

# Risikostyring i shipping

Med fokus på hvordan rederier kan redusere eksponeringen for endringer i bunkerskostnader

Julie A Hellevik



Marlus nr. 465  
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](mailto:sjorett-adm@jus.uio.no)  
Internett: [www.jus.uio.no/nifs](http://www.jus.uio.no/nifs)

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

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

Trykk: 07 Xpress as

# Forord

Avhandlingen ble skrevet som masteroppgave ved Universitetet i Oslo, og ble levert høsten 2015. Utgaven som publiseres her er i all hovedsak lik den jeg leverte til sensur.

Beslutningen om å skrive avhandling innenfor shipping og risikostyring ble tatt etter endt utvekslingsopphold ved University of Westminster i London. På dette tidspunktet hadde jeg tatt fag innenfor både norsk og engelsk sjørett, samt blitt gjort oppmerksom på den sentrale plass finansiell risikostyring har i shippingindustrien. Særlig den senere tids betydelige fluktuasjoner i bunkerspriser fattet min interesse. Da bunkerskostnadene utgjør den desidert største reiseavhengige utgiftsposten til blant annet rederier, foreligger det et sterkt behov for å styre risikoen for økte bunkerskostnader.

Arbeidet med avhandlingen har vært svært lærerikt, og jeg vil gjerne rette en stor takk til min veileder, Morten Lund, for uvurderlig oppfølging og gode råd underveis. I tillegg vil jeg takke mine foreldre for timevis med korrekturlesing.

Oslo, mai 2016

Julie Almedal Hellevik



# Innhold

1	INNLEDNING .....	7
1.1	Oppgavens hovedtema .....	7
1.2	Aktualitet .....	8
1.3	Fremstillingen videre .....	8
2	KORT OVERSIKT OVER SHIPPINGMARKEDENE, DE SENTRALE AKTØRER, KONTRAKTSTYPER OG RISIKOFAKTORER.....	10
2.1	Markedene .....	10
	Linjemarkedet og trampmarkedet.....	11
	Varetransportmarkedet og passasjertransportmarkedet .....	11
	Spotmarkedet og periodemarkedet .....	11
	Tørrelastmarkedet, våtlastmarkedet og spesiallastmarkedet.....	11
2.2	Kontraktstyper og kontraktsparter i fraktmarkedene .....	12
2.3	Risikofaktorer og kilder til risiko .....	14
2.4	Nærmere om kontraktstypene .....	15
	2.4.1 Tidscertepartier og bare boat certepartier .....	15
	2.4.2 Reiscertepartier.....	16
	2.4.3 Kvantumskontrakter.....	16
3	BUNKERSRISIKO OG RISIKOSTYRING.....	18
3.1	Bunkersrisiko .....	18
3.2	Risikostyring gjennom bunkersklausuler og derivathandel.....	19
	3.2.1 Innledning .....	19
	3.2.2 Bunkersklausuler i certepartier.....	19
	3.2.3 Risikostyring ved derivathandel .....	20
4	RISIKOSTYRING GJENNOM BRUK AV BUNKERSKLAUSULER I CERTEPARTIER.....	22
4.1	Rettskildebildet og tolkningsprinsipper .....	22
	4.1.1 Innledning og rettskildebildet.....	22
	4.1.2 Tolkningsprinsipper.....	23
4.2	Analyse av tre utvalgte bunkersklausuler .....	26
	4.2.1 Innledning .....	26
	4.2.2 Generelt om de tre klausulene .....	27
	4.2.3 Bruk av samme type bunkers som referansebunkers.....	33
	4.2.4 Rederiet bunkrer en annen type bunkers enn referansebunkers .....	37

4.2.5	Pålegg om bruk av mer miljøvennlig bunkers.....	40
4.2.6	Skip med installerte skrubbere.....	45
4.2.7	Bunkersforbruk.....	45
5	OPPSUMMERING OG UTFORMING AV BUNKERSKLAUSULER.....	57
5.1	Oppsummering av analysene.....	57
5.2	Utforming av nye bunkersklausuler .....	58
5.3	Kontraksrevisjon etter avtaleloven § 36.....	59
6	HEDGING AV BUNKERSRISIKO GJENNOM HANDEL MED DERIVATER.....	61
6.1	Rettskildebildet .....	61
6.2	Hedging av bunkersrisiko .....	61
6.2.1	Innledning .....	61
6.2.2	Forwards .....	62
6.2.3	Futures.....	64
6.2.4	Swaps .....	66
6.2.5	Opsjoner.....	67
7	SAMMENFATNING .....	70
	LITTERATURLISTE.....	71
	SJØRETTSFONDETS UTGIVELSER .....	77

# 1 Innledning

## 1.1 Oppgavens hovedtema

Shipping er en svært kompetitiv og risikoeksponert internasjonal industri. Store verdier er samlet på én kjøp i et kapitalintensivt, sesongavhengig og volatilt marked. Rederiene og de andre markedsaktørene er eksponert for en rekke risikofaktorer,<sup>1</sup> herunder kredittrisiko, kommersielle risikoer og fysiske risikoer. Risikostyring utgjør derfor en vesentlig del av markedsaktørenes virksomhetsledelse.

Hovedtemaet for oppgaven er styring av risikoen for prisfluktasjoner i markedet for kjøp og salg av bunkers. Slik styring kan skje på flere måter. Jeg vil behandle hvordan rederiene kan styre denne risikoen avtalemessig i deler av fraktmarkedet, og hvordan de kan styre den i derivatmarkedene. Jeg vil først og fremst se på risikostyringen i fraktmarkedet. Her vil jeg analysere tre ulike standardklausuler for å undersøke i hvilken grad de kompenserer rederiene for økte bunkerskostnader. Etter dette vil jeg behandle de ulike typer derivater for «hedging» av risikoen for endringer i bunkerspriser. Hovedtemaet er risikostyring av prisendingsrisikoen for bunkers. Imidlertid kan også andre forhold føre til endringer av bunkerskostnader, blant annet endringer i et skips bunkersforbruk eller overgang fra én bunkerstype til en dyrere bunkerstype. Jeg vil også si noe om disse årsakene til endringer i bunkerskostnadene.

Risikostyring blir gjerne definert som en prosess i tre stadier. I det første avdekkes potensielle risikofaktorer. I det neste utarbeides modeller for måling av risiko knyttet til disse risikofaktorene. I det siste iverksettes strategier for å redusere eksponeringen mot uønsket risiko.<sup>2</sup> Metodene for å identifisere og måle potensiell risiko behandles ikke. Jeg tar kun for meg **enkelte** av de risikostyrende strategier og tiltak rederiene kan iverksette i fraktmarkedet og i derivatmarkedet. Rammene for oppgaven gjør det umulig å behandle alle aktuelle strategier og tiltak i disse markedene.

---

<sup>1</sup> Kavussanos og Visvikis (2006a) s. 233

<sup>2</sup> De Falco og Di Stasi (2014) s. 336 og Freight Metrics (2003) s. 6

Jeg behandler styring av bunkersrisiko med utgangspunkt i rederienes perspektiv og behov. Det er imidlertid viktig å være klar over at andre aktører i shippingmarkedene har tilsvarende risikoeksponering og kan ha tilsvarende styringsbehov.

## 1.2 Aktualitet

Frem til tidlig på 2000-tallet representerte bunkerskostnader en mindre del av rederienes driftskostnader. Bunkersprisene holdt seg relativt stabile, og fraktratene tok høyde for de beskjedne fluktuasjonene i bunkersprisene, slik at fraktrater og bunkerspriser fluktuerte tilnærmet parallelt.<sup>3</sup>

Med oljekrisen i 2007 steg bunkersprisene med nesten 150 prosent mellom januar 2007 og juli 2008.<sup>4</sup> Stigende bunkerspriser medførte økte driftskostnader for rederiene. Fraktratene økte imidlertid ikke i tilsvarende grad fordi ratenivåene i fraktmarkedene påvirkes av mange andre faktorer enn bunkerspriser. Utviklingen i bunkersprisene og det faktum at korrelasjonen mellom bunkerspriser og fraktrater avtok, resulterte i økt fokus på styring av risikoen for bunkersprisøkninger.<sup>5</sup> Slik risiko-håndtering er fremdeles ansett som svært viktig fordi markedet for bunkers fortsatt fluktuerer sterkt.

## 1.3 Fremstillingen videre

Den videre fremstilling er som følger:

I **kapittel 2** redegjøres det for shippingmarkedene, for hvordan skipene kan beskjeftiges i markedene og hvilke risikofaktorer et rederi er utsatt for. Her vil jeg blant annet vise at plassering av bunkersrisiko blant annet avhenger av hvordan rederiene velger å beskjeftige sine skip i fraktmarkedet.

I **kapittel 3** gis en fremstilling av bunkersrisiko og hvilke styringsstrategier rederiene kan iverksette for å redusere, eventuelt helt eliminere, bunkersrisiko. Herunder vil det gis en kort teoretisk fremstilling av

---

<sup>3</sup> Global risk management (2014) s. 4

<sup>4</sup> UNCTAD (2010) s. 1

<sup>5</sup> UNCTAD (2008) s. 26-27



bunkersklausuler, samt en fremstilling av de ulike typene finansielle derivater og deres egenskap som instrument for hedging av bunkerspriserisiko.

**Kapittel 4** utgjør hoveddelen i oppgaven. Her vil det redegjøres for hvordan rederier kan redusere, eventuelt helt eliminere, bunkersrisiko ved å innta klausuler i kontrakten som overfører denne risikoen til befrakter. Et utvalg av eksisterende bunkersklausuler analyseres og vurderes opp mot i hvilken grad de beskytter reder mot bunkersrisiko i ulike situasjoner.

I **kapittel 5** foretas det en oppsummering av kapittel 4 der også betydningen av avtaleloven § 36 blir vurdert.

I **kapittel 6** gis en fremstilling av hvordan rederier kan hedge bunkerspriserisiko gjennom bruk av derivater. Det er kun de grunnleggende derivattypene som futures, forwards, swaps og options som behandles.

I **kapittel 7** gis en sammenfatning av kapittel 4 og kapittel 6.

## 2 Kort oversikt over shippingmarkedene, de sentrale aktører, kontraktstyper og risikofaktorer

### 2.1 Markedene

Markedet for shippingvirksomheten deles gjerne inn i fire undermarkeder: Nybyggingsmarkedet, fraktmarkedet, annenhåndsmarkedet for kjøp og salg av skip, og markedet for opphugning (resirkulering) av skip. De fire markedene er knyttet nært sammen og kontantstrømmer flyter mellom dem.<sup>6</sup> Kontantstrømmene er med på å påvirke markedssyklusene i de fire markedene.<sup>7</sup>

Bunkersrisiko er en lite aktuell problemstilling i andre markeder enn fraktmarkedet. Av den grunn er det bare dette markedet som behandles.

Det er i fraktmarkedet kjøp og salg av transporttjenester finner sted. De to sentrale aktører er rederiene som selger transporttjenestene, og vareeiere og passasjerer som kjøper transporttjenester.<sup>8</sup> De fleste kontrakter om transport inngås mellom rederier på den ene siden og vareeiere på den annen. Imidlertid inngås det også en rekke kontrakter der vareeier eller passasjer ikke er part. Det er ikke uvanlig at rederier og tilsvarende aktører inngår ulike typer kontrakter seg i mellom i fraktmarkedet. Et rederi kan befrakte ut et skip på tids-, reise- eller bare boat certeparti til et annet rederi, som igjen skal benytte skipet til transport av tredjemanns varer.<sup>9</sup> Det er også aktører som ikke selv er redere, men som befrakter inn flere skip på tidscertepartibasis for å påta seg transportoppdrag i fraktmarkedet på samme måte som rederier. Denne typen aktører kalles gjerne «operators».

Tradisjonelt deles fraktmarkedet inn i undermarkeder etter fire al-

---

<sup>6</sup> Stopford (2009) s. 177-179

<sup>7</sup> Bjørn (2014) s. 1

<sup>8</sup> Stopford (2009) s. 180

<sup>9</sup> Falkanger og Bull (2010) s. 238-240

ternative kriterier. I det følgende gir jeg en kortfattet forklaring av inn-delingsmåtene og av hvilken betydning disse har for avgrensningen av oppgaven.

## **Linjemarkedet og trampmarkedet**

Linjemarkedet er det marked hvor skipene seiler i faste rutenett og hvor ankomst- og avgangstider til havnene i rutenettet er fastsatt.<sup>10</sup> Trampmarkedet er det markedet hvor skipene seiler mellom de havner hvor det til enhver tid er etterspørsel etter transporttjenester. Trampfart betyr altså at skipet ikke følger et på forhånd fastsatt regelmessig seilingsmøn-ster.<sup>11</sup> Oppgaven behandler kun trampmarkedet.<sup>12</sup>

## **Varetransportmarkedet og passasjertransportmarkedet**

Opgaven omfatter kun varetransportmarkedet.

## **Spotmarkedet og periodemarkedet**

I spotmarkedet inngås kontrakter om enkeltreiser fra havn A til B. I periodemarkedet inngås kontraktene for perioder.<sup>13</sup> Periodenes lengde kan variere fra uker til flere tiår. Oppgaven omhandler visse deler av spotmarkedet og visse deler av periodemarkedet.

## **Tørrelastmarkedet, våtlastmarkedet og spesiallastmarkedet**

Tørrelastmarkedet er markedet for transport av tørrelast i bulk. Eksempler på slik last er jernmalm, korn, kull, m.v.<sup>14</sup> Våtlastmarkedet er markedet for transport av flytende last, så som tungolje, raffinerte oljeprodukter, kjemikalier, flytende gass, m.v.<sup>15</sup> Spesiallastmarkedet er markedet for

---

<sup>10</sup> Store norske leksikon (Grimstad)

<sup>11</sup> Store norske leksikon (Erikstad)

<sup>12</sup> I kontrakter for linjefart eksisterer det mange avanserte bunkersklausuler som kunne vært av interesse å se nærmere på. Utilgjengeligheten av disse klausulene og særlig ordgrensen i oppgaven tillater imidlertid ikke en behandling av slike klausuler.

<sup>13</sup> Falkanger og Bull (2010) s. 230-231

<sup>14</sup> Stopford (2009) s. 418-419

<sup>15</sup> Ibid. s. 432

transport av spesielle laster på spesialskip, for eksempel containerskip, kjøleskip, tunglastskip, m.v.<sup>16</sup> Disse tre markeder kan igjen deles inn i ytterligere undermarkeder etter ulike kriterier. Jeg går ikke inn på disse inndelingene. De kontraktstyper som benyttes i disse tre markedene er relativt like og utfordringene i relasjon til bunkersrisiko er likeartede. De spørsmål jeg behandler i oppgaven er derfor relevante for alle tre markedene, og jeg sondrer ikke mellom disse tre markedstypene i det følgende.

Ovennevnte fire inndelinger av fraktmarkedet er basert på at **transport** alltid har vært den sentrale tjeneste i fraktmarkedet. Shipping omfatter imidlertid også andre typer tjenester. En viktig type er offshoretjenestene. Til disse tjenestene benyttes et vidt spekter av fartøyer, blant annet supplyskip, boreskip, seismikkskip, m.v. De kontraktstyper som benyttes i dette markedet er i stor grad basert på samme grunnleggende prinsipper som kontraktene i de tradisjonelle fraktmarkeder. Andre eksempler på typer shippingtjenester som faller utenfor transporttjenestene er mudring, tungløft, sleping, berging, lagring, m.v. Oppgaven omhandler ikke de typer shippingtjenester som ikke relaterer seg til varetransport. Det kan også her oppstå behov for å håndtere bunkersrisikoen, men risikobildet er annerledes enn ved markedene for transport av varer.

## 2.2 Kontraktstyper og kontraktsparter i fraktmarkedene

Innledningsvis vil jeg si noe om sentrale begreper og partsforhold. Et certeparti er en kontraktstype som er knyttet til utnyttelse av skip. Når det er inngått et certeparti for et skip, sier man at skipet er befraktet. Partene i certepartiet er bortfrakter og befrakter. Bortfrakter er den som befrakter ut skipet og befrakter er den som befrakter det inn. Normalt er det skipets reder som er bortfrakter, men ikke alltid. Dersom reder A befrakter ut et skip til B, er A bortfrakter i dette certepartiet og B befrakter. Dersom B befrakter ut det samme skipet til C, er B bortfrakter

---

<sup>16</sup> Stopford (2009) s. 469

i dette certepartiet og C befrakter. Dette kalles frembortfraktning og er ikke uvanlig. Som nevnt i punkt 2.1, innbefraktes skip ikke alltid for å dekke egne transportbehov. Innbefraktningen kan skje for å tilby transporttjenester til tredjemenn.<sup>17</sup>

Det finnes tre typer certepartier, nemlig tidscertepartier, reisecertepartier og bare boat certepartier. Vederlaget befrakter betaler i reisecertepartier kalles ”frakt”, i tidscertepartier gjerne ”tidsfrakt” og i bare boat certepartier ”leie”. Det er for øvrig ikke uvanlig å benytte begrepet ”hyre” for vederlaget i tidscertepartier og bare boat certepartier. En kontraktstype som har vesentlige likhetstrekk med certepartiene er kvantumskontrakten.<sup>18</sup> Også i denne kontraktstypen benyttes begrepene bortfrakter og befrakter, og vederlaget kalles ”frakt” fordi den enkelte reise er regulert av et reisecerteparti. De grunnleggende elementene i disse fire kontraktstypene behandles i punkt 2.4 nedenfor.

De kontraktstyper som benyttes i **periodemarkedet** er tidscertepartier, bare boat certepartier og kvantumskontrakter. Som beskrevet nedenfor i punkt 2.4.1 og 2.4.3, skal befrakter besørge og betale for bunkers i tidscertepartier og i bare boat certepartier i tillegg til den avtalte hyre. Det oppstår derfor ingen bunkerspriserisiko på bortfrakters hånd. Disse certepartitypene behandles derfor ikke i oppgaven. I kvantumskontraktene er bunkerskostnadene inkludert i frakten, noe som innebærer at bortfrakter bærer bunkersrisikoen. Kvantumskontrakten utgjør derfor en viktig del av oppgaven.

I **spotmarkedet** benyttes ofte reisecertepartiet som kontraktsform. I reisecertepartier er bunkerskostnaden inkludert i frakten. Følgelig er det bortfrakter som bærer risikoen for endringer i bunkerskostnadene. Reisecertepartiet står derfor også sentralt i oppgaven.

En rekke transporter i spotmarkedet foregår uten at det er inngått noe certeparti mellom partene. Man kan ha inngått en relativt uformell og kortfattet avtale om frakt, lastevolum, laste- og lossehavn, og andre praktiske og kommersielle forhold for så å utstede et transportdokument når lasten overleveres til reder i lastehavn. Det finnes flere typer av slike

---

<sup>17</sup> Falkanger og Bull (2010) s. 232-234

<sup>18</sup> Ibid. s. 230-231 og 236

transportdokumenter. De vanligste er konnossementet og sjøfraktbrevet.<sup>19</sup> Også her oppstår det bunkersrisiko på reders hånd, og fraktberegningsprinsippene er de samme. Jeg har imidlertid fått opplyst at det ikke er så vanlig å ta inn reguleringsklausuler når disse dokumenttypene benyttes.

