevdes at mannskapet ikke er i stand til å utføre de oppgavene befrakteren krever mens det er kapret, og derfor vil kunne falle inn under klausulen. Men så kan det spørres om klausulen omfatter alle årsaker som medfører at mannskapet ikke kan oppfylle befrak-

²⁹¹ Dokumentar av kapringen og forhandlingene frem til frigivelsen av skipet kan lastes ned fra www.clipper-group.com. Der vises også den autentiske nødsamtalen mellom kapteinen og militærstyrken før skipet ble kapret.

²⁹² Gentime 1999 klausul 9, BPTime 2001 klausul 19.1 og Bovertime 2004 klausul 9. BPTime er også et certeparti som benyttes i tankfart, men i motsetning til Shelltime er det ikke utarbeidet av et oljeselskap alene, men etter et samarbeid mellom BIMCO og selskapet BP, jf. *Bimco Bulletin* No. 1, 2002.

terens ordre. Det er en ting at nektelse av å utføre ordre, boikott og sykdom vil ligge under bortfrakterens ansvarsområde, men dette trenger ikke være ensbetydende med at hvilken som helst grunn til at mannskapet ikke kan utføre ordre medfører off-hire. Det kan spørres om klausulen begrenser seg til kompetansemangel eller andre lignende hindringer som gjør at mannskapet ikke kan utføre ordre.

Det er videre ikke nødvendigvis tilstrekkelig sammenheng mellom tidstapet og det faktum at mannskapet ikke utfører oppgavene befrakteren krever. Det kan hevdes at tidstapet følger av kapringen, uten denne ville mannskapet handlet i overensstemmelse med befrakterens ønsker. Et motargument mot dette er igjen at klausulen lister opp tidstap som følge av at mannskap ikke kan utføre oppgavene befrakteren krever, og at det er nettopp dette som skjer når skipet blir kapret. Det blir med andre ord et spørsmål om hvordan klausulen skal tolkes på dette punktet. I alle tilfeller hvor det oppstår en situasjon der skipet ikke kan benyttes som planlagt, vil det være slik at mannskapet ikke kan utføre de aktuelle ordrene. Men det er slik at for eksempel innefrysing, blokking av havn eller elv ligger under befrakterens risikosfære og vil derfor ikke utgjøre off-hire med mindre det er uttrykkelig bestemt. Dette er ytre årsaker som ikke fører til at bortfrakteren misligholder sin plikt til å holde skip og mannskap i kontraktsmessig stand. En kapring kan likestilles med dette, der det er ytre årsaker som fører til at mannskapet ikke kan utføre de ordrene som er gitt. Jeg synes det er tvilsomt hvorvidt den generelle utvidelsen i klausulen rammer alle tilfeller der mannskap om bord ikke kan handle i overensstemmelse med befrakterens ønsker. Jeg synes det er tvilsomt at partene har ment at den kontraktsmessige balansen på dette punkt skal endres.

Klausulen i Bovertime skiller seg fra de to andre ved at den har tillegget «whether or not within the control of the Owners» og det kan derfor spørres om ikke dette taler sterkere for at en kapring vil falle inn under klausulen. I BIMCOs følgebrev til dette certepartiet er det tatt med noen kommentarer til off-hire klausulen. Der sies det at tankegangen bak klausulen er at dersom det er en begivenhet som påvirker befrakterens totale utnyttelse av skipet og som innebærer at bortfrakteren er

helt fraskåret fra å etterkomme befrakterens instruksjoner, skal skipet være off-hire.²⁹³ Ut ifra dette synes det som om klausulen skal ha et større virkefelt når det kommer til off-hire, når skip og mannskap ikke holdes i kontraktsmessig stand til disposisjon for befrakteren. Denne klausulen har nemlig ikke noen henvisning til at det må skje en hindring av skipets arbeidskapasitet eller lignende. Men på en annen side er det forskjell på situasjoner der det foreligger hindringer som knytter seg til selve mannskapet og kapteinen som personer og deres utførelse av oppgavene. I litteraturen til dette certepartiet er det som eksempler på tilfeller som vil falle inn under klausulen nevnt mannskap som streiker, sykdom eller skade som reduserer antall kvalifisert mannskap slik at sikkerhetskrav ikke oppfylles, eller at personer om bord arresteres.²⁹⁴ Det er ingen steder nevnt ytre årsaker som kan likestilles med kapring. Dette taler for at heller ikke certepartier med denne ordlyden medfører at skipet anses off-hire i kapringsperioden.

5.2.4 Oppsummering

Gjennomgangen viser at skipet nok er on-hire mens det er kapret dersom certepartiet ikke har tatt inn en direkte henvisning til dette eller har en ordlyd som skiller seg fra de certepartiene som er gjennomgått. Selv om vilkåret om tidstap i de fleste tilfeller vil være oppfylt, rammer ikke klausulene denne type hindringer. Certepartier med en ordlyd som *Baltimere*-certepartiet vil ikke føre til at skipet er off-hire dersom den engelske fortolkningen av klausulen legges til grunn. Klausulen rammer ikke denne type situasjoner og det blir derfor ikke tale om suspensjon av plikten til å betale tidsfrakt. Ordlyden i NYPE 93 åpner i større grad for at skipet kan anses off-hire dersom klausulen har et tillegg som lyder «any other cause whatsoever», men det er heller ikke her sikkert at skipet anses som off-hire i certepartiperioden. Dersom mannskap eller kaptein har opptrådt særlig klanderverdig kan det blir spørsmål om dette vil falle inn under «breach of orders» eller pliktfor-

²⁹³ BIMCO bulletin no 1, 2005.

²⁹⁴ Richardson (1990) s. 36.

sømmelse, men som sagt skal det nok særlig mye til før dette kan føre frem. Vellykkede kapringer har skjedd på tross av at alle sikkerhetsforanstaltninger er på plass. Dette medfører at befrakters forpliktelse til å betale tidsfrakt består i kapringsperioden, i tillegg til at befrakteren er ansvarlig for de ulike kostnadene han ellers har forpliktelse til å bære. Hvorvidt skipet er off-hire må undersøkes konkret i hvert certeparti i forhold til ordlyden og omstendighetene for øvrig, en annen ordlyd eller andre omstendigheter kan føre til et annet resultat. Nedenfor skal løsningen i BIMCOs nye klausul skisseres.

5.2.5 BIMCOs «Piracy Clause»

Som nevnt i kapittel 3.4 «*Begrensning i BIMCOs «Piracy clause»*» kom det en revidert utgave av BIMCOs «Piracy Clause» i november 2009. Revisjonen som ble foretatt bygget på at befrakterne mente klausulen var for redervennlig fordi klausulen fastslo at skipet var on-hire mens det var kapret.²⁹⁵ Selv om dette i stor grad er løsningen dersom et certeparti ikke inneholder bestemte klausuler som bestemmer at skipet er off-hire ved kapring, bestemte BIMCO seg for å endre klausulen på dette punktet. Slik klausulen nå lyder bestemmer den at skipet fortsetter å være on-hire mens det er kapret, men setter et øvre tak på 90 dager for fraktbetalingen. Etter 90 dager stoppes plikten til å betale tidsfrakt inntil skipet igjen er frigitt. Det er imidlertid kun plikten til å betale tidsfrakt som suspenderes, de øvrige forpliktelsene befrakteren har overfor skipet er fortsatt intakt. Skipet går således ikke off-hire på tradisjonell måte, se nærmere i kapittel 5.5 om den tradisjonelle utgiftsdekningen ved off-hire. Taket på 90 dager er satt fordi dette er den gjennomsnittlige tiden skipet holdes av pirater.²⁹⁶ Befrakters øvrige forpliktelser vil ikke suspenderes etter 90 dager, kun plikten til å betale tidsfrakt. Han blir dermed ansvarlig for blant annet bunkers.

²⁹⁵ BIMCO Special Circular No. 2- November 2009.

²⁹⁶ Per november 2009, jf. BIMCO Special Circular No. 2- November 2009.

