

MARITUS

SCANDINAVIAN INSTITUTE OF MARITIME LAW

Björn Sandvik

Skeppsbyggnadsavtal från finsk
synpunkt

463

Skeppsbyggnadsavtal från finsk synpunkt

Björn Sandvik



Marlus nr. 463
Sjørettsfondet
Nordisk institutt for sjørett
Universitetet i Oslo

© Sjørettsfondet, 2016
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: Professor dr. juris Trond Solvang
Bidrag sendes til trond.solvang@jus.uio.no

Abonnement og løssalg:
Den norske bokbyen <http://bokbyen.no/butikk> - post@bokbyen.no

Trykk: 07 Xpress as

Förord

Finland har en lång tradition med skeppsbyggnad och landets varvsindustri är fortfarande betydande. Specialkunnandet ligger i byggandet av isbrytare, färjor för passagerar- och biltransport, samt kryssningsfartyg. Men även om skeppsbyggnadskompetensen är hög i Finland, har skeppsbyggnadsavtal inte tilldragit sig något egentligt intresse inom finsk rättsvetenskap. Föreliggande uppsats är den första rättsvetenskapliga undersökningen där skeppsbyggnad som avtalstyp behandlas mera ingående från finsk synpunkt. I uppsatsen fästs uppmärksamhet vid den rättsliga karaktären av skeppsbyggnadsavtal som närmast hybrid mellan köp och entreprenad. Vidare redogörs för viktigare standardavtal om skeppsbyggnad och den rättsliga miljön i övrigt för skeppsbyggnadsavtal. Typiska avtalslösningar presenteras och pejas mot bland annat dispositiv rätt samt rätts- och skiljedomspraxis. Särskild uppmärksamhet riktas mot vissa avtalsbrottsituationer på varvets sida och påföljdssystemet vid särskilt fel i fartyget.

Åbo Akademi, april 2016

Björn Sandvik,

professor i privaträtt vid Åbo Akademi

Innehåll

1	INLEDANDE ANMÄRKNINGAR	5
2	SKEPPSBYGGNADSAVTALETS RÄTTSLIGA KARAKTÄR	7
2.1	Tillämpligheten av köprättsliga regler	7
2.2	Hybrid mellan köp och entreprenad	9
3	DEN RÄTTSLIGA MILJÖN FÖR SKEPPSBYGGNADSAVTAL	13
3.1	Formulärrätten om skeppsbyggnad	13
3.2	Tolkning och utfyllnad av skeppsbyggnadsavtal	16
4	TYPISKA LÖSNINGAR I SKEPPSBYGGNADSAVTAL	22
4.1	Överblick	22
4.2	Några särfrågor om avtalsbrott på varvets sida	27
4.2.1	Allmänna iakttagelser	27
4.2.2	Fel i fartyget – några avtalslösningar	32
5	AVSLUTANDE SYNPUNKTER	39
	SJØRETTSFONDETS UTGIVELSER	42

1 Inledande anmärkningar

Finland har en lång tradition med skeppsbyggnad och vår varvsindustri är fortfarande betydande. I själva verket är det så, att skeppsbyggnadsbranschen är en av våra få industrigrenar som upplever något av ett uppsving medan finskt näringsliv i övrigt för närvarande kämpar med stora problem och stagnation. Vårt specialkunnande inom skeppsbyggnad ligger framförallt i byggandet av isbrytare, färjor för passagerar- och biltransport, samt kryssningsfartyg. Som exempel kan nämnas att Finlands genom tiderna i särklass största enskilda exportprodukter är världens då största kryssningsfartyg *Oasis of the Seas* (2009) och systerfartyget *Allure of the Seas* (2010). Fartygen byggdes av STX Europe's varv i Åbo – numera Meyer Turku – på beställning av rederiet Royal Caribbean International.¹

Men även om kompetensen kring skeppsbyggande är hög i Finland har vi inte samma spetskompetens då det gäller juridiken kring skeppsbyggnadsavtal. Denna avtalstyp har inte tilldragit sig något egentligt intresse i finsk doktrin. Bland finska författare förefaller endast Wetterstein ha behandlat denna avtalstyp i en uppsats från medlet av 1980-talet där vissa försäkringsfrågor ställs i förgrunden.² Man kan med fog tala om en försummad avtalstyp och det är inte utmärkande för enbart finsk rätts del.

I t.ex. svensk rätt förefaller skeppsbyggnadsavtal ha behandlats närmast i en uppsats av Hellner, en uppsats av Hagberg och en uppsats av Mellander, som alla ingår i ett temanummer om skeppsbyggnad i Arkiv for Sjørett 1971.³ Från senare

¹ Se https://fi.wikipedia.org/wiki/M/S_Oasis_of_the_Seas (besökt 12.2.2016).

² *Peter Wetterstein*, Försäkringsfrågor vid konstruktionsfel i nybyggda fartyg, *Marlus* Nr 99, 1985 s. 112–140. Uppsatsen återges även i *Peter Wetterstein*, Sjärrättsliga skrifter. Turku: Turun yliopiston merenkulkualan koulutuskeskuksen julkaisuja 1986 s. 140–168.

³ AfS 1971 s. 245–364. Numret innehåller inalles fem inledningsföredrag under det fjärde nordiska sjörettsseminariet år 1970 som fokuserade på skeppsbyggnadsavtal.

tid märks en kort uppsats av Almelöv.⁴ Den mest omfattande och djuplodande nordiska undersökningen om ämnet är alltjämt Brunsvigs avhandling Konstruksjonsansvar ved bygging av skip från år 1973.⁵ Även detta arbete är emellertid i många avseenden föråldrat. Bland senare nordisk doktrin märks dock Melands kommentarverk från år 2006 till det norska standardavtalet för skeppsbyggnad (se om detta nedan 3.1).⁶

Det bristande intresset för skeppsbyggnadsavtal förefaller även vara mera internationellt utmärkande. Överlag har påfallande lite skrivits om denna avtalstyp. På det internationella planet utgörs ett centralt arbete av Curtis' standardverk *The Law of Shipbuilding Contracts*, som år 2012 utkommit i en fjärde upplaga.⁷ I exempelvis särskilda arbeten om köp- eller entreprenadrätt finns sällan något om denna avtalstyp liksom inte heller i allmänna framställningar om speciell avtalsrätt, vare sig inom eller utanför Norden. Däremot har skeppsbyggnadsavtal behandlats översiktligt i flera allmänna framställningar på sjörättens⁸ område.⁹

Skeppsbyggnadsavtal kan visserligen ses som en mycket speciell avtalstyp som förhållandevis få praktiskt verksamma jurister någonsin kommer i kontakt med. Men det förminskar inte avtalstypens betydelse för de många aktörer som trots allt har anknytning till skeppsbyggnadsbranschen. Med beaktande av varvsindustrins fortsatta betydelse i Finland – liksom de ofta stora ekonomiska intressen som förknippas med enskilda skeppsbyggnadsavtal – är det hög tid att denna avtalstyp

⁴ *Jörgen Almelöv*, *Skeppsbyggnadskontrakt – den rättsliga utvecklingen och den allmänna köp- och kontraktsrätten*, i *Marlus Nr 417*, 2013 s. 96–106.

⁵ *Per Brunsvig*, *Konstruksjonsansvar ved bygging av skip*. Oslo: Universitetsforlaget 1973.

⁶ *Øystein Meland*, *Skipsbygging, Kommentarer til Norsk Standard Skipsbyggingskontrakt*, Bergen: Bodoni 2006.

⁷ *Simon Curtis*, *The Law of Shippbuilding Contracts*, fourth edition, London: Informa 2012.

⁸ Se för nordisk del t.ex. *Thor Falkanger & Hans Jacob Bull*, *Sjørett*, 7. Utgave, Oslo: Sjørettsfondet Akademisk 2010 kap. 4.1–4.2. För utomnordisk del kan här särskilt hänvisas till t.ex. *Christopher Hill*, *Maritime Law*, sixth edition, London: Informa 2003 s. 75–87, samt *Aleka Madaraka-Sheppard*, *Modern Maritime Law and Risk Management*, second edition, London: Informa 2009 kap. 10.

⁹ Samtidigt har i engelsk doktrinen betonats att skeppsbyggnadsavtalet är ett "non-maritime contract" som alltså inte faller under "Admiralty jurisdiction". Se t.ex. *Hill* 2003 s. 76, men se även *Curtis* 2012 s. 3 not 12.

uppmärksammas också från finsk synpunkt.

Skeppsbyggnadsavtal är synnerligen komplexa och även heterogena. Eftersom skeppsbyggnadsavtal tidigare i stort inte har behandlats i finsk doktrin vill jag dock här närmast behandla denna avtalstyp utifrån några särdrag. Av särskilt intresse blir för det första skeppsbyggnadsavtalets rättsliga karaktär som närmast hybrid mellan köp och entreprenad. För det andra redogörs för viktigare standardavtal för skeppsbyggnad och den rättsliga miljön i övrigt för denna avtalstyp. Slutligen vill jag för det tredje ta fasta på typiska lösningar i skeppsbyggnadsavtal och några särfrågor utifrån praktiska problemsituationer. Det är närmast avtalsbrott på varvets sida och påföljdssystemet som upplyfts till närmare granskning.

2 Skeppsbyggnadsavtalets rättsliga karaktär

2.1 Tillämpligheten av köprättsliga regler

Skeppsbyggnadsavtal definieras som ett avtal mellan en tillverkare och en beställare om nybyggnad och avlämnande av ett närmare specificerat fartyg.¹⁰ Ombyggnads- eller reparationsarbeten faller inte inom denna definition, liksom inte heller fartygsköp som avser köp av existerande (begagnade) fartyg.¹¹ Rättsligt sett anses skeppsbyggnadsavtal i regel utgöra sådana tillverkningsköp som omfattas av köprättsliga regler, eftersom beställaren sällan ska tillhandahålla en väsentlig del av byggma-

¹⁰ Se t.ex. definitionen av *Brunsvig* 1973 s. 2.

¹¹ För fartygsköpsens del märks bland nordisk rätt särskilt *Folke Grauers* avhandling *Fel i sålt skepp*, Tullbergs Klippan; Sjörettsföreningen i Göteborg 1980. Bland litteraturen i övrigt kan nämnas t.ex. *Malcolm Strong & Paul Herring*, *Sale of Ships, The Norwegian Saleform*, second edition, London: Sweet & Maxwell 2010.

terialeet.¹² Hos oss följer köplagen (355/1987, KöpL) samma tillämpningsförutsättningar. Enligt KöpL § 2.1 gäller lagen ”beställning av en vara som skall tillverkas, endast om inte beställaren skall tillhandahålla en väsentlig del av materialet”. I motiven betonas särskilt att KöpL under dessa förutsättningar blir tillämplig på tillverkning av alla slag av lösa saker och ”kommer således även att gälla t.ex. avtal om byggande av fartyg”.¹³

Också exempelvis FN-konventionen om internationella köp av varor (CISG) är enligt artikel 3(1) i och för sig tillämplig vid tillverkningsköp enligt samma förutsättningar som vår KöpL. Men CISG artikel 2(e) undantar generellt köp av ”ships, vessels, hovercraft or aircraft” från konventionens tillämpningsområde. Detta undantag omfattar givetvis inte bara köp av existerande fartyg utan även skeppsbyggnadsavtal.¹⁴ Det märks även att motsvarande undantag i 1964 års Haagkonventioner hänvisade till registrerade fartyg, eller fartyg som enligt lag ska registreras.¹⁵ Denna lösning torde ha tillkommit under inflytande av bland annat engelsk rätt.¹⁶ Det generella undantaget i CISG artikel 2(e) motiverades dels med divergerande krav på fartygsregistrering, dels med att fartyg i vissa jurisdiktioner trots allt inte behandlas som varor utan som *immovables* (!).¹⁷ Det finns dock olika tolkningar om den närmare räckvidden

¹² Den rättsliga statusen av skeppsbyggnadskontrakt har diskuterats i bland annat engelsk rätt. Också där är det dock sedan länge klart att köprättsliga regler blir tillämpliga. Bland rättspraxis hänvisas ständigt till bland annat det kända fallet *Robinson v Graves* [1935] 1 KB 579. Se även den komparativa översikten av *Brunsvig* 1973 s. 8–11.

¹³ RP 1986:93 s. 46.

¹⁴ Se även t.ex. *Kai Krüger*, Norsk kjøpsrett, 4. utgåve, Bergen: Alma Mater 1999 s. 619.

¹⁵ Se Uniform Law for the International Sale of Goods (ULIF) art. 5(1)(b) och Unifrom Law on the Formation of Contracts for the International Sale of Goods (ULF) art. 1(6)(b).

¹⁶ Tillämpningen av den engelska Sale of Goods Act vid köp av registrerade fartyg har länge varit oklar och kontroversiell. I t.ex. *M. Bridge* m.fl. (eds), *Benjamin's Sale of Goods*, ninth edition, London: Sweet & Maxwell 2014 s. 71–72 uttalas dock numera att “it would seem that even a registered ship may be subject to the Act”.