Som beskrevet er det rederne som er de sentrale tilbydere av transporttjenester i fraktmarkedet. Som nevnt er det ikke uvanlig at en aktør som har innbefraktet skip tilbyr transporttjenester med dette skipet. Strengt tatt burde man derfor benytte begrepet bortfrakter når man behandler risikoen for endringer i bunkerskostnader i fraktmarkedet. Jeg velger likevel konsekvent å benytte begrepene reder og rederi i det følgende. Dette blir ikke helt korrekt ved frembortfraktning. Jeg benytter likevel begrepet reder ettersom det er relativt vanlig å gjøre det selv der bortfrakter ikke også er reder. Det er denne begrepsbruken som normalt benyttes når man diskuterer de problemstillinger jeg behandler i oppgaven. Videre nevner jeg at man i engelsk terminologi ikke har to ord for reder og bortfrakter. Man benytter ”owner”<sup>20</sup> for begge.

Jeg går ikke nærmere inn på hva som ligger i begrepene reder og rederi. Dette er ikke nødvendig for de spørsmål som behandles i oppgaven.<sup>21</sup>

## 2.3 Risikofaktorer og kilder til risiko

Tradisjonelt har rederienes risikostyring først og fremst vært knyttet til fysiske risikofaktorer og risikoen for erstatningsansvar i og utenfor kontraktsforhold.<sup>22</sup> Utviklingen av forsikringsnæringenes forsikringstilbud har i stor grad ivarettatt rederienes behov for å redusere risiko på disse områdene. Jeg går ikke nærmere inn på de forsikringsformer og deknninger som tilbys.

Tradisjonelt har rederiene også hatt betydelig fokus på generell

---

<sup>19</sup> Falkanger og Bull (2010) s. 234-236

<sup>20</sup> Av og til benyttes begrepene ”managing owner”, ”chartered owner”, ”disponent owner” eller lignende der bortfrakter ikke også er reder.

<sup>21</sup> Rederbegrepet er grundig behandlet blant annet i Falkanger og Bull (2010) kapittel 7.

<sup>22</sup> De Falco og Di Stasi (2014) s. 336

markedsrisiko. Raske og betydelige endringer i fraktmarkedene har alltid vært et typisk kjennetegn for næringen. Generell markedsrisiko er en type finansiell risiko.<sup>23</sup>

Finansiell risiko kan defineres som risiko for økonomisk tap som følge av uforutsette endringer i underliggende risikofaktorer.<sup>24</sup> I tillegg til den generelle markedsrisiko (risikoen for endringer i markedet for frakt- og hyrerater), er de finansielle risikofaktorer bunkerspriser, rentenivåer og valutakurser sentrale i shippingnæringen. De finansielle risikofaktorene har vesentlig betydning for lønnsomheten i de enkelte rederier.<sup>25</sup> For disse risikotyper finnes ingen tilgjengelige forsikringsprodukter. Om man ønsker å styre disse risikoene, må dette enten gjøres ved valg av kontraktstyper og klausultyper i fraktmarkedet, eller ved handel med finansielle instrumenter i derivatmarkedet.

## 2.4 Nærmere om kontraktstypene

### 2.4.1 Tidscertepartier og bare boat certepartier

I et tidscerteparti overføres retten til å utnytte skipet kommersielt i fraktmarkedet fra bortfrakter til befrakter i certepartiperioden. Bortfrakter beholder alle andre funksjoner, så som bemanning og utrustning av skipet, vedlikehold, betaling av alle faste driftskostnader, m.v. Innenfor de begrensninger som følger av certepartiet, har befrakter rett til å bestemme hvor skipet skal gå og hvilke laster det skal transportere.<sup>26</sup> Certepartiperioden angis normalt i et antall måneder og befrakter betaler en fast hyre per dag. Hyren påvirkes ikke av i hvilken grad befrakter er i stand til å beskjefte skipet i perioden eller av hvordan fraktmarkedet utvikler seg. For helhetens skyld nevner jeg at det i enkelte langsiktige tidscertepartier er tatt inn klausuler som innebærer at hyren justeres ved endringer i fraktmarkedet for den aktuelle skipstype. Man kan også

---

<sup>23</sup> Dun og Bradstreet (2006) s. 11

<sup>24</sup> Freight Metrics (2003) s. 5

<sup>25</sup> De Falco og Di Stasi (2014) s. 336

<sup>26</sup> Falkanger og Bull (2010) s. 387

tenke seg andre typer justeringsklausuler.<sup>27</sup> I tillegg til hyren bærer befrakter de reiseavhengige kostnadene, som bunkerskostnader, havneavgifter, og kanalavgifter.<sup>28</sup>

Bare boat certepartier skiller seg fra tidscertepartier ved at befrakter ikke bare overtar de kommersielle funksjoner i certepartiperioden, men også alle andre funksjoner enn den rene eierfunksjon. Befrakteren overtar i realiteten alle rederfunksjonene Dette innebærer blant annet at befrakter også under denne kontraktsformen bærer bunkersrisikoen.<sup>29</sup>

## 2.4.2 Reisecertepartier

I et reisecerteparti påtar bortfrakter seg å transportere en bestemt mengde av et bestemt type gods fra havn A til havn B, mot at befrakter betaler frakt. Frakten er fast i den forstand at det betales en fast sum for transporten for hver transporterte enhet (vekt, antall, volum eller lignende).<sup>30</sup> Den avtalte sum per enhet omfatter normalt alle kostnader knyttet til reisen fra A til B og den tid som faktisk går med i lastehavn, reisen og lossehavn. Bortfrakter bærer derved både tidsrisikoen (risikoen for at den samlede tid som medgår er lenger enn på forhånd antatt) og kostnadsrisikoen, herunder risikoen for økte bunkerskostnader. Jeg nevner at befrakter etter omstendighetene kan pålegges å betale et tillegg til den avtalte frakt der medgått tid overstiger kalkulert tid i henhold til certepartiklausuler om liggetid og demurrage.<sup>31</sup> Jeg går ikke inn på dette.

## 2.4.3 Kvantumskontrakter

I en kvantumskontrakt påtar bortfrakter seg å frakte større mengder gods periodisk i kontraktsperioden. Kontraktstypen er en slags rammeavtale der det skal gjennomføres et visst antall reiser i perioden. Antall reiser er normalt angitt med et maksimum og minimum per år, og med et minimum og maksimum kvantum last per reise. Videre er det normalt

---

<sup>27</sup> Falkanger og Bull (2010) s. 403-404

<sup>28</sup> Stopford (2009) s. 182 og Falkanger og Bull (2010) s. 387

<sup>29</sup> Falkanger og Bull (2010) s. 231-232 og 237

<sup>30</sup> Ibid. s. 337

<sup>31</sup> Ibid. s 375-376



befrakter som har rett til å bestemme antall reiser og mengde last innenfor de avtalte grenser. Kontrakten angir også laste- og lossehavner. For hver reise under kontrakten benyttes et reisecerteparti, slik at den normale risiko- og kostnadsfordeling mellom bortfrakter og befrakter anvendes også her. Frakten for den enkelte reise er normalt angitt som et fast beløp per enhet for hele kontraktsperioden. Dette innebærer at bortfrakter bærer risikoen for fluktusjoner i fraktmarkedet og i bunkersmarkedet i kontraktsperioden.<sup>32</sup>

---

<sup>32</sup> Ibid. s. 424-425

## 3 Bunkersrisiko og risikostyring

### 3.1 Bunkersrisiko

Som vist under punkt 2.4 må reder bære de reiseavhengige kostnadene under reisecertepartier og i kvantumskontrakter. Kostnadene til bunkers utgjør den desidert største utgiftsposten, hvor det er anslått at omkring 50 prosent av rederienes reiseavhengige kostnader<sup>33</sup> går til kostnader forbundet med bunkers.<sup>34</sup> Da råoljeprisen, og derved også bunkersprisene, var på sitt høyeste utgjorde bunkerskostnadene om lag 40 prosent av rederiets totale utgifter. Om lag 40 prosent var finansielle kostnader (renter og egenkapitalkostnad), og 20 prosent var alle andre kostnader som laste- og losseutgifter, havneutgifter, mannskap, dokking, forsikringer, reparasjoner m.v.<sup>35</sup> Med dagens bunkerspriser er bildet selvsagt annerledes. Bunkersprisene i dag er ca. 50-60 prosent lavere enn de var for få år siden. Likevel utgjør bunkerskostnadene en vesentlig del av skipets driftskostnad.<sup>36</sup>

Bunkersprisene er svært volatile. Prisene følger i all hovedsak råoljeprisene fordi bunkers er halv-raffinert råolje.<sup>37</sup> Som kjent kan råoljeprisene endres raskt og voldsomt. Prisdannelsen påvirkes av en rekke faktorer. Jeg går imidlertid ikke inn på disse. I tillegg til korrelasjon mellom råoljepriser og bunkerspriser, kan også andre faktorer som tilbud og etterspørsel, sesong og lokal konkurranse mellom havner påvirke bunkersprisene.<sup>38</sup> Videre kan bunkerskostnadene påvirkes av andre faktorer, som pålegg om bunkring av dyrere bunkerstyper og økt bunkersforbruk.

Særlig volatiliteten, sammenholdt med at bunkerskostnader utgjør en stor andel av rederienes kostnader, medfører at styring av bunkersri-

<sup>33</sup> De mest praktiske øvrige reiseavhengige kostnadene er kanalkostnader, havneavgifter, losavgifter, laste- og lossekostnader m.v.

<sup>34</sup> Alizadeh og Nomikos (2004) s. 281

<sup>35</sup> Stopford (2009) s. 225

<sup>36</sup> Lund (2015)

<sup>37</sup> Kavussanos og Visvikis (2006b) s. 287 og 289

<sup>38</sup> Alizadeh og Nomikos (2004) s. 285

siko er svært viktig. Rederiene opererer i et konkurranseutsatt marked med små fortjenestemarginer. Har man ikke sikret seg, er risikoen for at en kontrakt blir tapsbringende betydelig.<sup>39</sup>

I oppgaven benyttes begrepet ”bunkersrisiko” for risikoen for økte bunkerskostnader i tiden mellom kontraktsinngåelse og gjennomføringen av den/de avtalte reise(r). Det kan skyldes faktorer som prisendringer, endring av bunkerstype og endringer i forbruk. ”Bunkersprisrisiko” omfatter risikoen for endringer i bunkerspris for samme bunkerstype i perioden mellom kontraktsinngåelse og gjennomføringen av den/de avtalte reise(r).

## **3.2 Risikostyring gjennom bunkersklausuler og derivathandel**

### **3.2.1 Innledning**

Herunder gis en kortfattet, teoretisk fremstilling av de to nevnte strategiene rederier kan styre bunkersrisikoen på.

I hvilken grad rederier kan overføre risikoen til befrakter gjennom bunkersklausuler, er et forhandlingsspørsmål. Hedging av bunkersprisrisikoen gjennom derivathandel krever ikke forhandlinger med befrakter. Dette ligger utenfor kontraktsforholdet, men er naturligvis nært knyttet til det. Rederier kan enten benytte én av disse metodene og styre hele eller deler av bunkersprisrisikoen, eventuelt benytte disse to styringsformene i kombinasjon.

### **3.2.2 Bunkersklausuler i certepartier**

De første certepartiklausulene som regulerte risiko for endringer i bunkerspriser ble introdusert etter oljekrisen i 1973-74, da bunkersprisene økte fra 20 USD per tonn til over 100 USD per tonn på under tre måneder.<sup>40</sup> For å redusere eksponeringen for risiko for uforutsette endringer i bunkersprisene, fremforhandlet rederier klausuler i reisecertepartiene

---

<sup>39</sup> Kavussanos og Visvikis (2006b) s. 286

<sup>40</sup> Menachof og Dicer (2001) s. 143

som overførte hele eller deler av risikoen for prisøkning til befrakter. Frakten var fast mens bunkerstillegg kunne kreves ved økninger i bunkersprisene.<sup>41</sup>

### 3.2.3 Risikostyring ved derivathandel

Oljekrisen i 1973-74 ga også opphav til fremveksten av derivathandel med bunkers som et verktøy for styring av bunkerspriserisiko.<sup>42</sup> Derivatmarkedet for bunkers ble introdusert tidlig på 1980-tallet etter at redere, befraktere og andre aktører så at risikostyringsteknikker benyttet i råvare- og finansmarkedet også kunne benyttes i bunkersmarkedet.<sup>43</sup> Etter dette har derivater vært et viktig virkemiddel for styring av bunkerspriserisiko. Siden midten av 1990-tallet har det vært en betydelig vekst i derivatmarkedene for bunkers.<sup>44</sup>

Derivater er en fellesbetegnelse på finansielle instrumenter hvis verdi er knyttet til verdien av et underliggende aktivum. De mest aktuelle derivattypene er forwards, futures, opsjoner og swaps. **Forwardkontrakter** og **futureskontrakter** er begge terminkontrakter inngått mellom en kjøper og en selger av et underliggende aktivum. **Opsjoner** gir en rett, men ikke en plikt, til å kjøpe eller selge en bestemt mengde av et aktivum, mens **swaps** er en avtale om å bytte kontantstrømmer, for eksempel flytende bunkerspris mot fast bunkerspris. Felles for alle derivattypene er at det ikke skjer fysisk levering, kun et finansielt oppgjør.<sup>45</sup>

Formålet med derivatene er å hedge priserisikoen, det vil si oppnå prissikring, gjennom å foreta investeringer for å motvirke og balansere uønsket risiko og tap knyttet til en annen investering.<sup>46</sup> Man kan hedge uønsket risiko ved å investere i derivater der det underliggende aktivum er råvarepriser på eksempelvis råolje, gull, korn eller kaffe. Det kan også

---

<sup>41</sup> VOLPE (2013) s. 2

<sup>42</sup> Stenseth og Stenvik (1989) s.17-18

<sup>43</sup> Alizadeh og Nomikos (2004) s. 282

<sup>44</sup> Alizadeh, Kappou, Tsouknidis og Visvikis (2015) s. 59

<sup>45</sup> Kavussanos og Visvikis (2006b) s. 71

<sup>46</sup> Gjersøe (2014) s. 3

være fraktrateindekser, aksjekurser og valutakurser.<sup>47</sup>

Aktørene i derivatmarkedene for råolje eller oljeprodukter er gjerne raffinerier, oljeselskaper, rederier, bortfraktere og befraktere som ønsker å hedge risiko. Andre aktører er eksempelvis spekulanter.<sup>48</sup>

Derivatmarkedet vil bli fremstilt nærmere under kapittel 6.

---

<sup>47</sup> De Falco og Di Stasi (2014) s. 336

<sup>48</sup> Kavussanos og Visvikis (2006b) s. 82

## 4 Risikostyring gjennom bruk av bunkersklausuler i certepartier

### 4.1 Rettskildebildet og tolkningsprinsipper

#### 4.1.1 Innledning og rettskildebildet

I kapittel 4 skal jeg behandle og tolke tre utvalgte standardklausuler utarbeidet av BIMCO.<sup>49</sup>

Klausulene er i utgangspunktet utformet slik at de skal kunne benyttes uavhengig av lovvalget for det certepartiet de er inntatt. Likevel er nok forutsetningen ofte at engelsk rett skal anvendes ved tolkingen av de aktuelle certepartiene. Det er imidlertid ikke uvanlig at partene i certepartiet avtaler at et annet lands rett skal komme til anvendelse. Dette kan skape særlige utfordringer ved fortolkningen.

De tolkningsresultater jeg har kommet til i kapittel 4 er basert på norsk rett, det vil si norsk bakgrunnsrett og norske tolkningsprinsipper. Det er imidlertid ikke grunn til å tro at tolkningsresultatene hadde blitt annerledes om engelsk rett hadde vært lagt til grunn. Ved fortolkning av standardkontrakter på et område der partene er høyt profesjonelle, hvor avtalene er av internasjonal karakter og hvor standardavtalene er såkalte "agreed documents",<sup>50</sup> vil tolkningsprinsippene være relativt like. Det er heller ikke vesentlige forskjeller på bakgrunnsretten for de spørsmål jeg behandler.

I punkt 4.1.2. nedenfor diskuterer jeg likevel en særlig utfordring ved tolking av standardavtaler regulert av norsk rett, men hvor avtalekonsipistene har lagt til grunn at avtalene skal reguleres av engelsk rett.

De klausuler jeg skal behandle er tatt inn i sjørettslige kontraktstyper. Norsk sjørettslig bakgrunnsrett gir imidlertid lite, om noen, veiledning

---

<sup>49</sup> BIMCO er en internasjonal rederi-interesseorganisasjon som utarbeider "balanserte" standardkontrakter, se Solvang (2009) s. 60

<sup>50</sup> "Agreed documents" er standardavtaler som er objektive og hensyntar involverte parters interesser, se Woxholth (2009) s. 439

for de konkrete tolknings spørsmål jeg behandler. Heller ikke den generelle bakgrunnsrett for risikofordelingsklausuler i kontrakter mellom høyt profesjonelle parter gir veiledning av betydning.

Likevel kan det kanskje hevdes at det følger av norsk bakgrunnsrett på dette området at man skal være svært tilbakeholden med å komme til tolkningsresultater som avviker fra klausulens ordlyd, fordi hensynet til klarhet og forutberegnelighet er særlig tungtveiende.

Det finnes ingen norsk lovgivning som er relevant for de spørsmål jeg behandler. Det er heller ingen dommer som direkte berører spørsmålene.<sup>51</sup> Jeg har heller ikke funnet litteratur av interesse. BIMCO utarbeider imidlertid kommentarer til en del av de kontraktene som utarbeides i deres regi. Disse har en viss rettskildemessig vekt og er i tillegg forklarende.<sup>52</sup>

#### 4.1.2 Tolkningsprinsipper

Ved tolkingen av klausulene vil det tas utgangspunkt i norsk rett og norske tolkningsprinsipper. Etter alminnelig norsk kontraktsrett skal kontrakter tolkes i samsvar med den objektive tolkningsteori, det vil si å fastslå det tolkningsalternativet som best samsvarer med en naturlig språklig forståelse. Dette utgangspunktet må modifiseres i den grad det kan fastsettes at partene hadde en felles forståelse av ordenes innhold som avviker fra dette. I så tilfelle skal denne subjektive oppfattelsen legges til grunn.<sup>53</sup> I et kontraktsforhold mellom profesjonelle næringsdrivende, der hensynet til sikkerhet og forutberegnelighet veier tungt, skal det imidlertid mye til for å kunne fravike ordlyden.<sup>54</sup> Særlig gjelder dette der det er snakk om tolking av standardkontrakter utformet av høyt profesjonelle parter på vegne av de involverte næringsinteressene, eksempelvis via BIMCO.<sup>55</sup>

En interessant problemstilling i denne sammenheng, er imidlertid

---

<sup>51</sup> Se likevel punkt 4.1.2 nedenfor.

<sup>52</sup> Se Solvang (2009) s. 109

<sup>53</sup> Woxholth (2009) s. 402-403

<sup>54</sup> Rt. 2002 s. 1155 (s. 1159)

<sup>55</sup> Woxholth (2009) s. 439

om partene kan anses å ha hatt noen felles forståelse i de tilfeller standardkontrakter benyttes.