5.3 Hvordan tidstapet skal beregnes

Dersom certepartiet inneholder en off-hire-klausul som innebærer at skipet anses off-hire i kapringsperioden blir det spørsmål om hvordan tidstapet skal beregnes. Det foreligger et skille mellom netto tidstapsklausuler og brutto tidstapsklausuler, og skillet mellom disse går på hvordan tidstapet skal beregnes.²⁹⁷ Det er klausulens ordlyd som er avgjørende.

Dersom befrakteren kun slipper å betale tidsfrakt for den tiden som er tapt for han er det tale om en netto tidstapsklausul. Det skal da foretas en konkret vurdering hvor hendelsesforløpet slik det faktisk fant sted, holdes opp mot det hendelsesforløpet man ville hatt dersom kapringen ikke hadde funnet sted.²⁹⁸ Skjer kapringen på en reise mellom to havner vil man se på tiden skipet faktisk har brukt for å komme til den aktuelle havnen, holdt opp mot tiden det ville tatt skipet å komme dit om det ikke var blitt kapret. Sjøloven § 392 er en netto tidstapsregel. Bestemmelsen er et utslag av prinsippet om ytelse mot ytelse. Befrakteren skal betale for den nytten han har hatt av skipet, men skal ikke betale utover dette.

Ved brutto tidstapsklausuler skal det kun konstateres når skipet ikke lenger har full arbeidskapasitet. Skipet går off-hire med en gang dets fulle arbeidskapasitet er hindret og befrakteren betaler ikke tidsfrakt så lenge denne situasjonen pågår.²⁹⁹ Dette vil innebære at dersom det foreligger en off-hire-begivenhet som at skipets motorer er skadet og skipet blir tauet av et annet skip vil ikke befrakteren måtte betale tidsfrakt selv om varene er transportert dit de skulle. Han får med andre ord transportert varene vederlagsfritt. Det er nemlig uten betydning hvorvidt befrakteren faktisk har hatt nytte av skipet så lenge det ikke har virket slik som det etter kontrakten skulle. En brutto tidstapsklausul kan lyde: «In the event of loss of time [...] hire shall cease to be due or payable from the commencement of such loss of time until the

²⁹⁷ Falkanger (1997) s. 391-392 og Michelet s. 344-349.

²⁹⁸ Falkanger (2004) s. 391.

²⁹⁹ Michelet (1997) s. 347 og Falkanger (2004) s. 392.

vessel is again ready and in an efficient state to resume her service.»³⁰⁰

Shelltime 3 er en brutto tidstapsklausul.³⁰¹ Men for at Shelltime 4 klausul 21 skulle være en netto tidstapsregel fikk den følgende tillegg: «... provided, however, that any service given or distance made good by the vessel whilst off-hire shall be taken into account in assessing the amount to be deducted from hire.»³⁰² Bortfrakteren godskrives etter dette kun den tid skipet faktisk har ytet service. Det skal ikke sammenlignes helt med hvordan situasjonen hadde vært om det ikke hadde vært en off-hire-begivenhet.³⁰³

Dersom skipet er off-hire mens det er kapret vil ikke dette skillet være av særlig betydning. Skipet yter sjelden noen service mens det er kapret, piratene beordrer ofte skipet til det området de vil ankre opp og holder skipet der. Det blir med andre ord en helt annen situasjon enn der det er tale om motorhavari og skipet blir slept den aktuelle strekningen. Men ulikhetene knyttet til når skipet komme on-hire igjen, vil derimot ha større betydning.

5.4 Når kommer skipet on-hire igjen?

Klausulen i Baltim begrens selv perioden som kan tas i betraktning ved sammenligningen av hvordan situasjonen ville vært uten off-hire-begivenheten. Off-hire-perioden skal nemlig opphøre i det skipet er i stand til å «perform the service immediately required».³⁰⁴ Knyttet opp mot maskinhavari pekes det i juridisk teori på at med en gang skipet igjen er seilingsklart vil det være i stand til å utføre «the service immediately required», selv om det befinner seg på reparasjonsstedet og ikke det stedet maskinhavariet skjedde.³⁰⁵ Befrakteren må således betale

³⁰⁰ Michelet (1997) s. 347.

³⁰¹ [1985] 2 Lloyd's Rep 62 *The Bridgestone Maru No .3*.

³⁰² Linje 229-230. NYPE klausul 17 er også en netto tidstapsklausul. Ved eventuell off-hire kan befrakteren kun gjøre fradrag for tiden som har gått tapt for han. Ordlyden er som følger: «hire (...) shall cease for the time thereby lost».

^{<303} *Time charters* (2008) s. 705 og 454 og Michelet (1997) s. 347-349.

^{<304} Falkanger (2004) s 391-392.

³⁰⁵ Falkanger (2004) på s. 392 og Michelet (1997) s. 349 jf. ND 1962 s. 68 NV *Hindanger*. Det samme følger av *Time charters* (2008) s.454 og 652.

tidsfrakt for reisen fra reparasjonsstedet til det igjen er i rute. Knyttet opp mot et kapringstilfelle vil klausulen kunne medføre at skipet kommer on-hire igjen med en gang det er frigitt av piratene, selv om det er langt fra stedet der det befant seg da det ble kapret. Sjørøverne beordrer ofte et skip til å seile nærmere en havn hvor det holdes mens forhandlingene pågår. Det kan være tale om flere dagers reise. Sjøloven § 392 vil medføre et annet resultat, der er tiden som går tapt for tidsbefrakteren det sentrale. Etter sjølovens regler vil således ikke skipet være on-hire igjen før det er tilbake på stedet der det ble kapret. Perioden for sammenligningen av situasjonen med og uten off-hire-begivenheten beregnes på ulik måte.

NYPE-certepartiet bestemmer at der skipet devierer utenom i de tilfellene der det er rettmessig etter certepartiet, vil skipet først være on-hire igjen når det er tilbake til den posisjonen det hadde, og kan fortsette reisen.³⁰⁶ Hovedhensikten er at det er bortfrakteren som skal bære kostnadene dersom skipet devierer. Dette vil kunne innebære at løsningen etter NYPE vil bli den samme som etter sjølovens regler. Men klausulen viser til klausul 22 hvor det er tillatt å deviere for å redde liv og gods. Om skipet holdes kapret av pirater vil kapteinen måtte adlyde piratenes ordre for ikke å utsette skip og mannskap for fare, og dette vil nok falle inn under klausulens ordlyd. I så fall vil ikke spesialregelen for når skipet igjen er on-hire komme til anvendelse. Da vil løsningen for når skipet igjen er on-hire baseres på den generelle ordlyden i klausulens første del.³⁰⁷ Dette kan tale for at løsningen etter NYPE klausul 17 blir den samme som etter Baltime klausul 11 A, slik at skipet er on-hire igjen idet det er frigitt av piratene. Det samme vil gjelde andre klausuler med lik ordlyd.

Andre klausuler bestemmer at dersom skipet devierer på grunn av de grunnene som kan føre til off-hire, er ikke skipet on-hire igjen før det igjen er på et sted som er like fordelaktig for befrakteren som da det devierte.³⁰⁸ Dette innebærer at dersom skipet anses for å være off-hire

³⁰⁶ Linje 226-231 i klausul 17.

³⁰⁷ Se punkt Del I5.2.1.2 .

³⁰⁸ Se Gastime klausul 17c, Shelltime klausul 21 c, Bimchemtime 2005 klausul 36 b.

etter klausuler med et slikt innhold, vil ikke skipet være on-hire igjen før det er tilbake på det stedet da det ble kapret. Det blir ikke on-hire med en gang det er frigitt av piratene.

BIMCOs nye sjørøveriklausul bestemmer som sagt at plikten til å betale tidsfrakt suspenderes dersom skipet holdes kapret i mer en 90 dager. Plikten oppstår igjen med en gang skipet er frigitt av piratene.

5.5 Utgiftsdekning ved off-hire

Som det ble redegjort for i kapittel 2.2 «*Kort om ansvarsfordelingen mellom tidsbortfrakter og tidsbefrakter*» har partene fordelt utgiftene knyttet til driften av skipet mellom seg. Her kan nevnes at befrakteren er ansvarlig for bunkers, mens bortfrakteren er ansvarlig for å betale lønn til mannskapet. Spørsmålet her er hvordan denne utgiftsfordelingen blir mens skipet er off-hire, om befrakteren plikter å dekke slike utgifter mens skipet er off-hire.