¹⁷ Se A/ConF.97/19, United Nations Conference on Contracts for the International sale of Goods. Vienna, 10 March – 11 April 1980. Official Records. Documents of the Conference and Summary Records of the Plenary Meetings and of the Meetings of the Main Committees, United Nations, New York 1981 s. 16.

av artikel 2(e),¹⁸ vartill kommer att undantaget i artikel 2(e) har ifrågasatts *de lege ferenda*.¹⁹

Eftersom CISG är dispositiv finns det emellertid inget som hindrar parterna att avtala om att CISG ska tillämpas på exempelvis ett avtal om skeppsbyggnad. Det finns dock inget som tyder på att denna möjlighet till *opt in* skulle utnyttjas i någon märkbar omfattning. Däremot finns i praxis om skeppsbyggnadsavtal exempel på att CISG har getts tolkningsrelevans som ett uttryck för ”internationell kommersiell rätt”.²⁰ Klart är även att CISG trots undantaget i artikel 2(e) kan tillämpas om köpet avser delar av – eller komponenter till – fartyg, båtar, svävare eller luftfartyg.²¹ I princip kunde det omfatta också köp av ett fartygsskrov under byggnad. I doktrinen anses dock undantaget i artikel 2(e) gälla även pågående tillverkningsprocess.²²

2.2 Hybrid mellan köp och entreprenad

Det är emellertid även klart att skeppsbyggnadsavtal uppvisar många särdrag jämfört med andra köp. På flera centrala punkter har skepps-

¹⁸ Se t.ex. *John Honnold & Harry M. Flechtner*, Uniform Law for International Sales under the 1980 United Nations Convention, fourth edition, Alphen an den Rijn: Kluwer Law International 2009 s. 53–54, *Stefan Kröll, Loukas Mistelis & Pilar Perales Viscasillas*, Un Convention on Contracts for the International Sale of Goods (CISG), Commentary, München, C.H. Beck 2011 s. 50–51, *Ingeborg Schwenzer* (ed.), *Schlechtriem & Schwenzer Commentary on the UN Convention on the International Sale of Goods (CISG)*, third edition, Oxford: Oxford University Press 2010 s. 58–60. Diskussionen gäller framförallt om även mindre båtar (roddbåtar etc.) omfattas av art. 2(e).

¹⁹ Enligt *Peter Schlechtriem & Ulrich G. Schroeter*, Internationales UN-Kaufrecht, 5. Auflage, Tübingen: Mohr Siebeck 2013 s. 41 kan CISG art. 2(e) motiveras med endast historiska skäl. Se även t.ex. *Jan Ramberg & Johnny Herre*, Internationella köplagen (CISG), En kommentar, 3. uppl., Stockholm: Norstedts 2009 s. 94.

²⁰ Se t.ex. ND 2010 s. 69 (norsk skiljedom), ref. nedan vid fotnot 52–53; se även vid fotnot 64–66.

²¹ Se även från rättspraxis om CISG t.ex. UNILEX 25.02.1992 (Ungern, Supreme Court of the Republic of Hungary) och UNILEX 28.10.1998 (USA, U.S. District Court, N.D. Illinois) om köp av flygplansdelar (motorer). Också offshoreanläggningar (oljeborrplattformar, pontoner etc.) faller utanför undantaget i CISG art. 2(e); de anses i allmänhet inte utgöra ”fartyg”.

²² Se t.ex. *Kröll, Mistelis & Perales Viscasillas* 2011 s. 51.

byggnadsavtal mera gemensamt med entreprenadavtal.²³ Det som gör skeppsbyggnadsavtal specifikt i förhållande till många andra tillverknings- och beställningsköp är en kombination av faktorer som det är nödvändigt att på något sätt ta hänsyn till. Här kan särskilt nämnas avtalsförhållandets längd och stora ekonomiska betydelse, liksom avtalsföremålets tekniska sammansättning och komplicerade karaktär. Skeppsbyggnad och design av fartyg styrs i praktiken av offentlig kontroll i form av omfattande och tvingande reglering om sjö- och miljösäkerhet samt skeppsklassifikation med kontinuerlig övervakning under byggnads-skedet.²⁴ Ansvar för skeppets design, funktion och utrustning etc. kan dessutom i avtalet fördelas olika mellan varvet och beställaren. Till detta kommer ett nätverk av anknytande avtal bland annat då det gäller planering och konstruktion,²⁵ finansiering, försäkring och inte sällan exempelvis befraktning.²⁶ Vidare kan mera allmänt betonas den internationella karaktär som avtalskomplexet ofta har, osv.

Genom flera av de nämnda faktorerna framstår skeppsbyggnadsavtal i praktiken närmats som en hybrid mellan köp och entreprenad. Det är fråga om en speciell typ av köpavtal som inkorporerar en mängd aspekter som är karaktäristiska för entreprenadavtal. I tidigare nordisk doktrin har Hellner uttryckt det så, att skeppsbyggnadsavtal är ”extrema fall på omfattande individuella beställningsavtal” som ”också står entreprena-

²³ Se även t.ex. *Iain S. Goldrein* (ed.), *Ship Sale and Purchase*, London: Lloyd's of London Press 1993 s. 3.

²⁴ Se även t.ex. *Grauers* 1980 s. 29–43.

²⁵ Som exempel kan nämnas att Åbo-varvet Meyer Turku i praktiken producerar endast ca 20 procent av skeppets värde. Bygget delas upp i större moduler som i sin helhet produceras av ett nätverk av underleverantörer i främst Egentliga Finland. Modulerna sammanfogas vid varvet. Genom att bygget på detta sätt delas i större helheter blir arbetet smidigare och effektivare samtidigt som fördelningen och bedömningen av ansvarsfrågor underlättas. Företagen i nätverket stöder varandra korsvis och samarbetar. Detta nätverksbaserade verksamhetssätt är speciellt för Åbo-varvet och dess konkurrensfördel. Se närmare *Kauppalehti* 26.11.2015 s. 12–15, *Helsingin Sanomat* 23.11.2015 s. A 23.

²⁶ Se t.ex. (2015) 919 LMLN 1 (London Arbitration): Samtidigt med skeppsbyggnadsavtalet ingick beställaren ett avtal om tidsbefraktning med ett bolag som var delägt av tillverkaren. Dyliga avtalskonstruktioner får ses mot s.k. *tax-lease* som en avancerad finansieringsform för nybyggen. Se närmare *Meland* 2006 s. 25–26.

davtalen nära”.²⁷ Och i exempelvis engelsk doktrin har till och med hävdats att det egentligen är missvisande att över huvud taget karaktärisera skeppsbyggnadsavtal som köpavtal. Samtidigt anses emellertid etablerade principer om byggnadsentreprenad ha ringa räckvidd i sammanhanget. Vid avgörande av tvister om skeppsbyggnadsavtal söks därför – ”for better or worse” – vägledning i köprätten.²⁸

Intressant nog återopades dock den s.k. *prevention principle* i engelsk entreprenadrätt i ett uppmärksammat engelskt High Court-avgörande från år 2011.²⁹ Domstolens behandling av denna entreprenadrättsliga princip i ett skeppsbyggnadssammanhang har emellertid beskrivits som ett överraskande förbiseende av etablerad systematik i skeppsbyggnadsavtal.³⁰ Se även vidare om fallet nedan avsnitt 4.1.

Hur engelsk rätt förhåller sig till skeppsbyggnadsavtal är inte oväsentligt. I en betydande del av alla internationella skeppsbyggnadsavtal görs nämligen lagval till engelsk rätt som en välutvecklad lösning som tillgodoser det grundläggande behovet av förutsebarhet.³¹ Också i övrigt blir engelsk rätt av betydelse på detta område (se nedan 3.2).

Också i den begränsade nordisk doktrinen om skeppsbyggnadsavtal har ansetts att etablerade principer för byggnadsentreprenad får ringa betydelse. Ger avtalet inte uttryckligt svar på en viss fråga och kan man inte på annat sätt finna ledning, får man falla tillbaka på köprätten – som bör ges företräde framför principer för byggnadsentreprenad – eller på

²⁷ Jan Hellner, Skeppsbyggnadskontrakten och den allmänna köp- och avtalsrätten, Afs 1971 s. 250. I Jan Hellner, Richard Hager & Annina H. Person, Speciell avtalsrätt II, Särskilda avtal, 1 häftet, 6. uppl., Stockholm: Norstedts 2015 s. 141 nämns i korthet skeppsbyggnadsavtal som en avtalstyp som i realiteten ligger nära entreprenadavtal även om denna avtalstyp faller under köplagen.

²⁸ Se Curtis 2012 s. 3. Se även resonemanget i t.ex. Hill 2003 s. 77.

²⁹ *Adyard Abu Dhabi v SD Marine Services* [2011] EWHC 848 (Comm).

³⁰ Se t.ex. *Elizabeth Blackburn QC & Rachel Toney*, The Prevention Principle, Liquidated Damages and Concurrent Delay in Shipbuilding Contracts, www.stonechambers.com (besökt 12.2.2016), särskilt punkt 11–12, Curtis 2012 s. 66–68, *Simon Curtis & Louise Elmes*, Owner cites prevention principle in shipbuilding dispute, www.lloydslist.com/law (besökt 12.2.2016).

³¹ Se även t.ex. Curtis 2012 s. 274. I t.ex. NEWBUILDCON (se nedan avsnitt 3) punkt 41 anges engelsk rätt som *default*-lösning.

allmänna kontraktsrättsliga principer.³² Självfallet supplementeras avtalet även av eventuella handelsbruk och sedvänjor. Tolkningvägledning kan bland annat sökas i praxis om flera betydelsefulla standardavtal om skeppsbyggnad (se om formulärrätten nedan 3.1). Därigenom kan samtidigt skeppsbyggnadsavtalets särdrag beaktas.³³

Som jämförelse har man i finsk rätt inte visat någon benägenhet till köprättsanalogier vid entreprenadavtal.³⁴ I brist på lagstiftning har problem lösts genom att tillämpa allmänna kontraktsrättsliga principer, dock med beaktande av entreprenadens särdrag såsom de framgår av etablerade standardavtal på området. Av det följer att också t.ex. de allmänna YSE-villkoren om byggnadsentreprenad av tradition har tolkats utan att köprätten getts någon synlig roll.

Däremot har man i exempelvis svensk entreprenadrättslig doktrin sedan länge visat större benägenhet till köplagsanalogier.³⁵ Och i t.ex. NJA 2013 s. 271 följande högsta domstolen i Sverige att AB-villkoren – dvs. motsvarigheten till de finska YSE – framförhandlats mot bakgrund av allmänna obligationsrättsliga principer och köplagens regler, varför det var naturligt att tolka villkoren i ljuset av dessa principer och regler. Detta och andra liknande fall från senare tid har ansetts avvika från den traditionella metoden att tolka AB-villkoren ”autonomt”. Samtidigt beskrivs den traditionella metoden som ”märklig och främmande för civilrätten i övrigt”. På kort sikt antas bland annat NJA 2013 s. 271 minska förutsebarheten men på lång sikt upplevs det som positivt.³⁶

Skillnaden i inställning mellan finsk och svensk rätt får ses mot bakgrund av att

³² Se särskilt *Hellner*, AfS 1971 s. 246–261, *Meland* 2006 s. 22–25, samt nedan vid fotnot 52–53.

³³ Utifrån detta har kritik riktats mot det ovan vid fotnot 29–30 anförda engelska rättsfallet; se närmare nedan vid fotnot 99–101.

³⁴ Detta betonas särskilt av t.ex. *Heikki Halila & Mika Hemmo*, *Sopimustyyppit*, 2. uudistettu painos, Helsinki: Talentum 2008 s. 54 med hänvisningar.

³⁵ Se t.ex. de många köplagshänvisningarna i *Bertil Bengtssons* behandling av entreprenader i verket *Särskilda avtalstyper I*, Stockholm: Norstedt 1976; se särskilt konklusionerna s. 134–135. Också den översiktliga behandlingen av entreprenader i t.ex. *Hellner, Hager & Persson* 2015 s. 140–161 innehåller en del köprättsanalogier.

³⁶ Se *Anders Ingvarson & Marcus Utterström*, *Högsta domstolens intrång i entreprenadrättens slutna rum*, SvJT 2015 s. 258–278. Se även t.ex. *Anders Ingvarson & Marcus Utterström*, *Tolkning av entreprenadavtal – det köprättsliga kontrollansvaret möter hindersbestämmelserna i AB 04*, SvJT 2015 s. 20–39.

Finland innan KöpL länge saknade en enhetlig och konsekvent köplagstiftning.³⁷ Möjligen är dock de olika inställningarna i finsk och svensk rätt mera gradskillnader än artskillnader, eftersom också hos oss även köprättsliga principer har återspeglats i de allmänna kontraktsrättsliga principerna. I alla fall kan hävdas att den traditionella synen i finsk entreprenadrätt numera framstår som förlegad.³⁸

3 Den rättsliga miljön för skeppsbyggnadsavtal

3.1 Formulärrätten om skeppsbyggnad

Skeppsbyggnadsavtal har med rätta ansetts vara ett sådant tekniskt-ekonomiskt specialområde som lämpar sig bättre för reglering genom utveckling av avtalsformulär än genom speciallagstiftning.³⁹ Formulärrätten om skeppsbyggnad är i och för sig välutvecklad men framstår som splittrad och svåröverskådlig. Dels finns det varvsspecifika och även vissa beställarspecifika standardavtal. Dels har det sedan länge funnits ett antal viktiga standardavtal som har utarbetats av olika nationella och regionala branschorganisationer för antingen varvsindustrin eller fartygsägare. Det är här dessutom vanligt att sådana standardavtal i praktiken närmast fungerar som *modellavtal* som modifieras av parterna.⁴⁰

Bland viktigare branschavtal för skeppsbyggnad kan i detta sammanhang särskilt nämnas det norska Standard Form Shipbuilding

³⁷ Se t.ex. *Björn Sandvik*, Säljarens kontrollansvar, Åbo: Åbo Akademi förlag 2004 s. 13–16.

³⁸ I detta sammanhang märks även de bestämmelser om byggnadsentreprenad som intogs i konsumentskyddslagen (38/1978, KSL) kapitel 9 genom L 16/1994. Dessa bestämmelser baseras i påfallande stor utsträckning på stadgandena om konsumentköp i KSL kapitel 5 (och stadgandena om vissa konsumenttjänsteavtal i KSL kap. 8), som i sin tur är anpassade till KöpL.

