

MARLUS

SCANDINAVIAN INSTITUTE OF MARITIME LAW

Elias Settevik

«Tilbørlig hurtighet» mot en klimavennlig skipsfart

Betraktninger om befraktningsrettslige
modeller for omlegging av reizens varighet,
i lys av behovet for å redusere
skipsfartens utslipp.

«Tilbørlig hurtighet» mot en klimavennlig skipsfart

Betraktninger om befraktningsrettslige
modeller for omlegging av reisen varighet,
i lys av behovet for å redusere
skipsfartens utslipp.

Elias Settevik



MarIus No. 529
Sjørettsfondet
Nordisk institutt for sjørett
Universitetet i Oslo

© Sjørettsfondet, 2020

ISSN: 0332-7868

Sjørettsfondet
University of Oslo
Scandinavian Institute of Maritime Law
P.O. Box 6706 St. Olavs plass 5
N-0130 Oslo
Norway

Phone: 22 85 96 00

E-post: sjorett-adm@jus.uio.no

Internet: www.jus.uio.no/nifs

Editor: Professor dr. juris Trond Solvang –

e-mail: trond.solvang@jus.uio.no

For subscription and single-copy sale, please see Den norske bokbyen
– The Norwegian Booktown

Internet: <http://bokbyen.no/en/shop/>

E-mail: post@bokbyen.no

Print: 07 Media AS

Forord

Denne avhandlingen ble skrevet da jeg var vitenskapelig assistent ved Nordisk Institutt for Sjørett. Den fremgår her – med enkelte mindre endringer – slik den forelå til sensur januar 2020.

Det er de befraktningsrettslige modellene for endring i reisens varighet som gjennomgås. Altså et avvik fra normaloppfyllelsen. Drøftelsene er gjort i lys av behovet for å redusere skipsfartens CO₂-utslipp. Klimatilsnittet er inngangen til de enkelte klausulene som gjennomgås. Behandlingen av emnet er likevel lagt opp slik at både analysen av due despatch-kriteriet og slow steaming-klausulen kan betraktes generelt, om klausulene skulle være av interesse utover koblingen til klimautfordringene. Klausulene er videre egnet til å illustrere alminnelige problemer som oppstår ved oppfyllelsen dersom en av partene skulle ønske å fravike normaloppfyllelsen.

Det er et privilegium å ha fått tatt del i miljøet ved Nordisk Institutt for Sjørett. Ikke bare er det en arena for faglig utvikling, men det er også et sted det har vært inspirerende og hyggelig å være.

Min veileder, advokat og tidligere direktør i Nordisk Skipsrederforening, Georg Scheel har gitt gode råd og tydelige vink underveis i arbeidet, og jeg er ham en stor takk skyldig. Jeg vil også takke mine sensorer Magne Andersen og Frode Grotmol for deres tilbakemeldinger.

Professor Trond Solvang, professor emeritus Thor Falkanger og professor emeritus Hans Jacob Bull har hatt lave dørterskler på sine kontorer, og gitt meg muligheten til å ta del i interessante diskusjoner. For det fortjener de en takk. De overnevnte har bidratt til å vekke min interesse for befraktningsretten.

Vit.assene på instituttet har alle sammen gjort året særs trivelig. Jeg setter pris på vennskapet. Flere har gitt meg gode innspill; advokatfullmektig Alexander Wintervold, Regine Antonsen og Frede Rangnes fortjener takk. Det samme gjør Marthe Smedsrud for trivelige dager på vårt delte kontor. Min romkamerat gjennom studiet og vit.ass Iver Brække fortjener også takk for en 5 år lang kollokvie. En særlig takk rettes

forøvrig til advokatfullmektig Elling Sucarrat som med sine innspill bidro til språklige forenklinger som har løftet fremstillingen.

Min arbeidsgiver, Advokatfirmaet BAHR behøver takk for å ha gitt meg anledning til å disponere skriveplass, og muligheten til å trekke på dyktige praktikere gjennom skriveperioden.

Jeg er takknemlig for mine nærmeste som har gitt meg gode råd underveis i skriveprosessen.

Flere har ofte sagt at språket mitt er gammelmodig. Jeg må innrømme at det ofte har vært hevdet med rette. Det har nok en viss sammenheng med at jeg er opptatt av riksmålet og språket slik det var før.

Jeg er enig i at et juridisk akademisk språk bør være klart. Det bør likevel ikke miste sin sjel. Jeg oppfatter at jurister før, selv om språket i noen utstrekning var mer ordrikt, likevel ofte hadde større presisjon i sine resonnementer enn vi har i dag.

Majorstuen, mars 2020

E. Settevik

*Har De ikke lagt mærke til, at de mennesker der ude
ved det åbne hav er ligesom et folk for sig selv?
Det er næsten som om de leved havets eget liv.
Der er bølgegang – og ebbe og flod også – både
i deres tænkning og i deres fornemmelser.
Og så lar de sig aldrig omplante.*

– Wangel i «Fruen fra havet» av Henrik Ibsen

Innhold

FORORD.....	3
1 INNLEDNING.....	9
1.1 Oversikt over emnet.....	9
1.2 Emnets relevans.....	11
1.2.1 Utslipp under kontraktsavviklingen.....	11
1.2.2 Mangel på reguleringer fra IMO.....	12
1.2.3 Kort om hindringer for fartsjustering.....	15
1.2.4 Interesser i en klimavennlig kontraktsavvikling.....	15
1.3 Materiale og metode.....	17
1.3.1 Kontraktsformularene.....	17
1.3.2 Enkelte bemerkninger om fastleggingen av certepartiets innhold.....	20
1.3.3 Noen ord om vektlegging av formularkonsipistenes intensjoner..	23
1.3.4 Betydningen av engelsk rett ved innholdsfastleggelsen.....	24
1.3.5 Certepartiene som kontraktstype – funksjons- og kostnadsfordeling.....	25
1.4 Oversikt over fremstillingen videre.....	27
2 HURTIGHETSFORPLIKTELSEN – «DUE DESPATCH».....	29
2.1 Innledning – kort om forpliktelsen og dens fremstilling.....	29
2.2 Despatch-kravet slik det fremgår av kontraktene.....	33
2.2.1 Karakteristikk.....	33
2.2.2 Semantisk ulikhet eller ordkløveri? Det språklige formatets betydning for standardens innhold.....	35
2.2.3 Fastleggingen av forpliktelsens innhold.....	40
2.2.4 Innebærer despatch-kravet noe mer i tidscertepartiet?.....	46
2.2.5 Klausuler hvor despatch-kravet kobles til presiserende faktorer, her klimaets sikkerhet.....	53
2.3 Despatch-kravet etter bakgrunnsretten.....	55
2.3.1 Tillegg i rasjonaliseringsprosessen – retningslinjer fra lovgiver..	57
2.3.2 Ordlydens tillegg om «for øvrig på forsvarlig måte».....	59
2.4 Adgangen til å prioritere miljøfaktorer.....	60
2.5 Oppsummering.....	66
3 HASTIGHETSREDUKSJON – «SLOW STEAMING».....	69
3.1 Innledning.....	69
3.2 Oversikt over tiltaket.....	70

3.3	Slow steaming uten særlig regulering i certepartiet – de alminnelige regler	72
3.3.1	Funksjonsområdet.....	72
3.3.2	Hvilke omstendigheter gir rett til å nekte implementeringen av fartsjusteringsordre?	74
3.4	Fellestrekk ved kontraktsreguleringene av hastighetsreduksjon ...	78
3.4.1	Kort om klausulens plassering og dens utforming	78
3.4.2	Subjektet for opsjonen	81
3.4.3	Hvilke omstendigheter gir rett til justering?	83
3.4.4	Fartsordrens form.....	84
3.4.5	Instruksens innhold.....	85
3.4.6	Betingelser for iverksettelsen av ordre – kontraktsreglene.....	86
3.4.6.1	Teknisk risiko.....	86
3.4.6.2	Nautisk risiko	92
3.4.7	Forholdet mellom klausulen og andre forpliktelser i certepartiet.....	93
3.4.8	Forholdet mellom slow steaming-klausulen og tilknyttede fraktdokumenter.....	99
3.4.8.1	Regress etter slow steaming-klausulen	102
3.4.8.2	Regress uten kontraktsangivelse – de legale regler	104
3.4.8.3	Regress uten kontraktsangivelse – funksjonsbasert grunnlag.....	107
3.4.9	Allokeringen av reduserte drivstoffkostnader ved slow steaming.....	118
3.5	Andre klausuler som virker på skipets hastighet	120
3.6	Oppsummering.....	124
4	AVSLUTTENDE BETRAKTNINGER	126
5	LITTERATURLISTE	130
	Lovgivning.....	130
	Forarbeider	130
	Høyesterettsavgjørelser	130
	Nordiske Domme i Sjøfartsanliggende.....	130
	Engelske avgjørelser	130
	Juridisk teori	131
	Certepartier/Klausuler	138
	Konvensjoner	138
	IMO Resolusjoner og forslag	139
	Nettsider/avisartikler.....	140
	Andre kilder	141

1 Innledning

1.1 Oversikt over emnet

Klimaendringene er en av vår tids største utfordringer. Det økende søkelyset på skipsfartens klimautslipp fordrer nye reguleringer. 13. april 2018 vedtok *International Maritime Organization* (IMO) en strategi hvor det heter at «IMO remains committed to reducing GHG emissions from international shipping, and as a matter of urgency, aims to phase them out as soon as possible in this century».¹ Etter planen skal skipsfartens utslipp reduseres med 50 % innen 2050.²

Nye reguleringer kan påvirke hvordan skip bygges, utrustes, og brukes. Som regel er vedtakelsen av enhetlige reguleringer en langtekkelig prosess, og det er behov for et samvirke mellom myndighetsbaserte krav og kommersielle løsninger. I dag finnes det reguleringer om effektivitetskrav til skip bygget etter 2011 og krav om plan for effektiviseringstiltak om bord.³ Reguleringene er verken inngripende eller mange. Bortfraktere som tilbyr befraktningstjenester, befraktere som gjør seg bruk av tjenestene og lasteiere har foranledning til å ta i betraktning miljøet i dag i den utstrekning IMO mål og de kommersielle interessene tillater.

Avhandlingen tar sikte på å undersøke spørsmålet om det er klausuler i certepartiet som kan tilrettelegge for at CO₂-utslippet reduseres. Et av de kortsiktige tiltakene som kan bidra til reduksjon av skipsfartens utslipp er bruk av mindre drivstoff. Det oppnår man ved å seile skipene sakte. For eksempel gikk skipsfartens utslipp ned under de økonomiske nedgangstidene i perioden 2007–2010, hvor man seilte fartøyene saktere på grunn av overkapasitet i markedet, og for å spare kostnader.⁴

I IMOs strategi fra 2018 er hastighetsreduksjon fremhevet som virkemiddel. Det fremgår at man skal «consider and analyse the use of

¹ MEPC Resolution 304 (72) s. 4 pkt. 2.

² MEPC Resolution 304 (72). Referansepunktet er utslippsverdiene i 2008.

³ Energy Efficiency Design Index (EEDI) nivåregulering og krav om Ship Efficiency Management Plan (SEEMP). MARPOL Tillegg VI kapittel 4.

⁴ IMO (2014) s. 11.

speed optimization and speed reduction as a measure».⁵ Hastighetsreduksjon kan komme til å bli et obligatorisk virkemiddel. IMO har fått en rekke forslag av sine medlemsstater med ulike regulatoriske verktøy, hvor hastighetsreduksjon er et fellestrekk. De går for eksempel ut på at skipene må tilfredsstillende effektivitetskrav som nødvendiggjør *slow steaming*, at skipet må ha om bord en effektivitetsplan som innebærer at skipet må seile sakte, eller begrense lovlig kraft i maskineriet.⁶ IMO har videre uttalt at «operational efficiencies delivered by a large number of ship operators will make an invaluable contribution to reducing global carbon emissions».⁷ Dette gir indikasjoner på undersøkelsens aktualitet. Hastighetsreduksjon er et viktig virkemiddel. Derfor er det også viktig at man har mekanismer i certepartiet som fasiliterer bruken av dette virkemidlet, og at man har gjennomgått innholdet i dem.

Certepartiet inneholder normalt en angivelse av hvordan bortfrakterens oppfyllelse skal foregå. Reisene skal utføres med due despatch, eller andre liknende krav til fremdrift. Forpliktelsen har ubestemt form og anmoder bortfrakteren om å verne om befrakterens interesser. I tillegg ligger det i forpliktelsen et spillerom for bortfrakteren til å vurdere de nautiske forholdene. Som utgangspunktet går befrakterens interesser foran bortfrakterens ønske om å redusere utslippet. Den nærmere problemstillingen som skal undersøkes er om det kan tenkes at det i enkelte deler av oppfyllelsen er stort nok spillerom til at også klimahensyn kan ha plass.

Som følge av behovet for å redusere drivstoffkostnader har man utviklet særegne klausuler til å fasilitere hastighetsreduksjonen. I certepartiene kalles denne *slow steaming-klausulen*. BIMCO har utgitt sine utgaver for reise- og tidscertepartiet, men den finnes også i uformelle uttrykk i kontrakter i markedet.⁸ Ved nedjustering av hastighet underveis på reisen oppstår det flere spørsmål som disse klausulene i varierende

⁵ MEPC Resolution 304 (72) s. 7 pkt. 4.7 (5).

⁶ MEPC 75/7/2 Agenda item 7 pkt 9.

⁷ MEPC Resolution 282(70), 3.1.

⁸ Virtual-arrival-klausulen virker også på skipets hastighet, men tilrettelegger for *just-in-time*-ankomster. Lorentzon/Tsimplis (2018).

grad tar i betraktning. Mange av spørsmålene løses av de alminnelige certepartiregler, certepartiets øvrige klausuler og bakgrunnsretten. På grunn av at de er ment brukt med andre lands bakgrunnsrett har man iallfall i BIMCOs varianter håndtert de fleste problemer uttrykkelig. For vårt vedkommende kan man si at tidscertepartivarianten kodifiserer bakgrunnsretten.⁹ Siden slow steaming-klausulen kan brukes til å redusere drivstoffkostnader, kan den også brukes med det formål å redusere utslippene. Den er lite behandlet i praksis og litteraturen, og skal derfor analyseres i fremstillingen her.

1.2 Emnets relevans

1.2.1 Utslipp under kontraktsavviklingen

Transport med skip regnes som den mest klimavennlige måten å transportere varer på. Både nasjonalt og internasjonalt er det et uttalt ønske om å flytte frakt fra veigående transport med netto høye utslipp, til skip med netto lave utslipp.¹⁰ I dag består verdensflåten av i overkant av 89 500 fartøy. Disse frakter over 90 % av lasten som handles.¹¹ Behovet for ytterligere transportkapasitet vil øke i årene fremover og utslippene vil dermed også øke. Til tross for at utslippene fra skipsfarten i dag er lavere enn utslipp fra veigående transport, tilsvarer likevel utslipp fra skipsfarten en betydelig mengde.

For året 2012 utgjorde de totale CO₂-utslippene fra skipsfarten 938 millioner tonn. På global basis – på tvers av næringene – var dette 2,6 % av det totale utslippet.¹² Gjennomsnittlig i perioden fra 2007–2012 var tallene 1015 millioner tonn og 3,1 % av de totale utslippene.¹³ Containerskipene har de største utslippene. Deretter følger bulk og oljetankerne. Transportsektoren totalt utgjorde ca. 13 % av de totale CO₂-utslippene

⁹ I reisecertepartiet er klausulen et avvik fra det som i alminnelighet gjelder.

¹⁰ St. meld. 33 (2016–2017) pkt. 9.3. Norges Rederiforbund (2019) s. 36.

¹¹ Christodoulou-Varotsi (2017) s. 2.

¹² IMO (2014) s.1.

¹³ IMO (2014) s.1.

for 2012. Det er forespeilet at skipsfartens utslipp kan øke med alt fra 50–250 % i perioden frem til 2050.¹⁴

1.2.2 Mangel på reguleringer fra IMO

I tillegg til fartsjustering, fordrer klimautviklingen andre tiltak. De langsiktige tiltakene går blant annet ut på å utvikle lavkarbon eller nullkarbon drivstoffteknologi. Teknologien eksisterer, men kan ennå ikke anvendes på de lengste reisene. For eksempel er implementeringen av fremdriftssystemer som drives av elektrisitet bare egnet for kortere reiser, med kort opphold mellom havnene.¹⁵ IMOs mål om 50 % reduksjon av CO₂-utslipp og reguleringer, gir signal om at investeringer i ny teknologi er nødvendig og vil være lønnsomt.¹⁶ Samtidig gir det også indikasjoner på at fartsjustering er et nødvendig tiltak.

IMO stiller i dag få krav til begrensning av CO₂-utslipp. IMOs «Convention for the Prevention of Pollution of Ships» (MARPOL) vedtatt i 1973 regulerer utslipp fra skip. Denne utgjør hovedverket for begrensningen av utslipp fra skip gjennom drift eller ved ulykker.¹⁷ Protokollen til konvensjonen kom til i 1978, og samlet trådte hovedteksten og protokollen begge under ett i kraft i 1983. Før 1997 gjaldt den imidlertid bare utslipp til havmiljøet og ikke til luft. Som følge av UNFCCC og arbeidet med kyotoprotokollen ble det vedtatt et nytt tillegg, «Annex VI» i 1997, som skulle gjelde «Regulations for the prevention of air pollution from ships». Dette tillegget trådte i kraft i 2005.¹⁸ Videre innskrenkninger i utslippsnivå ble vedtatt i 2008 og trådte i kraft i 2010.¹⁹ I dag har konvensjonen seks tillegg.

I MARPOL Annex VI begrenses utslippene til luft. Utslipp av avgasser utgjør det primære utslippet fra skipsfarten. Utslippet stammer fra forbrenningen av drivstoff. For å begrense nivåene av forurensning etablerer

¹⁴ IMO (2014) s. 20.

¹⁵ Regjeringens handlingsplan for grønn skipsfart s. 19.

¹⁶ Norges rederiforbund (2019) s. 7.

¹⁷ IMO (u.å.).

¹⁸ IMO (u.å.).

¹⁹ Fitzmaurie (2016). s. 55.

Annex VI nivågrenser for utslipp av svoveloksid (SO_x) og nitrogenoksid (NO_x). For eksempel ble det lovlige nivået SO_x redusert fra 4,5 % til 3,5 % i 2012.²⁰ I januar i år ble maksimalnivået senket ytterligere til 0,5 %. Verken ved vedtakelsen eller i dag har Annex VI bestemmelser som innskrenker det tillatte nivået av CO₂-utslipp for eksisterende skip. Imidlertid har man stilt krav til nye skip etter 2011.

Marine Environment Protection Committee (MEPC) vedtok i 2011 endringer i Annex VI som er de første internasjonalt bindende reguleringsene i målet om lavere utslipp av drivhusgasser fra skipsfarten.²¹ Endringene implementerte *Energy Efficiency Design Index* (EEDI) for nybygg og *Ship Energy Efficiency Management Plan* (SEEMP) for alle skip. Endringene trådte i kraft i 2013 under et nytt kapittel 4 «Regulations on energy efficiency of ships».²²

EEDI innebærer et indexing-system hvor det stilles minimumskrav med hensyn til ulike skipstyper og størrelser.²³ Det er imidlertid bare nye skip og skip som har gjennomgått en «major conversion»²⁴ som er subjekt for reguleringsene. Kravet fastsettes nærmere avhengig av hva slags type skip det er tale om. Minimumsnivået fastsettes til en gitt mengde CO₂ per tonn nautisk mil av transportert last.²⁵ Det kreves altså av skipene at de ikke slipper ut CO₂ over en viss mengde. IMO har utarbeidet et tabellsystem med fire faser (fase 0–3), hvor utslippskravene til nye skip blir strengere desto lenger tid det går. Vi er nå inne i fase 2 som i utgangspunktet skulle vare frem til 2024.²⁶ MEPC vedtok i mai 2019 at den tredje fasen med skarpere krav til nye skip skulle fremskyndes til 2022.²⁷

Rederne avgjør selv hvordan skipet skal tilfredsstille kravene til miljø-index som angis ved et visst minstetall. Det kan være man velger å bygge skipet med en særlig effektiv form eller driver skipet med klimavennlig

²⁰ Christodoulou-Varotsi (2018) s. 185.

²¹ MEPC Resolution 203(62)

²² Christodoulou-Varotsi (2018) s. 186.

²³ Shi (2017) s. 194.

²⁴ MARPOL Annex VI Regulation 21-1 nr. 1–3.

²⁵ Christodoulou-Varotsi (2018) s. 187.

²⁶ MARPOL Annex VI Regulation 21-2, Table. 1.

²⁷ UNFCCC (2019).

drivverk. I tråd med opptrappingsmodellen slik den i utgangspunktet fremgikk er det blitt skissert at 263 millioner tonn CO₂ vil reduseres årlig innen 2030.²⁸ Antakelig vil dette skje raskere som følge av IMOs fremskyndelse.

EEDI gjelder utelukkende for nye fartøy, eller fartøy som ikke bygges om vesentlig. Kravene til SEEMP innebærer derimot at alle skip skal ha en energieffektivitetsplan om bord. «Each ship shall keep on board a ship specify Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP)».²⁹ Kravet til SEEMP begrenser seg altså ikke til nye eller ombyggede skip, men gjelder også den eksisterende flåten. Kravene som stilles til rederen er imidlertid ikke særlig strenge. Rederen må holde en slik energieffektivitetsplan om bord på skipet. Bestemmelsen gir ikke nærmere informasjon om hva den er nødt til å inneholde, altså hvilke tiltak rederen må iverksette. Andre bestemmelser i Annex VI stiller ikke nærmere krav til anleggelsen av effektivitetsplanen, men IMO har i MEPC Resolution 282(70) gitt nærmere retningslinjer for utarbeidelsen av effektivitetsplanen. Heller ikke her stilles det konkrete krav til tiltak. Aktørene er selv gitt et vesentlig spillerom til å fastsette tiltak slik de selv ønsker, og om de i det hele tatt ønsker å implementere tiltak for energieffektivitet.³⁰ Slike tiltak kan for eksempel være å optimalisere skipets hastighet, vedlikehold av skroget, eller valg av rute i tråd med gunstige vær og havforhold.³¹

Spillerommet er også nødvendig med bakgrunn i skipenes art. Enkelte tiltak vil ikke ha de samme effektivitetsvirkningene der de implementeres på ulike skipstyper. Fartøy som utfører arbeid på havbunnen, for eksempel nedlegging av «umbilicals» eller seismiske undersøkelser, må rimeligvis iverksette andre tiltak enn alminnelige lasteskip.³² Eksterne faktorer som været og havforholdene forøvrig vil også kunne prege rekkevidden av

²⁸ Hon/Wang (2011), se også Christodoulou-Varotsi (2018) s. 187.

²⁹ MARPOL Annex VI Regulation 22-1.

³⁰ Harrison (2016) s. 183.

³¹ MEPC Resolution 282 (70), 4.1.2.

³² MEPC Resolution 282(70), 3.7.

de tiltak som inngår i planen og iverksettes. Sikkerheten knyttet til den aktuelle skipstypen må også gå foran.³³

Den nevnte IMO-strategien fra 2018 gir et tydelig signal om at det vil komme reguleringer som søker å bøte på utslippet. Partene til certepartiet har derfor all grunn til allerede nå å implementere tiltakene de selv finner mest hensiktsmessige. Det vil gi dem god anledning til å styre utviklingen, og unngå tiltak som IMO kanskje anser som hensiktsmessige, men som partene ikke mener er de beste for deres virksomheter.

1.2.3 Kort om hindringer for fartsjustering

Tiltaket om å redusere hastigheten har flere barrierer for implementeringen. Et av hovedproblemene er at partenes insentiver ikke korresponderer. Befrakteren har normalt størst interesse i at lasten kommer raskt frem, og bortfrakteren ønsker seg størst mulig inntjening og dekning av sin flåtekapasitet. I tillegg kan partene være mer eller mindre interessert i å ta klimaet i betraktning. Allokeringen av de sparte drivstoffkostnader ved reduksjon av farten kan også føre til at den ene parten har større insentiv til å medvirke til lav hastighet, enn den andre. Det kan også mangle på informasjon om hvilke fordeler og ulemper hastighetsjustering gir.³⁴ Til sist kan det nevnes at justering av hastigheten ikke egner seg like godt for alle typer *trades*. Det passer best hvor skipene går med høy hastighet over lang tid.³⁵

1.2.4 Interesser i en klimavennlig kontraktsavvikling

Etter mitt syn kommer det sterkeste presset om å drive klimavennlig skipsfart i dag fra finansnæringen. Kapital er nødvendig for å drive skipsfarten, og det kreves god tilgang på kapital for å omstille bransjen til miljøvennlig drift.

³³ MEPC Resolution 282(70), 3.7.

³⁴ Rehmatulla/Smith (2015).

³⁵ Rehmatulla/Smith (2015).

Enkelte banker stiller for eksempel krav gjennom låneavtaler om at rederen skal rapportere informasjon om skipets utslipp. Bankene har nemlig vedtatt «Poseidon Principles». Disse prinsippene er utarbeidet i et samarbeid mellom flere finansielle institusjoner. De går ut på at aktørene som har forpliktet seg til prinsippene på årlig basis skal «...measure the carbon intensity and assess climate alignment – carbon intensity relative to established decarbonization pathways – of their shipping portfolio».³⁶ Informasjonen som hentes inn fra låntaker er imidlertid ikke noe mer enn den informasjon som IMO allerede krever. Foreløpig kreves det dermed ikke at rederen for eksempel har særlig klimavennlige skip eller drifter skipene på en særlig klimavennlig måte. Det kan tenkes at det fremover vil stilles strengere klimakrav i låneavtalene i forbindelse med finansieringen av skip.³⁷ På denne bakgrunn kan det for eksempel være av betydning hva som inngår i befraktningskontraktene. Det er forespeilet at store befraktere vil kreve av sine bortfraktere at de vedtar klausuler i certepartiene som forplikter dem til å overholde strategier og prinsipper befrakteren har (*corporate governance*) for utslippsreduksjon.³⁸

Videre kan befrakteren eller bortfrakterens generelle holdning og deres konkurranseposisjon virke inn på hvordan de vil prioritere klimaet. De fleste selskaper har allerede erklæringer hvor det fremgår hvordan de hensyntar *Corporate Social Responsibility* (CSR) og *sustainability*.³⁹ Det har også blitt vanligere at man inntar sine CSR-erklæringer som del av kontraktene man inngår med andre. Motparten forpliktes som følge av dette til å ta i betraktning de direktiver det andre selskapet har.⁴⁰ Særlig yngre ansatte forventer at selskapet inntar en aktiv holdning til samfunnsmessige spørsmål.⁴¹

I konkurranse med andre transporttilbydere, kan aktørene konkurrere på grunnlag av sine klimaprofiler om de bruker klimavennlige

³⁶ Poseidon Principles, principle 1.

³⁷ For eksempel ved at rentemarginen på RCF'er vil variere med låntakers klimaprofil.

³⁸ BIMCO Reflections 2020 s. 7.

³⁹ Sjøfjell (2011) s. 322.

⁴⁰ Såvidt jeg har sett er det mindre vanlig å inkludere "CSR-policies" i certepartier.

⁴¹ The Economist (2019).

tiltak i oppfyllelsen.⁴² Lasteeiere vil kunne søke de mest miljøvennlige transportørene om de gis tilstrekkelig informasjon om utslippet og tiltak i fraktdokumentene.⁴³

1.3 Materiale og metode

1.3.1 Kontraktsformularene

Kontraktene som analyseres i fremstillingen her er certepartier. De er spesielle standardkontrakter for befraktning med tradisjonsbasert risikofordeling. Det er vanlig å skille mellom tre hovedtyper av befraktning basert på risiko- og kostnadsfordeling. Tidscertepartier, reisecertepartier og «bare-boat»-certepartier. Denne fordelingen behandles i 1.3.5. Innenfor disse tre hovedgruppene er det igjen ulike varianter. Her vil standardens utforming og karakter avhenge av hva det er tale om å befrakte. Det kan være kontrakter som går ut på frakting av tørrlast, til mer avanserte operasjoner på sokkelen.⁴⁴

Blant kontraktene kan det blant annet sondres mellom standardkontrakter utarbeidet av representanter for de to sider som skal bruke kontrakten omtalt som «agreed documents», kontrakter laget av egne organisasjoner som representanter for en interessegruppe, og kontrakter utarbeidet av enten befrakterne eller bortfrakterne i markedet.⁴⁵ Risikofordelingen reflekteres av hvem som er konsipister. Standarder utarbeidet av rederorganisasjonen BIMCO antas som regel å være noe

⁴² Se Tsimplis/Lorentzon (2019), som uttaler i forbindelse med ordlyden i STM-klausulen om å ta i betraktning miljøet ved avgjørelsen om en beslutning er rimelig at aktørene kan utvikle seg på miljøprofiler utover å være “constrained solely by the monetary aspects of the contract”.

⁴³ Inkluderes slik informasjon kan det bli stilt strengere krav fra kundene, se Utredning fra etikkinformasjonsutvalget om forslag til lov om virksomheters åpenhet om leverandørkjeder, kunnskapsplikt og aktsomhetsvurderinger. Informasjon om utlipp i fraktdokumentene kan *nudge* de som anvender tjenesten til å velge en klimavennlig aktør, uten at det setter grenser for valgene, se Eftestøl-Wilhelmsson (2019) s. 152.

⁴⁴ Se for eksempel GENTIME for tørrlastsegmentet og SUPPLYTIME 2016 for off-shoresegmentet.

⁴⁵ Falkanger (1997) s. 290.

mer redervennlige, samtidig som standarder utarbeidet av store befraktere som Shell eller BP naturlig nok er vektet slik at befrakterinteressene sikres.⁴⁶

Oppfatningen om at standardene utarbeidet av BIMCO er særlig redervennlige er nok ikke like representativ lenger.⁴⁷ Flere av kontraktene har gjennomgått flere revisjoner. I lys av de siste års markedsforhold har redere heller ikke hatt en slik posisjon at befraktere har villet akseptere anvendelsen av kontrakter som i det vesentlige er redervennlige. Videre er et av formålene med Bimcos virksomhet at kontraktene skal oppnå bredest mulig benyttelse.⁴⁸ Det gjelder generelt at standardene ikke må virke for ensidige overfor motpartssiden for at de skal kunne aksepteres i det enkelte kontraktsforhold og mer generelt i markedet.

De hyppigst anvendte standardene er undersøkt, med særlig fokus på de som er produsert av BIMCO eller i samarbeid med organisasjonen. Jeg har tatt i betraktning de nyeste versjonene som foreligger, på tross av at aktørene i alminnelighet bruker noe tid på å gå over til de nyeste standardene.⁴⁹ Forklaringen er at det ville være større sannsynlighet for å spore operasjonalisering av klimarisiko i de nye og ikke i de gamle. Foruten NYPE 15 som har inkorporert slow steaming-klausulen er det ingen standarder som muliggjør ivaretagelsen av klimaet.

At partene bør ta hensyn til CO₂-utslippene i sine kontraktsforhold er et relativt nytt fenomen i certepartiøyemed. Derfor er det ingen klausuler som direkte tar sikte på å redusere CO₂-utslippet. Undersøkelsen har gått ut på å finne klausuler som kan ha de samme effekter, men som har et annet formål. De er for eksempel utformet med sikte på å redusere hastighet for å senke drivstofforbruket. Disse finnes i den nyeste utgaven av NYPE,⁵⁰ i tillegg til at de er i BIMCOs klausulportefølje. Man finner

⁴⁶ Se Shelltime 4, BPvoy 5.

⁴⁷ Falkanger (1997) s. 290.

⁴⁸ Hunter (2020) s. 17.

⁴⁹ De eldre formularene har partene ofte tilknyttet spesialiserte løsninger, som holdes fast ved selv om det kommer nye utgaver av formularene. Det er uklart om grunnene er at de nye standardene ikke er dekkende for det aktuelle kontraktsforholdet. På lang sikt vil nok anvendelsen av nye standarder kunne føre til en bedre kontraktsavvikling. Om NYPE 15 i den forbindelse i Todd (2016).

⁵⁰ NYPE 15 kl. 38.

dem også i avarter av standardene, alternativt i kontrakter aktørene selv har utarbeidet fra bunn av. Den alminnelige fremdriftsforpliktelsen trenger man imidlertid ikke søke i noen ny kontrakt for å finne.

Kontraktene kan basere seg på standardformularene, men deretter bli tilpasset av partene. Noen ganger kan de være så modifisert at de ikke likner standarden de tok utgangspunkt i. Dette er ytterpunktet. Partene kan for eksempel ha fjernet eller strøket over hele eller deler av klausuler. I tillegg kan de ha lagt til andre. Det kan ha sammenheng med at standarden var den som passet kontraktsforholdet best, men allikevel ikke var tilfredsstillende. Tilfellet kan jo for øvrig være at det har dukket opp nye faktiske behov som standarden ikke tar hensyn til. De «ekstra» klausulene omtales vanligvis som «ridere».⁵¹ At klausuler legges til kan gjøre at det oppstår tvist, fordi det er ikke sikkert de er avstemt med de øvrige klausulene i kontrakten.⁵² Slow steaming-klausulene som vi skal se på i kapittel 3.2 er som regel særskilt tillagt standardformularet. Bare i NYPE fremgår den som en del av standarden. I befrakter- og rederkontrakter er slow steaming-klausulen kommet til som følge av et faktisk behov for å redusere drivstoffkostnadene på grunn av vanskelige markedsvilkår.

Når slow steaming-klausulene finnes i ulike former på tvers av kontraktene er det hensiktsmessig å betrakte dem i fremstillingen her som en gruppe.⁵³ De har enkelte trekk til felles, men det kan allikevel være nokså store forskjeller mellom dem. Fremstillingen behandler i utgangspunktet bare fellestrekkene, men noen forskjeller må fremheves likevel.

Slow steaming-klausulen som behandles i kapittel 3.4 inngår i reise- og tidscertepartier, og reflekterer kostnadsstrukturen. Risiko- og kostnadsfordelingen i tids- og reisecertepartiet gjør at partene kan ha ulike insentiver til å være mer eller mindre klimavennlige.

⁵¹ Falkanger/Bull (2016) s. 266.

⁵² Todd (2016) s. 307.

⁵³ Se Aspelund (1997) s. 5 som behandler «eligibility-klausulene» som en egen gruppe. Konsekvensen ved å plassere dem slik blir at de mer hensiktsmessig kan analyseres med sikte på eventuelle likheter og forskjeller.