Sjøloven bestemmer i § 392 annet ledd at befrakteren ikke skal dekke utgifter knyttet til driften av skipet mens det er off-hire. Forarbeidene uttaler at hensikten med bestemmelsen er at befrakteren ikke har plikt til å dekke utgifter som bunkers og havneutgifter i de tilfellene hvor han heller ikke har plikt til å betale tidsfrakt. Etter norsk rett vil ikke befrakteren ha plikt til å dekke slike ytelser dersom skipet anses off-hire i kapringsperioden. Sjølovens bestemmelser om off-hire kan sees som et utslag av prinsippet om ytelse mot ytelse, og dette samsvarer med at befrakteren da ikke står ansvarlig for utgifter knyttet til driften av skipet mens det er off-hire.³⁰⁹

Etter engelsk rett er situasjonen helt motsatt. Der er hovedregelen at befrakteren blir ansvarlig for bunkers og andre utgifter også mens skipet er off-hire. Det må foreligge konkrete holdepunkter i avtalen for at også andre utgifter enn plikten til å betale tidsfrakt suspenderes i off-hire-perioden.³¹⁰ Klausuler som kun inneholder en henvisning til at plikten til å betale tidsfrakt suspenderes mens skipet er kapret innebæ-

³⁰⁹ Solvang (2009) note 879 [sitert 12.12.2009].

^{<310} Jfr. [1923] 2 K.B 141 på s. 144.

rer at befrakterens plikt til å dekke andre utgifter han har påtatt seg etter kontrakten, fortsatt består. Certepartier som derimot har med «while on hire» i klausuler om hvilke utgifter befrakteren skal dekke, vil innebære at plikten til dekke slike kostnader kun består mens skiper er on-hire. Blir skipet off-hire suspenderes også plikten til å dekke disse utgiftene. NYPE klausul 7 har et slikt tillegg.³¹¹

Baltim klausul 4 om befrakterens forpliktelser har ikke dette tillegg, slik at utgangspunktet da er at det kun er befrakterens plikt til å betale tidsfrakt som suspenderes mens det er kapret. Vil derimot befrakteren sikre seg at han ikke skal stå ansvarlig for utgifter knyttet til driften av skipet mens det er kapret, må det tas inn et tillegg slik som nevnt over.

Etter BIMCOs piratklausul er det kun plikten til å betale tidsfrakt som suspenderes, ikke befrakterens øvrige forpliktelser.

6 Kapringens konsekvenser på kontraktperioden

Kapringssoppholdet vil ikke bare ha betydning for om befrakteren skal betale tidsfrakt mens det er kapret. Det blir også spørsmål om kapringsperioden skal inngå i kontraktperioden for skipet, eller om befrakteren får utsette tilbakeleveringen med en tilsvarende periode. Skipet kan holdes lenge av piratene, også lenger enn de tre månedene BIMCO har satt som gjennomsnittstid. Dette kan innebære at kontraktperioden for skipet går ut mens det er kapret. Det blir derfor også spørsmål om skipet kan tilbakeleveres mens det er kapret.

³¹¹ Det samme har blant annet Supplytime 2005 klausul 9a, Gastime klausul 8, Bimchemtime 2005 klausul 31.

6.1 Teller kapringsperioden med i den totale kontraktperioden?

Hvorvidt kapringsperioden teller med i den totale kontraktperioden eller ikke, avhenger av hvordan certepartiet er utarbeidet på dette punktet. Dersom skipet anses off-hire, er spørsmålet om en off-hire-periode skal føre til en tilsvarende forlengelse av kontraktperioden eller ikke.

Undertiden vil klausulene bestemme at befrakteren kan utvide certepartiperioden for en tilsvarende periode det har vært off-hire.³¹² Men siden dette ofte kan påvirke bortfrakterens andre kontraktsforpliktelser er det mer vanlig at off-hire-perioden teller som en del av certepartiperioden.

Bimchemtime klausul 36, Gastime klausul 17 og Shelltime klausul 21 e bestemmer alle at den tiden skipet er off-hire teller med til kontraktperioden. Befrakteren får altså ingen rett til å legge til en tilsvarende periode til kontraktperioden. Det er også alminnelig antatt i norsk rett at dette er løsningen dersom kontrakten ikke sier noe uttrykkelig om dette.³¹³ Dette er også løsningen etter engelsk rett.³¹⁴ Verken Baltime, NYPE eller Supplytime har egne bestemmelser om dette, slik at løsningen etter disse certepartiene også blir at det ikke skjer noe tillegg for off-hire-perioder.

Etter Bovertime klausul 9d, BPTIME klausul 19.3 og Gentime klausul 9d har befrakteren muligheten til å velge å forlenge kontraktperioden med den tiden skipet er off-hire. Dersom befrakteren ønsker dette, krever Gentime at skriftlig varsel gis senest en måned før tilbakelevering skal skje, eller senest en uke etter en off-hire begivenhet dersom denne inntreffer mindre enn en måned før tilbakelevering skal skje.³¹⁵

Dersom skipet ikke anses for å være off-hire i kapringsperioden vil retten til å forlenge certepartiperioden også kreve konkrete holdepunk-

³¹² Texacotime 2, BPTIME 3 er to eksempler.

³¹³ Michelet (1997) s. 178 og Falkanger (2004) s. 377.

³¹⁴ *Time charters* (2008) s. 106.

³¹⁵ Klausul 9d, linje 252-257.

ter i kontrakten. Enkelte certepartier inneholder opsjoner som gir befrakteren adgang til å forlenge perioden. De klausulene vil ikke bli behandlet her.³¹⁶

Utgangspunktet blir etter dette at befrakteren ikke har rett til å legge til perioden skipet har vært kapret til certepartiperioden, slik at kapringsperioden teller med i den totale kontraktsperioden. Betydningen dette har for en eventuell adgang til å heve certepartiet vil bli nærmere behandlet i kapittel 7 «*Kan certepartiet bortfalle som følge av kapringen?*».

6.2 Kan skipet tilbakeleveres mens det er kapret?

Dersom tidscertepartiet opphører mens skipet er kapret blir det spørsmål om hvorvidt et kapret skip kan tilbakeleveres i samsvar med certepartiet. Befrakteren blir ansvarlig for tidsfrakt frem til skipet tilbakeleveres.³¹⁷ Sjøloven § 388 stiller krav om at skipet skal tilbakeleveres kontraktsmessig, herunder på det sted og til den tid som er avtalt. Sjølovens bestemmelse om tilbakelevering nevner ikke uttrykkelig i hvilken stand skipet skal være i ved tilbakelevering, men de fleste standardcertepartiene har bestemmelser om dette. Det stilles normalt krav om at skipet er rengjort, og undertiden at det er i samme stand som da det ble levert til befrakteren.³¹⁸ En vanlig tilbakeleveringsprosedyre er at agenter på losseplass sammen med personer som representerer skipet setter opp et dokument om at skipet er i kontraktsmessig stand.³¹⁹ Men både sjøloven og certepartier åpner for at skipet kan tilbakeleveres i sjøen, og det kan være fastsatt et vidt område der tilbakelevering kan skje.

I forhold til situasjonen der skipet er kapret vil det både bli spørsmål om skipet kan tilbakeleveres dersom det ikke befinner seg innenfor det

³¹⁶ Men jeg kan nevne Supplytime klausul 1(b) og Gentime klausul 1(a) som eksempler. Se videre Michelet (1997) s. 180-182.

³¹⁷ Se blant annet NYPE 93 klausul 10, linje 130 «hire shall continue until the hour of the day of her redelivery».

³¹⁸ Et eksempel er GASTIME klausul 13 (a) «The Vessel shall be redelivered on the expiry of the Charter in the same good order and condition as when delivered». Baltimore har et tilsvarende krav i klausul 7.

³¹⁹ Falkanger (2004) s. 375 og Michelet (1997) s. 200.

avtalte leveringsområdet, og hvilke konsekvenser det skal ha at det ikke kan tilbakeleveres i kontraktsmessig stand.