³⁹ Se särskilt diskussionen av *Brunsvig* 1973 s. 469–472.

⁴⁰ Se även t.ex. *Curtis* 2012 s. 13, *Yvonne Baatz* (ed.), *Maritime Law*, third edition, New York: Informa 2014 s. 68.

Contract (Norwegian Form). Som ett *agreed document* torde detta standardavtal med tiden ha fått allt större internationell genomslagskraft.⁴¹ Det återspeglas på sätt och vis även i BIMCO Standard Newbuilding Contract (NEWBUILDCON) som tillkom år 2008.⁴² NEWBUILDCON kan karaktäriseras som det första genuint internationella standardavtalet för skeppsbyggnad och avtalet eftersträvade ursprungligen en riskfördelning som är likvärdig med Norwegian Form. Men det finns även flera till och med betydande skillnader mellan avtalen.⁴³ Överlag framstår Norwegian Form som mera beställarvänligt än övriga standardavtal.

I övrigt kan som exempel på ett branschavtal uppgjort för varvsindustrin nämnas det europeiska AWES Form.⁴⁴ Och som exempel på ett branschavtal uppgjort för fartygsägarsidan kan nämnas det japanska SAJ Form.⁴⁵ Mot bakgrund av den stora asiatiska varvsindustrin har SAJ Form av tradition haft avsevärd internationell betydelse. Däremot har AWES Form inte blivit lika accepterat, bland annat eftersom det i allmänhet anses vara alltför varvsvänligt. Men även SAJ Form beskrivs

⁴¹ Norwegian Form upprättades av Norwegian Shipowners' Association och Norwegian Shipbuilders' Association. Se kommentaren av *Meland* 2006. Notera även att det norska standardavtalet för köp av *existerande* fartyg har fått oerhört stor internationell betydelse. Det antas att detta standardavtal tillkom för mer än 100 år sedan och det har även antagits av BIMCO år 1956. Se Norwegian Shipbrokers' Association's Memorandum of Agreement for sale and purchase of ships, Adopted by BIMCO in 1956. Code-name SALEFORM 2012.

⁴² BIMCO (The Baltic and International Maritime Council) är som känt världens största privata organisation för Shipping och har bland annat utarbetat en mängd internationellt betydelsefulla standardavtal för sjöfartsbranschen. Se vidare t.ex. *Søren Larsen*, BIMCO's rolle ved udviklingen af standardkontrakter inden for den maritime industri, *Marlus* Nr 417, 2013 s. 84–95.

⁴³ Se t.ex. om skadestånd vid fel i skeppet nedan vid fotnot 121–125, 150–151.

⁴⁴ Standard Shipbuilding Contract adopted by the Association of European Shipbuilders and Shiprepairers.

⁴⁵ Shipbuilding Contract of the Shipowners' Association of Japan.

som varvsvänligt i flera avseenden.⁴⁶ Som framgått torde däremot Norwegian Form som ett *agreed document* under senare tid ha fått allt större internationell betydelse. Det är kanske för tidigt att säga något bestämt om den praktiska betydelsen av det nya NEWBUILDCON. Enligt branschfolk har det dock inte fått avsedd genomslagskraft.⁴⁷

Bland övriga standardavtal märks exempelvis det avtal som har utarbetats inom den amerikanska Marine Administration, som lyder under Department of Transportation (MARAD Form).⁴⁸ Detta avtal tillämpas dock endast för amerikanska nybyggen som finansieras genom Federal Ship Financing Program enligt Merchant Marine Act 1936 (Title XI). Slutligen kan här nämnas det kinesiska avtal som har utarbetats av China Maritime Arbitration Commission, dvs. CMAC Form (kallas även Shanghai Form).⁴⁹ CMAC Form bör noteras inte minst med beaktande av den kinesiska varvsindustrins snabba expansion.

Vilket standardavtal som i praktiken används beror oftast på varvets identitet och affärsställe. I regel är varven ovilliga att förhandla utifrån andra standardavtal än det avtal som har utarbetats eller rekommenderats av den organisation till vilken det aktuella varvet har närmast anknytning.⁵⁰

⁴⁶ Se t.ex. *Curtis* 2012 s. 14 som även betonar att SAJ Form i dessa avseenden givetvis kan modifieras av parterna beroende på "the parties' previous relationship and the strength of their respective bargain positions". *Mandaraka-Sheppard* 2009 s. 459 påtalar särskilt obalansen mellan parterna i både SAJ Form och AWES Form då det gäller parternas rätt till skadestånd då avtalet hävts till följd av dröjsmål. Men även t.ex. Norwegian form ger som ett *agreed document* uttryck för samma obalans på denna punkt (XII.1–2). Se närmare nedan vid fotnot 117–118.

⁴⁷ NEWBUILDCON ges dock tillsammans med särskilt SAJ Form och CMAC Form (se strax nedan) stor uppmärksamhet i t.ex. *Curtis* 2012 och det är möjligt att inställningen i doktrinen med tiden kan komma att påverka den praktiska betydelsen och utbredningen av NEWBUILDCON.

⁴⁸ Shipbuilding Contract of the Maritime Subsidy Board of the United States Department of Commerce Maritime Administration (MARAD).

⁴⁹ CMAC Standard Newbuilding Contract (Shanghai Form). Se <http://www.cmac-sh.org/en/model-contract.asp> (besökt 12.2.2016). Detta avtal har utarbetades med SAJ Form som modell.

⁵⁰ Se även t.ex. *Curtis* 2012 s. 13, *Hill* 2003 s. 77. Men det kan även vara så att varven är ovilliga att förhandla utifrån andra än deras egna standardavtal, som dock kan ha utarbetats med modell av det branschavtal som varvet har närmast anknytning till.

3.2 Tolkning och utfyllnad av skeppsbyggnadsavtal

Ger avtalet inte uttryckligt svar på en viss fråga och kan man inte på annat sätt finna ledning, får man som framgått (ovan 2.2) falla tillbaka på köprätten och i sista hand på allmänna kontraktsrättsliga principer. Men i praktiken blir den utfyllande och tolkande betydelsen av särskilt köplagstiftningen här mera begränsad än på många andra områden.⁵¹ Skeppsbyggnadsavtal aktualiserar en mängd frågor som faller utanför den köprättsliga regleringen, samtidigt som skeppsbyggnadsavtal oftast är omfångsrika och nog så detaljerade. Men det förtar naturligtvis inte den praktiska relevansen av köplagstiftningen.

Som ett konkret exempel från senare nordisk praxis om skeppsbyggnad kan här nämnas ND 2010 s. 69 (norsk skiljedom) med hänvisning till den norska köplagen § 61 om befarat avtalsbrott och stoppningsrätt. Stadgandet ansågs vara förenligt med ”internationell kommersiell rätt” såsom den kommer till uttryck i CISG⁵² artikel 71 och Unidroit Principles of International Commercial Contracts⁵³ artikel 7.3.3. Se även om fallet strax nedan.

Rapporterad nordisk praxis om skeppsbyggnadsavtal finns i endast begränsad utsträckning.⁵⁴ Som framgått (ovan 2.2) är det i internationella skeppsbyggnadsavtal vanligt att lagval görs till engelsk rätt som en välutvecklad och förutsebar lösning. I regel avtalas samtidigt om tvistelösning genom skiljeförfarande i London.⁵⁵ Också klausuler om medlings-

⁵¹ Jfr även till detta t.ex. *Falkanger & Bull* 2011 s. 67, *Meland* 2006 s. 23–24.

⁵² Se även ovan vid fotnot 20.

⁵³ Se även nedan vid fotnot 71–81.

⁵⁴ I domssamlingen Nordiske domme i sjøfartsanliggender (ND) finns en mängd nordisk rätts- och särskilt skiljepraxis om fartygsköp och reparations- eller ombyggnadsarbeten. Men antalet rapporterade nordiska fall om skeppsbyggnadsavtal är betydligt färre.

⁵⁵ Se även t.ex. *Curtis* 2012 s. 274: ”In practice, a very significant proportion of export contracts concluded by the world’s major ship yards provide expressly for both English law and for arbitration [...] in London.” Enligt t.ex. NEWBUILDCON punkt 42(b)(c) gäller som *default*-lösning skiljeförfarande ”in accordance with the London Maritime Arbitrators Association (LMAA) Terms current at the time when the arbitration proceedings are commenced”.

förfarande förekommer.⁵⁶ Skiljeförfarande kan dessutom vara för långsamt vid tvister som uppkommer under byggnadsskedet och som kan medföra förseningar eller till och med att byggandet helt upphör tills tvisten har lösts (*technical disputes*). I skeppsbyggnadsavtal ingår ofta bestämmelser om att sådana tvister ska hänföras till en expert (eller s.k. *technical man*). Experten ska vanligen utses av parterna gemensamt, eller ibland av det klassificeringssällskap som övervakar byggandet.⁵⁷

Notera för övrigt i detta sammanhang att beställaren också vid krav mot klassificeringssällskapet kan vara bunden av skilje-, forum- och lagvalsklausuler i skeppsbyggnadsavtalet. En sådan situation kan uppkomma i vart fall om beställarens krav har samband med de tjänster klassificeringssällskapet skulle utföra enligt sällskapets avtal med tillverkaren av skeppet.⁵⁸

En fråga av mera övergripande betydelse är hur man vid skeppsbyggnadsavtal ska förhålla sig till utländsk praxis och doktrin. Inom exempelvis sjörätten är det av tradition naturligt att fästa uppmärksamhet vid utländska ställningstaganden.⁵⁹ Det får inte minst ses mot att sjörätten styrs av ett stort antal konventioner och andra internationella instrument. Dessutom är även i övrigt de avtalskonstruktioner som används på sjörättens område till sin natur övervägande internationella och avtalen har ofta anknytning till flera länder, osv.

Här kan anknytas till exempelvis en i nordisk sjörätt numera klassisk norsk skiljedom, ND 1983 s. 309 (*Arica*), som gällde tolkningen av ett certeparti (Texacotime 2). Avtalet innehöll en klausul om skiljeförfarande i Oslo med tillämpning av

⁵⁶ Se t.ex. NEWBUILDCON punkt 42(c).

⁵⁷ Se t.ex. NEWBUILDCON punkt 42(b). Se även för ett praktiskt exempel *Bernard Schulte v Nile Holdings Limited* [2004] Lloyd's Rep. 352.

⁵⁸ Se för ett färskt exempel *Vloeibare Pret Limited v Lloyd's Register North America Incorporated* [2015] AMC 1246. Se även allmänt om kontraktuellt och utomkontraktuellt ansvar för klassificeringssällskap t.ex. *Jonathan Lux* (ed.), *Classification Societies*, London: Lloyd's of London Press 1993 s. 1–26, *D. Rhidian Thomas* (ed.), *Liability Regimes in Contemporary Maritime Law*, London: Informa 2007 s. 109–147.

⁵⁹ Se sammanfattande *Peter Wetterstein*, *Synpunkter på sjörettsforskningen*, i Lov, dom og bok, *Festskrift til Sjur Braekhus* 19. juni 1988, Oslo: Universitetsforlaget 1988 s. 567–581, särskilt s. 573–579 om utländskt tolkningsmaterial.

norsk rätt. Certepartiet ansågs vara utarbetat av kunniga sjörettsjurister och under förutsättning att engelsk och amerikansk rätt ska vara bakgrundsrätt. En till ordalydelsen nästan identisk klausul i ett annat certeparti hade tidigare getts en viss tolkning av House of Lords i den kända s.k. *Westphaliadomen*. Enligt majoriteten i *Arica* var det ostridigt att utarbetarna av det aktuella certepartiet avsett att följa tolkningen i *Westphalia*. Då var det inte heller nödvändigt att vid avtalstolkningen dra in vare sig norsk eller engelsk bakgrundsrätt. Minoriteten hade gett klausulen en annan tolkning med ledning av den norska sjölagen.⁶⁰

Också vid skeppsbyggnad har emellertid avtalskomplexet ofta en internationell karaktär. Men det finns ingen internationell konvention om skeppsbyggnadsavtal; som framgått undantas fartyg generellt från CISG:s tillämpningsområde och betydelsen av köprättsliga regler blir här hur som helst mera begränsad än på många andra områden. Som framgått finns det inte heller någon enhetlig formulärrätt om skeppsbyggnad. Men även vid exempelvis befraktning finns ett stort antal olika standardavtal med divergerande lösningar, vilket inte hindrat att utländskt tolkningsmaterial kan få till och med avgörande relevans. Liksom vid tolkning av olika standarddokument inom den internationella sjöfarten är det vid skeppsbyggnad motiverat att betona det utländska materialets substantiella innehåll utan att fästa för stor vikt vid materialet som auktoritetsargument.⁶¹ Om utländska ställningstaganden avser samma skeppsbyggnadsavtal eller en liknande klausul,⁶² är det redan med beaktande av branschens särdrag naturligt att också de utländska källorna beaktas som ett led i bedömningen. Också vid utfyllning av luckor i avtalet kan utländsk rätt få relevans.⁶³ Se även exempelvis ND 2010 s.60 (norsk skiljedom), där engelsk rättspraxis gavs utfyllande betydelse:

⁶⁰ Se *Erling Selvigs* kommentar i ND 1983 s. XVII–XXII, samt t.ex. *Kurt Grönfors*, *Tolkning av internationellt använda avtalsformulär*, i *Festskrift Curt Olsson*, Helsingfors: Juristförbundets förlag 1989 s. 69–75, särskilt s. 72–73 om *Arica*.

⁶¹ Se även till detta konklusionen av t.ex. *Wetterstein* 1988 s. 98.