For å illustrere problematikken nærmere, er Arica<sup>56</sup> dommen relevant. Sakens tvistepunkt knyttet seg til tolkingen av ”off hire”-klausulen i standardkontrakten Texacotime 2.<sup>57</sup> Kontraktsforholdet var inngått mellom to norske parter og underlagt norsk rett. Skipet som ble befraktet ut led motorhavari på reisen mellom USAs østkyst og Japan. Skipet ble derfor slept over Stillehavet til Japan, og spørsmålet var hvor lenge skipet kunne regnes som off hire. Nærmere bestemt var spørsmålet om kun netto tidstap kunne trekkes fra i hyren etter sjølovens bestemmelser, alternativt om skipet var off hire i hele perioden skipet led av motorsvikt, slik ordlyden tilsa. I engelsk rett beskrives dette som forskjellen mellom henholdsvis ”net loss time clauses” og ”period clauses”.<sup>58</sup>

Ved avgjørelsen av saken delte retten seg i et flertall og et mindretall. Både flertallet og mindretallet la norske tolkningsprinsipper til grunn. I sin drøftelse viser flertallet i denne sammenheng til at klausuler skal tolkes etter sin ordlyd, men at også partenes felles forutsetninger må vektlegges der det kan bevises en slik felles forståelse av klausulenes mening. Retten viser også til adgangen til å supplere klausulene med deklarasjonsrett, for eksempel sjøloven, der klausulene ikke gir et utfyllende svar på hvordan klausulene skal tolkes.<sup>59</sup>

Når det gjelder vektleggingen av partenes felles forståelse, viser flertallet til at avtalen er sluttet på grunnlag av en standardkontrakt. I slike tilfeller vil partene normalt ikke ha satt seg inn i de til tider kompliserte klausulene og slik tilegnet seg noen konkret forståelse av dem. Slutninger ut fra hva partene kan antas å ha ment med vedkommende klausul, er derfor umulig å opparbeide. Flertallet viser så til at den tolkningsteknikken som må benyttes, er å forsøke å fastslå konsipistenes mening og

<sup>56</sup> ND 1983.309 NA Arica

<sup>57</sup> Av klausulen kom det frem at “[I]n the event of loss of time[...] due to [...] repairs, breakdown [...] of machinery[...] hire shall cease to be due or payable from the commencement of such loss of time until the Vessel is again ready and in efficient state to resume her service [...]”.

<sup>58</sup> Wilson (2010) s. 98

<sup>59</sup> ND 1983.309 NA Arica s. 320



formål med den enkelte klausulen. "Off hire"-klausulen måtte derfor tolkes på basis av konsipistenes mening, som talte for at klausulen skulle tolkes etter sin ordlyd i tråd med festnet forståelse under engelsk rett.<sup>60</sup> Engelsk rettspraksis kunne da spille inn som tolkingsfaktor ved tolkingen av klausulen. Ikke fordi voldgiftsretten anvendte engelsk rettspraksis som direkte rettskildedefaktor, men fordi engelsk rettspraksis kunne benyttes som et middel til å belyse bakgrunnen for, og formålet med, klausulen. Av dommen følger således at der kontrakter har sitt opphav i en annen rettstradisjon, vil vedkommende rettstradisjon kunne ha innflytelse på tolkningsresultatet.

Av dommen fremgår det altså at ved bruk av standardklausuler, vil partene sjeldent ha opparbeidet seg noen felles forståelse av klausulenes innhold. Det er derimot avtalekonsipistenes meninger som må legges til grunn.<sup>61</sup>

Å undersøke hva avtalekonsipistene har ment med klausulene som behandles i denne oppgaven, vil imidlertid ikke være aktuelt. For disse klausulene vil tolkningsresultatene følge av ordlyden, og det er ikke grunnlag for å anta at konsipistene har ment noe annet enn det som er skrevet.

Videre finner jeg det relevant å påpeke at lovvalg mellom engelsk og norsk rett sannsynligvis uansett vil ha liten betydning for tolkningsresultatene i denne oppgaven. Under engelsk rett vil ordlyden av hensyn til klarhet og forutsigbarhet i næringslivet være avgjørende. At partene hadde en annen forståelse av kontrakten vil som utgangspunkt etter engelsk rett ikke ha noen vekt.<sup>62</sup> Sett i sammenheng med norske tolkningsprinsipper for standardkontrakter mellom profesjonelle parter, er det grunn til å tro at tolkningsresultatet som oftest vil bli det samme uavhengig av om norske eller engelske tolkningsprinsipper anvendes.

At norsk rett kommer til anvendelse medfører at også norske regler,

---

<sup>60</sup> ND 1983.309 NA Arica s. 322

<sup>61</sup> Arica-saken og resultatet retten kom til vedrørende fremmedrettslig innflytelse ved tolkingen av certepartier er blitt diskutert i juridisk teori. Se eksempelvis Solvang "Forsinkelse i havn" i bokens del 1, som gir en grundig behandling av dommen og etterfølgende kommentarer i juridisk teori.

<sup>62</sup> Mikelsen (2008) s. 539

deriblant avtaleloven § 36, kommer til anvendelse. Relevansen av denne bestemmelsen vil jeg komme tilbake til under kapittel 6.

## 4.2 Analyse av tre utvalgte bunkersklausuler

### 4.2.1 Innledning

Kompleksiteten i de bunkersklausuler som benyttes i markedet varierer betraktelig, med alt fra enkelt utformede standardklausuler til kompliserte skreddersydde klausuler.<sup>63</sup> Bunkersklausuler er en type risikofordelingsklausuler. Generelt er det ikke lett å utforme risikofordelingsklausuler som får de tilsktede virkninger i alle situasjoner. For bunkersklausuler er dette særlig aktuelt i de situasjoner bunkersprisene endrer seg mer enn det man hadde tenkt seg som mulig.

Jeg vil analysere tre bunkersklausuler for å undersøke hvilke utslag disse får for rederiet under ulike scenarioer, og om utslagene er i tråd med klausulenes intensjoner. Scenarioene kan grovt sett inndeles i tre grupper:

- 1) Prisen på bunkers øker.
- 2) Annen bunkerstype enn referansebunkers blir bunkret. Årsaken til at annen bunkerstype bunkres kan skyldes rederiets eget valg, myndighetspålegg eller pålegg fra bortfrakter.
- 3) Bunkerskostnadene synker som følge av lavere bunkersforbruk. Konsumbesparende tiltak som slow steaming og effektivitetsgevinster vil her bli vurdert.

Følgende tre klausuler behandles:

- 1) Bunkersklausulen i Heavyliftvoy
- 2) Bunkersklausulen i Gencoa
- 3) En standard BIMCO bunkersklausul til bruk for kvantumskontrakter (Bunker Rise Clause for Voyage Chartering.)

---

<sup>63</sup> Øyehaug (2009) s. 6175

I punkt 4.2.2 gir jeg en generell oversikt over innholdet i de tre klausulene og diskuterer enkelte tolkningsspørsmål.

I punkt 4.2.3 – 4.2.7 har jeg beskrevet fem ulike typer omstendigheter som kan medføre at bunkerskostnadene for en reise avviker fra det man kalkulerte med da frakten ble fastsatt i certepartiet. For hver av disse fem typetilfellene anvender og fortolker jeg de tre utvalgte klausulene, for å undersøke hvilke virkninger de får for rederiet.

## 4.2.2 Generelt om de tre klausulene

### Heavyliftvoy

Når et rederi befrakter ut skip på reisecerteparti vil gjennomføringen av reisen ofte ligge frem i tid. Hvor langt tid det er mellom kontraktsinngåelse og utførelse av reisen varierer. Det kan for eksempel være 2 dager eller 8 måneder. I dette tidsrommet er rederiet eksponert for risikoen for endringer i bunkerskostnadene.

Det er denne risikoen som søkes regulert i bunkersklausuler. I noen standardcertepartier er det inntatt slike klausuler. Et eksempel på dette er Heavyliftvoy klausul 25.

Klausulen lyder slik:

”The freight stated in Box 15 is calculated on the basis of the bunker price on the date of the Charter Party quoted by the source stated in Box 19(i) based on the grade of bunkers and the bunker port stated in Box 19(ii) and (iii) (the “Charter Party Price”). The freight rate shall be adjusted on the basis of the difference, if any, between the Charter Party Price and the bunker price from the same source for the same grade and bunker port on the date of the bill of lading (the “Bill of Lading Price”). The freight shall be adjusted using the bunker adjustment factor set out in Box 19(iv). If the difference between the two prices is less than or equal to 5% no adjustment shall apply.

For each US\$ 5 or part thereof whereby the Bill of Lading Price is more than 5% higher than the Charter Party Price, the Carrier shall increase the freight by the percentage stated in Box 19(iv). For

each US\$ 5 or part thereof whereby the Bill of Lading Price is more than 5% lower than the Charter Party Price, the Carrier shall reduce the freight by the percentage stated in Box 19(iv).”

Av klausulens første setning fremgår det at frakten er basert på den informasjon som er gitt i boks 19 i certepartiets del 1, nemlig prisen for en bestemt bunkerstype i en bestemt havn på det tidspunktet certepartiet er inngått, se boks 19 (ii) og (iii). Kilden for innhenting av opplysninger om bunkersprisen er beskrevet i boks 19 (i). En ”kilde” kan være nettsidene for Bunkerworld, Platts Bunker Wire eller lignende.<sup>64</sup> Disse nettsidene offentliggjør prisindekser for bunkers i en rekke havner. Bunkersprisen i boks 19 (i) blir i klausulen definert som «the charter party price».

I kommentarene til Heavyliftvoy utgitt av BIMCO fremgår at boks 19 har som formål å identifisere en bunkerspris som skal benyttes som «benchmark». Det vil si for å identifisere en referansebunkers hvis pris utgjør grunnlaget for vurderingen av om det skal gjennomføres fraktjustering.

Av dette følger at rederiet ikke er forpliktet til å bunkre den bunkerstypen som er beskrevet, eller til å bunkre i den havnen som er angitt. Informasjonen er gitt kun for å beregne prisendringer.

Videre heter det i klausulens andre setning at:

” [t]he freight rate shall be adjusted on the basis of the difference, if any, between the Charter Party Price and the bunker price from the same source for the same grade and bunker port on the date of the bill of lading (the “Bill of Lading Price”).”

Systemet er altså at dersom referanseprisen har fluktuert i tiden mellom tidspunktet for kontraktsinngåelsen og tidspunktet for utstedelse av konnossement, skal frakten justeres med utgangspunkt i differansen. Justeringen skal skje i tråd med BAF,<sup>65</sup> som er angitt i prosent i boks 19 (iv). Rederiet overfører følgelig risiko for tap der bunkersprisen øker i

---

<sup>64</sup> Heavyliftvoy explanatory notes cl. 25

<sup>65</sup> BAF er forkortelsen for ”bunker adjustment factor” og angir satsen som avgjør tilleggets størrelse.

tiden mellom certepartiet inngås og konnossementet blir utstedt, til befrakter. Frakten skal reduseres dersom bunkersprisen synker. Justering skal imidlertid kun skje der endringen overstiger 5 prosent av bunkersprisen ved kontraktsinngåelse, jf. siste setning i første ledd. Det er således lagt inn en buffer, slik at partene selv har risikoen for mindre variasjoner i bunkersprisen.

For å illustrere hvordan tillegget utregnes, hentes det et eksempel fra kommentarene gitt av BIMCO. I eksemplet er frakten USD 110 per tonn last fraktet og prisen på bunkers av typen IFO 380 i Rotterdam er USD 402 per tonn ved kontraktsinngåelse. Videre er BAF angitt til 2 prosent.

På tidspunktet for utstedelse av konnossementet er prisen på bunkers i Rotterdam økt til ca. USD 430 per tonn, noe som tilsvarer en økning på 7 prosent. Ettersom økningen er mer enn 5 prosent, skal det betales tillegg i frakten. Tillegget skal utregnes på bakgrunn av den stigning som overstiger 5 prosent, slik at økningen opp til 5 prosent anses som et bunnfradrag. Det er således den del av differansen mellom ny pris og gammel pris som overstiger 5 prosent, som gir rett til tillegg. Ettersom opprinnelig bunkerspris med en økning på 5 prosent er USD 422, og opprinnelig pris med økning på 7 prosent utgjør USD 430, vil differansen som overstiger 5 prosent være USD 8. I klausulens siste setning kommer det frem at for hver økning på USD 5 eller del av slik økning, jf. ”each US\$ 5 or part thereby”, skal det skje en økning i frakten på 2 prosent. Når økningen i dette tilfellet er på USD 8, vil økningen være på 4 prosent av fastsatt frakt, tilsvarende USD 114,4 per tonn fraktet last.<sup>66</sup>

## **Gencoa**

Gencoa er en standard kvantumskontrakt utarbeidet av BIMCO.<sup>67</sup> Bunkersjusteringsklausuler er særlig praktisk under kvantumskontrakter ettersom kontraktsperioden ofte er relativt lang, ofte flere år. Fraktraten blir fastsatt ved inngåelsen av kontraktene, jf. punkt 2.4.3. Rederier ønsker derfor bunkersklausuler i kontrakten for å redusere risikoen for prisøk-

---

<sup>66</sup> Heavyliftvoy explanatory notes cl. 25

<sup>67</sup> Gencoa explanatory notes cl. 16

ning i tiden mellom inngåelsen av kontrakten og gjennomføringen av de enkelte reisene.

Genco klausul 16 er en slik bunkersklausul.

Klausul 16 lyder slik:

”This Contract is concluded on the basis of the bunker price stated in Box 18(a) for oil of the type and grade stated in Box 18(b). If the bunker price per metric ton at the port or place stated in Box 18(c) on the first day of loading is higher than the figure stated in Box 18(d)(i) or lower than the figure stated in Box 18(d)(ii), any amount in excess of such increase or decrease shall be payable to Owners or Charterers as the case may be. The agreed bunker consumption for each voyage is as stated in Box 18(e).”

Av klausulens annet ledd fremgår at krav på tillegg eller reduksjon i frakten avhenger av endringer i bunkersprisen. At det er prisendringer i referansebunkersen bestemt i boks 18 (b) som er avgjørende, kommer ikke like klart frem som i klausul 25 i Heavyliftvoy. At det i kommentarene utgitt av BIMCO heter at informasjonen i boks 18 må fylles inn for å unngå konflikt knyttet til prisreferanse,<sup>68</sup> taler imidlertid klart for at det er prisendringer i bunkerstypen oppgitt i boks 18 (b) som er relevant. Videre er det bunkersprisen ”at the port or place stated in Box 18(c)” som er avgjørende. At det vises til en prisindeks taler for at det er endringer i referansebunkersen som er avgjørende, ettersom indeksen er inndelt etter bunkerstyper. Klausulen må derfor ses i sammenheng med boks 18 i del 1 av certepartiet, hvor partene gir informasjon knyttet til referansepris. Denne prisen bygger på informasjonen gitt enten av tilbyder av bunkers eller en prisindeks, hvor det er tatt utgangspunkt i en bestemt bunkerstype og bunkringshavn.

Videre fremgår det at det er fluktusjoner i tiden mellom tidspunktet for kontraktsinngåelse og lasting av godset som er avgjørende. Dersom bunkersprisen i dette tidsrommet fluktuerer utover bufferen som er bestemt i punkt 18 (d), skal det betales et tillegg til rederiet eller gjøres en reduksjon i frakten, avhengig av om bunkersprisen øker eller synker.

---

<sup>68</sup> Genco explanatory notes cl. 16

Det er imidlertid ikke vist til noen BAF. Det er således det faktiske beløpet som overstiger bufferen som er relevant ved beregningen. Videre er det nødvendig å se hen til boks 18 e) hvor bunkerskonsum for hver reise blir bestemt.<sup>69</sup> Produktet av prisendringen som overstiger bufferen og bunkerskonsumet, vil avgjøre størrelsen på tillegget/reduksjonen.

For å illustrerer hvordan et tillegg i frakten skal utregnes, gis følgende eksempel: Prisen for den bestemte bunkerstypen ved inngåelsen av kvantumskontrakten er USD 150 per tonn. Videre er det bestemt en terskel på 5 prosent i boks 18 (d). Det anslåtte bunkersforbruket for hver reise er 5000 tonn.

Ved utførelsen av den første reisen under kvantumskontrakten har bunkersprisen på referansebunkersen økt med 10 prosent til USD 165 per tonn. Ettersom det er bestemt en buffer på 5 prosent, er det kun økningen i bunkerspriser utover USD 157,5 som vil kunne kreves dekket i tillegget. Prisøkningen tillegget skal beregnes ut fra er da USD 7,5 per tonn bunkers, slik at tillegget blir USD 37 500 ( USD 7,5 x 5000).

## **BIMCO Standard Clause**

BIMCO Standard Bunker Rise Clause for Voyage Chartering (heretter "BIMCO standard clause") er en standard bunkersklausul utformet av BIMCO, som partene i et reisecerteparti kan inkludere i certepartiet. Klausulen er først og fremst beregnet for en kontrakt for flere reiser.<sup>70</sup> Med andre ord kvantumskontrakter eller kontrakter for konsekutive reiser.

Klausulen lyder slik:

"This Charter is concluded on the basis of a price of ..... per ton of\* ..... for bunker\*\* ..... oil of ..... grade in force on the date of this Charter. If the price actually paid by the Owners during the period of this Charter for the quantity consumed on the contracted voyage(s) should be higher, the difference shall be paid by the Charterers to the Owners on production of the Owner's account therefor."

---

<sup>69</sup> Se siste setning i klausul 16

<sup>70</sup> jf. note i klausulen

I likhet med klausulene gjennomgått ovenfor, er det også her overlatt til partene å gi opplysninger om bunkers, herunder bunkerstype og bunkerspris, for å identifisere et utgangspunkt for referanse. Informasjonen danner utgangspunktet for vurderingen av hvorvidt det foreligger en prisøkning som kan gi grunnlag for tillegg i frakten. Virkninger av at prisen går ned blir imidlertid ikke berørt i klausulen. Etter en naturlig språklig forståelse gir klausulen derfor ikke befrakter en rett til å kreve reduksjon i frakten der prisen går ned.

Det fremgår av annen setning at rederiet kun kan kreve bunkerstillegg når det **faktisk** betaler en høyere pris for bunkers enn prisen angitt i klausulen, jf. ”price actually paid”. I motsetning til de to andre klausulene er det ikke henvist til en referansekilde og havn. Dette trekker i retning av at bunkerstillegg ikke forutsetter at referansebunkersen øker i pris, men at det er faktisk betalt pris på faktisk bunkret bunkerstype som er relevant.

På den annen side kan det argumenteres for at «price» i annen setning i klausulen viser til «price» i første setning, og videre at «quantity consumed» viser til forbruk av valgte bunkerstype. Dette kommer imidlertid ikke klart frem, og basert på en naturlig ordlydsfortolkning fremstår det som mest nærliggende at det er faktisk betalt pris som er avgjørende uavhengig av hvilken bunkerstype som bunkres. Klausulen avviker derfor fra de to andre klausulene, der kun differansen mellom prisen på en og samme referansebunkers på to ulike tidspunkter er relevant.

Der prisen faktisk betalt er høyere enn anslaget angitt i klausulen, blir spørsmålet hvordan tilleggets størrelse skal utmåles. Ettersom klausulen hjemler et tillegg og ikke fraktjustering, vil tillegget være et produkt av pris og mengde bunkers kjøpt. I Gencoa var det i klausulen henvist til et referansekvantum i siste ledd. En slik henvisning er ikke inntatt i gjeldende klausul. Av klausulen fremgår at tillegget beregnes etter hva som faktisk er betalt for mengden bunkers forbrukt på den/de aktuelle reisen(e). På bakgrunn av denne formuleringen, må det være faktisk forbruk multiplisert med prisøkningen som utgjør tillegget.

