

# MAR I U S

SCANDINAVIAN INSTITUTE OF MARITIME LAW

Eirik Lund Barlaug

Arrest i bunkers om bord i skip  
på tidscerteparti

# Arrest i bunkers om bord i skip på tidscerteparti

Eirik Lund Barlaug



Marlus nr. 457  
Sjørettsfondet  
Nordisk institutt for sjørett  
Universitetet i Oslo

© Sjørettsfondet, 2015  
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](mailto:sjorett-adm@jus.uio.no)  
Internett: [www.jus.uio.no/nifs](http://www.jus.uio.no/nifs)

Redaktør: Professor dr. juris Trond Solvang  
Bidrag sendes til [trond.solvang@jus.uio.no](mailto:trond.solvang@jus.uio.no)

Abonnement og løssalg:  
Den norske bokbyen <http://bokbyen.no/butikk> - [post@bokbyen.no](mailto:post@bokbyen.no)

Trykk: 07 Xpress as

## Forord

Artikkelen behandler kreditors rett til arrest i bunkersen (drivstoffet) om bord i et skip debitor har befraktet inn på tidscerteparti. Flere viktige spørsmål er uavklarte. Dette gjelder blant annet hvilke konsekvenser en slik arrest vil kunne få for skipets eier, særlig i relasjon til hans rett til å kreve at iverksettelsen av arresten oppheves i henhold til tvisteloven § 33-9(3). Det vil kunne lede til svært urimelige resultater om bestemmelsen anvendes etter sin ordlyd.

Praktiske og kommersielle problemstillinger jeg tar opp er basert på diskusjoner og innspill fra advokater og andre med omfattende erfaring fra området i Singapore og Oslo. Dette gjelder særlig Norman Hansen Meyer (Nordisk Skibsrederforening, Singapore), Morten Lund (tidligere partner i advokatfirmaet Vogt & Wiig, nå høyskolelektor på handelshøgskolen BI), Jørgen Lund (tidligere partner i Advokatfirmaet Thommessen, nå styreleder i JJ Ugland selskapene) og mine kollegaer i Advokatfirma Ræder, partner Kyrre Kielland og Jon Andersen.

EIRIK LUND BARLAUG (f. 1983) har Master i rettsvitenskap fra Universitetet i Oslo fra 2011. Han er advokatfullmektig i Advokatfirma Ræder, hvor han er tilknyttet faggruppen Shipping, Marine & Transport.

# Innhold

1	INNLEDNING .....	5
2	OVERSIKT OVER DE MEST TYPISKE SITUASJONENE DER ARREST AV BUNKERS EIET AV EN TIDSBEFRAKTER ER AKTUELT .....	8
	2.1 Innledning .....	8
	2.2 De mest typiske fordringer mot en tidsbefrakter .....	9
3	KORT OVERSIKT OVER NORSK RETT OM ARREST I SKIP .....	11
4	FORHOLDET MELLOM ARREST I SKIP OG ARREST I BUNKERS <sup>13</sup>	
5	VILKÅRENE FOR ARREST I BUNKERS TIL SIKRING AV KRAV MOT SKIPETS TIDSBEFRAKTER.....	16
	5.1 Innledning .....	16
	5.2 Domstolenes stedlige kompetanse .....	17
	5.3 Bunkersen må tilhøre saksøkte .....	18
	5.4 Det må foreligge en «sikringsgrunn» .....	25
	5.5 Saksøker må ha et krav mot saksøkte (tidsbefrakter) .....	25
	5.6 Saksøker må sannsynliggjøre kravet og sikringsgrunnen .....	26
6	SAKSBEHANDLINGEN OG ARRESTBESLUTNINGEN.....	26
7	VIRKNINGENE AV ARREST I BUNKERS.....	27
	7.1 Innledning .....	27
	7.2 Virkningene for tidsbefrakter.....	28
	7.3 Virkningene for reder .....	29
8	ADGANGEN TIL Å SETTE SOM VILKÅR AT SAKSØKER STILLER SIKKERHET - KAN DET OGSÅ SETTES SOM VILKÅR AT SAKSØKER STILLER SIKKERHET FOR HAVNEAVGIFTER? .....	34
9	SAKSØKERS ERSTATNINGSANSVAR VED URETTMESSIG ARREST .....	35
	TIDSSKRIFTET MARIUS - SISTE UTGAVER .....	36

# 1 Innledning

Shippingvirksomhetens karakter medfører at det ofte kan oppstå problemer for kreditorene ved inndrivelse av utestående fordringer. Virksomheten er internasjonal, selskaps- og eierforhold er ofte uklare, konjunkturer og derved betalingsdyktigheten endres raskt, og enkelte aktører viser svært liten vilje til å betale.

Der en leverandør eller annen type kreditor ikke har sikret sitt krav på avtalemessig grunnlag, vil arrestinstituttet kunne være en effektiv måte å sikre og inndrive kravet på. Også trussel om iverksettelse av arrest vil kunne fremtvinge betaling eller sikkerhetsstillelse.

Arrest – eller trussel om arrest – er ikke bare en effektiv inndrivelsesmetode ved forfalte ubestridte beløp, men også ved omtvistede krav. Debitor (ofte et rederi eller en befrakter) vil da kunne heve en iverksatt arrest eller unngå en varslet arrest ved å stille sikkerhet for kravet. Skipet kan etter dette seile videre og det påståtte kravets omfang og eksistens avgjøres i etterkant ved avtale eller dom<sup>1</sup>.

Ved utestående krav mot en reder eller befrakter, er det normalt det skipet kravet knytter seg til som er det mest aktuelle formuesgode å ta arrest i. Andre typer formuesgoder det er særlig praktisk å ta arrest i, er:

- Debitors bankkonti.
- Debitors utestående frakt- eller hyrekrav.
- Last om bord i skipet (Der lasten eies av debitor).
- Debitors utestående krav mot forsikringselskaper etter havarier eller skader.
- Bunkers om bord i skipet (Der bunkersen eies av debitor).

Temaet for denne artikkelen er arrest av *bunkers*<sup>2</sup> til sikring av kreditors

---

<sup>1</sup> Thor Falkanger og Hans Jacob Bull, «Innføring i sjørett», 7. utg., Oslo 2010, s. 104. Betragtningen i denne kilden er utelukkende om skip, men de samme hensyn kan også gjøre seg også gjelde ved mulig arrest av andre formuesgoder om bord på et skip.

<sup>2</sup> Ordet «bunkers» stammer fra den tiden kull ble benyttet som energikilde på skip. Begrepet benyttes i dag som en fellesbetegnelse for alle typer drivstoff for skip.

krav mot *tidsbefrakter*<sup>3</sup> av det skip hvor bunkersen er om bord. Jeg behandler kun arrester i Norge.

Om man har et krav mot en reder eller befrakter som viser liten betalingsvilje, vil man ofte forsøke å få arrest i flere av de typer aktiva som er nevnt ovenfor samtidig. Arrestbegjæringer må fremsettes i de jurisdiksjoner hvor de aktuelle formuesgoder befinner seg.

Bunkersen om bord på et skip vil ofte representere betydelige verdier, avhengig av bunkerspriser og hva som betraktes som hensiktsmessige volumer om bord. Jeg har fått opplyst fra rederier at verdien av bunkersen i et mellomstort skip ofte er USD 1-2 millioner. For større skip, som er bortimot fullbunkret, vil verdien kunne være opp mot ca. USD 5 millioner.

Arrest i av *skip* er regulert i to konvensjoner, «1952-konvensjonen»<sup>4</sup> og «1999-konvensjonen»<sup>6</sup> <sup>7</sup>. Norge har ratifisert 1952-konvensjonen, men ikke 1999-konvensjonen. Felles for konvensjonene er at de kun åpner for arrest for kreditorer med såkalte «*Maritime claims*». Andre typer krav kan, som hovedregel, ikke danne grunnlag for arrest i skip. Arrester etter konvensjonene omfatter skipet og visse typer tilbehør til dette.

Arrest av bunkers, last og utestående frakt omfattes ikke av arrestkonvensjonene eller av andre konvensjoner. Arrest av slike formuesgode reguleres derfor fullt ut av de enkeltes land nasjonale rett. Dette, sammenholdt med skipsfartens internasjonale karakter, medfører at arrest i bunkers, last, bankkonti og debtors utestående frakt- og hyrekrav kan være komplisert å planlegge og gjennomføre. De nasjonale rettsregler er svært forskjellige og rettstilstanden er uklar i flere land.<sup>8</sup>

Arrest av bunkers er først og fremst aktuelt ved krav mot tidsbefrakter

<sup>3</sup> Tidsbefraktning behandles kort i pkt. 2.

<sup>4</sup> <http://www.admiraltylawguide.com/conven/arrest1952.html>

<sup>5</sup> Norge ratifiserte 1952-konvensjonen i 1994. 1952-konvensjonen er i dag ratifisert av 84 stater.

<sup>6</sup> <http://www.admiraltylawguide.com/conven/arrest1999.html>

<sup>7</sup> Norge har ikke ratifisert 1999-konvensjonen. 1999-konvensjonen er undertegnet av 82 stater.

<sup>8</sup> Som jeg vil komme tilbake til nedenfor er rettstilstanden uklar på flere punkter også etter norsk rett.

eller **bare boat-befrakter**<sup>9</sup> av et eller flere skip<sup>10</sup>. Som kjent er tidsbefrakter og bare boat-befrakter eier av den bunkers som er om bord i det skip han har befraktet inn, jfr. pkt. 2 nedenfor.

Enkelte ganger er kreditors krav mot tidsbefrakter av en slik karakter at han ikke bare kan arrestere tidsbefrakterens eiendeler, (f.eks. bunkersen) men også skipet. Utestående krav etter visse typer innkjøp til skipets drift foretatt av befrakter er «sjørettslige krav», og kan gi rett til arrest av uavhengig av hvem som har bestilt leveransene, jf., sjøloven § 92 annet ledd (k). (Også de krav som er nevnt i annet ledd (i) og (j) kan være oppstått etter bestillinger fra tidsbefrakter.) Det oppstår da spørsmål om kreditor kan velge å arrestere bunkersen i istedenfor skipet. Jeg kan ikke se at det skulle være noe i veien for at kreditor kan velge mellom å kreve arrest av skipet, av bunkersen eller av begge deler i en slik situasjon.