⁶² Notera här även att det som ovan framgått i praktiken är vanligt att viktigare standardavtal om skeppsbyggnad ofta utnyttjas som modellösningar även om standardavtalen inte tillämpas direkt av de aktuella parterna.

⁶³ Se däremot *Hellner*, AfS 1971 s. 250, som inte förefaller vilja tillmäta utländsk rättspraxis någon betydelse i detta avseende.

I ett skeppsbyggnadsavtal mellan en engelsk beställare och ett spanskt varv hade lagval gjorts till norsk rätt. Fråga var om varvets rätt att substituera ett skrov/byggnummer med ett annat efter att byggandet av skeppet/skrovet hade inletts. Varvet ville på det sättet undvika hävning på grund av dröjsmål. Avtalet innehöll ingen bestämmelse om frågan. Med hänvisning till norsk doktrin⁶⁴ och engelsk rättspraxis⁶⁵ ansågs att substituering inte kan medges utan samtycke av beställaren.⁶⁶

Se även ND 2010 s. 94 (norsk skiljedom), där det betonas att beställaren vid substituering inte kan utöva de rättigheter beställaren har under byggtiden (övervakning etc.) med tanke på det substituerade skrovet.

Byggnummer blir av central betydelse för identifiering av skeppet och registrering i fartygsbyggnadsregistret.⁶⁷ Material och utrustning som tillhandahålls av varvet märks normalt med skeppets byggnummer och kommer då att omfattas av eventuell pant som etablerats genom registrering i fartygsbyggnadsregistret. Material och utrustning som ska tillhandahållas av beställaren bör förutom med byggnummer märkas såsom tillhörande beställaren. Detta för att uteslutas från nämnda pant och för att säkerställa separationsrätt.⁶⁸

Som framgått är engelsk rätt välutvecklad på detta område. Det märks även att man vid revidering av Norwegian Form uttryckligen har granskat avtalet utifrån föresatsen att engelsk rätt ska kunna fungera som bakgrunds rätt.⁶⁹ Och i NEWBUILDCON har utformningen av villkoren styrts av att engelsk rätt ska kunna fungera som en *default*-lösning.⁷⁰ Sådana anpassningar av avtalet till engelsk rätt ökar självfallet generellt betydelsen av engelskt tolkningsunderlag; jfr ovan om ND 1983 s. 309 (*Arica*).

⁶⁴ *Meland* 2006 s. 42.

⁶⁵ *Stocznia Gdanska SA v Latvian Shipping Co, Latreefer Inc and Others* [1998] 1 Lloyd's Rep. 609 (HL), med citerande av Lord Goff of Chieveley.

⁶⁶ Se f.ö. även ND 1954 s. 152 (Eidsivating Lagmannsrett) och ND 2001 s. 526 (norsk skiljedom).

⁶⁷ Se fartygsregisterlag (512/1993) § 3 om möjlighet att registrera fartyg under byggnad.

⁶⁸ Se även t.ex. *Meland* s. 42, *Curtis* s. 24–25.

⁶⁹ Se *Meland* 2006 s. 13, 24 och närmare The Norwegian Shipbuilding Contract, <http://www.internationallawoffice.com/newsletters/Results.aspx?w=Shipping+%26+Transport&c=Norway&moreupdates=1,10/01/2007> (besökt 12.2.2016).

⁷⁰ NEWBUILDCON punkt 41.

På ett internationellt plan märks dessutom exempelvis Unidroit Principles of International Commercial Contracts (UPICC).⁷¹ I vår avtalsrättsliga doktrin är det numera rutin att beakta UPICC tillsammans med de motsvarande Principles of European Contract Law (PECL)⁷² och numera även Draft Common Frame of Reference (DCFR).⁷³ Det är inte heller ovanligt att parterna i internationella transaktioner väljer att göra UPICC eller PECL tillämpliga genom att i avtalet hänvisa till dem.⁷⁴ Naturligtvis kan det ske även vid skeppsbyggnadsavtal, men exempel på detta har inte hittats.

I rättspraxis har emellertid UPICC ibland karaktäriseras som ”a re-statement of the commercial contract law of the world [which] refines and expands the principles contained in [CISG]”.⁷⁵ Också i praxis om skeppsbyggnadsavtal har UPICC tillsammans med CISG getts relevans som uttryck för “internationell kommersiell rätt”, trots att konventionen enligt artikel 2(e) inte är tillämplig på köp av fartyg. Här kan hänvisas till den redan anförda norska skiljedomen i ND 2010 s. 69,⁷⁶ där norsk

⁷¹ Se t.ex. den omfattande kommentaren *Stefan Vogenauer & Jan Kleinheisterkamp*, Commentary on the UNIDROIT Principles of International Commercial Contracts (PICC), Oxford: Oxford University Press 2009. UPICC har därefter kommit ut i en ny version år 2010.

⁷² *Ole Lando & Hugh Beale* (eds), Principles of European Contract Law, Parts I and II, Prepared by the Commission on European Contract Law, The Hague: Kluwer Law International 2000, samt *Ole Lando m.fl.* (eds), Principles of European Contract Law, Parts III, Prepared by the Commission on European Contract Law, The Hague: Kluwer Law International 2003.

⁷³ Se den omfattande kommentaren *Christian von Bar & Eric Clive* (eds), Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law, Draft Common Frame of Reference (DCFR), Full edition, vol. 1–6, 2009.

⁷⁴ I databasen UNILEX (<http://www.unilex.info/>, besökt 12.2.2016) finner man i skrivande stund över 400 rättsfall om UPICC.

⁷⁵ UNILEX 27.11.2000 (Nya Zeeland, Court of Appeal). Se även bland den omfattande praxisen om UPICC t.ex. UNILEX 23.10.1996 (Frankrike, Cour d’Appel de Grenoble), UNILEX 16.10.2002 (Nederländerna, Hos’S-Hertogenbosch), UNILEX 20.05.2003 (Vitryssland, Supreme Court of the Republic of Belarus), UNILEX 19.06.2009 (Belgien, Cour de Cassation), samt UNILEX 30.11.2010 (Ukraina, High Commercial Court of Ukraine).

⁷⁶ Se ovan vid fotnot 52–53. Se även t.ex. *Christoph Brunner*, Force Majeure and Hardship under General Contract Principles, Exemption for Non-Performance in International Arbitration, Alphen aan den Rijn: Kluwer Law International 2009 s. 427 fotnot 2135.

rätt var tillämplig.⁷⁷ Som framgått gavs dock i ND 2010 s. 69 UPICC och CISG relevans endast som ytterligare stöd för den regel som hur som helst gällde enligt tillämplig nationell rätt (dvs. den norska köplagen § 61). Det förefaller vara ett mera utmärkande drag i praxisen om UPICC, PECL och DCFR;⁷⁸ se för finsk del HD 2015:26.⁷⁹ Och även om allmänna principer kan anses ha fått ett mera konkret innehåll på ett internationellt plan genom särskilt UPICC är det inte givet att de kan anses uttrycka internationellt handelsbruk vid exempelvis skeppsbyggnad.⁸⁰ Relevansen av exempelvis UPICC och i synnerhet CISG blir dessutom sannolikt mindre eller obefintlig i de åtskilliga fall där engelsk rätt blir tillämplig på skeppsbyggnadsavtal.⁸¹

⁷⁷ I nordisk doktrin har *Meland* 2006 s. 24–25 antagit att både UPICC och PECL kan få särskild betydelse vid skiljeförfaranden om internationella skeppsbyggnadsavtal.

⁷⁸ Se omfattande skilje- och rättspraxis i UNILEX, samt t.ex. *Björn Sandvik & Lena Sisula-Tulokas*, Internationella köplagen, Helsingfors: Lakimiesliiton Kustannus 2013 s. 54.

⁷⁹ Det finns inget fall där Finlands HD har hänvisat till UPICC eller PECL och HD 2015:26 är det enda fallet där HD hänvisat till DCFR. Fallet gäller ett rent nationellt avtal om finansiell leasing. HD hänvisade till Unidroit Convention on International Financial Leasing (inte ratificerad av Finland) art. 8 och 12 samt DCFR IV.B.–4:104 som stöd för den bedömning domstolen själv gjort i HD 1997:130 och HD 2008:53.

⁸⁰ Jfr även till detta *Sandvik & Sisula-Tulokas* 2013 s. 53–54.

⁸¹ Som framgått är engelsk rätt välutvecklad på detta område. Storbritannien har dessutom inte anslutit sig till CISG och House of Lords (numera Supreme Court) har ställt sig avvisande till att låta engelsk rätt påverkas av internationella instrument såsom CISG eller UPICC. Se *Chartbrook Limited v Persimmon Homes Limited* [2009] UKHL 38 om betydelsen av ”parol evidence-rule” i engelsk rätt. Se dock även t.ex. *Cavendish Square Holding BV v Talal El Makdessi and ParkingEye Ltd v Beavis* [2015] UKSC 67, där Supreme Court hänvisade till bland annat UPICC som ytterligare stöd för (den i engelsk rätt kritiserade) ”penalty-rule” (se om denna nedan vid fotnot 114–115). Till detta kommer som känt att skiljedomstolar ibland mera fritt ska inrikta sig på att finna ”goda och riktiga lösningar”.

4 Typiska lösningar i skeppsbyggnadsavtal

4.1 Överblick

Som redan inledningsvis framgått är skeppsbyggnadsavtal både komplexa och heterogena. Bland annat finansieringen av bygget sker dessutom i regel genom separata avtal, även om skeppsbyggnads- och finansieringsavtalen givetvis måste anpassas till varandra. En mera utförlig behandling av avtalslösningarna, de variationer som förekommer mellan olika standardavtal och varierande avtalspraxis skulle spränga ramarna för denna undersökning. Följande framställning måste därför mera översiktligt begränsas till typiska lösningar i skeppsbyggnadsavtal och vissa bärande element.⁸² Påföljdssystemet vid avtalsbrott av varvet blir av särskilt intresse.

Varvet ska designa, konstruera, sjösätta, utrusta, granska, testa och färdigställa fartyget samt sälja och avlämna det till beställaren i enlighet med avtalet och ”good international shipbuilding and marine engineering practice”.⁸³ Liksom vid köp i allmänhet övergår risken för fartyget från varvet till beställaren vid avlämningstidpunkten. Vid skeppsbyggnad sker avlämnandet genom protokoll om avlämnande och beställarens accept av fartyget efter att fartyget har genomgått omfattande tester i form av provturer.⁸⁴

⁸² För mera utförliga framställningar hänvisas till t.ex. *Curtis 2012* och *Meland 2006*.

⁸³ Se t.ex. NEWBUILDCON punkt 1(a). Som framgått (ovan 2.2) kan dock i avtalet ansvaret för skeppets design, funktion och utrustning etc. fördelas olika mellan varvet och beställaren.

⁸⁴ Protokollet ska innehålla uppgifter om bland annat tester av fartyget inklusive anmärkningar om då upptäckta fel och åtgärder med anledning av dem, fartygets inventarier och utrustning, fartygs ritningar och planer, klassificeringscertifikat och andra certifikat som behövs för registrering av fartyget, varvets garanti att fartyget inte belastas av panträttigheter eller andra belastningar, samt dokumentation över köparens äganderätt till fartyget.

Beställaren ska självfallet betala fartygets pris⁸⁵ och ta emot fartyget såsom avtalet förutsätter. Det är värt att notera, att vissa avtal uppställer en skyldighet för beställaren att ta emot fartyget i förtid om fartyget är avlämningsklart innan avtalad tid. Det förekommer även avtal som ger varvet rätt till bonus om fartyget avlämnas innan avtalad tid.⁸⁶ Viktigare standardavtal utgår regelmässigt från att betalningen sker terminvis under byggtiden som antingen förskott⁸⁷ eller delbetalningar efterhand.⁸⁸ Branschpraxis har dock alltmer utformats så, att varven numera ofta erhåller 80–90 procent av kontraktsumman först då bygget är färdigt.⁸⁹ För varven uppkommer därför betydande finansieringsbehov under byggtiden.⁹⁰ Då en betydande del av fartygets värde samtidigt kan produceras av underleverantörer,⁹¹ kan skeppsbyggnad från varvets synvinkel i praktiken bestå mera av projektfinansiering och projekthantering än

⁸⁵ Fast pris utan s.k. eskaleringsklausul är vanligt inom skeppsbyggnadsavtal (till skillnad från t.ex. offshoreavtal). Det kan emellertid av flera skäl vara svårt att på förhand uppskatta ett exakt pris för ett nybygge, bland annat eftersom beställaren kan ges olika alternativ i fråga om komponenter och leverantörer (motoralternativ, styrsystem etc.) samtidigt som tillverkaren rekommenderar ett alternativ som ligger till grund för prisberäkningen. Av denna orsak begagnas s.k. baspriser inom skeppsbyggnad. Se även *Meland 2006* s. 58–60 med hänvisning till skiljepraxis.

⁸⁶ Bonusbeloppen utgör i regel en spegelbild av vitesbeloppen vid dröjsmål. Förutsättningarna för bonus kan variera. Enligt vissa avtal ska bonus betalas endast om fartyget avlämnas innan utsatt tid på beställarens uttryckliga begäran. Se t.ex. SAJ Form punkt III(d). Det är då upp till beställaren att försöka få tillverkaren att avstå från bonus eller reducera den för att beställaren ska begära avlämnande av ett fartyg som blivit färdigt innan avtalad tid. Se även t.ex. *Curtis 2012* s. 73. Men enligt vissa avtal är det inte en förutsättning för bonus att beställaren uttryckligen begär avlämnande i förtid. Se t.ex. t.ex. AWES Form punkt 6(c). Skillnaden blir av stor betydelse om beställaren – liksom enligt AWES Form punkt 6(a) – är skyldig att ta emot fartyget innan den avtalade avlämningsstidpunkten.