For å illustrerer hvordan tillegget skal utmåles gis et eksempel der referanseprisen er USD 165 per tonn bunkers. Dersom prisen på bunkers



faktisk bunkret før en reise har gått opp til USD 170, vil rederiet ha krav på et tillegg. Tillegget utregnes etter faktisk forbrukt bunkers. Forutsettes det at det er forbrukt 5400 tonn bunkers, har rederiet krav på et tillegg på USD 27 000  $((170-165) \times 5400)$ .

### 4.2.3 Bruk av samme type bunkers som referansebunkers

Det forutsettes under dette punktet at rederiet benytter den bunkerstypen som i certepartiet er angitt som referansebunkers. Jeg vil her analysere om klausulene er egnet til å kompensere for rederiets økte bunkerskostnader dersom bunkersprisen øker. Hovedspørsmålet i det følgende, er altså om klausulene er utformet slik at bunkersprisøkninger gir rederiet en kompensasjon som kompenserer økningen i bunkerskostnader.

#### Heavyliftvoy

Som illustrert i punkt 4.2.2, vil bunkersklausulen i Heavyliftvoy ved økning i bunkersprisen utover 5 prosent, gi rederiet rett til å kreve en prosentvis økning i frakten.

Rederiets bunkerskostnader er det de faktisk har betalt per tonn for den aktuelle bunkerstypen multiplisert med det volum bunkers som forbrukes for å utføre reisen.

At rederiet ikke får kompensert prisøkning opp til 5 prosent er opplagt. Spørsmålet om klausulen gir en økning i frakten som svarer til rederiets kostnadsøkning utover bufferen, beror særlig på to faktorer. Nemlig det prosenttall som skal multipliseres med frakten, samt hvor stor del av frakten som går til å dekke bunkerskostnader. For at det skal være samsvar mellom økningen i bunkerspriser og økningen i frakten, må prosenttallet være tilpasset hvor stor del av frakten som går til dekning av bunkerskostnader.

Bunkerskostnadenes andel av rederiets totale kostnader varierer betydelig, og avhenger først og fremst av bunkerspriser. I et marked der bunkersprisene er høye, er det anslått at nesten 40 prosent av et rederis totale utgifter går til bunkers. For eksempel i 1985, da prisene hadde steget med 950 prosent fra 1970, utgjorde bunkersprisene 34 prosent av

et rederis totale kostnader.<sup>71</sup> Dersom bunkersprisene er lavere, vil bunkerskostnadene utgjøre en lavere prosentvis andel av de totale kostnadene.

Videre styrer markedssituasjonen i fraktmarkedet fraktratene. I et godt fraktmarked vil store deler av frakten representere et overskudd for rederiet, og en mindre prosentvis andel av frakten går til dekning av kostnader, deriblant bunkerskostnader. I et dårlig marked er det små marginer og en større andel av frakten går til å dekke bunkerskostnadene. Om kostnadene øker og disse ikke kompenseres, vil reisen kunne bli tapsbringende.

For å forklare dette nærmere, gis et eksempel der bunkersutgiftene under et reisecerteparti er kalkulert til USD 1 million ved inngåelsen av certepartiet. Ved tidspunktet for utstedelse av konnossementet er prisen på bunkers økt med 50 prosent. Videre forutsettes det at ved en prisøkning på 50 prosent, skal det skje en økning i frakten med 25 prosent. Prosenttallet i certepartiet vil normalt være konstant. Det vil si at man sjeldent avtaler et nytt prosenttall for hver gang ny befraktningskontrakt inngås. Fraktratene vil imidlertid variere i tråd med markedet, ettersom fraktratene avhenger av tilbud og etterspørsel etter den aktuelle skips- og befraktningsstypen. Økningen i frakten vil regnes ut for tre situasjoner, nemlig der fraktmarkedet er lavt, der det er moderat og til slutt der fraktmarkedet er høyt.

Fraktmarkedet	Bunkers-kostnader	Bunkers-prisøkning	Frakt	Økning i frakten
Lavt marked	1 000 000	500 000	1 500 000	375 000
Moderat marked	1 000 000	500 000	2 000 000	500 000
Høyt marked	1 000 000	500 000	4 000 000	1 000 000

Tabellen illustrerer at der prosenttallet er konstant, vil det avhenge av fraktmarkedet om økningen i bunkerskostnader korrelerer med økningen i frakten. Der prosenttallet er 25 er det bare i det ”moderate markedet”,

<sup>71</sup> Stopford (2009) s. 233

der bunkerskostnadene utgjør 50 prosent av frakten, at tillegget korrelerer med bunkersprisøkningen, jf. tabellen.

At klausulen viser til at det skal oppgis en kilde eller en form for indeks for bunkerspriser som eksempelvis Bunkerworld, kan også by på problemer. Dette følger av at noen prisindekser baserer seg på et gjennomsnitt av bunkerspriser i en rekke havner.<sup>72</sup> Det er derfor en risiko for at gjennomsnittsprisen ikke er den samme som prisen i den enkelte bunkringshavn for den aktuelle typen bunkers.

Konklusjonen blir at når prosenttallet er konstant, og bunkerskostnadenes andel av frakten varierer, vil ikke kompensasjonen alltid samsvare med økningen i bunkerskostnader.

## **Genco**

Som redegjort for under punkt 4.2.2, gir klausul 16 i Genco rederiet krav på tillegg i frakten der prisen på referansebunkersen overstiger den bestemte bufferen.

Rederiets bunkerskostnader utgjør prisen de faktisk har betalt per tonn for den bestemte bunkerstypen, multiplisert med mengde bunkers forbrukt under reisen. Systemet med buffere medfører at rederiet ikke får kompensert hele kostnadsøkningen. Om klausulen gir et tillegg som korrelerer med kostnadsøkningen utover bufferen, beror på en tolking av klausulen.

Av klausulen fremgår det at der prisen på referansebunkersen i henhold til prisindeks overstiger bufferen på tidspunktet for lastning, skal "any amount in excess [...] be payable to Owners or Charteres as the case may be". Det er således prisøkningen utover bufferen multiplisert med bunkerskonsumet fastsatt i boks 18 (e) som avgjør størrelsen på tillegget.

For at klausulen skal gi rederiet krav på et tillegg som korrelerer med faktiske økte bunkerskostnader utover bufferen, er det to forutsetningen som må være oppfylte. For det første at prisopplysningene utgitt av den

---

<sup>72</sup> Prisindeksen for 380 CST utgitt av Bunkerindex.com er et eksempel på en indeks som oppgir et gjennomsnitt basert på publiserte priser i en rekke havner.

bestemte prisindeksen korrelerer med bunkersprisen i den havn rederiet faktisk bunkrer i, og for det andre at anslaget over bunkerskonsum samsvarer med faktisk bunkerskonsum. Bare der disse forutsetningene oppfylles, vil tillegget i frakten korrelere med de bunkerskostnadene rederiet har utover bufferen.

Konklusjonen blir at bunkersklausulen gir en økning i frakten som korrelerer med rederiets økte bunkerskostnader utover den nevnte bufferen, dersom prisen oppgitt i prisindeksen samsvarer med faktisk betalt pris, samt at anslått bunkerskonsum svarer til faktisk bunkerskonsum. Det skal imidlertid mye til for at begge disse forutsetningene er oppfylt fullt ut.

### **BIMCO Standard Clause**

Det vises til punkt 4.2.2, hvor det fremgår at rederiet etter klausulen kan kreve kompensasjon for den **faktiske kostnadsøkningen**.

Det minnes om at rederiets faktiske bunkerskostnader avhenger av prisen de faktisk må betale for bunkers sammenholdt med mengde bunkers konsumert under reisen/reisene. Ettersom klausulen ikke gir anvisning på noen buffer, er det i utgangspunktet de totale faktiske kostnadene utover anslaget, som rederiet kan kreve kompensert.

Hvorvidt tillegget korrelerer med faktisk økte bunkerskostnader, vil bero på en tolking av klausulen. Den naturlige språklige forståelse har her stor vekt ved fortolkningen.

Annen setning i klausulen er relevant i denne sammenheng. Den lyder slik:

“[i]f the price actually paid by the Owners during the period of this Charter for the quantity consumed on the contracted voyage(s) should be higher, the difference shall be paid by the Charterers to the Owners on production of the Owner’s account therefor.”

Som nevnt under punkt 4.2.2 følger det av denne formuleringen at rederiet med grunnlag i klausulen har krav på tillegg i frakten så langt rederiet faktisk betaler en høyere pris for bunkers enn prisen angitt i

klausulen, jf. ”price actually paid”. Det er altså faktisk betalt pris som er relevant, i motsetningen til de andre klausulene hvor prisøkning i referansepris er et vilkår for tillegg.

Ved beregningen av tilleggets størrelse, skal faktisk pris multipliseres med faktisk forbruk, jf. ”quantity consumed”. Dokumentasjon på pris og mengde bunkers forbrukt må derfor oppgis.

Konklusjonen blir således at BIMCO Standard Clause gir et tillegg i frakten som korrelerer med rederiets økte bunkerskostnader, så langt dokumentasjon for faktisk bunkersforbruk og pris kan fremlegges.

#### **4.2.4 Rederiet bunkrer en annen type bunkers enn referansebunkers**

Rederiet står som utgangspunkt fritt til å bunkre den bunkerstypen det ønsker. At det er angitt en bestemt type bunkers som referanse i bunkersklausulen, rokker ikke ved denne retten.

Årsakene til at annen bunkerstype enn referansebunkers blir bunkret, kan være mange. For eksempel kan rederiet foretrekke å bunkre en annen bunkerstype på grunn av pris eller kvalitet, at rederiet ved innbefraktning av skip er pålagt å bunkre en bestemt bunkerstype, eller at det er mangel på referansebunkers i bunkringshavnen.

Spørsmålet er om rederiene kan kreve økte bunkerskostnader kompensert der de bunkrer en dyrere bunkerstype enn referansebunkers.

Det er også et spørsmål hvilken virkning det har at bunkerstypen som faktisk benyttes har økt mer i pris mellom kontraktsinngåelse og tidspunktet for utstedelse av konnossement enn referansebunkers. Det er ikke særlig praktisk at en slik situasjon gir store utslag, ettersom bunkerstyper som regel fluktuerer tilnærmet likt. Dette spørsmålet behandles derfor ikke.

#### **Heavyliftvoy**

Vurderingen av om rederiet kan kreve fraktjustering etter klausul 25 der rederiet bunkrer en dyrere bunkerstype enn referansebunkers, vil bero på en tolking av klausulen.

I klausulen heter det:

” [t]he freight rate shall be adjusted on the basis of the difference, if any, between the Charter Party Price and the bunker price from the same source for the same grade and bunker port on the date of the bill of lading (the “Bill of Lading Price”).”

“The Charter Party Price” blir i første ledd i klausul 25 beskrevet som prisen oppgitt i en prisindeks for den bestemte bunkerstypen i den bestemte bunkringshavnen på tidspunktet for inngåelsen av certepartiet. Kun der prisen for denne bestemte bunkerstypen i den bestemte havnen øker, kan rederiet kreve fraktjustering.

Klausulen tar således sikte på å dekke fluktuasjoner i bunkerspriser, med utgangspunkt i prisendringer i referansebunkersen. Bestemmelsen gir dermed ikke rederiet krav på fraktjustering der rederiet får økte kostnader som følge av at en annen og dyrere bunkerstype blir bunkret.

Konklusjonen blir derfor at rederiet ikke kan kreve fraktjustering etter klausul 25 der rederiet får økte bunkerskostnader som følge av at bunkerstypen som bunkres er dyrere enn referansebunkersen.

Et annet spørsmål er om rederiet kan kreve fraktjustering når prisen for referansebunkersen øker, selv om rederiet faktisk bunkrer en billigere bunkerstype og dermed ikke får økte bunkerskostnader.

Da rederiet står fritt til å velge hvilken bunkerstype som skal bunkres og klausul 25 ikke kan tolkes slik at bunkring av referansebunkers er en forutsetning for å kunne kreve fraktjustering, må klausulen kunne tolkes slik at fraktjustering kan kreves når prisen for referansebunkersen øker, selv om rederiet ikke bunkrer den bestemte bunkerstypen.

Der bunkerstypen som bunkres er billigere enn referansebunkersen, vil fraktjusteringen representere en form for gevinst for rederiet. Siden reduksjon i frakten forutsetter prisreduksjon i referansebunkersen, kan ikke befrakter her kreve reduksjon etter klausulen.

Konklusjonen blir at rederiet kan kreve fraktjustering der prisen på referansebunkersen øker, selv om rederiet ved å benytte en billigere bunkerstype ikke får økte bunkerskostnader.

## **Gencoa**

Vurderingen av hvorvidt rederiet kan kreve kompensasjon der det bunkres en bunkerstype som er dyrere enn referansebunkersen, vil bero på en tolking av klausulen.

Av klausulen fremgår det at der prisen på en bestemt bunkerstype i en bestemt havn i tiden mellom kontraktsinngåelse og lasting av godset har økt, har rederiet krav på et tillegg i frakten. Vilkåret for å kunne kreve tillegg i frakten er altså at det inntreffer en prisøkning i referansebunkersen. At rederiet må betale mer for bunkers av en annen type enn referansebunkersen, omfattes ikke av klausulen.

Konklusjonen blir at rederiet ikke kan kreve tillegg i frakten etter klausul 16 dersom rederiet bunkrer en bunkerstype som er dyrere enn referansebunkersen.

Neste spørsmål er om rederiet kan kreve tillegg i frakten når prisen for referansebunkersen øker, der rederiet bunkrer en annen og billigere bunkerstype.

Svaret på dette spørsmålet blir tilnærmet likt som under Heavyliftvoy, og drøftelsen gjøres derfor kort. Ved vurderingen av spørsmålet legges det vekt på at rederiet står fritt til å velge bunkerstype, samt at klausulen ikke kan tolkes dit hen at tillegg forutsetter at referansebunkersen faktisk blir bunkret. Øker prisen på referansebunkers, kan således rederiet kreve tillegg i frakten selv om rederiet ikke har fått økte bunkerskostnader. Det nevnes også her at befrakter ikke kan kreve noe beløp, eventuelt refusjon i frakten, ettersom en slik rett forutsetter prisreduksjon i referansebunkersen.

Konklusjonen blir at rederiet kan kreve tillegg i frakten når prisen for referansebunkersen øker, selv om rederiet bunkrer en annen og billigere bunkerstype.

## **BIMCO Standard Clause**

Første spørsmål er om rederiet under klausulen kan kreve et tillegg i frakten dersom rederiet benytter en bunkerstype som er dyrere enn referansebunkersen.

Prisen for referansebunkersen ved kontraktsinngåelse utgjør utgangspunktet for vurderingen av om befrakter skal betale et tillegg i frakten. Hvilken bunkerspris referanseprisen skal vurderes opp mot, beror på om formuleringen "the price actually paid" også omfatter prisen betalt for bunkring av annen type bunkers enn bunkerstypen spesifisert i kontrakten.

Som nevnt under punkt 4.2.2, følger det av en naturlig tolking av ordlyden i "price actually paid" at det er faktisk betalt pris for faktisk bunkret bunkers som er avgjørende. Videre er det et moment at rederiet står fritt til å bestemme hvilken bunkerstype som skal bunkres. Rederiet kan således med grunnlag i klausulen kreve tillegg i frakten så langt rederiet faktisk betaler en høyere pris for bunkers enn prisen angitt i klausulen.

Konklusjonen er at rederiet under klausulen kan kreve et tillegg i frakten dersom rederiet benytter en bunkerstype som er dyrere enn referansebunkersen

Til slutt blir spørsmålet om rederiet kan kreve tillegg i frakten når prisen for referansebunkersen øker, der rederiet bunkrer en annen og billigere bunkerstype og dermed ikke får økte bunkerskostnader.

Ettersom det følger av ordlyden at det er faktisk betalt pris for bunkers som er avgjørende, vil rederiet ikke ha hjemmel i klausulen til å kreve tillegg dersom rederiet betaler mindre for bunkers enn anslått i kontraktsperioden.

Konklusjonen blir at rederiet ikke kan kreve tillegg i frakten dersom prisen for referansebunkersen øker, når rederiet som følge av å ha bunkret en billigere bunkerstype ikke får økte bunkerskostnader.

#### **4.2.5 Pålegg om bruk av mer miljøvennlig bunkers**

Nye regler om utslipp av svovelholdige gasser pålegger skip som seiler innenfor visse områder å benytte mer miljøvennlig og dyrere bunkers. Dette medfører økte kostnader for rederiet.

Slike regler er fastsatt i vedlegg 6 i MARPOL 73/78 "Regulation for the Prevention of Air Pollution from Ships"<sup>73</sup> utarbeidet av FNs interna-

---

<sup>73</sup> MARPOL/73/78



sjonale maritime organisasjon (IMO). Vedlegget ble revidert i 2008 og ikraftsatt i 2010, og setter grenser for svovelutslipp knyttet til skipsfart innenfor visse områder, kalt emission control areas (ECA). Disse områdene inkluderer Østersjøen, Nordsjøen og den Engelske Kanal,<sup>74</sup> samt 200 nautiske mil fra den Nordamerikanske kysten og om lag 50 nautiske mil fra den amerikanske kysten ut mot det Karibiske hav.<sup>75</sup> Kravene til svovelinnhold har skjedd ved en nedtrapping ved at fra 1. juli 2010 og frem til siste justering 1. januar 2015 kunne svovelinnholdet i bunkersen brukt innenfor kontrollområdene ikke overstige 1,0 prosent. Etter 1. januar 2015 gikk grensen ned til 0,1 prosent.<sup>76</sup> Dette har som konsekvens at tungolje av typen IFO 180 og IFO 380 som tradisjonelt har blitt brukt som drivstoff ikke lenger kan benyttes innenfor disse områdene, ettersom svovelinnholdet i disse bunkerstypene er for høyt.

I tråd med de nye reguleringene iverksatt av IMO har også EU utarbeidet et nytt svoveldirektiv<sup>77</sup> hvoretter det fra 1. januar 2015 ble ulovlig å benytte bunkers med svovelinnhold på mer enn 0,1 prosent. Dette gjelder skip som seiler i området Nordsjøen, Østersjøen og Den engelske kanal.

For å sikre etterlevelse av disse reglene er det i hovedsak to typer tiltak rederiene kan iverksette.

For det første kan rederiene velge å gå over til å benytte nye bunkerstyper som tilfredsstillende kravene til svovelinnhold, som marin gassolje (LSMGO) eller Liquefied natural gas (LNG).<sup>78</sup> Rederiene må da bytte over til miljøvennlig bunkers ved seiling inn i ECA. Dersom rederiene velger å gå over til bunkerstyper som tilfredsstillende de nye reglene, vil dette medføre økte bunkerskostnader ettersom disse gassene er dyrere sammenlignet med de tradisjonelle bunkerstypene. Dette skyldes måten gassene blir fremstilt på. I tillegg er det naturlig å tro at høyere etterspørsel etter disse bunkerstypene vil bringe prisnivået opp.<sup>79</sup>

---

<sup>74</sup> Kalli, Karvonen og Makkonen (2009) s. 3

<sup>75</sup> Bulletin marine safety (2015) s. 1

<sup>76</sup> Kalli, Karvonen og Makkonen (2009) s. 3

<sup>77</sup> EP/Rdir 2012/33/EU

<sup>78</sup> Quinn (2015)

<sup>79</sup> Kalli, Karvonen og Makkonen (2009) s. 10

For det andre kan rederier installere såkalte skrubbere eller andre former for rensesystemer som fjerner svovel fra bunkersen før utslipp. Dette krever betydelige utgifter, i tillegg til andre kostnader til opplæring av mannskap, høyere energiforbruk, vedlikehold og avfallsfjerning. Til gjengjeld vil skipene kunne fortsette å brenne tungolje av den tradisjonelle typen innenfor ECA som både er billigere og lettere tilgjengelig.<sup>80</sup> Potensiell problematikk rundt bruk av skrubbere vil jeg komme tilbake til under punkt 4.2.6.