I korte trekk regulerer 1952-konvensjonen følgende hovedspørsmål:

- Hvilke typer krav kan benyttes som grunnlag for arrest<sup>11</sup>
- Krav om forbindelse mellom kravet og skipet<sup>12</sup>
- Visse spørsmål relatert til hvem arrestbeslutningen kan rettes mot<sup>13</sup>
- Jurisdiksjonsspørsmål<sup>14</sup>

Konvensjonen er i dag undertegnet av 84 stater. Norge signerte konvensjonen i 1994.

1999-konvensjonen var et resultat av en revisjon av 1952-konvensjonen. I grove trekk dekker 1999-konvensjonen de samme temaer som 1952-konvensjonen. Den mest praktiske endringen i 1999-konvensjonen er at den utvider listen over de kategorier krav som anses som «sjørettslige krav».

---

<sup>9</sup> Som nevnt ovenfor behandles ikke krav mot bare boat-befrakter i denne artikkelen, kun krav mot tidsbefrakter.

<sup>10</sup> For skip som ikke er befraktet på tidscerteparti eller bare boat-certeparti kan et par spørsmål oppstå: 1. kan en kreditor med krav mot rederiet arrestere bunkersen og ikke skipet? 2. Omfatter en arrest av skipet også bunkers om bord når det er reder som også eier bunkersen? Jeg behandler ikke disse spørsmålene.

<sup>11</sup> Konvensjonens artikkel 1

<sup>12</sup> Konvensjonens artikkel 3

<sup>13</sup> Konvensjons artikkel 3(4)

<sup>14</sup> Konvensjonens artikkel 7



## 2 Oversikt over de mest typiske situasjonene der arrest av bunkers eiet av en tidsbefrakter er aktuelt

### 2.1 Innledning

Under et tidscerteparti overføres den kommersielle råderetten over skipet fra reder til befrakter i certepartiperioden. Befrakter beslutter hvilke reiser skipet skal forta og hvilken last som skal fraktes. Beslutningene må ligge innenfor de grenser som følger av certepartiet. Skipet skal være fullt utstyrt og bemannet av reder, som også betaler alle faste driftsomkostninger. Certepartiet inngås normalt for en nærmere bestemt periode og det vil være avtalt hvor og når skipet skal levers og tilbakeleveres under certepartiet.

Befrakter betaler en fast dagrate for skipet (certepartihyren) og skal i tillegg betale for bunkers og dekke andre kostnader knyttet til de disposisjoner han foretar i certepartiperioden, så som havneutgifter, utgifter til slepningsassistanse i havn, laste- og losse utgifter, los utgifter, m.v. Den bunkers som er om bord i skipet i certepartiperioden eies av befrakter.

Normalt er det skipets reder som befrakter ut skipet til tidsbefrakter, men ikke alltid. En tidsbefrakter kan befrakte ut skipet videre i certepartiperioden forutsatt at certepartiet tillater dette. Ofte benyttes begrepet «bortfrakter» som betegnelse på den som befrakter ut et skip, både der dette er skipets reder og det er en tidsbefrakter som befrakter det ut videre. For enkelhets skyld benytter jeg i det følgende konsekvent begrepet «reder» og ikke begrepet «bortfrakter» når jeg omtaler partene i certepartiforholdet.

Det er ikke uvanlig at et skip befraktes ut i en ”kjede” av certepartier. A befrakter ut skipet på tidscerteparti til B, som igjen inngår et tidscerteparti for skipet til C. C kan så ha sluttet skipet på et reisecerteparti til D. Slike konstellasjoner kan skape særlige utfordringer i forhold til å fastslå hvem som til enhver tid eier den bunkers som er om bord. Dette kommer jeg tilbake til.

## 2.2 De mest typiske fordringer mot en tidsbefrakter

Fordringer mot tidsbefrakter kan inndeles i tre hovedgrupper:

### a) Krav knyttet til driften av det skipet certepartiet gjelder

Den grunnleggende fordelingen mellom reder og befrakter av ansvar og forpliktelser i certepartiperioden er likeartet i de ulike standardcertepartier og i de ulike lands bakgrunnsrett. Det overordnede system er at reder har ansvaret for at skipet til enhver tid oppfyller de tekniske og operasjonelle krav som følger av certepartiet og av andre regelsett. Reder skal videre utføre og bekoste løpende vedlikehold, betale lønn til mannskap, betale alle forsikringer knyttet til skipet, betale proviant, smøreolje m.v.

Overnevnte uttrykkes gjerne slik at rederiet beholder alle funksjoner og ansvar knyttet til eierskap, teknisk drift og bemanning av skipet. Den funksjonen som overføres til tidsbefrakter under certepartiet, er retten til å dirigere og operere skipet kommersielt i markedet i certepartiperioden<sup>15</sup>. Innenfor de rammer som følger av certepartiet, bestemmer tidsbefrakter hvilken last skipet skal ta om bord, hvor skipet skal gå, hvor lenge det skal ligge i havn, m.v.

Tidsbefrakter skal dekke de fleste utgifter som knytter seg til de valg han tar for hvordan skipet utnyttes i certepartiperioden, så som

- Bunkerskostander
- Havneutgifter, los utgifter, m.v.
- Utgifter til sleping og tauing i havn
- Laste- og losseutgifter
- Kjøp, installasjon og reparasjon av utstyr han skal installere og bekoste i henhold til certepartiet
- Egne forsikringer (befrakter P&I- og befrakter FD&D, m.v.)
- Visse typer krav fra lasteiere

---

<sup>15</sup> Om tidsbefrakters kommersiell råderett over skipet i certepartiperioden vises bl.a. til Falkanger og Bull, side 400, Michelet, side 61-84 og Wilford, side 315-326.

### **b) Krav knyttet til driften av andre skip tidsbefrakter har innbefraktet**

De typer krav som er nevnt i punkt a ovenfor vil selvsagt bestå etter utløpet av certepartiperioden. Kreditor vil da kunne begjære arrest i *bunkersen om bord i andre skip* debitor har innbefraktet på tidscerteparti.

### **c) Ubetalte krav som ikke er direkte relatert til innbefraktede skip**

En tredje kategori kravstyper er usikrede banklån, forfalte skattekrav, erstatningskrav tilknyttet annen virksomhet, etc. Disse har ikke sammenheng med operasjonen av det innbefraktede skip.

### **d) Oppsummering**

I utgangspunktet kan bunkers arresteres til sikring av alle de typer krav som er nevnt i a – c. Dette representerer en viktig forskjell fra arrest i skip, hvor det kun er de såkalte ”sjørettslige krav” som kan sikres ved arrest, jfr. sjøloven § 92, annet ledd.<sup>16</sup>

---

<sup>16</sup> Se nærmere om de sjørettslige krav i Gyldendal rettsdata, Sjøloven, note 135 flg.

### 3 Kort oversikt over norsk rett om arrest i skip<sup>17</sup>

Som tidligere nevnt er norsk rett om arrest i skip basert på arrestkonvensjonen av 1952. Arrest i skip er regulert i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) kapittel 4, som suppleres av bestemmelser i lov 17. juni 2005 nr. 90 om mekling og rettergang i sivile tvister (tvisteloven), jfr. sjøloven §§ 91 og 98. I denne forbindelse må man særlig merke seg at bestemmelsen i tvisteloven om «sikringsgrunn»<sup>18</sup>, jfr. tvisteloven § 33-2 også gjelder for arrest av skip<sup>19</sup>. Et slikt vilkår følger ikke av konvensjonene og er et vilkår som kun Sverige og Norge har i sin lovgivning om arrest<sup>20</sup>. Danmark har en tilsvarende bestemmelse i de generelle regler om arrest, men ikke ved arrest av skip.

Etter sjøloven § 92, første ledd kan det, som tidligere nevnt, kun tas arrest i skip til sikring av såkalte «sjørettslige krav». Hvilke krav som er «sjørettslige» fremgår av listen i bestemmelsens annet ledd<sup>21</sup>. Om et krav er sjørettslig, vil skipet kunne arresteres selv om det ikke er reder som har bestilt den leveranse kravet baserer seg på eller som har pådratt seg det aktuelle ansvar. Også krav basert på bestillinger foretatt av eller ansvar pådratt av tidsbefrakter eller andre er sjøretts-

---

<sup>17</sup> Arrest av skip etter norsk rett er grundig behandlet i:

Falkanger og Bull, s. 21-23.

Thor Falkanger, *Arrest of Ships under Norwegian Law*, Oslo 2000, Marius nr. 258.

Ingar Fuglevåg, *Ship arrest in Norway*, seminar i samarbeid med Young CMI, Oslo, 15. mai 2013,

Siv Adia Rui, *Arrest i skip. Etter Norges tiltredelse av arrestkonvensjonen av 1952*, Oslo 1995, Marius 1995, nr. 211

Thor Falkanger, Gyldendal rettsdata, Sjøloven, note 133 flg.

Videre er det relativt utførlige beskrivelser i forarbeidene til lovvedtaket om implementering av 1952-konvensjonen i Ot.prp. nr. 88 (1992-93).

Se også Siri Steinsholt Visnes, *Arrest of ships in Norway and South Africa – a comparison*, Cape Town 2005.

<sup>18</sup> Vilkåret om sikringsgrunn er behandlet i pkt. 5.4.

<sup>19</sup> Det er imidlertid gjort et viktig unntak i bestemmelsens tredje ledd.

<sup>20</sup> Se Fuglevåg, side 9

<sup>21</sup> 92 er nærmere kommentert bl.a. i Gyldendal rettsdata, Sjøloven, note 135 flg.

lige om de faller innenfor katalogen i § 92.<sup>22</sup>

Videre er utgangspunktet at det kun kan ta arrest i det skip kravet er knyttet til, jf. sjøl. § 93 a). Er for eksempel et skip reparert, er reparasjonsregningen et sjørettslig krav, jfr. § 92, annet ledd, pkt. l). Kravet kan da sikres ved arrest av skipet om de øvrige vilkår for arrest er oppfylt. Som om hovedregel kan ikke kravet sikres ved arrest av andre skip reder har eierinteresser i. Det er likevel oppstilt unntak fra dette, de såkalte «søsterskipsunntakene», jf. samme bestemmelse b) og c).