⁸⁷ Se även från färsk skiljepraxis (2015) 919 LMLN 1 (London Arbitration) där fråga var om varvet hade rätt att häva två skeppsbyggnadsavtal p.g.a. försummad förskottsbetalning.

⁸⁸ Se även t.ex. *Meland 2006* s. 60–62 och för praktiska synpunkter *Hugo Tiberger*, Kreditsäkerhet i fartyg, Stockholm: P.A. Norstedt & Söners förlag 1968 s. 204–206.

⁸⁹ Se *Helsingin Sanomat* 7.11.2015 s. B 9 och *Helsingin Sanomat* 23.11.2015 s. A 23.

⁹⁰ Det innebär självfallet att ekonomiskt svaga varv inte klarar sig i konkurrensen. Finska skeppsbyggnadsprojekt kan finansieras av det statliga finansieringsbolaget Finnvera. Men det förutsätter att varvet når upp till stränga soliditetskrav.

⁹¹ Se till detta ovan fotnot 25.

egentligt byggande.

Beställaren ska regelmässigt ställa av bank (eller annan) utfärdad garanti för sin betalningsskyldighet enligt skeppsbyggnadsavtalet. Varvet ska på motsvarande vis ställa en återbetalningsgaranti för den händelse att avtalet skulle upphöra på grund av avtalsbrott eller till följd av konkurs.⁹² I praktiken förekommer också slutförandegarantier.⁹³ Dessutom ska varvet självfallet försäkra bygget för den händelse att skrovet/fartyget skadas under den tid varvet står risken, dvs. fram till den tidpunkt då fartyget avlämnas (byggtidsförsäkring).⁹⁴ Som framgått ovan inkluderar-

⁹² Enligt t.ex. NEWBUILDCON punkt 14(a) ska beställaren "[...] deliver to the Builder an irrecoverable and unconditional guarantee issued by the bank or party stated in Box 31 substantially in the form and substance set out in Annexes A(i) (Instalments) or A(ii) (Performance) as stated in Box 19(a)(ii), failing which the Builder shall have the option to terminate this Contract [...]". Enligt punkt 14(b) ska varvet på motsvarande vis "[...] provide the Buyer with a Refund Guarantee issued by the bank or party named in box 32 substantially in the form and substance set out in Annex A(ii) (Refund Guarantee), failing which the Buyer shall have the option to terminate this Contract [...]". Om tolkningen av en återbetalningsgaranti (förskottsgaranti) och om samspelet mellan garantin och skeppsbyggnadsavtalet; se *Lars Gorton, Avtalsstolkning i engelsk rätt, JT 2014–15 s. 799–819, 815–818 om Rainy Sky and others v Kookmin Bank* [2011] UKSC 50.

Om varvet inte kan ställa en betryggande återbetalningsgaranti förekommer det att parterna istället avtalar att beställaren förvärvar äganderätt till skrov och material successivt genom förskotts- eller delbetalningar under byggtiden. Särskilt om engelsk rätt är tillämplig gäller det då att vara noga med den närmare kontraktstekniken. Se särskilt *Hill* 2003 s. 77–79. Och som *Curtis* 2012 s. 135, 139–143 betonar är förfarandet problematiskt med tanke på internationella byggen. En klausul om successiv äganderätt är villkorlig och hindrar inte att beställaren utnyttjar sin rätt att t.ex. avvisa fartyget (se nedan 4.2.2) eller att häva köpet.

⁹³ En slutförandegaranti (*completion quarantine*, eller *completion bond*) är ett åtagande av tredje man att istället för varvet (i händelse av t.ex. konkurs) färdigställa bygget, eller att kompensera beställarens kostnader för att själv färdigställa bygget. Se närmare t.ex. *Curtis* 2012 s. 294–295.

⁹⁴ Vanligen förutsätts en allriskförsäkring som ska tecknas i varvets och beställarens namn. Försäkringen ska i regel omfatta även utrustning och material som tillhandahålls av underleverantörer och beställaren. Se utförligt om ansvars- och försäkringsfrågor vid nybyggen *Wetterstein, Marlus Nr 99, 1985 s. 1–29*.

detta även provturer.⁹⁵ Och typiskt innehåller avtalen detaljerade regler om provturer och de tester av fartyget som då ska genomföras.

Som utgångspunkt svarar varvet naturligtvis för de underleverantörer och andra som varvet anlitar för bygget. Men det är vanligt förekommande att varven friskriver sig från ansvar för särskilt sådana leverantörer som beställaren har rätt att utse. Detta i kombination med att varvet förpliktas att i sina avtal med leverantörer inta en klausul om beställarens rätt till direktkrav mot leverantörerna.⁹⁶ Självklart finner man även klausuler om ändringsarbeten,⁹⁷ garantier för fel i fartyget, påföljder av avtalsbrott, friskrivningar, liksom vites-, force majeure och tvistlösningsklausuler, osv.

I det uppmärksammade engelska rättsfallet *Adyard Abu Dhabi v SD Marine Services*⁹⁸ hade beställaren hävt skeppsbyggnadsavtalet på grund av varvets dröjsmål. Varvet hävdade bland annat att offentlig reglering hade ändrat och att

⁹⁵ En annan fråga är hur det *utomkontraktuella redaransvaret* enligt sjölagen (674/1994) 7:1 ska placeras beträffande skador som under provturer kan orsakas tredje man. Fartyget har vid denna tidpunkt ännu inte tilldelats flagga genom registrering (se även ovan fotnot 67-68). Men det kan knappast vara en förutsättning för redaransvar. I rättspraxis och doktrin har ansetts att ansvaret i oklara fall bör placeras utifrån den *nautiska kontrollen* över fartyget genom befälhavaren. Se *Peter Wetterstein*, Redarens miljöskadeansvar, Åbo: Åbo Akademis förlag 2004 s. 33-39, särskilt s. 37-38. *Jan-Christian Welander*, Koeajoaluksen meritturvallisuus merikoeajolla, opublicerad avhandling för sjökaptensexamen, Satakunnan ammattikorkeakoulu 2011 s. 29-30 anför att varvet antar rollen som redare under provturer. Om dock befälhavaren är anställd av beställaren förefaller bedömningen kunna bli en annan. Skeppsbyggnadsavtalen utgår dock i regel från att beställaren ska ha representant ombord endast "to witness the sea trial". Se t.ex. Norwegian Form punkt VII.1. Se f.ö. även Welander s. 62-75 och 98-101 om risker och olyckor under provturer.

⁹⁶ Se närmare t.ex. *Curtis* 2012 s. 176-177. Om engelsk rätt är tillämplig på ett skeppsbyggnadsavtal märks numera dessutom den engelska Contracts (Right of Third Parties Act) 1999. Med avvikelser från den traditionella doktrinen om *privity of contract* möjliggör denna lag i vissa fall krav direkt mot annan än den egna avtalsparten. Se *Curtis a.a.* s. 177, 181-182.

⁹⁷ I klausuler om ändringsarbeten beaktas även regelmässigt att beställarens rådighet över fartyget kan påverkas av att klassificeringskrav eller offentlig reglering om sjösäkerhet etc. kan ändra under byggtiden. Jfr till detta *Björn Sandvik*, Rådighetsfel vid köp av lös egendom – särbehandling eller inte?, JFT 2011 s. 1-33. Se även nedan vid fotnot 98-101 om *Adyard Abu Dhabi*-fallet.

⁹⁸ [2011] EWHC 848 (Comm).

dröjsmålet åtminstone delvis berodde på att beställaren hade försummat att meddela huruvida ändringsarbeten önskades eller inte önskades till följd av regleringen. Varvet återopade bland annat den s.k. *prevention principle* i engelsk entreprenadrätt. Enligt denna princip kan en byggherre inte kräva avtalsvite eller häva avtalet på grund av dröjsmål till den del byggherrens eget beteende har gjort det "impossible or impractical" att slutföra entreprenaden inom avtalad tid. En *förut-sättning* är dock att avtalet inte ger rätt till *fristförlängning* med tanke på den aktuella situationen. High Court tog fasta på avtalets regler om fristförlängning vid force majeure och fann att *dessa regler* hindrade en tillämpning av *prevention principle*.

I doktrinen har med rätta betonats att fristförlängning på grund av force majeure och fristförlängning vid ändringsarbeten på grund av exempelvis ändrad offentlig reglering bör hållas isär. Vid force majeure föreligger visserligen rätt till fristförlängning.⁹⁹ Men vid ändringsarbeten gäller en skyldighet för parterna att *förhandla* om bland annat fristförlängning,¹⁰⁰ vilket inte är detsamma som *rätt till* fristförlängning. Vid force majeure gäller dessutom en skyldighet att alltid meddela om hinder för avlämnande; en skyldighet som knappast ter sig naturlig i situationer där parterna förhandlar om fristförlängning på grund av ändringsarbeten. Om engelsk rätt är tillämplig bör emellertid varv numera – som en följd av domstolens argumentation – alltid meddela om dröjsmål också vid alla ändringsarbeten för att vara på den säkra sidan.¹⁰¹

⁹⁹ Se även om force majeure nedan vid fotnot 111–112.

¹⁰⁰ Se beträffande ändringar i offentlig reglering AWES Form punkt 3(c), CMAC Form punkt XII.2, NEWBUILDCON punkt 26, Norwegian Form punkt VI.2, SAJ Form punkt V.2. Samtliga bygger på principen att varvet ska vidta sådana ändringsarbeten som krävs av ny offentlig reglering som är *indispositiv*. Parterna ska eftersträva överenskommelse om sådan justering av pris-, leverans- eller andra klausuler som är nödvändiga på grund av ändringsarbetena. Kan överenskommelse inte nås ska ärendet hänföras till tvistelösningsförfarandet. I Norwegian Form punkt VI.2(a) förtydligas dessutom att varvet inte är berättigad till justering av pris-, leverans- eller andra villkor om de ändrade kraven har publicerats redan innan avtalslutet. Om beställaren yrkar på ändringsarbeten som en följd av *dispositiv* reglering ska antingen först förhandlas om klausuljustering såsom vid indispositiv reglering eller, enligt vissa avtal, ärendet direkt hänföras till tvistelösningsförfarandet.

¹⁰¹ Se närmare ovan vid fotnot 30 anförda arbeten, särskilt *Curtis & Elmes*.

Vidare märks bland annat sedvanliga *indemnity*-¹⁰² och integrationsklausuler. Med beaktande av avtalsförhållandets längd, komplexitet och ekonomiska betydelse är det anmärkningsvärt att viktigare standardavtal regelmässigt saknar klausuler om exempelvis *hardship*. Parterna kan dock naturligtvis beakta också sådana aspekter.

4.2 Några särfrågor om avtalsbrott på varvets sida

4.2.1 Allmänna iakttagelser

Som framgått styrs skeppsbyggnad av omfattande offentlig kontroll och detaljerade specifikationer. Byggnadsskedet övervakas kontinuerligt av klassificeringssällskap och även beställaren har ett team av övervakare som också är involverade i alla större beslut som måste fattas under byggnadsskedet. Denna *undersökningsform* är helt främmande för köplagens system.¹⁰³ Innan avlämnandet genomgår fartyget dessutom omfattande testprogram under provturer för att kontrollera att fartyget är avtalsenligt. Vidare säljs nya fartyg med garanti för fel i fartyget,¹⁰⁴ osv. Allt detta antas medföra att beställaren har betydligt bättre möjligheter att veta vad som köps jämfört med köpare av begagnade fartyg,¹⁰⁵ eller jämfört med många andra köpare överlag. Begagnade fartyg säljs

¹⁰² Genom *indemnity*-klausuler strävar varvet bland annat till att hantera produktansvarsrisker. Se även om produktansvar *Vibe Ulfbeck*, Produktansvarsrisker i transportretten, København: Jurist- og Økonomforbundets Forlag 2007. Ulfbeck undersöker skador orsakade av defekta transportmedel och produktansvar för producenten – dvs. i första hand tillverkaren (varvet) – som alternativ till transporträttsliga regler.

¹⁰³ Detta betonas även av *Hellner*, AfS 1971 s. 251 och uttalandet är lika aktuellt idag som då. Över huvud taget är köplagen (eller CISG) inte särskilt väl anpassad till många tillverkningsavtal. Se även nedan avsnitt 5.

¹⁰⁴ Garantin gäller vanligen 12 eller 24 månader efter avlämnandet. För fel som *uppdagas* därefter åtar sig varvet inget ansvar (även om felet har uppkommit under garanti-perioden). Se t.ex. lösningen i SAJ punkt IX.1 och IX.4(c) och *Curtis* 2012 s. 175 med hänvisning till rättspraxis. Avtalspraxis kan dock variera. Garantin utesluter regelmässigt eventuellt material eller utrustning som har tillhandahållits av beställaren. Huruvida garantin omfattar endast övrigt material och arbete eller även skeppets design varierar i standardavtalen som även kan vara tolkningsbara i detta avseende. Vanligen klargör dock parterna förhållandet; se *Curtis* s. 173.

¹⁰⁵ Se t.ex. *Strong & Herring* 2010 s. 4.

i praktiken alltid i befintligt skick.¹⁰⁶

Det sagda betyder självfallet inte att fel inte skulle förekomma eller att varvets felansvar skulle sakna relevans. Av stor betydelse vid skeppsbyggnadsavtal blir beställarens rätt att avvisa fartyget, dvs. rätten att avslå avlämnande i kombination med krav på avhjälpande av uppdagade fel (se nedan 4.2.2). Inte heller *beställarens avvisningsrätt* har någon uttrycklig motsvarighet i köplagen (eller t.ex. CISG).¹⁰⁷ Avhjälpande av sådana fel som ger avvisningsrätt kan vara tidskrävande. Då skeppsbyggnadsavtal dessutom är långvariga, komplexa och ofta internationella avtalskällor som involverar ett nätverk av aktörer, ökar allmänt taget riskerna för dröjsmål med avlämnandet jämfört med många andra köp. En god del av den praxis man finner om skeppsbyggnad kretsar även kring dröjsmål.