I det følgende vil jeg vurdere om de tre klausulene gir rederiet krav på bunkerstillegg når rederiet velger, eller pålegges, å gå over til en mer miljøvennlig og dyrere bunkers.

## **Heavyliftvoy**

Vurderingen av hvorvidt rederiet kan kreve fraktjustering etter klausul 25 som følge av at rederiet må bytte til dyrere bunkers, beror på en tolking av klausulen.

Som nevnt under punkt 4.2.4 er det i klausulen angitt en referansebunkers, der fluktuasjoner i denne bunkerstypen er en forutsetning for fraktjustering. Ettersom vurderingene her blir sammenfallende med vurderingen under punkt 4.2.4, vises det til hva som er sagt der. Det nevnes at resultatet ikke blir et annet selv om rederiet blir pålagt av myndighetene å bunkre en dyrere bunkerstype. Så lenge rederiene ikke får fremforhandlet nye klausuler i bestående kontraktsforhold, vil således de økte bunkerskostnadene måtte bæres av rederiet selv.

Konklusjonen blir at rederiet ikke kan kreve fraktjustering etter klausul 25 som følge av at rederiet må bytte til mer miljøvennlig og dyrere bunkers.

Et praktisk tilfelle som også må vurderes, er der referansebunkersen fastsatt i klausulen er en lavsvovelbunkers tilpasset Marpol-reguleringene før overgangen til strengere regler fra 1. januar 2015. Som nevnt innledningsvis under dette kapittel var det da en svovelgrense på 1,0 prosent, men etter den nye grensen på 0,1 prosent er ikke denne bunkerstypen

---

<sup>80</sup> Bureau Veritas (2014) s. 2

lenger aktuell. Dette betyr at prisindekser utgitt for eksempel av Bunkerworld, ikke lenger vil inkludere prisoversikter for denne bunkerstypen, ettersom det kun gis prisindekser for bunkers som faktisk er tilgjengelig på markedet.<sup>81</sup>

Spørsmålet blir da hvilke konsekvenser det vil ha for anvendelsen av klausulen at det ikke lenger blir offentliggjort prisindekser for referansebunkersen.

Utgangspunktet i klausul 25 er at det er fluktuasjoner i referansebunkersen som hjemler fraktjustering. At bunkerstypen er tilgjengelig på markedet er en forutsetning for at indekser vil oppgi priser, som videre er en forutsetning for å kunne avdekke fluktuasjoner etter klausulene. Tolkes klausulen etter ordlyden, vil fraktjustering ikke kunne kreves der fluktuasjoner ikke kan registreres.

Konklusjon blir derfor at dersom det ikke lenger oppgis prisindekser for referansebunkersen, kan rederiet ikke kreve fraktjustering etter klausul 25.

## **Genco**

Spørsmålet her er om rederiet kan kreve tillegg i frakten etter klausul 16 som følge av at rederiet må bytte til mer miljøvennlig og dyrere bunkers.

Også her vil det langt på vei kunne vises til det som er sagt under 4.2.4, hvor det ble vurdert hvilken betydning det ville ha for tolkingen av klausulen at en annen og dyrere bunkerstype ble bunkret. Jeg begrenser meg derfor til å nevne at prisøkning i referansebunkersen er et vilkår for tillegg i frakten etter klausul 16. At rederiet må betale mer for bunkers av en annen type enn referansebunkers, faller således utenfor klausulens anvendelsesområde.

Konklusjonen blir at rederiet ikke kan kreve tillegg i frakten etter klausul 16 som følge av at rederiet må bytte til mer miljøvennlig og dyrere bunkers.

Betydning av at det ikke lenger oppgis prisindekser for lavsvovelbunkers med 1,0 prosent svovel, må også vurderes her. Det forutsettes at

---

<sup>81</sup> Einemo (2014)

lavsvovelbunkers av denne typen er oppført som referansebunkers i certepartiet, og at informasjon om prisutviklingen hentes fra en indeks.

Utgangspunktet i klausul 16 er at det er fluktuasjoner i referansebunkersens som kan gi rett til tillegg i frakten. Når det ikke er mulig å oppdrive informasjon om fluktuasjoner på bakgrunn av at bunkersens ikke lenger tilbys fra bunkersleverandører, vil det ikke være grunnlag for krav på tillegg. Rederiet vil da selv måtte bære alle ekstra bunkerskostnader dersom bunkersprisene på alternative bunkerstyper er dyrere.

Konklusjonen blir at dersom det ikke lenger oppgis prisindekser for referansebunkersens, vil dette ha som konsekvens at rederiet ikke kan kreve tillegg i frakten etter klausul 16.

### **BIMCO Standard Clause**

Spørsmålet er om rederiet kan kreve tillegg i frakten etter klausulen når rederiet må bytte til mer miljøvennlig og dyrere bunkers.

Under vurderingen av klausulen i punkt 4.2.4, ble det konkludert med at kravet på tillegg måtte ta utgangspunkt i prisforskjellen mellom prisen fastsatt i klausulen, og den prisen rederiet faktisk har betalt for bunkersens, jf. «price actually paid». Det er faktisk betalt pris for faktisk bunkret bunkers som er avgjørende. Det vises videre til hva som ble sagt under punkt 4.2.4, ettersom vurderingen her langt på vei blir sammenfallende.

Konklusjonen blir at rederiet kan kreve tillegg i frakten etter klausulen med grunnlag i at rederiet må bytte til mer miljøvennlig og dyrere bunkers.

Dernest vil det vurderes hvilken betydning det har for tolkingen av klausulen at prisindekser knyttet til bunkers med svovelinnhold på 1,0 prosent ikke lenger blir gitt. Det forutsettes i den følgende vurderingen at bunkers med svovelinnhold på 1,0 prosent er oppført i klausulen som referansebunkers.

Som nevnt i vurderingene knyttet til Heavyliftvoy og Gencoa under dette punktet, vil de nye reguleringene føre til at prisopplysninger om referansebunkersens ikke lenger er tilgjengelige. Men ettersom vedkommende klausul etter ordlyden kommer til anvendelse uavhengig av hvilken

bunkerstype som faktisk benyttes, vil rederiet her kunne benytte en annen bunkerstype og kreve tillegg dersom prisen er høyere enn bunkersprisen anslått i klausulen. At prisopplysninger knyttet til referansebunkers ikke lenger blir publisert i indekser, vil således ikke ha betydning for rederiet.

Konklusjon blir at det ikke vil ha noen betydning for krav på kompensasjon etter klausulen, at det ikke lenger blir offentliggjort prisindekser for referansebunkersen.

#### **4.2.6 Skip med installerte skrubber**

For å kunne kreve kompensasjon for økte utgifter i forbindelse med dyrere bunkers, har flere rederier fremforhandlet egne svovelklausuler i kontraktene. Disse klausulene kommer i tillegg til bunkersklausulene, og gir rederiene krav på tillegg i frakten normalt beregnet etter pris på lavsvovelbunkers sammenholdt med samlet tid det enkelte skip vil seile innenfor ECA.<sup>82</sup>

Et spørsmål er da hvilke konsekvenser det får om rederiet som følge av nyinstallering, nykontrahering eller innbefraktning av skip utfører reisen/reisene med et skip som har installerte skrubber. På grunn av skrubberne vil skip som seiler innenfor ECA kunne benytte den tradisjonelle og billigere bunkerstypen. Denne situasjonen reiser særskilte spørsmål knyttet til om rederiet fortsatt kan kreve svovelt tillegg selv om rederiet ikke får økte bunkerskostnader. Standardkontraktene som vurderes i denne oppgaven er imidlertid lite egnet til å belyse denne problematikken, ettersom de ikke inneholder svovelklausuler. Jeg vil således ikke gå nærmere inn på de spørsmål som reises i denne sammenheng.

#### **4.2.7 Bunkersforbruk**

##### **4.2.7.1 Innledning**

Hittil har klausulene blitt tolket for å undersøke hvorvidt, og eventuelt

---

<sup>82</sup> ”TSA Eastbound Bunker Fuel Charge”

i hvilken grad, økte kostnader som følge av endringer i bunkerspriser må bæres av befrakter. I den videre fremstillingen vil det vurderes hvilken betydning endringer i bunkerskonsum har for tolkingen av klausulene. Dette er relevant ettersom styring av bunkerskonsum ofte blir brukt som et virkemiddel av rederiene for å redusere bunkerskostnader, for eksempel ved slow steaming eller ved bruk av mer bunkerseffektive skip.

#### 4.2.7.2 Slow steaming og effektivitetsgevinster i havner

Skip brenner bunkers både ved opphold i havner og ved navigering til sjøs. Oppholdstiden i havner kalles gjerne «turnaround time», som på norsk tar sikte på å betegne tiden fra ankomst til avgang i havner. Skipet forbrenner bunkers ved seiling til og fra lasteplass og ved lasteoperasjonene.<sup>83</sup> Effektive løsninger i havner kan redusere oppholdstiden. Dette kan føre til effektivitetsgevinster for rederiene. Samtidig vil tiden spart åpne for at rederiene kan senke hastigheten til sjøs, som igjen bidrar til lavere bunkerskonsum.<sup>84</sup>

Den grunnleggende ideen om å redusere bunkerskostnader gjennom å redusere hastigheten er ikke ny. Praktisering av for eksempel slow steaming har rederier operert med fra tidligere tider, men særlig etter den siste oljekrisen i 2008 med fallende fraktrater og stigende bunkerspriser, har slow steaming blitt et viktig virkemiddel for å kutte bunkerskostnader.<sup>85</sup> Bakgrunnen for dette er at fart og bunkerskonsum henger nært sammen, slik at lavere fart gir lavere konsum og dermed lavere kostnader til bunkers.<sup>86</sup>

Om det vil være lønnsomt for rederiene å slow steame, avhenger av markedsforholdene. Slow steaming er særlig aktuelt der bunkersprisene er høye og fraktratene lave.

Vurderingen av hvorvidt det vil være lønnsomt for rederiene å slow steame avhenger ikke bare av fraktrater og bunkerskostnader, men også av faktorer som blant annet ekstra operasjonelle kostnader og lavere

---

<sup>83</sup> Psaraftis og Kontovas (2014) s. 54

<sup>84</sup> Glave, Joerss og Saxon (2014)

<sup>85</sup> Liang, Lee Hong (2014) og Meyer, Stahlbock og Voß (2012) s. 1306 og 1308.

<sup>86</sup> Psaraftis og Kontovas (2014) s. 52

vederlag beregnet per dag forbundet med at reisen tar lengre tid. Også hensynet til befrakter og lasteier må tas i betraktning, ettersom slow steaming kan medføre at lasten ikke kommer like hurtig frem til destinasjonen.<sup>87</sup> Ofte kan det i kontrakten være bestemt at lasten skal komme frem til destinasjonen innen en viss dato. Forsinkelser på bakgrunn av at rederiet har slow steamed vil da kunne representere et kontraktsbrudd.

Om det rettslig sett er adgang til å slow steame, beror på en fortolkning av det enkelte certeparti.

Som hovedregel etter både norsk og engelsk rett er slow steaming ansett å være i strid med reders forpliktelser i et reisecerteparti, med mindre adgang til å slow steame er særskilt avtalt. Dette følger av det grunnleggende prinsipp om at bortfrakter skal gjennomføre transportopdraget med "tilbørlig hurtighet".<sup>88</sup> Etter engelsk praksis blir dette kravet formulert ved at skipet må seile med «utmost dispatch».<sup>89</sup> Forsinkelser innenfor rederiets kontroll vil bli ansett som et kontraktsbrudd.

Men som et resultat av at rederier og andre aktører i næringen i større grad enn tidligere fokuserer på å redusere bunkersforbruk og dermed kostnadene, er det i dag blitt mer normalt å innta klausuler i kontraktene som gir adgang til å slow steame på visse vilkår.<sup>90</sup>

I det følgende vil det vurderes om certepartiene tillater slow steaming. Deretter, under den forutsetning at det er adgang til å slow steame, vil klausulene vurderes med utgangspunkt i hvorvidt lavere bunkerskonsum, og dermed lavere bunkerskostnader, vil ha betydning for rederiets krav på bunkerstillegg. For å sette spørsmålet på spissen, forutsettes det i det følgende at rederiets bunkerskostnader, på tross av prisstigning, har holdt seg konstante som følge av effektivitetsgevinster i havner og praktisering av slow steaming.

## Heavyliftvoy

Det er ingen bestemmelser i certepartiet som konkret regulerer adgangen

---

<sup>87</sup> Meyer, Stahlbock og Voß (2012) s. 1310

<sup>88</sup> Falkanger og Bull (2010) s. 348 og sjøloven § 339.

<sup>89</sup> Wilson (2010) s. 15

<sup>90</sup> World Maritime News (2013)

til slow steaming. Utgangspunktet må da være at rederiet ikke kan velge å slow steame. I boks 22 er det imidlertid adgang for partene til å innta bestemmelser om frister for når skipet skal komme frem til destinasjonen. Dersom adgangen til å bestemme ankomstdato benyttes, noe som riktig nok må anses som sjeldent, må rederiet gjøre sitt beste for å sikre at skipet kommer frem til angitt dato.<sup>91</sup> En naturlig forståelse av ordlyden trekker her i retning av at dersom skipet kommer frem til destinasjonen før ankomstfristen, kan rederiet velge å slow steame.

Konklusjonen blir at dersom det bestemmes en ankomstdato i boks 22, vil rederiet i teorien kunne ha adgang til å slow steame. Det samme gjelder selvsagt der partene har tatt inn en ”slow steaming”-klausul.

I det følgende forutsettes det at rederiet har adgang til å slow steame. I den sammenheng vurderes det om rederiet kan kreve fraktjustering etter klausul 25 der bunkersprisen stiger når bunkerskostnadene er konstante som følge av lavere bunkersforbruk.

Av klausul 25 kommer det frem at fraktjustering avhenger av hvorvidt det har skjedd prisendringer i referansebunkersen på mer enn 5 prosent. Kun endringer i bunkerskostnader som følge av prisfluktuasjoner blir således regulert. Den påvirkning bunkersforbruk har på de totale bunkerskostnadene faller derfor utenfor klausulens anvendelsesområde, og blir ikke hensyntatt ved vurderingen av om partene kan kreve fraktjustering.

Konklusjonen blir derfor at rederiet vil ha krav på økning i frakten når fluktuasjoner i referanseprisen overstiger 5 prosent, selv om rederiets bunkerskostnader har holdt seg stabile som følge av at bunkersforbruket er redusert.

## **Genco**

Det er heller ingen bestemmelser i Genco som gir rederiet adgang til å slow steame. Men dersom partene fastsetter bestemmelser i boks 12 knyttet til varigheten av hver reise kan det, avhengig av hva som faktisk er fastsatt, gis åpning for rederiet å praktisere slow steaming. Det nevnes

---

<sup>91</sup> Heavyliftvoy kl. 1(e) første setning jf. boks 22



i denne sammenheng at kontraktens boks 18 bokstav e), hvor bunkerskonsum for hver reise skal fylles inn, ikke er til hinder for slow steaming. Med utgangspunkt i en kontekstuell tolkning, tilsier plasseringen av denne bestemmelsen at konsum her bare skal bestemmes for å ha et utgangspunkt ved beregningen av bunkerstillegget. Det gis således ikke et krav til hastighet.

Konklusjonen blir derfor at Gencoa ikke gir rederiet adgang til å slow steame, så langt det ikke er adgang til det etter en fortolkning av bestemmelsene i boks 12, eller partene har tatt inn en ”slow steaming”-klausul.

I det følgende forutsettes det at rederiet har rett til å slow steame.

Av klausul 16 kommer det klart frem at et tillegg i frakten kan kreves så langt det har inntruffet en prisøkning i referansebunkersen mellom tidspunktet for kontraktsinngåelse, og tidspunktet for lasting forut for den enkelte reise. Er dette vilkåret oppfylt, kan rederiet kreve tillegg i frakten. Befrakter må således betale et tillegg i frakten tilsvarende prisøkningen utover bufferen multiplisert med forutsatt konsum, selv om rederiet har konsumert en lavere mengde bunkers og dermed ikke faktisk har hatt en kostnadsøkning.

Konklusjonen blir at rederiet kan kreve bunkerstillegg etter klausul 16 der bunkersprisen stiger, selv om bunkerskostnadene er konstante som følge av lavere bunkersforbruk.

### **BIMCO Standard Clause**

Klausulen medfører ingen begrensninger i rederiets adgang til å slow steame. Spørsmålet må derfor avgjøres ut i fra en tolking av det certepartiet klausulen blir innlemmet i. Kun dersom certepartiet, eller tilleggsklausul, gir rederiet rett til å slow steame, vil slow steaming ikke representere et kontraktsbrudd. Det forutsettes i det følgende at det er adgang til å slow steame.

Spørsmålet er om bunkerstillegg kan kreves etter klausulen der bunkersprisen stiger, selv om bunkerskostnadene er konstante som følge av lavere bunkersforbruk.

Av klausulen fremgår det at rederiets krav på tillegg baserer seg på

”the price actually paid by the Owners during the period of this Charter for the quantity consumed”. Når det gjelder tolkingen av denne passusen, vises det til det som er sagt under punkt 4.2.2 hvor jeg konkluderte med at tilleggets størrelse etter en tolking av klausulen baserer seg på faktisk bunkersforbruk. Dersom produktet av bunkerspris etter økningen multiplisert med faktisk bunkerskonsum ikke overstiger anslåtte bunkerskostnader i første ledd, vil rederiet ikke kunne kreve tillegg i frakten etter klausulen.

Konklusjonen blir at klausulen ikke gir rederiet hjemmel til å kreve bunkerstillegg der bunkersprisen stiger, men bunkerskostnadene er konstante som følge av lavere bunkersforbruk.

#### **4.2.7.3 Mer effektive skip**

En annen situasjon som påvirker bunkerskostnadene, er der rederiet forbruker mindre bunkers enn antatt ved kontraktsinngåelsen. Dette kan skyldes at rederiet har oppgradert skip og gjort dem mer effektive, eller at det gjennom nykontrahering eller innbefraktning benytter mer effektive skip til utførelsen av reisene. For at det skal oppstå et tolknings-spørsmål i denne sammenheng, forutsettes det at beskrivelsen av skipet i kontrakten viser til et mindre bunkerseffektivt skip. Dette forutsettes fordi hadde kontrakten bestemt at utførelsesskipet måtte være bunkerseffektivt, ville frakten, og eventuelt bunkersklausulen, vært tilpasset deretter.