Rettsvirkningen av arresten er at debitor (normalt rederiet) mister retten til å råde faktisk og rettslig over skipet til skade for arresthaveren, jfr. tvisteloven § 33-7 (1). Man må være oppmerksom på at en arrest ikke gir vern mot kreditorbeslag og den gir heller ikke grunnlag for tvangsdekning, jfr. tvisteloven § 33-7. Dersom det krav som er sikret ved arresten er av en slik karakter at det også er sikret ved sjøpant, jfr. sjøloven «» 51 flg., stiller det seg annerledes. Krav sikret ved sjøpant har prioritet foran alle andre heftelser i skipet, jfr. sjøloven § 52, første ledd.

Forholdet mellom sjørettslige krav og krav sikret ved sjøpant er følgende:

Visse typer krav er sikret ved sjøpant. Hvilke disse er fremgår av sjøloven § 51. Disse krav er sikret ved sjøpant hva enten kravet retter seg mot skipets eier, befrakter, disponent eller noen reder har overdratt sine funksjoner til ved ulike typer management avtaler, jfr. bestemmelsens annet ledd. De fleste typer sjøpanterettslige krav er også sjørettslige krav. Deler av de krav som er nevnt i § 51, første ledd, pkt. 1 og 4 er imidlertid ikke også sjørettslige. Disse kan derfor ikke sikres ved å ta arrest i skipet.<sup>23</sup>

Sjøloven § 91, første ledd pkt. c og d, jfr. annet ledd er viktige bestemmelser. Dersom kreditor har tvangsgrunnlag for sitt krav i henhold til tvangsfullbyrdsloven § 4-1 eller kravet gjelder skatt, avgift eller andre offentligrettslige krav kommer sjøloven kap. 4 ikke til anvendelse og det kan besluttes arrest i skipet etter bestemmelsene i tvisteloven kap. 32-34.

---

<sup>22</sup> § 92 er nærmere kommentert bl.a. i Gyldendal rettsdata, Sjøloven, note 135 flg.

<sup>23</sup> Se nærmere om forholdet mellom sjøpanteberechtigede krav og sjørettslige krav i Ot.prp. nr. 88 (1992-93) s. 15.

Om arresten ikke oppheves eller faller bort på annen måte må skipet «ikke forlate det sted det ligger før tvangssalg er holdt eller tvangsbruk iverksatt», jf. sjøl. § 95 annet ledd første punkt. Hvordan dette prosessuelt og praktisk iverksettes behandles senere i artikkelen.

## 4 Forholdet mellom arrest i skip og arrest i bunkers

Ved arrestkonvensjonene og i de norske regler om arrest i skip har man søkt å utforme regler som på en balansert måte ivaretar to grunnleggende legitime interesser: På den ene side kreditorens interesse i å kunne ta arrest i skipet for å sikre sine krav, og på den annen side rederiets interesse i å operere skipet uforstyrret i markedet for å opprettholde inntektsstrømmen. Det er ikke bare rederiets interesser som ivaretas når inntektsstrømmen sikres, men også rederiets kreditorer. En forutsetning for rederiets betalingsevne er en best mulig inntektsstrøm.

Et resultat av disse interesseavveiningene er at det kun er de sjørettslige krav som kan sikres ved arrest i skip. Kreditorer med andre typer krav har i utgangspunktet ikke en slik rett. Også andre bestemmelser i konvensjonene og i norsk rett er utformet med sikte på å effektivisere nevnte interesseavveininger.

Som nevnt ovenfor gjelder arrestkonvensjonene kun arrest av *skip* (visse typer utstyr om bord i skipet omfattes også av arresten). Det fremgår uttrykkelig av sjøloven § 91, tredje ledd at sjølovens regler om arrest ikke gjelder for arrest som er begrenset til «*last, frakt, brensel eller del av skip*».

Om en kreditor med et krav som ikke er «sjørettslig» gis adgang til å ta arrest i skipets bunkers, blir den beskyttelse reder har etter arrestkonvensjonene et stykke på vei uthulet. De hensynene arrestkonvensjonene skal ivareta, kan derfor tilsi at en kreditor ikke bør kunne ta arrest i skipets bunkers der han ikke har adgang til å arrestere skipet<sup>24</sup>.

---

<sup>24</sup> Se nærmere om dette i Berlingieri, *Arrest of Vessels*, 5th edition, side 178.

Mange land (herunder Norge) har generelle regler om arrest i sin nasjonale lovgivning som ikke begrenser arrestadgangen til visse typer krav. Konsekvensen av dette er at adgangen til å arrestere skip er langt mer snever enn adgangen til å arrestere andre typer formuesgoder, for eksempel bunkers.

Arrest i bunkers vil ofte få samme faktiske virkning for reder og/eller befrakter som arrest i skipet. Er bunkersen arrestert, kan skipet ikke forlate havnen før et av følgende tre alternativer er iverksatt:

- Kreditor får oppgjør eller sikkerhet for sitt krav
- Bunkersen pumpes i land og lagres eller selges og skipet bunkrer på nytt. Et annet selskap enn debitor må i så fall eie den nye bunkersen. I motsatt fall risikerer man at også den nye bunkersen arresteres.
- Partene kommer til enighet om en ordning

Alternativ nummer to er ofte umulig. Mange havner har ikke nødvendige fasiliteter til å ta bunkersen i land<sup>25</sup>.

Om det finnes slike fasiliteter, kan det tenkes at havnemyndighetene eller andre offentlige myndigheter ikke tillater en slik ilandføring. Selv der dette er tiltatt, vil det ofte være problematisk. Det kan være kostnadskrevenende, og bunkersleverandører som har slike anlegg er neppe interessert i å lagre andres bunkers på ubestemt tid. De vil kanskje kunne tilby seg å kjøpe bunkersen, men prisen som tilbys i en slik situasjon vil kunne bli lav. For det første er forhandlingsposisjonen svak for selger og det kan herske usikkerhet om bunkersens kvalitet. Bunkersen kan riktignok testes, av DNV eller andre, men det tar noe tid og koster penger.

På tross av åpenbare motforestillinger mot å tillate arrest av bunkers der man ikke kan arrestert skipet, er det et faktum at svært mange lands lovgivning åpner for dette. Jeg har fått opplyst at arrest av bunkers i

---

<sup>25</sup> ITIC, medlemsbladet «The Intermediary», 3. september 2001

tidsbefraktede skip er relativt vanlig i flere juristiskjoner<sup>26</sup>.

Det er ikke tvilsomt at man etter norsk rett kan arrestere bunkers til sikring av krav mot tidsbefrakter<sup>27</sup>. Vilkårene for dette behandles i punkt 5 nedenfor.

Et noe usikkert spørsmål er om en kreditor med et krav mot *rederiet* kan arrestere bunkersen dersom kravet ikke er «sjørettslig» og det heller ikke finnes annet grunnlag for å arrestere skipet til sikkerhet for kravet.

Problemstillingen her er noe annerledes enn den jeg var inne på ovenfor. Det var der spørsmål om det er naturlig å tillate arrest i bunkersen for å sikre et krav mot *tidsbefrakter* om man med et slikt krav ikke kunne ta arrest i skipet. Et mer tvilsomt spørsmål er om det er naturlig å tillate arrest i bunkersen om bord der man har et krav mot *rederiet* som ikke kan tjene som grunnlag for arrest i skipet. En forutsetning for denne problemstillingen er at skipet ikke er befraktet ut på tidscerteparti.

Jeg går ikke nærmere inn på disse spørsmålene da artikkelen kun omfatter krav mot tidsbefrakter.

Som nevnt er konsekvensen av arrest i bunkersen om bord i et skip at skipet ikke kan forlate havnen før bunkersen er ilandført, det er stilt garanti eller det er funnet annen ordning. Er skipet på tidscerteparti og kravet som førte til arresten var rettet mot tidsbefrakter, påføres ikke reder et tap. Skipet er ikke off hire<sup>28</sup> og tidsbefrakter har plikt til å betale den avtalte hyre løpende.

At tidsbefrakter må bære tapet ved å ikke kunne seile er rimelig i de

---

<sup>26</sup> Jeg har fått opplyst at USA og Nord Europa er ansett som gunstige steder for arrest i bunkers. Og at det samme gjelder for Canada, Singapore, Sør Afrika, Frankrike og Italia. For Frankrike vises til Robert Walker, Christophe Hunkeler og Dani Allan, *Fair stood the wind for France – or at least change of direction has taken place on bunker arrest there*, London 12. september 2014, Thomas Cooper LLP News and Events, London 12. September 2014,

I Italia er dette fastslått i nyere rettspraksis, se i Berlingieri, s. 178. I Panama er det også relativt vanlig, jfr. [www.internationallawseminar.com](http://www.internationallawseminar.com), Francisco J..Linares,, *Arrest of Bunkers, Cargoes & Assets other than Ships in Panama*, London 2013, s. 2.

<sup>27</sup> Se for eksempel i Fuglevåg, side 8.

<sup>28</sup> Se om off hire i Michelet, side 333-357, Falkanger og Bull, side 410-415 og Wilford, side 405-437.



fleste tilfelle. Det som kan skje er imidlertid at certepartiperioden løper ut eller certepartiet kanselleres mens skipet holdes tilbake på grunn av at den arrestere bunkersen. I så fall veltes problemet og det løpende tapet som oppstår over på bortfrakter. Det kan ramme hardt og tilfeldig. Jeg kommer tilbake til dette i pkt. 7.3 nedenfor.

## 5 Vilkårene for arrest i bunkers til sikring av krav mot skipets tidsbefrakter

### 5.1 Innledning

Arrest i bunkers er regulert i de alminnelige bestemmelser om arrest i tvl. kapittel 32–34 og av bestemmelser i tvangsfullbyrdsloven og lov av 8. februar 1980 nr. 2 om pant (panteloven). Det fremgår for øvrig av sjøl. § 91, annet ledd at lovens kapittel 4 ikke gjelder for arrest begrenset til «last, frakt, brensel eller del av skip».