6.2.1 Hva blir konsekvensen av at skipet ikke er på det stedet tilbakelevering etter kontrakten skal skje?

Det er opp til partene å avtale hvor tilbakelevering skal skje, standardcertepartiene henviser kun til at tilbakelevering skal skje i samsvar med det partene har blitt enige om. Drøftelsen videre forutsetter at det kaprede skip holdes i et annet område enn der tilbakelevering etter avtalen skal skje. Spørsmålet blir både hvorvidt tilbakelevering i det hele tatt kan skje, og hvilke kostnadmessige konsekvenser det skal ha at skipet har en annen posisjon enn det som var avtalt.

Dersom bortfrakteren kan nekte å ta skipet tilbake innebærer dette at befrakteren kan bli nødt til å betale tidsfrakt i mye lengre tid enn det som var planlagt. Sjøloven har ingen bestemmelser på hvorvidt bortfrakteren kan nekte å ta skipet tilbake dersom det ikke befinner seg på avtalt sted. Etter engelsk rett er det ikke til hinder for tilbakelevering at skipet ikke er på avtalt sted, befrakteren har fortsatt adgang til å tilbakelevere skipet.³²⁰ Det er ikke et nødvendig vilkår for tilbakelevering at skipet er på avtalt sted. Men befrakteren må da dekke utgiftene for den korteste ruten fra det faktiske sted for tilbakelevering, til det avtalte sted for tilbakelevering.³²¹ Dette er også løsningen etter amerikansk rett.³²² Bortfrakteren plikter da å gjøre kostnadene minst mulig og eventuelt sparte ugifter for bortfrakteren skal trekkes fra.

Denne løsningen synes også å være naturlig etter norsk rett.³²³ Kapringen påvirker allerede kontraktsforholdet i stor grad. Ved at skipet kan tilbakeleveres selv om det befinner seg et annet sted enn opprinnelig forutsatt, vil det kontraktsmessige ansvaret befrakteren påtok seg gå over til bortfrakteren til den tiden partene hadde avtalt.

³²⁰ [2006] 1 Lloyd's Rep.99 *The Greek Fighter* og *Time charters* (2008) s. 268.

³²¹ Dette ble slått fast i i avsnitt 361 i [2006] 1 Lloyd's Rep.99 *The Greek Fighter*.

³²² *Time charters* (2008) s. 276.

³²³ Solvang (2009) note 858 uttrykker at «trolig vil det samme måtte gjelde under norsk rett»: I: Norsk lovkommentar nettversjon. [sitert 12.12.2009]

Befrakteren sitter da ikke med ansvar og forpliktelser knyttet til skipet lenger enn det han etter kontrakten påtok seg ansvar for.

Dette vil innebære at der certepartiperioden utløper mens skipet er kapret, vil det være adgang for befrakteren å tilbakelevere skipet, selv om dette ikke kan gjøres på det avtalte sted. Videre blir befrakteren da ikke ansvarlig for tidsfrakt etter at skipet er tilbakelevert, selv om skipet holdes i lang tid. Risikooverføringen skjer da slik som opprinnelig avtalt mellom partene. Det synes å være en naturlig regel at kapringen ikke påvirker kontraktsforholdet i større grad enn nødvendig.

Dette er også løsningen etter BIMCOs «Piracy Clause» hvor det slås fast at befrakteren ikke er ansvarlig for sen tilbakelevering hvis skipet holdes kapret. Dersom det er last om bord vil skipet måtte fullføre den siste reisen selv om certepartiperioden er utløpt. Befrakteren vil ikke være ansvarlig for sen tilbakelevering. Dette var ikke tatt opp i den første utgaven og utgjør således en av endringene i den nye reviderte utgaven. Endringen kom fordi den manglende reguleringen av dette spørsmålet kunne føre til ubalanse mellom partene.³²⁴

6.2.2 Konsekvensene av at skipet ikke tilbakeleveres i kontraktsmessig stand

Kapringen kan medføre skader på skipet i forbindelse med piratenes kamp for å komme om bord. Dersom skipet holdes kapret i flere måneder vil det også bære preg av dette, det vil mest sannsynlig trenge en skikkelig rengjøring. Flere certepartier stiller krav om at skipet skal tilbakeleveres i samme stand som det hadde ved levering.³²⁵ Men dette hindrer ikke at befrakteren kan tilbakelevere skipet i henhold til certepartiet selv om det ikke er kontraktsmessig. Bortfrakteren plikter å ta skipet tilbake og eventuelt kreve erstatning fra befrakteren. Det er ikke et vilkår for tilbakelevering at det er i kontraktsmessig stand, men klausulene gir bortfrakteren rett til å kreve erstatning.³²⁶ Dette er

³²⁴ BIMCO Special Circular No. 2- November 2009.

³²⁵ Blant annet Baltim klausul 7 og NYPE klausul 10

³²⁶ Vilklårene for erstatning vil ikke behandles her. Det kan være tvilsomt om et slikt krav uansett vil føre frem nettopp fordi skadene eller kravet til ekstra rengjøring ikke kommer på bakgrunn av befrakterens ordre om hvilken last som skal fraktes eller lignende.

situasjonen etter engelsk og norsk rett.³²⁷

6.3 Oppsummering

Gjennomgangen viser at kapringsperioden i utgangspunktet teller med i den totale leieperioden, med mindre det foreligger konkrete holddepunkter for noe annet. Derimot kan skipet tilbakeleveres i henhold til certepartiet selv om det er kapret. Dette gjelder uavhengig av om det befinner seg på et annet sted enn opprinnelig avtalt og da også selv om det ikke er i kontraktsmessig stand. Dette vil også være situasjonen ved en eventuell heving av avtalen, mer om dette vil bli behandlet i kapittel 7. Dette innebærer at befrakters forpliktelser knyttet til skipet vil opphøre slik partene hadde forutsatt i avtalen, det kontraktsmessige ansvaret befrakteren påtok seg går over til bortfrakteren til den tiden partene opprinnelig hadde avtalt. Befrakteren vil således kun være ansvarlig for bunkers og annet frem til tilbakeleveringen skjer.

7 Kan certepartiet bortfalle som følge av kapingen?

Skip holdes kapret i gjennomsnitt 60-90 dager før det blir frigitt av piratene.³²⁸ Der tidscertepartiet gjelder for en kort periode kan kapingen utgjøre store deler av certepartiperioden. Som vist i kapittel 6 «*Kapringens konsekvenser på* » er utgangspunktet at det ikke skjer noe tillegg til certepartiperioden dersom skipet anses som off-hire og det samme vil være situasjonen der skipet ikke anses som off-hire i kapringsperioden. Dette medfører at kapingen får store konsekvenser for befrakters adgang til å nyttiggjøre seg certepartiet. Befrakteren kan i utgangspunktet bli forpliktet til å betale tidsfrakt i kapringsperioden, uten å få

³²⁷ *Time charters* (2008) s. 272 og Michelet (1997) s. 204-207.

³²⁸ BIMCO Special Circular No. 2- November 2009 og Ince & Co International Law Firm (2009) *Incisive Risk, A short overview of legal issues for the insurance industry in 2009*.

noen ytelse tilbake. Befraktere har derfor tatt opp spørsmålet om kapingen kan medføre at certepartiet bortfaller.³²⁹

Etter engelsk rett vil et slikt bortfall av certepartiet måtte hjemles i læren om «frustration»³³⁰ og etter norsk rett vil det bli spørsmål om å anvende sjøloven § 393 analogisk.³³¹

Sjøloven § 393 første ledd lyder:

«Går skipet tapt eller blir uistandsettelig, faller befrakningsavtalen bort selv om tidsbortfrakteren etter avtalen kan sette inn et annet skip enn det avtalte. Det samme gjelder i tilfelle av rekvisisjon eller liknende inngrep når dette vil få vesentlig betydning for oppfyllelsen av avtalen.»

Bestemmelsen gjelder i utgangspunktet tap av skipet, men åpner for adgang til å heve avtaler ved lignende inngrep som rekvisisjon, dersom dette får vesentlig betydning for oppfyllelsen av avtalen. Det blir her spørsmål om bestemmelsen kan anvendes der skipet blir kapret av pirater.