Hvorvidt det er adgang til å oppfylle kontrakten med et oppgradert, nykontrahert eller innbefraktet skip, vil avhenge av kontraktens bestemmelser knyttet til oppfyllellesskip. Klausuler knyttet til skipsbeskrivelse vil normalt formuleres som generelle minimumskrav, eller en opplisting av flere skipstyper med tillegget ”or any substitute”. Rederier vil således ha stor frihet til å velge oppfyllellesskip så langt minstekravene til skipet er oppfylte.<sup>92</sup>

I så tilfelle blir det et spørsmål om en prisøkning i referansebunkersen vil gi rederiet rett til bunkerstillegg, på tross av at rederiet ikke får økte

---

<sup>92</sup> Falkanger og Bull (2010) s. 342

bunkerskostnader fordi det nye skipet har lavere bunkerskonsum.

## Heavyliftvoy

Første spørsmål er om Heavyliftvoy gir rederiet rett til å oppfylle med et annet og mer effektivt skip enn definert i certepartiet.

Dette beror på en tolking av certepartiet. De mest relevante bestemmelsene, er i boks 4 og klausul 5. I boks 4 er det lagt opp til at partene kan avtale hva slags skip som skal utføre reisen. Beskrivelsen av skipets kvaliteter kan være mer eller mindre detaljert, men skipstype samt andre vilkår knyttet til generell stand som bunkerskapasitet og hastighet, er normalt spesifisert her. Videre vises det til klausul 5, hvor det heter at rederiet etter å ha varslet befrakter kan utføre reisen med et alternativt skip, så langt skipet er av tilsvarende eller bedre stand enn skipet beskrevet i boks 4. Rederiet kan således velge å oppfylle med et mer moderne og effektivt skip, så langt det tilfredsstillende alle krav til utførelsesskipet spesifisert i boks 4.

Konklusjonen blir at Heavyliftvoy gir rederiet hjemmel til å oppfylle med et annet og mer effektivt skip enn definert i certepartiet.

Deretter blir spørsmålet om rederiet kan kreve fraktjustering etter klausul 25 med grunnlag i at prisen for referansebunkersen øker, på tross av at rederiet ikke får økte bunkerskostnader.

Vurderingen blir lik vurderingen i punkt 4.2.7.2 vedrørende slow steaming. Det vises derfor til det som ble sagt der.

Konklusjonen blir derfor som under 4.2.7.2, nemlig at rederiet kan kreve fraktjustering så lenge det er en fluktuasjon i referanseprisen på mer enn 5 prosent, på tross av at rederiets bunkerskostnader har holdt seg stabile som følge av lavere bunkersforbruk.

I drøftelsene hittil har det vært forutsatt at rederiet har båret bunkerskostnadene dersom rederiet oppfyller kontrakten med et innbefraktet skip. Skipet kan eksempelvis være befraktet inn på reisecerteparti. Dersom reisecertepartiet ikke inneholder en bunkersklausul, vil det være bortfrakter, og ikke rederiet, som bærer bunkersrisikoen. For rederiet vil det dermed ikke påløpe noen ekstrakostnader der bunkersprisene går opp.

Spørsmålet blir om rederiet kan kreve fraktjustering etter klausul 25 der prisen på referansebunkers øker, selv om det ikke påløper ekstrakostnader for rederiet.

Som nevnt er den eneste forutsetningen for fraktjustering etter klausul 25 at det skjer en prisøkning i referansebunkersen. Rederiet kan derfor kreve fraktjustering selv om det ikke påløper noen ekstrakostnader for rederiet. Rederiet vil riktignok måtte betale frakt til bortfrakter, slik at spørsmålet om hvorvidt krav på fraktjustering vil gi rederiet en gevinst må vurderes konkret. Er det eksempelvis tatt høyde for prisutvikling i frakten rederiet må betale til bortfrakter, vil rederiet ikke få noe gevinst.

Konklusjonen blir at rederiet kan kreve fraktjustering etter klausul 25 der prisen på referansebunkers øker, selv om det ikke påløper ekstrakostnader for rederiet.

## **Gencoa**

Første spørsmål her blir om Gencoa gir rederiet hjemmel til å oppfylle med et annet og mer effektivt skip enn definert i certepartiet.

Dette spørsmålet må besvares ut i fra en tolking av certepartiet. De relevante bestemmelsene er boks 13 og klausul 10. I boks 13 er det opp til partene å gi en beskrivelse av utførelsesskipet. Hvor detaljert beskrivelsen bør være, avhenger av det aktuelle tilfellet og transportoppdraget.<sup>93</sup> Videre henvises det til klausul 10, hvor det kommer frem at rederiet kun kan nominere et skip som tilfredsstillende beskrivelsen i boks 13. Når rederiet nominerer et skip, må skipet således oppfylle de minstekrav som er bestemt i boks 13. Så langt et nytt og bedre skip oppfyller samtlige av disse minstekravene, er det adgang for rederiet å oppfylle kontrakten med dette skipet.

Konklusjonen blir at Gencoa gir rederiet hjemmel til å oppfylle med et annet og mer effektivt skip enn definert i certepartiet.

Neste spørsmål er om rederiet kan kreve bunkerstillegg etter klausul 16 med grunnlag i at prisen for referansebunkers øker, på tross av at rederiet ikke får økte bunkerskostnader.

---

<sup>93</sup> Gencoa explanatory notes cl. 10

Likt som under vurderingen av Heavyliftvoy vil vurderingen her bli sammenfallende med vurderingen under punkt 4.2.7.2. Det vises derfor til det som ble sagt der angående betydningen av lavere bunkerskonsum ved tolkingen av klausul 16.

Konklusjonen blir som under 4.2.7.2, nemlig at rederiet kan kreve bunkerstillegg med grunnlag i at prisen på referansebunkers øker, på tross av at rederiets bunkerskostnader har holdt seg stabile.

Dernest blir spørsmålet om rederiet kan kreve tillegg etter klausul 16 der økte bunkerspriser ikke belastes rederiet men rederiets bortfrakter.

Denne problematikken er særlig aktuell under kvantumskontrakter. Dette følger av de typiske karakteristika ved kvantumskontrakter der rederiet forplikter seg til å utføre flere reiser innenfor et tidsrom. Det settes da gjerne en ramme for minimum og maksimum lastemengde som totalt skal fraktes, og/eller en ramme med minimum og maksimum last fraktet for hver enkelt reise, jf. Gencoa boks 8 og 10. Vanligvis vil et rederi inngå slike kontrakter med flere befraktere for å sikre effektiv drift, og beskytte seg mot dødvektstap. Dersom et større antall av befrakterne velger å utnytte lastekapasiteten maksimalt for en eller flere reiser, kan det bli nødvendig å befrakte inn skip for å oppfylle alle kontraktene.

Denne situasjonen er imidlertid ikke hensyntatt i klausulen. For som nevnt er den eneste forutsetningen for krav på tillegg i frakten etter klausul 16 at prisen på referansebunkers øker. Rederiet har således krav på tillegg, selv om det ikke faktisk bærer ekstrakostnadene selv. Men ettersom rederiet må betale frakt til bortfrakter, er det ikke gitt at tillegget utgjør ren gevinst for rederiet.

Konklusjonen blir at rederiet kan kreve tillegg etter klausul 16 der prisen på referansebunkers øker, selv om det ikke påløper ekstrakostnader for rederiet.

### **BIMCO Standard Clause**

Spørsmålet her er om den aktuelle kontrakten gir rederiet hjemmel til å oppfylle med et annet og mer effektivt skip enn definert i kontrakten. Vurderingen av dette spørsmålet må baseres på den enkelte kontrakten,

og hva som der er bestemt vedrørende skipstype. Konklusjonen blir derfor at kun der kontrakten ikke knytter seg til ett bestemt navngitt skip, vil det være åpning for oppfyllelse med andre skip så langt minstekravene er oppfylte.

I det følgende forutsettes det at det er adgang til å oppfylle med et mer effektivt skip enn beskrevet i kontrakten.

Spørsmålet blir da om rederiet kan kreve bunkerstillegg etter klausulen med grunnlag i at prisen for referansebunkersen øker, på tross av at rederiet ikke får økte bunkerskostnader.

Som nevnt under 4.2.7.2 følger det av ordlyden i vedkommende klausul at det er faktisk bunkersforbruk som er relevant. Når rederiet gjennomfører reisen med et lavere bunkersforbruk, vil det ha betydning ved spørsmålet om rederiet kan kreve tillegg. Der lavere bunkersforbruk medfører at bunkerskostnadene holder seg stabile på tross av prisøkning, vil rederiet således ikke ha krav på tillegg.

Konklusjonen blir at rederiet ikke kan kreve bunkerstillegg etter klausulen med grunnlag i at prisen for referansebunkers øker, når rederiets bunkerskostnader ikke øker.

Til slutt er spørsmålet hvorvidt rederiet kan kreve tillegg der økte bunkerpriser ikke belastes rederiet men rederiets bortfrakter.

Av ordlyden i klausulen fremgår det at det er bunkerprisen «actually paid by the Owners» som er avgjørende for vurderingen av hvorvidt det skal tilkjennes rederiet et tillegg i frakten. Vurderingen beror således på hvordan "actually paid by the Owners" skal tolkes.

På den ene siden kan passusen tolkes som at kun de direkte kostnadene rederiet har til bunkers kan kreves kompensert. Rent praktiske hensyn støtter opp under dette tolkningsalternativet, ettersom rederier kun i slike tilfeller kan oppdrive dokumentasjon for de eksakte utgiftene. På den annen side kan ordlyden tolkes dit hen at også mer indirekte kostnader rederiet har ved at det må betale frakt til bortfrakter omfattes.

For vurderingen av hvilket tolkingsalternativ som her må være det riktige, vil saken i *Saronic Shipping Co. Ltd. V. Huron Liberian Co.*<sup>94</sup>

---

<sup>94</sup> *Saronic Shipping Co. Ltd. V. Huron Liberian Co.*

være relevant. Saksforholdet og klausulens utforming er ikke identisk med vårt tilfelle, men likevel kan rettens syn kunne kaste lys over hvordan klausulen må tolkes.

Faktum i saken knyttet seg til en tvist oppstått i forbindelse med tolkingen av en bunkersklausul i en kvantumskontrakt. Kontraktsforholdet ble inngått i 1971, og var underlagt standard reisecertepartiet ”Essovoy Tanker Voyage Charter Party Form”, men var ment å vare over tre år. Videre hadde partene innlemmet en egen bunkersklausul, som skulle gi rederiene rett på kompensasjon i det tilfellet bunkersprisene økte. Deler av kontrakten ble utført med et oppfyllelesskip som var innbefraktet på reisecerteparti. Rederiene, som var part i tvisten, betalte da en frakt kalkulert etter Worldscale 82 mens bortfrakter påtok seg å bære kostnadene til blant annet bunkers.

I forbindelse med oljekrakket i 1973 oppsto tvist knyttet til bunkersklausulen og tolkingen av denne i forbindelse med skipet som var befraktet inn på reisecerteparti. Tvisten gjald nærmere bestemt betydningen av at klausulen ga rederiene krav på kompensasjon for ”any extra cost of bunkers over and above the cost of bunkers in effect October 14, 1971”. Etter en konkret vurdering kom retten til at ”extra costs” måtte bety ekstrakostnader som rederiet direkte har måttet bære. I dette tilfellet var det imidlertid ikke rederiet, men bortfrakteren under reisecertepartiet, som bar de ekstra kostnadene. Rederienes anførsel om at de måtte ha rett til kompensasjon ettersom frakten var kalkulert på bakgrunn av potensiell økning i bunkerspriser, førte ikke frem. Retten uttalte i denne sammenheng at selv om bunkerskostnader utgjør et element i fraktberegningen, er det først og fremst gjeldende fraktrater, som fluktuerer uavhengig av bunkerspriser, som bestemmer fraktens størrelse. Retten understreket at det er de faktiske kostnadene som kan kreves kompensert. I et tilfelle som dette var det umulig å separere bunkerskostnadene fra frakten, og faktiske bunkerskostnader kunne derfor ikke anslås.

Argumentene i denne saken gjør seg i stor grad gjeldende også her. Dette gjelder særlig med hensyn til at faktiske kostnader vanskelig kan måles i et slikt tilfelle. Rent praktiske hensyn taler således for at rederiet ikke kan kreve kompensasjon etter klausulen der de ved innbefraktning

har betalt en samlet frakt til bortfrakter.

Konklusjonen blir da, under en viss tvil, at rederiet ikke har hjemmel i klausulen til å kreve tillegg der rederiet ikke bærer bunkerskostnadene.

#### **4.2.7.4 Andre faktorer som kan påvirke bunkersforbruket**

Andre faktorer som kan påvirke bunkersforbruket i tillegg til det som nå er nevnt, er eksempelvis lastens vekt. Det er åpenbart at skipets motstand, og dermed bunkersforbruk, vil variere avhengig av hvor mange tonn skipet har lastet.<sup>95</sup>

I tillegg vil eksempelvis værforhold som is, motsjø, bølgehøyde og motvind kunne påvirke bunkersforbruket. Utforming av skroget med hensyn til hvilke motstand det gir i vannet samt begroing, er videre eksempler på hvordan motstand og dermed bunkersforbruk kan bli påvirket.<sup>96</sup> Så vidt meg bekjent finnes det ingen klausuler hvor risikoen for høyere bunkersforbruk av disse grunner blir overført til befrakter. Videre påpekes det at tidsrisikoen i utgangspunktet påhviler bortfrakter.

---

<sup>95</sup> Psaraftis og Kontovas (2014) s. 54

<sup>96</sup> Ibid. s. 55



## 5 Oppsummering og utforming av bunkersklausuler

### 5.1 Oppsummering av analysene

I kapittel 4 er tre standard bunkersklausuler tolket med utgangspunkt i ulike scenarioer, for å søke å avdekke i hvilken grad rederier får overført bunkersrisikoen til befrakter. Som nevnt er formålet med klausulene å redusere rederiets eksponering for fluktuerende bunkerspriser. Åpenbart medfører klausuler med buffere at rederiet ikke kan kreve kompensasjon for hele prisøkningen. Men også når det gjelder prisendringer utover bufferen, samt andre faktorer enn prisendringer som er egnet til å påvirke bunkerskostnadene, beskytter klausulene rederiet i ulik grad. Dette skyldes forskjellige årsaker.

Klausulene er utformet ulikt. Heavyliftvoy og Gencoa knyttes til prisindekser, mens BIMCO Standard Clause knytter seg til **faktiske kostnader**.

Når det i Heavyliftvoy og Gencoa benyttes prisindekser som referansepunkt, blir bunkerstype, bunkringshavn og et konkret tidspunkt for når økning i referansepris skal vurderes, bestemt. Slike klare klausuler reduserer risikoen for tolkningstvister.

Slike klausuler kan imidlertid medføre at rederiet ikke blir kompensert fullt ut for de økte, faktiske kostnader, ettersom indekser ofte angir et prisgjennomsnitt. Det er også et problem at indeksen er knyttet til en bestemt havn. Dersom rederiet bunkrer i en annen havn enn referansehavnen, kan den pris reder betaler være høyere enn i referansehavnen.

Videre ble det illustrert i punkt 4.2.4 og 4.2.5 at valg av referansebunkers kan by på problemer der det blir bunkret en dyrere bunkerstype. Ettersom klausulene tar sikte på å kun regulere fluktuasjoner i markedet for bunkers, kompenseres ikke rederiet der det bunkrer en annen og dyrere bunkerstype. I punkt 4.2.5 ble også den situasjon at indekser kan bli permanent avviklet grunnet manglende etterspørsel på bunkerstypen berørt. Det kan også skje at indekser er utilgjengelige for en tidsperiode,

for eksempel fordi nok prisdata ikke er blitt innhentet.<sup>97</sup> I slike tilfeller kan det oppstå tvist knyttet til hvorvidt tillegg kan kreves.

Når det gjelder kostnadsøkning knyttet til bunkersforbruk, er dette rederiets risiko under slike klausuler, ettersom klausulene kun kompenserer for fluktuasjoner i bunkerspriser, jf. punkt 4.2.7.

BIMCO Standard Clause knytter seg imidlertid til **faktiske kostnader**. Etter å ha vurdert klausulen i lys av ulike forhold som er egnet til å påvirke bunkerskostnadene, kan det late til at denne typen utforming gir best korrelasjon mellom økte bunkersutgifter og bunkerstillegg. En forutsetning er naturligvis at det er kurant å dokumentere faktiske kostnader, for eksempel ved å kunne vise til bunkersfaktura og faktisk forbruk. Det kan også argumenteres for at denne løsningen leder til de mest rettfærdige resultatene, idet rederiet eksempelvis ikke kan kreve tillegg der bunkerskostnadene faktisk har holdt seg stabile på bakgrunn av lavere bunkersforbruk.

Videre er klausulene ulike idet bunkerstillegg under Heavyliftvoy beregnes etter en fraktjustering, mens under Gencoa og BIMCO Standard Clause blir bunkerstillegg beregnet som et separat tillegg i frakten.

Et hensyn som taler for å operere med et separat tillegg i frakten, er at det blir mer klart hva tillegget faktisk er og hvordan det er blitt beregnet. I tillegg er det forbundet en ulempe ved å operere med fraktjusteringsklausuler, idet korrelasjon mellom faktisk økte kostnader og størrelsen på justeringen ikke alltid oppnås, jf. punkt 4.2.3.

## 5.2 Utforming av nye bunkersklausuler

Bunkersklausuler som er formulert slik at de regulerer økninger i bunkerspriser styrer ikke rederiets risiko for økte bunkerskostnader fullt ut. Dette skyldes dels at klausulene ikke gir rederiet krav på kompensasjon for hele prisøkningen, og dels at andre faktorer er egnet til å påvirke bunkerskostnadene.

Hvilke typer bunkersklausuler som best vil sikre rederiet ved økte bunkerskostnader, avhenger av det enkelte tilfellet. Det minnes om at

---

<sup>97</sup> Kinland og Roukema (2011) s. 6

kontraktene inngås gjennom forhandlinger. Der rederiet får overført bunkersrisikoen til befrakter, vil denne ulempen for befrakter kanskje måtte veies opp et annet sted i kontrakten. Rederier må derfor vurdere om hel eller delvis overføring av bunkersrisiko til befrakter er fornuftig sammenholdt med det rederiet eventuelt må gi på andre punkter i forhandlingene.

### 5.3 Kontraktsrevisjon etter avtaleloven § 36

Som vist i kapittel 4, kan anvendelsen av bunkersklausulene slå ut annerledes i det enkelte tilfellet enn det partene hadde forutsatt. I enkelte tilfeller kan dette føre til et urimelig resultat, og et spørsmål som da oppstår er om avtaleloven § 36 kan komme til anvendelse.

Anvendelsesområdet til § 36 omfatter urimelige avtalevilkår, og får anvendelse både på avtalevilkår som var urimelige allerede ved avtaleinngåelsen, samt avtalevilkår som på grunn av senere inntrådte forhold fremstår som urimelige.<sup>98</sup> Når det gjelder urimeligheten av slike bunkersklausuler denne oppgaven dreier seg om, vil § 36 i så fall komme til anvendelse på basis av at klausulene opprinnelig var urimelige. Dette følger av at klausulene tar sikte på å fange opp og håndtere risiko som kan oppstå, slik at inntrådte forhold som kan bidra til urimelighet nettopp er de forhold klausulene søker å regulere. Når det viser seg at klausulene ikke er formulert slik at urimelige forhold fanges opp slik forutsatt, er de urimelige allerede fra inngåelsen.