Jeg kan ikke se at det finnes norsk juridisk litteratur eller rettspraksis om arrest i bunkers.<sup>29</sup>

En sak om arrest i bunkers er ofte «internasjonal». Luganokonvensjonen<sup>30</sup> kommer likevel ikke til anvendelse, jfr. konvensjonens Art 31. Jeg nevner også at norske domstoler har jurisdiksjon selv om det underliggende krav hører under annet lands domsmyndighet, jfr. Rt-1998-2056 og Schei<sup>31</sup>, s. 1165.

Beslutning om arrest i bunkers krever at følgende hovedvilkår er oppfylt: (a) Arrestbegjæringen må fremsettes for den tingrett som har stedlig kompetanse. (b) Saksøkte må være eier av den bunkers det be-

---

<sup>29</sup> Dette utelukker ikke at det flere ganger er besluttet arrest i bunkers. Om debitor ikke bestrider arresten, blir beslutningen normalt ikke bli publisert.

<sup>30</sup> «Convention on jurisdiction and the recognition and enforcement of judgments in civil and commercial matters », 30/10/2007. Luganokonvensjonen er tatt inn etter niende del av tvisteloven.

<sup>31</sup> Arnfinn Bårdsen, Christian Reusch, Dag Bugge Nordén, Tore Schei, Toril M. Øie, *Tvisteloven*, 2. utgave, Oslo 2013.

gjæres arrest i. (c) Det må foreligge en «sikringsgrunn». (d) Saksøker må som hovedregel sannsynliggjøre at han har et krav mot saksøkte. (e) Saksøker må sannsynliggjøre kravet og sikringsgrunnen. Hovedvilkårene behandles i det følgende.

## 5.2 Domstolenes stedlige kompetanse<sup>32</sup>

Det følger av tvl. § 32-4 (1) at arrestbegjæringen kan fremsettes for tingretten i den krets der saksøkte har alminnelig verneting. I tillegg kan saksøker velge å fremsette begjæringen «i en annen krets hvor et formuesgode som tilhører saksøkte er» eller «hvor løsøre som tilhører saksøkte kan ventes å komme i nær fremtid». Bunkers vil i denne sammenheng anses som løsøre. Er saksøkte utenlandsk, er det de to sistnevnte alternative verneting som er aktuelle.

Ligger skipet til kai er det ingen tvil om hvor bunkersen «er» og første alternativ i annet punktum anvendes. Der et skip antas å være på vei til en havn er det annet alternativ som er aktuelt. Alternativet reiser to tolkningsspørsmål: Hva ligger i formuleringen «*kan ventes å komme*» og i formuleringen «*i nær fremtid*».<sup>33</sup>

Når det gjelder formuleringen «*kan ventes å komme*» er spørsmålet hvor stor grad av sannsynlighet som kreves. Lovforarbeidene sier intet om spørsmålet. Så vidt jeg kan se foreligger det heller ikke relevant rettspraksis. I den korresponderende formulering i sjøloven § 95 1.ledd heter det «*ventes å komme*» (og ikke «*kan*» ventes å komme). Heller ikke her finnes det tolkningsveiledning i forarbeider, litteratur eller rettspraksis.

---

<sup>32</sup> Se om denne bestemmelsen generelt i: Arnfinn Bårdsen, Christian Reusch, Dag Bugge Nordén, Tore Schei, Toril M. Øie, *Tvisteloven*, 2. utgave, Oslo 2013, side 1164 flg. Ot.prp. nr.51 (2004-2005) s. 489 flg. Jo Hov, *Rettergang I, II, III*, Oslo 2011, s. 651.

<sup>33</sup> Jeg kan ikke se at disse tolkningsspørsmål er behandlet utførlig i Schei, Hov eller i proposisjonen. Jeg kan heller ikke se at det finnes kilder av betydning om den korresponderende bestemmelsen i sjøloven § 95. Mine synspunkter er derfor basert på bestemmelsens ordlyd og reelle hensyn, særlig formåls- og effektivitetsbetraktninger. Jeg nevner ellers at sjøl. § 95 ikke inneholder tilleggskriteriet «i nær fremtid».

Ordlyden tilsier at det ikke bør stilles for høye krav til sannsynlighet. Ettersom kriteriet i sjøloven § 95 er «*ventes*» å komme og i tvl. § 33-1 «*kan ventes*», bør det legges til grunn at ordet «*kan*» har selvstendig betydning, noe som tilsier at kravet til sannsynlighet er lavere enn i sjøloven § 95.

Også reelle hensyn tilsier at kravet til sannsynlighet ikke bør være for strengt. Om retten avviser en arrestbegjæring fordi den finner at vilkåret «*kan ventes å komme*» ikke er oppfylt, og det viser seg at skipet likevel ankommer rettskretsen, vil det kunne være for sent å få behandlet ny begjæring om arrest. Om retten har lagt til grunn at vilkåret er oppfylt og besluttet arrest og det viser seg at skipet ikke ankommer havnen, men går til utenlandsk havn, har ingen skade skjedd. Arresten har ikke rettsvirkning utenfor Norge. Går skipet til annen norsk havn, har arresten virkning også der. Det er ikke grunn til å beskytte saksøkte mot dette.

Når det gjelder formuleringen «*i nær fremtid*», så kan denne ikke tolkes så strengt at retten ikke rekker å behandle arrestbegjæringen før skipets ankomst. Jeg har fått opplyst at retten vanligvis tar stilling til arrestbegjæringen 1 – 2 dager etter at den er mottatt på e-post. Perioden «*i nær fremtid*» bør derfor være klart lengere enn dette.

## 5.3 Bunkersen må tilhøre saksøkte

### a. Innledning

Den bunkers arrestbegjæringen gjelder må tilhøre saksøkte, jfr. tvl §32-4 (1).

Tidsbefrakter eier bunkersen om bord i certepartiperioden, både den bunkers han har bunkret i perioden og den bunkers som var om bord ved levering av skipet. Tidsbefrakter blir eier av den bunkersen som er om bord ved levering av skipet under certepartiet mens reder blir eier av gjenværende bunkers ved tilbakelevering. Begge skal betale for den bunkers de overtar.

Selv om utgangspunktet er klart, kan spørsmålet om hvem som eier bunkersen være komplisert og må løses ved en fortolkning av det aktuelle

certeparti. Nedenfor behandles noen aktuelle problemstillinger knyttet til spørsmålet.

## **b. Certepartiet kanselleres<sup>34</sup> før avtalt tilbakeleveringsdato eller skipet tilbakeleveres utenfor avtalt tilbakeleveringssted.**

Certepartiet fastsetter alltid tid og sted for tilbakelevering av skipet ved utløpet av certepartiperioden. Etter de fleste certepartier overføres eieningsretten til bunkersen om bord automatisk fra befrakter til bortfrakter når *kontraktsmessig* tilbakelevering skjer. Spørsmålet er om det samme er tilfelle der certepartiet kanselleres før avtalt utløp av perioden. Her skjer jo ingen *kontraktsmessig* tilbakelevering. Tilsvarende spørsmål oppstår der skipet befinner seg utenfor avtalt tilbakeleveringssted ved ordinært utløp av perioden. Spørsmålet har vært oppe i flere saker etter engelsk rett, bl.a. i «Eurostar»-saken.<sup>35</sup>

På grunn av en skade lå «Eurostar» i havn utenfor området for tilbakelevering da certepartiperioden utløp. Basert på tolkningsprinsipper fastslått av House of Lords i «The Span Terza»<sup>36</sup>, kom retten til at eieningsretten til bunkersen ikke gikk over til reder ved utløpet av certepartiperioden, fordi tilbakeleverings- og bunkersklausulene i NYPE 93<sup>37</sup>, slik certepartiet lød den gang, forutsatte tilbakelevering på avtalt sted.

I en senere sak for engelske domstoler, («*Saetta*»<sup>38</sup>) betalte ikke tidsbefrakter certepartihyren i tide og reder kansellerte certepartiet. Klausul 15 i certepartiet (Shelltime 4) var formulert slik:

«...and the owners shall on redelivery (whether it occurs at the end of the charter or on earlier termination of this charter) accept and pay for all bunkers remaining on board,... ».

Retten vurderte forholdet til «*The Span Terza*» og «*The Eurostar*»

---

<sup>34</sup> Jeg benytter begrepet “kansellering” som et fellesbegrep for “hevning” og «oppsigelse»

<sup>35</sup> “The Eurostar” (1993), 1 Loyd’s Report. s. 106.

<sup>36</sup> “The Span Terza” (1984), 1 Loyd’s Report, s. 119.

<sup>37</sup> Forkortelse for certepartiformularet New York Produce Exchange Time Charter

<sup>38</sup> “The Saetta” (1993), 2 Loyd’s Report. s. 268.

-sakene, og kom til et annet resultat basert på at ordlyden i Shelltime 4 var annerledes enn i certepartiene i disse sakene. Tillegget i Shelltime 4, klausul 15 om at eiendomsretten går over også ved tilbakelevering etter kanselering var avgjørende.<sup>39 40 41</sup>

Det følger av disse dommene og av den litteratur jeg har henvist til, at spørsmålet om eiendomsrett til bunkersen må løses ved en streng språklig fortolkning av det aktuelle certeparti. Selv om nevnte dommer og litteratur er basert på engelsk rett, må det samme langt på vei også gjelde ved internasjonale standardcertepartier der norsk bakgrunnsrett er avtalt.<sup>42</sup>

### **c. Befrakter eller reder har ikke betalt den annen part for bunkersen om bord**

Det følger av systemet i alle standardcertepartier at befrakter og reder skal overta *og betale for* bunkersen om bord ved henholdsvis levering og tilbakelevering av skipet. Et spørsmål som ofte ikke er direkte regulert i certepartiet er om eiendomsretten automatisk går over ved levering eller tilbakelevering, eller om dette først skjer når den som skal overta har betalt. Spørsmålet må løses ved en tolkning av certepartiet og ved

<sup>39</sup> Se nærmere om disse problemstillingene og de nevnte dommene i: Terence Coghlin, Andrew W. Baker og Julian Kenny, *Lloyd's Shipping Law Library, «Time Charters»*, sixth edition, London 2008, s. 260-261.