Forarbeidene peker på at bestemmelsen er ny og tilsvare sjøloven § 350 i kapittelet om reisebefraktning, som igjen bygger på den tidligere sjølovens § 128.³³² Forarbeidene har ingen kommentarer til hva som ligger i «liknende inngrep» eller hvilke momenter som skal inngå i vesentlighetsvurderingen. Bestemmelsen kan sees som et utslag av reglene om bortfall av kontraktsforpliktelser ved bristende forutsetninger.³³³

I tilknytningen til den eldre sjølovens bestemmelser uttaler Jantzen at «like med tap må settes tilfelle hvor skipet tas av sjørøvere uten utsikt til å få det igjen».³³⁴ Situasjonen han hadde for øyet, der sjørøvere behol-

³²⁹ *Piracy, where do you stand contractually* (2008) og Ellevsen (2009). Gram betegner situasjonen der certepartiet er hevet eller bortfalt som «off-charter» i *Fraktavtaler*. 4. utgave. Oslo, 1977 på s. 197.

³³⁰ *Piracy, where do you stand contractually* (2008), Ellevsen (2009), Michelet (1997) s. 488 og Hambro (1988) s. 205.

³³¹ Michelet (1997) s. 488.

³³² NOU 1993:36 s. 94.

³³³ Michelet (1997) s. 488 og Hagstrøm (2004) s. 260.

³³⁴ Jantzen (1952) s. 278.

der skipet, er annerledes enn dagens situasjon hvor piratene tar kontroll over skip og mannskap for deretter å kreve løsepenger. Det er ikke selve skipet sjørøverne i hovedsak er ute etter, men å bruke det som et pressmiddel ovenfor rederiet. Skipet vil derfor som oftest komme til rette igjen, så lenge løsepengene blir betalt. Det vil derfor ikke bli tale om å anse skipet som «tapt» ved at skipet kapres av piratene. Den eldre bestemmelsen inneholdt ikke regler om at rekvisisjon eller lignende inngrep kunne medføre at fraktavtalen bortfalt, slik som den nye regelen. Det faktum at piratene nå frigir skipet dersom løsepenger betales, stenger nødvendigvis ikke for at bestemmelsen kan anvendes analogisk på disse tilfellene.

Michelet mener at sjøloven § 393 burde kunne anvendes analogisk når det er tale om fysiske hindringer for befrakterens utnyttelse av skipet.³³⁵ Han tar dette opp i forbindelse med tilfeller der krigshandlinger fører til at skip sperres inne, men peker på at dette spørsmålet ikke har vært oppe i norsk rett.³³⁶ Det er klart at fysiske hindringer for fortsatt gjennomføring av kontrakten kan være en relevant bristende forutsetning.³³⁶ I litteraturen pekes det på at langvarig bruksrekvisisjon kan føre til at certepartiet faller bort³³⁷ og det er alminnelig antatt i teorien at langvarige brudd i skipets drift kan tillegges betydning som en relevant bristende forutsetning.³³⁸ Kapringen er en begivenhet som direkte griper inn i befrakterens utnyttelse av skipet, uten at dette trenger å ha sammenheng med mislighold fra bortfrakterens side.³³⁹

Det er særlig der det gjelder tidscertepartier inngått for en kortere periode det vil kunne være rimelig at certepartiet bortfaller dersom skipet blir kapret. Der certepartiet er inngått med en tidsperiode på flere år vil situasjonen være annerledes enn der det er tale om tidscertepartier med en tidsramme på noen måneder. I sistnevnte tilfeller vil kapringsperioden utgjøre store deler av certepartiperioden.

³³⁵ Michelet (1997) s. 488.

³³⁶ Hagstrøm (2004) s. 260 og Krokeide (1977) s. 605.

³³⁷ Gram (1977) s. 199.

³³⁸ Krokeide (1977) s. 606.

³³⁹ Krokeide (1977) s. 605.

Det er flere momenter som kan tale for at sjøloven § 392 bør anvendes analogisk på tilfeller der skipet er kapret. Det første momentet er allerede nevnt, nettopp der det er tale om skip som er inngått for en kort tidsperiode og hvor kapringen således vil kunne utgjøre en stor del av perioden befrakteren har skipet til sin disposisjon. Kapringen innebærer at befrakteren ikke kan utnytte skipet slik som opprinnelig forutsatt og der det er tale om certepartier for korte perioder blir dette momentet sterkere. Men dersom det er tale om et tidscerteparti som ble inngått etter at angrepene eskalerte i begynnelsen av 2008 har ikke dette momentet like stor tyngde.³⁴⁰ Det kan da pekes på at risikoen var synlig for befrakteren og at han derfor burde sikret seg på annen måte. Dette gjelder særlig Adenbukten og området rundt. Men dersom skipet kapres i et område som ikke tidligere har vært rammet av mange angrep vil et korttidscerteparti lettere kunne anses som bortfalt som følge av kapringen. Kapringen får da vesentlig betydning for bortfrakterens oppfyllelse av avtalen da skipet i store deler av certepartiperioden ikke kan utnyttes av befrakteren, jf. sjøloven § 392 første ledd.

Når det gjelder vurderingen etter engelsk rett er spørsmålet som sagt om kanselleringsrett kan tenkes å oppstå som følge av reglene om «frustration».³⁴¹ Det foreligger flere dommer om dette og da særlig fra første verdenskrig og fra krigen mellom Iran-Irak der over 70 skip ble sperret inne i Shatt-al-Arab.³⁴² Det avgjørende ved vurderingen er hvorvidt hindringen må «ventes å bli så langvarig at *the commercial adventure [is] frustrated*».³⁴³ Kapring av skipet vil kun føre til bortfall av kontrakten etter læren om «frustration» dersom kapringsperioden utgjør en uforholdsmessig del av certepartiperioden.³⁴⁴ Etter denne læren kan befrakteren gå fra kontrakten dersom sjørøverne holder skipet kapret for en vesentlig del av certepartiperioden. Det må med andre ord foretas en konkret vurdering av hvert certeparti, bortfall av

³⁴⁰ Se kapittel 1.1.

³⁴¹ Se fotnote 329.

³⁴² Gram (1977) s. 199 og Hambro (1988) s. 205.

³⁴³ Gram (1977) s. 199.

³⁴⁴ Ellefsen (2009) og *Piracy, where do you stand contractually* (2008).

kontrakten inntreffer heller ikke etter denne lære automatisk ved kapring.

Partene vet naturligvis ikke hvor lenge skipet vil være kapret, men erfaringene til nå viser at kaprede skip holdes gjennomsnittlig i 60-90 dager.³⁴⁵ Selv om vurderingen skal foretas konkret i forhold til det enkelte certeparti, må det kunne legges vekt på de erfaringene som er gjort til nå. House of Lords peker i dommen om *The Evia 2* først på at det ofte er nødvendig å avvete situasjonen for å se hvor stor forsinkelsen blir, men uttaler deretter at:

«But, as has often been said, businessmen must not be required to await events too long. They are entitled to know where they stand. Whether or not the delay is such as to bring about frustration must be a question to be determined by an informed judgment based upon all the evidence of what has occurred and what is likely thereafter to occur.»³⁴⁶

Erfaringene som er gjort til nå bør legges til grunn dersom det ikke foreligger konkrete holdepunkter som tilsier noe annet. Det er pekt på at en kapring som varer i opptil tre måneder nok ikke vil være tilstrekkelig til at et certeparti med en tidsramme på 12 måneder faller bort.³⁴⁷ I dommen om *The Silveroak* var ikke tre til fire måneders rekvisisjon tilstrekkelig til å kansellere et certeparti som hadde en tidsperiode på 13 måneder igjen.³⁴⁸ Læren om bortfall på grunn av «frustration» vil således kun ha betydning for de svært korte tidscertepartiene eller der det foreligger omstendigheter som tilsier at piratene vil holde skipet lenger enn vanlig.

Befraktere vil etter dette ha vanskelig med å vinne frem med at certepartiet skal bortfalle dersom skipet blir kapret. Vurderingen skal gjøres konkret i forhold til hvert certeparti. Det avgjørende blir å vurdere hvorvidt kapringen utgjør en uforholdsmessig del av certe-

³⁴⁵ BIMCO Special Circular No. 2- November 2009 og Ince & Co International Law Firm (2009) *Incisive Risk, A short overview of legal issues for the insurance industry in 2009*.