Konsekvent Høyesterettspraksis på området viser imidlertid at Høyesterett er svært tilbakeholden med å anvende avtaleloven § 36 på avtaler inngått mellom profesjonelle parter med jevnbyrdig faglig innsikt og erfaring.<sup>99</sup> Dette gjør seg særlig gjeldende her innenfor shippingindustrien, der aktørene på markedet er høyt profesjonelle, samt jevnbyrdige. Det er ingen av partene, verken rederier eller befraktere, som har noe beskyttelsesbehov i noen retning. Et kuriøst unntak i norsk retts-

---

<sup>98</sup> Rt. 1988 s. 276 (s. 290)

<sup>99</sup> Woxholth (2009) s. 367

praksis finnes imidlertid i voldgiftsdommen Mascot.<sup>100</sup> Partene i saken var rederiet Mascot AS mot Nosac AS. Tvisten gjaldt en langvarig samseilingsavtale med en meget komplisert valutareguleringsklausul knyttet til utgifts- og fortjenestefordelingsregler basert på USD. En stadig sterkere dollar medførte etter klausulen at Mascot fikk en stadig lavere fortjeneste i dollar, og det oppsto problemer knyttet til å dekke rederiets dollarbundne kostnader. Rederiet krevde derfor valutareguleringsklausulen lempet etter avtaleloven § 36. Voldgiftsretten ga Mascot delvis medhold, og kom til at selv om avtalen var inngått mellom to høyt profesjonelle og jevnbyrdige parter, var det her oppstått et så urimelig resultat at kravet om lemping etter § 36 måtte tilkjennes. Det faktum at klausulens utslag var en trussel for partenes videre samarbeid, samt at utslaget var fullstendig utilsiktet og i strid med partenes klare felles forutsetninger, ble særlig vektlagt.<sup>101</sup>

Om saken heller burde blitt basert på ren kontraktstolkning og ikke etter lempningsregelen i § 36, vil ikke vurderes her. Det understrekes at dommen utgjør et unntak fra den klare hovedregelen om at det som oftest ikke vil være grunnlag for å benytte avtaleloven § 36 i kommersielle forhold med jevnbyrdige parter. Det kan nevnes at hadde saken blitt avgjort etter engelsk rett, ville nok resultatet blitt et annet på tross av at resultatet kunne oppfattes som urimelig.

For å oppsummere skal det svært mye til før avtaleloven § 36 kommer til anvendelse på kontrakter inngått mellom høyt profesjonelle parter. Dommen nevnt utgjør et sjeldent unntak fra denne klare hovedregelen. Det minnes om at klausulen i saken gjaldt en individuelt forhandlet klausul. Er det imidlertid tale om en standardkontrakt utarbeidet av representanter for involverte næringsinteresser via BIMCO, er det sannsynligvis nærmest utenkelig at avtalen helt eller delvis vil kunne bli tilsidesatt etter avtaleloven § 36.

---

<sup>100</sup> Mascot ND 1985 s.234

<sup>101</sup> Mascot ND 1985 s.234 (s. 247)

## 6 Hedging av bunkersrisiko gjennom handel med derivater

### 6.1 Rettskildebildet

Når det gjelder handel med derivater vil fremstillingen ta utgangspunkt i norsk rett. Handel med derivater blir regulert i verdipapirhandeloven og børsloven. I tillegg er det EØS-regler på området, som dels er inntatt i verdipapirhandeloven. Anvendelsen av lovene reiser interessante spørsmål, men en vurdering av disse vil falle utenfor oppgavens rammer. Denne delen av oppgaven vil gi en fremstilling av derivaters funksjon i risikostyringssammenheng. Det vil i hovedsak være norsk og utenlandsk litteratur som utgjør hovedkilden.

Det legges til at handel med derivater også har en skatterettslig side. Dette vil ikke bli gjennomgått her. Jeg vil imidlertid nevne at gevinst ved derivathandel som gjennomføres i rederivirksomhet ikke regnes som skattepliktig finansinntekt etter skattelovens § 8-15 annet ledd.<sup>102</sup> Dette har betydning for kostnadsbildet ved bruk av derivater.

### 6.2 Hedging av bunkersrisiko

#### 6.2.1 Innledning

Ved å innta bunkersklausuler i certepartiet kan store deler av risikoen for endringer i bunkerspriser overføres til befrakteren. Total eliminering av bunkerspriserisikoen gjennom bunkersklausuler oppnås imidlertid sjeldent,<sup>103</sup> slik også illustrert i kapittel 4. I tillegg er overføring av risiko lite ønskelig fra befrakters side. Hedging av risiko gjennom handel med derivater kan bidra til mer effektiv eliminering av bunkerspriserisiko. Risikoen for endringer i bunkerspriser overføres da til øvrige aktører i

---

<sup>102</sup> BFU 18/06. Saken gjaldt fraktderivater, men har tilsvarende betydning for bunkersderivater.

<sup>103</sup> Corley (2013) s. 1

derivatmarkedet som er villige til å påta seg risikoen.<sup>104</sup> En ulempe ved handel med derivater er imidlertid at rederiet i tillegg til å få redusert risikoen for tap, ofte også får redusert mulighetene for gevinst. Trolig utgjør dette siste momentet mye av årsaken til at mange rederier velger å ikke hedge bunkerspriserisikoen.<sup>105</sup>

I det følgende gis en redegjørelse for hvordan bruk av derivater kan tjene som et tiltak for å styre risiko, eventuelt som et supplement til bunkersklausuler. Derivattypene som vil bli behandlet er forwardkontrakter, futureskontrakter, swaps og opsjoner.

### 6.2.2 Forwards

Forwardkontrakter inngås mellom to parter om kjøp og salg av en mengde av et underliggende aktivum. Aktivumet kan eksempelvis være korn, valutakurser, fraktrater eller bunkerspriser.

Forwardkontrakter omsettes privat mellom partene ”Over-The-Counter” utenfor de regulerte markedene. Partene står derfor fritt til å fremforhandle vilkårene i avtalen vedrørende kvalitet og mengde av et bestemt aktivum, pris og oppgjørstidspunkt. Når oppgjørstidspunktet er nådd og kontrakten er kommet til opphør, skjer det et finansielt oppgjør ved at differansen mellom markedsprisen på det underliggende aktivum og kontraktsprisen blir tildelt en av partene i kontrakten. Det har altså ikke skjedd et faktisk salg med levering av det underliggende aktivum. Det er kun differansen som skal gjøres opp ved kontant oppgjør, og som avgjør hvem av partene som har tapt og hvem som har tjent på kontraktsinngåelsen.<sup>106</sup>

Jeg vil belyse hvordan en forwardkontrakt kan bidra til å redusere rederiets eksponering for bunkerspriserisiko ved et eksempel:

Et rederi har i oktober befraktet ut et skip på reisecerteparti, der reisen skal utføres i desember. Den avtalte frakt reflekterer fraktmarkedet i oktober. Rederiet kalkulerer bunkerskostnadene med utgangspunkt i at det trengs 5000 tonn bunkers på reisen til en pris på USD162 per tonn.

---

<sup>104</sup> Menachof og Dicer (2001) s. 144

<sup>105</sup> Kavassanos og Visvikis (2006b) s. 295-296.

<sup>106</sup> Ibid. s. 291

Dersom bunkerskostnadene stiger kan rederiet risikere at reisen blir tapsbringende. For å styre risikoen for endringer i bunkersprisen, kan rederiet inngå en forwardkontrakt der rederiet er kjøper og motparten er selger. For å best kunne sikre seg, vil rederiet søke å forhandle frem en kontraktspris på USD 810 000 (5000 x 162). Gjennom denne avtalen har rederiet prissikret bunkerskostnadene til USD 162 per tonn bunkers, og dermed hedget risikoen for at bunkersprisen stiger.

Oppgjørstidspunktet i kontrakten bør være i desember, ettersom det er i desember reisen skal utføres. Har prisen på bunkerstypen i desember gått opp til USD 170, skal det skje et kontant oppgjør mellom rederiet og motparten i forwardkontrakten. Ettersom prisen på 5000 tonn bunkers er gått opp fra USD 810 000 til USD 850 000 (5000 x 170), skal motparten i kontrakten betale rederiet USD 40 000.

Rederiets bunkerskostnad for reisen ble USD 40 000 høyere enn estimert i oktober. Rederiets merkostnad kompenseres imidlertid fullt ut av fortjenesten på forwardkontrakten.

Dersom bunkersprisene frem til desember synker til USD 155 per tonn, vil betalingen på oppgjørstidspunktet gå motsatt vei. De totale bunkerskostnadene er nå USD 775 000 (5000 x 155), men rederiet er forpliktet til å betale selger i forwardkontrakten USD 35 000. Hadde rederiet valgt å ikke hedge risikoen, ville det fått en merfortjeneste på USD 35 000 på reisen fordi bunkersprisene sank.<sup>107</sup> Dette illustrerer at prissikring ved hjelp av handel med forwardkontrakter eliminerer både tap og gevinst, avhengig av hvordan markedet for bunkers utvikler seg.

Handel med forwardkontrakter er også forbundet med risiko. Dette gjelder særlig kredittrisiko, ettersom partene i kontrakten normalt ikke har sikkerhet for at motparten vil oppfylle sin eventuelle betalingsforpliktelse ved opphørstidspunktet. Ved inngåelse av forwardkontrakter må partene derfor være forberedt på at jo mer verdien av det underliggende aktivum beveger seg bort fra kontraktsverdien, desto mer øker kredittrisikoen.<sup>108</sup>

---

<sup>107</sup> Kavussanos og Visvikis (2006b) s. 291-292

<sup>108</sup> Ibid. s. 83

### 6.2.3 Futures

I likhet med forwardkontrakter, dreier futureskontrakter seg om kjøp av salg av et underliggende aktivum. Futureskontrakter omsettes imidlertid på børsen med høy grad av standardiserte vilkår når det gjelder karakter og omfang av det underliggende aktivum, kontraktstørrelse, løpetid og terminpris. I tillegg er mengden av det bestemte aktivum, prisen og oppgjørstidspunkt forhåndsbestemt.<sup>109</sup>

I tiden mellom avtaleinngåelsestidspunktet og oppgjørstidspunktet, kan verdien av det underliggende aktivum variere. Fordi markedet fluktuerte fortløpende, skjer et daglig kontantoppgjør mellom partene gjennom et Clearinghus. Systemet med daglige oppgjør, også kalt ”marking to market”, gjelder i hele løpetiden for kontrakten.<sup>110</sup>

På tross av volatiliteten i bunkersmarkedet, er det få futureskontrakter tilgjengelig for bunkers. Det er gjort flere forsøk på å danne et marked for futureskontrakter for bunkers, men av ulike grunner har slike markeder blitt lagt ned.

Som substitutt for manglende futureskontrakter for bunkers, kan man hedge med futureskontrakter for andre råvarer enn bunkers. Dette blir gjerne kalt «cross-hedging». Det er særlig handel med futureskontrakter for råolje som benyttes for å hedge bunkersprisisikoen. Det finnes først og fremst to futuresmarkeder for råolje som handles over børs, nemlig New York Mercantile Exchange (NYMEX) og Intercontinental Exchange Futures (ICE Futures), tidligere kjent som International Petroleum Exchange (IPE).<sup>111</sup>

I den videre fremstillingen under dette punkt vil jeg fokusere på hedging gjennom futureskontrakter for råolje, ettersom bunkersprisisiko i dag først og fremst cross-hedges gjennom slike kontrakter. Det vises i denne sammenheng til punkt 3.1 hvor den nære korrelasjonen mellom bunkers og råolje er forklart.

Følgende eksempel illustrerer hvordan cross-hedging gjennom

---

<sup>109</sup> De Falco og Di Stasi (2014) s. 337

<sup>110</sup> Ødegaard (2000) s. 3

<sup>111</sup> Kavussanos og Visvikis (2006b) s. 293



futureskontrakter for råolje fungerer:

Et rederi inngår et reiseCERTeparti i desember for frakt av 10 tonn kull fra Australia til Houston, der reisen skal utføres i mars. Rederiet anslår at bunkersforbruket vil være 7000 tonn. Bunkersprisen på IFO 380 i Newcastle i Australia er ved kontraktsinngåelsestidspunktet USD 170 per tonn. Et anslag av bunkerskostnadene for reisen med dagens priser er derfor USD 1 190 000 (170 x 7000). Rederiet ønsker å redusere risikoen for økning i bunkersprisene, og inngår en futureskontrakt. Futureskontrakter er vanligvis standardiserte i forhold til mengde. Det vil si at dersom rederiet kjøper én futureskontrakt for råolje, innebærer det et kjøp av eksempelvis 1000 tonn råolje.<sup>112</sup> Markedsprisen for én futureskontrakt er i dag USD 50 000. Rederiet må i dette eksempelet kjøpe 24 futureskontrakter (1 190 000 / 50 000).<sup>113</sup> Rederiet betaler dermed 1 200 000 (24 x 50 000) for 24 futureskontrakter.

I mars har bunkersprisen steget til USD 190 per tonn. Også prisen for råolje har steget, slik at prisen for én futureskontrakt a 1000 tonn råolje er USD 56 000. Rederiet kjøper da 7000 tonn bunkers til USD 1 330 000 (7000 x 190), og samtidig selger futureskontraktene til USD 1 344 000 (24 x 56 000). Rederiet har tjent USD 14 000, i stedet for å tape USD 140 000 om rederiet ikke hedget risikoen.<sup>114</sup>

Ved at transaksjonene skjer gjennom et Clearinghus elimineres kredittrisikoen fordi børsen eller Clearinghuset opptrer som formell motpart, og sikrer det økonomiske oppgjøret. Dette oppnås ved at partene ved inngåelse av en futureskontrakt plasserer et innskudd som fungerer som et depositum, slik at Clearinghuset kan garantere for rettidig betaling<sup>115</sup>. Dette er en fordel, sammenlignet med situasjonen under forwardkontraktene. Videre innebærer handel med futureskontrakter at i stedet for at det kun skjer et samlet oppgjør ved utløpet av kontrakten, skjer det et daglig oppgjør. På den måten kan kredittrisikoen reduseres ytterligere.

---

<sup>112</sup> Kavussanos og Visvikis (2006b) s. 296

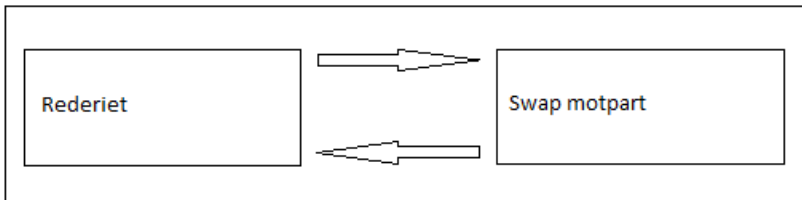
<sup>113</sup>  $1\,190\,000 / 50\,000 = 23,8$ , men det rundes opp til 24 kontrakter

<sup>114</sup> Kavussanos og Visvikis (2006b) s. 296

<sup>115</sup> Ibid. s. 87

## 6.2.4 Swaps

Swapavtaler inngås ”Over-The-Counter” mellom en kjøper og en selger om bytte av fremtidige kontantstrømmer. En av de enkleste formene for bunkerswaps (kalt plain vanilla) er en avtale om bytte av flytende bunkerspriser (markedspris) mot fast bunkerspris (avtalt pris ved kontraktsinngåelse) på en gitt mengde av en bestemt bunkerstype. På den måten er det mulig å låse bunkerspriser i en gitt tidsperiode. Det er da den som skal kjøper bunkers, som ønske å bytte flyende bunkersrate mot fast rate.



I kontraktens løp vil det fastsettes oppgjørstidspunkter, gjerne hver måned, hvor det gjennomføres et kontant oppgjør basert på forholdet mellom fast bunkersrate og flytende rate. Dersom markedsprisen for bunkers ved oppgjørstidspunktet er høyere enn fast pris, skal selger betale differansen mellom flytende og fast pris til kjøper. Er på den annen side markedsprisen for bunkers lavere enn fast pris på oppgjørstidspunktet, skal kjøper betale differansen til selger. Følgelig kan swapavtaler også sees på som en avtale om en rekke konsekutive forwardkontrakter.<sup>116</sup>

Følgende eksempel illustrerer hvordan en swapkontrakt fungerer:

Et rederi inngår en kvantumskontrakt i august 2015 med en befrakter om å frakte 1 million tonn malm fra Australia til Houston. Kvantumskontrakten har en varighet på 10 måneder fra september 2015 til juli 2016. Det er avtalt at den totale mengden fraktet malm skal fordeles på 10 reiser, mot at det for hver reise betales en fast fraktrate fastsatt i kvantumskontrakten. Det skal utføres én reise per måned. Ved kontraktinngåelsen er bunkersprisen i Newcastle i Australia på USD 162 per tonn. For å styre risikoen for endringer i bunkerspriser, inngår rederiet en

<sup>116</sup> Kavussanos og Visvikis (2006b) s. 297

swapkontrakt. I swapkontrakten avtales det at for de 10 reisene som skal utføres vil det for hver reise være behov for 2000 tonn bunkers. Prisen på bunkers per tonn blir fiksert til USD 162. Det avtales videre at for hver måned skal det gjennomføres et kontant oppgjør der den ene parten må betale den andre differansen mellom flytende og fast pris, avheng av om markedsprisen for bunkers ved oppgjør er høyere eller lavere enn USD 162 per tonn.

Dersom bunkersprisen i september har økt til USD 164 per tonn, er differansen mellom markedspris og kontraktspris USD 2. Rederiet kan da kreve betaling fra motparten på USD 4000 (2 x 2000 tonn bunkers). Dersom bunkersprisen ved et oppgjørstidspunkt er lavere enn USD 162, må rederiet betale motparten differansen. Oppgjørene i kontraktsperioden må ses under ett for å avgjøre om rederiet har tjent på å ha inngått swapkontrakten.<sup>117</sup>

Det minnes om at kontraktene inngås ”Over-The-Counter”, slik at kontraktsinngåelse er forbundet med kredittrisiko.

### 6.2.5 Opsjoner

De mest kjente formene for finansielle opsjoner er kjøpsopsjoner (call options) og salgsoptions (put options). Opsjonene knytter seg til et underliggende aktivum. En kjøpsopsjon gir rettighetshaveren en rett, men ikke plikt, til å kjøpe en gitt mengde av et bestemt aktivum til en gitt pris. En salgsoptions gir rettighetshaveren en rett, men ikke en plikt, til å selge en gitt mengde av et bestemt aktivum til en gitt pris. Ved inngåelsen av kontrakten betales det et beløp, kalt en opsjonspremie, som motytelse for denne valgetten. Tidspunktet for når opsjonen må utøves blir bestemt i opsjonskontrakten. Tidspunktet kan være angitt som én spesifisert dato som representere datoen for utløpet av kontrakten (Europeisk opsjon), et utvalg av flere spesifiserte datoer (Bermuda opsjon) eller til et hvilken som helst tidspunkt i løpet av en bestemt tidsperiode (Amerikansk opsjon).<sup>118</sup>

---

<sup>117</sup> Kavussanos og Visvikis (2006b) s. 297-298

<sup>118</sup> Ibid. s. 112

Opsjonskontrakter forhandles enten over børs eller privat ”Over-The-Counter”. Så vidt meg bekjent finnes det ingen børser i dag som tilbyr bunkersopsjoner. Skal det handles med opsjoner over børs må det i så fall handles med råvarer som eksempelvis råolje for å cross-hedge bunkersrisikoen. Børser som NYMEX og ICE Futures, som omtalt under punkt 6.2.3 om futureskontrakter, tilbyr i likhet med futureskontrakter også opsjonskontrakter knyttet til råolje som underliggende aktivum. Disse kontraktene er basert på den amerikanske modellen, der utøvelse av opsjonen kan gjennomføres når som helst i kontraksperioden.<sup>119</sup>

Dersom markedsprisen for det underliggende aktivum ved utøvelses tidspunktet har sunket under kontraktsprisen, vil rettighetshaveren til kjøpsopsjonen ikke utøve opsjonen. Dersom markedsprisen er høyere enn kontraktsprisen, vil opsjonen utøves.