Bland färsk rättspraxis om dröjsmål vid skeppsbyggnadsavtal märks det redan ovan (4.1) anförda *Adyard Abu Dhabi*-fallet, samt *Zhoushan Jinhaiwan Shipyard Co Ltd v Golden Exquisite Inc and others*.¹⁰⁸ Här hade varvet råkat i dröjsmål med avlämnandet av fyra fartyg. Beställaren hävde avtalet i fråga om samtliga fartyg. Varvet hävdade att dröjsmålet berodde på att beställarens byggövervakare hade fördröjt bygget genom korta arbetsdagar, orimliga krav och genom att dröja med rutiner. Varvets invändning godtogs inte av High Court.

Vidare kan nämnas en engelsk skiljedom från år 2015.¹⁰⁹ Frågan var där om beställaren hade rätt att häva avtalet på grund av befarat dröjsmål¹¹⁰ under påståendet att så mycket byggarbete återstod att fartyget orimligen kunde avlämnas inom givna frister. Hävningsrätt förelåg.

¹⁰⁶ Se närmare t.ex. *Iain Goldrein, Matt Hannaford & Paul Turner, Ship Sale and Purchase*, sixth edition, London: Informa 2012 s. 192–197, *Grauers* 1980 s. 99–121, *Strong & Herring* 2010 s. 154–188. Föga förvånande har "as she is"-förbehållet gett upphov till omfattande praxis.

¹⁰⁷ Se närmare till detta *Trond Solvang, Naturalkreditors avvisningsrett, Lov og Rett* 2015 s. 487–503, särskilt s. 495–498. Se även nedan vid fotnot 138–143.

¹⁰⁸ [2014] 1 Lloyd's Rep. 283 (Comm).

¹⁰⁹ (2015) 918 LMLN 2 (London Arbitration).

¹¹⁰ Avtalet innehöll följande klausul: "if it can be established beyond any reasonable doubt that the Vessel will be delayed for more than 180 days as per paragraph (b) [...] om hävningsrätt] above, the Buyer shall have the right to forthwith to cancel the Contract."

Som ytterligare exempel kan hänvisas till de ovan (3.2) anförda norska skiljedomarna i ND 2010 s. 69 och s. 94. Som framgått var kärnfrågan om varvet hade rätt att substituera skrov/byggnummer för att därigenom undvika hävning på grund av dröjsmål med avlämnandet av fartygen.

Skeppsbyggnadsavtal innehåller som redan framgått regelmässigt klausuler om fristförlängning vid ändringsarbeten eller force majeure. Force majeure definieras ofta på ett sätt som liknar kontrollansvaret i KöpL § 27 och CISG art. 79.¹¹¹ Stor försiktighet är dock påkallad vad gäller möjligheterna att tolka force majeure-klausulerna med ledning av kontrollansvaret i köplagen och CISG.¹¹²

I doktrinen har påpekats att skeppsbyggnadsavtal präglas av obalans mellan parterna då det gäller påföljder, särskilt skadestånd.¹¹³ Vid dröjsmål med avlämnandet av fartyget har beställaren rätt till avtalsvite (i skeppsbyggnadsavtal regelmässigt formulerat som ”prisnedsättning”).

I engelsk rätt görs som känt en distinktion mellan *liquidated damages* som är

¹¹¹ Se utförligt om kontrollansvaret i KöpL och CISG Sandvik 2004, särskilt s. 33–246. För norsk del märks Anders B. Mikelsen, *Hindringsfritak*, Oslo: Gyldendal Akademisk 2011.

¹¹² Liksom de flesta force majeure-klausuler uppräknas i skeppsbyggnadsavtal vilka hinder som åtminstone ligger utanför kontrollsfären. Det inkluderar hinder som åtminstone inte utan vidare kan anses vara utom kontroll enligt KöpL eller CISG. Det kan gälla t.ex. bränder, arbetskonflikter, brist på material eller råvaror, olyckor av olika slag inklusive skador på fartyget genom olyckor, dolda fel som förlänger byggtiden osv. Se t.ex. den långa uppräknningen i AWES punkt 6.d. Force majeure-klausulerna kan därigenom i praktiken närma sig ett presumtionsansvar. Dessutom uppställer skeppsbyggnadsavtal vanligen inget krav på s.k. dubbel (eller flerdubbel) force majeure såsom KöpL och CISG. Det räcker att hindret är ansvarsbefriande för varvet eller dess underleverantörer. Enligt KöpL och CISG krävs att hindret är ansvarsbefriande för både säljaren och dess underleverantörer. Se även till detta Viggo Hagström & Herman Bruserud, *Entreprisesrett*, Oslo: Universitetsforlaget 2014 s. 223–227. Se även Sandvik 2004 s. 137–162 om kravet på dubbel force majeure enligt kontrollansvaret i KöpL och CISG. Björn Sandvik, Finns det en allmän avtalsrättslig princip om kontrollansvar? Rättsutvecklingen i Finland, JT 2014–15 s. 369–393, 376 betonar kravet på dubbel force majeure som en viktig skillnad mellan kontrollansvar och objektiviserade culpabedömningar.

¹¹³ Se t.ex. Mandaraka-Sheppard 2009 s. 459. Curtis 2012 s. 14 betonar att standardavtalen visserligen kan modifieras i detta avseende, men möjligheterna till detta beror alltid på parternas ”previous relationships and the strength of their respective bargain positions”.

giltiga och *penalty*-klausuler som är ogiltiga. Om avtalsvitet anses motsvara en typiskt förväntad skada på grund av avtalsbrott är det fråga om liquidated damages. Om vitet anses excessivt och fungera endast som hot och påtryckning är det ett ogiltigt *penalty*. Som sådana är vitesbeloppen i skeppsbyggnadsavtal knappast problematiska från denna synpunkt. Men om vite utgår redan vid ett ringa, betydelselöst avtalsbrott finns det ändå risk för att hela klausulen ogiltigförklaras som *penalty*.¹¹⁴ För att motverka detta föreskrivs i skeppsbyggnadsavtal ofta att vite inte ska utgå vid obetydliga avvikelser,¹¹⁵ t.ex. vid dröjsmål som understiger ett visst antal dygn (ofta 30).

Om dröjsmålet varar längre än ett visst antal dygn ("väsentligt dröjsmål") kan beställaren häva avtalet.¹¹⁶ En vanlig lösning är emellertid att varvet helt friskriver sig från skadeståndsskyldighet på grund av dröjsmål. Däremot har varvet regelmässigt rätt till full ersättning om avtalet hävs på grund av beställarens dröjsmål.¹¹⁷ Det kan särskilt nämnas att denna ordning också gäller enligt Norwegian Form som ett *agreed document*.¹¹⁸ En sådan friskrivning kan dock naturligtvis vara känslig för skälighets- och ogiltighetsargument. Hos oss gäller bland annat att man som utgångspunkt inte kan friskriva sig från grov vårdslöshet eller uppsåt.¹¹⁹ Men notera att någon motsvarande schematisk begränsning inte gäller

¹¹⁴ Se t.ex. *Cenargo Ltd v Izar Construcciones Navale SA* [2002] WWCA Civ 524 CLC 1151 (CA). Distinktionen mellan *liquidated damages* och *penalty* har visserligen kritiserats i engelsk rätt, men Supreme Court har så sent som år 2015 inte visat någon benägenhet till nytänkande. Se ovan fotnot 81 med hänvisning till *Cavendish Square Holding-fallet*.

¹¹⁵ Se även nedan fotnot 128 för ett konkret exempel om hastighetsavvikelser.

¹¹⁶ Avtalspraxis varierar, men en vanlig lösning uttrycks i t.ex. Norwegian Form punkt IV(c): "If the total accumulated delay of non Permissible delay and of Force Majeure Delay, but excluding other Permissible Delay [närmast ändringsarbeten], amounts to 270 days or more, then in such event the Buyer may cancel the Contract."

¹¹⁷ Se t.ex. AWES Form punkt 10–11 och SAJ Form punkt X–X1.

¹¹⁸ Norwegian Form punkt XII.1–2.

¹¹⁹ *Svante O. Johansson*, Grov vårdslöshet och avtalsfrihet – var står vi idag med ansvarsfriskrivningar, JT 2015–16 s. 50–67 diskuterar om inställningen håller på att nyanseras. Se även *Almelöv*, Marlus Nr 417, 2013 s. 98–100. Som jag ser det har *utgångspunkten* länge betonats.

i de åtskilliga fall där engelsk rätt blir tillämplig på skeppsbyggnadsavtal.¹²⁰

Huruvida beställaren har rätt till skadestånd på grund av fel i fartyget varierar däremot i avtalspraxis. Långtgående friskrivningar torde i praktiken vara vanligt förekommande.¹²¹ Varvets garantiåtagande är typiskt konstruerat som en skyldighet att avhjälpa fel. Enligt Norwegian Form har dock beställaren rätt till skadestånd för det positiva avtalsintresset vid sådana fel som inte har avhjälpits inom skälig tid.¹²² Denna lösning får ses mot den i nordisk rätt berömda norska skiljedomen ND 1979 s. 231 (*Wingull*), där en friskrivning åsidosattes som oskälig då felet inte avhjälpits inom skälig tid och avtalet hävts.¹²³ Skadestånd enligt Norwegian Form förutsätter dock inte att felet är väsentligt och därför hävnings-

¹²⁰ Se närmare t.ex. *A.G. Guest m.fl.* (eds), *Chitty on Contracts. General Principles*, London: Sweet & Maxwell 1994 s. 635–714, särskilt s. 646–647 om uppsåt och friskrivningar.

¹²¹ En vanlig lösning uttrycks i t.ex. NEWBUILDCON punkt 37(b)(ii), som utesluter ansvar för ”any loss, damage or expenses caused as a consequence of such Defect (which shall include, but not be limited to, loss of time, loss of profit or earnings or demurrage directly or indirectly incurred by the Buyer). Se även t.ex. *Almelöv*, Marlus Nr 417, 2013 s. 97, *Curtis* 2012 s. 176.

¹²² Se Norwegian Form punkt X.1: ”Save as provided for below, and provided always that the deficiencies have been rectified within a reasonable time [kurs. här], the Builder shall have no responsibilities for defects or the consequences thereof (including loss of profit and loss of time) discovered after the Delivery and Acceptance of the Vessel”. Se även ND2011 s.250 (norsk skiljedom) och *Meland* 2006 s. 163–164. Notera att alltså även indirekta förluster enligt ordalydelsen utesluts endast om avhjälpande sker inom skälig tid. Se även nedan vid fotnot 133 om punkt VII.4(d), enligt vilken skadestånd likaså kan utgå för det positiva avtalsintresset i fråga om sådana *fel som får avhjälpas efter avlämnandet men som uppdragats redan under provturerna* innan avlämnandet och acceptandet av fartyget. Se även nedan vid fotnot 150–151 om *skadestånd vid s.k. konsekvensskador*.

¹²³ Se även *Meland* 2006 s. 159, 164, 181. Även t.ex. *Almelöv*, Marlus Nr 417, 2013 s. 101–102 berör domen i skeppsbyggnadssammanhang, dock utan att anknyta till lösningen i Norwegian Form. Se utförligt om ND 1979 s. 231 och dess fortsatta betydelse *Trond Solvang*, *Sensur av ansvarsfraskrivelser*. Har prinsippet i *Wingull*-dommen (ND 1979 s. 231) satt spor etter seg?, *Lov og Rett* 2009 s. 27–42. Se även från finsk synpunkt om ND 1979 s. 231 och flera verkstadskontrakt *Sandvik* 2004 s. 55–57, 308–309.

grundande.¹²⁴ Vidare utgår skadestånd självfallet oberoende av vårdslöshet; garantiansvaret är strikt. Vid uteblivet avhjälpande blir skadeståndet enligt Norwegian Form överlag betydligt *förmånligare* för beställaren än köplagens skadestandsregler, vilket är anmärkningsvärt.

De nordiska köplagarna gör som känt en differentiering mellan direkt och indirekt förlust (§ 27 och 40). Endast direkt förlust ersätts enligt det stränga kontrollansvaret. Skadestånd för också indirekt förlust (enligt § 67.2–3) förutsätter vårdslöshet eller att varan vid köpet avvek från särskild utfästelse (garanti). Skrivningen ”vid köpet” är avsedd att utesluta tillverkningsköp (se nedan avsnitt 5). Differentieringen är i praktiken oerhört komplicerad och ett stort misstag i nordisk rätt.¹²⁵ CISG gör som känt ingen distinktion mellan direkt och indirekt förlust; dess kontrollansvar (art. 79) täcker all vid avtalsslutet förutsebar förlust (art. 74).

Jämför att exempelvis de nordiska verkstadskontrakten (bland annat NL09 och NLM10) på norskt initiativ har anpassats till Wingull-domen på så sätt, att skadestånd utgår med en viss procent av kontraktssumman vid hävning av avtalet.

4.2.2 Fel i fartyget – några avtalslösningar

Som framgått ska fartyget innan avlämnandet genomgå omfattande tester i form av provturer för att undersöka om fartyget är avtalsenligt. Det förekommer att provturerna kan föranleda till och med ett tusental anmärkningar om fel.¹²⁶ Det får bland annat ses mot bakgrund av att fartygsbyggen är tekniskt komplicerade och ofta stora projekt, samtidigt som byggtidtabellerna kan vara strama.