Innledningsvis ble også bare-boat certepartiet nevnt som en tredje kontraktstype. Dette certepartiet innebærer at skipet i sin helhet overlates befrakterens besittelse. Kontrakten har visse likheter med tidscertepartiet, men befrakteren overtar både den nautiske og kommersielle ledelsen. Han stiller selv med mannskap og betaler kostnadene i forbindelse med leiefunksjonen. Befrakteren bestemmer alene om og i hvilken utstrekning han vil hensynta klimaet, eller spare utgifter ved å senke drivstofforbruket. Derfor er det i bare-boat avtalen ikke behov for klausuler som gir den ene parten for eksempel anledning til å redusere farten, eller fordeling av fordeler som følge av effektivisering med skipet. Av denne grunn skal vi ikke se nærmere på denne typen certeparti. Tilsvarende tar fremstillingen heller ikke sikte på en behandling av certepartiene for konsekutive reiser eller andre hybrider. Likevel kan det bli aktuelt å belyse sider ved hurtighetskravet ved betraktninger om de konsekutive reiser.⁵⁴

Når det behandles reisecertepartier senere tenkes det i utgangspunktet på et forhold der det er en bortfrakter som frakter last for en befrakter som har hyret skipets totale transportkapasitet. Der det er flere befraktere kan det oppstå kryssende interesser med hensyn til fartøyets fremdrift. Man får også mulige komplikasjoner med certepartiet, dersom det er utstedt flere av disse og de har forskjellig rett til å kreve endring i fremdriften. Disse spørsmålene holdes utenfor i avhandlingen her.

1.3.2 Enkelte bemerkninger om fastleggingen av certepartiets innhold

Emnet for avhandlingen underkastes en analyse innenfor norsk rett. Bakgrunnsrettens regler for tids- og reisecertepartier fremgår av kapittel 14 i Lov av 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (Sjøloven). Etter § 322 er utgangspunktet at loven bare kommer supplerende inn mellom befrakteren og bortfrakteren der noe annet ikke følger av «avtalen, etablert praksis mellom partene, eller av handelsbruk eller annen sedvane som må anses bindende mellom partene». Det er med andre ord avtalefrihet

⁵⁴ Falkanger (1965) behandler certepartiet for de konsekutive reiser.

på området. En konsekvens er den utstrakte bruken og porteføljen av standardformularer.

Bestemmelsen inneholder videre krav som ikke kan fravikes. De kan få betydning under drøftelsene i avhandlingen her. I bestemmelsens annet ledd er det angitt preseptoriske regler ved innenriks eller nordisk fart. Tredje ledd angir at reglene om utstedelse av konnossement ikke kan fravikes til skade for avlaster der befraktning faller inn under § 252 første og annet ledd. Er det utstedt konnossement bestemmer § 325 andre ledd, jf. § 253 at forholdet mellom bortfrakteren og tredjeperson er regulert av kapittel 13 i sjøloven – de alminnelige regler om stykkgodsbefraktning.

Befrakteren kan ha betinget seg en rett til å seile sakte (gjennom slow steaming-klausulen) i et tidscerteparti, eller bortfrakteren kan ha betinget seg en slik rett i reisecertepartiet. Samtidig kan det være utstedt konnossement. Reglene i kapittel 13 vil være bestemmende i et slikt forhold, hvor konnossement er utstedt til tredjemann. Inngår ikke retten i konnossementet kan bortfrakteren komme til å bli ansvarlig overfor innehaveren. Det er heller ikke sikkert det er avgjørende om konnossementet gir rett til nedjustering av hastigheten, om retten ikke fremstår som rimelig. Nærmere om det sistnevnte i kapittel 3.4.8.3.

I forholdet mellom bortfrakteren og befrakteren – certepartiets betingelser – gjelder § 322 første ledd. Det er i utgangspunktet ingen preseptivitet. I internordisk eller innenriks fart kan likevel ikke § 347 fravikes ved avtale, jf. § 322 annet ledd.

På temaet her har bakgrunnsretten ikke særlig stor betydning ved tolkningen.⁵⁵ Sjøloven har regler om fremdriften på reisen, men ingen regler om reduksjon av hastighet.⁵⁶ Slike forpliktelser fremgår utelukkende av standardformularene. Den alminnelige fremdriftsforpliktelsen fremgår både av bakgrunnsretten og i de fleste kontraktene. I kontraktene opptrer den i forskjellig språklige varianter sammenliknet med i loven. I behandlingen av denne forpliktelsen vil også bakgrunnsretten trekkes

⁵⁵ Solvang (2009) s. 50.

⁵⁶ Med mindre man legger til grunn at slik rett kan forankres i den alminnelige retten til befrakteren om å angi skipets reiser i tidscertepartiet. Se sjøl. § 378 første ledd.

inn for å undersøke i hvilken utstrekning de to skjønnsstemaene korresponderer.

De respektive forpliktelser partene til certepartiet har, må fastlegges med utgangspunkt i alminnelig kontraktstolkning. Er det synlig at partene har hatt tilsvarende forestillinger om innholdet i den forpliktelse som skal tolkes er denne oppfatningen utgangspunktet. Men en slik oppfatning er sjelden lett å spore. Partene kan ha forskjellige oppfatninger av kontrakten, eller – det som er vanligst for standardkontraktene – er at partene ikke har hatt noen særlig oppfatning av de enkelte klausulene. Her blir en felles forståelse mellom partene uansett ikke mulig å finne frem til ettersom klausulene drøftes løsrevet fra konkrete forhold og parter.

I standardkontrakter generelt, og i certepartiene spesielt, er det grunn til å legge vesentlig vekt på en *objektiv fortolkning* av klausulen. Utgangspunktet er hva en *alminnelig lese måte* av klausulens ord tilsier. En objektiv tolkning betyr likevel ikke at man stanser ved den umiddelbare bokstavelige tolkningen. Ordlyden må ses i sammenheng med andre tolkningsdata; blant dem kontraktens formål og andre reale hensyn.⁵⁷ Dette innebærer for eksempel å underkaste kontraktens andre vilkår en undersøkelse.

Hvordan man rimeligvis må forstå kontrakten bestemmes ikke i relasjon til parten som sådan, men til hvordan man i befraktningsforhold i alminnelighet oppfatter slike vilkår.⁵⁸

På tvers av standardkontraktene benyttes klausuler og uttrykk som har blitt utmeislet gjennom behandling i praksis og rettslig teori. I den forbindelse kan det bli spørsmål om hvilken utstrekning man skal legge til grunn tilsvarende løsninger som i tidligere avgjørelser.⁵⁹ Det har formodningen mot seg at man bør gi klausulene et annet innhold enn det som tidligere har vært tale om, men det hele vil avhenge av hva slags klausulering det er tale om. Rettslige standarder kan for eksempel ikke fastlegges uten at man trekker på de konkrete saksforhold. Standarden

⁵⁷ Rt. 2010 s. 961, avsnitt 44. Tørum (2019) s. 24–25.

⁵⁸ Tørum (2019) s. 27.

⁵⁹ Lilleholt (2017) s. 110.

kan også ha fått nytt innhold som følge av endrede faktiske oppfatninger i bransjen.

I alminnelig rettskildeteori er det sagt at voldgiftspraksis ikke kan tillegges særlig vekt som rettskildefaktor. Dette synes ikke å gjelde fullt ut på sjørettens område. Dels har dette sammenheng med at mange voldgiftsdommer på tvers av de nordiske landene gjøres tilgjengelig gjennom *Nordiske Domme i Sjøfartsanliggende*. Engelske avgjørelser er også i stor utstrekning tilgjengelig, men da er det som regel tale om anker på lovanvendelsen fra voldgiftsdommer.

I sjørettslig teori er det argumentert for at voldgiftspraksis kan ha større vekt en praksis fra alminnelige domstoler, dersom voldgiftsgjørelsen er avsagt av særlige kompetente sjørettsjurister.⁶⁰

1.3.3 Noen ord om vektlegging av formularkonsipistenes intensjoner

Undertiden, og særlig for nyere standardkontrakter fra BIMCO utarbeides det *Explanatory notes*. Disse har karakter av å være alminnelige kommentarutgaver. Det varierer hvor omfattende de er. Noen kommenterer klausulene i detalj og tar sikte på å løse eventuelle fortolkningsproblemer. Andre henviser en bare til hvilke formål bestemmelsen tjener og hva som utgjør bakgrunnen for dens tilblivelse. Det varierer også hvor ofte det utarbeides kommentarer. Nyere klausuler som ikke er inkorporert i noen standardkontrakt, men bare er del av porteføljen av klausuler, er som regel kommentert. Eldre standardkontrakter er sjelden kommentert.

Hører forarbeidene eller kommentarene til standarddokumenter utarbeidet av bortfrakter- eller befraktersiden, har man vært skeptiske til å tillegge dem nevneverdig vekt.⁶¹ Dette har også vært synspunktet for formularer som er utarbeidet av den ene sides interesseorganisasjoner.⁶² Kommentarer eller forarbeider i den forbindelse, kan ikke veie mer

⁶⁰ Lund (1988) s. 342.

⁶¹ Krüger (1989) s. 519.

⁶² Brækhus (1968) s. 247.

enn om det var uttalelser fra den ene part til kontrakten selv.⁶³ Dette synspunktet har etter mitt syn mest hold i relasjon til standardene som er utarbeidet av aktørene selv. Er kommentarene knyttet til standarder fra interesserorganisasjoner, er det etter mitt syn i dag større grunn til å legge vekt på disse. Standardene fra BIMCO er for eksempel ment å skulle få stor utbredelse og gi forutberegnelighet med hensyn til vanskelige faktiske forhold. Konsipistene er også kjent med at balanserte løsninger vil gi størst sjanse for at kontrakten ikke avvises og kan brukes i andre relasjoner. Vekten av slike kommentarer vil kunne variere med hvem som har deltatt i utarbeidelsen av klausulen. Enkelte av de deltakende behøver ikke representere den ene siden på noe vis. De kan heller være jurister med særlig sjørettslig kompetanse.

1.3.4 Betydningen av engelsk rett ved innholdsfastleggelsen

Emnet her kan ikke behandles uten å trekke enkelte linjer til engelsk rett. Certepartiformularene som analyseres har bakgrunn i engelsk kontraktsrett og engelsk rettsanvendelse.⁶⁴ Engelsk praksis har utmeislet kontraktsformularenes innhold over tid. Selv om partene ikke har noen oppfatning av vilkårenes særlige innhold kan sjørettsmiljøet ha felles oppfatninger om hvordan innholdet i forpliktelsene skal fastlegges. Særlige spørsmål oppstår hvor man får kollisjoner mellom tolkningsløsninger. Hvor for eksempel en løsning vil følge av den engelske fortolkningspraksis og en annen om man supplerer kontrakten med sjølovens alminnelige regler. Det vil føre for langt å nærme seg dette emnet innenfor rammene av avhandlingen her.⁶⁵

I denne avhandlingen har engelsk praksis en relativt fremtredende plass. Det har sammenheng med at klausulene som gjennomgås ikke har vært særlig behandlet i nordisk rett. Slow steaming-klausulen har så vidt meg bekjent ikke vært gjenstand for nordisk praksis eller teori, men ettersom de for tidscertepartiets vedkommende kan sies å være en

⁶³ Brækhus (1968) s. 247.

⁶⁴ Solvang (2009) s. 50.

⁶⁵ Solvang (2009) fra s. 50 behandler tolkningsproblematikken grundig.

kodifisering av nordisk bakgrunnsrett har tilsvarende problemer vært drøftet i alminnelighet. I engelsk praksis er slow steaming-klausulene heller ikke mulig å spore, men de er noe behandlet i teorien.

Det finnes noe nordisk praksis om hvilke krav som stilles til skipets fremdrift, men hovedtyngden av sakene er her engelske. Ved fastleggelsen av innholdet i den rettslige standarden *due despatch* er det grunn til å tro at man vil kunne trekke på de samme *avveiningsfaktorer* i nordisk som i engelsk rett. Likevel med det forbehold som også kommer frem gjennom drøftelsen, at den nordiske rettsanvender ikke behøver å være like stringent i sin rettsanvendelse. Han kan for eksempel knytte betraktninger til mer generelle størrelser som gjensidighet og lojalitet i kontraktsforholdet.

Er avveiningene i engelsk rett rimelige sett med våre briller, er det ingen grunn til at man ikke skal forsøke å nærme seg disse der man ikke tidligere har vært innom spørsmålet i vår rettsoppfatning. Sjørettens område har et vesentlig internasjonalt tilsnitt, og like certepartifortolkninger bør tilstrebes. Så kan det diskuteres om det generelt er heldig at man trekker i retning av det engelskrettslige systemet.

1.3.5 Certepartiene som kontraktstype – funksjons- og kostnadsfordeling

Tids- og reisecertepartiet har ulik risiko- og kostnadsstruktur. Funksjonsfordelingen vil som vi skal se, ha innvirkning på retten partene har til å bestemme skipets hastighet både uten og med klausul. Allokeringen av risiko vil også kunne påvirke hvordan certepartiene må utformes, der nye offentligrettslige direktiver kommer til. For eksempel vil kravene i nye reguleringer stilles til bortfrakteren når han også er rederen. I tidscertepartiet ligger den kommersielle råderett hos befrakteren. For bortfrakteren er det derfor viktig at certepartiet legger til rette for oppfyllelsen av de nye kravene.

I tidscertepartiet er skipets fraktekapasitet med mannskap og kaptein overgitt befrakterens rådighet i et nærmere angitt tidsrom. Bortfrakteren forplikter seg til å utføre de oppdrag befrakteren måtte ha rett til etter

kontrakten. Vederlaget opptjenes kontinuerlig og frakten slutter bare å løpe hvis skipet som følge av definerte begivenheter er offhire.

I tillegg til at befrakteren skal betale tidsraten til bortfrakteren, må han selv dekke flere utgifter. Samlet kan disse angis som utgifter i forbindelse med befrakterens *utnyttelse* av skipet.⁶⁶ Det er utgifter pådratt i hans interesse.⁶⁷ Innenfor befrakterens utnyttelse av skipet er en av de største drivstoffkostnadene.⁶⁸ Disse vil jo nettopp være variable med hvilke reiser eller oppdrag han instruerer skipet om å utføre. Den part som får fordeler av reduksjonen i drivstofforbruk har et større motiv til å iverksette drivstoff- og utslippsreducerende tiltak enn den andre parten. Allokeringen av drivstoffkostnadene til befrakteren er så vidt jeg er kjent med felles for de fleste standardformularene.⁶⁹

Andre kostnader som varierer med utnyttelsen av skipet er kostnader forbundet med havneopphold, herunder utgifter til oppholdet selv, til lasting og lossing av lasten, kanalforsering og til bruk av los.⁷⁰ I enkelte kontrakter kan de variable kostnadene i tillegg til en detaljert oppregning være angitt i bredere ordelag. For eksempel kan det fremgå at befrakteren i tillegg er ansvarlig for «[...] all other charges and expenses relating to the cargo and/or to the Vessel as a result of her employment[...].»⁷¹

I reisecertepartiet er skipets lastekapasitet stillet tilgjengelig for befrakteren for en eller flere definerte reiser. Frakten betales for den enkelte reise, forskuddsvis eller ved endt utførelse. Fraktsummen bestemmes av den aktuelle raten og den mengden last som skal fraktes.⁷² Bruker skipet lenger tid enn planlagt på reisen, kan ikke bortfrakteren kreve mer betalt av befrakteren. Han har, slik det omtales, *tidsrisikoen* eller *forsinkelsesrisikoen*.⁷³ Imidlertid kan det bli tale for befrakteren om å

⁶⁶ Michelet (1997) s. 143.

⁶⁷ Michelet (1997) s. 145.

⁶⁸ Baltime 1939 kl. 5.

⁶⁹ Se eksempelvis Gentime kl. 13 b., NYPE 15 kl. 7 a., Baltime kl. 4, Shelltime 4 kl. 7 og Bptime 3 kl. 15.2.

⁷⁰ Michelet (1997) s. 143.

⁷¹ Gentime kl. 13 a.

⁷² Se Gencon 1994 kl. 4 a.

⁷³ Brækhus (1968) s. 234.

betale bortfrakteren mer gjennom overliggetidsgodtgjørelse der den avtalte liggetid overskrides. På samme måte som offhire, utgjør overliggetidsgodtgjørelsen et unntak fra den alminnelige kostnadsfordeling i kontrakten.⁷⁴

Sammenliknet med kostnadsstrukturen i tidscertepartiet, vil befrakteren i reisecertepartiet ikke måtte betale mer enn fraktsummen. For bortfrakteren er denne summen ment å dekke alle utgiftene han har i forbindelse med oppdraget. Istedenfor at befrakteren må dekke utgiftene til drivstoff avhengig av den reisen han vil ha utført, vil raten bestemmes av kostnadene knyttet til det enkelte oppdrag og markedet for øvrig. Bortfrakteren betaler selv drivstoffet, og for å gjøre sine marginer større er han interessert i at utgiftene til drivstoff er lave.

1.4 Oversikt over fremstillingen videre

Avhandlingen består i tillegg til dette kapitlet av tre kapitler.

I kapittel 2 gjennomgås den alminnelige fremdriftsforpliktelsen i sjøfarten – *despatch-plikten*. Den finnes både i certepartiet og i bakgrunnsretten. Den skal gjennomgås med sikte på å undersøke om det, på tross av at befrakterens interesser er de viktigste under standarden, er spillerom for bortfrakteren til å vektlegge klimahensyn når han oppfyller kontrakten.

I kapittel 3 kommer fremstillingen inn på et unntak fra *despatch-plikten* som gir muligheter til å redusere hurtigheten i oppfyllelsen. Dette er *slow steaming-klausulen*. Den legger til rette for hastighetsreduksjonen. I kontraktene har man inkorporert dette unntaket fra *despatch-plikten* for å redusere drivstoffkostnadene. Reduksjon av drivstoffkostnader vil som nevnt også spare klimaet for CO₂-utslipp. Har partene interesser i en klimavennlig transportvirksomhet kan de velge å benytte klausulen. Klausulen er lite behandlet i juridisk teori og praksis. Klausulens materielle sider skal derfor gjennomgås.

⁷⁴ Steen (2004) s. 9, som angir at det er tale om et unntak fra hovedfordelingen av *vederlagsrisikoen*.

I kapittel 4 knyttes det noen avsluttende betraktninger til temaet for avhandlingen. Det skal gis et lite frempek mot reguleringene som kan tenkes å komme fra IMO i kjølvannet av målet om 50 % reduksjon i skipsfartens CO₂-utslippet. Det kan tenkes at det kan komme til å bli nye utfordringer i certepartiene som følge av de nye reguleringene.

2 Hurtighetsforpliktelsen – «due despatch»

2.1 Innledning – kort om forpliktelsen og dens fremstilling

Platou skrev i sin tid at «bortfragteren [har] alene at gjøre, hvad han kan, for at komme frem saa snart som muligt».⁷⁵ Tilsvarende skrev *Strandgaard* at rederen bør ha et visst spillerom med tanke på skipets ankomsttider, «imidlertid synes de senere Aars stigende krav til Skibenes Hurtighet og Driftssikkerhed i forbindelse med en utvivlsom stigende Tendens hos Tramprederne til at gaa ind for Rutebart eller rutelignende Farter, hvorved Søtransporten kommer ind i mere faste Rammer, at have skærpet Købmændenes *Krav om prompte Rejser.*»⁷⁶

Utgangspunktet er også i dag at det stilles krav om hurtig befordring. Sammenliknet med tidligere har man i dag muligheter til å ettergå bortfrakterens oppfyllelse på et annet nivå enn før. Tidligere var det vanskelig å skaffe innsikt i skipet på reisen, forholdene, og bortfrakterens og kapteinens disposisjoner i den forbindelse.⁷⁷ I dag har man – på bakgrunn av den teknologiske utviklingen – muligheten til å ettergå omtrent alle parametre ved bortfrakterens oppfyllelse. Fra avanserte systemer for kartlegging av været, til systemer om bord i skipet som kartlegger ytre omstendigheters påvirkning på skipet. Slike systemer, og utviklingen av nye skip har gjort det mulig å gjøre befordringen raskere.⁷⁸ Hurtigheten i transporten i nyere tid har vært en viktig faktor i transportproduktet. Den teknologiske utviklingen i skipsfarten har gjort det mulig å tilby et konkurransedyktig alternativ sammenliknet med andre transportformer.

Både befrakterens, rederens og tredjemanns forretninger er avhengig av at transporten skjer effektivt og innenfor slike rammer at det er mulig å gjøre andre disposisjoner. For eksempel skal lasten om bord nyttes

⁷⁵ Platou (1900) s. 245.

⁷⁶ Strandgaard (1933) s. 222.

⁷⁷ Strandgaard (1933) s. 222.

⁷⁸ Grönfors (1974) s. 17.

av konsumenter, eller inngå som råmaterialer i produksjonsprosesser i andre kommersielle ledd.

Tidsfaktorens plass vil variere avhengig av om det er; et reisecerteparti, med en eller flere befraktere; et tidcerteparti, hvor befrakteren betaler hyre løpende for den tid som medgår; eller alminnelig stykkgodsbefraktning, med mange lasteiere.

Tidsfaktoren er, som fremhevet i kapittel 1.2, ikke lenger bare av kommersiell betydning. Den har også betydning i relasjon til klimautfordringene. Å redusere utslippet med 50 % innenfor 2050 skaper et tidspress. Ved å gi tidsfaktoren mindre sentral plass i selve transporten, er det mulig å bidra til at utslippene reduseres. IMO har som nevnt fått flere forslag, hvor hastighetsreduksjon inngår som viktig element.⁷⁹ Det virker dermed som skipsfartsbransjen er villig til å slakke av på kravene til en hurtigst mulig befordring, hvis det kan bidra til å senke utslippet av CO₂.

I IMOs retningslinjer for SEEMP fremgår det at «efforts should be made when agreeing charter party terms to encourage the ship to operate at optimum speed in order to maximize energy-efficiency».⁸⁰ Utgangspunktet etter certepartiet er at oppfyllelsen skal skje med *due despatch*. Denne fremstillingen skal ta for seg spørsmålet om det i den alminnelige fremdriftsforpliktelsen ligger et spillerom for bortfrakteren til å ta i betraktning klimahensyn i enkelte deler av oppfyllelsen.

Tidsfaktoren er dermed i sjørettslig sammenheng ikke skarpt formulert.⁸¹ Som følge av forholdene på reisen nytter det ikke å presisere oppfyllelsen til en bestemt tid. Skulle man likevel forsøke å uttrykke at skipet skal være i lossehavnen eller lastehavnen på et bestemt tidspunkt, innebærer det at bortfrakteren bærer risikoen for havets uforutsigbarhet, selv der bortfrakteren ikke har utvist noen feil.⁸²

Oppfylleelsesplikten fremgår i kontraktsformularene i ubestemt form. Den er en av certepartiets sentrale betingelser. Bortfrakteren

⁷⁹ ISWG-GHG 6/2/11 Agenda item 2 Annex 5. Martin/Lin (2019).

⁸⁰ MEPC Resolution 282(70), 5.2.9.

⁸¹ Grönfors (1974) s. 14. Begrepet *tidsfaktoren* er lånt derfra.

⁸² Platou (1900) s. 244.

lover befrakteren å seile med en viss hurtighet. Klausulen fremgår både i tids- og reisecertepartiet. En gjennomgang viser at de oftere uttrykkes i reisecertepartiene enn i tidscertepartiene. Klausulens ordlyd avhenger også av hvilken type *trade* certepartiet hører til. Forpliktelsen fremgår også av bakgrunnsretten. Den er tatt inn i sjølovens kapittel om reisebefraktning i § 339. Der er den angitt med ordlyden *tilbørlig hurtighet*. Tilsvarende formulering finnes i kapittel 13 om stykkgodsbefraktning i § 262. I tidscertepartikapitlet er det ingen slik bestemmelse, men den må tolkes inn slik at reisene utføres med den tilbørlige hurtighet om ingenting annet er sagt. Fremstillingen skal komme nærmere inn på de språklige forskjellene i pkt. 2.2.2.

Å kalle kravet for «hurtighetsforpliktelsen» er tilstrekkelig for denne fremstillingen, men ikke fullt ut dekkende for det faktiske innhold av klausulen. Bortfrakteren må i tillegg til å holde en tilstrekkelig fart, seile skipet med et aktsomt rutevalg.⁸³ Det er hovedsakelig skipets fart som er tema her.

Dagens oppfatninger om hurtighet i befordringen har hatt innvirkning på innholdet i due despatch-kravet. Utgangspunktet er at befordringen skal skje hurtig under iaktakelse av befrakterens interesser. Endres oppfatningene generelt om at et forstandig sjømannskap også innebærer at man går med lav hastighet, så lenge det ikke er utviklet miljøvennlige alternativer som gjør at høy fart kan holdes uten å laste miljøet, vil bortfrakteren ha større spillerom med hensyn til tidsfaktoren i oppfyllelsen.

Despatch-kravet utgjør det man karakteriserer som *rettslige standarder*, og skal i dette kapitlet *rasjonaliseres*.⁸⁴ Det vil innebære å peke på interessene standarden nyter omsorg for, de avveiningsfaktorer som vanligvis inngår i vurderingen og trekke på eksempler fra slike avveininger.⁸⁵ Etableringen av bortfrakterens spillerom skjer i lys av interessebildet i dag, og det trekkes på avveiningsfaktorer fra praksis

⁸³ Krüger (1974) s. 174 a.

⁸⁴ Knoph (1939) s. 30, bruker *rasjonalisere* om den øvelsen som innebærer å trekke frem de «forstandsmessige sidene så skarpt frem og så klart belyst som det fins råd til». Man lindrer på problemet med at det subjektive skjøn kan tre vilkårlig i forgrunnen.

⁸⁵ Knoph (1939) s. 31.

som er avsagt før IMO kom med sitt mål og klimautslippet fikk betydelig fokus i skipsfarten. Et spørsmål er om det er hensiktsmessig å bruke eldre praksis der de faktiske oppfatningene kan ha utviklet seg. Jeg mener det kan være rimelig å peke på avveiningsfaktorene til tross for dette. Likevel slik at avveiningsfaktorene kan tenkes å få ulik vekt i lys av de faktiske oppfatningene om hva som utgjør et forstandig sjømannskap. Det er ikke aktuelt å fastlegge den konkrete terskelen på et tilfelle hvor bortfrakteren har valgt å seile saktere. Til det kreves det at man har liknende typifiserte tilfeller, og at man har de faktiske omstendigheter foran seg.⁸⁶

I dette kapitlet forsetter fremstillingen med en nærmere behandling av hurtighetskravet slik det fremgår i kontraktene (kapittel 2.2). Utgangspunktet er tatt i kontraktene fordi man begynner der for å løse eventuelle tvister mellom partene. Det har også sin årsak i at det er der de fleste uttrykksmåtene er. Ettersom standardens ordlyd er ulik i forskjellige certepartier og i sjøloven skal betydningen det språklige formatet har for bortfrakterens spillerom vurderes. Så underkastes interessebildet en gjennomgang. Rasjonaliseringen må som nevnt videre ta utgangspunkt i praksis, og enkelte avveiningsfaktorer fremheves. Noen despatch-klausuler kobler uttrykket til andre presiseringer. Disse er interessante fordi man har fått «et direkte vink»⁸⁷ fra kontraktskonsipistene om hvilke avveiningsfaktorer som skal vektlegges. Etter gjennomgangen av forpliktelsen slik den fremgår i kontraktene, suppleres det med stoff fra bakgrunnsretten (kapittel 2.3). Deretter forsøkes det å samle trådene i noen betraktninger om bortfrakterens spillerom til å prioritere klimafaktorer i oppfyllelsen (kapittel 2.4). Tilslutt oppsummeres kapitlet (kapittel 2.5).

Fremstillingen tar sikte på å undersøke bortfrakterens spillerom, altså når bortfrakteren er aktsom. I dette kapitlet har derfor enkelte ting ikke fått plass. Det gjelder rettsvirkningene ved at det ikke holdes tilstrekkelig despatch. Det er særlig under en eventuell tvist der det er tvil om det er holdt tilstrekkelig hastighet at spørsmålet om man kan ta i betrakt-

⁸⁶ Det er altså *argumentasjons- og vurderingsmønster-metoden* jeg tar utgangspunkt i, og ikke *handlenorm-metoden*. Falkanger (1999) s. 135 med videre henvisninger til Nygaard (1974).

⁸⁷ Knoph (1939) s. 31.

ning klimaet vil kunne komme inn. Det er de alminnelige sanksjoner ved brudd på en aktsomhetsstandard som kan gjøres gjeldende, det er usikkert om en forsettlig fravikelse trekker med seg det strenge ansvaret som deviasjon tidligere gjorde.⁸⁸

2.2 Despatch-kravet slik det fremgår av kontraktene

2.2.1 Karakteristikk

Kontraktene henviser til det som vil være «due despatch» eller liknende uttrykk. Det er tale om et begrep som isolert ikke har noe uttrykkelig fastleggbart innhold. Det viser til en hastighet som er passende. Den kan karakteriseres som et adferdskrav for oppfyllelsen. Går bortfrakteren med en hastighet som ikke er «due» misligholdes forpliktelsen. Den forteller ham altså hvordan han skal oppfylle sin del av kontrakten.⁸⁹ Aktsomhetsforpliktelser, slik som despatch-kravet, inngår i den bredere karakteristikken *rettslige standarder*.⁹⁰

Despatch-kravet har vært karakterisert som en *omsorgsforpliktelse*.⁹¹ Dette er nok også riktig, men gir slik jeg ser det, ikke umiddelbart de riktigste assosiasjoner.⁹² Kategorien er vid og grensen mellom innsats- og omsorg er ikke tydelig. Omsorgsbegrepet fører tankene hen til situasjoner hvor bortfrakteren oppfyller slik han skal, men likevel må ivareta befrakterens interesser. Bortfrakteren må for eksempel yte tilstrekkelig omsorg for lasten når den er om bord. Han må også ivareta befrakterens eller lasteieierens interesser der lasten har kommet frem til ankomsthavnen,

⁸⁸ Falkanger/Bull (2016) s. 314 og 382.

⁸⁹ Krüger (1989) s. 134.

⁹⁰ Knoph (1938) s. 2. Se også Ross (1971) s. 367 og Høgberg m.fl. (2019) s. 207.

⁹¹ Det er først og fremst Steen i Marfus 322 som omtaler kravet slik. Begrunnelsen for en slik angivelse er slik jeg leser det at «han [bortfrakteren] må gjøre det som med rimelighet kan forventes for å unngå eller overkomme ankomst i samsvar med forventet lastedato eller ETA.» Umiddelbart lyder dette for meg som en innsatsforpliktelse. Men det har vel ingen materielle konsekvenser hva man kvalifiserer kravet for, om det er *omsorgsforpliktelse*, eller *innsatsforpliktelse*.

⁹² Ofte skiller ikke teoretiske fremstillinger klart mellom innsats og omsorgsforpliktelsene.

men lastesiden ikke har kommet for å hente den. Da kan man tale om at resultatforpliktelsen glir over i en *omsorgsforpliktelse*.⁹³

Er kontrakten sluttet på et reisecerteparti er bortfrakterens hovedforpliktelse å seile mellom laste- og lossehavnen. Denne er en *resultatforpliktelse*. Despatch-kravet angir hvordan hovedforpliktelsen skal oppfylles. Etter mitt syn er det nærliggende å karakterisere den som en sekundærplikt for bortfrakteren, med karakter av en *innsatsforpliktelse*. Tilsvarende er bortfrakterens hovedforpliktelse (med resultatskarakter) i tidscertepartiet å stille skipets kapasitet til befrakterens disposisjon i kontraktsperioden. Bortfrakter skal videre utføre de instruksjoner befrakteren bestemmer i tråd med kontrakten. Her knytter innsatselementet seg til plikten bortfrakteren pålegges til å utføre instruksjonene. Men innsatselementet relaterer seg bare til den måten instruksjonen skal oppfylles.

Der despatch-kravet ikke fremgår av kontrakten, men istedenfor baseres på generelle betraktninger om plikten bortfrakteren har til lojalt å ivareta befrakterens og vareierens interesser, kan det nok språklig ligge nærmere å karakterisere den som en *omsorgsforpliktelse*. Bortfrakteren har nettopp en plikt til «å dra omsorg for befrakterens og vareeierens interesser under befordringen».⁹⁴ I generelt kontraktsrettslig lys kan den innordnes under spørsmål om oppfyllelsens kvalitet og gjensidighet mellom ytelsene i kontraktsforholdet.⁹⁵

Brækhus har omtalt oppfyllelsesplikten som et:

«prinsipp som kommer til uttrykk i sjøl. § 98 [...] et prinsipp som går igjen i certepartiens bestemmelser om at skipet skal «proceed with all convenient despatch» eller «with all possible despatch.»⁹⁶

En slik uttalelse tyder på at standardens språklige format ikke er av betydning. Det skal undersøkes i det følgende.

⁹³ Hagstrøm (2011) s. 129, med videre referanse til UNIDROIT Principles art 5.1.5. «this fact may transform duties of best efforts obligations which might otherwise be characterised as duties to achieve specific results».

⁹⁴ Krüger (1974) s. 174.

⁹⁵ Krüger (1974) s. 180.

⁹⁶ Brækhus (1968) s. 226.

2.2.2 Semantisk ulikhet eller ordkløveri? Det språklige formatets betydning for standardens innhold.

Despatch-kravet finnes i nesten alle standardformularene. Kravets uttryksform avhenger av hvilken standard betingelsen leses i. I Balttime 1939 og Shelltime 4 er uttrykket at alle reiser skal utføres med *utmost despatch*.⁹⁷ NYPE benytter ordene *due despatch*⁹⁸. I reisecertepartiene benyttes i tillegg andre varianter. Asbatankvoy har formuleringen *all convenient despatch*⁹⁹. I Yaracharter og Norgrain 1989 er denne justert til *all convenient speed*.¹⁰⁰ Andre formuleringer er *reasonable despatch* og *all possible despatch*.

Fremgår det ikke i kontrakten hvordan reisen skal utføres, må man søke i andre kilder. I engelsk rett hevdes det at der kontrakten ikke innehar slik forpliktelse må den allikevel tolkes inn. Da får den karakteren *reasonable despatch*.¹⁰¹ I nordisk rett må man falle tilbake på bakgrunnsretten som benytter uttrykksmåten *tilbørlig hurtighet*.¹⁰² Språklig ligger nok denne i nærheten av de engelske uttrykksmåtene *reasonable* og *due*.

I kapittel 1.3.2 så vi på hvordan man fastlegger innholdet i certepartiet. Den objektive forståelsen anvendes som utgangspunkt. Slik jeg ser det, betyr det at despatch-kravet ikke kan forstås likt for alle kontraktsformularene. Det vil i så fall medføre at aktsomhetsnormen varierer ut fra kontrakten. Det er imidlertid vanskelig å avgjøre om kravet i praksis praktiseres ulikt avhengig av dets ordlyd. Man har ikke prøvd like faktiske forhold under forskjellige formuleringer av betingelsen. Praksis har heller ikke tatt stilling til om det er klare forskjeller mellom uttrykksmåtene.