³⁴⁶ [1982] 2 Lloyd's Rep. 334 på s. 340.

³⁴⁷ Ellefsen (2009) som bygger på [1958] 1 Lloyd's Rep 290 *The Silveroak*.

³⁴⁸ [1958] 1 Lloyd's Rep. 290 på s. 298.

partiperioden. Dersom certepartiet gjelder for mer enn ett år, vil en kapring på ca. 90 dager i utgangspunktet ikke føre til at kontrakten kan anses bortfalt.

8 Avsluttende bemerkninger

Avhandlingen viser at det er behov for at partene i større grad regulerer risikofordelingen seg i mellom i forhold til sjørøveri og de ulike rettslige spørsmål som oppstår når trusselen for å bli utsatt for pirater kommer inn og påvirker oppfyllelsen av kontrakten. Dette gjelder både hvilken frihet bortfrakteren og kapteinen skal ha til å vurdere sikkerhetsrisikoen, hvorvidt bortfrakteren er berettiget til å deviere fra ruten eller foreta andre valg som medfører at det oppstår tidstap, hvilke sikkerhetstiltak partene skal bære kostnadene for og hvorvidt skipet er off-hire eller ikke dersom det blir kapret. Det er flere ulike klausuler som regulerer lignende tilfeller, men som har vist seg mindre anvendelige på situasjonen der det er trusselen fra pirater som kommer inn og påvirker oppfyllelsen av kontrakten. Dette har sammenheng med at sjørøveri som et rettslig fenomen ikke er fastsatt, hvorvidt det er tale om en nautisk-relatert hindring slik at det er bortfrakteren som svarer for den eller hvorvidt det er en hindring som må sees i sammenheng med befrakterens kommersielle ledelse er fortsatt usikkert. Det kan sies at det er en kommersiell beslutning som får sikkerhetsmessige konsekvenser og med andre ord inneholder elementer fra begge kategorier.

Partene bør derfor innta en klausul som direkte gjelder risikofordelingen ved sjørøveri. Det er behov for en klausul som gir konkrete holddepunkter til de ulike spørsmålene som oppstår i kjølvannet av piratenes mange angrep. Det gjenstår fortsatt å se hvilken mottakelse BIMCOs sjørøveriklausul fra november 2009 vil få. Det er særlig interessant at arbeidet med den reviderte utgaven startet bare noen måneder etter at den første utgaven kom ut. Dette viser hvor viktig det er å ha en klausul som begge parter kan akseptere og som er nøye gjennomtenkt. Taket på

90 dager for fraktbetalingen kommer kanskje som følge av at dersom skipet holdes lenger kan ikke rederiet sies å ha gjort det som kreves for å få skipet frigitt så raskt som mulig.

Det gjenstår å se hvilken løsning disse sakene vil få dersom de kommer opp for domstolene. Det kan til nå se ut som det er engelske domstoler som vil bli de første til å behandle disse sakene.

Kildeliste

Liste over bøker, artikler og meddelelser

Askins (2009) - Askins, Stephen. E-post. 02.12.2009.

Best Management Practices to Deter Piracy in the Gulf of Aden and off the Coast of Somalia - Best management practices to deter piracy in the gulf of Aden and off the coast of Somalia. Versjon 2-datert 21. august 2009. Lastet ned fra rederiforbundets sider 3.9.2009. www.rederi.no.

BIMCO (2008a) - BIMCO. Piracy- where do you stand contractually. Artikkel skrevet 15.12.2008. www.bimco.org.

BIMCO (2008b)- BIMCO. Piracy clause aims to reduce uncertainty. Artikkel skrevet 13.03.2009. www.bimco.org.

Black's Law Dictionary (2004) - Black's Law Dictionary. 8. utgave. Sjefsredaktør; Bryan A. Garner. Thomson West, 2004.

Brækhus (1990) - Brækhus, Sjur Voldgiftspraksis som rettskilde. I: Den urett som ikke rammer deg selv; Festskrift til Anders Bratholm. 1990.

Bull (1988) - Bull, Hans Jacob. Avtalte standardvilkår som privat lovgivning. I: Lov, Dom og Bok, Festskrift til Sjur Brækhus. Oslo, 1988.

Colinvaux (1982) - Colinvaux Raoul, Carver's Carriage by Sea. 8. Utgave. London. (Steven & Sons) 1982.

Collins (1979) - Collins, Michael The Master's right to say "no" to charterers' orders. I: MarIus nr 39 (1979) s. 1-17

Dale (2009) - Dale, Andreas Kjøp og salg av second hand vassels-selgers ansvar for heftelser i og krav mot solgt skip etter Norwegian Saleform klausul 9. I: MarIus nr. 372 (2009).

Ellevsen (2009) - Ellevsen, Anna Wollin A contractual view on piracy. I Shipping & Trade Law. 23. Januar 2009. Hentet fra i-law 11.08.2009.

- EU council secretariat (2009) - EU council secretariat. EU Engagement in Somalia- factsheet. 17.11.2009. EU Somalia/06. www.consilium.europa.eu.
- Falkanger (1969) - Falkanger, Thor En sammenligning mellom engelske og norske prinsipper for fortolkning av kontrakter. I: Arkiv for sjørett, bind 9, hefte 3, 1969 på s. 537-566.
- Falkanger (1997) - Falkanger, Thor. Tolkning av sjørettslige standardkontrakter- særlig om betydningen av forarbeider. I: Ånd og Rett, Festskrift til Birger Stuevold Lassen. (1997) s. 289 flg.
- Falkanger (2004) - Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull Innføring i sjørett. 6.utg. Oslo 2004.
- Falkanger (2009) note * - Falkanger, Thor. Kommentarer til sjøloven. I: Norsk lovkommentar nettversjon. [sisert 04.12.2009].
- Frisak Leikvang (1977) - Frisak Leikvang, Nina. Tidstapsberegningen ved off hire. I: Marfus. Nr 14 (1977).
- Gram (1977) - Gram, Per. Fraktavtaler. 4. utgave. Oslo, 1977.
- Haaskjold (2002) - Haaskjold, Erlend Kontraktsforpliktelse. Oslo, 2002
- Hagstrøm (2004) - Hagstrøm, Viggo. Obligasjonsrett. 1. utgave. Oslo, 2004.
- Hambro (1988) - Hambro, Nicholas Etterkrigstidens kriger og deres betydning for certepartiene. I: Lov, Dom og Bok, Festskrift til Sjur Brækhus Oslo, 1988.
- Hill (2003) - Hill, Chris. Righting the balance. I: Maritime Risk International. Volume 17 nr 8, 2003.
- Hov (2009) - Hov, Jo og Alf Petter Høberg Alminnelig avtalerett. 1. utgave. Oslo, 2009.
- Huser (1983) - Huser, Kristian. Avtaletolkning. Universitetsforlaget, 1983.
- ICC International Maritime Bureau (IMB) (2009) - ICC International Maritime Bureau (IMB). Piracy figures for 2009 surpass those for

- previous year. Artikkel skrevet 23.09 2009. www.icc-ccs.org.
- Ince & Co International Law Firm (2009) - Ince & Co International Law Firm. Incisive Risk, A short overview of legal issues for the insurance industry in 2009. Publisert på Norges Rederiforbunds hjemmesider www.rederi.no, [sitert 05.01.2010].
- Jantzen (1952) - Jantzen, Johs. Håndbok i godsbefordring til sjøs. Annen utgave ved Nils Dybwad. Fabritius & Sønners forlag, 1952.
- Kjønstad (2005) - Kjønstad, Asbjørn. En modell for culpavurderingen. I: Tidsskrift for erstatningsrett nr. 2 2005 s. 87.
- Krokeide (1977) - Krokeide, Kjetil. Forutsetningslæren og misligholdsbegrepet- særlig i langsiktige kontraktsforhold. I: Tidsskrift for rettsvitenskap. (1977) s. 569.
- Legal issues relating to time charterparties (2008) - Legal issues relating to time charterparties (2008) Redigert av D. Rhidian Thomas. London, 2008.
- Lødrup (2009) - Lødrup, Peter. Lærebok i erstatningsrett. 6. utgave. Oslo, 2009.
- Meland (2007) - Meland, Casper En komparativ analyse av norsk og engelsk kontraktsrett. I: Marlus nr. 356 (2007).
- Michelet (1952) - Michelet, Hans Peter Om Off-hire under tidsbefraktning. I: Arkiv for sjørett bind 1, hefte 3, s. 177-208. Oslo 1952.
- Michelet (1997) - Michelet, Hans Peter Håndbok i tidsbefraktning. Sjørettsfondet 1997.
- Missailidis (2009) - Missailidis, Georgios Piracy clause: a contractual solution? I: Shipping and Trade Law 30.3.2009. Hentet fra i-law 19.8.2009.
- Partington (2006) - Partington, Martin. Introduction to the english legal system. 3. utgave. New York, 2006.
- Richardson (1990) - Richardson, John A guide to the BOXTIME charter party, an industry report. Lloyd's of London Press ltd, 1990.
- Schelin (2003)- Schelin, Johan On the interpretation of off-hire