Visnes, s. 68,

Matthew Harvey, *Arresting a «Ship»: Boats, Bunkers and Barometers*, Melbourne 2012, Australian Law Journal 189 s. 10-12.

Den Sør Afrikanske høyesterettsdommen Cobam NV vs Aegean Petroleum (UK) Ltd and Pan Bulk Shipping (M.V. "Prospectus") (19/9/1999) omhandler tilsvarende spørsmål og er en god illustrasjon på hvor kompliserte konstallasjoner som kan oppstå om eiendomsretten til bunkers i forbindelse med tilbakelevering.

<sup>40</sup> Visnes, s. 67-69.

<sup>41</sup> Jeg nevner at det nå pågår en revisjon av NYPE93, se [www.bimco.org](http://www.bimco.org). Man har utformet følgende formulering i klausul 9 (bunkers): *«The charteres on delivery and the Owners on redelivery, or any termination of this Charter Party, shall take over and pay for all fuel and diesel oil remaining on board the vessel.»*. Jeg antar at bakgrunnen for dette er dommene nevnt ovenfor.

<sup>42</sup> Se blant annet "Arica-saken" (ND 1983.309) og Erling Selvig, «Tolking etter norsk eller annen skandinavisk rett av certepartier og andre standardvilkår utformet på engelsk», *Tidsskrift for rettsvitenskap*, 1986, s. 1

anvendelse av den avtalte bakgrunnsrett. Etter norsk rett overtar kjøper risikoen og blir eier av kjøpsgjstanden ved levering, selv om betaling ikke har skjedd, jfr. kjøpsloven § 13.

#### **d. Tidsbefrakter har ikke betalt bunkersleverandøren**

Kjøp av bunkers foregår normalt på basis av leverandørens egne standardvilkår. I tillegg har BIMCO utarbeidet en standardkontrakt (BIMCO TERMS 2015)<sup>43</sup> <sup>44</sup>. Den er langt på vei basert på de vilkår som benyttes internasjonalt, men er likevel mer balansert enn leverandørens vilkår. Bunkersleveranser skjer ofte på kreditt. Klausul 10(b) «Risk/Title» er lik de klausuler som benyttes i de fleste leveringsvilkår og lyder slik:

*«Title to the Marine Fuels shall pass to the Buyers upon payment for the value of the Marine Fuels delivered, pursuant to the terms of Clause 8 (payment) hereof. Until such time as payment is made, on behalf of themselves and the Vessel, the buyers agree that they are in possession of the Marine Fuels solely as bailee for the Sellers. If, prior to payment, the Sellers' Marine Fuels are commingled with other marine fuels on board the Vessel, title to the Marine Fuels shall remain with the Sellers corresponding to the quantity of the Marine Fuels delivered. ....».*

Ved bunkersleveranser i Norge i henhold til norsk rett må leverandøren sikre seg ved klausul om salgspant i henhold til panteloven §§ 3-14 flg.

Det kan spørres om en avtale om salgspant i bunkers etter norsk rett gir rettsvern mot konkurrerende kreditorer, ettersom den leverte bunkers blandes med den bunkers som allerede er om bord. En bunkerstank er aldri helt tom ved bunkring. Det er ikke tvilsomt at salgspantet her har rettsvern. Er det et tonn bunkers i tanken ved bunkring og det bunkres ytterligere tre tonn, vil salgspantet omfatte 75 % av bunkersen på dette tidspunkt.

Salgspant er ikke til hinder for arrest. Salgspantet representerer en

---

<sup>43</sup> *Baltic and International Maritime Council*

<sup>44</sup> BIMCO TERMS er et resultat av en revisjon en tidligere BIMCO avtale (BSBC). Jeg har fått opplyst at disse standardavtalene ikke benyttes ofte.

*heftelse* i bunkersen, men tidsbefrakter er likevel eier. Selgers salgspant påvirkes ikke av at arresten. Det kan altså besluttes arrest i den bunkers som er om bord, selv om leverandøren ikke har fått oppgjør og har betinget seg salgspant.

Når det gjelder «*Retention of title*» klausulene, beror løsningen på lovvalgsregler. Etter ordlyden i BSCB, klausul 10, beholder selger eiendomsretten til bunkersen til betaling har skjedd. Arrest kan ikke besluttes i den del av bunkersen som ikke er betalt, fordi tidsbefrakter ikke eier denne. Spørsmålet er om en slik klausul står seg i en sak om arrest i Norge. Etter mitt syn må det privatrettslige forhold mellom bunkersleverandør og tidsbefrakter være avgjørende. Om klausulen står seg etter det lands rett som regulerer forhold mellom partene, må dette legges til grunn i arrestsaken. Arrest kan derfor ikke besluttes i den del av bunkersen som er omfattet av en «*Retention of title*» klausul, der klausulen står seg etter det lands rett som regulerer kjøpsavtalen. Dersom klausulen ikke står seg, kan det tas arrest.

### **e. Skipet er befraktet i en kjede av tidscertepartier**

Det er ikke uvanlig at tidsbefrakter befrakter ut skipet videre. Dette kan skje i flere ledd, slik at det blir en «kjede» av certepartier. Det beror det aktuelle certeparti om dette er tillatt<sup>45</sup>. Slike konstellasjoner reiser ikke særskilte rettslige spørsmål. Har kreditor et krav mot en tidsbefrakter i kjeden, kan han ta arrest i den bunkers som tilhører vedkommende. Normalt er dette siste befrakter i kjeden.<sup>46</sup>

---

<sup>45</sup> Se for eksempel *Baltimex 1939* (As revised 2001), klausul 19: «*The Charteres shall have the option of subletting the vessel, giving due notice to the Owners, but the original Charteres shall allways remain responsible to the Owners for due performance of the Charter*».

<sup>46</sup> Bildet kan bli svært uoversiktlig og komplisert. Som et eksempel på dette vises til dom fra The High Court of South Africa fra 2009. *TMT Bulk Co Ltd vs Transfeld Er Cape Ltd og Billion Gain Enterprise Co (HK) Ltd (The «Voggerunner»)* AC 26/2009.

## f. Reders eventuelle tilbakeholdsrett eller «*lien*»<sup>47</sup> i bunkersen

Tidscertepartier inneholder ofte en «*lien*»-klausul, som gir bortfrakter rett til å utøve lien i last og underfrakter til sikkerhet for utestående krav. Bunkers er normalt ikke nevnt, se for eksempel Baltime, klausul 17, som lyder slik:

*«The Owners shall have a lien upon all cargoes and sub-freights belonging to the Time-Charterers and any Bill of lading freight for all claims under the Charter, .....».*

Andre certepartier, for eksempel Shelltime 4, inneholder ingen lien klausul. Der certepartiet inneholder lien-klausul, eller eventuelt ingen lien-klausul, har reder ingen rett til å utøve lien i befrakters bunkers på avtalerettslig grunnlag. Det kan likevel tenkes at reder har tilbakeholdsrett på grunnlag av ulovfestet rett, noe jeg ikke går nærmere inn på. Reders eventuelle «*Lien*» eller tilbakeholdsrett i bunkersen er uansett kun er en *sikkerhet*. Tidsbefrakter er fremdeles eier av bunkersen. Den kan derfor arresteres av tidsbefrakteres kreditorer, hva enten reder har utøvet lien (eller tilbakeholdsrett) eller ikke.

Der befrakter ikke betaler certepartihyren kan for øvrig reder sikre sin posisjon ved å kansellere certepartiet. Han overtar da bunkersen (avhengig av formuleringen av de aktuelle certepartiklausuler) og skal betale for den. Betalingsplikten kan motregnes mot utestående hyre.<sup>48</sup> Etter at dette er gjennomført, kan det ikke besluttes arrest i bunkersen. Tidsbefrakter er ikke lenger eier. Om reder kansellerer certepartiet etter at arrest er iverksatt, er det for sent. Arresten er til hinder for at eienomsretten til bunkersen overføres.

## g. Tidsbefrakter etablerer en struktur der et annet selskap eier bunkersen

En tidsbefrakter med kreditorer med ubetalte krav er selvsagt oppmerk-

---

<sup>47</sup> «*Lien*» er en spesiell type avtalefestet sikkerhet i løsøre, som har likhetstrekk med håndpant etter norsk rett.

<sup>48</sup> Dette gjelder imidlertid ikke alltid. Se punkt b ovenfor.



som på risikoen for arrest i bunkersen. Jeg har fått opplyst at enkelte befraktere i slike situasjoner etablerer en selskapsstruktur der det stiftes et selskap som bestiller og betaler bunkersen i eget navn ved bunkring. Det inngås avtale mellom tidsbefrakter og det nye selskapet om at det nye selskap eier bunkersen og at befrakter kan forbruke den og betale for forbrukt volum i etterkant.

I utgangspunktet kan kreditor her ikke ta arrest i bunkersen fordi den ikke eies av tidsbefrakter. Et slikt arrangement kan etter omstendighetene likevel tilsesettes etter prinsipper om gjennomskjæring, proforma m.v. Arrangementet vil nok stå seg der det nye selskapet beregner seg en fortjenestemargin ved videresalget til befrakter og avtalene er reelle og vilkårene markedsmessige.

## **h. Identifikasjon og gjennomskjæring**

Vilkåret om at bunkersen må tilhøre tidsbefrakter kan også reise spørsmål i forhold til prinsippene om identifikasjon og gjennomskjæring i konsernlignende selskapsstrukturer. Problemstillingen kan illustreres med følgende eksempel:

Selskap A er 100 % eier av tre datterselskap, B, C og D, som alle befrakter inn skip på t/c for å operere dem i markedet. Kreditor har et krav mot D, mens det er B som er tidsbefrakter av det skip som er på vei mot norsk havn. Vil kreditor kunne nå frem med en begjæring om arrest i bunkersen? Det rettslige grunnlaget for begjæringen må i så fall være ulovfestede selskapsrettslige prinsipper om gjennomskjæring og identifikasjon. Etter norsk rett er den klare hovedregel at slik gjennomskjæring eller identifikasjon ikke kan foretas dersom de aktuelle selskaper er stiftet og drevet i overenstemmelse med selskapslovgivningen.<sup>49</sup> Man kan følgelig ikke foreta en slik «*søsterselskapsarrest*» ved arrest i bunkers etter norsk rett. Ved arrest i skip er det annerledes. Her kan slik «*søsterskipsarrest*» foretas om vilkårene i sjøl. § 92, annet ledd er oppfylt.