Samtliga standardavtal ger beställaren rätt till vite (regelmässigt

¹²⁴ Att felet inte kan avhjälpas medger i sig inte nödvändigtvis hävningsrätt; det krävs även att felet är väsentligt. Se närmare *Björn Sandvik*, År detta avtalsbrott väsentligt? En analys av rättspraxis om artikel 25 i CISG, TFR 2006 s. 222–269, särskilt s. 243–249.

¹²⁵ Se närmare *Sandvik* 2004 s. 301–368 och t.ex. *Björn Sandvik*, HD 2014:61 om ett regresskrav för avtalsvite som direkt eller indirekt förlust – pest eller kolera?, JFT 2014 s. 381–392 med hänvisning till bl.a. riklig finsk rättspraxis om differentiering och omfattande nordisk doktrin.

¹²⁶ Se *Kaupalehti* 26.11.2015 s. 15.

formulerat som ”prisnedsättning”) vid avvikelser från garanterad standard om fartygets hastighet, huvudmotorernas bränsleförbrukning,¹²⁷ samt dödvikts- och kubikkapacitet.¹²⁸ Om avvikelserna når upp till viss nivå har beställaren hävningsrätt.¹²⁹ Denna ordning förklaras givetvis av att avhjälpande av dylika fel normalt inte är ett realistiskt alternativ, samtidigt som nämnda egenskaper är av stor betydelse med tanke på den kommersiella driften av fartyget. Även andra specifikationer såsom fartygets längd, bredd och djupgående etc. kan självfallet vara kritiska för beställaren och då kan motsvarande avtalas även i dessa avseenden.¹³⁰ Det kan dock vara oklart exakt hur exempelvis dödviktskapaciteten ska beräknas. Från praxis märks här en finsk skiljedom i ND 1992 s. 309 (*Mariella*):

I ett skeppsbyggnadsavtal mellan Oy Wärtsilä Ab som byggare och SF Line Ab som beställare av en färja för passagerar- och biltransport (*Mariella*), hade intagits en dödviktsgaranti på 3000 ton vid 6,4 meters djupgående. Enighet rådde mellan parterna om att fartyget vid ett djupgående om 6,4 meter kunde uppnå en uträknad dödvikt om 3050 ton vid krängningsprov.

Rederiet hävdade emellertid att garantin gällde annat än den matematiska dödvikten. Den viktigaste lasten – som även nämndes i specifikationen för fartyget – var långtradare. När den totala vikten av det maximala antalet långtradare fördelades jämt över filerna för långtradare och annan i dödvikten angiven last

¹²⁷ Fartygets faktiska bränsleförbrukning i trafik är i praktiken omöjligt att på förhand exakt beräkna och ingen garanti ges heller till denna del. Det avgörande är motortillverkarens uppmätta bränsleförbrukning ”on the test bed”.

¹²⁸ Enligt t.ex. Norwegian Form gäller för exempelvis hastighetsavvikelser att en avvikelse på varje full tiondels knop upp till en viss knopangivelse inte berättigar till vite. I praktiken avtalas ofta att vite inte utgår om avvikelserna är mindre än en halv knop. För varje avvikelse om en full tiondels knop därutöver ska vite utgå i intervaller till vissa knopangivelser upp till ett högsta belopp. Jämför att man i befaktningsavtal regelmässigt opererar med s.k. *about*-förbehåll. Se *Hannu Honka*, Fartygets skick och egenskaper. En befaktningsrättslig studie, Åbo: Åbo Akademis förlag 1989 s. 492–495 om hastighet. I praxis har en halvknopsmarginal stadgat sig.

¹²⁹ Se AWES Form punkt 5, CMAC Form punkt VI, NEWBUILDCON punkt 8–11, Norwegian Form punkt IV.1–5 och SAJ Form punkt III, som alla följer samma grundmönster. Hävningsrätten kan naturligtvis vara total eller endast partiell beträffande exempelvis huvudmotorerna.

¹³⁰ Se även t.ex. *Meland* 2006 s. 47.

fördelades neutralt, låg fartygets akter på 6,774 meters djup och fören på 5,926 meters djup. För att balansera fartyget på jämn köl vid 6,4 meters djup måste därför användas ballast om 365 ton, som alltså inte kunde användas för betalande last. Rederiet yrkade på maximalt vite för bristande dödviktskapacitet, eller 12 600 000 mark (ca 2,1 miljoner euro) som uppnåddes då bristen totalt uppgick till 130 ton. Varvet anförde å sin sida att dödviktskapaciteten inte avsåg någon specifik last. Det exempel rederiet anförde baserad sig enligt varvet inte på något normalt lastfall utan ett extremt exempel som inte förekom i praktiken.

Skiljedomstolens majoritet (två skiljemän) gav varvet medhåll. Avtalets bestämelse om beräkning av dödvikt genom krängningsprov ansågs i och för sig inte vara avgörande. Garantin ansågs dock inte vara knuten till någon bestämd sammansättning av lasten. Garantin tolkades som att ”last av normal sammansättning kan stuvas så, att fartyget vid last, som ingår i dödvikten, om 3000 ton ligger på 6,4 meter”. En skiljaktig skiljeman hade omfattat rederiets tolkning och bifallit dess yrkande.

Med Meland kan hävdas att minoritetens tolkning i ND 1992 s. 309 hade mera för sig.¹³¹ Det kan för övrigt här särskilt nämnas, att denna uppfattning förefaller ha visst stöd också i engelsk rättspraxis om liknande fall.¹³²

Som framgått (ovan 4.2.1) har vid skeppsbyggnadsavtal *avvisningsrätten* stor betydelse med tanke på sådana fel som uppdragas i samband med provturer innan avlämnandet av fartyget. Enligt exempelvis Norwegian Form gäller följande:¹³³

”The Buyer shall not be obligated to take delivery of the Vessel if it is not fully in conformity with the Contract, or if there are any conditions or recommendations imposed by the Classification Society and/or Regulatory Bodies. However, if the deficiencies or the conditions/recommendations are of minor importance, and the Builder is unable to rectify the matter within a reasonable time, the Builder may nevertheless require the Buyer to take delivery of the Vessel, provided:

¹³¹ *Meland* 2006 s. 47.

¹³² Se *Curtis* 2012 s. 26 med hänvisning till *Yorkshire Equipment Co Ltd v Tweed Fishing Co Ltd* (1948) 82 Ll.L.Rep. 89 om ett mindre passagerarfartyg.

¹³³ Norwegian Form punkt VII.4(d).

(i) the the Builder undertakes for its own account to remedy the deficiency or fulfil the requirement as soon as possible, and

(ii) the Builder shall indemnify the Buyer for any loss incurred as a consequence thereof, including loss of time.”

Liknande lösningar finner man i övriga standardavtal.¹³⁴ Genom denna lösning kan alltså beställaren som huvudregel avslå avlämnande tills konstaterade fel har avhjälpats. Om däremot felen är sådana att de inte kan avhjälpas följer av ordalydelsen att varvet inte heller kan kräva att köparen tar emot (accepterar) fartyget.¹³⁵ Då måste istället avgöras om felen är så väsentliga att beställaren kan häva avtalet.¹³⁶ Avvisning kan naturligtvis även vara ett förstadium till hävning.¹³⁷ Vidare klargör Norwegian Form att obetydliga fel inte utan vidare ska kunna omvandlas till dröjsmål genom avvisning. Lösningen i Norwegian Form är inspirerad av den norska skiljedomen ND 1974 s. 27.¹³⁸

Enligt det aktuella skeppsbyggnadsavtalet skulle fartyget utrustas med ett visst styrsystem. Innan avlämnandet hade problem uppstått med motsvarande styrsystem på ett systerfartyg. Konstruktionen blev förbättrad men det uppkom ändå problem under den första provturen. Systemet förbättrades ytterligare och fungerade klanderfritt under den sista provturen. Klassificeringssällskapet (det norske Veritas) krävde ändå att styrsystemet skulle inspekteras efter ett halvt års drift innan slutligt godkännande kunde ges. Det aktuella avtalet innehöll inga regler om avvisningsrätt, men beställaren avvisade fartyget. Varvet bestred att

¹³⁴ Se med vissa modifikationer (avseende bland annat (i)–(ii) i Norwegian Form ovan) motsvarande klausuler i AWES punkt 4(d), CMAC Form punkt XIII.4, NEWBUILD-CON punkt 27(d), samt SAJ Form punkt V.4.

¹³⁵ Se även till detta *Meland* 2006 s. 124.

¹³⁶ Notera den förhöjda hävningströskeln vid säljarens dröjsmål med tillverknings- och beställningsköp enligt KöpL § 26. Någon motsvarande förhöjd tröskel gäller inte enligt § 39 om hävning på grund av fel vid tillverknings- och beställningsköp. Se även nedan avsnitt 5.

¹³⁷ Avvisning kan även vara ett viktigt *påtryckningsmedel*, eftersom det särskilt vid internationella köp annars kan vara svårt att genomdriva krav mot en ovillig säljare. Jfr även till detta t.ex. *Sandvik & Sisula-Tulokas* 2013 s. 113.

¹³⁸ Se närmare om domens betydelse i sagda avseende *Solvang*, Lov og Rett 2015 s. 491–494.

avvisningsrätt förelåg och hänvisade till norsk doktrin som knöt avvisning till väsentliga fel i traditionell köprättslig bemärkelse.

Skiljedomstolen fann ingen vägledning i då gällande köprätt (1907 års norska köplag). Domstolen fann dock att avvisningsrätt som utgångspunkt gäller tills nybygget är slutfört och avtalsenligt oberoende av om felet är att betrakta som väsentligt eller inte. Den tidsförlust som ett avhjälpande innebär bör drabba varvet. Men undantag fick göras för situationer där avhjälpande kan göras först i ett senare skede exempelvis på grund av väntetid vid beställning av nödvändiga delar. Om fartyget är sjöodugligt bör dock avvisningsrätt alltid föreligga. Utöver detta antyder domen en närmare intresseavvägning. Avvisning kan även innebära en så lång förskjutning av avlämnandet att beställaren skulle få hävningsrätt på grund av dröjsmål (även om beställaren alltså föredrar avhjälpande). För sådana fall ansågs det vara ett minimikrav för avvisning att också felet är väsentligt i relation till hävningsreglerna. I det konkreta fallet förelåg inte avvisningsrätt.

Som resultat av avvisningsrätten ”förbinds” felreglerna med dröjsmålsreglerna. I exempelvis de nordiska köplagarna uppställs inga regler om avvisningsrätt i nu avsedd bemärkelse och den närmare tolkningen av KöpL är oklar. Frågan kan inte behandlas närmare här. För egen del lutar jag dock mot att åtminstone vid tillverkningsköp acceptera en princip om avvisning långt i linje med det ovan anförda (se även nedan avsnitt 5).

I norsk rätt anses avvisningsrätt gälla åtminstone vid tillverkningsköp också enligt 1988 års norska köplag och här spelar alltså ND 1974 s. 27 en roll.¹³⁹ Vidare kan hänvisas till Rt 2007 s. 1587 om fastighetsköp där Høyesterett fann att det lagbaserade sanktionssystemet efter omständigheterna kan kompletteras av en avvisningsrätt.¹⁴⁰ I svensk rätt har särskilt Hellner uttalat sig kritiskt mot en avvisningsrätt.¹⁴¹ I dansk rätt anses numera UfR 1995 s. 974 om nybygge av en fritidsbåt (en motorseglare) ge visst stöd för avvisningsrätt.¹⁴² I den begränsade

¹³⁹ Se t.ex. *Alexander Daae*, Avvisning i internasjonal råvarehandel på CIF-vilkor, *Marlus Nr 458*, 2015, särskilt s. 27–34, *Viggo Hagstrøm*, *Obligasjonsrett*, 2. utgåve, Oslo: Universitetsforlaget 2011 s. 621–625, *Krüger* 1999 bl.a. s. 383–387, samtliga med rikliga hänvisningar.

¹⁴⁰ Se t.ex. *Solvang*, *Lov og Rett* 2015 s. 498.

¹⁴¹ Se *Jan Hellners* anmälan av Kai Krügers *Norsk Kjøpsrett* i *JT* 1991–92 s. 757–758.

¹⁴² Se närmare t.ex. *Solvang*, *Lov og Rett* 2015 s. 496–498 med vidare hänvisningar.

finska doktrinen om KöpL har frågan om avvisningsrätt i nu avsedd bemärkelse inte behandlats, inte heller i allmänna kontraktsrättsliga framställningar eller nyare obligationsrättslig doktrin.¹⁴³

CISG ger uttrycklig avvisningsrätt endast i art. 52 om förtida leverans och mängdfel. Vissa menar att avvisningsrätt i övrigt endast kan medges när felet är sådant att köparen kan häva på grund av väsentligt avtalsbrott, medan andra ansett att avvisningsrätten bör vara betydligt mera långtgående.¹⁴⁴

En särfråga av stor betydelse är slutligen hur man ska se på s.k. *konsekvensskador*. Ett fartyg består av ett stort antal integrerade komponenter, varför ett fel i en komponent kan medföra fel eller skador även på andra komponenter eller hela skeppet. Varvet har visserligen i grunden ett totalansvar för skeppet. Men olika komponenter kan ofta vara producerade eller levererade av självständiga underleverantörer som varvet har begränsade faktiska möjligheter att övervaka och kontrollera.¹⁴⁵ Om exempelvis en elektrisk anordning levererad av en viss tillverkare har ett dolt fel som medför att anordningen fattar eld, kan i värsta fall hela fartyget gå förlorat i den brand som utbrutit som en konsekvens av felet. Enligt dispositiva köprättsliga regler skulle varvets/säljarens felansvar omfatta inte bara den elektriska anordningen utan även konsekvensskadan på fartyget (den sålda varan). I skeppsbyggnadsavtal finner man emellertid olika lösningar.