⁹⁷ Se kl. 9 i Balttime 1939, Kl. 2b (i) i Shelltime 4. Også anvendt i reisecertepartiet Shellvoy 5 kl. 3. I *The Hill Harmony* er det uttrykt at en av de grunner som gjør at man i de vanlige tidscertepartiformularene har benyttet seg av *utmost despatch* er at «the charterer is entitled to look to the owner of the carrying vessel to perform this obligation» uten «undue delay and without unjustifiable deviation».

⁹⁸ Se NYPE kl.15. Denne hadde ved tidligere utgaver uttrykket «*utmost despatch*». Den ble endret ved revisjonen i 1981. Healy (1982) s. 523 angir at «whether this was intended to mean a diminution of the master's obligations is unclear».

⁹⁹ Kl. 1 andre og tredje setning.

¹⁰⁰ Yaracharter kl. A. Også Norgrain 1989.

¹⁰¹ Cooke et al. (2014) s. 214.

¹⁰² Sjøl. § 339.

Uttrykkene *utmost* og *all possible* fremstår etter sin ordlyd strengere enn *due* og *reasonable*. De to førstnevnte peker mot at det kreves at skipet må seile det som faktisk er mulig å få til under de aktuelle forhold. De bærer preg av et klart fastlagt punkt på skalaen om man vil. Således likner de mindre på alminnelige aktsomhetsforpliktelser. Samtidig har man vel kommet til det punktet der det er tale om å seile skipet med *utmost* despatch om de eksterne forhold ikke tillater en høyere hastighet.

Due og *reasonable* peker bare mot det som er rimelig i lys av omstendighetene. De bærer klarere preg av å være knyttet til den som er subjektet for kravet. Ser man for seg en skala, er disse så vidt mindre knyttet til et fastlagt punkt på skalaen, desto mer spenner de over et intervall på skalaen. Uttrykkene *reasonable* og *due* kan nok sies å ta opp i seg flere omstendigheter enn *utmost* og *all possible*.

Innvendingen mot å skille mellom dem er at eventuelle nyanser vil forsvinne i den vurderingen rettsanvenderen må gjøre av de konkrete omstendigheter. All den tid vurderingen må baseres på rettsanvenderens skjønn, hvor det aktuelle forløpet holdes opp mot et tenkt forsvarlig «normalforløp». Det er ikke sikkert de nyanseforskjeller som eksisterer mellom *due* og *utmost* vil komme frem. Det som er mulig og stadig sikkert for skipet og lasten ombord kan hevdes å ikke være noe annet enn det som er rimelig under de konkrete forholdene i lys av de involverte interesser. Iallfall er dette riktig der det er *convenient* og *due* som sammenliknes.¹⁰³

Men rettsanvenderen bør bære med seg standardens ordlyd inn i fastleggningen av aktsomhetskravet. Iallfall kan Knoph leses dit hen når han skriver at «Det vil alltid kunne dukke op forhold som disse setningene[under-standardene] ikke passer på og som derfor *må konfronteres direkte og umiddelbart med hovedstandarden selv.*» Ordlyden kan jo gi dommeren en pekepinn på at de interesser standarden skal verne om er tyngre der det er anvendt *utmost*, enn der det er anvendt *reasonable*. Forskjellene mellom *due*, *reasonable*, og *convenient* er det tvilsomt grunn til å skille mellom. Selv om *reasonable* og *due* legger an en bredere krets av omstendigheter. *Convenient* peker mot farten skal

¹⁰³ Se Solvang (2009) i note 584 som angir at det ikke er noen realitetsforskjell mellom «*due despatch*» og «*convenient despatch*».

være hensiktsmessig for *noen*. Hvem *noen* er følger ikke umiddelbart av ordlyden, men av konteksten. Det er kapteinen og skipet som skal holde hastigheten, dermed er det nærliggende at det er kapteinen og dermed bortfrakteren despatchen skal være *convenient* for.¹⁰⁴

Det finnes få saker som berører forholdet mellom uttrykksmåtene. Kravets karakter fører videre til at det er vanskelig å slutte fra sakene, når de er så tett knyttet til de der aktuelle forhold. Saken *The Takafa* fra 1929¹⁰⁵ er et sjeldent tilfelle av slike generelle betraktninger. Saken ble i første runde henvist til voldgift og det er denne beslutning som refereres i avgjørelsen. Av sitatet fremgår det at:

«It seems to us that “all convenient speed” is deliberately less burdensome upon owners than “utmost despatch”.»

Litteraturen hevder at det ikke er særlig forskjell på kravets realitet, selv om formuleringene kan være nokså forskjellige.¹⁰⁶ Begrunnelsen er at det uansett vil være den forsvarlige fremferden som er avgjørende. Jantzen trekker det materielle innhold ned på skalaen, selv om ordlyden peker mot en hurtigere avvikling av reisen. Han skriver at:

«Hva der skal ytes er ikke utover *det vanlige* selv om certepartiet sier with «all possible speed». Her tenkes ikke på det fysiske mulige men på hva det må presteres med skyldig hensyntagen til økonomien, altså hva man i alminnelighet regner med av et sådant skip i sådan fart.»¹⁰⁷

¹⁰⁴ Slikt synspunkt er anlagt i forløperen til [1990] 1. Lloyd’s Law Rep. 536 *The Takafa*: «Convenient to whom? Obviously, that must be a reference to the owners. »

¹⁰⁵ [1990] 1. Lloyd’s Law Rep. 536. *The Takafa*.

¹⁰⁶ Blant annet Krüger (1977) s. 174 som skriver at: «Det vil imidlertid neppe få synderlig betydning for realiteten hvorvidt det er det ene eller annet regelsett som legges til grunn for vurderingen». Når han skriver «regelsett» er det så vidt jeg forstår ham forholdet mellom kontraktens betingelse og sjølovens «tilbørlig hurtighet» han mener. Se også Carver (2017) s. 350.

¹⁰⁷ Jantzen (1952) s. 155. Motsatt i Suzuki and Co. Ltd. V. T. Benyon and Co. Ltd (1926) hvor det sies at utmost despatch-klausulen (saken gjaldt et tidscerteparti) “is emphatically a merchants’ clause. Its object is to give effect to the mercantile policy of preferring a saving of time to a saving of coal.” (Min kursivering.)

Jeg er enig i at bortfrakteren ikke skal seile med den fysiske mulige fart. Men angivelsen av at det ikke skal ytes mer enn «det vanlige» kan oppfattes som en normalisert oppfyllelse måte. Det fordrer at man har klart liknende tilfeller å sammenlikne det aktuelle tilfellet med. Faren med å presisere innholdet i standarden er at hovedstandardens ordlyd tilsidesettes.

Hva Jantzen mener «skyldig hensyntagen til økonomien» betyr er uklart. I reisecertepartiet dekkes drivstoffutgiftene av bortfrakteren direkte, men indirekte gjennom befrakterens vederlag. Hvor langt skal man her hensynte drivstofføkonomien, sammenliknet med at det kan være viktig for befrakteren at varene kommer frem til en slik tid at de kan selges til riktig pris.¹⁰⁸

I tidscertepartiet er det befrakteren som besørger drivstoffkostnadene. Det er derfor i hans interesse at det vies tilbørlig oppmerksomhet fra bortfrakteren til kostnadene ved reisen. Samtidig kan det også være slik at det er viktigere for befrakteren å komme frem og kunne selge varene til riktig tid og riktig pris, enn å prioritere kostnadene på reisen. Interessen i lasten kan veie tyngre enn kostnadsinteressen underveis.¹⁰⁹ En anvendelse av *utmost* kan derfor peke på at tidsrisikoen er den viktigste.

I forbindelse med reisecertepartiet er det også uttalt at reisen skal utføres så hurtig som mulig, selv der det er angitt *with all convenient speed*.¹¹⁰ I så fall blir det neppe noen forskjell sammenliknet med *utmost despatch*. Innholdet i standarden har da forblitt uendret selv om nye formuleringer har kommet til. Det har i det vesentlige også vært i bortfrakterens egen interesse at han oppfyller så raskt som mulig, slik at bortfrakteren kan påbegynne andre transportoppdrag.

Jeg mener en strengere ordlyd kan og bør tilsi tyngre prioritering av befrakterens interesser. For eksempel kan dette medføre at ikke alle situasjoner hvor fartsavvikelser oppfattes som aktsomme etter de språk-

¹⁰⁸ Rosenmeyer (1975) s. 261 som skriver uten noen angivelse av hvilket språklig uttrykk transportløftet har at det ikke kan kreves mer enn at skipet går med den hastighet som for skipet er den økonomisk, forsvarlige og normale. Såkalt «optimalfart».

¹⁰⁹ Poulsen/Sampson (2019) s. 238. Bortfrakteren trenger normalt ikke ha interesse i at det spares tid under et tidscerteparti, han får betalt så lenge hyren løper.

¹¹⁰ ND 1962 s. 68 i kommentaren på s. VIII.

lige milde kriteriene, burde oppfattes som aktsomme etter de strengere formuleringene.

Unntaksvis gir teorien støtte for et slikt synspunkt. Det er enkelte indikasjoner på at uttrykksmåtene medfører realitetsforskjell. Det gjelder for Gram – slik jeg forstår ham – når han skriver at ballastreisen skal skje med:

«rimelig fart (convenient despatch) – ikke utmost despatch som det ofte står i eldre certepartier.»¹¹¹

Cooke m.fl gir også indikasjoner på at det kan være forskjell, selv mellom *convenient* og *reasonable*. Det uttales at:

«The precise meaning of these expressions and the extent to which they differ, if at all, from the obligation to proceed with reasonable dispatch has not been settled by authority. However, they certainly convey a greater sense of urgency, and the obligation to proceed with the utmost despatch has been held to require that the voyages be performed by the shortest and quickest route.»¹¹²

Det er grunn til å nevne at oppfatningen av hva de enkelte uttrykk i kontrakten inneholder av mening kan være en annen for oss enn de som bruker kontraktsspråket som primærspråk. Vi blir nødt til å finne den nærmeste oversettelsen, og deretter tillegge denne meningsinnhold. Vår oversettelse kan både ha mindre og større språklige rammer.

Uttalelsene ovenfor viser at det råder usikkerhet med hensyn til om ordlyden faktisk er av betydningen i fastleggelsen av aktsomhetsterskelen. Enkelte uttalelser påpeker at det språklig er en forskjell mellom uttrykkene. Andre mener disse uttrykkene ikke sier noe mer enn at det foreligger en relativ fremdriftsforpliktelse som må ses i lys av den tilgodesettes interesser. De er så vanlige at man ikke fokuserer på ordlyden, men på om oppfyllelsen totalt sett virker rimelig forholdene tatt i betraktning.

¹¹¹ Gram (1977) s. 54 om Intertankvoy 76 kl. 3.

¹¹² Cooke et al (2014) s. 215.

For meg virker det merkelig at man ellers i befraktningsretten er særlig opptatt av ordlyden, men ikke betrakter den som viktig her.

2.2.3 Fastleggningen av forpliktelsens innhold

I teorien er det lansert ulike tanker om kravet til fremdrift og despatch-forpliktelsens innhold.¹¹³ Noen forfattere har knyttet spørsmålet om mislighold og forsinkelse som gir rett til å utløse beføyelser, strengt til det adferdskrav (det subjektive forhold) som ligger i klausulen. Foreligger det faktisk forsinkelse uten at den er en følge av manglende aktsomhet hos bortfrakteren, foreligger det ikke forsinkelse i rettslig forstand. Hevingsbeføyelsen utløses ikke for befrakteren, og forsinkelse må løses med læren om bristende forutsetninger.¹¹⁴ Andre har knyttet objektiviserte faktorer til om manglende fremdrift utgjør mislighold på bortfrakterens side. Falkanger relaterer for eksempel misligholdsbegrepet til bortfrakterens funksjoner under certepartiet.¹¹⁵

Slik jeg forstår det, er det først og fremst tale om å fastslegge om måten kontrakten oppfylles på er *rimelig*, herunder vurderingen av eventuelle avvik fra en «ideal oppfyllelse».¹¹⁶ Det må vurderes hvorvidt avviket kan relateres til manglende aktsomhet hos bortfrakteren og om avvikets art kan knyttes til den ene eller andre parts risikosfære. Besvares det benektende at det er subjektive forhold hos bortfrakteren som er årsak, men avviket kan likevel plasseres under bortfrakterens risiko, er det tale om mislighold.

Her skal vi ikke gå nærmere inn på de enkelte elementer i sontringen. I denne fremstillingen er det undersøkelsen av bortfrakterens aktsomhet (den subjektive siden av misligholdsspørsmålet) som er relevant. Om standarden gir rederen mulighet til å justere ned hastigheten er et spørsmål om slik adferd i det konkrete tilfelle kan karakteriseres som *aktsom*. Som ved alle andre standarder er utgangspunktet at innholdet

¹¹³ Solvang (2009) s. 251, som oppsummerer de to syn.

¹¹⁴ Solvang (2009) s. 255.

¹¹⁵ Solvang (2009) s. 252.

¹¹⁶ Falkanger (1965) s. 152.

ikke kan fastlegges før en konfronterer den med det aktuelle typetilfellet, selv om bortfrakteren må «finne seg i å bli sammenliknet med andre».¹¹⁷

Hvorvidt hastighetsendring kan skje med bakgrunn i klimahensyn har ikke vært prøvet for domstolene. Likevel kan en gi indikasjoner på spillerommet som finnes ved fremhevingen av interessene standarden verner om og de retningslinjer som brukes for å fastlegge terskelen i andre saker.¹¹⁸ Desto flere retningslinjer, dess enklere er det å subsumere det aktuelle saksforhold under målestokken. Knoph omtaler prosessen som foregår før selve subsumsjons- og skjønnselementet trer i forgrunnen for *rasjonaliseringen* av standarden. Denne prosessen går ut på at rettsanvenderen «forsøker å få de forstandsmessige sidene ved avgjørelsen så skarpt frem og så klart belyst som det fins råd til».¹¹⁹

For det første må despatch-forpliktelsen fastlegges i tråd med de interesser den er ment å verne om. Det første spørsmålet er da hvilke interesser hurtighetskravet sikrer.

Er det utelukkende tale om et certeparti, er det befrakterens interesser som oppfyllelseskravet hensyntar. Er det også utstedt konnossement på reisen som inneholder et slikt krav, må innholdet videre fastlegges med hensyn til lasteeieren, dersom vedkommende ikke er befrakteren. Krüger peker på at interessene vil relatere seg til «avbruddsrisikoen, risikoen for fysiske tap og skader samt risikoen for forsinket befordring».¹²⁰

Risikobegrepet må her forstås som den «daglige» oppfattelsen av risiko, altså sannsynligheten for at begivenheten inntrer, og ikke knyttet til fordelingen av forpliktelser i kontrakten. Dersom reisen tar lengere tid enn tilsvarende reiser i alminnelighet, kan det oppstå risikoelementer som ikke hadde inntruffet dersom reisen gikk som normalt.

Et element i relasjon til tidsrisikoen, er at arten av den last som skal fraktes eller det oppdrag det er tale om å utføre må hensyntas. Lastens egenart kan kreve at den bringes raskt frem. For eksempel kan dette være

¹¹⁷ Krüger (1977) s. 175. Dette medfører at en kaptein som er særlig risikoavers er å regne som uaktsom. jf. Istros v. Dahlstrom (1930) L1.L.Rep. 84.

¹¹⁸ Knoph (1939) s. 31.

¹¹⁹ Knoph (1939) s. 30.

¹²⁰ Krüger (1974) s. 174.

organisk last hvor kvaliteten forringes desto lenger skipet er på havet. Annen last kan være sesongbasert slik at det bare er etterspørsel i visse tidsrom. For befrakteren kan det også være viktig at lasten kommer raskest mulig frem til lossehavnen, slik at han kan utnytte gunstige fluktuasjoner i markedet dersom han akter å selge lasten.¹²¹

Kriteriets oppgave er ikke ensidig å fremheve befrakterens interesser. Disse er viktigst, men må likefremt avveies mot bortfrakterens handlefrihet og grensene for denne. I alle situasjoner vil det alltid være et *spillerom* for kapteinens utøvelse av et sjømannskaplig skjønn, uten at han er uaktksom, og dermed har *forsinket* befordringen. På hvilket tidspunkt grensen for spillerommet forseres, slik at befrakterens interesser ikke prioriteres tilstrekkelig, er et *gradsspørsmål*.¹²²

Certepartiets øvrige bestemmelser kan gi veiledning for målestokken. Det gjelder først og fremst angivelsen i kontrakten av bortfrakterens ytelse, altså skipets egenskaper.¹²³

Reisecertepartiet har ingen beskrivelse slik tidscertepartiet har.¹²⁴ Tidscertepartiet har nemlig en omfattende beskrivelse av fartøyet og dets utrustning. Beskrivelsen fremgår ofte i eget vedlegg til kontrakten.¹²⁵ Beskrivelsen danner utgangspunktet for befrakterens kalkulasjoner og hans vurdering av om skipet er egnet i det forretningsøyemed han akter å disponere det.¹²⁶ Således kan befrakteren ha en rimelig forventning om den hastighet skipet kan holde gjennom certepartiet ved å se til dets fartsgarantier. Garantiene sier imidlertid ikke noe om hvilken hastighet

¹²¹ Poulson/Simpson (2019) s. 238.

¹²² Rosenmeyer (1975) s. 271. Her taler han om rimelighetsbetingelsen for deviasjon, men tilsvarende betraktninger må kunne knyttes til despatch-kriteriet når disse egentlig er sider av samme sak.

¹²³ I tillegg til garantiene er også de mer generelle sider av skipet av interesse. Se til det *Ease Faith Ltd v. Leonis Marine Management Ltd [The Kent Reliant]* hvor fartøyet gikk ved hjelp av en motor der det hadde to. Se også Falkanger (1965) s. 151.

¹²⁴ Gencon 1994 kl. 1 angir for eksempel: « It is agreed between the party mentioned in Box 3 as the Owners of the Vessel named in Box 5 [...] carrying about the number of metric tons of deadweight capacity all told on summer loadline stated in Box 7.»

¹²⁵ Se for eksempel forsiden på NYPE 15, med henvisning til «Appendix A». Se også Supplytime 17 førstesidetabell pkt. 4.

¹²⁶ Michelet (1997) s. 14.

skipet *skal* holde gjennom hele kontraksperioden. De sier noe om den hastighet skipet *bør holde under de normale forhold*.¹²⁷ Den garanterte hastighet avhenger også av om garantien gjelder gjennom hele kontraksforløpet, eller bare på leveringstidspunktet. Evnen til å kunne seile med en viss hastighet begrenses videre i noen tilfeller til reisen som er *laden*, altså lastereisen.

Bortfrakteren garanterer ikke at han kan holde noen spesifikk hastighet på ballastreisen. Her vil imidlertid hva som oppfattes som tilstrekkelig hurtighet fastlegges i tråd med det partene i certepartiet har definert som ankomsttid eller estimert ankomsttid for de enkelte reisene.

Den engelske avgjørelsen *Bulk Ship Union Sa v/ Clipper Bulk Shipping Ltd (The «Pearl C»)*¹²⁸ gir god illustrasjon av beskrivelsens betydning. Dette er en av få avgjørelser som gjelder antatt forsettlig slow steaming fra rederens side. Certepartiet var her sluttet på et modifisert NYPE-formular fra Bulk Ship Union SA til Clipper Bulk Shipping Ltd med en kontraksperiode på ca. 9–12 måneder. Befrakteren tilbakeholdt tidshyre for syv reiser med påstand om at skipet ikke hadde seilt i tråd med «utmost despatch» i kl. 8. Videre hevdet befrakteren at de ikke pliktet å betale hyre fordi vilkårene i offhire reguleringen var oppfylt.

Da saken ble tatt til behandling ved Queens Bench Division med Justice Popplewell var spørsmålet hvorvidt domstolen i første omgang hadde anvendt kravet uriktig. Spørsmålet som ble stilt var om det var en «unjustifiable decision not to proceed as fast as fast as possible».¹²⁹ Det presiseres videre at «fast as possible» er «as fast as the vessel was capable of proceeding on those particular voyages».¹³⁰

Popplewell uttaler følgende:

¹²⁷ Kontraktene definerer klart hvilke forutsetninger dette er. For eksempel angivelsen av «*capable of speed* [...] as stated in Appendix A in good weather on all sea passages with wind up to and including Force four (4) as per Beaufort Scale and sea state up to and including Sea State three (3) as per Douglas Sea Scale (unless otherwise specified in Appendix A)», jf. NYPE 15 kl. 12.

¹²⁸ [2012] 2 Lloyd's Rep. 533.

¹²⁹ [2012] 2 Lloyd's Rep, på side 543.

¹³⁰ [2012] 2 Lloyd's Rep, på side 543.

«It seems to me that the tribunal reached its decision, that there was failure to proceed with utmost despatch, not only on the basis of failure to achieve the warranted speed on each of the three voyages, but also on the basis that, on the evidence before it in relation to this vessel and the conditions which this vessel encountered, there was no other realistic explanation for a vessel which was capable of achieving the warranted speed at the moment she was delivered into the charterparty failing to achieve that speed on the subsequent voyages.»¹³¹

Slik jeg leser avsnittet, fant Popplewell at eventuelle andre legitime begrunnelser for den lave farten ikke var aktuelle. I relasjon til fartøyet og den *trade* det gikk i var det tre forhold som kunne være årsak til at fartøyet ikke hadde den garanterte hastighet. Det første alternativet var feil ved maskineriet. Det andre, meteorologiske eller oseanografiske fenomener. Det tredje, feil hos mannskapet til å holde tilstrekkelig hurtighet. Når de faktiske forhold ikke aktualiserte de to første, måtte det bety at det tredje var tilfelle.

Vurderingen baserer seg ikke utelukkende på en sammenlikning med den garanterte hastigheten. Certepartiet hadde i tillegg til fartsgarantien oppgitt maskineriets evner ved å vise til NCR (Normal Continuous Rating) og MCR (Maximum Continuous Rating). Disse var tallfestet til 92 og 95 omdreininger per minutt. Fartøyet seilte med 78 til 82 omdreininger per minutt. I lys av at andre omstendigheter ikke kunne forklare at pådraget var lavt, måtte dette bety at feilen lå hos mannskapet.

Det må være i orden å legge vekt på certepartiets hastighetsangivelser og andre beskrivelser, så lenge vurderingen ikke alene baserer seg på en sammenlikning mellom *faktisk* og *garantert* hastighet, eller *faktisk* og *angitt* omdreining per minutt. Befrakteren velger jo nettopp skipet fordi det kan tilfredsstille de forretningsmessige behov. Men hastighetangivelsene kan ikke alene være en betingelse for at bortfrakterens adferd skal karakteriseres som aktsom. Også omstendighetene for øvrig må inngå i vurderingen.

¹³¹ [2012] 2 Lloyd's Rep, på side 541.

I utgangspunktet bør det vises forsiktighet med å måle den konkrete hastigheten mot garantiene fordi garantiene sier bare noe om hvilken hastighet skipet *kan* oppnå. Jeg oppfatter at det egentlig ikke var avviket fra farten i dette tilfellet som ga indikasjoner på at bortfrakteren opptrådte uaktsomt. Beskrivelsen av skipet hadde en angivelse av maksimum og normalt pådrag i maskineriet angitt ved omdreininger per minutt. Pådraget lå beviselig lavere enn det som var normalt. Hadde forholdene ligget an slik at pådraget var innenfor det normale, mens farten stadig var lavere enn i garantien, er det ikke sikkert retten hadde kommet til samme resultat. Det er mange forhold som påvirker hastigheten som nødvendigvis ikke ligger i dagen. De kan også være vanskelige å bevis.

I saken er det ikke fremhevet om befrakteren hadde et særlig behov for å få lasten raskt frem. Kontrakten uttrykte *utmost* despatch som, slik jeg leser Popplewell, innebar at skipet skulle reise så fort som mulig som de aktuelle reisene tillot. Det er forskjeller mellom Popplewells tolkning av despatch-kravet og Jantzens pretensjon om at *utmost* despatch ikke betyr noe mer enn det som er vanlig med tilbørlig hensyn til økonomien.¹³²

Andre saker tyder på at det kan være av betydning hvor klart tidsrisikoen er kommunisert. I *London Arbitration 10/10*¹³³ hadde ikke befrakteren gitt indikasjoner overfor bortfrakteren om at tidsrisikoen var av betydning i gjennomføringen av kontrakten. Det var ikke angitt hvorvidt lasten måtte komme frem til sin destinasjon til en gitt dato. Skipets skrog hadde fått begroing i havn, men ikke slik at det utløste noen handleplikt for bortfrakteren. Bortfrakteren hadde til og med nektet å utføre vedlikehold, selv om befrakteren var villig til å betale for det. Da partene mellom seg hadde diskutert begroingen hadde heller ikke befrakteren gitt påpakning om nødvendighet av å bringe lasten frem raskest mulig. Befrakteren fikk derfor ikke medhold i sitt krav om at skipet hadde seilt med utilstrekkelig hastighet. Kontrakten var sluttet på reisecertepartiet Synacomex for en reise mellom Parangua i Brasil til

¹³² Det er imidlertid lang tid mellom Jantzens og Popplewells uttalelser, at det er uvisst om Jantzens oppfatning representerer gjeldende rett. Kravene til hurtig befording har generelt blitt strengere siden 50-tallet.

¹³³ *London Arbitration 10/10 LMLN 28*. September 2000.

Europa. Dette formularet har angivelsen «with all convenient speed».¹³⁴ Noe som støtter opp under at en mildere språklig angivelse kan gir bortfrakteren et videre spillerom i oppfyllelsen, der andre omstendigheter ved kontraktsforholdet ikke tilsier at det gås med raskere fart.

Reisecertepartiene inneholder ingen omstendelig opplystning av skipets egenskaper slik som i tidscertepartiene. Befrakteren kan derfor ikke ha noen særlig forventning om en særlig høy hastighet, med mindre han har kommunisert denne forutsetningen.

2.2.4 Innebærer despatch-kravet noe mer i tidscertepartiet?

I tidscertepartiet har despatch-kravet to dimensjoner.¹³⁵ Under de enkelte reiser skal bortfrakteren gå med tilstrekkelig despatch. Her samsvarer kravet til hurtighet med kravet i reisecertepartiet. Den andre dimensjonen gjelder kontraktstypens egenart. I tidscertepartiene trekker den grunnleggende risikofordelingen med seg konsekvenser for despatch-kravet. Det må stilles krav til hurtigere befordring også i andre situasjoner enn bare den konkrete lastereisen, som følge av at befrakteren betaler hyre løpende for skipets kapasitet.

Dette er fremhevet i *ND 1962 s. 68 Hindanger* hvor professor Brækhus var enevoldgiftsdommer. Hindanger-saken gjaldt en reise fra kysten av USA til Den Persiske Gulf. Certepartiet var sluttet på et Baltime-formular. Ved Kapp Verde opplevde skipet maskinromhavari som nødvendiggjorde reparasjon dersom reisen skulle kunne fortsettes. Skipet ble slept til New York fordi bortfrakteren mente det var mest hensiktsmessig at skipet ble reparert der. Befrakteren hevdet imidlertid at skipet skulle vært reparert i en havn som geografisk lå nærmere den videre reisen. Spørsmålet var blant annet på hvilket tidspunkt skipet igjen var on-hire etter at det var reparert.

Brækhus kom til at tidsraten igjen begynte å løpe da skipet var ferdig reparert i New York. Befrakteren ville dermed ha et tidstap som ikke

¹³⁴ Se Synacomex kl. 2.

¹³⁵ ND 1962 s. 68, med kommentar på side IX.

var dekket av offhire-klausulen. Spørsmålet var om dette medførte at bortfrakteren ikke hadde vært tilstrekkelig aktsom under despatch-klausulen ved å avvike helt tilbake til USA for reparasjon. Svaret var som følge av at bortfrakteren skulle ha *økonomisert med befrakterens tid*, at det ikke var ansett å være tilstrekkelig aktsomt.

Saken måtte avgjøres etter engelsk rett, men det var ingen rettsavgjørelser som kunne bistå i fastleggingen av terskelen på typetilfellet. Brækhus var derfor henvist til å avgjøre saken på rimelig fritt grunnlag. Naturlig nok ville derfor avgjørelsen bære preg av hans bakgrunn som nordisk rettsanvender.¹³⁶ I forbindelse med kriteriet uttaler han:

«[V]ed tidsbefraktning er det en annen reelt sett viktigere bakgrunn for påbudet om «utmost dispatch». Så lenge skipet er on hire, er tidsbefrakterens utgifter ved å disponere over dets transportkapasitet, og derved hans utgifter ved de utførte transporter direkte proporsjonal med den tid som medgår; påbudet er her derfor et påbud til bortfrakteren om å *økonomisere med «tidsbefrakterens tid»*»¹³⁷

Setningen om at bortfrakteren skal økonomisere med befrakterens tid har lojalitets karakter. Den forteller noe om hvordan innholdet i standarden skal fastlegges, og jeg oppfatter den som en *understandard*¹³⁸ til hovedstandarden *utmost despatch*. I utgangspunktet bør det utvises varsomhet med å tolke slike uttalelser.

Brækhus uttalelse har fått feste gjennom nordisk transportrettsteori, særlig hos Krüger.¹³⁹ Men dens rekkevidde er usikker. Den kan ha innvirkning på det spillerom bortfrakteren har i oppfyllelsen. I kommentaren til avgjørelsen skriver Dybwad at «befrakteren vil betinge seg at de

¹³⁶ Et spørsmål er i hvilken utstrekning det er heldig at man får avgjørelser som verken er rent nordiske eller engelske. De blir såkalte *hybrider*, hvor nordisk metode kan spille inn på den engelske løsning eller motsatt, at engelsk tolkning spiller inn på den nordiske regelfastleggelsen.

¹³⁷ ND 1962. 68 på side 87.

¹³⁸ Knoph (1938) s. 31.

¹³⁹ Krüger (1974) s. 180. I engelsk rett er det ikke mulig å spore tilsvarende understandarder, men betraktninger som går i den retning finnes.

perioder for hvilke det betales tidsfrakt, utnyttes best mulig» og at det er den siste siden voldgiftsdommeren betegner som bortfrakterens plikt til å «økonomisere med befrakterens tid».¹⁴⁰ Dette synspunkt støttes slik jeg ser det på at *økonomisere med befrakterens tid* forløpes i avgjørelsen av at befrakterens kostnader er proporsjonale med den tid som medgår. Brækhus kobler med andre ord økonomiseringsbetingelsen til tidstapsrisikoen. Generelt kan en si at det er kontraktens art som er årsak til økonomiseringskravet. Språklig rekker uttalelsen til Brækhus likevel lenger. Jeg vil undersøke om Brækhus understandard til despatch-kriteriet fremdeles representerer gjeldende rett.

Et eksempel kan illustrere problemet med usikkerheten av uttalelsens rekkevidde. Certepartiet kan inneholde ordlyden *utmost despatch* som forstås som den korteste, mest direkte og raskeste rute i lys av de eksterne omstendigheter.¹⁴¹ Prioriterer bortfrakteren befrakterens behov for at lasten kommer raskt frem, økonomiserer han med befrakterens tid. Det samme kan også sies om bortfrakteren optimaliserer farten slik at drivstoffbruket blir lavt. Bortfrakteren er ikke nødvendigvis kjent med hvilke av befrakterens interesser som veier tyngst. Det kan videre spørres om hvilke innvirkninger det får for bortfrakterens andre rettigheter og plikter etter kontrakten at han må økonomisere med befrakterens tid. Iallfall kan Brækhus' vektlegging av økonomisering bidra til usikkerhet ved tolkningen av despatch-kravet.

Kostnadsmodellen i tidscertepartiene har betydning for hvordan tidstapsrisikoen må hensyntas. Så lenge skipet ikke er stilt offhire dreier tidshyren kontinuerlig. Befrakteren må betale for all tid som benyttes. Derfor er det viktig at bortfrakteren holder for øye at befrakteren kan påføres betydelig kostnader dersom han gjør avvikelser som i lys av tidskostnadene fremstår som urimelige. Bortfrakteren må for eksempel sørge for at det holdes slik hastighet at befrakteren får benyttet skipets

¹⁴⁰ ND 1962 s. 68 på side IX.

¹⁴¹ [2001] 1 Lloyd's rep 147. *The Hill Harmony*, [2006] 1 Lloyd's rep. 673 *The Kent Reliant*.

kommersielle kapasitet. Dette må bety at selv på ballastreisene må det holdes så høy hastighet som omstendighetene tillater.¹⁴²

Drivstoffkostnadene er proporsjonale med den hastighet skipet holder på reisene. Går skipet med høy fart blir drivstoffkostnadene høyere. I tillegg til raten, er dette en av befrakterens største utgifter i forbindelse med kontraktsavviklingen. Utsagnet om tilstrekkelig lojalitet overfor befrakteren – økonomisering med hans tid – maner til at bortfrakteren må hensynta disse interesser.¹⁴³ Det kan slik jeg ser det bli meget usikkert hvilke av befrakterens interesser som skal veie tyngst. Det kan føre til at bortfrakterens valgmuligheter og rettigheter under kontrakten blir snevret inn sammenliknet med hva som var meningen. I hvilken utstrekning befrakterens interesser må hensyntas er heller ikke klar. I avgjørelsen av spørsmålet om rekkevidden av en oppfylleelsesplikt er det ingen ukjent øvelse for dommeren å fastlegge ytterpunktene for hvor langt den ene part plikter å ivareta den annens interesser.¹⁴⁴ Men rekkevidden for bortfrakterens plikt til å verne om befrakteren kan bli videre enn det som har vært meningen etter despatch-kriteriet dersom rettsanvenderen bringer med seg rettssetningen fra Hindanger.

I norsk rett er det ikke fremmed at kontrakten suppleres med en lojalitetsplikt for øvrig.¹⁴⁵ I engelsk rett har man derimot ikke noen slik lojalitetsplikt som kan supplere despatch-bestemmelsen.¹⁴⁶ Her blir man nødt til å fastlegge kravets innhold i lys av de momenter jeg har påpekt i 2.2.3, men vurderingen kan ikke løsrives certepartiets risiko- og kostnadsmodell. Engelsk rett legger også til grunn at tidscertepartiets

¹⁴² Falkanger (1965) som i forbindelse med certepartiet for de konsekutive reiser på side 105 fastholder at en forsinkelse kan føre til at det totale antall reiser under certepartiet kan bli meget mindre.