I det følgende viser jeg ved et eksempel hvordan sikring med opsjonskontrakter fungerer:

Et rederi befrakter i oktober ut et skip på reisecerteparti, der reisen skal utføres i desember. Frakten reflekterer markedsraten på avtaletidspunktet. Rederiet beregner bunkerskostnadene med utgangspunkt i at 5000 tonn bunkers forbrukes på reisen til en pris på USD 162 per tonn. Rederiet hedger bunkersprisrisikoen ved å inngå en kjøpsopsjon. Det inngås da en kjøpsopsjon med utløpsdato på samme tid som reisen skal utføres, hvor bunkersprisen låses til USD 165 per tonn. Rederiet betaler en premie på USD 2 for hvert tonn bunkers som hedges, som vederlag for opsjonen. Premien er da USD 10 000 (2 x 5000).

Dersom bunkersprisen i desember øker til USD 170 per tonn, har rederiet fått en kostnadsøkning på USD 40 000 ((170 x 5000) – (162 x 5000)) for reisen. Fordi markedsprisen er høyere enn kontraktsprisen (USD 165), vil rederiet utøve opsjonen. Rederiet kan da kreve differansen mellom markedspris og kontraktspris av selger av opsjonen, en sum som utgjør USD 25 000 ((170 x 5000) – (165 x 5000)). Trekkes premien fra denne gevinsten, sitter rederiet igjen med en netto gevinst på 15 000 fra opsjonshandelen. Rederiet har da redusert sitt tap som følge av bunkersprisøkningen med USD 15 000, slik at tapet nå er på

<sup>119</sup> Kavussanos og Visvikis (2006b) s. 300

USD 25 000 i stedet for USD 40 000.

Hadde bunkersprisen i stedet sunket til USD 150 per tonn, ville rederiet fått en reduksjon i bunkerskostnadene på USD 60 000 ((162 x 5000) – (150 x 5000)) for reisen. Ettersom markedsprisen i dette tilfellet er lavere enn prisen fastsatt i opsjonskontrakten, vil det ikke lønne seg for rederiet å utøve opsjonen. Netto gevinst for rederiet er da på USD 50 000, etter at premien på USD 10 000 er trukket fra.<sup>120</sup>

Ved at rederiet kan velge om det vil utøve opsjonen, vil det kunne redusere risikoen for økte bunkerspriser, samtidig som det kan dra nytte av synkende bunkerspriser. Ved synkende bunkerspriser vil rederiet kun ha hatt utgifter til premien, som med andre ord betyr at potensielle tap på opsjonsmarkedet er begrenset til premiens størrelse. Dette i motsetning til de andre derivatene, hvor reduksjon av risiko for tap i samme grad reduserer muligheten for gevinst.

Det finnes også flere andre former for opsjoner, som eksempelvis Collars (herunder ”zero-cost collars”, ”range forwards”, ”tunnels” og ”participating collars”) og swaptions.<sup>121</sup> Av hensyn til oppgavens ordgrense, vil disse formene for opsjoner ikke behandles.

---

<sup>120</sup> Kavussanos og Visvikis (2006b) s. 300

<sup>121</sup> Ibid. s. 301-306

## 7 Sammenfatning

Som det har fremgått, vil det sjelden være mulig å helt eliminere bunkersrisikoen. Men med de mekanismene rederier har til rådighet, kan store deler av risikoen reduseres. Rederiene kan i hovedsak velge mellom å hedge 100 prosent av bunkersprisrisikoen, eventuelt kun benytte bunkersklausuler som risikostyringsmiddel, eller velge en kombinasjon av risikostyring gjennom bunkersklausuler og hedging gjennom derivathandel.

Er fraktmarkedet dårlig, er det vanskeligere å fremforhandle bunkersklausuler i certepartiene. I så tilfelle er hedging gjennom derivathandel den mulighet reder har til rådighet for å styre bunkersprisrisikoen. Dersom rederiene velger å hedge 100 prosent av bunkersprisrisikoen er det viktig at valg av derivat er grundig vurdert. Som nevnt i kapittel 6 er det ved handel "Over-The-Counter" forbundet kredittrisiko. I tillegg utgjør feilslått prisutvikling og manipulasjon risikofaktorer. Hedgingeffektiviteten kan også variere. Både valg av derivattype og underliggende aktivum, samt i hvilke regioner skipene seiler, vil kunne ha betydning for hedgingeffektiviteten.<sup>122</sup>

Det mest vanlige, der rederiene velger å handle med derivater, er imidlertid at det opereres med en kombinasjon av bunkersklausuler og handel med derivater. Eksempelvis kan rederiene ta utgangspunkt i hvilken grad bunkersrisikoen blir redusert gjennom klausulene, og deretter hedge den resterende delen av bunkersprisrisikoen. I så tilfelle vil rederiene kunne redusere bunkersrisikoen betydelig.

Å både hedge og sikre seg i bunkersklausuler "dobbel opp", kan medføre uheldige resultater. Dersom rederier sikrer seg dobbelt, vil dette kort sagt kunne medføre at rederier der bunkersprisene stiger kan kreve bunkerstillegg samt gevinst under derivatavtalen. I så tilfelle vil det kunne oppnå profitt. Går derimot bunkersprisene ned, risikerer rederiet å bli møtte med et krav fra befrakter om nedjustering av frakten, samt et krav fra motparten i derivatavtalen om oppgjør. Rederiet vil da tape på å "sikre" seg dobbelt.

---

<sup>122</sup> Kavussanos og Visvikis (2006b) s. 294

## Litteraturliste

### Direktiver

- |                        |  |
|------------------------|--|
| EP/Rdir 2012/33/<br>EU | Directive 2012/33/EU of the European Parliament and the Council of 21 November 2012 amending Council Directive 1999/32/EC as regards the sulphur content of marine fuels |
| MARPOL 73/78           | MARPOL 73/78 "Regulation for the Prevention of Air Pollution from Ships"   |

### Lover

Lov om avslutning av avtaler, om fullmakt og om ugyldige viljeseerklæringer (avtaleloven) av 31.05.1918 nr. 4

Lov om sjøfarten (sjøloven) av 24.06.1994 nr. 39

Lov om skatt av formue og inntekt (skatteloven) av 26.03.1999 nr. 14

### Avgjørelser

Rt. 1988 s. 276

Rt. 2002 s. 1155

ND 1983.309 Arica

ND 1985 s.234 Mascot

Saronic Shipping Co. Ltd. V. Huron Liberian Co [1979] Lloyd's Rep 341 (QB)

Bindende forhåndsuttalelse fra Skattedirektoratet, avgitt 16. mars 2006 (BFU 18/06)

## Bøker

- Dun og Bradstreet "Financial Risk Management", 2006
- Falkanger, Thor og Bull, "Sjørett" 7. Utg. 2010  
Hans J.
- Kavussanos, Manolis G. "Derivatives and Risk Management in Shipping", 1.  
og Visvikis, Ilas D. Utg. 2006b
- Solvang, Trond "Forsinkelse i havn – Risikofordeling ved  
reisebefraktning" 1. utg. 2009
- Stenseth, Geir og Stenvik, "Oljeterminhandel", 1989  
Are
- Stopford, Martin "Maritime economics", 3. Utg. 2009
- Wilson, John F. "Carriage of Goods by Sea", 7. Utg. 2010
- Woxholth, Geir "Avtalerett", 7. Utg. 2009

## Artikler

- Alizadeh, Amir H. Og "The Efficiency of the Forward Bunker Market"  
Nomikos, Nikos K. *International Journal of Logistics Research and  
Applications* vol. 7:3 (2004) s. 281-296 [http://www.  
tandfonline.com/doi/abs/10.1080/1367556041233129  
8527](http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/13675560412331298527)
- Alizadeh, Kappou, "Liquidity effects and FFA returns in the  
Tsouknidis og Visvikis. international shipping derivatives market"  
*Transportation Research Part E: Logistics and  
Transportation Review* vol. 76 (2015) s. 58-75  
[http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/  
S1366554515000162](http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1366554515000162)
- Bureau Veritas "Exhaust Scrubbers What you need to know" (2014)  
[http://www.bureauveritas.com.co/fef2970d-288d-  
413b-8555-e5fb70ca13b0/  
ExhaustScrubbers\\_LD.pdf?MOD=AJPERES](http://www.bureauveritas.com.co/fef2970d-288d-413b-8555-e5fb70ca13b0/ExhaustScrubbers_LD.pdf?MOD=AJPERES)



- Corley, Mike "Minimising risk through bunker hedging"  
Bunkerworld
- De Falco, Massimo og Di Stasi, Donato "Financial derivatives for risk management in shipping operations: a simulation model applied to the oil and gas sector" *International Conference on Advanced Logistics and Transport* (2014) s. 336-343  
<http://ieeexplore.ieee.org/xpl/articleDetails.jsp?reload=true&tp=&arnumber=6866335>
- Kinlan, David og Roukema, Dirk "When is an Escalation Clause Necessary? Dealing with Price Fluctuations in Dredging Contracts" nr. 125 (2011)
- Manolis G. Kavussanos og Ilias D. Visvikis "Shipping freight derivatives: a survey of recent evidence" *Maritime Policy & Management* vol. 33:3 (2006a) s. 233-255  
<http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/03088830600783152>
- Menachof, Davis A. Og Dicer, Gary N. "Risk management methods for the liner shipping industry: the case of the Bunker Adjustment Factor" *Maritime Policy & Management* vol 28:2 (2001) s. 141-155  
<http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/03088830118491>
- Meyer, Stahlbock og Voß "Slow steaming in container shipping" (2012)  
<http://ieeexplore.ieee.org/stamp/stamp.jsp?tp=&arnumber=6148680>
- Mikelsen, Anders "Henvisninger til engelsk rett i kontrakter underlagt norsk rett" *Tidsskrift for rettsvitenskap* (2005) s. 532-560 (Sitert fra Idunn.no)
- Ødegaard, Bernt A. "Derivater og finansiell risikostyring" (2000)  
[http://finance.bi.no/~bernt/publications/risikostyring\\_derivater/artikkel.pdf](http://finance.bi.no/~bernt/publications/risikostyring_derivater/artikkel.pdf)
- Øyehaug, Knut E. "Charter hire adjustment clauses" Nordisk Medlemsblad no. 569 (2009)

Psaraftis, Harilaos N. og Kontovas, Christos A. “Ship speed optimization: Concepts, models and combined speed-routing scenarios” *Transportation Research Part C: Emerging Technologies* vol. 44 (2014) s. 52-69  
<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0968090X14000667>

## Nettsider

- Einemo, Unni “BAF calculations based on LSFO need review” BunkerWorld (2014)  
<http://www.bunkerworld.com/news/BAF-calculations-based-on-LSFO-need-review-129509>
- Glave, Joerss og Saxon “The hidden opportunity in container shipping” (2014) McKinsey and Company  
[http://www.mckinsey.com/insights/corporate\\_finance/the\\_hidden\\_opportunity\\_in\\_container\\_shipping](http://www.mckinsey.com/insights/corporate_finance/the_hidden_opportunity_in_container_shipping)
- K. Bjørn “De fire markedene” (2014)  
<http://nautikk.net/wp-content/uploads/kalins-pdf/singles/de-fire-markedene.pdf>
- Liang, Lee Hong “The economics of slow steaming” (2014)  
<http://www.seatrade-maritime.com/news/americas/the-economics-of-slow-steaming.html>
- Quinn, Grace “Industry Insight: LNG - Play the Long Game” (2015) Ship and Bunker  
<http://shipandbunker.com/news/features/industry-insight/392952-industry-insight-lng-play-the-long-game>
- Store norske leksikon Erikstad, Stein Ove “Trampfart” (2009)  
<https://snl.no/trampfart>
- Store norske leksikon Grimstad, Audun “Linjefart” (2009)  
<https://snl.no/linjefart>
- Transpacific Stabilization Agreement (TSA) “TSA Eastbound Bunker Fuel Charge. Bigger, Faster, Cleaner: The Changing Economics of Fuel”  
[http://www.tsacarriers.org/fs\\_bunker.html](http://www.tsacarriers.org/fs_bunker.html)

World Maritime News    ”Vessel Efficiency Conference: Sustained Interest in Slow Steaming Clauses (UK)” (2013) <http://worldmaritimeneews.com/archives/77153/vessel-efficiency-conference-sustained-interest-in-slow-steaming-clauses-uk/>

## **Forklarende kommentarer utgitt av BIMCO**

Heavyliftvoy            HEAVYLIFTVOY Standard Heavy Lift Voyage Charter Party Explanatory Notes  
[https://www.bimco.org/~media/Chartering/Document\\_Samples/Voyage\\_Charter\\_Parties/Explanatory\\_Notes\\_HEAVYLIFTVOY.ashx](https://www.bimco.org/~media/Chartering/Document_Samples/Voyage_Charter_Parties/Explanatory_Notes_HEAVYLIFTVOY.ashx)

Gencoa                 GENCOA Explanatory Notes  
[https://www.bimco.org/en/Chartering/Clauses\\_and\\_Documents/Documents/Contracts\\_of\\_Afreightment/GENCOA/Explanatory\\_Notes\\_GENCOA.aspx](https://www.bimco.org/en/Chartering/Clauses_and_Documents/Documents/Contracts_of_Afreightment/GENCOA/Explanatory_Notes_GENCOA.aspx)

## **Rapporter, Power points og annet**

Freight Metrics        “Risk Management in Shipping” (2003) Power Point

Gjersøe, Karin         ”Derivatives. Shipping Related Hedges – Freight, Bunkers” (2014) power point

Global risk management    ”Bunker price risk management” (2014) power point

Kalli, Karvonen og Makkonen            “Sulphur content in ships bunker fuel in 2015 A study on the impacts of the new IMO regulations and transportation costs” (2009)  
([https://www.lvm.fi/docs/en/339549\\_DLFE-8042.pdf](https://www.lvm.fi/docs/en/339549_DLFE-8042.pdf))

Lund, Morten            Veiledersamtale 15. november 2015

- Marine Safety Information Bulletin “New Emission Control Area (ECA) Sulfur Cap Started January 01, 2015” (2015)  
(<http://www.nepia.com/media/242631/USCG-Marine-Safety-Information-Bulletin.pdf>)
- The VOLPE center (The National Transportation Systems Center) “Calculation of Fuel, Currency, and Inland Freight Price Adjustment Factors for Military Marine Shipping” (2013)
- UNCTAD ”Review of maritime transport 2008” (2008)  
[http://unctad.org/en/Docs/rmt2008\\_en.pdf](http://unctad.org/en/Docs/rmt2008_en.pdf)
- UNCTAD “Oil Prices and Maritime Freight Rates: An Empirical Investigation” Technical report by the UNCTAD secretariat (2010)  
[http://unctad.org/en/docs/dtltlb20092\\_en.pdf](http://unctad.org/en/docs/dtltlb20092_en.pdf)

## Vedlegg

### Heavyliftvoy

Se link:

[https://www.bimco.org/~media/Chartering/Document\\_Samples/Voyage\\_Charter\\_Parties/Sample\\_Copy\\_HEAVYLIFTVOY.ashx](https://www.bimco.org/~media/Chartering/Document_Samples/Voyage_Charter_Parties/Sample_Copy_HEAVYLIFTVOY.ashx)

### Gencoia

Se link:

[https://www.bimco.org/~media/Chartering/Document\\_Samples/Sundry\\_Other\\_Forms/Sample\\_Copy\\_GENCOIA.ashx](https://www.bimco.org/~media/Chartering/Document_Samples/Sundry_Other_Forms/Sample_Copy_GENCOIA.ashx)

### BIMCO Standard Clause

Se link:

[https://www.bimco.org/Chartering/Clauses\\_and\\_Documents/Clauses/Bunker\\_Rise\\_Clause\\_for\\_Voyage\\_Chartering.aspx](https://www.bimco.org/Chartering/Clauses_and_Documents/Clauses/Bunker_Rise_Clause_for_Voyage_Chartering.aspx)

## Sjørettsfondets utgivelser

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

### Tidsskriftet *MarIus* - siste utgaver

- |     |  |  |
|-----|--|--|
| 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 Eftestøl-Wilhelmsson, Anu Bask, Trine-Lise Wilhelmsen and Erik Røsæg. 2015. 330 p.  |
| 460 | RESTAN, Bjørn Tarek                                    | Læren om <i>compensatio lucri cum damno</i> 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. 99 s.                        |
| 463 | SANDVIK, Björn   | Skeppsbygnadsavtal frå finsk synpunkt. 2016. 44 s.   |
| 464 | STØEN, Ignazio Azzari                                  | Kontraktshjelperidentifikasjon ved sjørettslig transportansvar. Den engelske dommen «The Muncaster Castle» vurdert i en nordisk-rettslig ramme. 2016. 140 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 Høyby, 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 MarIus distribueres via Den norske bokbyen og andre bokhandler. Sjørettsfondet og Nordisk institutt for sjørett håndterer ikke bestillinger.

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

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

## Tidsskriftet MarIus – abonnement

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

A: Alle utgaver

B: Innbundet årgang

C: Sjørett (på norsk og engelsk)

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

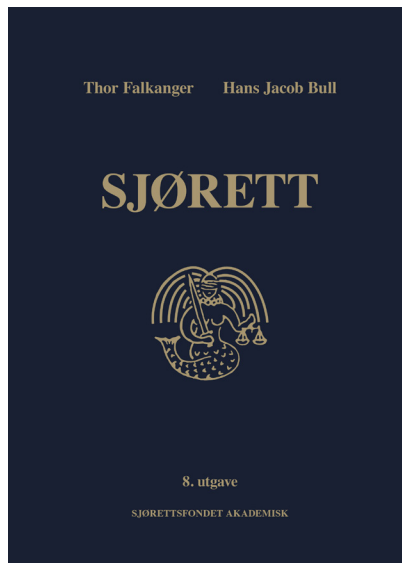
E: Utgaver på engelsk, inkludert SIMPLY

(både sjørett, petroleums- og energirett)

F: SIMPLY

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

Årgang 2014, tjue 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.



Thor Falkanger og  
Hans Jacob Bull

## *Sjørett, 8. utgave*

Sjørettsfondet akademisk 2016,  
ISBN 978-82-90260-56-4, ib.,  
647 sider, 439 kr.

Boken kan bestilles i bokhandel  
og på nett hos Den norske  
bokbyen.



Ivar Alvik

## *Fartøystjenesteleie*

Om bakgrunnsrett og risiko-  
fordeling ved tidsbaserte  
fartøystjenester

ISBN/EAN: 9788205477100,  
Gyldendal 2015, 302 sider,  
690 kr

Boken kan bestilles i bokhandel  
og på nett hos Gyldendal.