---

<sup>49</sup> Se Asle Aarbakke, Magnus Aarbakke, Gudmund Knudsen, Tone Ofstad og Jan Skåre, *Aksjeloven og allmennaksjeloven*, 3. utgave, s. 42 flg.

## 5.4 Det må foreligge en «sikringsgrunn»<sup>50</sup>

Et ytterligere vilkår for arrest er at det foreligger en sikringsgrunn, jf. tvl. § 33-2 (1), som lyder slik:

*«Arrest i formuesgoder kan besluttes når skyldnerens adferd gir grunn til å frykte for at tvangsfullbyrdelse av kravet ellers enten vil bli forspilt eller vesentlig vanskeliggjort, eller må skje utenfor riket.».*

Ordlyden i bestemmelsen kan misforstås. Vilkåret «*skylderens adferd*» gjelder også i relasjon til alternativet «*eller må skje utenfor riket*». At fullbyrdelse ellers må skje utenfor riket er altså ikke i seg selv sikringsgrunn. Ved arrest<sup>51</sup> i skip eller bunkers er dette en særlig aktuell problemstilling fordi skipet ofte forlater norsk farvann om arrest ikke besluttes. For øvrig reiser ikke kravet om sikringsgrunn spørsmål som er særskilte for arrest i bunkers. Jeg behandler derfor ikke spørsmålet videre.

## 5.5 Saksøker må ha et krav mot saksøkte (tidsbefrakter)

Det er et selvsagt vilkår for arrest at saksøker har et krav mot saksøkte, jfr. tvl. § 33-2 (2).<sup>52</sup> Det kreves ikke at kravet er forfalt eller ubestridt. En typisk situasjon er at det verserer en rettssak om forholdet, og at den som mener å ha krav mot tidsbefrakter frykter at han ikke får dekning om han vinner frem i den verserende rettssak.

---

<sup>50</sup> Bestemmelsen i § 33-2 om sikringsgrunn er grundig behandlet i Schei, s. 1193 flg., Ot.prp. nr. 51 (2004-2005) s. 491, Hans Flock, Midlertidig sikring, Oslo 2011, s. 67-90, Thor Falkanger, Hans Flock og Thorleif Waaler, Tvangsfullbyrdelsesloven, 4. utg. Oslo 2008, s. 1087-1096

<sup>51</sup> Jeg viser for ordens skyld til tvl. § 33-2 (3) der det fremgår arrest i skip og luftfartøy kan besluttes uten sikringsgrunn der kreditors krav er forfalt og sikret ved pant, herunder sjøpant.

<sup>52</sup> Se bl.a. Schei, s. 1196 og Anne Robberstad, *Sivilprosess*, 2. utgave, Oslo 2009, s.162.

## 5.6 Saksøker må sannsynliggjøre kravet og sikringsgrunnen

Saksøker må som hovedregel *sannsynliggjøre* at han har et *krav* og at det foreligger en *sikringsgrunn*, jfr. tvl. § 33-3 (1). I dette ligger at retten skal legge til grunn det faktum som fremstår som mest sannsynlig. Det er tilstrekkelig med sannsynlighetsovervekt. Man kan tenke seg at retten kommer til at bare deler av kravet er sannsynliggjort, slik at beløpet i arrestbeslutningen settes lavere enn i begjæringen. Retten kan sette som vilkår for gjennomføring av arresten at saksøker stiller en sikkerhet for mulig erstatning til saksøkte for urettmessig arrest.

Etter tvl. § 33-3 (2) kan det lempes på kravene til sannsynliggjøring der det er «fare ved opphold». Arrest kan da besluttes selv om saksøkers *krav* ikke er sannsynliggjort. I så fall skal retten bestemme at saksøker stiller sikkerhet. Unntaksregelen gjelder kun *kravet* og ikke *sikringsgrunnen*. Begrepet «fare ved opphold», er kommentert i pkt. 6 nedenfor.<sup>53</sup>

## 6 Saksbehandlingen og arrestbeslutningen.

Begjæring om arrest fremsettes i prosesskrift, jf. tvl. § 32-5(1).<sup>54</sup> Kreditor angis som saksøker og tidsbefrakter som saksøkt. Skipets reder er ikke part i saken. Hovedregelen er at det avholdes muntlige forhandlinger før retten treffer sin beslutning, jf. tvl. § 32-7(1), jfr. Lov 13. august 1915 om domstolene (domstolloven) § 122. Det kan besluttes arrest uten muntlig forhandling der det er «fare ved opphold», jfr. tvl. § 32-7 (2)<sup>55</sup>. Ved arrest i skip, bunkers, bankkonti, fordringer etc., benyttes denne unntaksregelen ofte. Saksøkte varsles i så fall først etter at arrestbeslutningen er iverksatt<sup>56</sup>

---

<sup>53</sup> Se for øvrig Schei, side 1198.

<sup>54</sup> I prinsippet kan begjæringen også fremsettes muntlig, noe som ikke er særlig praktisk ved arrest av bunkers.

<sup>55</sup> Se Schei, s. 1172-1173, Flock s. 188-189, Falkanger, Flock, Waaler, s. 1049 og Ot.prp. nr.51 (2004-2005) s. 276.

<sup>56</sup> Se Schei, s. 1172.

for å hindre at skipet dirigeres til annen havn for å unndra seg arresten. Forkynnelsen av beslutningen skjer for skipets kaptein, jfr. sjøloven § 137.

Etter tvl. § 33-4 skal rettens avgjørelse bl.a. nevne kravet med et bestemt maksimumsbeløp. Dette er viktig på grunn av bl.a. saksøktes rett til å kreve arresten hevet mot å stille sikkerhet for den sum som er angitt.

Arresten skal gjennomføres straks. jfr. tvl. § 33-5 (1). Er skipet på vei til havn skjer gjennomføringen når det legger til kai.

Saksøkte kan avverge gjennomføring av arresten etter tvl. § 33-5 (3) eller begjære gjennomføringen *opphevet* etter tvl. § 33-9 (3)<sup>57</sup> ved å stille sikkerhet for det beløp som er angitt i arrestbeslutningen<sup>58</sup>. Er beløpet USD 3 millioner og verdien av bunkersen USD 1 million, må befrakter altså stille sikkerhet for USD 3 millioner.

## 7 Virkningene av arrest i bunkers.

### 7.1 Innledning

Virkningene av arrest er regulert i tvl. § 33-7 med videre henvisninger til tvangsfullbyrdelsesloven, Almindelig borgerlig Straffelov (22. mai 1902) (Straffeloven) og panteloven<sup>59</sup>. Av tvl. § 33-7 (1) følger at skyldneren (tidsbefrakter) mister retten til å «*råde over*» bunkersen til skade for arresthaver. Skipet kan derfor ikke forlate havn med bunkersen om bord fordi den arresterte bunkers da ville bli forbrukt og fjernet.

Etter tvfl. § 7-20, annet ledd kan namsmannen ta bunkersen «*i forvaring eller på annen måte frata saksøkte rådigheten over det som angitt i panteloven § 3-2 annet og tredje ledd, dersom det er grunn til å frykte at*

---

<sup>57</sup> Se Flock, s. 301-302.

<sup>58</sup> Se Christoffer Haugli Sørensen, Gyldendal rettsdata, tvl., note 1785 til § 33-5.

<sup>59</sup> Disse reglene er relativt tekniske og detaljerte. Se nærmere i Schei, s. 1214-1217.

*saksøkte vil forføye over det i strid med saksøkers panterett.*».<sup>60</sup>

I praksis iverksettes arresten ved at skipets sertifikater beslaglegges av namsmyndighetene.<sup>61</sup> Skipet har ikke adgang til å seile uten disse om bord. Bunkersen er da «*på annen måte*» fratatt befrakters (og rederiets) råderett. Ved mistanke om at skipet likevel vil forsøkte å seile, kan det etableres vakthold.

Er arrest besluttet uten rettsmøte kan «*partene og enhver annen som rammes*» kreve etterfølgende muntlig forhandling, jf. tvl. § 32-8 (1). Det er med andre ord ikke bare saksøker og tidsbefrakter som kan kreve etterfølgende muntlig forhandling, men også rederiet og eventuelt lasteeier med last om bord.<sup>62</sup>

## 7.2 Virkningene for tidsbefrakter

Konsekvensen for tidsbefrakter er at han ikke kan utøve den råderett han har over skipet etter certepartiet. Skipet kan laste eller losse der det ligger, men det kan ikke forlate havnen med bunkersen om bord. Den avtalte certepartihyre løper og befrakter skal betale havneutgifter og andre utgifter som påløper i havn. Videre kan befrakter pådra seg forsinkelsesansvar i forhold til lasteiere og han kan risikere at inngåtte undercertepartier kanselleres.

Om certepartiperioden utløper eller certepartiet kanselleres, kan befrakter pådra seg erstatningsansvar i forhold til reder dersom skipet ligger utenfor det område hvor tilbakelevering skal skje. Befrakter vil også kunne bli erstatningsansvarlig for de tap reder påføres ved at skipet ikke kan forlate havnen. Man kan også tenke seg andre typer krav fra reder.

Befrakter kan stille sikkerhet for kravet, jfr. tvl. § 33-9(3), slik at gjennomføringen av arresten oppheves. Er det beløp det er gitt arrest for høyt og verdien av bunkersen lav, er dette lite fristende (og kanskje ikke mulig for befrakter), men likevel ofte den eneste mulighet befrakter har. Normalt

<sup>60</sup> Se Schei, s. 1216 og Falkanger, Flock og Waaler, s. 1120-1123.

<sup>61</sup> Se Fuglevåg, s. 8.