¹⁴³ Se også The Takafa [1990] 1. Lloyd's Law Rep. på side 538 hvor førstinstansen siteres: «Is it to be the maximum speed, the best that it is capable of under the climatic conditions experienced, or is it to be a more moderate speed calculated to make fair progress but with reasonable regard to economy of bunkers? We think it must be the latter. »

¹⁴⁴ Krüger (1974) s. 180.

¹⁴⁵ Haaskjold (2013) s. 77–78.

¹⁴⁶ Møllmann (2007) s. 226.

art – at raten løper kontinuerlig – fører til at man under despatch-kriteriet må gå lenger i å hensynte befrakterens interesser.¹⁴⁷

Carver skriver blant annet at forpliktelsen må leses i lys av «the charterers right to exploit the employment of the vessel» ved å maksimere «the income-generating potential of the vessel» som må oppnås ved at «the vessel to accomplish each instructed voyage without undue delay».¹⁴⁸ Dette følger av det grunnleggende risikoaspektet ved tidscertepartiet og befrakterens rett til å nytte skipet til de instruksjoner han beordrer innenfor certepartiets grenser i kontraktperioden. Dermed er det ikke nødvendig med noen betingelse eller understandard om at bortfrakteren skal økonomisere med befrakterens tid, og det er heller tvilsomt om noen engelsk dommer vil oppstille noen slik understandard under despatch-kriteriet.¹⁴⁹ Dette illustrerer for øvrig at betraktninger om lojalitet kan komme til syne også i engelsk rettstenkning, men da ikke som et særlig krav om lojalitet overfor kontraktspartnen, men gjennom kontraktens bestemmelser, system og inntolkede lærer for øvrig.¹⁵⁰

Voldgiftsretten erkjenner at det ikke foreligger noe liknende praksis, men det eksisterer flere engelske avgjørelser hvor det fremheves retningslinjer som kan anvendes på tvers av typetilfellene. Blant avgjørelsene som gjelder tidscertepartier jeg har gjennomgått om despatch-kriteriet, stilles det ikke opp noen slik liknende understandard som voldgiftsretten i Hindanger stiller opp.

Bruddet på despatch-klausulen synes å bygge på de uheldige konsekvensene offhire-klausulens ordlyd fikk for befrakteren.¹⁵¹ Han måtte betale hyre for samme strekning på den avtalte reisen to ganger. Slik jeg ser det bør avveiningen også leses i lys av at det ikke umiddelbart var

¹⁴⁷ Jf. [2001] Lloyd's Law Rep. Vol. 1 *The Hill Harmony* på s. 156 hvor det blant annet fremgår at befrakteren sitter med forsinkelsesrisikoen i tidscertepartiet. Han må derfor kunne utnytte fartøyets inntjeningspotensial i størst mulig grad, med unntak for de situasjoner hvor navigasjonsmessige forhold krever det.

¹⁴⁸ Carver (2017) s. 350.

¹⁴⁹ Solvang (2013) s. 41.

¹⁵⁰ Har gyldighet for den engelske læren om skadesløsholdelse for iverksettelse av befrakterens ordre. Solvang (2013a) s. 16.

¹⁵¹ Solvang (2009) s. 93.

klart hvorvidt engelsk eller norsk rett skulle gjelde for kontraktsforholdet. Hadde norsk rett vært utgangspunktet, ville man sannsynligvis kommet til at offhireklausulen supplert med nordisk bakgrunnsrett ville gitt det samme resultatet som Brækhus kom til på bakgrunn av despatch-kriteriet.¹⁵² Resultatet er rimelig sett i lys av nordisk rettsanvendelse, men resultatet får en til å stille seg spørsmålet om slike etterfølgende konsekvenser kan tas i betraktning.

Det gjelder generelt for aktsomhetsforpliktelser at vurderingen av om pliktsubjektet var tilstrekkelig aktsom må ta utgangspunkt i tidspunktet for handlingen.¹⁵³ Det er nok så at de uheldige konsekvensene for tidsbefrakteren var mulig å forutse på tidspunktet for bortfrakterens beslutning, man hadde jo offhire-klausulen i certepartiet. Men den nevnte usikkerheten om bakgrunnsretten gjør det iallfall ikke klart at befrakteren ville måtte betale to ganger for samme strekning. Hadde det fra bortfrakterens side blitt ført bevis for at det var nødvendig å reise tilbake igjen til USA, er det nærliggende at en despatch-vurdering i alminnelighet ville berodde på hvilke av reparasjonsalternativene som fremstod rimelige. Kriterier som ville hatt betydning er tilgangen på deler, faglig kvalifikasjon, forskjeller i pris og tid for reparasjon.¹⁵⁴ Konsekvensene av den ufordelaktige offhireklausulen hadde da trådt mer i bakgrunnen, en tidsberegning befrakteren uansett hadde akseptert ved inklusjonen av en slik offhireklausul.

Et spørsmål er om det er despatch-kriteriet som skal avgjøre hensiktsmessigheten av et valg av reparasjonsverft.¹⁵⁵ I Hindanger ble kriteriet nettopp anvendt til å normere handlemåten i andre relasjoner en de alminnelige reiser, bortfrakteren måtte minimere den tid skipet var stillet offhire.¹⁵⁶

¹⁵² Solvang (2009) s. 93.

¹⁵³ Simonsen (1997) s. 163.

¹⁵⁴ Solvang (2009) s. 325.

¹⁵⁵ Se i den forbindelse saken London Arbitration 10/10 omtalt i LMLN hvor begroing som ikke gjorde skipet usjødyktig eller aktualiserte vedlikehold av bortfrakteren *ikke* kunne favnes av despatch-kriteriet selv der skipet seilte med lavere hastighet.

¹⁵⁶ Krüger (1974) s. 180.

Ordlyden i despatch-klausulen går som regel ut på at «master to prosecute all voyages with the utmost despatch». «[A]ll voyages» kan etter en alminnelig lese måte tas til inntekt for at det er reisene under den alminnelige kontraktsavviklingen det siktes til. Carver gir videre uttrykk for at forpliktelsen i tidsertpartiet er «namely to prosecute the instructed voyage “at the maximum speed that is consistent with normal navigation and normal use of the engine power” subject to what is reasonable in the circumstances».¹⁵⁷

For engelsk retts vedkommende tyder dette på at man ikke har ment at despatchklausulen skal regulere uheldige virkninger av offhire-klausuler. I nyere offhire-klausuler har man tatt inn ordlyd som regulerer tidstap som følge av at skipet må repareres. Det angis for eksempel at der skipet må deviere for reparasjon skal tidshyren bare begynne å løpe igjen der fartøyet er i en ikke mindre gunstig posisjon enn det skipet var da det måtte deviere.¹⁵⁸ Således er det regulert uttrykkelig i offhire-klausulen en slik tolkning Brækhus kommer til av despatch-klausulen.

Som vi har sett er det i fastleggingen av aktsomhetsterskelen grunn til å vektlegge certepartiets andre klausuler. Først og fremst er det de bestemmelser som forteller noe om hvordan skipet skal yte og hvor det skal gå, som gir veiledning. Offhire-klausulen gir anvisning på under hvilke omstendigheter tidshyren ikke skal dreie, og i hvilken periode dette skal gjelde. I Hindanger ble despatch-kriteriet tolket i betraktning av offhire klausulen slik at bortfrakteren måtte begrense offhire periodene i lojalitet overfor befrakteren.¹⁵⁹ Det har heller ikke vært vanlig i andre saker å trekke offhireklausulen inn i fastleggelsen av despatch-kriteriet. I lys av at det nå ofte er egne objektive angivelser av hvordan vederlagsrisikoen skal justeres i slike tilfeller er det heller ikke grunn til å justere despatch-forpliktelsens innhold i lys av offhireklausulens virkninger.

Jeg oppfatter at det er lite som står igjen av voldgiftsrettens rettssetning fra Hindanger-avgjørelsen om å «økonomisere med befrakters tid», særlig med tanke på at andre klausuler tar hånd om reparasjonsvalg og

¹⁵⁷ Carver (2017) s. 350.

¹⁵⁸ Solvang (2013) s. 42. I note 42 peker han på Shelltime 4 kl. 21 linje 228 til eksempel.

¹⁵⁹ Krüger (1979) s. 180.

offhire. Testen for om det ikke er tilstrekkelig despatch i tidscertepartiet kan være om bortfrakteren har «grepet inn» i befrakterens kommersielle bestemmelsesområde uten at han har hatt noen nautiske eller andre legitime grunner til å handle slik. Da favner en både tidscertepartiets karakter, og bortfrakterens behov for et visst spillerom i oppfyllelsen.

2.2.5 Klausuler hvor despatch-kravet kobles til presiserende faktorer, her klimaets sikkerhet

Vanligvis fremgår det av certepartiene at kapteinen skal utføre reisene med «utmost dispatch» eller de liknende formuleringene som er fremhevet over. Klausulene gir sjelden videre føringer for utføringen av reisene. Det finnes imidlertid klausuler – særlig i tankcertepartiene – som går nærmere til verks med å regulere bortfrakterens adferd i oppfyllelsen. Et eksempel er Bptime 3 kl. 10.2:

«10.2 The Master shall, throughout the Charter Period, operate the Vessel and carry out his duties in a manner consistent with good seamanship, complying with the recommendations set out in the latest edition of ISGOTT and maintaining the safety of the Vessel, its crew, the cargo and the environment, and shall prosecute all voyages with due despatch.»

Den første delen av klausulen går ut på at kapteinen skal utføre sitt virke i tråd med alminnelig godt sjømannskap. Dette er intet annet enn det som allerede følger av despatch-klausulen. Videre skal han overholde anbefalingene i ISGOTT.¹⁶⁰ ISGOTT gir nærmere retningslinjer for sikker håndtering av petroleumsprodukter. Klausulen angir videre at kapteinen skal sørge for å opprettholde skipets, mannskapets, lastens og *miljøets sikkerhet*. Dette har slagside til bortfrakterens plikt til å holde skipet sjødyktig.¹⁶¹ Tilslutt er det tilføyd at skipet skal holde due despatch.

Jeg oppfatter at elementene som presiseres i forkant av despatch-kravet i realiteten er uttrykkelige angivelser av hva som er å regne som despatch-

¹⁶⁰ Forkortelsen står for *International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals*.

¹⁶¹ Bptime 3 kl. 1.2.

kravets innhold. Tilsier forholdene at kapteinen må holde lav hastighet på tross av befrakters interesse om å seile så hurtig som mulig, er han stadig aktsom. Kontrakten er ment anvendt i tankfarten, og her må det stilles særlige krav til sikker befordring.

Det som for temaet her er særlig interessant, er angivelsen av at kapteinen skal ivareta sikkerheten til «the environment». Angivelsen griper inn i kapteinens gjennomføring av reisen. Spørsmålet er om en slik angivelse kan bety at bortfrakteren må hensynta «the environment» generelt når han fastlegger hvilken fart han skal holde etter despatch-kravet.

Uttrykket «the environment» er meget vidt og favner i sin språklige alminnelighet alle sider av klimaet. Det skilles ikke mellom den umiddelbare risikoen for påvirkning på klimaet, ved for eksempel oljeutslipp, eller den klimamessige påvirkningen over tid. Ordlyden gir isolert sett ikke grunnlag for å skille mellom miljøfaktorene som er regulert offentligrettslig,¹⁶² for eksempel utslipp av olje til det marine miljø, eller uregulerte miljøfaktorer, som utslipp av CO₂ til atmosfæren.

Som angitt i 1.3.2 er det i certepartifortolkning særlig grunn til å legge vekt på den objektive forståelsen av klausulene. Dermed må utgangspunktet være at klausulen og despatch-kravet må fastlegges i tråd med en rekke klimafaktorer. Kapteinen må kunne ivareta både det marine miljø ved at det seiles med lavere hastighet gjennom områder som er særlig utsatt, og miljøet for øvrig ved å begrense utslipp til atmosfæren generelt eller i områder som er betydelig utsatt.¹⁶³ Ordlyden åpner opp for begge løsninger, og gir ikke klare indikasjoner på valget av det ene alternativ.

Generelt er det av interesse å trekke på tilsvarende uttrykk brukt i andre klausuler. I Gentime finnes også uttrykket «the marine environment» i forbindelse med at befrakteren ikke skal hindre bortfrakteren i å ivareta dette i tråd med IMO Resolution A. 433 (XI).¹⁶⁴ Ettersom

¹⁶² MARPOL 73/78 Annex I.

¹⁶³ Se Lorentzon/Tsimplis (2018) som riktignok omtaler STM-klausulen som gir befrakteren rett til å justere hastighet i tråd med «Arrival time» ved bruk av STM-systemet. Ordlyden er i siste ledd at bortfrakteren og befrakteren skal ta tilbørlig hensyn til «environmental factors, including emission reductions».

¹⁶⁴ Gentime kl. 12, annet ledd. Se for øvrig definisjonen av *pollution to the marine environment* i UNCLOS art. 1.4.

kontraktene er del av BIMCO kontraktsporfølje og dels utarbeidet av dem skulle dette umiddelbart tilsi at det er en bevisst forskjell i bruken. Likevel kan ikke dette være avgjørende. Særlig ikke der det er tre forskjellige kontrakter det er tale om. Om en hadde skilt mellom de to begreper internt i Bptime 3 ville det vært et skarpere argument for at «the environment» skulle kunne omfatte mer enn det marine miljø.

Bptime 3 er et tidscerteparti produsert i samarbeid mellom BP og BIMCO. Kontrakten er ment anvendt i tankfart. I tankfarten er det særlig risiko med hensyn til utslipp av olje fra skipet. Om skipet får skader som følge av forholdene eller grunnstøter kan det få betydelig konsekvenser for det marine miljø. Dette peker i retning av at det først og fremst var de umiddelbare og regulerte klimafaktorene man tok sikte på med uttrykket «the environment». Det støttes slik jeg ser det av kontraktens klausul 34 om «oil pollution prevention» som gir befrakteren visse rettigheter der olje slippes ut og medfører eller truer med å medføre skade.

Det finnes ingen praksis som tar stilling til rekkevidden av uttrykket «the environment» i klausulen. Kl. 10.2 er heller ikke adressert i BIMCOs «explanatory notes» til certepartiet.¹⁶⁵ Konklusjonen er dermed at det er usikkert hvor langt man kan strekke «the environment». Det er nærliggende at man vil komme til at bortfrakteren ikke skal ta hensyn til «the environment» generelt når han fastlegger hvilken fart han skal holde etter despatch-kravet.

2.3 Despatch-kravet etter bakgrunnsretten

Til nå har vi sett på de krav som stilles til bortfrakterens oppfyllelse slik plikten er formulert i kontraktene. Det som er skrevet om hurtighetsforpliktelsen i forbindelse med kontraktene gjelder også for kravet slik det fremgår av bakgrunnsretten. Innehar ikke kontrakten noen

¹⁶⁵ Konsipistene hadde ikke utslipp av Co2 i tankene da man laget standardkontraktene. (bekreftet i korrespondanse med Bimco). Men vektleggingen av hva konsipistene har ment er nødvendigvis ikke noe som tas i betraktning ved avgjørelse av tvist mellom partene. I ND 1925 s. 523 bygget man på uttalelser fra direktøren i BIMCO og Nordisk Skibsrederforening om hva som var *ment* med isklausulen i Gencon-certepartiet. Nærmere omtalt i Falkanger (1997) s. 299.

fremdriftsforpliktelse må kravet til bortfrakterens oppfyllelse fastlegges i tråd med bakgrunnsrettens løsningsmodell.

I sjøloven § 339 om reisebefraktning har man inntatt formuleringen *tilbørlig hurtighet*.¹⁶⁶ Det nordiske samarbeidet har gitt tilsvarende formuleringer i de andre sjølovene. I den danske sjøloven er det angitt *tilbørlig hurtighed*, og i den svenske står det *tilbörlig skyndsamhet*. Ordlyden oppstiller en plikt til å seile med en passende hastighet og en plikt til å velge passende rute. I kapitlet om tidsbefraktning har man ingen tilsvarende uttrykkelig hastighetsangivelse, men det må tolkes inn en plikt for bortfrakteren til å utføre de instruerte reiser med tilbørlig hurtighet.

Plikten fremgår også i loven i ubestemt form. Den må fylles med innhold der man har det foreliggende tilfelle foran seg. To ting bør gripes tak i. Det ene er fremhevingen av standardens innhold der lovkonsepistene har uttalt seg om regelen. Det andre er sjølovens tillegg til hurtighetsangivelsen, med karakter av samlebetegnelse.

Den samme formuleringen som finnes i befraktningskapitlet opptrer også i stykkgodsbefraktningskapitlet. Transportøren har å «utføre transporten med tilbørlig omhu og hurtighet, ta vare på godset og for øvrig ivareta eierens interesser»¹⁶⁷ Som jeg kommer tilbake til, kan despatch-kravet komme inn der det under befraktningen er utstedt konnossement til tredjemann som utløser anvendelsen av § 262. Den er nemlig preseptorisk.¹⁶⁸ I den forbindelse kan det reises spørsmål om vilkår i konnossementet som moderer innholdet i fremdriftsforpliktelsen må underordnes den alminnelige plikten til å gå med tilbørlig hurtighet, slik at bortfrakteren blir ansvarlig i forholdet til tredjemann selv om han ikke er krevet å gå med slik hurtighet etter certepartiets vilkår. Jeg behandler dette under 3.4.8.

¹⁶⁶ Tilsvarende uttrykk i den nå opphevede loven fra 1893 § 98. Paragrafen kom inn i befraktningskapitlet som følge av endringene i 1936. Jf, Innstilling fra Sjølovkommissjonen 1936 s. 29. I den svenske er det angitt *tilbörlig skyndsamhet* og i den danske, *tilbørlig hurtighed*.

¹⁶⁷ Sjøl. § 262 første ledd.

¹⁶⁸ Sjøl § 254.

2.3.1 Tillegg i rasjonaliseringsprosessen – retningslinjer fra lovgiver

Når rettsanvenderen tar stilling til pliktens innhold etter bakgrunnsretten har han muligheten til å støtte seg på uttalelser fra forarbeidene. Forarbeidsuttalelsene kan også brukes ved utfylling av kontraktsplikten, men de er nærliggende å fremheve her i forbindelse med bakgrunnsrettens fremdriftskrav.¹⁶⁹

Forarbeidene til sjøloven uttaler at lovgiver ikke hadde ment noen realitetsendring fra den eldre sjøloven av 1893, hvor man hadde kriteriet i § 98.¹⁷⁰ Det er følgelig ingen særlig fremhevning av hva det kan være aktuelt å legge vekt på. Men siden det ikke var tale om noen endring fra den tidligere sjøloven, er spørsmålet om man da kan henvende seg til 1893-lovens forarbeider. Oppfatningene om det forstandige sjømannskap har endret seg vesentlig siden den tid, særlig i lys av den teknologiske utviklingen innenfor skipsfarten.

Generelt var det tidligere vanskelig å føre kontroll med fartøyets eksakte manøvrering. Iallfall var det ikke på langt nær den samme mulighet til å ettergå kvaliteten i ytelsen, og hvorvidt skipet gjorde deviasjoner i tid eller rute. Dette har også preget innholdet i despatch-kravet som på tidspunktet for inntakelsen i loven betød at kapteinen skulle seile så fort det lot seg gjøre fra den ene til den andre havn. Hovedsakelig var det også reiseCERTPARTIER som utgjorde den primære befraktningsformen.

Dersom det er utstedt konnossement under CERTPARTIET til tredjepart, reguleres forholdet mellom BORTFRAKTEREN og tredjepart av kapittel 13 i sjøloven. Dette kapitlet har regler om hvordan transporten skal utføres. Det er interessant i to relasjoner å se nærmere på disse. Om det er utstedt konnossement må hva som er tilstrekkelig hurtig oppfyllelse fastlegges i forholdet mellom BORTFRAKTEREN og lasteeieren, så vidt han ikke er befrakteren.

¹⁶⁹ Det kan stilles spørsmål om forarbeidsuttalelsene imidlertid er av underordnet betydning sammenliknet med retningslinjer fra praksis som har uttalt seg om despatch-kravet i kontrakt.

¹⁷⁰ NOU 1993:36 s. 67.

Prinsipielt innebærer det at man skal fastlegge despatch-kravet i tråd med kontraktsmotpartens interesser, at oppfyllelesplikten, selv om den er ubestemt i begge relasjoner, kan bli annerledes i den ene enn den andre relasjon. Er det ikke utstedt noe konnossement, er uttalelser fra forarbeidene relevante ved fastleggingen av despatch-kravet i kontrakten mellom bortfrakteren og befrakteren.

Her må man likevel ha i bakhodet at materialet kan ha hatt for øye lasteierens interesser, slik at noe kritikk må utøves ved vektleggingen av forarbeidene til § 262 i relasjonen mellom bortfrakteren og befrakteren. De hensyn som gjør seg gjeldende i stykkgodsbefraktning, hvor skipet som regel går i linje og frakter last for en rekke transportkunder, gjør seg ikke nødvendigvis gjeldende der det er en befrakter som har sluttet certeparti for hel- eller delbefraktning. Det spillerom bortfrakteren har i relasjon til lasteieren i stykkgodsbefraktning, kan man ikke anta at han har i relasjon til en befrakter.

I kapittel 13 fremgår bortfrakterens plikt til å seile med en viss hurtighet i § 262. Bestemmelsens første ledd lyder:

«Transportøren skal utføre transporten med tilbørlig omhu og hurtighet, ta vare på godset og for øvrig ivareta eierens interesser fra mottakelsen til utleveringen av godset.»¹⁷¹

Despatch-kravet opptrer i sammenheng med andre plikter. Tidsfaktoren fremstilles som et krav om «tilbørlig omhu og hurtighet». For øvrig må han nyte omsorg for godset og befrakterens interesser. Etter ordlyden gjelder pliktene fra transportøren har mottatt til han har levert lasten. At han skal ivareta lasteierens interesser er en presisering av det lojalitetskrav han har som følge av kontraktsforholdet mellom dem.

I forarbeidene til § 262 er det gitt nærmere retningslinjer for innholdet av transportørens omsorgs- og aktsomhetsforpliktelse.¹⁷² Her heter det at forsinkelse inntreder der transporten «går utover hva som vil være rimelig tid [...], hensett til transportopplegget og markedsføringen av dette».

¹⁷¹ Sjøl. § 262, første ledd.

¹⁷² NOU 1993:36 s. 28.

Samtidig sies det at man valgte å ta ut deviasjonsregelen fra den gamle sjølov som bygget på Haag-Visby art. 4 nr. 4 som ga deviasjonsrett dersom det var *rimelig*. Oppfatningen var nemlig at selv om det var behov for strenge krav til hurtighet, burde transportøren innrømmes et spillerom i oppfyllelsen. Hovedpoenget er befordring innen *rimelig tid*.¹⁷³

2.3.2 Ordlydens tillegg om «for øvrig på forsvarlig måte»

Dagens lovbestemmelse for reisebefraktning om rederens innsats- eller omsorgsforpliktelse har to dimensjoner. Reisen skal utføres tilbørlig hurtig. I tillegg må reisen «for øvrig [gjennomføres] på forsvarlig måte». En umiddelbar forståelse er at det er tale om en samlebetegnelse. Det er alle sider av reiseavviklingen som skal utføres forsvarlig. Dette kan inkludere bortfrakterens organisatoriske opplegg, tilstrekkelig ivaretagelse av lasten underveis og forsvarlige prosedyrer hva gjelder de mer tekniske sider av skipet.¹⁷⁴

En slik ordlyd utelukker ikke at også større eksterne hensyn tas i betraktning. I vårt tilfelle er spørsmålet om man kan legitimere iakttakelsen av klimahensyn. I så fall er resonnementet at kontraktsavviklingen ikke utføres tilstrekkelig aktsomt med mindre bortfrakteren tar i betraktning klimahensyn.

I sjøloven av 1893 stod hurtighetsforpliktelsen i § 98. Der lød den utelukkende «Reisen skal utføres med tilbørlig hurtighet». Tillegget om forsvarlig måte kom først inn i den nye loven. Forarbeidene fra 1993 til den nye loven gir uttrykk for at det ikke var tilsiktet noen realitetsendring sammenliknet med den tidligere rettsstilstanden. Motivene henviser i den forbindelse til den eldre sjølov §101. Etter denne skulle bortfrakteren vise «tilbørlig omhu med hensyn til lasting, stuing, behandling, befordring, lossing og omsorg for godset og [...] for øvrig vareta eierens tarv fra mottakelsen til avleveringen av godset». Opplistingen er etter

¹⁷³ NOU 1993: 36 s. 28.

¹⁷⁴ Uttrykket «bortfrakterens organisatoriske opplegg har jeg lånt fra Falkanger (1965) s. 152. Han mener med dette, «de planer bortfrakteren må utarbeide og de disposisjoner han må treffe, for å få avviklet transporten».

paragrafens ordlyd ikke uttømmende. Den regner opp enkelte konkrete hensyn samtidig som den angir «for øvrig vareta eierens tarv». Generelt må dette forstås som ivaretagelse av lastesidens interesser.

Jeg slutter av dette at «forsvarlig måte» i den nye lovteksten bare kan tolkes som en rundere angivelse av på hvilke måter bortfrakteren skal yte sin kontraktsforpliktelse overfor befrakteren eller lasteeieren, og med det omhu han skal ivareta lastesidens interesser. Det er primært ikke andre interesser, som klimahensyn, som er ment inkludert i kravet om at oppfyllelsen skjer på forsvarlig måte.

2.4 Adgangen til å prioritere miljøfaktorer

Retningslinjene for despatch-kravet utgjør de momenter som er relevante å ta i betraktning ved spørsmålet om det er utvist tilbørlig aktsomhet. Spørsmålet er følgelig om vurderingen tillater at bortfrakteren trekker på klimahensyn når han skal seile med den alminnelige despatch.

Er det av betydning for befrakteren at miljøet prioriteres, og er disse interessene kommunisert til bortfrakteren, er det intet problem. Da er bortfrakteren stadig aktsom under utføringen av reisen. Befrakteren kan imidlertid ha klare interesser i at lasten transporteres raskest mulig frem som kan komme i konflikt med interessene i at reisen avvikles på en klimavennlig måte. Da først oppstår problemet.

Som vi så av den øvrige praksis, er det befrakterens interesser som må tillegges størst vekt. Forutsetningene for inngåelsen, kravene til ytelsens art og kvalitet kommer i betraktning. Med andre ord er det tale om å se kravet i lys av «alminnelige kontraktsrettsprosmål om prestasjonens kvalitet og partenes gjensidige plikter».¹⁷⁵ Kriteriet gir ingen veiledning for den konkrete utstrekning disse momenter må prioriteres. I nordisk rettspraksis er man ikke fremmed for å trekke grensene for hvor langt den ene kontraktsparts interesser må ivaretas basert på en skjønnsmessig vurdering av de konkrete forhold.¹⁷⁶ Den nordiske rettsanvenderen er som følge av den skjønnsmessige formuleringen ikke klart begrenset i sin

¹⁷⁵ Krüger (1974) s. 180.

¹⁷⁶ Krüger (1974) s. 180.

rettsanvendelse, han kan trekke på andre hensyn uten at det nødvendigvis er et avvik fra den alminnelige metode han tjener.¹⁷⁷ Gis det for eksempel retningslinjer for adferden i sjøfarten generelt, kan disse komme i betraktning under aktsomhetsvurderingen.

Det kan argumenteres for at befrakteren må innlate seg på å tillate at det i en viss utstrekning tas hensyn til klimaet i oppfyllelsen av transporttjenesten. Iallfall i den utstrekning de andre interessene tillater en slik prioritering. Generelt i lys av den nå svært fremtredende oppfatningen i sjøfarten om at klimautslippene må ned, og spesielt i lys av IMO's mål om utslippsreduksjon med 50 % innen 2050. Befrakteren og bortfrakteren kan også ha sluttet seg til bransjeinitierte prinsipper som gir en pekepinn om at de har interesser i å redusere utslippet. Slike er for eksempel UN Global Compacts *Sustainable Ocean Principles*. Prinsipper produsert i samarbeid med over 300 aktører innenfor havindustri. Flere aktører har også knyttet seg til dem i etterkant. I prinsipp 3 fremgår det at aktørene skal:

«Take action to [...] *reduce greenhouse gas emissions in their operations* to prevent ocean warming and acidification, and work towards a circular economy. »

Det er tydelig at det for bortfrakteren selv kan bli vanskelig å vurdere sin egen posisjon under kriteriet til å ta klimaet i betraktning. Det er vanskelig å angi i hvilken utstrekning befrakteren kan forvente at bortfrakteren tar hensyn til klimaet under reisecertepartiene. Praksisen som er fremhevet gir likevel grunnlag for å hevde at hastigheten som hensyntar befrakterens økonomiske interesser stadig er aktsom, om ikke andre hensyn kommer i forgrunnen.¹⁷⁸ Hastigheten som gir lave drivstoffkostnader kan som nevnt virke hensiktsmessig på miljøet. Om bortfrakteren skal kunne anlegge en hastighet som er lavere, beror det for nordisk rettsanvendelses vedkommende på de involverte interesser og de krav som kan stilles til ytelsen.

¹⁷⁷ Krüger (1974) s. 180.

¹⁷⁸ *The Hill Harmony* s. 638.

Som vi har sett har kontraktens formulering innvirkning på despatchkravets innhold. De mildere variantene som *due*, *reasonable* eller *convenient* bærer bud om en bredere interesseavveining enn *utmost* og *all possible*. Således kan det argumenteres for at det er større rom for å prioritere klimainteressene der kontrakten bruker de mildere angivelsene. Bortfrakterens spillerom er minimert der hastighetsangivelsen er bestemt til et tall.¹⁷⁹ Derfra går det en skala fra de strenge uttrykkene over til de mildere variantene.

Det kan spørres om det er anledning til å prioritere andre interesser på ballastreisen enn på lastereisen. I reisecertepartiet har man ofte ingen garantier for den fart skipet skal holde på ballastreisen. Her inneholder kontrakten også andre regler som sørger for at befrakterens interesser ivaretas. Det gis for eksempel en ETA som forteller befrakteren når han kan forvente skipet i havn, samt opplysninger om liggetidens begynnelse og *laycan*-dato.¹⁸⁰ Er det kun oppgitt en kanselleringsdato i certepartiet må despatch-forpliktelsen ses i lys i av denne. Da relaterer innsats-elementet seg til å komme frem innenfor kanselleringsdatoen.¹⁸¹ Bortfrakteren må da kunne benytte ballastreisen til å iaktta klimaet, så lenge han kommer frem innen fristen.

Grunnlaget for despatch-skjønnnet blir sikrere der despatch-kravet presiseres i klausulen. BPtime 3 kl. 10.2 ga presiserende føringer for despatch-kravet. Selv om man ikke hadde ment å inkludere utslippene av CO₂ til atmosfæren kan liknende suppleringer i klausulene gjøre det tryggere for bortfrakteren å prioritere klimahensyn.

På lovs nivå har dette vært forsøkt. NOU 2012:10 om gjennomføringen av Rotterdamreglene i sjøloven inneholder forslag om enkelte tilføyelser med klimaet som bakgrunn. Forslaget gjelder Sjølovens kapittel 13 om stykkgodsbefraktning. Hvis forslaget på noe tidspunkt vedtas som lovtekst, får klimahensynet autorisasjon som avveiningsmoment gjennom lovteksten. Slike synspunkter kan også komme i betraktning under fremtidige befraktninger der bakgrunnsretten er norsk, når rettsanvenderen

¹⁷⁹ SHELLVOY 6 kl. L.

¹⁸⁰ Falkanger (1965) s. 104.

¹⁸¹ Steen (2004) s. 72.

ser seg om etter kildemateriale for å fastlegge innholdet i despatch-kravet etter kontrakten. Foreløpig er Rotterdamreglene ikke ratifisert av Norge og det er som følge av dette ikke gjort endringer i sjølovens tekst. Forarbeider til endringer som ikke er vedtatt kan som utgangspunkt ikke ha rettskildemessig vekt. Altså kan det ikke bli tale å trekke på dem der adferden i oppfyllelsen forankres etter bakgrunnsretten.

Sjølovkomiteen har fremsatt to forslag som gjelder klimaet i ny § 261 og § 268. Den første gjelder tolkningen av kapitlet. Her er det sagt at reglernes internasjonale karakter og behovet for fremme av rettsenhet og sikring av tillit til internasjonal handel må vektlegges. Så fremgår det at: «Det skal legges til grunn at transporten skal planlegges og gjennomføres med *tilbørlig hensyn til miljøet.*»¹⁸² Videre skriver Komiteen til dette at:

«Avtalene bør da forstås slik at transportøren i planleggingen *plikter å legge vekt på hvilket alternativ som gir minst utslipp av drivhusgasser og ellers synes miljømessig best.* Foruten at en slik tolkningsregel ville være en påminnelse om å ta slike hensyn, ville det også gjøre det legitimt overfor medkontrahenten å legge vekt på miljøhensyn, og ikke bare kostnadshensyn.»¹⁸³ (Min kursivering.)

Prioriteringen av klimaet gjøres til plikt for transportøren. En slik formulering er også et direktiv til rettsanvenderen om å anvende klimahensynet i rettsanvendelsen og vurdere hvorvidt transportøren har ivaretatt dette hensynet tilstrekkelig. Komiteen gir uttrykk for at det følger av en *alminnelig tolkningsstandard* at denne løsningen må gjelde. Jeg kan ikke se at sjøretten er et område hvor det stort sett har vært vanlig å legge særlig vekt på miljøet i oppfyllelsen. Det er usikkert hvilken tolkningsstandard komiteen her sikter til. Komiteen burde formulert seg klarere.

Videre har man gått mer konkret til verks i forslaget med hensyn til skipets fart, med det formål at forslagsteksten skal virke bestemmende på fastleggelsen av tilstrekkelig despatch. Jeg oppfatter at man har forsøkt å presisere despatch-kravets innhold. I utkastet til § 278 fremgår det at «Når ikke annet er avtalt, har transportøren adgang til å legge vekt på

¹⁸² NOU 2012: 10 kapittel 16 I. Utkast til ny § 261.