- clauses- “the Arica” reconsidered. I: (Johan Schelin) Modern law of charterparties. Stockholm, 2003 s. 153-169.
- Selvig (1986) - Selvig, Erling. Tolking etter norsk eller annen skandinavisk rett av certepartier og andre standardvilkår utformet på engelsk. I: Tidsskrift for rettsvitenskap 1986 s. 1-26.
- Solvang (2009a) - Solvang, Trond. Piracy in the Gulf of Aden. I: Nordisk Medlemsblad. No. 568 (januar 2009) s. 6129.
- Solvang (2009b) - Solvang, Trond. E-post. 19. november 2009.
- Solvang (2009) note 865 - Solvang, Trond. Kommentarer til sjøloven. I: Norsk lovkommentar nettversjon. [Sitert 14.05.2009].
- Solvang (2009) note 879 - Solvang, Trond. Kommentarer til sjøloven. I: Norsk lovkommentar nettversjon. [Sitert 12.12.2009].
- Starris (2004) - Starris, Lone Voigt Befrakters instruksjonsrett, herunder retten til å kreve ny kaptein. I: MarIus nr 310 (2004) s. 223-249.
- Talley (2008)- Talley, Wayne og Ethan M. Rule Piracy in shipping. I: (Wayne K. Talley) Maritime Safety, Security and Piracy. London, 2008
- Time charters (2008) -Time charter.Redigert av Terence Coghlin, Andrew W. Baker, Julian Kenny og John D. Kimball. 6. utgave. London, 2008
- Weale (2002) - Weale, John. The NYPE off-hire clause and third party intervention: can an efficient vessel be placed off-hire? I: Journal of Maritime Law and Commerce, April 2002, s. 133. Siteres: 33 J. Mar. L. & Com. 133
- Wilson (2004) - Wilson, John F Carriage of goods by sea. 5. Utgave. (Pearson Longman) England 2004
- Woxholt (2009) - Woxholt, Geir Avtalerett. 7. utgave. Oslo, 2009
- Zimmer (1986) - Zimmer, Fredrik. Noe om prejudikater og andre høyesterettsdommer i skatteretten. I: Festskrift til Torstein Eckhoff; Samfunn, Rett, Rettferdighet s. 757. 1986.

Østreng (2010) - Østreng, Iris. E-post. 4. desember 2010.

Lover

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

Forarbeider

NOU 1993:36 - NOU 1993:36 Godsbefordring til sjøs. Utredning XV.

Ot prp nr 55 - Ot prp nr 55 (1993-1994) Om lov om sjøloven.

Liste over norske dommer

Rt. 1921 s. 481

Rt. 1921 s. 808

Rt 1973 s. 1364

ND 1940 s.353 Hedvig I

ND 1944 s. 52 Rigoletta

ND 1947 s. 267

ND 1950 s. 398 S/S Karmøy

ND 1952 s. 442 Hakefjord

ND 1962 s. 68 Hindanger

ND 1983 s. 309 Arica

ND 2002 s. 80 Borealis

Liste over utenlandske dommer

(1871-73) LR 4 P.C. 171 The Teutonia - (1871-73) LR 4 P.C. 171 The Teutonia David Duncan and Others v. Daniel Augustus

(1873-74) LR 5 P.C. 301 The San Roman - (1873-74) LR 5 P.C. 301 Messrs. Anderson, Anderson, & Co.

- (1883-84) LR 12 Q.B.D. 218 - (1883-84) LR 12 Q.B.D. 218) Burton & Co. v. English & Co.
- [1914] 3 K.B. 45 The Andriana - [1914] 3 K.B. 45 Embiricos v. Sydney Reid & Co
- [1916] 1 K.B 138 - [1916] 1 K.B 138 Palace shipping company v. Gans Steamship line.
- [1929] 34 Ll.L.Rep 459 Hillcroft - [1929] 34 Ll.L.Rep 459 Portsmouth Steamship Company v. Liverpool & Glasgow Salvage Association
- (1936) 54 Ll. L. Rep. 341 - (1936) 54 Ll. L. Rep. 341 Tynedale Steam Shipping Company v. Anglo-Soviet Shipping Company
- [1939] 64 Lloyd's Rep 212 The Errington Court - [1939] 64 Lloyd's Rep 212 Courtline v. Dant & Russel.
- [1945] 78 Lloyd's Rep 167 - [1945] 78 Lloyd's Rep 167 Larringa Steamship Co v. The King
- (1948-49) 82 Ll. L. Rep. 196 The Ilisos - (1948-49) 82 Ll. L. Rep. 196 The Ilisos Royal Greek Government v. Minister of Transport.
- (1949-50) 83 Ll.L.Rep. 228 Ann Stathatos - (1949-50) 83 Ll.L.Rep. 228 Royal Greek Government v. Minister of Transport
- (1949-50) 83 Ll.L.Rep. 297 Sussex Oak - (1949-50) 83 Ll.L.Rep. 297 G. W. Grace & Co. v. General Steam Navigation Company Ltd.
- [1956] 1 Lloyd's Rep 1 The Houston City - [1956] 1 Lloyd's Rep 1 Reardon Smith Line v. Australian Wheat Board
- [1958] 2 Lloyd's Rep 127 Eastern City - [1958] 2 Lloyd's Rep 127 Leeds shipping company v. Societe Francaise Bunge
- [1958] 1 Lloyd's Rep. 290 The Silveroak - [1958] 1 Lloyd's Rep. 290 Port Line v. Ben Line Steamers, Ltd.
- [1971] 1 Lloyd's Rep. 375 The Anastasia - [1971] 1 Lloyd's Rep. 375 Midwest Shipping company V. D.I. Henry
- [1977] 1 Lloyd's Rep. 368 The Mareva - [1977] 1 Lloyd's Rep. 368

Mareva Navigation Co. v. Canaria Armadora S.A

- [1978] 1 Lloyd's Rep. 53 The Apollonius- [1978] 1 Lloyd's Rep. 53
Cosmos Bulk Transport v. China National Foreign Trade
Transportation Corporation
- [1978] 1 Lloyd's Rep 200 The Apollo - [1978] 1 Lloyd's Rep 200
Sidermar S.P.A. v. Apollo Corporation,
- [1982] 1 Lloyd's Rep 7 The Aquacharm - [1982] 1 Lloyd's Rep 7 Actis
Co. v. The Sanko Steamship Co
- [1982] 2 Lloyd's Rep. 307 The Evia - [1982] 2 Lloyd's Rep. 307 Kodros
Shipping Corp of Monrovia v. Empresa Cubana de Fletes
- [1983] 2 Lloyd's Rep 66 The Maestro Giorgis - [1983] 2 Lloyd's Rep 66
Belcore Maritime Corporation v. Moretti Cereali
- [1985] 2 Lloyd's Rep. 62 The Bridgestone Maru - [1985] 2 Lloyd's
Rep. 62 Navigas International v. Trans-Offshore Inc
- [1987] 2 Lloyd's Rep. 498 The Roachbank - [1987] 2 Lloyd's Rep. 498
The Roachbank Venezolana de Navegacion v. Bank Line
- [1992] 2 Lloyd's Rep 545 The Saga Cob - [1992] 2 Lloyd's Rep 545
K/s Penta Shipping v. Ethiopian Shipping Lines Corporation
- [1993] 1 Lloyds Rep 397 The Product Star - [1993] 1 Lloyds Rep 397
The product star Abu Dhabi National Tanker Co. v. Product Star
Shipping
- [1994] 2 Lloyd's Rep. 541 The Houda- [1994] 2 Lloyd's Rep 541 Kuwait
Petroleum Corporation v. & D Oil Carriers
- [1997] 1 Lloyd's Rep 139 The Laconian Confidence - [1997] 1 Lloyd's
Rep. 139 Andre & Cie v. Orient Shipping
- [2001] 1 Lloyd's Rep. 147 Hill Harmony - [2001] 1 Lloyd's Rep. 147
Whistler International v. Kawasaki Kisen Kaisha
- [2006] 1 Lloyd's Rep. Plus 99 The Greek Fighter - [2006] 1 Lloyd's Rep.
Plus 99 Ullises shipping corporation v. Fal shipping co

Rapporter

ICC Piracy Report 2008 ICC international Maritime Bureau Piracy and armed robbery against ships, annual report 1 january- 31 december 2008.