<sup>62</sup> Se nærmere om personkretsen i Schei, s. 1176, Flock, s. 213, og Ot.prp. nr.51 (2004-2005) nr. 65, s. 284.

er det ikke urimelig at befrakter «presses» til å stille garanti for det fulle beløp i en slik situasjon.

For kreditor er det optimale tidspunkt for å begjære arrest i bunkers når et skip har bunkret og lastet. Verdien av bunkersen er høy og kostnadene ved å losse lasten er betydelige og kanskje et lite aktuelt alternativ. Tidsbefrakter risikerer å pådra seg et betydelig ansvar i forhold til lasteier.

Teoretisk kan man tenke seg at tidsbefrakter får pumpet den arresterte bunkers over til et anlegg i land for salg eller lagring. Den pris man oppnår i en slik situasjon er sannsynligvis lav. Forhandlingsposisjonen er svak og mottaker tar i tillegg en viss risiko for kvaliteten på bunkersen. Kvaliteten kan undersøkes ved tester, men det tar noe tid. Lagring av bunkersen er lite aktuelt fordi en operatør av et anlegg neppe vil påta seg å lagre bunkersen på ubestemt tid. Selv om tidsbefrakter skulle få til en praktisk og økonomisk forsvarlig ordning, risikerer han at den nye bunkers han tar om bord for å kunne seile blir arrestert. Ilandføring av bunkersen kan også være utelukket på grunn av myndighetsrestriksjoner. Videre er det en rekke havner som ikke har bunkringsanlegg.

Alt i alt har tidsbefrakter kun to realistiske valgmuligheter. Han må enten stille garanti for eller betale det fulle beløp eller inngå en avtale med arresthaver.

### 7.3 Virkningene for reder

I utgangspunktet får arresten ingen virkninger for reder i certepartiperioden. Tidsbefrakter har plikt til å betale certepartihyre og havneutgifter og andre utgifter som påløper.<sup>63</sup>

Reder har likevel plikt til å påse at skipets offiserer ikke etterkommer instruksjoner fra befrakter om å forlate havnen. Det er reder som er i «besittelse» av bunkersen i certepartiperioden. Det forhold at tidsbefrakter eier bunkersen innebærer ikke at han også «besitter» den. Det følger av

---

<sup>63</sup> Man må likevel være oppmerksom på at havneutgifter gir sjøpanterett i skipet, jfr. sjøloven § 51, første ledd, pkt. 2). Dersom tidsbefrakter ikke betaler, blir det derfor i realiteten skipets eier som indirekte hefter.

tvfl. § 7-20, annet ledd, jfr. panteloven § 3-2, tredje ledd at arresten får rettsvern når «besitteren» av bunkersen (reder) har fått melding om arresten og om at befrakter ikke har rett til å råde over den.<sup>64</sup> Medvirker reder til at skipet forlater havn med bunkersen om bord, vil han kunne straffes etter straffeloven av 1902 § 343, ved at han «bortfører» arrestert gods som han har i sin besittelse.<sup>65</sup> Videre vil han kunne pådra seg erstatningsansvar overfor arresthaver etter ulovfestet erstatningsrett.

Befinner den arresterte bunkers seg fremdeles om bord når den avtalte certepartiperioden utløper eller certepartiet kanselleres, oppstår kompliserte spørsmål. Arresten bortfaller ikke fordi certepartiet er utløpt eller kansellert og skipet kan derfor ikke forlate havnen. At reder ikke er part i arrestsaken har ingen betydning i denne sammenheng.

Tidsbefrakter har åpenbart plikt til å sørge for at det er funnet en løsning når skipet tilbakeleveres under certepartiet.<sup>66</sup> Er det ikke er funnet en løsning, oppstår det vanskelige spørsmål i forholdet mellom bortfrakter og arresthaver. Nedenfor drøfter jeg de to hovedspørsmål som kan oppstå.

Det første spørsmålet er om reder kan kreve at arresthaver besørger og bekoster ilandføring av bunkersen der dette er mulig og betaler for den tid skipet ligger til havn til ilandføringen er gjennomført. Det finnes ikke bestemmelser i tvisteloven eller tvangsfullbyrdelsesloven som løser spørsmålet. Utgangspunktet bør derfor være at arresthaver ikke har en slik plikt. Jeg kan heller ikke se at det finnes rettspraksis som har tatt stilling til spørsmålet.

En dom fra Borgarting lagmannsrett<sup>67</sup> er av interesse. Saksforholdet var i korte trekk at produksjonsbedriften A leide produksjonslokaler fra B. SND<sup>68</sup> ytet lån til A med pant i leiekontrakten og i A sitt driftstilbehør.

<sup>64</sup> Se Schei, s. 1216 og Falkanger, Flock og Waaler, s. 1120-1123.

<sup>65</sup> Det samme følger av straffeloven av 2005 § 189.

<sup>66</sup> Jeg har gjennomgått tilbakeleveringsklausulene i de mest brukte tidscertepartier og kan ikke se at disse direkte løser spørsmålet. Jeg legger likevel til grunn at befrakter har en slik plikt. Det vil fore for langt å gå grundig inn på dette spørsmålet i denne artikkelen.

<sup>67</sup> LB-2001-685

<sup>68</sup> Statens nærings- og distriktsutviklingsfond.

A gikk konkurs og boet abandonerte driftstilbehøret. SND igangsatte realisasjon av dette. I realisasjonsperioden befant driftstilbehøret fremdeles seg i B sine lokaler. B krevet husleie fra SND for lokalene frem til utstyret ble solgt og hentet av kjøper. B argumenterte blant annet med at utstyret var B uvedkommende og at det kun var SND som hadde en økonomisk interesse i det. SND ble frifunnet. Rettens begrunnelse var først og fremst at SND ikke var eier av utstyret, men kun panthaver, og derfor ikke hadde ansvar for de leieforpliktelser som oppstod. Det var ikke noe kontraktsforhold mellom B og SND og SND kunne ikke holdes ansvarlig på annet grunnlag.

Spørsmålet om arresthaver har plikt til å besørge og bekoste ilandføring av den arresterte bunkersen bør løses etter tilsvarende linjer. Det er intet lovbasert, ulovfestet eller kontraktsmessig grunnlag for en slik plikt og det kan ikke hevdes at arresthaver har trådt inn i tidsbefrakteres forpliktelser etter certepartiet. Arresthaver er ikke eier av bunkersen og arresten gir ham ingen disposisjonsrett. Han har ikke engang en pantedrett. Løsningen må være at arresthaver ikke har ansvar for ilandføring av bunkersen eller for de økonomiske konsekvenser av at skipet blir liggende i havn.<sup>69</sup>

Det andre spørsmålet gjelder garantistillelse for opphevelse av iverksettelsen av arresten i henhold til tvl. § 33-9 (3). Det heter her at «saksøkte» (tidsbefrakter) kan stille slik garanti. Det kan ikke være tvilsomt at også reder kan stille garanti der tidsbefrakter ikke gjør det på basis av ulovfestede prinsipper om intervensjon. Men hva er reders situasjon der verdien av bunkersen er vesentlig lavere enn det krav det er gitt arrest for. Er det tilstrekkelig at reder stiller en garanti som tilsvare verdien av bunkersen eller må garantibeløpet tilsvare det beløp det er gitt arrest for?

---

<sup>69</sup> I ITIC (International Transport Intermediaries Club Limited), Newsletter, London, 03.09.2001 legges det til grunn at både befrakter og arresthaver er eksponert for kostnadsansvar etter engelsk rett, men det trekkes ingen sikker konklusjon. Jeg viser også til en dom fra Panama: Hyundai Merchant Marine Co Ltd vs STX Pan Ocean Co Ltd & Post marine Ox, S.A. – M/V 2Pos Azurit», der rederiet begjærte kjennelse for at arresthaver hadde plikt til å besørge og bekoste ilandføring av bunkersen og nådde frem. Saken er omtalt i [www.internationallawseminar.com](http://www.internationallawseminar.com), jfr. note 16.



Etter ordlyden i § 33-9 (3) skal garantien dekke hele arrestbeløpet.<sup>70</sup> Det kan likevel reises spørsmål om dette er så urimelig for reder at bestemmelsen må fortolkes slik at retten skal akseptere en garanti som tilsvare verdien av bunkersen. Det er ikke holdepunkter i lovforarbeider eller litteratur for en slik fortolkning. Grunnlag for en slik fortolkning kan være ulovfestede prinsipper om misbruk av kreditorposisjon eller lignende og reelle hensyn. Om § 33-9(3) ikke åpner for en slik mulighet, vil arresthaver kunne oppnå økonomiske løsninger som kan fremstå som svært urimelige. Man kan tenke seg at skipet ligger i en havn hvor det ikke er bunkersanlegg og at markedsverdien av bunkersen om bord er USD 200.000 og det kravet det er gitt arrest for er USD 10 millioner. Bortfrakter kommer da i en umulig situasjon. Han må enten stille garanti for et krav på USD 10 millioner eller la skipet bli liggende i en meget lang periode. Hans eneste vei ut av situasjonen vil kunne være å fremme et erstatningskrav mot tidsbefrakter, få dom for kravet, ta utlegg i bunkersen på grunnlag av dommen og igangsette tvangssalg av bunkersen. Denne prosessen vil kunne ta meget lang tid.

Det fremstår som relativt klart at lovgiver ikke har tenkt på situasjoner der en tredjemann rammes hardt av en arrest som ikke gjelder ham selv<sup>71</sup>. Et synspunkt kan være at ordlyden i § 33-9 (3) – i mangel av andre holdepunkter i lovforarbeider, rettspraksis eller teori - må være avgjørende slik at reder må stille en garanti som tilsvare arrestbeløpet. Etter mitt syn er det naturlig med bredere vurderinger der interesseavveininger, rimelighetshensyn, konsekvenshensyn og andre reelle hensyn tillegges betydelig vekt. Om det legges til grunn at lovgiver ikke har tenkt på problemstillingen, er en slik tilnæringsmåte naturlig selv om loven er ny og ordlyden klar. Lovens ordlyd må åpenbart tillegges betydelig vekt, men ikke avgjørende vekt.