¹⁸³ NOU 2012: 10 s. 62.

miljøhensyn når farten fastsettes». Transportøren gis bare anledning til å vektlegge miljøhensyn, han plikter det ikke. Dermed kan transportøren seile med høyere hastighet om han anser det som hensiktsmessig. Er tidsfaktoren av særlig viktighet for den som benytter seg av transportøren, blir transportkunden nødt til å få inn en særlig klausul i transportavtalen dersom han er usikker på i hvilken utstrekning transportøren vil prioritere denne interessen. Komiteen skriver om bestemmelsen at:

«Dersom det er avtalt eller underforstått at transporten skal foregå med tilbørlig hurtighet («due despatch»), kan det være tvil om det er adgang til å redusere energiforbruket – og derved CO₂-utslippene – ved å redusere hastigheten. Bestemmelsen klargjør at det er det minst miljøvennlige alternativet som krever uttrykkelig avtale. Skyldes fartsreduksjonen transportørens feil, og ikke miljøhensyn, fritar imidlertid bestemmelsen ikke transportøren for ansvar.»¹⁸⁴

Til dette er det første å bemerke at komiteen synes å mene at det ikke kan utelukkes at despatch-kravet i sin alminnelighet kan gi grunnlag for å ta klimaet i betraktning, når de skriver at det «kan [...] være tvil» der transporten skal utføres med tilbørlig hurtighet. Det synes å være et snevrere utgangspunkt enn det de allerede har vært inne på der de mener at en alminnelig tolkningsstandard tilsier at transporten skal gjennomføres med tilbørlig hensyn til miljøet.

Jeg oppfatter ikke at angivelsen «bestemmelsen klargjør at det er det minst miljøvennlige alternativet som krever uttrykkelig avtale» som tilstrekkelig presis. Bestemmelsen er formulert som en angivelse av at der partene ikke har bestemt noe mellom seg er det *anledning* til å ta i betraktning klimaet. Det er ikke sikkert dette alltid virker hensiktsmessig for transportøren, og den sier ikke noe om i hvilken utstrekning han kan prioritere miljøet. Jeg tolker ordlyden i utkastet slik at det minst miljøvennlige alternativ, bare krever avtale der transportøren motstridende ønsker å prioritere klimaet. Den lasten fraktes for må sørge for at det foreligger avtale der han er usikker på om transportøren vil prioritere klimaet istedenfor å seile så raskt som mulig.

¹⁸⁴ NOU 2012: 10 s. 71.

En slik bestemmelse i loven vil for øvrig gjøre det usikkert i hvilken utstrekning transportøren kan vektlegge klimahensyn i oppfyllelsen. Det kan oppstå konflikt om hvor langt transportøren kan strekke seg etter å være klimavennlig før han har misligholdt despatch-kravet.

Kapittel 13 i sjøloven aktualiseres der det er utstedt konnossement, jf. sjøl §§ 253 og 325. Om forslaget i NOU 2012:10 gjennomføres, vil det bety at reglene vil virke på forholdet mellom transportøren og innehaveren av konnossementet. De regulerer da hvilken despatch transportøren skal gå med overfor konnossementsinnehaveren. Er konnossementet utstedt til befrakteren under et certeparti kommer derimot ikke kapittel 13 til anvendelse. Da er det stadig befraktningsavtalens angivelse av oppfylleelsesplikten som gjelder. Har man i befraktningsforholdet utstedt konnossement som er overgitt tredjeperson, kan man få den situasjonen at det er en oppfylleelsesplikt overfor lasteeieren som tillater prioriteringen av klimaet, samtidig som man i befraktningsrelasjonen kanskje har mindre muligheter til å prioritere klimaet som følge av despatch-kravet slik det fremgår der. Ordlyden i certepartiet kan for eksempel være strengere enn det den språklig er etter konnossementet og kapittel 13.

Løsninger som det som skisseres i NOU 2012:10 er så vidt meg bekjent ikke reflektert i certepartipraksis. De kan passe bedre i alminnelig stykkgodsbefraktning hvor det allerede synes å være et ganske vesentlig spillerom i oppfyllelsen for transportøren.¹⁸⁵

Siktemålet med reguleringer som Rotterdamreglene, er å sørge for enhetlig regelverk internasjonalt. I tolkningsbestemmelsen fremhever man nettopp at rettsenhet og behov for sikring av tillitt til internasjonal handel skal vektlegges. Samtidig er de to bestemmelsene som autoriserer miljøet som relevant faktor ikke reflektert i Rotterdamreglene. I det danske utkastet har man dessuten ikke villet ha noen slik spesiell løsning.¹⁸⁶ Det er altså utelukkende i Norge slike bestemmelser er foreslått. Despatch-kravet gjelder så lenge skipet er på reisen og det kan skape usikkerhet dersom man har adgang til å fastlegge kriteriet i overenskomst med klimaet etter norsk rett, samtidig som det ellers må fastlegges med

¹⁸⁵ NOU 1993:36 s. 28.

¹⁸⁶ NOU 2012: 10 s. 62 og 71.

andre interesser i første prioritet. Dette synes å motvirke siktemålet om rettsenhet, så lenge andre ikke følger eksemplet i NOU 2012:10.¹⁸⁷

Har man ingen presisering av despatch-kravet i kontrakten eller i lovs form er det tryggeste at bortfrakteren sørger for å ta inn en klausul i certepartiet som gir han rett til justere ned hastigheten.¹⁸⁸

Vanskeligheten med å vurdere om klimaet kan tas i betraktning etter standarden ligger ikke bare hos partene selv, men også hos vedkommende som må avgjøre en eventuell tvist mellom partene.

Endelig påvirkes hva som er et forstandig sjømannskap av rettsanvenderens egne oppfatninger, enten vedkommende selv pretenderer dette eller ikke. I et samfunnsmessig spørsmål som prioritering av klimaet, kan det være delte meninger om i hvilken grad dette inngår i et forstandig sjømannskap. I sjøfarten generelt er det en tydelig oppfatning om at utslippene må reduseres. IMO har som vi har sett satt et klart mål om reduksjon av skipsfartens utslipp med 50 % innen 2050. Også de kommersielle kreftene peker i retning av viktigheten av at utslippet reduseres. Således er det grunn til å konkludere med at det iallfall ikke kan utelukkes at klimafaktorer rettmessig kan vektlegges ved fastleggingen av hastigheten.

2.5 Oppsummering

Dette kapitlet har gjennomgått bortfrakterens forpliktelse til å gå med tilstrekkelig hurtighet. Spørsmålet var om bortfrakteren har spillerom til å trekke på klimahensyn i oppfyllelsen, og ikke bare ta hensyn til nautiske, tekniske og sikkerhetsmessige forhold for øvrig. Dette på bakgrunn av at despatch-kravet er en rettslig standard som hovedsakelig har vært tolket i tråd med det særlige behovet for hurtighet og befrakterens interesser.

¹⁸⁷ Se i den forbindelse Høringsuttalelse fra Advokatforeningen om NOU 2012:10 Gjennomføringen av Rotterdamreglene i sjøloven, s. 3.

¹⁸⁸ Men helt trygg er bortfrakteren ikke. Nye problemer oppstår der det er utstedt konsesjoner som ikke inntar slik justeringsrett.

På tross av oppfatningen om en hurtig befording kan bortfrakteren likevel ha mulighet til å skru ned farten i enkelte deler av oppfyllelsen, uten at det kan anses uaktsomt.

En slik adgang avhenger for det første av hvilket språklig format standarden har fått. De milde språklige formuleringene gir rom for å trekke på flere omstendigheter enn de som gir anvisning på tidsfaktoren som særlig sentral. Dernest avhenger det av hvilket type certeparti en har å gjøre med. I reisecertepartiet kan det for eksempel være mulig å prioritere klimaet på ballastreisen, hvor det bare er gitt en estimert tid for ankomst i lastehavnen, så lenge han kommer frem før kanselleringsdatoen. I tidscertepartiet er det som følge av befrakterens disposisjonsrett av betydning for ham at han kan benytte skipets kapasitet gjennom hele kontraktsperioden. Dermed vil bortfrakterens spillerom avhenge av hans interesser. For øvrig fastlegges innholdet i standarden i lys av certepartiets klausuler for øvrig.

Spørsmålet om bortfrakterens prioritering av klimahensyn har en side til det generelle spørsmålet om klimahensynets plass i den privatrettslige rettsanvendelsen. Det ville gå ut over rammene for denne fremstillingen å diskutere denne problemstillingen i dybden, men det kan allikevel være grunn til å peke på enkelte spesielle forhold ved befraktningsretten.

Det er i teorien argumentert for at rettsanvendere må ta klimaet i betraktning der man er tvunget til å velge mellom to presumptivt likestilte tolkningsalternativer.¹⁸⁹ Dette blant annet ut fra betraktningene om at klimaet er et så allment anliggende, og at Grunnloven autoriserer anvendelsen.¹⁹⁰

I befraktningsretten er tradisjonen at partenes interesser og det risikobildet de på forhånd har bestemt mellom seg er avgjørende. Rettsanvendelsen er på denne måten «tyngt» av tradisjonen og oppfatningen om hvordan klausulene skal behandles. Generelle større samfunnsmessige hensyn har hatt liten plass, med mindre de underkastes begge eller en av partenes egne interesser. Jeg kan ikke se at det eksisterer noen avgjørelser hvor domstolene eller voldgiftsretten har latt klimahensyn slå inn i av-

¹⁸⁹ Monsen (2008) s. 616.

¹⁹⁰ Grl. §112 tredje ledd.

veiningen av to forskjellige tolkningsalternativer, eller ved fastleggingen av en pliktstandard under kontrakten.

Certepartiet har på samme måte som lovgivningen forpliktelser av forskjellig fremstillingsteknisk art. Enkelte regler er klare. Andre er avveiningsnormer, hvor innholdet må fastlegges konkret. Avveiningsnormene kan være gjenstand for utvikling over tid i større utstrekningen enn de andre reglene. Det er nok så at avveiningsnormene gir rettsanvenderen mer fleksibilitet til å inkludere hensyn og generelle interesser, men disse kommer i bakgrunnen der standarden har som hovedformål å verne om en av partenes interesser. Endrer imidlertid oppfatningene seg om hva som utgjør et forstandig sjømannskap, og det blir allmenn enighet om at redusert fart er nødvendig frem til man har kommet frem til ny klimavennlig teknologi, vil det rimeligvis måtte bli slik at bortfrakterens aktsomhetskrav fastlegges i lys av disse interessene.

Grönfors uttalte i 1974 at forsinkelsesreglene – altså i sjøtransporten bortfrakterens aktsomhetsvurdering – måtte gjennomgås i lys av at tidsfaktoren hadde fått en fremskutt betydning, og at «frågor om dröjsmåls-skador måste under sådana förhållanden antas komma att få en helt annan betydelse än förut».¹⁹¹ I dag, og frem til det finnes nye teknologiske løsninger, kan det igjen være grunn til å tenke annerledes om tidsfaktoren. Den har igjen fått mindre betydning. Derfor egner det seg å sitere Grönfors utsagn:

«Den nya utvecklingen måste innebära, att reglerna om dröjsmåls-skador omprövas, genomlyses mot bakgrunden av förändringarna och modifieras på lämpligt sätt»¹⁹²

¹⁹¹ Grönfors (1974) s. 17.

¹⁹² Grönfors (1974) s. 17.

3 Hastighetsreduksjon – «slow steaming»

3.1 Innledning

I forrige kapittel så vi på den alminnelige fremdriftsforpliktelsen. Generelt har det vært stilt strenge krav til hurtig befordring, men forpliktelsens karakter som aktsomhetsstandard utelukker ikke at det i enkelte deler av oppfyllelsen holdes en klimavennlig hastighet.

Dagens oppfatning av kravene til fremdrift har nødvendiggjort egne unntaksklausuler i certepartiet. Unntaksklausulene kan gjelde adgang til ruteomlegning eller hastighetsreduksjon. Jeg omtaler hastighetsreduksjon som *omlegning av reisens varighet*, fordi slow steaming-klausulene medfører en endring av tiden skipet normalt ville brukt på reisen etter despatch-kravet.¹⁹³ I de tilfeller man har villet legge om ruten har man måttet ta inn en *liberty-klausul*. Som følge av behovet for å redusere kostnader har man ønsket å begrense fremdriften i oppfyllelsen. Det har fordret en *slow steaming-klausul* som gir den enkelte part rett til å instruere kapteinen om å senke hastigheten.

I forrige kapittel var spørsmålet hvorvidt bortfrakteren i *deler av oppfyllelsen* kunne iakttta klimahensyn. Despatch-forpliktelsen gir bortfrakteren begrenset spillerom. Har en eller begge parter interesse i at hastigheten skal holdes lav over tid må ha en bestemmelse som gir denne retten i certepartiformularet. Analysen i dette kapitlet er annerledes enn i forrige. Det er ikke tale om å undersøke i hvilken utstrekning slow steaming-klausulen muliggjør klimahensyn. Har en av partene, eller begge, interesser i at transporten skal foregå med redusert hastighet for å redusere utslippene kan de ta i bruk *slow steaming-klausulen* i sine certepartier. Fremstillingen i dette kapitlet går dermed ut på en generell gjennomgang av klausulen.

Først skal det sies noe generelt om slow steaming (kapittel 3.2). Deretter stilles spørsmålet om funksjonsfordelingen i tidscertepartiet

¹⁹³ Slow steaming-klausulen er en særegen form av liberty-klausulen. Liberty-klausulen omtales som klausuler for ruteomlegning, se Krüger (1974) s. 273.

gir befrakteren rett til å bestemme at hastigheten skal reduseres, uten at det er tatt inn noen klausul (kapittel 3.3). Med det som bakgrunn, behandles fellestrekkene ved slow steaming-klausulene (kapittel 3.4) Jeg tar utgangspunkt i BIMCOs klausuler, men supplerer med andre der det er hensiktsmessig. Det skal videre knyttes noen bemerkninger til en annen klausul som kan gi tilsvarende effekt på hastigheten. Den nevner *miljøfaktorer* særskilt (kapittel 3.5). Tilslutt oppsummeres kapitlet (kapittel 3.6).

3.2 Oversikt over tiltaket

Slow steaming innebærer at skipets hastighet reduseres fra den skipet vanligvis går med på reisen. Uttrykkets opphav er den tid skip seilte ved hjelp av dampmaskiner og kull ble brukt som drivstoff. Anvendt på dagens forhold og moderne skip må det generelt bety en nedjustering av pådraget i maskineriet, med den følge at hastigheten reduseres.¹⁹⁴ Innholdet i *slow steaming* og grensene for anvendelsen, kan ikke sluttes av uttrykket selv. Det er opp til partene i certepartiet og den risikofordeling de har bestemt i kontraktsformularet, om og i tilfelle hvor mye hastigheten kan reduseres.

At skip seiler med en annen fart enn det som er skipets normalhastighet er verken uvanlig eller et nytt. Slow steaming er brukt i perioder hvor markedet har vært svakt.¹⁹⁵ Høye drivstoffpriser i kombinasjon med overkapasitet i markedet gjør det mer hensiktsmessig at skipene bruker lengere tid på reisene, med tilsvarende lavere drivstofforbruk, særlig der skipet ikke umiddelbart har nye oppdrag.¹⁹⁶ Fenomenet er med andre ord begrunnet i kostnadshensyn, og ikke primært i ønsker om å redusere CO₂-utslipp. Det er en direkte korrelasjon mellom skipets forbruk av drivstoff og dets utslipp av CO₂. Seiler skipet med lavere forbruk er bieffekten at CO₂-utslippet reduseres.

¹⁹⁴ Motsatt uttrykket «full steam ahead.»

¹⁹⁵ Cooke et al. (2014) s. 215.

¹⁹⁶ Tilsvarende vil lave fraktrater gjøre at det kan lønne seg å senke hastigheten. Reduksjonen i drivstoffkostnader vil for eksempel kunne bli større enn tapet i inntekt som påløper som følge av at bortfrakteren ikke kan inngå og gjennomføre like mange avtaler. Om dette i Stopford (2009) s. 243.

Det hevdes at slow steaming er et av de billigste tiltakene som kan brukes for å bøte på klimautslippet.¹⁹⁷ Det har også vært diskutert om slow steaming bør gjøres obligatorisk, i den forstand at det reguleres egne hastighetssoner på havet.¹⁹⁸ Mot en slik løsning har innvendingene blant annet vært at det ikke vil egne seg like godt for alle typer skip. Skip som seiler hurtig over lange avstander har beste effekt av slow steaming.

Skipenes art og oppdrag må altså tas i betraktning, særlig der det er spørsmål om det er noe som bør inngå i en Ship Efficiency Management Plan (SEEMP). Andre parametre som kan påvirke hensiktsmessigheten av slow steaming er de behov lasteeieren har, herunder lastens art. Last med kortere holdbarhet egner seg dårlig for slow steaming. Det er også verdt å bemerke at slow steaming i dag sjelden iverksettes fordi man har større behov for å kunne få last raskt frem. Å kvantifisere fordelene med slow steaming sammenliknet med utgiftene er også vanskelig.

I kjølvannet av IMO2020 som trådte i kraft 1. januar 2020 stiger drivstoffprisene, som konsekvens av høy etterspørsel og lavere tilgjengelighet.¹⁹⁹ Slike midlertidige kostnadmessige forhold kan foranledige hyppigere bruk av slow steaming.

I dette kapitlet skal vi komme nærmere inn på slow steaming-klausulen. Jeg sier *klausulen* ettersom jeg har valgt å se de ulike variantene av klausuler som gir rett til hastighetsreduksjon i en gruppering. De er relativt ulike i utforming, men har enkelte trekk som går igjen. Trekkene kan samlet sies å utgjøre håndtering av viktige faktiske og rettslige forhold som er av betydning ved endring i skipets hastighet. I forrige kapittel kom det frem at det ikke er trygt å utelukkende basere seg på despatch-kravet. For å få frem begrunnelsen for slow steaming-klausulens sider ser vi først på reduksjon av hastigheten der partene ikke har tatt inn noen slik klausul i kontrakten.

¹⁹⁷ MEPC Resolution 304 (72) s. 7 pkt. 4.7 (5). Martin (2019).

¹⁹⁸ Martin/Lin (2019).

¹⁹⁹ Sand (2020).

3.3 Slow steaming uten særlig regulering i certepartiet – de alminnelige regler

3.3.1 Funksjonsområdet

Spørsmålet om hvordan oppfyllelsen av transporten skal foregå har vært drøftet i kapittel 2. Både i reise- og tidscertepartiet er utgangspunktet at bortfrakteren må gå med den despatch kontrakten angir. Det er språklige forskjeller mellom certepartitypene. Fra de uttrykk som gir indikasjoner på at befordringen haster – *utmost*, til de uttrykk som gir anvisning på en mer alminnelig hastighet – *reasonable*. Undertiden er skipets hastighet angitt mer presist, for eksempel ved referanse til en konkret hastighet.²⁰⁰

Om det er adgang til å slow-steame beror i første omgang på hvem av partene som har rett til å justere farten. I reisecertepartiet bestemmes farten av despatch-kriteriet. Bortfrakteren kan ikke avvike fra den alminnelige despatch med mindre en klausul i kontrakten gir rett til det. Befrakteren må for eksempel godta at lasten kommer senere frem der certepartiet inneholder en deviasjonsklausul eller liknende klausuler som gir bortfrakteren et visst spillerom.²⁰¹ Forsinkelsesrisikoen ligger på bortfrakteren.

Befrakteren har ingen rett til å kreve at skipet skal seile med lavere eller høyere hastighet enn det som vil være forsvarlig i tråd med despatch-kriteriet. Forutsetningen for lav fart er altså at befrakteren kommer til enighet om en slik rett med bortfrakteren.

I tidscertepartiet er det annerledes. Gjennom kontraktsperioden er befrakteren gitt disposisjonsrett over fartøyet. Befrakteren er gitt en rett til å instruere fartøyet til de havner som er trygge innenfor fartsområdet. Disposisjonsretten er utpenslet i en egen klausul. Befrakteren har også plikt til å gi bortfrakteren instruksjoner. Befrakteren skal for eksempel

²⁰⁰ I SHELLVOY 6 er det sagt at ballastreisen skal utføres med *utmost despatch*, men lastereisen skal utføres med et bestemt antall knop som er opp til partene å forhandle om. Den spesifikke hastigheten er begrenset ved «weather and safe navigation permitting.»

²⁰¹ Dette spillerommet er likevel ikke alltid så vidt som klausulens ordlyd skulle tilsi, den må tolkes i lys av transportløftet. Se Rosenmeyer (1975) s. 260.

«furnish the Master from time to time with all requisite instructions and sailing directions».²⁰² Hva som utgjør de nødvendige instruksjoner fremgår ikke uttrykkelig, men vil avhenge av det befrakteren skal benytte fartøyet til. Med hensyn til skipets fart har befrakteren nødvendigvis ingen plikt til å gi bortfrakteren instruksjoner. Om befrakteren ikke gir instruksjoner om hastigheten til bortfrakteren vil han gå med den hastighet som er i tråd med kontraktens despatch-forpliktelse.

Plikten til å gi instruksjoner må leses i lys av det befrakteren rettmessig kan instruere om. Befrakteren kan gi skipets kaptein instruks «as regards employment and agency.»²⁰³ Skal befrakteren kunne påvirke skipets hastighet er det nødvendig at skipets fart er et anliggende under «employment».

Objektivt tilsier «Employment» at instruksjonsretten er vid. Tilsynelatende skulle befrakteren ha rett til å instruere om alle sider av engasjementet. Både *hvilke* reiser som skal utføres, og *hvordan* disse skal foregå. Befrakteren betaler løpende vederlag, og må kunne bestemme hvordan skipet skal nyttiggjøres. Han bærer selv forsinkelsesrisikoen.

Det er imidlertid enighet om at «employment» må tolkes innskrenkende.²⁰⁴ Det går en grense for instruksjonsretten mot den nautiske håndteringen av skipet. Bortfrakteren skal «remain responsible for the navigation of the Vessel».²⁰⁵ Grensen mellom hva som skal betraktes som et anliggende vedrørende «the employment», og hva som faller under «the navigation» er uklar. Grensen skisseres ofte slik at «employment» omfatter alt som relateres til den *kommersielle utnyttelsen* av skipet. Bortfrakteren er da ansvarlig for det *nautiske*.

Skal skipets hastighet plasseres i en av de to funksjonsområdene er det nærliggende å plassere den under «the navigation of the ship», og dermed rederens ansvarssfære. Slagsiden mot det *nautiske* er klar. Den knytter seg til sjømannskapet og den særlige kompetansen vedrørende skipet. Befrakteren har ikke samme innsikt i de nautiske forhold. Videre

²⁰² NYPE 15 kl. 15 første setning.

²⁰³ NYPE 15 kl. 8. Tilsvarende klausuler i de andre tidscertepartiene.

²⁰⁴ Falkanger/Bull (2016) s. 431.

²⁰⁵ NYPE 15 kl. 26. Tilsvarende uttrykk i andre tidscertepartier.

kan det argumenteres med at farten er noe som relaterer seg til hvordan bortfrakteren skal handle underveis i «the employment», ikke hvordan skipet skal bli «employed», som er et anliggende for befrakteren.²⁰⁶ Man kunne derfor anta at befrakteren ikke skulle ha noe å si vedrørende skipets hastighet, så lenge bortfrakteren forholdt seg til den oppfyllelsesmåte som var angitt i certepartiet.

På den annen side griper skipets hastighet inn i befrakterens kommersielle sfære. Det er rimelig at befrakteren har rett til å påvirke skipets fart. Han bærer tidsrisikoen og skipets drivstoffkostnader. Er drivstoffkostnadene høye, kan befrakteren være interessert i at skipet går sakte, slik at kostnadene minimeres. Hans planlagte utnyttelse kan også avhenge av at han får bestemme fartøyets fart. Hans virksomhet kan kreve alt fra at skipet ligger stille, til at det går med høy fart. For bortfrakteren skulle ikke dette være av betydning så lenge han får det avtalte vederlag.

I saken *The Hill Harmony*, som omhandler despatch-kriteriet og befrakterens rett til å ha innflytelse på skipets rutevalg, uttales det at befrakteren også kan bestemme at skipet skal seile med den økonomiske hastighet.²⁰⁷ Den nedre grensen for befrakterens rett til å kreve at skipet justerer hastighet går likevel ikke der. Om befrakteren ønsker å slowsteame med lavere hastighet kan han gjøre det i den utstrekning de nautiske forhold tillater det. Dette illustrerer nettopp den særstilling skipets fart har. Hastigheten blir stående med et ben i bortfrakterens og befrakterens risikoområder.

3.3.2 Hvilke omstendigheter gir rett til å nekte implementeringen av fartsjusteringsordre?

Der befrakteren har bedt om at skipet seiler med en spesifikk fart er spørsmålet om bortfrakteren kan nekte å iverksette denne ordren. Spørsmålet kunne også vært stilt som et spørsmål om grensene for en fartsinstruks'

²⁰⁶ Larrinaga Steamship Co v. The King (1945) 78 L.L.Rep. 167; [1945] A.C 246.

²⁰⁷ [2001] Lloyd's Law Rep. Vol. 1 s. 147 *The Hill Harmony*, på s. 157. Jeg oppfatter at den økonomiske hastighet ofte ikke er noe annet enn det som er den tilstrekkelig despatch. Henvisninger til saken i Carver (2017) s. 591 som generelt synes å legge til grunn at fartsangivelser er et anliggende under «employment».

rettmessighet. Nektelsesretten og rettmessigheten av instruksjonen er her parallelle.

En instruks fra befракteren kan på tidspunktet for instruksgivningen være rettmessig. Men de faktiske forholdene, slik som de nautiske, kan endre seg. En instruks som *var* rettmessig, kan etter forholdene måtte fravikes. De grunner som gjør at bortfrakteren *før* instruksjonsgivningen kan *nekte* å etterkomme en instruks, er de samme grunner bortfrakteren kan påberope for å *fravike* en rettmessig instruks.

Det er først og fremst de nautiske forhold som gir bortfrakteren rett til å nekte eller fravike en fartsordre.²⁰⁸ Forholdenes karakter kan være vesentlig forskjellig fra reise til reise og underveis på den enkelte reisen. Bortfrakteren har risikoen for ulykker, og ansvaret for sikkerheten. Disse interesser må han kunne ivareta.²⁰⁹ Klarere rammer for nektelsesretten enn at de *nautiske* grunner tilsier det, er ikke mulig å gi. Mottar bortfrakteren en instruks om å sette ned farten kan han også rettmessig avvente med å implementere instruksen til forholdene ligger slik an at det lar seg gjøre.

I praksis er det kapteinen som har myndighet og kompetanse til å vurdere forholdene og navigere etter dem.²¹⁰ Slik Jantzen angir, kan kapteinens stilling blir vanskelig under certepartiet.²¹¹ Han skal ivareta bortfrakterens interesser i skipet og oppfylle sine plikter i relasjon til ham. Samtidig må han sørge for at befракteren får benyttet skipets kommersielle kapasitet ved sine instruksjoner.

For tidsbefraktning er kapteinens rett til å ivareta sikkerheten til skip, personer og lastuttrykt i sjøloven § 378 annet ledd. Her følger at rederen ikke plikter å utføre en reise som:

²⁰⁸ «Fartsordre» er her brukt i relasjon til hastigheten, og ikke i relasjon til *hvor* skipet kan beordres. Se begrepet «fartsområde.»

²⁰⁹ [2001] Lloyd's Law Rep. Vol. 1 s. 147 *The Hill Harmony*, på s. 156.

²¹⁰ NYPE 15 kl. 26 uttrykker at «owner remains responsible for the navigation», men i praksis må et skjønn over navigasjonen ligge hos kapteinen.

²¹¹ Jantzen (1952) s. 338.

«utsetter skipet, personer om bord eller lasten for [...] annen fare eller vesentlig ulempe som tidsbortfrakteren ikke med rimelighet kunne regne med på avtaletiden.»

Selv om det er tale om at han ikke plikter å utføre en reise som medfører fare, må det fra en mer til det mindre betraktning også bety at han kan nekte implementeringen av en fartsendring som vil føre til slik fare.

Bortfrakteren må innrømmes et *rimelig skjønn*. Kapteinen og skipets mannskap har de beste forutsetninger for å vurdere forholdene. Bli det senere tvist, er det avgjørende et «objektivt skjønn, det resultat en jevnt dyktig og forsiktig skipsfører vil komme til.»²¹²

De nautiske forhold kan, selv om de ikke kvalifiserer en nektelse, likevel gjøre det vanskelig å implementere en klart definert fartsordre. Ordren kan til eksempel gå ut på at fartøyet må seile i 10 knop, men behøver ikke si noe om hvor lenge skipet skal holde farten. Det blir vanskelig å holde konstant hastighet på havet. Farten vil uansett måtte tilpasses forholdene. Det betyr at befrakteren må akseptere at ordren ikke overholdes *absolutt*.²¹³ Bortfrakteren bør gis anledning til å ha noe spillerom selv om hastigheten er klart definert. For eksempel ved at den regnes gjennomsnittlig over certepartiperioden. Det kan være mer hensiktsmessig om instruksjonen går ut på at pådraget i maskineriet skal settes til et spesifikt punkt. Det kan bli enklere å holde et konstant pådrag over tid, enn en konstant fart over tid.

Det er ikke bare det navigasjonsmessige som påvirker den nedre grensen for farten befrakteren kan instruere om. Dersom skipet instrueres til å gå med særlig lav hastighet kan det få betydning for skipets maskineri. Lengre perioder med lav hastighet kan føre til ødeleggende slitasje. Bortfrakteren må derfor kunne avvise en fartsinstruks som potensielt kan forårsake skade på skipet. Dette henger videre sammen med at bortfrakteren ved certepartiets ende, igjen skal få tilbake skipets

²¹² Brækhus (1968) s. 228. Det uttales i forbindelse med bortfrakterens vurdering av isen under isklusulene, men disse betraktninger må også gjelde for andre nautiske omstendigheter.

²¹³ Carver (2017) s. 604.

kommersielle kapasitet. Befrakteren kan ikke disponere skipet på en slik måte at det forstyrrer rederens rett til å rediskonere skipet.

Instruksjonens rettmessighet betinges av at den ligger innenfor certepartiets grenser forøvrig.²¹⁴ Gjør den ikke det, trenger ikke bortfrakteren navigasjonsmessige grunner for å nekte implementeringen. Instruksjonsrettens rammer må fastlegges ved tolkning av kontraktens andre klausuler.

Rekkevidden av befrakters ordre er som nevnt begrenset til «employment» av skipet. Fartens særlige stilling i både den kommersielle og navigasjonsmessige sfære betyr likevel bare at farten *kan* gis ordre om, så langt det ikke er navigasjonsmessige årsaker som tilsier annet. Spørsmålet er om andre klausuler kan innskrenke befrakters justeringsrom ytterligere.

Certepartiet sier sjelden noe om skipets hastighet, annet enn at bortfrakteren skal holde due despatch. Hastigheten settes i tråd med forholdene, slik at befrakteren ikke kan forvente at han kan instruere om en hastighet som ikke er i tråd med det nautisk forsvarlige. Instrueres bortfrakteren til å gå med lavere hastighet enn det normale, modereres hans forpliktelse til å holde due despatch tilsvarende. Han ivaretar befrakters interesser ved å overholde instruksjonen, og er således aktsom.

Kontrakten inneholder garantier med hensyn til den fart skipet *kan* oppnå, enten på leveringstidspunktet eller gjennom certepartiet. Garantiene som står i skipets beskrivelse etterfølges i noen certepartier av en angivelse av «economical speed» med tall for forbruket i denne hastigheten. «Economical speed» utgjør ingen nedre grense. For å fastlegge grensen for fartsinstruksjonens rettmessighet er certepartiets risikofordeling og instruksjonsklausulens begrensninger utgangspunktet, alle lavere hastigheter enn den garanterte kan derfor være en rettmessig instruksjon, gitt at forholdene og skipets utrustning tillater det. Andre klausuler innskrenker ikke justeringsrommet for hastigheten.

Befrakters rett til å gi bortfrakteren instruksjoner om farten kan videre begrenses der det er utstedt konnossement.²¹⁵ Kapteinen kan ha

²¹⁴ Carver (2017) s. 598.

²¹⁵ Carver (2017) s. 599.

signert, eller befrakteren kan ha signert på vegne av kapteinen, konnossementer som sier at transporten skal skje med *utmost despatch*.²¹⁶ Er det på denne måten opprettet et kontraktsforhold mellom bortfrakteren og en eventuell tredjepart som konnossementet er overgitt til, mangler befrakteren rett til å beordre at skipet går sakte. Med slik rett ville det potensielt føre til at bortfrakteren kommer i ansvar overfor innehaveren av konnossementet. Lasteieren behøver ikke ha interesser som korresponderer med befrakterens. Konnossementsinnehaveren kan være interessert i at lasten bringes raskt frem. Selv om det kan være tatt inn en klausul i certepartiet som holder bortfrakteren skadesløs i forbindelse med utstedelsen av konnossementer eller befrakterens ordre for øvrig, betyr likevel ikke dette at ordren er rettmessig slik at bortfrakteren har plikt til å utføre den.²¹⁷

3.4 Fellestrekk ved kontraktsreguleringene av hastighetsreduksjon

3.4.1 Kort om klausulens plassering og dens utforming

Slow steaming-klausulen er en relativt ny klausulstype. Det er vanskelig å fastslå helt sikkert når de kom til. De opptrer både i svært omarbeidede standardkontrakter, men også som del av den nyeste utgaven av NYPE-formularet. Generelt kan det sies at klausulene gjør inngrep eller modifikasjoner i bortfrakterens alminnelige oppfyllellesmåte. Bortfrakteren oppfyller ved å holde tilstrekkelige despatch, men kan ved aktualiseringen av slow steaming klausul i reisecertepartiet velge å seile med lavere hastighet. I tidscertepartiet må bortfrakter forvente å bli beordret til å justere ned hastigheten sammenliknet med det som er alminnelig despatch. Det kan betraktes som en *begrenset* opsjon som gir rett til å forsinke oppfyllelsen uten at det foreligger kontraktsbrudd.

²¹⁶ Se for eksempel NYPE 15 kl. 31.

²¹⁷ Kuwait Petroleum Corp v I & D Oil Carriers Ltd (The Houda) [1994] 2 Lloyd's Rep. 541.

For øvrig behandler klausulen flere spørsmål som oppstår i forbindelse med å senke hastigheten, både de nautiske og tekniske forhold, og utstedelsen av konnossementer eller andre fraktdokumenter.

Virtual arrival-klausulen og STM (Sea Traffic Management)-klausulen kan virke på klimautslippene på samme vis som slow steaming-klausulen, men deres primære formål er ikke å redusere hastigheten. Skipet gis plass i køen i havnen som om det allerede var kommet frem, selv om det stadig er på reisen. Klausulen tar sikte på å justere oppfyllelsen inn mot det tidspunkt skipet skal være i havnen. Jeg skal så vidt kikke nærmere på STM-klausulen i 3.5.

En kan nok med sikkerhet si at slow steaming-klausulen for alvor kom inn ved begynnelsen av 2000, som følge av vanskelige markedsvilkår.²¹⁸ Høye drivstoffpriser og overkapasitet i markedet førte til at det ville være mer hensiktsmessig om skipene brukte noe mer tid på reisen, mot tilsvarende lavere utgifter ved reiseavviklingen. De mest omfattende og anerkjente klausulene kom i 2011 og 2012 som standardklausuler utarbeidet av BIMCO.