ICC Piracy Report 2009 ICC international Maritime Bureau Piracy and armed robbery against ships,report for the period 1 january- 30 june 2009.

Følg brev til ulike certepartier

Til BOXTIME 2004 BIMCO bulletin no 1, 2005

Til Gentime BIMCO bulletin No 5, 1999

Til BPTIME3 BIMCO Bulletin No. 1, 2002

Til Baltime 1939, revidert 2001 BIMCO Bulletin No 1, 2002

Til BIMCO war risk clause, CONWARTIME 2004 - BIMCO Special Circular No. 5, 2004

Til BIMCO Piracy clause for time charter parties 2009 - BIMCO Special Circular No. 2- November 2009

Sjørettsfondets utgivelser

Sjørettsfondet fremmer forskning innen sjørett, transportrett, petroleumsrett, energirett og beslektede juridiske emner. I tidsskriftet *Marlus*, inkludert *Scandinavian Institute Maritime and Petroleum Law Yearbook (SIMPLY)*, publiserer studenter og forskere sine arbeider. Fondet utgir også pensumlitteratur for studenter.

Tidsskriftet *Marlus* - siste utgaver

- | | | |
|-----|-------------------------------|--|
| 399 | SOLUM, Ingrid | Sikkerhetsregulering og kaskoforsikring av skip. 2011. 149 s. |
| 400 | SIMPLY 2010 | Med bidrag av Finn Arnesen, Ellen Eftestøl-Wilhelmsson, Thor Falkanger, Lars Gorton, Rosa Greaves og Svetlana Nasibyan, Ulf Hammer, Marian Hoeks, Hannu Honka, Svante Johansson, Knut Kaasen, Erik Røsæg, Johan Schelin, Erling Selvig, Kristina Siig, Peter Wetterstein, Trine-Lise Wilhelmsen, Kirsten Al-Araki og Inger Hamre. 2011. 490 s. |
| 401 | BRUSERUD, Herman | Villfarelse som ugyldighets- og forpliktelsesgrunnlag. 2011. 74 s. |
| 402 | KLØVE, Tormod | P&I assurandørens risikoeksposering ved lasteskadeansvar under unimodal og multimodal transport. 2011. 148 s. |
| 403 | GRAM MORTENSEN, Bent Ole | Dansk regulering af havvindmøller. 2011. 178 s. |
| 404 | Articles in Petroleum Law | Med bidrag av Ulf Hammer, Anne-Karin Nesdam, Dagfinn Nygaard, Knut Kaasen, Jan B Jansen og Joachim M Bjerke. 2011. 374 s. |
| 406 | Sjørøveri og logistikkavtaler | Foredrag fra det 24. Nordiske Sjørettsseminar i Reykjavik, august 2010. Bidrag av Anniken Enersen, Trine-Lise Wilhelmsen, Vibeke Kofoed, Ulla Fabricius og Johan Schelin. 2011. 78 s. |

Bøker utgitt av Sjørettsfondet

- Syversen, Jan: Skatt på petroleumsutvinning. 762 s. 1991. ISBN 82-90260-33-4
- Askheim, Bale, Gombrii, Herrem, Kolstad, Lund, Sanfelt, Scheel og Thoresen: Skipsfart og samarbeid. Maritime joint ventures i rettslig belysning. 1119 s. 1991. ISBN 82-90260-34-2
- Brækhus, Sjur og Alex Rein: Håndbok i kaskoforsikring På grunnlag av Norsk Sjøforsikringsplan av 1964. 663 s. 1993. ISBN 82-90260-37-7
- Hans Peter Michelet: Last og ansvar. Funksjons- og risiko- fordeling ved transport av gods under tidscerteparti. (Hefte) 180 s. 1993. ISBN 82-90260-36-9
- Røsæg, Erik: Organisational Maritime Law. 121 s. 1993. (Utsolgt)
- Nygaard, Dagfinn: Andres bruk av utvinningsinnretninger. 365 s. 1997. ISBN 82-90260-40-7
- Bull, Hans Jacob: Hefte i sjøforsikringsrett. 60 s. 2. utg. 1997. (Utsolgt)
- Michelet, Hans Peter: Håndbok i tidsbefraktning. 600 s. 1997. ISBN 82-90260-31-8
- Arnesen, Finn, Hans Jacob Bull, Henrik Bull, Tore Bråthen, Thor Falkanger, Hans Petter Graver: Næringsreguleringsrett 187 s. 1998. ISBN 82-90260-42-3
- Brautaset, Are, Eirik Høyby, Rune O. Pedersen og Christian Fredrik Michelet: Norsk Gassavsetning - Rettslige hovedelementer 611 s. 1998. ISBN 82-90260-43-1
- Karset, Martin, Torkjel Kleppo Grøndalen, Amund Lunne: Den nye reguleringen av oppstrøms gassrørledningsnett. 344 s. 2005. ISBN 89-90260-47-4
- Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull: Sjørett. 7. utg. 602 s. 2010. ISBN 978-82-90260-48-9

Ny distribusjonsordning

Bøker, pensum og tidsskriftet MarIus distribueres nå via nettbokhandelen Audiatur og andre bokhandler. Nordisk institutt for sjørett håndterer ikke lenger bestillinger.

Informasjon om priser på enkeltnummer av MarIus er oppdatert på audiatur.no <Bokhandel. For bestilling på nett, søk på den aktuelle tittelen eller klikk på lenken Sjørettsfondet i bunnteksten på siden. Her er en side med lenker til alle utgivelser fra Sjørettsfondet. Du kan også bestille på epost: kontakt@audiatur.no

Fullstendig oversikt over Sjørettsfondets utgivelser finnes på nettsidene til Nordisk institutt for sjørett: jus.uio.no/nifs. Se banneret MarIus nede til høyre på siden.

Tidsskriftet MarIus – ny abonnementsordning

Til nå har det vært mulig å abonnere på enkeltnummer og innbundet årgang. Fra årgang 2010 tilbyr Sjørettsfondet abonnement med flere valgmuligheter:

A: Alle utgaver

B: Innbundet årgang

C: Sjørett (på norsk og engelsk)

D: Petroleums- og energirett (på norsk og engelsk)

E: Utgaver på engelsk, inkludert SIMPLY
(både sjørett, petroleums- og energirett)

F: SIMPLY

For å tegne abonnement, send epost til: kontakt@audiatur.no Prisen vil variere med sidetall per publikasjon og antall utgivelser i året. Faktura basert på kostnader sendes i etterkant et par ganger i året. For de elleve utgavene i 2011 på totalt 1845 sider, ble prisen tilsammen under 2 500 kr i utsalg.

THE SCANDINAVIAN INSTITUTE OF MARITIME LAW is a part of the University of Oslo, with close links to the faculty's Centre for European Law. The Institute is also connected to the Nordic Council of Ministers and cooperates with researchers from Denmark, Finland, Iceland, Norway and Sweden – recently also from Northwest Russia and the Baltic states.

The core research areas of the Institute are maritime and transport law, petroleum law and energy law. Members of the Institute also engage in teaching and research in general commercial law and EU law. The Institute offers two master programmes and several graduate courses.

In MARIUS, issued at irregular intervals, articles are published in the Nordic languages or English.

ISSN: 0332-7868