Risikoplasseringshensyn og hensynet til forutberegnelighet kan tilsi at ordlyden følges. Reder, som må forutsettes å være en meget profesjonell aktør, har inngått en avtale med en tidsbefrakter om at denne skal dis-

---

<sup>70</sup> Se pkt. 6

<sup>71</sup> Jeg nevner at tvfl. § 7-20 regulerer visse sider av forholdet til tredjemenn, men inneholder ikke reguleringer som har betydning for det spørsmål som her behandles.

ponere skipet kommersielt, derunder eie den bunkers som er om bord. Arrester et velkjent fenomen i shipping og reder eksponerer seg i forhold til arrest av bunkers og skip ved å befrakte ut skipet på tidscerteparti. Dette kan tilsi at han fullt ut må bære risikoen for situasjoner som dette. Han kunne ha sikret seg ved å undersøke sin medkontrahents økonomi bedre før inngåelsen av certepartiet. På den annen side kan også arresthavers ha påtatt seg en risiko ved å ha hatt et forhold til tidsbefrakter som har resultert i det krav som var grunnlag for arresten.

Om retten ikke kan akseptere et garantibeløp som tilsvare verdien av bunkersen, vil arresthaver oppnå en press situasjon som er sterkt urimelig for reder. Om det ikke stilles garanti og arrestsaken til slutt ender med tvangssalg av bunkersen, så får arresthaver i beste fall dekning i salgsprovenyet. Han kan også risikere å måtte vike for andre kreditorer eller rettighetshavere og ikke få noe. Det er derfor unaturlig at han i perioden frem til gjennomført tvangsrealisasjon skal kunne presse frem en langt høyere garanti fra reder.

En kjennelse fra Borgarting lagmannsrett kan ha en viss overføringsverdi.<sup>72</sup>Saken gjaldt en midlertidig forføyning der en låntaker krevet at långiver godtok ombytting av panteobjekt for et lån fra pant i næringseiendom til pant i kontant depot i bank. Långiver hadde stilt som vilkår for å godkjenne ombyggingen at øvrige lånevilkår ble endret. Låntaker fikk medhold. Rettens begrunnelse er i hovedsak basert på lojalitetsprinsipper, forbud mot misbruk av posisjon, avtaleloven § 36, m.v. Vesentlig deler av begrunnelsesmønsteret bør kunne anvendes også for den problemstilling jeg her behandler, selv om det er store forskjeller på arrest og en avtalebasert pantsettelse.

Jeg er i tvil om hva rettstilstanden er når det gjelder spørsmålet om reder kan kreve at iverksettelsen av arresten oppheves ved å stille en garanti i medhold av § 33-9 (3) som tilsvare verdien av bunkersen, men vesentlig lavere enn arrestkravet. Jeg heller til den oppfatning at han kan kreve dette.

---

<sup>72</sup> LB-2013-33568

## **8 Adgangen til å sette som vilkår at saksøker stiller sikkerhet. Kan det også settes som vilkår at saksøker stiller sikkerhet for havneavgifter?**

Som nevnt i pkt. 5.6 kan retten sette som vilkår for gjennomføringen av en arrestbeslutning at saksøker stiller sikkerhet for mulig ansvar for urettmessig arrest. Dette gjelder for arrest i alle typer formuesgoder. Ved arrest i skip skal retten i tillegg sette som vilkår at saksøker stiller sikkerhet for havneavgifter som påløper under saken, jfr. sjøl. § 97, første ledd. Dette er en særnorsk bestemmelse og det finnes ingen tilsvarende bestemmelse i tvisteloven.<sup>73</sup>

Det kan reises spørsmål om sjøl. § 97 skal tolkes utvidende, slik at den også omfatter arrest i bunkers. Jeg kan ikke se at spørsmålet er behandlet i litteratur, lovforarbeidene til endringen av § 97 eller i rettspraksis. Bestemmelsens ordlyd, at den er plassert i sjøloven og at den er relativt ny, tilsier klart at det ikke er grunnlag for slik utvidende fortolkning.

Formålsbetraktninger og andre reelle hensyn kan imidlertid tale for en utvidende fortolkning. Arrest i bunkers kan langt på vei få de samme faktiske virkninger som arrest i skipet. Skipet kan ikke forlate havn med den arresterte bunkers om bord og havneavgifter påløper. Formålet med sjøl. § 97 fremgår av forarbeidene til lovendringen, særlig Ot.prp.nr.87 (1998-99) (Om lov om endringer i sjøfartsloven mv), s. 33-34:

«Utover det som dekkes av rettsgebyret, er det etter gjeldende rett ingen regler om adgangen til å kreve sikkerhet for omkostninger som påføres det offentlige i forbindelse med arresten. Krav på havneavgifter er imidlertid sikret ved sjøpant i skipet, og har derved fortrinnsrett foran alle andre heftelser i skipet (jf sjøloven § 51 første ledd nr 2 og § 52 første ledd). Normalt vil påløpte havneavgifter derfor bli dekket ved tvangssalget. Dette gjelder imidlertid ikke andre omkostninger som påføres det offentlige. Dessuten hender

---

<sup>73</sup> Ot.prp.nr. 87 (1998 – 1999) Om lov om endringer i sjøfartsloven mv..

det at skipet er av så lav standard at det ikke har en positiv verdi, med den konsekvens at heller ikke havneavgifter blir dekket. ».

Videre heter det i høringsbrevet fra Justisdepartementet i samme ot.prp.:

«Bakgrunnen for dette forslaget er at man i perioden 1994-1995 ved enkelte havner opplevde at utenlandske skip ble liggende i norsk havn i meget lang tid i forbindelse med tvangsfullbyrdelse og arrest. Dette medførte ikke bare praktiske problemer, men påførte også det offentlige utgifter som ikke ble inndekket ved tvangssalget»

og

«De problemer som oppstod i forbindelse med slike arrester i perioden 1994-1995, viste imidlertid at det er behov for en forbedring av lovverket her, slik at en unngår denne type problemer i fremtiden».

På tross av at de hensyn som er her beskrevet er tungtveiende også ved arrest i bunkers, er det mitt syn at sjøloven § 97 ikke kan tolkes utvidende.

## 9 Saksøkers erstatningsansvar ved urettmessig arrest

Etter tvl. § 32-11 kan saksøker bli erstatningsansvarlig for saksøktes tap forårsaket av en urettmessig arrest. Arrest i bunkers reiser ikke erstatningsrettslige spørsmål som adskiller seg vesentlig fra arrest i andre typer formuesgoder. Bestemmelsen behandles derfor ikke.<sup>74</sup> Jeg nevner likevel at bestemmelsen kun regulerer *saksøktes* (tidsbefrakteres) erstatningskrav. Eventuelle erstatningskrav fra reder, lasteiere eller andre, må baseres på ulovfestet erstatningsrett.

---

<sup>74</sup> Av litteratur om bestemmelsen viser jeg særlig til Schei, s. 1184- 1188, Flock, s. 366-383 og Falkanger, Flock, Waaler, s. 1072-1079.

## Sjørettsfondets utgivelser

Sjørettsfondet fremmer forskning innen sjørett, transportrett, forsikring, 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

- |     |  |  |
|-----|--|--|
| 449 | BRUZELIUS, Karin M   | Offentlig eierskap i transportselskap. 2015. 38 s.   |
| 450 | Det 26. nordiske sjørettsseminar: Voldgift i shipping og offshore. | Bidrag av: Geir Gustavsson, Georg Scheel, Trond Eilertsen, Jes Anker Mikkelsen, Lars Rosenberg Overby, Mette Christensen, Kristina Siig, Jens Mathiasen, Ditte Rust. 2015. 114 s.  |
| 451 | FALKANGER, Thor  | Tvangsrealisasjon i Norge av luftfartøy og rettigheter i luftfartøy. 2015. 138 s.  |
| 452 | JUEL, Magnus Engh  | Industrikonsesjonslovens skranker for erverv av eierandeler i vannkraftselskaper. 2015. 134 s.   |
| 453 | DALEN, Even Vegard   | Reindrift og rein kraft. Rettssubjektivitet i reindriften ved utbygging av vindkraft og kraftlinjer. 2015. 158 s.  |
| 454 | ANDENÆS, Elisabeth   | I fin form på plattform. Om helsekravene til ansatte i petroleumsvirksomheten. 2015. 164 s   |
| 455 | Selected master theses 2015  | Contributors: Jolanta Zabityte and Kyle Ritter. 2015. 124 p.   |
| 456 | SIMPLY 2014  | Contributors: Sir Bernard Rix, Thor Falkanger, Erik Røsæg, Henrik Ringbom, Kristina Siig, Henrik Bjørnebye, Ola Mestad, Ivar Alvik, Catherine Banet, Alla Pozdnakova. 2015. 370 p. |

## 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 Høiby, 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

## Distribusjon

Bøker, pensum og tidsskriftet MarIus distribueres via Den norske bokbyen og andre bokhandler. Sjørettsfondet og Nordisk institutt for sjørett håndterer ikke bestillinger.

Informasjon om priser på enkeltnummer av MarIus er oppdatert på <http://bokbyen.no/butikk>. Du kan bestille på nett via butikkløsningen, e-post til [post@bokbyen.no](mailto:post@bokbyen.no) eller telefon 57 69 22 10.

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

## Tidsskriftet MarIus – abonnement

Sjørettsfondet tilbyr abonnement med flere valgmuligheter. Du kan abonnere på disse kategoriene:

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 e-post til [post@bokbyen.no](mailto:post@bokbyen.no). Faktura basert på kostnader sendes i etterkant et par ganger i året. Prisen vil variere med sidetall per publikasjon og antall utgivelser i året.

Årgang 2014, tjuve utgaver på totalt 3 215 sider, kostet tilsammen ca 8 500 kr i utsalg og 6 430 kr i abonnement.

THE SCANDINAVIAN INSTITUTE OF MARITIME LAW is a part of the University of Oslo and hosts the faculty's Centre for European Law. It is also a part of the cooperation between Denmark, Finland, Iceland, Norway and Sweden through the Nordic Council of Ministers. The Institute offers one master programme and several graduate courses.

The core research areas of the Institute are maritime and other transport law as well as petroleum and energy law, but the members of the Institute also engage in teaching and research in general commercial law.

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

ISSN: 0332-7868