Av standardkontraktene er det meg bekjent bare NYPE 15 som har tatt inn en slow steaming-klausul som del av selve standarddokumentet. Det er BIMCOs klausul som er brukt. BIMCO har utarbeidet klausul både for tids- og reisecertepartiet. De er for øvrig del av organisasjonens utvalg av klausuler, og kan inkorporeres i andre certepartier av partene til kontrakten.

I kontrakter fra befraktere eller bortfraktere, er slow steaming-klausulen tatt inn som egne «ridere». I noen tilfeller er det valgt enklere løsninger, gjennom tilføyelser under skipets fartsangivelser. Selv om klausulene tar sikte på å regulere de samme omstendighetene, er de sjeldent identiske. Fremstillingen her konsentreres om hovedtrekkene ved dem.

Klausulene er nokså nye sammenliknet med etablerte certepartieklausuler, hvilket delvis kan forklare at det ikke er innarbeidet noen klar terminologi i kontraktene. Det forekommer at de settes inn mer tilfeldig der den som har utarbeidet dokumentet har ment at de passer,

²¹⁸ Todd (2016) s. 313.

uten særlig navneangivelse. Fenomenet er likevel så kjent at det ikke kan være tvil om at begrepet «slow steaming» gir bransjeaktørene klare forestillinger. Jeg betegner dem derfor som en gruppe, ved angivelsen: *slow steaming-klausuler*.²¹⁹

Klausulenes materielle innhold spenner vidt. Enkelte er mer omfattende enn andre. For eksempel består BIMCOs klausul for tidscertepartiene av 726 ord. Til sammenlikning har en annen operativ markedsvariant bare 75 ord. Noen sier helt enkelt at hastighetsreduksjon er tillatt. Andre – som BIMCOs varianter – regulerer de fleste spørsmål som oppstår i forbindelse med justering av farten. For å kunne fremstille de enkelte fellestrekk best mulig har jeg klassifisert dem i visse kategorier.²²⁰ Det er ikke alltid benevnelsene klinger like godt, men de «skulle iallfall gi de riktige forestillinger».²²¹

Slow steaming-klausulen er ikke behandlet i nordisk eller engelsk praksis, men det er skrevet noe om BIMCOs varianter i diverse artikler og i boken *Carver on Charterparties*.²²² Dette kan ha sammenheng med at de ikke har fått feste i klausulretten, som følge av lite anvendelse i praksis og få tvister. Likevel mente BIMCO ved inkorporasjonen av slow steaming klausulen i NYPE-formularet ved den nye utgaven i 2015, at klausulen som inntil revisjonen bare hadde vært del av klausulporteføljen,²²³ allerede var inntatt i så mange certepartier at det ville reflektere markedspraksis å inkorporere den.²²⁴

Klausulen egner seg ikke i alle former for certepartier. Det har sammenheng med de oppgaver skipet etter kontraktsforholdets art skal utføre. I utgangspunktet egner slow steaming seg best for skip som går raskt og krysser lange avstander. Andre skipstyper går allerede med lav fart,

²¹⁹ Slik den er angitt i NYPE 15 kl. 38.

²²⁰ Se 3.3.1 til 3.3.10.

²²¹ Basert på Gunnar Aaslands beskrivelse av begrepet «anførselsbyrde» i Aasland (1967) s. 158.

²²² Se Carver (2017) s. 359–361.

²²³ Bimcos database for frittstående klausuler som kan velges fritt og inkorporeres i certepartier.

²²⁴ Etter samtale med BIMCOS kontraktsavdeling. I ND 1925. 523 bygget man tilsynelatende på uttalelser fra direktøren i BIMCO og i Nordisk Skibsrederforening. Se omtalen i Falkanger (1997) s. 299.

eller oppdraget som skal utføres tilsier at skipet hyppig må opp og ned i hastighet.

De fleste klausulene jeg har funnet frem til er hentet fra tidscertepartier. Det har så vidt jeg kan se sammenheng med den rett som befrakteren der har til å instruere bortfrakteren. Enkelte klausuler gjelder reisecertepartiet. BIMCOs klausul fra 2012 er et eksempel. De er i mindretall sammenliknet med klausulene for tidscertepartiene. I SHELLVOY 6 og BPVOY 4 finner vi klausuler som gir hastighetsreduksjonsrett, men her er ikke retten gitt til samme part som i BIMCO-klausulen.²²⁵

BIMCOs klausul for tids- og reisecertepartiet tar opp i seg flere av de samme trekk, for eksempel forholdet til despatchklausulen og andre fraktdokumenter. Tidscertepartiklausulen er mer omfattende enn den for reisecertepartiet. Jeg har på bakgrunn av disse omstendigheter forsøkt meg på en viss fellesbehandling, likevel slik at det hovedsakelig er tidscertepartiklausulen som dominerer drøftelsene. Den trekker også med seg strukturen. Med mindre det fremgår av sammenhengen eller uttrykkelig er det tidscertepartiet som er utgangspunktet for drøftelsen. Man kunne selvfølgelig valgt å behandle dem hver for seg. Dette ville naturlig nok føre til en del dobbeltbehandling. Jeg oppfatter at det kan være hensiktsmessig for totalbildet om de ses sammen.

Hovedsakelig baserer drøftelsen seg på BIMCOs klausuler.²²⁶ De tar høyde for flest problemområder og har BIMCOs tyngde med seg. Noen steder skal det fremheves hvordan andre klausuler løser enkelte problemstillinger. Når enkelte klausuler ikke tar høyde for alle problemområder, trekker det med seg spørsmålet om hvordan disse områdene i alminnelighet skal behandles.

3.4.2 Subjektet for opsjonen

Funksjonsfordelingen som er omtalt i 1.3.2 har betydning for hvem som normalt er gitt anledning til å utløse slow steaming. Retten til

²²⁵ SHELLVOY 6 kl. L, BPVOY 4 kl. 3.4.

²²⁶ Henvises det til NYPE kl. 38 er dette også en henvisning til BIMCO Slow Steaming Clause for Voyage Charter Parties 2012.

slow steaming er nemlig knyttet til den av kontraktspartene som har kostnaden for drivstoffet. I reisecertepartiklausulen er det rederen som er gitt rett til å kreve at skipet går med lavere hastighet, motsatt er det befrakteren – også i tråd med hans alminnelige instruksjonsrett – som er gitt anledning til å kreve lavere hastighet i tidscertepartiet. Felles for klausulene er at verken bortfrakteren i reisecertepartiet, eller befrakteren i tidscertepartiet, kan kreve farten justert utelukkende på egne premisser. Det er visse grenser for utøvelsen, i tråd med interessene til parten som ikke har ordreretten.

Unntaksvis gis befrakteren rett til å justere hastigheten også i reisecertepartiet. Så vidt jeg kan se bare i tankreisecertepartier.²²⁷ Dette er et avvik fra retten som vanligvis følger den som har tidsrisikoen og drivstoffkostnaden. I reisecertepartiet er det som nevnt bortfrakteren som besørger drivstoffet. Reisebefrakteren kan også være gitt anledning til å justere opp hastigheten, mot at han tar regningen for det ekstra drivstoffet som brukes.²²⁸

Selv om despatch-kriteriet i reisecertepartiet primært tilgodeser befrakteren, kan bortfrakteren like fullt være interessert i at skipet kommer raskt frem så han kan utføre nye oppdrag. Bortfrakteren bærer forsinkelsesrisikoen, og vil ikke få mer betalt av befrakteren dersom skipet kommer sent frem. Dermed har man, for at reisebortfrakteren skal kunne tillate at befrakteren justerer hastigheten, etablert en kompensasjonsordning til bortfrakteren. Kompensasjonsordningen går ut på at den ekstra tiden teller som liggetid eller *demurrage*. Det sparte drivstoffet trekkes fra i eventuell opptjent demurrage.²²⁹

²²⁷ SHELLVOY 6 kl. L hvor fartsjusteringen er begrenset til lastereisen, BPVOY 4 kl. 3.4. Som man ser er det befrakterstandarder løsningene finnes i.

²²⁸ SHELLVOY 6 kl. L, linje 92–93. BPVOY 4 kl. 3.4 gir bortfrakteren ekstra frakt for økt hastighet.

²²⁹ SHELLVOY 6 kl. L, linje 94–96. Motsatt BPVOY 4 kl. 3.4 som ikke har noen slik ordning. Her vil bortfrakteren få fordelene av det reduserte forbruket, men ikke bli kompensert for ulempene med den ekstra tidsbruken.

3.4.3 Hvilke omstendigheter gir rett til justering?

I slow steaming-klausulen i NYPE 15 heter det at «The Charterers may at their discretion provide [...] instructions to reduce speed or RPM [...] and/or instructions to adjust the Vessel's speed to meet a specified time of arrival at a particular destination». Klausuleringen endrer ikke retten befrakteren har etter kontrakten til å instruere skipet i dets «employment». Hans rett er for øvrig slått fast i sjølovens § 378. Der er den formulert som en plikt for befrakteren til å utføre «de reiser som tidsbefrakteren i samsvar med befraktningsavtalen krever».

I andre klausuler utarbeidet av aktører som «riders», fremgår det at befrakteren kan slow steame for «economic or other reasons». Etter ordlyden er årsaksområdet her knyttet til en bestemt grunn, med påhefte av et vidt uttrykk.

Man kunne kanskje stille spørsmålet om den generelle angivelsen «other reasons» må tolkes innskrenkende ved hjelp av regelen om *ejusdem generis*, slik at bare de grunner som er av samme art som de økonomiske gir rett til slow steaming. Umiddelbart stiller en seg spørsmålet om hvorfor man særlig har nevnt de økonomiske grunner, om man har ment at det ikke trenger å være noen særlig begrunnelse som gir anledning til å redusere hastigheten.

For det første kan det innvendes til bruk av *ejusdem generis* at denne regelen ikke synes å ha hatt særlig gjennomslagskraft i norsk rett, i motsetning til i engelsk rett.²³⁰ Det andre er at det ikke harmonerer med befrakterens alminnelige rett til å beordre skipet. De økonomiske grunner antar jeg er særskilt fremhevet som følge av at det har vært disse årsaker som har vært bakgrunnen for at man har ønsket å redusere hastigheten. Skulle man avgrenset årsaksområdet ville det skape en vanskelig regel – for når vet man hvilke motiver befrakteren har for å justere hastigheten?

Både den ubetingede instruksjonsretten som er referert i første avsnitt og tolkningen av den andre varianten som nevner de økonomiske grunner er i tråd med de alminnelige regler. Som vi så har befrakteren i kraft av tidscertepartiets funksjonsfordeling rett til å gi ordre om skipets

²³⁰ Haaskjold (2013) s. 325.

hastighet. Som følge av instruksjonsretten er det heller ikke grunn for klausulene til å angi nærmere hvilke omstendigheter som skal kvalifisere for å iverksette slow steaming.²³¹ Dette har hatt innvirkning på ordlyden i slow steaming-klausulen i NYPE 15 kl. 38 som taler om at befrakteren *kan* gi instruks om at skipets hastighet skal reduseres.

I reisecertepartiet SHELLVOY 6 er reisebefrakteren gitt rett til å instruere om at hastigheten settes ned. Her er fartsordren, på tross av at det er tale om et reisecerteparti, heller ikke betinget av at befrakteren har grunner til å seile sakte.²³² Denne løsningen er imidlertid ikke den som følger av de alminnelige regler. Det samme gjelder for reisebortfrakterens rett til å slow steame etter BIMCOs for reisecertepartiet. Der har klausulens innhold rettslig betydning. Den endrer på det alminnelige utgangspunkt som følger av funksjonsfordelingen mellom partene.

3.4.4 Fartsordrens form

For rederen er det tryggeste om slow steaming retten gjøres betinget av at instruksjonen sendes skriftlig. Vanligvis heter det derfor i klausulen at «The charterers [...] may provide [...] in writing to the master».²³³ For rederen er det av betydning for hans bevismessige posisjon om det skulle bli tvist om hastigheten på et senere tidspunkt. Det kan pretenderes at han har holdt utilstrekkelig despatch, og fremmes krav på bakgrunn garantiene.²³⁴

Rederen kan nekte å implementere instruksjonen hvis kontrakten angir at den må gis ham eller kapteinen skriftlig.²³⁵ Skjer dette underveis på reisen vil farten fortsatt måtte fastlegges i tråd med despatch-kriteriet. Gis instruksjonen før fartøyet reiser fra havn er det mest praktisk om rederen gir tilbakemelding om at det vil være nødvendig med skriftlig instruks før ordren kan iverksettes.

²³¹ Jf. NYPE kl. 38 som ikke angir noen slike grunner.

²³² Shellvoy 6 kl. L Speed.

²³³ NYPE 15 kl. 38 (a).

²³⁴ Om garantien løper gjennom hele kontraktsforholdet avhenger av dens formulering.

²³⁵ Carver (2017) s. 596.

Setter ikke slow steaming-klausulen man har, som betingelse at ordren er skriftlig, er en muntlig instruksjon om å sette ned hastigheten like fullt gyldig. Det vil også avhenge av prosedyrene man normalt har for instruksgivning og om andre klausuler i certepartiet tilsier at den likevel må være skriftlig.

I reisecertepartiet blir det ikke tale om noen ordre. Iallfall ikke mellom partene. Bortfrakteren gir kapteinen beskjed om han vil sette ned hastigheten.

3.4.5 Instruksens innhold

Ordren fra tidsbefrakteren i tidscertepartiet kan gå ut på flere ting. Den kan først og fremst generelt gå ut på at hastigheten skal settes ned til et spesifikt antall knop eller reduksjon til et gitt pådrag i maskineriet. For øvrig kan befrakteren bestemme at fartøyet skal komme frem til et spesifikt ankomsttidspunkt, slik at farten innrettes deretter.²³⁶ Dette er bare en presisering av retten befrakteren allerede har i kraft av at han disponerer skipet. Befrakteren står meget fritt til å instruere hastigheten han ønsker. Implementeringen er likevel fortsatt betinget av de nautiske og tekniske forholdene.

Å instruere om at skipet skal holde en spesifikk hastighet er imidlertid ikke helt enkelt. Havets uforutsigbare forhold vil føre til at farten kan variere. Selv på lange strekker uten særlige farer, vil vind og havstrømmer innebære at farten spenner over et intervall. Klausulen sier intet om hvilke marginer bortfrakteren er gitt, altså når han kommer utenfor overholdelse av ordren.

Jeg antar at bortfrakteren må innrømmes en margin i utførelsen. Er bortfrakter bedt om å seile i 12 knop, men det viser seg at han ved reisens ende i realiteten har seilt med gjennomsnittlig hastighet på 13 knop, kan ikke det være tilstrekkelig til å utgjøre et kontraktsbrudd med medfølgende erstatningskrav fra befrakteren.

Angivelse av hva slags avvik som generelt kan tillates over lange perioder med slow steaming er vanskelig. Trekker man på hastighetsgarantiene

²³⁶ NYPE 15 kl. 38 (a).

som angir «about» er det for dem tillatt et avvik på 0,5 knop eller 5 %.²³⁷ Tilsvarende tall kan man nok ikke operere med i denne forbindelse, avviket vil variere alt etter hva slags skip det er tale om, lengden på slow steamingen og forholdene skipet har møtt underveis.

3.4.6 Betingelser for iverksettelsen av ordre – kontraktsreglene

Ordreretten til å iverksette slow steaming er betinget av visse omstendigheter. Disse er allerede i en utstrekning redegjort for over i 3.3.2. Slow steaming klausulen har likevel uttrykkelige angivelser av flere av omstendighetene. Det er grunn til å se noe nærmere på dem her, fordi de presiserer de alminnelige regler.

Jeg har valgt å knytte omstendighetene til riskobegrepet, for å kunne kategorisere dem. De er benevnt, *teknisk risiko* og *nautisk risiko*. Riskobegrepet må her forstås i den dagligdage forståelsen, slik at det ikke forveksles med risikoterminologien som brukes i kontraktsretten.

3.4.6.1 Teknisk risiko

For bortfrakteren er det av betydning at den lave hastigheten ikke påvirker maskineriets drivevne eller annet utstyr om bord. Lange perioder med slow steaming kan føre til hyppigere behov for vedlikehold enn ved alminnelig hastighet. Det vil også i ytterste konsekvens kunne føre til at maskineriet bryter sammen. Skjer det, blir det aktuelt å stille spørsmålet om fartøyet kan stilles offhire. Konsekvensen av langvarig lav fart er usikker, maskineriet kan være designet for å seile med høy hastighet over tid og kun ha kortere perioder i lav hastighet.

Usikkerheten kan virke overveldende på bortfrakteren. Han plikter å utøve tilstrekkelig aktsomhet med å holde skipet «fit for service» eller i tilstanden certepartiet angir. Samtidig skal han sørge for at han så langt som mulig kan etterkomme rettmessige instruksjoner fra befrakteren. For å bøte på usikkerheten begrenses rekkevidden av befrakterens rett.

²³⁷ Carver (2017) s. 787.

Hastigheten kan først og fremst gjøres betinget av utrustningen på det konkrete skip. For eksempel formulert som at skipet ikke må seile med en hastighet som «can cause damage to the main engine or ancillary equipment.» Etter ordlyden er det ikke krav om at man er kjent med at slik hastighet skader maskineriet, det er tilstrekkelig at den *kan* skade maskineriet. Ytterligere trygghet får bortfrakteren der grensene defineres enda skarpere.

I BIMCOs variant i NYPE 15 kan instruksjonen etterkommes så lenge:

«the engine(s) continue(s) to operate above the cut-out point of the Vessel's engine(s) auxiliary blower(s) and that such instructions will not result in the Vessel's engine(s) and/or equipment operating outside the manufacturers'/designers' recommendations as published from time to time.»²³⁸

«Auxiliary blowers» sørger for at maskineriet får tilstrekkelig luft. På lave hastigheter sørger ikke den eksosdrevne turboen for tilstrekkelig luft alene.²³⁹ Generelt er det trygt for rederen å tillate befrakteren justering av hastigheten innenfor spennet mellom den høyst garanterte hastighet, som regel «service speed», og helt ned til cut-out punkt for «auxiliary blowers».²⁴⁰ Forbi dette punktet kan fartøyet kun instrueres om å seile dersom det er avtalt særskilt på forhånd.²⁴¹ Slow steamingen forbi cut-out-point kan kreve at man gjør modifikasjoner på enkelte fartøy.²⁴²

Det er ikke tilstrekkelig at fartsinstruksjonen ligger høyere enn *cut-out point* etter klausulteksten. Det signaliseres ved bruken av «and», som innebærer at det påfølgende vilkåret også er nødvendig. Instruksjonen behøver ikke iverksettes dersom det fører til at maskineriet og utstyr driftes i strid med anbefalingene fra leverandøren av maskineriet. Gir

²³⁸ NYPE 15 kl. 38 (a) (i)

²³⁹ Carver (2017) s. 360. Wartsila (u.å)

²⁴⁰ Explanatory notes, BIMCO Slow Steaming Clause for time charters, pkt. (a).

²⁴¹ BIMCO inkluderer i sin klausul muligheten til å sette ned farten forbi cut-out punktet. Det omtales i slow steaming-klausulen som «ultra-slow steaming». Retten inngår som utgangspunkt i certepartiet, men gjelder ikke med mindre avsnittet om slow steaming bare ned til cut-out point slettes, jf. NYPE 15 kl. 38 (a) (ii) andre avsnitt.

²⁴² Explanatory notes, BIMCO Slow Steaming Clause for Time Charters 2011, pkt. (a).

de et primært virkeområde med hensyn til hastighet og omdreininger, bør en holde seg til dette.

Enda skarpere blir begrensningen i den tillatte fartsendring der det er en konkret angivelse av nedre hastighet eller pådrag. I en variant av Shelltime 4 står det «charterers have the option to operate the Vessel down to 40% of MCR». MCR står for Maximum Continuous Rating, altså det maksimale pådraget maskineriet kan operere på over tid.

De kryssende interesser er bortfrakterens behov for å sørge for at skipet ivaretas, og befrakterens behov for å kunne redusere kostnadene, og potensielt også utslippet. Er bortfrakteren eller kapteinen særlig risikoavers, og tør han ikke sette hastigheten ned forbi et gitt punkt, kan det bety at det går på bekostning av befrakterens mulighet til å redusere drivstoffbruket. Dette synliggjør også problemet om hvor meget man skal overlate til bortfrakterens skjønn, og hvor meget befrakteren kan gripe inn i dette. Bortfrakteren og kapteinen som herre over fartøyet må imidlertid innrømmes en forstandig skjønnsmargin til å avgjøre hvorvidt instruksjonen kan gjennomføres uten skade på maskineriet. Bare i de tilfeller der det er tydelig at skjønnet er uforsvarlig, kan det bli tale om kontraktsbrudd på rederens side.

Om bortfrakteren ikke vil betinge seg en slik nedre hastighetsgrense, eller tror at det over tid ikke er hensiktsmessig for maskineriet å gå med kontinuerlig lav hastighet, kan han betinge seg en uttrykkelig rett til å kjøre opp hastigheten i korte perioder. Dette gjelder nok også uten klausul, dersom det etter rederens skjønn er nødvendig. Selv om man griper inn i befrakterens kommersielle råderett, nyter befrakteren også godt av at skipet holdes effektivt for videre drift. Ordlyden i slow steaming klausulen kan være slik:

«Owners agree to allow slow steaming of the vessel if so requested by the Charterers, however, the vessel shall have the right to run at full normal RPM for 2 hours per day during the period of slow steaming in order to avoid excessive carbon accumulation and maintain the normal operation of the engine.»

Befrakteren må tillate at hans planlagte drivstoffbesparelser reduseres i en kortere periode per dag på bekostning av bortfrakterens behov for å holde skipet vedlike. Ved å legge inn et tidsrom med høyere hastighet unngår man opphopning av avfallstoffer i maskineriet. Dersom man ikke hadde hatt denne retten, ville det kunne medføre at skip oftere ble stillet offhire, og utnyttelsen av skipet unndratt befrakteren. Er certepartiet av lang varighet kan dette være svært gunstig for befrakteren.

Jeg oppfatter at en slik oppjusteringsrett for bortfrakteren kommer inn i kontraktene der det ikke er satt noen nedre grense for slow steamingen. Ved anvendelse av BIMCOs klausul for tidscertepartiet, som primært lar befrakteren justere farten ned til *cut-out for auxiliary blowers*, er det ikke det samme behovet for å gjennomføre fartsøkninger. Området for instruksjonene er mindre slik at det presumptivt ikke er like stort behov for å gjennomføre kontinuerlige oppjusteringer av hastigheten.²⁴³

Bortfrakterens behov for å vokte fartøyets funksjon slik det uttrykkes i de enkelte klausuler, er bare presiseringer av det som følger av de alminnelige regler. En instruksjon som gir fare for skipet er urettmessig. Det er likevel usikkert hvor langt bortfrakteren etter de alminnelige regler kan begrense befrakterens rett til å kreve lavere hastighet. Det har sammenheng med hvor langt man skal tillate bortfrakteren å verne om fartøyets funksjon. Enkelte lavere hastigheter vil kunne utsette maskineriet for uvanlig slitasje og risiko, men spørsmålet er om bortfrakteren kan nekte der det vil føre til noe slitasje, eller er noe usikkerhet forbundet med hastigheten. Tar man inn en klausul med tilstrekkelig presis ordlyd bøter man imidlertid på dette problemet.

En nedre grense for slow steaming mulighetene fremgår også av BIMCOs klausul for reisecertepartiet. Som nevnt er det reisebortfrakteren som har retten til å justere ned hastigheten. Bortfrakteren kan bestemme at kapteinen skal redusere skipets hastighet, men «the Vessel's speed, basis good weather conditions, shall not fall below _ knots».

Grensen er påført *in blanco*, og må avtales særskilt mellom bortfrakteren og befrakteren, men en slik formulering har primært en annen

²⁴³ Dette er imidlertid basert på BIMCOs Explanatory Notes. Området mellom «service speed» og «cut-out point» reflekterer et normalt operasjonsområde for fartøyet.

funksjon enn å ta i betraktning sikkerheten. Gir rederen kapteinen beskjed om å sette ned hastigheten sitter han selv med risikoen for skade på skipet. Bortfrakteren er derfor i utgangspunktet ikke interessert i å justere hastigheten mer enn det han vet skipet tåler. I reisecertepartiet fungerer grenseangivelsen som en begrensing i bortfrakterens rett til å prioritere egne interesser i oppfyllelsen av certepartiet.²⁴⁴ I reisecertepartiet sikrer despatchklausulen befrakterens interesser. Vederlaget kan for eksempel være betalt med den forutsetning at lasten kommer raskt frem. For å sikre gjensidigheten i kontraktsytelsene er det derfor nødvendig å avtale en nedre grense for hastigheten. Avhengig av forhandlingsklimaet, styrkeforholdet mellom partene og markedssituasjonen kan grensen komme til å bli satt til et nivå som gir større eller mindre besparelser for bortfrakteren. Tilsvarende vil det gi større eller mindre reduksjoner i utslippet.

En slow steaming-rett for bortfrakteren i reisecertepartiet kan også aksepteres enklere der den er uttrykkelig begrenset til et antall knop. Da har befrakteren på inngåelsestidspunktet kunnet innrette seg og ha visse forventninger til oppfyllelsen. I en slik situasjon korresponderer den betalte rate med kvaliteten befrakteren kan forvente i oppfyllelsen. Hadde man imidlertid ikke hatt grensen kan det fremstå usikkert hvor langt bortfrakteren kan gå i å forringe kvaliteten på transportytelsen, hvor vederlaget likevel blir liggende fast.²⁴⁵

Generelt må bortfrakterens rett under slow steaming-klausulen for reisecertepartiet ses i lys av formularet og selve hovedforpliktelsen. Bortfrakteren har gitt løfte til befrakteren om å bringe lasten fra den ene havn til den annen.

Rosenmeyer skriver om unntak fra fremdriftsforpliktelsen at utgangspunktet er transportløftet «under hvilkende trykte klausuler senere i teksten må innordnes».²⁴⁶ Nærmere om oppfyllelsesplikten skriver han:

²⁴⁴ Explanatory notes, BIMCO Slow Steaming Clause Voyage Charter Parties 2012.

²⁴⁵ Krüger (1973) s. 220.

²⁴⁶ Rosenmeyer (1975) s. 259.

«ofte prøver man at indtage klausuler i dokumenterne der tillader brud på løftet, men dersom disse bliver for vidtgående, må også de tolkes i overensstemmelse med kontraktens primære løfte. §98 1. stk [despatch-kravet] er dog av deklarasjons art, og det er derfor muligvis lettere at fraskrive sig ansvaret for forsinkelse.»²⁴⁷

For slow steaming-klausulen må dette bety at bortfrakteren – dersom klausulen i reiseCERT-partiet mangler en klar grense – ikke ubegrenset kan senke hastigheten. Hastigheten må kontinuerlig holdes slik at den ikke vil føre til urimelig endring av reiseopplegget.²⁴⁸

Rosenmeyer skriver riktignok dette i forbindelse med den geografiske deviasjon og liberty-klausuler. Liberty-klausulene gir bortfrakteren rett til å avvike fra den avtalte transportruten. Et eksempel på en slik klausul er den språklig vide Gencon kl 3. Fartøyet har i kraft av denne rett til å «call at any port or ports in any order, for any purpose».²⁴⁹ Det ville nok *forfeile* befrakterens formål med kontrakten om bortfrakteren kunne gå innom så mange havner han måtte ønske. Særlig må dette gjelde der befrakteren har rekvirert hele eller store deler av skipets lastekapasitet.²⁵⁰ Å tolke klausulene bokstavelig ville man vært mer tilbøyelig til å gjøre, dersom det på forhånd er navngitte havner, som ligger langs skipets naturlige reisevei.

Liberty-klausulene er en konsekvens av despatchklausulens manglende spillerom for bortfrakteren.²⁵¹ De gjelder den geografiske deviasjon. Slow steaming-klausulen kan på tilsvarende vis ses som et unntak fra despatch-klausulen. Den relaterer seg til den andre dimensjonen av despatch-kravet, nemlig hastigheten eller tidsfaktoren. De samme grunner som gjør seg gjeldende for å tolke liberty-klausulene innskrenkende må tilsvarende tilsi en tolkning av slow steaming-klausulen som ikke tar bort effektiviteten i oppfyllelsen.

²⁴⁷ Rosenmeyer (1975) s. 260. Se også Jantzen (1952) s. 158: «[m]an må være forberedt på at domstolene ikke vil føle seg for sterkt bundet av klausulens ordlyd når det gjelder å finne en rimelig begrensning for den etter ordene ubegrensede adgang til deviasjon; men man kan være sikker på at de vil holde seg strengt til ordlyden når det gjelder en deviasjon som ikke dekkes av ordene. Om noen utvidende fortolkning blir det ikke tale.»

²⁴⁸ Jantzen (1952) s. 158. Likevel betinget av de nautiske forhold.

²⁴⁹ Gencon 1994 kl. 3.

²⁵⁰ Rosenmeyer (1975) s. 260.

²⁵¹ Krüger (1974) s. 181.

3.4.6.2 Nautisk risiko

Værforholdene skipet møter underveis på reisene kan variere. Sjelden vil forholdene være som da skipet ble testet. Skipets fartsgarantier ekskluderer følgelig perioder med særlig krevende forhold fra beregningen av om skipet har overholdt den garanterte fart.

Etter de alminnelige regler kunne ikke farten senkes eller holdes senket der nautiske forhold tilsa at bortfrakteren fravek den instruerte hastigheten. Det vil kunne sette både befrakterens og bortfrakterens interesser i fare. Derfor angir også slow steaming-klausulen at bortfrakterens plikt til å implementere fartsendringen er:

«subject always to the Master's obligations in respect of the safety of the Vessel, crew and cargo and the protection of the marine environment.»²⁵²

Ordlyden nevner flere faktorer som kapteinen i alminnelighet må hensynta, men som befrakteren også må forvente at går foran en eventuell rett til slow steaming. Sammenfatningsvis kan de omtales som *nautiske forhold*. Kapteinens forpliktelse hva gjelder fartøyets, mannskapets, lastens og det marine miljøets sikkerhet gjør at han må tilpasse skipets fremdrift og posisjon. Truer en særlig lav hastighet lastens sikkerhet vil det være i befrakterens interesse at ordren ikke implementeres.

BIMCOs klausul sier «the master shall, [...] comply with such written instructions», såfremt ikke forholdene jeg har nevnt i avsnittet over gjør seg gjeldende. Ordlyden tar sikte på *tidspunktet for instruksgivningen*, altså at kapteinen skal iverksette instruksen. Ordlyden gir ikke svar på hva som er tilfelle der instruksen er rettmessig gitt, men forutsetningene endrer seg underveis. Gis bortfrakteren anledning til å nekte implementeringen av en instruks må de tilsvarende grunner gi ham rett til å fravike instruksen underveis. Dette synes iallfall å være tilfelle der fartsinstruksen baserer seg på befrakterens alminnelige instruksjonsrett i kraft av certepartiet. Der certepartiets slow steaming-klausul ikke sier noe annet, må også dette gjelde der slik klausul er inkorporert.

²⁵² NYPE 15 kl. 38 (a) (i).

3.4.7 Forholdet mellom klausulen og andre forpliktelser i certepartiet

Kontrakten inneholder nesten alltid en klausul om at bortfrakteren skal holde tilstrekkelig despatch på reisen. Derfor har man i slow steaming-klausulen villet unngå tvil med hensyn til om farten anses tilstrekkelig til å oppfylle dette løftet, der bortfrakteren er instruert til å holde lavere hastighet.²⁵³ Dette har man gjort i klausulen for tidscertepartiet, men også for klausulen i reisecertepartiet. I tidscertepartiet er befrakterens instruks årsak til den lave hastigheten. I reisecertepartiet er det som regel, med visse unntak, bortfrakteren som gis anledning til å justere ned hastigheten. Dermed oppfatter jeg sannsynligheten for potensielle krav om at fartøyet har gått med utilstrekkelig despatch høyere, hvor befrakteren mangler særlig rett til å tvinge frem en viss hastighet. Med unntak for klausuler som i SHELLVOY 6 og BPVOY 4.

Så lenge fartøyet holder lav hastighet som følge av plikten eller retten til slow steaming medfører dette:

«[C]ompliance with, and there shall be no breach of, any obligation requiring the Vessel to proceed with utmost and/or due despatch (or any other such similar/equivalent expression).»²⁵⁴

Da man tok inn slow steaming-klausulen i NYPE 15 endret man kl. 8 om kapteinens plikt til å utføre reisene. Før endringen lød den «The master shall perform the voyages with due despatch» som så mange andre tidscertepartier også gjør. Ved endringene la man til «Subject to Clause 38 (Slow Steaming)» i forkant av bestemmelsen. Med andre ord gjorde man plikten til å gå med alminnelige despatch betinget ved bruken av «subject to».

²⁵³ Leddet i bestemmelsen virker å være mer en bekreftelse på en normering som allerede følger av at det er tale om et despatch-krav. Aktsomheten påvirkes av omstendighetene. Det er for øvrig også noe som antas å følge av bakgrunnsretten. I klausulen er påpekning også angitt med den svært lite rettslige angivelsen «for the avoidance of any doubt.».

²⁵⁴ NYPE 15 kl. 38 (e), BIMCO Slow Steaming Clause for Voyage Charter Parties 2012 (b).

Dobbeltreguleringen av de samme omstendigheter i kontrakten er noe som kan bli mer eller mindre fremtredende avhengig av hvilken kontrakt en har å gjøre med. Det hadde for eksempel ikke vært nødvendig at det to steder i kontrakten var angitt at despatch-kravet overholdes der det slow steames i tråd med klausulen. Dobbeltbehandlingen dukker opp også andre steder. Bortfrakteren kan være gitt skadesløsholdelse for konnossementet i egen klausul og ikke bare i slow steaming klausulen. Det er en konsekvens av at slow steaming-klausulen til BIMCO kan settes inn i ethvert certeparti, og således må alle de særlige problemområder inn i klausulen. Det er ikke sikkert alle certepartiene dekker disse like godt fra før av. Generelt er det å si at tilleggsklausuler til allerede etablerte standarder kan snike seg inn og skape vanskeligheter i allerede balanserte forhold.²⁵⁵ Dermed er det nødvendig at slow steaming-klausulen kanskje behandler forhold som er dekket av noen, men ikke alle standarder.