¹⁴³ Se om KöpL särskilt *Eero Routamo & Jan Ramberg*, Kauppalaian kommentaari, Helsinki: Lakimiesliiton kustannus 1997, samt *Thomas Wilhelmsson, Leif Sevón & Pauliine Koskelo*, Huvudpunkter i köplagen, 3. rev. uppl., Helsingfors: Talentum 2006. Se om allmän kontraktsrätt särskilt *Mika Hemmo*, Sopimusouikeus II, 2 uppl. Helsinki: Talentum 2007, samt om obligationsrätten särskilt *Olli Norros Velvoiteouikeus*, Helsinki: Sanoma Pro 2012.

¹⁴⁴ Se t.ex. *Ramberg & Herre* 2009 s. 357 med vidare hänvisningar. På s. 386–387 förefaller författarna acceptera en mera vidsträckt avvisningsrätt med klart uteslutande av obetydliga fel.

¹⁴⁵ Se även t.ex. *Curtis* 2012 s. 177, *Meland* 2006 s. 164–165, samt för ett konkret exempel ovan fotnot 25. Härtill bör beaktas att också beställaren själv kan ha levererat/monterat vissa komponenter. Vanligen utesluter eller begränsar varvet sitt ansvar till denna del. Se f.ö. även t.ex. *CHMM v. Freeman* [2015] AMC 2046 (9Cir) om nybygge av en yacht och ”user-added items” som ”other property” med tanke på den s.k. *economic loss only doctrine* i amerikansk rätt.

Enligt exempelvis det japanska SAJ Form är varvet synbarligen helt friskrivet från konsekvensskador, medan varvets garantiansvar enligt det kinesiska CMAC Form förefaller omfatta också alla konsekvensskador.¹⁴⁶ En medlande lösning finner man i exempelvis Norwegian Form, där garantin omfattar vissa avgränsade konsekvensskador. Garantin inkluderar ”the Vessel’s part/parts that have been damaged as a direct and immediate consequence of the defect without any intermediate cause, and provided such part or parts can be considered to form a part of the same equipment or same system”.¹⁴⁷ En liknande lösning finner man även i NEWBUILDCON.¹⁴⁸ Denna lösning är givetvis tolkningsbar och osäker. Från rättspraxis märks Rt 1991 s. 719, som för övrigt även har påverkat den närmare utformningen av Norwegian Form.¹⁴⁹

En manometer ansluten till ett rörsystem som förde olja under tryck till fartygets huvudmotor var felmonterad så att den lossnade. Till följd härav strömmade olja ut ur rörsystemet och antändes så att brand uppstod i maskinrummet, varvid huvudmotor, elektriska anordningar och hjälpmotor skadades. Det uppstod även rök- och sotskador i hela maskinrummet. Frågan var bland annat om skadorna uppkommit som en ”direkt och omedelbar” följd (jfr numera NEWBUILDCON) av den felaktiga manometern. Majoriteten i Høyesterett (3 domare) besvarade denna fråga jakande. Majoriteten tog fasta på att skadorna var en typisk risk av fel i manometern, att skadorna var ”geografiskt” begränsade till maskinrummet, samt att tidsförloppet mellan felets uppkomst och skadornas inträffande varit kort.

Man märker emellertid även att Norwegian Form utgår från att varvet svarar för avhjälpande av dylika konsekvensskador endast med ett visst

¹⁴⁶ SAJ Form punkt IX.4, CMAC Form punkt IX.4. Se även om tolkningen *Curtis* 2012 s. 178.

¹⁴⁷ Norwegian Form punkt X.3(a).

¹⁴⁸ Se NEWBUILDCON punkt 35(b) som talar om ”damage to the Vessel caused as a direct and immediate consequence of such Guarantee Defects”.

¹⁴⁹ Se även om fallet och dess betydelse för lösningen i Norwegian Form t.ex. *Meland* 2006 s. 13, 165–167, *Ulfbeck* 2007 s. 31–32.

belopp som ska bestämmas av parterna.¹⁵⁰ En sådan begränsning finns inte i NEWBUILDCON, men självfallet hindrar det inte parterna att avtala om en beloppsbegränsning. Kontraktstekniken i Norwegian Form kan emellertid ifrågasättas. Detta eftersom beställaren enligt detta avtal (med avvikelse från t.ex. NEWBUILDCON) ändå kan kräva skadestånd för bland annat alla kostnader för avhjälpande av ovan avsedda ”närliggande” konsekvensskador.¹⁵¹ Det kan vara ett både överraskande och oavsett resultat.

5 Avslutande synpunkter

Skeppsbyggnadsavtal spänner över en mängd olika rättsområden: köprätt, allmän avtalsrätt, kredit- och säkerhetsrätt, försäkringsrätt, konkurs- och insolvensrätt, sjörrätt osv. I undersökningen ovan har det varit nödvändigt att bortse från en mängd i sig viktiga aspekter och undersökningen bygger även på vissa förenklingar och abstraheringar av varierande skeppsbyggnadspraxis. Det centrala syftet har närmast varit att placera in skeppsbyggnadsavtalet i det köp- och kontraktsrättsliga systemet samt att redogöra för vissa bärande element i övrigt. Som en allmän iakttagelse kan dock noteras, att Norwegian Form i flera till och med väsentliga avseende (såsom varvets skadeståndsskyldighet vid fel i skeppet) ter sig som be-

¹⁵⁰ Se Norwegian Form punkt X.3(a): ”The Builder shall in any event not be liable for any consequential losses as stated herein over and above (insert a specific amount or percentage of the Original Contract Price).” För att vara petnoga är termen “consequential loss” egentligen missvisande i sammanhanget, eftersom termen lätt kan leda tanken till indirekt förlust även om det är skador som avses. Se även Sandvik, JFT 2014 s. 381–392, särskilt 388–389 om skillnaden mellan ”förlust” och ”skada” och betydelsen av att vara noga med begreppsanvändningen. I den norska lydelsen av Norwegian Form punkt X.3(a) har ”consequential losses” lydelsen ”konsekvensskade” och på engelska borde det stå ”any consequential damage”. Jfr NEWBUILDCON punkt 35(b).

¹⁵¹ Se ovan vid fotnot 121–125. Notera särskilt ordet ”always” i Norwegian Form punkt X.1 (citerad i fotnot 122). Också i Norwegian Form punkt X.3(a) om avhjälpande av konsekvensskador sägs uttryckligen: ”Provided the defect is remedied within a reasonable time [kurs. här], the Builder shall have no other liability”.

tydligt mera beställarvänligt än övriga ovan behandlade avtal.

Skeppsbyggnadsavtal inkorporerar många element som är kända från entreprenadrätten. Men det finns även betydande olikheter och skeppsbyggnadsavtal ska inte tolkas som entreprenadavtal. Fråga är om ett särpräglat tillverkningsköp som ska hanteras inom sitt eget system med beaktande av den internationella avtalsmiljön för denna typ av köp. Och även om köprätten i grunden är styrande blir som framgått betydelsen av köprättsliga regler betydligt mindre än på många andra områden. Skeppsbyggnadsavtal aktualiserar en mängd frågor som faller utanför den köprättsliga regleringen samtidigt som skeppsbyggnadsavtal regelmässigt är omfattande och nog så detaljerade. Men givetvis kan köprätten vid sidan om allmänna kontraktsrättsliga principer ändå få stor tolkande och utfyllande betydelse i enskilda frågor. Och som framgått har också CISG fått tolkningsrelevans som uttryck för ”internationell kommersiell rätt” även om konventionen generellt utesluter fartygsköp från dess tillämpning.¹⁵²

På ett mera allmänt plan bidrar emellertid skeppsbyggnadsavtal även till en viktig lärdom. Skeppsbyggnadsavtal illustrerar tydligt att köplagen inte är särskilt väl anpassad till tillverkningsköp. Med modell av CISG är de nordiska köplagarna närmast anpassade till köp av existerande mängdvaror. Vid tillverkningsköp uppkommer emellertid helt andra hänsyn för vilka köplagen ofta inte erbjuder någon lösning, åtminstone inte någon entydig sådan. Ett typexempel är den ovan behandlade avvisningsrätten som regelmässigt finns i skeppsbyggnadsavtal men som både KöpL och CISG saknar regler om.¹⁵³ Avvisningsrätten förbinder fel- och dröjsmålsreglerna och har självfallet samband med undersökning av varan. I köplagens system kan undersökning ske före köpet (§ 20) och ska ske efter avlämnandet (§ 31). Det tar ingen hänsyn till undersökning av en vara under tillverkningskedet efter köpet men före avlämnandet.¹⁵⁴ Inom denna ”systembrist” finns det dock som jag ser det utrymme för en princip om avvisningsrätt.

¹⁵² Se ovan vid fotnot 14–22, 52–53.

¹⁵³ Se ovan vid fotnot 107, 133–144.

¹⁵⁴ Se även ovan vid fotnot 103–104.

Över huvud taget innehåller köplagen få regler om tillverkningsköp och de regler som finns förefaller inte alltid helt genomtänkta. Vid köp av varor som skall tillverkas på beställning klargör KöpL § 26 att köparen får häva på grund av dröjsmål endast om ”hans syfte med köpet är väsentligen förfelat genom dröjsmålet” om säljaren inte ”utan väsentlig förlust kan tillgodogöra sig varan på annat sätt”. Någon motsvarande regel om förhöjd hävningströskel vid beställningsköp finns inte i § 39 om hävning på grund av fel i varan. Men även då kan säljaren självfallet drabbas av väsentlig förlust av att inte kunna tillgodogöra sig varan på annat sätt. Notera även att skeppsbyggnadsavtal i regel inte preciserar hävningsförutsättningarna vid andra fel än avvikelser från bränsleförbrukning, hastighet, dödvikt och kubikkapacitet, varför KöpL § 39 kan få stor betydelse. I KöpL § 40.3 klargörs att köparen har rätt till skadestånd för också indirekt förlust om varan ”vid köpet avvek från det som säljaren särskilt har utfäst”. Av de finska motiven kan man sluta sig till att skrivningen ”vid köpet” avser att utesluta varor som ska tillverkas¹⁵⁵ och i Finland bekräftas tolkningen även av HD 2001:77. Men det är svårt att se något bärande argument för denna distinktion.¹⁵⁶ Och så vidare.

Någon revidering av köplagstiftningen är dock knappast att förvänta under överskådlig framtid, varken i Finland eller i de övriga nordiska länderna. Vi får därför leva med de regler vi har, också vid skeppsbyggnad och andra tillverkningsköp. En närmare studie av bland annat skeppsbyggnadsavtal kan emellertid samtidigt bidra till en bättre hantering och förståelse av också köplagen och allmänna kontraktsrättsliga principer. Forskningsfältet är öppet och stort.

¹⁵⁵ Se RP 1986:93 s. 89, jfr även för norsk rätts del Ot prp nr 80 (1986–87) s. 93.

¹⁵⁶ Se *Sandvik* 2004 s. 310–311 om bl.a. HD 2001:77 och med vidare hänvisningar.

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

- | | | |
|-----|--|--|
| 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. |
| 457 | BARLAUG, Eirik Lund | Arrest i bunkers om bord i skip på tidscerteparti. 2015. 38 s. |
| 458 | DAAE, Alexander | Avvisning i internasjonal råvarehandel på CIF-vilkår. 2015. 74 s |
| 459 | European Intermodal Sustainable Transport - Quo Vadis? | Editors: Ellen Efestøl-Wilhelmsson, Anu Bask, Trine-Lise Wilhelmsen and Erik Røsæg. 2015. 330 p. |
| 460 | RESTAN, Bjørn Tarek | Læren om compensatio lucri cum damno ved heving av tapsbringende avtaler. 2016. 70 s. |
| 461 | RUMMELHOFF, Hanna | Støtteordninger til fornybar energi og forholdet til europaretten. Nasjonale myndigheters miljøhandlingsrom. 2016. 158 s. |
| 462 | KNAPSKOG, Knut | Fellesarv på djupt vatn. Om utvinning av mineral på havbotnen i internasjonalt farvatn og instrument for miljøregulering. 2016. 100 s |

Bøker utgitt av Sjørettsfondet

- 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
- Brautaset, Are, Eirik Høiby, Rune O. Pedersen og Christian Fredrik Michelet: Norsk Gassavsetning - Rettslige hovedelementer 611 s. 1998. ISBN 82-90260-43-1
- Bull, Hans Jacob: Tredjemannsdekning i forsikringsforhold. 598 s. 1988. ISBN 82-90260-24-t
- Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull: Sjørett. 8. utg. 670 s. 2016. ISBN 978-82-90260-56-4
- Karset, Martin, Torkjel Kleppo Grøndalen, Amund Lunne: Den nye reguleringen av oppstrøms gassrørledningsnett. 344 s. 2005. ISBN 89-90260-47-4
- Kaasen, Knut: Sikkerhetsregulering i petroleumsvirksomheten. 648 s. 1984. ISBN 82-90260-18-0
- Michelet, Hans Peter: Håndbok i tidsbefraktning. 600 s. 1997. ISBN 82-90260-31-8
- Nygaard, Dagfinn: Andres bruk av utvinningsinnretninger. 365 s. 1997. ISBN 82-90260-40-7
- .

Bøkene kan bestilles via bokhandel eller Den norske bokbyen.

Distribusjon

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

Informasjon om priser på enkeltnummer av Marlus er oppdatert på <http://bokbyen.no/butikk>. Du kan bestille på nett via butikkløsningen, e-post til 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. Se banneret Marlus nede til høyre på siden.

Tidsskriftet Marlus – 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. 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. Årgang 2015, tolv utgaver på totalt 1 945 sider, kostet tilsammen nesten 8 000 kr i utsalg og 6 200 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