At BIMCO-klausulene har gjort det til del av bestemmelsen å bekrefte at slow steaming er i overenstemmelse med despatch-kravet, betyr ikke at man ved bruk av klausuler som mangler slik ordlyd, trekker med seg erstatningsansvar på grunn av den manglende presiseringen. Certepartiets despatch-klausul må tolkes i lys av forholdene og suppleres med bakgrunnsretten. Løsningen er nok at man anser bortfrakteren for å holde tilstrekkelig despatch likevel. Despatch-forpliktelsen oppstiller som nevnt et aktsomhetskrav. Befrakterens interesser er i hovedsak styrende for fastleggelsen av oppfyllelsens innhold. Har befrakteren selv bedt bortfrakteren sakke av på farten er det liten tvil om at bortfrakteren ivaretar befrakterens interesser. Rettsanvenderen må i tillegg til omstendighetene ta andre klausuler i kontrakten i betraktning. Er det inntatt en slow steaming-klausul innebærer det at bortfrakterens aktsomhet justeres i tråd med denne. Man flytter terskelen for hva som utgjør tilstrekkelig hurtighet. Det gjelder både om man fastlegger aktsomheten etter kontrakten eller i kraft av sjølovens formulering.

I engelsk rett er man mindre fleksibel enn i nordisk rett.²⁵⁶ Det gir derfor mening å gjøre despatch-kravet uttrykkelig betinget av slow steaming-klausulen.

²⁵⁵ Michelet (1997) s. 10.

²⁵⁶ Krüger (1974) s. 181.

I tillegg til despatch-klausulen, kan også kontraktens garantier med hensyn til hastighet påvirkes av at man har inntatt slow steaming-klausulen. Avhengig av kontraktsformularet og den fart skipet er ment anvendt i, er garantiene formulert ulikt. De kan gjelde gjennom certepartiperioden, bare ved levering, og ha mer eller mindre omfattende angivelser av hastigheten under ulike forhold.²⁵⁷

Certepartiets garantier med hensyn til skipets hastighet gjelder også der partene har tatt inn en slow steaming-klausul.²⁵⁸ Det ikke krav om at skipet til enhver tid holder de garanterte hastigheter, men kan oppnå denne under de riktige forutsetninger. Har man ikke garantier som uttrykkelig unntar slow steaming perioder, kan dette være viktig å få inn samtidig med inkorporeringen av en slow steaming-klausul.

NYPE 15 presiserer garantien nærmere som følge av slow steaming-klausulen. I den nye utgaven av formularet tok man inn en ny klausul som regulerer periodene som skal regnes med i hvorvidt garantien er overholdt. Klausulen sier at «any period during which the Vessel's speed is deliberately reduced to comply with the Charterers' orders/requirements [...] shall be excluded from performance calculations».²⁵⁹ Det gjelder likevel bare så lenge man ikke har etablert egne garantier der skipet opererer på lavere hastigheter.²⁶⁰ For øvrig understreker dette viktigheten av at bortfrakteren får en slow steaming-ordre skriftlig fra tidsbefrakteren.

Andre garantier kan være mindre gunstige for bortfrakteren. Dette gjelder for eksempel i eldre tankcertepartier. Garantien kan her lyde på en gjennomsnittlig fart gjennom hele kontraktsperioden, uten at den nødvendigvis er definert til spesifikke værforhold eller ekskluderer enkelte hendelser.²⁶¹ Nå er det vanligere at tankcertepartiene angir hastigheten

²⁵⁷ NYPE 15 har for eksempel en garanti som gjelder «[u]pon delivery and throughout the duration», jf. kl. 12 (a). Videre en spesifisert angivelse av de vær- og havforhold garantien gjelder i. Fartøyets hastighet og forbruk er angitt i skipets beskrivelse i eget vedlegg.

²⁵⁸ Carver (2017) s. 260.

²⁵⁹ Se NYPE 15 kl. 12 (a), andre setning.

²⁶⁰ Se NYPE 15 kl. 12 (a), andre setning. NYPE 2015 Explanatory Notes s. 14.

²⁶¹ Shelltime 4 kl. 2 (b) hvor det garanteres at skipet holder due despatch på alle reiser gjennom hele kontraktsperioden. Se også Texacotime 2. kl. 1 (f). Se Falkanger/Bull (2016) s. 421.

skipet kan operere ved under alminnelige forhold, med en utelukkelse av perioder med særlig kraftig vær.²⁶² Dette er i tråd med mer generelle tidscertepartier. Har man ingen angivelse av at perioder med lavere hastighet som følge av et forsettlig valg om å sette ned hastighet skal utelukkes fra garantien, blir spørsmålet om disse periodene skal regnes med hvis utregningen skal skje på basis av hele certepartiperioden.

Coghlin m. fl skriver for engelsk og amerikansk retts vedkommende, at dette er et «unresolved issue».²⁶³ I engelsk rett har dette spørsmålet prinsipielt visse likheter med læren om skadesløsholdelse for befrakterens ordre. Når befrakterens ordre er årsak til at fartøyet går med den lave hastigheten, bør ikke bortfrakteren gjøres ansvarlig for at skipet ligger under de garanterte tall dersom man medregner periodene med slow steaming. Garantiklausuler uten unntak gjennom certepartiperioden har også i flere andre typer av saker ikke blitt tolket bokstavelig. Man har tolket inn værmessige begrensninger, for eksempel at hastigheten og forbruket bare gjelder under moderat vær innenfor visse trinn på Beaufort skala.²⁶⁴

I norsk rett kan det ikke være tale om at bortfrakteren kommer i ansvar etter garantien der han har lystret befrakterens ordre. Selv om det rent faktisk kan være et avvik fra det garantien uttrykkelig sier, er ikke dette et avvik som har bakgrunn i subjektive forhold hos bortfrakteren. Dermed utgjør det ikke noe kontraktsbrudd.

Andre særlige spørsmål kan potensielt oppstå i kjølvannet av slow steaming perioder. Vedvarende perioder med lavere hastighet som følge av slow steaming-instruks fra tidsbefrakteren kan ha konsekvenser for skipets skrog og maskineri. Hvis skipet ikke klarer å holde den garanterte fart under de normale forhold *i etterkant* av slow steamingen, er spørs-

²⁶² Som regel angitt ved en henvisning til eksterne skalaer, for eksempel «exclude any periods of winds exceeding Force 4 on the Beaufort Scale.», jf. Bimchemtime kl 13 (c), Tilsvarende i BPtime 3, men med et nivå opp på vindskalen «Force 5»se kl. 18.2. Se også Exxonmobilttime 2005 kl. 8 (a) som angir «capable of maintaining, and shall maintain, on all sea passages from sea buoy to sea buoy, a guaranteed average speed of not less than.»

²⁶³ Coghlin m. fl (2014) s. 730.

²⁶⁴ Coghlin m. fl (2014) s. 729.

målet hvem som blir ansvarlig for vedlikeholdskostnadene og eventuelle avvik fra fartsgarantien.

Har skipet ikke slow steamet tidligere, må utgangspunktet være at det er bortfrakterens risiko. Der skipet på forhånd har slow steamet er det nok slik at bortfrakteren likevel ikke blir ansvarlig om det er befrakterens ordre som er årsak. Resultatet er klart, men den prinsipielle begrunnelsen likevel uklar. *Carver* mener det kan argumenteres for at garantiene må bli «impliedly relaxed»,²⁶⁵ hvis skipet ikke når opp til den garanterte hastighet og dette er en følge av slow steaming i en lengre periode.²⁶⁶ I en fotnote til «impliedly relaxed» uttrykkes det «or breach impliedly waved».²⁶⁷

Det førstnevnte alternativ – impliedly relaxed – innebærer etter ordlyden at garantien lempes. Selv om garantien gir uttrykk for en forholdsbetings hastighet, leses garantien ikke i tråd med ordlyden. Dersom skipet ikke klarer å holde den garanterte hastigheten og dette er en følge av slow steamingen anser man det likevel for å være overensstemmende med garantien. Det andre alternativet er i sin snevre forståelse at det i utgangspunktet anses som et brudd på klausulens ordlyd, men dette frafalles, eller påberopes ikke, så lenge det er en følge av slow steamingen. Resultatet er altså likt. Bortfrakteren belastes ikke.

Certepartiet skal tolkes etter den objektive oppfatningen. Da resonnerer det best å holde på garantiens ord, men la virkningene falle bort. Alternativet synes å være det nærmeste om man ser det i sammenheng med læren om skadesløsholdelser for overholdelse av befrakterens ordre. Læren går ut på at når befrakteren er gitt rett til å beordre skipet, må han også ha risikoen for tap tidsbortfrakteren lider som følge av ordren og de handlinger han foretar i befrakterens interesse.²⁶⁸ Både denne læren, og *Carvers* uttalelser om garantiene ved slow steaming, gjelder engelsk rett. Den bokstavelige måten å se forholdene på har således mest for seg der.

Under norsk rett kan det også tenkes flere betraktningmåter som fører til at bortfrakteren ikke blir ansvarlig. For det første kan det ses

²⁶⁵ *Carver* (2017) s. 360.

²⁶⁶ *Carver* (2017) s. 360.

²⁶⁷ *Carver* (2017) s. 360.

²⁶⁸ *Solvang* (2013a) s. 13.

som et avvik fra oppfyllelsen av garantien, som likevel ikke kan plasseres hos bortfrakteren. Det utgjør dermed ikke kontraktsbrudd fra bortfrakterens side. Enkelte forfattere knytter misligholdsbegrepet ikke bare til subjektive forhold, men til objektive faktorer. Således kan bortfrakter prinsipielt komme til å sitte med risikoen for et forhold så lenge det kan plasseres innenfor hans funksjonssfære.²⁶⁹

Det rimeligste er at bortfrakteren ikke kommer i ansvar etter garantien så lenge det er *årsakssammenheng* mellom instruksjonen fra befrakteren om lav hastighet og ikke-oppfyllelsen av garantien. Dette gjelder også for vedlikeholdet bortfrakteren pådrar seg som han normalt ikke ville måtte være ansvarlig for. Hvis befrakteren skal kunne redusere hastigheten og nyte fordelene av at drivstoffutgiftene reduseres må rederen forventes å etterkomme dette ønsket så lenge han ikke blir ansvarlig for konsekvenser av ordreoverholdelsen.²⁷⁰ Dermed plasseres risikoen for fartssvikt i etterkant av slow steaming perioder hos befrakteren. Etter disse betraktninger nærmer man seg noe som likner læren for overholdelse av befrakterens ordre etter engelsk rett. Under regressspørsmålet i 3.4.8 viser fremstillingen at man i juridisk teori har hatt en slik pragmatisk holdning til konsekvenser av befrakterens disposisjonsrett over fartøyet i lang tid.²⁷¹ Man har ikke knyttet resultatet til noen begrunnelse, for eksempel en slik lære som man i engelsk rett har for følger av befrakterens ordre, eller en mer ordinær funksjonstankegang.

I kontrakter med et vesentlig samvirkeelement har man sagt at «risiko følger funksjon».²⁷² Konsekvensene som følger av partenes funksjon i kontrakten må vedkommende selv ha risikoen for. Normalt vil man si at å holde skipet effektivt og den derav følgende vedlikeholdsplikten er bortfrakterens funksjon, og laste ham for konsekvenser av det manglende

²⁶⁹ Solvang (2009) s. 255. Her omtales *hindringer*, men det kan tenkes at også de forhold som ikke utgjør rene hindringer som sådan, men også begrenser oppfyllelsen kan utgjøre mislighold på bortfrakterens side. Selv om omstendighetene ikke er knyttet til bortfrakterens *subjektive* forhold.

²⁷⁰ Se også saken *The Rijn* [1981] 2 Lloyd's Rep. 267 hvor fartsreduksjon som følge av begroing på grunn av skipets utnyttelse i certepartiperioden ikke ga rett til å redusere hyren etter NYPE linje 99–101.

²⁷¹ Se forutsetningsvis Jantzen (1919) s. 147.

²⁷² Sandvik (1966) s. 243.

vedlikeholdet. Spørsmålet gjelder rammene for den enkelte parts funksjoner og i hvilken utstrekning man skal avgrense spørsmålet til en ren funksjon uten å drøfte årsakssammenhengen nærmere og bakgrunnen for at konsekvensen oppstår. Å vedlikeholde skipet ligger innenfor bortfrakterens funksjon, men det påløpte vedlikeholdet kan likevel sies å være en konsekvens av befrakterens funksjon som ordregiver, og da nærmer man seg engelsk lære.

Carver skriver at det er vedvarende slow steaming som gir grunnlag for at rettsvirkningene på brudd bortfaller for bortfrakteren.²⁷³ Det viktigste må være at instruksen fra befrakteren er *årsaken* til at skipet har lavere hastighet. Dette gjelder også uavhengig av hvilke konsekvenser det får for skipet. Er andre omstendigheter skyld i at skipet ikke tilfredstiller garantien, som ikke umiddelbart kan tilbakeføres til befrakteren, er det urimelig at befrakteren selv blir sittende med risikoen. Et eksempel er dersom vedlikeholdsrutinene om bord svikter. Virker disse andre omstendighetene sammen med konsekvenser av slow steamingen, må slow steamingen alene kunne ha ført til at skipet ikke overholdt garantien om den andre årsaken tenkes bort.

3.4.8 Forholdet mellom slow steaming-klausulen og tilknyttede fraktdokumenter

Befrakteren kan ha hyret inn skipet for å frakte egen last, eller ha inngått certeparti for å frakte gods for andre. Til tredjemann utstedes det i den forbindelse konnossement. Som regel foreskriver certepartiet hvordan dette skal skje. Befrakteren kan for eksempel ha rett til å signere konnossement på vegne av bortfrakteren eller kapteinen, eller kapteinen kan ha signert konnossement som befrakteren har forelagt ham. Det er ved disse utstedelser det kan oppstå problemer relatert til transportforpliktelsen etter konnossement og forpliktelsen etter certepartiet.

Konnossementet inneholder vilkårene mellom transportøren (bortfrakteren i certepartiet) og innehaveren av konnossementet. Jeg forutsetter her at konnossementet ikke er på befrakterens hånd. Sjølovens presep-

²⁷³ Carver (2017) s. 360.

toriske regler kommer derfor til anvendelse på konnossementsforholdet, jf. sjøl §§ 253 jf. 254.

Selv om man i certepartiet har tatt inn en slow steaming klausul, betyr ikke det at slik rett følger av konnossementet. Her kan det fremgå at bortfrakteren skal frakte lasten med tilbørlig hurtighet. Bortfrakteren kan komme til å få to oppfylleelsesplikter på én og samme reise. Én i relasjon til befrakteren, og én i relasjon til konnossementsinnehaveren.

BIMCOs klausul for tidscertepartiet tar høyde for dette i to retninger. For det første pålegger den befrakteren å sørge for at:

«terms of the bills of lading [...] issued by or on behalf of the Owners provide that compliance by Owners with this Clause does not constitute a breach of the contract of carriage.»²⁷⁴

Befrakteren innstilles her til å påse at transportdokumentene som utstedes under certepartiet inneholder en angivelse av rederens rett til å holde lavere hastighet. Er dette gjort kommer bortfrakteren ikke i ansvar overfor konnossementsinnehaveren om han forholder seg til sine plikter under slow steaming-klausulen. Tilsvarende formulering finnes i klausulen for reisecertepartiet, med den forskjell at konnossementet skal gi uttrykk for at bortfrakterens «exercise [...] of their rights under this Clause does not constitute breach».²⁷⁵

Ordlydsforskjellen ligger i at det er bortfrakteren som forutsetningsvis er avgiver av transportløftet under konnossementet. I reisecertepartiet har bortfrakteren slow steaming-rett, i tidscertepartiet har han slow steaming-plikt ved instruksjon fra befrakteren. I forholdet mellom konnossementsinnehaveren og bortfrakteren er det viktige at bortfrakteren ved påtegnelse, uansett får en *rett* eller et *spillerom* med hensyn til hastigheten.

Inkorporering av forpliktelsen i konnossementet kan skje gjennom en henvisning til certepartiet og dets vilkår, eller ved en uttrykkelig angivelse av plikten for bortfrakteren til å overholde slow steaming-ordren etter

²⁷⁴ NYPE 15 kl. 38 (f) første setning.

²⁷⁵ BIMCO Slow Steaming Clause for Voyage Charter Parties 2012.

tidscertepartiet eller iverksettelsesretten etter reisecertepartiet. Den uttrykkelige påtegningen gir et tydeligere signal overfor lasteeieren, enn om vilkårene i certepartiet er tatt inn ved en henvisning til certepartiet.

Om befrakteren ikke sørger for påtegning i konnossementet, gir det bortfrakteren mulighet til å nekte å undertegne, alternativt at befrakteren mangler rett til å iverksette lavere hastighet. Slow steaming-klausulen bruker uttrykket «ensure» om befrakterens forpliktelse til å innta at bortfrakterens overholdelse av slow steaming-klausulen i tidscertepartiet ikke utgjør noe brudd på konnossementet som selvstendig transportavtale. Certepartiformularet angir derfor klart enkelte forhold som må være med i konnossementet. Dersom konnossementet ikke inntar slow steaming-klausulen bør kapteinen som bortfrakterens mann kunne nekte å undertegne konnossementet.²⁷⁶

Bortfrakterens plikt til å transportere lasten overfor tredjemann, medfører at han får en *transportrett* overfor befrakteren. Bortfrakteren kan gjennomføre befordringen med den alminnelige hurtighet konnossementet foreskriver. Tidsbefrakteren kan ikke foranledige forsinkelsesdeviasjon.²⁷⁷ Jantzen skriver i den forbindelse at:

«Således kan han (tidsbefrakteren) ikke forandre, at skipets reise unødig skal utsattes efterat konnossementet er utstedt, ei heller at der skal foretas deviationer underveis, som ikke er uttrykkelig forbeholdt ved konnossementet.»²⁷⁸

I uttalelsen ligger det generelt en begrensning i rettmessigheten av befrakterens instruksjoner på tidspunktet for instruksjonsgivningen. Er det før ordregivningen utstedt konnossement hvor bortfrakteren har påtatt seg å oppfylle i tråd med konnossementets tekst og de dermed medfølgende tvingende regler, kan befrakteren ikke kreve at bortfrakteren oppfyller på annet vis. Det må fremgå av konnossementet. Det første alternativet gjelder påbegynnelsen av reisen, og er derfor ikke relevant

²⁷⁶ Michelet (1997) s. 369.

²⁷⁷ Michelet (1993) s. 94.

²⁷⁸ Jantzen (1919) s. 147.

for avhandlingen. Det andre gjelder omlegninger underveis. Jantzen presiserer ikke hva slags type deviasjon det siktes til, men korrelasjonen mellom den risiko som oppstår både ved tids- og ruteomlegninger, taler for at betraktningene får gyldighet for forsinkelsesdeviasjon (valg om slow steaming).

3.4.8.1 Regress etter slow steaming-klausulen

Overholder bortfrakteren likevel befrakterens ordre om å justere ned skipets hastighet, er det risiko for at konnossementet eller bakgrunnsretten trekker med seg strengere oppfyllelsesansvar overfor konnossement-sinnehaveren. Risikoen kan også være at man ikke har tatt inn i ethvert konnossement som utstedes rett til å seile med lavere hastighet.²⁷⁹ Denne risikoen har man nøytralisert ved at bortfrakteren er gitt skadesløsholdelse fra befrakteren for:

« all consequences and liabilities that may rise from bills of lading»

Forutsetningen er da at konnossementene:

«impose or result in breach of Owners obligation to proceed with due despatch or are to be held to be a deviation or the imposition of more onerous liabilities upon the Owners than those assumed by the Owners pursuant to this clause.»²⁸⁰

Etter klausulens ord er det krav om at det må være årsakssammenheng mellom ansvaret etter konnossementet og bortfrakterens tap, angitt ved «may arise from». Så lenge tapet hos bortfrakteren er kvalifisert ved brudd på despatchklausulen, deviasjon eller generelt strengere ansvar etter konnossementet, kan bortfrakteren etter ordlyden kreve enhver type tap dekket av befrakteren.

²⁷⁹ Explanatory notes BIMCO Slow Steaming Clause for Time Charters 2011. Det antas urealistisk at slow steaming-klausulen inkorporeres i alle konnossementer.

²⁸⁰ Nype kl. 38 (f) andre setning. Explanatory notes, BIMCO Slow Steaming Clause for Time Charter Parties 2011.

Klausulen skiller mellom der fartsendringen utgjør brudd på despatchplikten, og deviasjon. Tidligere har man operert med «deviation by delay» som en særlig kategori av deviasjon. Selv om skipet rent faktisk ikke avviker fra ruten lar man en betydelig forsinkelse også utgjøre slik deviasjon.²⁸¹ Et brudd på despatch-klausulen krever bare at bortfrakteren ikke har vært så aktsom som han bør. Forsinkelsesdeviasjonen krever på den annen side en «forsettlig avvikelse fra den handlemåte, der i transportkontrakten er bestemt eller forudsat af den person, der påtager seg at bringe gods fra et sted til et andet, og som efter gængs praksis udløser visse ugunstige rettsvirkninger for den der således bryter kontrakten.»²⁸² Når det skrives visse ugunstige rettsvirkninger er dette – slik jeg oppfatter det – en henvisning til det strenge ansvar man tidligere hadde for deviasjon.²⁸³ Man har nemlig sagt at dersom det foreligger en ulovlig deviasjon vil bortfrakteren bli ansvarlig for *alt* tap som oppstår i forbindelse med deviasjonen. Ansvarsfritak og ansvarsbegrensninger gjaldt ikke.²⁸⁴ Tapet trengte heller ikke være en konsekvens av bortfrakterens subjektive forhold, så lenge avvikelsen var forsettlig. Et strengt deviasjonsansvar ville bare gjelde så lenge tapsposten *ikke* ville oppstått om skipet hadde holdt seg til den tilbørlig despatch. I dag er det ikke sikkert hvor langt domstolene vil gå i retning av å skjerpe ansvaret ved deviasjon i nordisk rett.²⁸⁵ Det blir et spørsmål om rekkevidden av culpa i kombinasjon med tolkning.

I engelsk rett har man imidlertid læren om «deviation by delay» som strengere enn brudd på despatchklausulen for øvrig, dermed gir det god mening å ordlydsmessig inkludere både den omstendighet at det utgjør brudd på despatchklausulen, men også det tilfellet at det holdes som deviasjon.

Det er avgjørende at skadesløsholdelsen er tilstrekkelig romslig til at bortfrakteren kan føre de krav han har mottatt av tredjemann under den.²⁸⁶ Selv om skadesløsholdelsen ikke knytter sammen handlingen – nedsettelsen av hastigheten – og det ansvar bortfrakteren pådrar seg overfor tredjemann. Det uttrykkes generelt at befrakteren skal holde ham skadesløs hvis han bryter despatch-forpliktelsen han har etter konnossementet.

²⁸¹ Falkanger/Bull (2016) s. 384. Se begrepet «forsinkelsesdeviasjon» hos Rosenmeyer (1975) på s. 260.

²⁸² Rosenmeyer (1975) s. 256.

²⁸³ Falkanger/Bull (2016) s. 383.

²⁸⁴ Falkanger/Bull (2016) s. 383.

²⁸⁵ Falkanger/Bull (2016) s. 383.

²⁸⁶ Fawcett (2019).

Til nå har vi sett på regress der slow steaming-klausulen har slik angivelse. Har man en slow steaming-klausul uten uttrykkelig skadesløsholdelse, er spørsmålet om bortfrakteren kan påberope seg andre grunnlag for regress. Dette er hovedsakelig et spørsmål om det kan tenkes andre kontraktsgrunnlag for en skadesløsholdelse. For eksempel kan certepartiformularet ha egen bestemmelse om at:

« Charterers shall indemnify the Owners against all consequences or liabilities which may arise from any inconsistency between this Charter Party and any bills of lading [...] signed by the Charterers or their agents or by the Master at their request.»²⁸⁷

Skadesløsholdelsen gjelder etter klausulens ord der konnossementet er signert av befrakteren, hans agenter eller kapteinen. Andre klausuler kan ha snevrere personkretser slik at de for eksempel bare gjelder der kapteinen eller befrakterens agenter har signert konnossementet. Da faller ansvar som følge av at befrakteren selv har signert konnossementet – ved såkalt *charterers bill of lading* – utenfor skadesløsholdelsen i certepartiet.²⁸⁸

3.4.8.2 Regress uten kontraktsangivelse – de legale regler

Inneholder ikke certepartiet skadesløsholdelse, blir spørsmålet om bortfrakteren likevel kan kreve at befrakteren holder ham skadesløs.

Sjøloven inneholder regressadgang både i reise- og tidscertepartiet. § 338 tredje ledd inneholder regressadgang for reisebortfrakteren. Her heter det at bortfrakteren skal holdes skadesløs så vidt konnossementet inneholder «andre vilkår enn fastsatt i befraktningsavtalen» som «medfører økt ansvar for reisebortfrakteren».

For det første er det krav om avvikende vilkår fra befraktningsavtalen. Et eksempel er at konnossementet inneholder krav om at fremdriften skal skje med tilbørlig hurtighet, samtidig som bortfrakteren er gitt anledning til eller krav om å gå med lavere hastighet under certepartiet. Det er ikke

²⁸⁷ NYPE 15 kl. 31 (b). Andre certepartier kan ha liknende formuleringer. Se GENTIME kl. 17 (a) (ii), BALTIME kl. 9.

²⁸⁸ Se i den forbindelse BALTIME kl. 9 og omtalen i Falkanger/Bull (2016) s. 449.

tilstrekkelig at det er et språklig avvik mellom de to transportkontraktene. De må være materielt ulike. Det følger av tredje ledd annet vilkår at ansvaret må ha økt for bortfrakteren. Dette er bare tilfelle om despatch-forpliktelsen er uten unntak eller skarpere formulert i konnossementet. Vi ser også at regress kun tillates i den utstrekning de andre vilkårene er årsak til det strengere ansvaret.

Det er ikke sikkert konnossementet inneholder noen angivelse av fremdriften transporten skal skje med, men kravet kan fremgå av den preseptoriske bakgrunnsretten. Om man tar tredje ledd på ordet gis ikke bortfrakteren regressadgang der det strenge ansvaret for bortfrakteren følger av de tvingende reglene i kapittel 13, og ikke av forholdet mellom certepartiet og konnossementet.

Slik ble løsningen i *Vestkyst I*.²⁸⁹ Skipet M/S Vestkyst I var sluttet på reisecertepartiet Gencon for en reise fra Norge til England. Konnossement ble utstedt og overgitt til tredjemann. Bortfrakteren ble ansvarlig overfor tredjemann etter de tvingende regler.²⁹⁰ Spørsmålet i saken var hvorvidt bortfrakteren hadde regressrett overfor befrakteren. Det ble hevdet at Gencon kl.2 ga beskyttelse. Bortfrakteren fikk ikke medhold i dette. Retten var av den oppfatning at Gencons ansvarsfraskrivelse ikke var *tilstrekkelig klar* hjemmel for regress. Som *Falkanger/Bull* uttrykker det, kom Høyesterett til at Gencon kl. 2 er «et skjold, men ikke et sverd».²⁹¹ Da det ikke var kontraktsgrunnlag for regress var spørsmålet om sjøloven av 1893 § 95, tredje ledd likevel ga bortfrakteren regressrett. Bestemmelsen likner dagens regresshjemmel i § 338 tredje ledd.

Høyesterett tolket lovteksten bokstavelig. Det var ikke *andre vilkår* i konnossementet som hadde ført til det strengere ansvaret, men selve utstedelsen og omsetningen til tredjemann som hadde utløst de tvingende

²⁸⁹ ND 1961. 325.

²⁹⁰ Den nå opphevede Lov av 08. juni 1973 nr. 38, Lov om gjennomføringen av den internasjonale konvensjon om konnossementer av 25. august 1924 (Konnossementsloven).

²⁹¹ *Falkanger/Bull* (2016) s. 413. I dag kan det neppe kreves at kontraktsgrunnlaget for regress er en *klar hjemmel*. Se i den forbindelse ND. 1978. 364 og ND 1997. 1029. I den sistnevnte var det avskjæringen av regress som krevde hjemmel. Se *Falkanger/Bull* (2016) s. 414.

regler.²⁹² Dermed var ikke tilfellet favnet av lovbestemmelsen, og regress kunne ikke kreves.

Sjøloven § 382 første ledd andre setning har regressrett for tidsbortfrakteren der han har utstedt konnossement og som en følge pådrar seg ansvar som ikke ville fulgt av certepartiet. I følge juridisk litteratur skal bestemmelsen tolkes tilsvarende som § 338 tredje ledd, slik at ansvar som følge av de tvingende regler ikke omfattes av regressretten.²⁹³

Bestemmelsens uttrykk er annerledes enn i reisebefraktningkapitlet. I motsetning til § 338 tredje ledd, sier ikke § 382 første ledd at konnossementet må inneholde *andre vilkår* enn det som følger av befraktningavtalen og at de andre vilkårene er årsak til ansvaret. Første ledd første setning gjelder tidsbortfraktersens plikt til å utstede konnossement med de vilkår som er *vanlige* i den aktuelle fart (typecertepartiet). I annen setning fremgår regressretten.

Ansvaret som bortfrakteren påføres må gå utover det som følger av certepartiet. Det sies at han «derved» pådrar seg ansvar, som kan forstås som en henvisning til at ansvaret har sin opprinnelse i den første setningen som altså gjelder selve konnossementsutstedelsen.

Det sies ikke noe om avvikende vilkår mellom de to transportavtalene, slik som i reisecertepartibestemmelsen. Ordlydsmessig er det dekning for å favne de tilfeller hvor *utstedelsen* av konnossement utløser de tvingende reglene i kapittel 13, og at det er *disse* som påfører bortfrakteren mer omfattende ansvar. En løsning i tråd med det bortfrakteren pretenderte under *Vestkyst I*, hvor man i reisecertepartibestemmelsen § 95 tredje ledd hadde en skarpere ordlyd som sa at konnossementet var utstedt med «andre vilkår».²⁹⁴

Tolkningen av § 382 første ledd kan imidlertid ikke isoleres fra at konnossementet skal ha *vanlige vilkår* ved utstedelsen. Hva *vanlige vilkår* innebærer er uklart. Jeg oppfatter ikke umiddelbart at det er noe krav om at de vanlige vilkårene avviker fra certepartiet. Så lenge det er utstedt konnossement med vanlige vilkår og bortfrakteren som en

²⁹² ND. 1961. 325. Kommentaren på s. VIII.

²⁹³ Falkanger/Bull (2016) s. 449. Solvang (2015) note 854.

²⁹⁴ Se ND 1961. 325 på s. 328.

følge pådrar seg ansvar er dette tilstrekkelig til å utløse regressretten. Det må imidlertid spørres om det strengere ansvaret for bortfrakteren bør forstås som en følge av de alminnelige vilkårene i konnossementet. Denne tolkningen ligger etter mitt syn ikke like i dagen som at «derived» viser til selve plikten til å utstede konnossement.

En avvikende tolkning fra reisecertepartikapitlet er imidlertid uheldig. Det ville føre til at man aksepterer regress så lenge det er tale om et tidscerteparti og ikke dersom det er et reisecerteparti.

Vestkyst I avgjørelsen er kritisert for at bortfrakterens stilling kan bli ulik avhengig av om konnossementet havner på tredjemanns hånd eller ikke, og hvem lasteier velger å gå på. Det er stilt spørsmål ved om nødvendigheten av den bokstavelige tolkningen, og om man heller burde akseptert et regresskrav.²⁹⁵

Å gi regress i tidscertepartiet selv der det strengere ansvaret følger av tvingende regler synes å være i tråd med den engelske læren om skadeløsholdelse for overholdelse av befrakterens ordre. Læren dekker tilfeller hvor tvingende regler har påført bortfrakteren strengere ansvar enn det som følger av certepartiet.²⁹⁶ Riktignok er det forskjeller mellom å anvende bakgrunnsretten og det å tolke inn en generell rett til skadeløsholdelse for befrakterens ordre, og vi har ingen helt lik parallell i den nordiske sjøretten.²⁹⁷ Det er heller ikke et særlig vektig argument for å tolke regressbestemmelsen i tidscertepartikapitlet i sjøloven til å omfatte ansvar etter de tvingende regler, annet enn at harmoni på sjørettsområdet bør etterstrebes.

3.4.8.3 Regress uten kontraktsangivelse – funksjonsbasert grunnlag

Har man ikke regressgrunnlag i loven eller kontrakten, er det likevel spørsmål om regress kan kreves på alminnelig grunnlag. Det gjelder et tilfelle hvor man overfor tredjemann pådrar seg ansvar for oppfyllelse i tråd med certepartiet. Bortfrakteren kan etter certepartiet innstilles

²⁹⁵ ND 1961. 325. Kommentaren på s. VIII. Lund (1988) s. 344.

²⁹⁶ Solvang (2013a) s. 20.

²⁹⁷ Solvang (2013a) s. 19–20.

til å undertegne konnossementene «as presented». Befrakteren bestemmer innholdet i konnossementene, og beordrer i denne sammenheng skipet til å gå med den lavere hastigheten. Befrakteren *bør* derfor bære konsekvensene for bortfrakteren der bortfrakteren handler i befrakters interesse.²⁹⁸ At befrakteren etter mitt syn *burde* bære ansvaret, er ikke synonymt med at bortfrakteren kan kreve å bli holdt skadesløs uten dekning i lov eller kontrakt.

Avgjørelsen fra Høyesterett i *Vestkyst I* utelukker ikke at man supplerer sjøloven med en rett til å kreve regress på friere grunnlag. Høyesterett tok bare stilling til hvorvidt Gencon kl. 2 utgjorde kontraktsgrunnlag for regress og rekkevidden av regressretten i reisecertepartibestemmelsen § 338 tredje ledd. Høyesterett testet ikke om det eksisterer noen regressrett på generelt grunnlag.

Saken var spesiell fordi tapet endelig ville plasseres hos lastesiden. Dette argumentet fremgår ikke av avgjørelsen fra Høyesterett, men er fremhevet i *Jobst Oldendorff*-saken.

Lasten i *Vestkyst I* var solgt *CIF* til kjøperen og befrakteren var også avskiperen. Befrakteren ville om man aksepterte regress bli sittende med ansvaret. Et slikt resultat ville stride mot beskyttelsen av lastesiden som var ment å følge av de ufravikelige reglene. Som Brækhus angir, kan det påpekes at Haag-reglene ikke er ment å beskytte en befrakter i et certeparti selv om han er avskiper.²⁹⁹ De tvingende reglene var først og fremst ment å verne om den som har overtatt eiendomsretten til lasten i kraft av ervervelse av konnossementet, og bøte på utfordringene man hadde hatt med betydelige ansvarsfraskrivelser.³⁰⁰

I den forbindelse kan det vises til at konnossementet ikke utløser sjølovens tvingende regler i kapittel 13 med mindre konnossementet bestemmer «rettsforholdet mellom transportøren og innehaveren av konnossementet».³⁰¹ Det er sikker tolkning at dette ikke er tilfelle før

²⁹⁸ Solvang (2013a) s. 20.

²⁹⁹ ND 1979. 364, på s. 370.

³⁰⁰ NOU 2012:10 s. 19.

³⁰¹ Sjøl § 254 første ledd, annen setning.

konnossementet har forlatt befrakterens hånd.³⁰² Argumentet om at det vil stride mot meningen med Haag-reglene, selv der tapet havner hos befrakteren, får etter mitt syn større gjennomslagskraft der en kjøper gjør et kjøp *FOB* og selv besørger transporten, men konnossementet i første omgang utstedes til selgeren som leverer lasten til bortfrakteren. Selgeren overfører deretter konnossementet til befrakteren (kjøperen). På bakgrunn av dette, synes dermed bortfrakterens regressrett dersom ansvaret følger av de tvingende regler, å være påvirket av rollen befrakteren inntar.

Om bortfrakteren ble gitt regressrett i *Vestkyst I*, ville dette likevel gi ulyd i relasjon til Haag-reglene. Dette har å gjøre med kjøpsforholdet og dets karakter som CIF-kjøp. Brækhus påpeker at det ville være merkelig om innehaveren av konnossementet tilslutt skulle bli sittende med ansvaret. Lasten var levert og risikoen overgått på kjøperen ved at lasten var overgitt transportøren.³⁰³ Selgeren kunne dermed kreve kjøpsrettslig regress overfor kjøperen, mens kjøperen ville igjen kunne gå på bortfrakteren.³⁰⁴ Man hadde da fått en regressdans, eller «regresskarusell».³⁰⁵

Et spørsmål er om selger i kjøpsforhold kan kreve regress fra kjøperen der han selv har blitt sittende med ansvaret på grunn av regressomgangen i certepartiforholdet, med den pretensjon at risikoen har gått over i kjøpskontraktforholdet. Det vil avhenge av kjøpekontraktens vilkår, og eventuell relevant bakgrunnsrett. Det er heller tvilsomt om kjøpekontrakten skulle tillate regress på bakgrunn av regler i transportkontrakten, som gjør at tapet havner hos befrakteren (selgeren).

I saken *Jobst Oldendorff*³⁰⁶ fravikes utgangspunktet om at regress krever særlig hjemmel. Bortfrakteren fikk her medhold i at han hadde regress på friere grunnlag. Avgjørelsen er avsagt av Brækhus i voldgift. Rederen hadde blitt sittende med ansvaret for å betale erstatning til en longshoremann/havnearbeider som ble skadet under lossing. Spørsmålet

³⁰² Webster (2015), note 448.

³⁰³ Se kjl. § 13, jf § 7 annet ledd.

³⁰⁴ ND 1979. 364, på s. 370. Falkanger/Bull (2016) s. 414.

³⁰⁵ Lund (1988) s. 345.

³⁰⁶ ND 1979. 364.

i saken var om bortfrakteren kunne kreve at befrakteren holdt ham skadesløs for erstatningen, altså om regress kunne gjøres gjeldende med hjemmel i deklarasjonsrett eller ved tolkning av certepartiformularet.³⁰⁷ Voldgiftsretten kom her til at bortfrakteren kunne kreve regress. Tidsbefrakteren hadde etter certepartiet ansvaret for og kostnadene i forbindelse med laste- og losseoperasjonene. Ansvarsfordelingen måtte også bety at ansvar til tredjemann som bortfrakteren pådro seg som følge av laste- og losseoperasjonene måtte bæres av befrakteren.

Jobst Oldendorff leder til to observasjoner. For det første, har tidsbortfrakteren i kontrakten fraskrevet seg ansvaret overfor tap som han av tredjemann holdes ansvarlig for, kan regress bli aktuelt uten noen uttrykkelig hjemmel i kontrakten.³⁰⁸ Det er tale om et tilfelle hvor den ene kontraktspart, bortfrakteren, pådrar seg ansvar for et forhold som angår hans egen oppfyllelse. Det er likevel disponeringen av skipet som trekker med seg ansvaret. Befrakteren kan nytte skipet i sin virksomhet og utstede konnossementer på vegne av bortfrakteren. Internt i certepartiet har imidlertid bortfrakteren gjort det klart overfor befrakteren at han ikke vil bære et slikt ansvar.³⁰⁹

For det andre, regress bør aksepteres i den utstrekningen tapet er knyttet til befrakterens *funksjon* i tidscertepartiet.³¹⁰ I *Jobst Oldendorff* var befrakteren ansvarlig for laste- og losseoperasjonene og måtte dermed dekke pådratt ansvar i den forbindelse. Befrakteren hadde da risikoen for utførelsen av laste- og losseoperasjonene. At ansvaret først hadde blitt plassert hos bortfrakteren kunne ikke hindre at ansvaret deretter ble plassert innenfor den «riktige» funksjonssfære, altså befrakterens.

Overfører man funksjonstankegangen til *Vestkyst I*, er det usikkert om man kan si at ansvaret var en følge av befrakterens *funksjon*. Bortfrakteren har risikoen for oppfyllelsen av transportforpliktelsen. Ansvaret som han pådro seg overfor tredjemann var her klart nok en følge av hans pliktområde; å besørge transporten av lasten. Spørsmålet var hvorvidt

³⁰⁷ ND 1979. 364, på s. 366.

³⁰⁸ ND 1979. 364, på s. 368.

³⁰⁹ Lund (1988) s. 343.

³¹⁰ ND 1979. 364, kommentaren på s. VI.

den vide ansvarsfraskrivelsen under certepartikontrakten også ga rett til å laste ansvaret overfor tredjemann på befrakteren.³¹¹

Bortfrakterens oppfyllelse i tidscertepartiet forutsetter betydelig samvirke med befrakteren, og er påvirket av befrakterens valg med hensyn til skipets hastighet. Det kan dermed være rimelig under enkelte omstendigheter å la bortfrakteren kreve regress selv om tapet i hovedsak ligger under bortfrakterens funksjon om å frakte lasten. Billedlig kan man si at *befrakterens* funksjonsområde, kaster skygge inn i *bortfrakterens* funksjonsområde. Bortfrakteren seiler med lavere hastighet som følge av ordre fra befrakteren i tråd med en slow steaming-klausul i certepartiet. Som en følge av ordren og implementeringen, kan det forutsettes at bortfrakteren pådrar seg ansvar overfor konnossementsinnehaveren. Det kan ses som at ansvaret er en følge av utstedelsen av konnossementet og befrakterens funksjonsområde, ved at han er forutsatt å gi ordre for å gjøre kontrakten effektiv og har rett til å gi ordre om skipets hastighet. Dette selv om oppfyllelsen av kontrakten mer generelt er underlagt bortfrakterens funksjonsområde.³¹² Dermed kan det argumenteres for at betraktningene om regress etter funksjon også innebærer at bortfrakteren har regressrett der han er ansvarlig grunnet de tvingende regler, i den utstrekningen befrakterens ordrerett har forårsaket tapet på bortfrakterens hånd. Det blir tilslutt et spørsmål om hvor klare rammer man fastsetter for at regressen må følge en *ren* funksjon, og rekkevidden av denne funksjonen.

Funksjonstankegangen for regressretten stammer fra det grunnleggende synspunktet om at *risiko følger funksjon*. Prinsippet er et utslag av «alminnelige rettsgrunnsetninger»³¹³. Utgangspunktet er at parten bærer risikoen for oppfyllelessvikt innenfor sitt funksjonsområde.³¹⁴ Anvendt

³¹¹ Solvang (2016) s. 91.

³¹² Motsatt Solvang (2013a) s. 27, som virker å ha oppfatningen at en funksjonsbasert regressrett ikke tar i betraktning befrakterens ordregivning. I forbindelse med å gi uttrykk for at spørsmål forbundet med årsakskonstellasjoner kan begrense rekkevidden av den funksjonsbaserte regressretten, *fremmer han spørsmålet* om befrakterens *funksjoner* rekker til befrakterens ordregivning med hensyn til «employment».

³¹³ Sandvik (1966) s. 243.

³¹⁴ Fredly (2013) s. 72.

på regressforhold kan man si at befrakteren må bære risikoen for at hans ordrefunksjon forårsaker svikt i bortfrakterens oppfyllelse overfor tredjemann. Svakheten ligger imidlertid i hvordan man tilordner et forhold til den enes funksjon. De samvirkende kontrakter er bakgrunnen for prinsippet, men for kontrakter – som tidscertepartiet – har befrakterens ordrefunksjon betydning for bortfrakterens generelle oppfyllelsesfunksjon. Både i relasjon til befrakteren selv, men også i relasjon til innehaveren av konnossementet. Et rent funksjonsbilde er ikke hensiktsmessig å etablere. Det er etter mitt syn bedre å tale om at tapsposten som oppstår på bortfrakterens hånd er forårsaket av befrakterens ordregivning og den forutgående konnossementsutstedelsen. For øvrig uten at det er snakk om subjektive forhold og skyld. En regressrett der forholdet er en konsekvens av befrakterens ordrefunksjon likner som nevnt på den engelske læren om skadesløsholdelse for følger av befrakterens ordre. Jeg forfølger ikke her de årsaksbegrensninger som inngår i den engelske læren, som prinsipielt kan tenkes å få innvirkning på forholdet etter norsk rett når man lar regressretten følge befrakterens ordregivning.

Jantzen forutsetter en regressrett for følger av ordre fra befrakteren som ville være i strid med de forpliktelser bortfrakteren har påtatt seg etter konnossementet, men uten noen prinsipiell begrunnelse. Jantzen diskuterer først hvorvidt bortfrakteren må utføre slike ordre, svarer benektende, og skriver deretter «gjør han det[ordren] allikevel, blir rederen overfor indehaveren av konnossementet ansvarlig for kontraktens misligholdelse, *men vil da kunne søke sin opreisning hos tidsbefrakteren*». Her forutsetter Jantzen at det gis regress for misligholdelse i relasjonen til konnossementsinnehaveren som bortfrakteren pådrar seg ved ordreo-verholdelsen. Han viser videre til et eksempel hvor både loven og konnossementet gir anvisning på til hvem utleveringen av lasten skal foregå, og at instruksjoner fra befrakteren ikke trengs etterkommes dersom de avviker. Regressynspunkt slår inn hvis han likevel gjør det. Det sondres med andre ord ikke mellom de tilfeller det er konnossementsteksten eller de legale regler som utløser ansvaret. Jantzen gir ikke nærmere uttrykk for hva som er bakgrunnen for at bortfrakteren kan kreve regress i et slikt tilfelle, men det er nærliggende å slutte at begrunnelsen ligger i

rimeligheten av at konsekvenser som oppstår som følge av befrakterens ordregivning – hans *ordrefunksjon* – må bæres av ham selv. Særlig må det gjelde der han har krevet at bortfrakteren signerer konnossementet han får seg forelagt.

Selv om transportløftet etter tvingende regler ser ut til å hindre en regressadgang etter sjølovens legale regler for bortfrakteren, kan det stilles spørsmål om plikten bortfrakteren har til fremdrift etter sjølovens kapittel 13 må tolkes i lys av en eventuell slow steaming-klausul i certepartiet.³¹⁵ Er svaret ja, behøver en ikke lete etter noen hjemmel for regress. Da har man intet større ansvar etter konnossementet.

Der konnossementet ikke taler om noen slow steaming er det nok ikke mulig for bortfrakteren å pretendere overfor lasteieren at han også hadde forpliktelse til å ivareta andre interesser i oppfyllelsen. Inneholder konnossementet en henvisning til certepartiet og slow steaming-klausulen er det betimelig å stille spørsmålet om despatch-forpliktelsen overfor lasteieren må justeres i lys av slow steaming forpliktelsen. Der man inkorporerer uttrykkelig at en hastighetsreduksjon på reisen er tillatt er det kanskje større grunn til å tolke despatch-uttrykket i konnossementet slik at fartsjustering kan finne sted.³¹⁶ I linjekonnossementer har man lagt inn en rett til å deviere i tid, og av BIMCO forutsettes det i forbindelse med slow steaming-klausulen at transportøren har den type fleksibilitet i oppfyllelsen i linjefart. Leddene i slow steaming-klausulen for tidscerte-

³¹⁵ Et annet spørsmål er hensiktsmessigheten av at sjølovens regressregler ikke gjelder for ansvar på bakgrunn av de tvingende regler, betraktningene i forbindelse med regress på friere grunnlag får i den anledning relevans. Regressretten bør kanskje omfatte ansvar som følge av tvingende regler så langt det er en følge av befrakterens funksjon, og at funksjonsområdet i den forbindelse rekkes til ordregivningen fra befrakteren. I NOU 1993: 36 på s. 68 er det likevel sagt at økt ansvar som følge av at tvingende regler ikke gir regress etter lovteksten er i samsvar med både *Vestkyst I-saken* og den nedenfor omtalte *Jobst Oldendorff-saken*. Hva gjelder den sistnevnte saken er jeg usikker på.

³¹⁶ BIMCOs slow steaming-klausul for tidscertepartiet (e) og (f), altså angivelsen av at det vil være tilstrekkelig despatch å holde redusert hastighet og kravet om at konnossementene angir slow steaming adgangen og skadesløsholdelsen til bortfrakteren, er ikke relevante for linjefart. BIMCO skriver i sine explanatory notes at dette har sammenheng med at konnossementet i linjefart som regel gir transportøren rett til å slow steame. Det synes å forutsette at man ikke vil sensurere en klausulering som gir rett til fartsavvikelser i konnossementene.

partier som gjelder despatch, inkorporering av slik slow steaming- rett i konnossementet og skadesløsholdelse fra tidsbefrakteren til bortfrakteren får således ikke anvendelse.³¹⁷

Spørsmålet om hvor langt en kan tillate avtalte friheter fra despatch, kan stilles både i relasjon til befraktningskontrakten, men også i relasjon til konnossementet og dets innehaver. I relasjon til befraktningsavtalen må slike klausuler i en viss utstrekning aksepteres, men vide klausuler som gir rett til deviasjon tolkes innskrenkende.³¹⁸ Despatch-bestemmelsen i kapittel 13 kan ikke fravikes der det er utstedt konnossement, se sjøl § 254.

I forbindelse med retten til slow steaming, om konnossementene tar inn en slik rett, har spørsmålet en annen karakter. Spørsmålet er om ikke bare selve standarden i kapittel 13 og § 262 første ledd er ufravikelig, men om dens *innhold* også er preseptorisk. Spørsmålsstillingen gjelder ikke bare for de rene libertyklausuler i kontrakten, men også «i tilknytning til karakteren av en bestemmelse som Sjøl § 98: Er kravet på «due despatch» etter sammenhengen preseptorisk?»³¹⁹

Det er i alminnelighet akseptert at transportøren har et visst spillerom i oppfyllelsen.³²⁰ I forarbeidene til sjøloven er spillerommet synliggjort. Det sentrale er at «transportøren har valgt et forsvarlig opplegg for utførelsen og om godset når bestemmelsesstedet innen rimelig tid»³²¹ Man går vekk fra tanken om at oppfyllelsen av kontrakten skjer på en bestemt måte, og setter heller fokus på oppfyllelsesresultatet. Resultatet må likevel oppnås innenfor rimelige tidsrammer.

I moderne stykkgoodsbefraktning stilles det strenge krav til «regularitet og hurtighet» i utførelsen.³²² Kravene til befordringen vil variere med det som er antatt vanlig for den konkrete linje, og i den utstrekning

³¹⁷ NYPE kl. 38 (e) og (f). Explanatory Notes, BIMCO Slow Steaming Clause for Time Charter Parties 2011.

³¹⁸ Rosenmeyer (1975) s. 259.

³¹⁹ Krüger (1989) s. 237.

³²⁰ Krüger (1989) s. 450, Webster (2015) note 474, Falkanger/Bull (2016) s. 314, Selvig (1966) s. 573.

³²¹ NOU 1993: 36 s. 28.

³²² NOU 1993: 36 s. 27.

transportkunden er gjort kjent med opplegget for transporten.³²³ Deviasjonsreglen i den gamle sjøloven § 98 annet ledd ga indikasjoner på en bestemt *oppfyllelsmåte*, men ble bevisst tatt ut i det nye kapittel 13 fordi man anså at det passet bedre for reglene om reisecertepartiet. Det virker altså som det er forskjell på hvordan man ser oppfyllelsen, avhengig av om det er tale om et tidsbortfraktet skip som benyttes i rederens linjefart med utstedt linjekonnossement eller om det er alminnelig certepartifart med utstedt konnossement.

Om en inkorporert slow steaming klausul må tolkes innskrenkende i konnossementsforholdet, kan ikke besvares uten nærmere fastleggelse av klausulens karakter. Det må undersøkes hva slags inngrep det er tale om å gjøre i oppfyllelsen slik oppfyllelleskravet er angitt etter lovens regler.

Slow steaming-klausulen for tidscertepartiet innebærer at befrakteren gis rett til å sette ned skipets hastighet på reisen, gitt at visse forutsetninger tillater en slik hastighetsreduksjon. I reisecertepartiet er det motsetningsvis bortfrakteren som primært gis anledning til å skru ned hastigheten, med visse minimumsbegrensninger i hastighet. Unntaksvis er befrakteren gitt anledning til å instruere i reisecertepartiet, men der kompenseres bortfrakteren ved at den ekstra tiden regnes med i liggetid og eventuell liggetidsgodtgjørelse.

Der befrakteren utsteder konnossementet med bortfrakteren som forpliktet har nødvendigvis ikke bortfrakteren kontroll med konnossementets vilkår. Dermed kan en oppleve at det blir misforhold mellom konnossementets vilkår og forpliktelsene i certepartiet.

I reisecertepartiet sørger befrakteren for at konnossementet inntar rett for bortfrakteren til å seile med lavere hastighet. I tidscertepartiet er det krav om at befrakteren sørger for at konnossementet sier at bortfrakteren kan overholde slow steaming-klausulen i certepartiet uten at oppfyllelsen etter konnossementet blir utilstrekkelig. I konnossementet utstedt i forbindelse med reisecertepartiet får påtegningen karakter av en omlegningsrett for bortfrakteren, riktignok en tidsomlegning. I tidscertepartiet er påtegningen formulert som en frihet fra despatch-kravet der befrakteren har instruert bortfrakteren om å holde lavere hastighet. Selv

³²³ NOU 1993: 36 s. 27.

om det ordlydsmessig ikke er direkte rett til å foreta tidsomlegning av oppfyllelsen, er det like fullt en utvidelse av det spillerom bortfrakteren har i forhold til tredjemann/lasteieren.

Omlegningsklausulens art har betydning for i hvilken utstrekning man aksepterer at den blir stående. Krüger har klassifisert omlegningsklausulene i fem grupperinger. De *presiserende*, *betingede*, *begrensede*, *ubetingede* og *ubegrensede*.³²⁴ Skal man tvinge tidsomlegningsretten, altså slow steaming forholdet inn under en av klassifikasjonene er det mest nærliggende å knytte den til den *begrensede* grupperingen. Han beskriver denne gruppen som de som er knyttet til kriterier som for eksempel rimelighet.³²⁵

Slow steamingen er i utgangspunktet ikke begrenset av rimelighet, men av angitte faktiske omstendigheter. I BIMCO slow steaming-klausuler står det ikke nærmere hvordan omlegningsretten skal påtegnes certepartiet, bortsett fra at det for tidscertepartiet må inntas at bortfrakteren har plikt til å innfinne seg etter befrakterens instruksjoner. For reisecertepartiet skal det fremgå at det ikke er brudd på konnossementet om bortfrakteren utøver sin opsjon til å seile med lavere hastighet etter certepartiet.

Den nærmere ordlyden vil avhenge av hvilken løsning som velges i konnossementet. Ordlyden til tidsomlegningsretten i konnossementet er ikke begrenset av faktiske forhold. Det fremgår imidlertid av slow steaming klausulene i certepartiet at tidsomlegningsretten uansett er betinget av værmessige forhold og fartøyets operasjonsevne. I reisecertepartiet er retten videre avgrenset til en nedre hastighetsangivelse. Selv om disse begrensinger ikke følger direkte av konnossementets ord, kommer de indirekte i betraktning gjennom at tidsomlegningsretten etter certepartiet bare kan utløses så lenge begrensningene ikke er til hinder. Jeg mener det derfor er nærliggende å betegne tidsomlegningsretten etter konnossementet for en *begrenset* rett.

³²⁴ Krüger (1975) s. 216.

³²⁵ Krüger (1973) s. 216.

Krüger sonderer videre mellom de åpne og kamuflerte deviasjonsklausuler.³²⁶ De kamuflerte har deviasjonsretten *skjult* under for eksempel transportens definerte omfang. I Conlinebill 2016 kl. 5 – Scope of Carriage er for eksempel transporten ikke begrenset til den direkte rute, men omfatter også «slowing down at or off any ports or places for any reasonable purpose connected with the carriage...».

Tidsomlegningsretten er her er en ulv i fåreklær, det blir ikke mindre nødvendig å stille spørsmålet om i hvilken utstrekning den skjulte varianten harmonerer med hovedforpliktelsen – transportløftet. Denne type klausulering må etter mitt syn imidlertid holdes fra klausuleringen som går ut på å ta inn en henvisning til certepartiet som innehar en slow steaming-klausul eller en uttrykkelig angivelse av at man har rett eller plikt til å forsinke befordringen. Er tidsomlegningsretten en presisering av hva som utgjør den kontraktmessige reisen i *scope of voyage*-klausulen, kan dette tas til inntekt for det transporttilbud bortfrakteren leverer, altså hans transportprogram.³²⁷ Dette er annerledes der man i konnossementet har en henvisning til certepartiet, hvor lasteieren blir overrasket når skipet går med lavere hastighet enn alminnelig despatch.

I stykkgodsbefraktningen, altså i alminnelig linjefart, kan transportøren klargjøre transporten og forutsetningene for transportprogrammet gjennom markedsføring og liknende informasjon. Presiserer transportøren at opplegget går ut på at fartøyet kan avvike fra den direkte rute både i tid og sted, innebærer dette at man aksepterer slik tidsomlegningsrett så vidt fremferden er forsvarlig.³²⁸

Det sentrale er at lasteieren er betinget en oppfyllelse av rimelig kvalitet. Det gjelder da «en avstemning mellom overordnede kvalitetskrav på den ene side og denne type vilkårlige opsjoner på den annen».³²⁹ Støtte for dette synspunktet finnes i forarbeidene til sjøloven § 262 og i teorien.³³⁰ Synspunktet synes heller ikke avvike fra de betraktninger Krüger gjorde

³²⁶ Krüger (1973) s. 216.

³²⁷ Krüger (1973) s. 232.

³²⁸ Webster (2015) note 474.

³²⁹ Krüger (1989) s. 236–237.

³³⁰ NOU 1993:36 s. 27. Rosenmeyer (1975) s. 256.

da man stadig hadde § 98, annet ledd om deviasjon i loven. Krüger mente de beste grunner talte for å se de oppfyllelsesendringer bortfrakteren gjør med bakgrunn i klausuleringer i konnossementene i lys av Haag-reglens art 4 pkt. 4, jf. også art. 3 pkt. 2.³³¹ I den førstnevnte artikkel fremgår retten til å foreta deviasjoner såfremt de er *rimelige*.

Klausulene i konnossementet kan således være funksjonsdyktige i den utstrekning de er forenelige med transportens hovedformål. Dette innebærer at en klausulering i konnossementet om tidsomlegninger potensielt kan være gyldig, men det avhenger i større utstrekning av realiteten enn klausuleringens ord. Spillerrommet kan bli innskrenket selv om man har betinget seg en klausulering.

3.4.9 Allokeringen av reduserte drivstoffkostnader ved slow steaming

Om ingenting er sagt i klausulene, faller kostnadsfordelene ved det reduserte drivstofforbruket på den som i tråd med den alminnelige funksjons- og kostnadsfordelingen har risikoen for drivstoffet. For tidscertepartiet innebærer det at befrakteren tar besparelsene. I reisecertepartiet får bortfrakteren fordelene av at han skrur ned hastigheten. Tilsvarende har den part som er gitt tidsomlegningsretten også risikoen for den mer begrensede utnyttelsen av fartøyet.³³² Tidsbefrakteren har risikoen for at han ikke kan nytte skipet til like mange reiser, og tilsvarende har reisebortfrakteren ulempene ved at han ikke kan nyttiggjøre skipet til flere oppdrag. I reisecertepartiet så vi at det i BIMCOs klausul var fastsatt en nedre grense for slow steaming. Selv om bortfrakteren hovedsakelig selv sitter med risikoen for den manglende utnyttelsen av fartøyet, altså den reduserte oppdragsmengde, kan det ikke tillates at en eventuell slow steaming går på bekostning av reisebefrakterens behov for å få lasten frem på den aktuelle reisen.

³³¹ Krüger (1973) s. 276.

³³² Carver (2017) s. 361.

I enkelte reisecertepartier er det gitt slow steaming-rett som avviker fra den som vanligvis følger av slow steaming-klausulen. I SHELLVOY 6³³³ er reisebefrakteren gitt anledning til å instruere om å senke hastigheten på lastereisen. Hastigheten kan senkes fra alminnelige despatch, som i kontrakten er angitt til et *in blanco* antall knop.³³⁴ Reisebefrakteren har ingen rett til å kreve nedjustering på ballastreisen, den skal gå med alminnelig despatch.

Ettersom det er tale om et reisecerteparti, er det bortfrakteren som får fordel av de reduserte drivstoffutgiftene. Reisebortfrakterens hovedinteresse kan likevel være at lastereisen går så raskt som mulig. Vederlaget er bestemt til en viss sum, og han får i utgangspunktet ikke mer betalt av befrakteren. Er det gode markedsvilkår vil han være interessert i å slutte flest mulig kontrakter. For at bortfrakteren derfor skal kunne tillate at befrakteren justerer farten ned, har man etablert en kompensasjonsmekanisme:

«Additional voyage time caused by such instructions shall count against laytime or demurrage, if on demurrage, and the value of any bunkers saved shall be deducted from any demurrage claim Owners may have under this Charter...»³³⁵

Bortfrakteren kompenseres for den ekstra tiden ved at påløpt ekstra tid trekkes fra den tid skipet har til rådighet i havnen, før det går over på *demurrage* – overliggetidsgodtgjørelse. Om den avtalte liggetiden er utgått regnes tiden som overliggetidsgodtgjørelse. Det blir en sammenlikningsøvelse med det hypotetiske normalforløp under de tilsvarende forhold som skipet har møtt ved den lave hastigheten. Dette regnestykket blir ikke helt presist. De besparelser bortfrakteren gjør i drivstoff motregnes mot eventuelle krav på liggetidsgodtgjørelse.³³⁶

³³³ Se også BPVOY 4 kl. 3.4.

³³⁴ SHELLVOY 6 kl. L linje 90.

³³⁵ SHELLVOY 6 kl. L linje 94–96.

³³⁶ Befrakteren gis også rett til å instruere opp hastigheten fra den alminnelige, men må da kompensere bortfrakteren for de økte drivstoffkostnadene. Se SHELLVOY 6 kl. L, linje 92 og 93.

Slike kompensasjonsordninger kan også inkorporeres dersom befrakteren vil at bortfrakteren skal holde skipet så effektivt som mulig. Først og fremst gjøres dette med sikte på å spare kostnader, men effektivitetsbesparelsene vil også redusere påvirkningen på klimaet.

Et alternativ er at man i tidscertepartiet for eksempel gir bortfrakteren noe av besparelsene befrakteren har ved reduserte drivstoffutgifter. Dette kan man gjøre gjennom å etablere et sammenlikningsgrunnlag. Har fartøyet lavere drivstofforbruk enn grunnlaget man sammenlikner med, får han ta del i besparelsene. Slike løsninger reflekteres i dag ikke i noen standardklausul, men som tillegg til enkelte certepartier i vedlegg. I et slikt vedlegg fremgår modellen for utregningen av sammenlikningsgrunnlaget, og angir hvordan bortfrakteren skal kompenseres om han holder forbruket lavere enn sammenlikningsgrunnlaget.³³⁷

3.5 Andre klausuler som virker på skipets hastighet

Til nå har vi sett på klausulene som gir generell rett til å senke hurtigheten i bortfrakterens oppfyllelse. De er ikke de eneste som kan føre til at skipet går saktere. I dette delkapitlet skal vi se at det finnes andre klausuler som gir hastighetsreduksjonseffekten, men på andre premisser.

Det er skissert at å effektivisere logistikken mellom skip på reise og havnen vil kunne være et meget viktig tiltak for å redusere CO₂-utslippene. IMO har oppfordret sine medlemsstater til å sørge for frivillig samarbeid mellom havner og andre skipsfartsaktører for redusere utslippene av CO₂, eksempelvis ved landstrøm til skip i havn og fasiliteringen av «just-in-time arrivals» i havn.³³⁸

Just-in-time-ankomster kan fasiliteres ved bruken av andre klausultyper enn *slow steaming*-klausulen, som også virker på skipets hastighet. Dette er «virtual arrival»-klausulen, og en variant av denne, *STM*-klausulen. Som nevnt gjelder disse klausulene forholdet mellom skipet og havnen mer enn at skipet generelt reduserer hastigheten på

³³⁷ Slike løsninger finnes som vedlegg til enkelte aktørcertepartier.

³³⁸ MEPC Resolution 323 (74) pkt. 2.1 og 2.4.

reisen. Man fingerer at skipet har kommet frem, samtidig som det reelt kan være mange nautiske mil unna.

Kort forklart innebærer klausulene at skipets hastighet kan settes opp og ned avhengig av tilpasning til et gitt ankomsttidspunkt i havnen.³³⁹ Samtidig som at redusert hastighet har positiv effekt på klimaet, kan man også få den motsatte virkningen ved at hastigheten må settes opp fra alminnelig despatch for å komme frem til ankomsttidspunktet. BIMCOs klausul gjelder bare reisecertepartiet. Her får befrakteren rett til å be om justering i tråd med et gitt ankomsttidspunkt og må, på tilsvarende måte som i SHELLVOY 6 kl. L nevnt ovenfor, kompensere bortfrakteren for den ekstra tiden som medgår dersom hastigheten justeres ned i lys av ankomsttidspunktet.³⁴⁰

STM-klausulen er en spesiell variant av virtual-arrival klausulen og er utviklet av BIMCO med bakgrunn i det EU-finansierte «STM Validation Project».³⁴¹ *Just-in-time*-ankomster krever at to forutsetninger er på plass. For det første, man må ha et system som tillater deling av informasjon slik at reisen kan planlegges og utføres med tilstrekkelig presisjon. Dette er målet med STM-systemet. For det andre, forpliktelsene under certepartiet (og eventuelle andre forbundne kontrakter) må justeres slik at de tillater fremdrift i tråd med STM-systemet.³⁴² Det spesielle med klausulen sammenliknet med de andre virtual arrival-klausulene, er koblingen til informasjonsdeling gjennom STM-systemet.³⁴³ Den har en forpliktelse mellom partene til å dele informasjon om fartøyets ankomsttid,³⁴⁴ som kan utnyttes i samråd med STM-systemet. Av partene kreves det at de yter sine «best endeavours»³⁴⁵ for å dele informasjonen. Dette er ikke en særlig

³³⁹ BIMCO Virtual Arrival Clause for Voyage Charter Parties 2013. BPVOY 5 kl. 27.

³⁴⁰ Motsatt BPVOY 4 kl. 3.4 hvor befrakteren er gitt anledning til å justere ned hastigheten, uten at det er noen kompensasjonsordning. Oppjustering kan skje mot økning i rate. Carver (2017) s. 361.

³⁴¹ Explanatory notes, Sea Traffic Management (STM) Clause for Voyage Charter Parties 2018. «STM embraces a range of services including computer-recommended route adjustments and managed berthing through “just-in-time” arrivals».

³⁴² Lorentzon/Tsimplis (2018).

³⁴³ BIMCO STM Clause for Voyage Charter Parties 2018 (a).

³⁴⁴ STM Clause for Voyage Charter Parties 2018 (a).

³⁴⁵ STM Clause for Voyage Charter Parties 2018 (a).

streng forpliktelse. Forpliktelsens rekkevidde vil blant annet avhenge av det anvendte system og den informasjon som systemet krever.³⁴⁶

Bortfrakteren kompenseres på lik linje med de andre klausulene for ekstra tid som medgår.³⁴⁷ Til forskjell fra kompensasjonen i de andre klausulene vi har sett på, fastsettes den her av en uavhengig ekspert som partene sammen har bestemt, dersom de ikke blir enige.

Også for disse to klausultypene dukker det opp tilsvarende problemstillinger som ved slow steaming-klausulen. Det har sammenheng med de faktiske forhold. Man får for eksempel samme problemer med forholdet til despatch-kravet i certepartiet og forholdet til andre utstedte fraktedokumenter. Disse håndteres på lik linje i klausulene.³⁴⁸ Siden det er reisecertepartiet som virtual-arrival klausulen gjelder for, men retten til å justere hastighet tilfaller befrakteren, får interessebildet og drøftelsen av despatch-kravet visse likheter med tidscertepartiforholdet selv om det er tale om et reisecerteparti. Jeg går ikke nærmere inn på alle sider ved klausulene. Drøftelsene i kapittel 3.4, med modifikasjonene som følger av at det er befrakteren som får instruere om hastighet, er også relevante her. Jeg vil likevel vie noe tid til én av STM-klausulens bokstaver fordi den nevner «environmental factors».

I STM-klausulens bokstav (g) heter det:

«The Owners and charterers *shall give due consideration to environmental factors, including emission reductions*, when determining the reasonableness of any orders given under this Clause.»³⁴⁹

Lorentzon/Tsimplis, som deltok i utarbeidelsen av klausulen omtaler denne bokstaven som «a statement of environmental intent».³⁵⁰ Slik jeg forstår dem, er det en anerkjennelse av hvilke positive konsekvenser

³⁴⁶ Lorentzon/Tsimplis (2018).

³⁴⁷ BIMCO Sea Traffic Management (STM) Clause for Voyage Charter Parties 2018 bokstav (c) og (d).

³⁴⁸ BIMCO Sea Traffic Management (STM) Clause for Voyage Charter Parties 2018 bokstav (e) og (f).

³⁴⁹ BIMCO Sea Traffic Management (STM) Clause for Voyage Charter Parties 2018 bokstav (g).

³⁵⁰ Lorentzon/Tsimplis (2018).

just-in-time-ankomster kan ha på å redusere CO₂-utslippet. Like fullt er det et signal om at man er villig til å inkorporere bredere klimafaktorer som hensyn i fastleggelsen av partenes forpliktelser under certepartiet.

Denne bokstavens ordlyd må ses i lys av reisebefrakterens rett til å be bortfrakteren justere hastigheten for å møte et spesifikt ankomst-tidspunkt, og bortfrakterens plikt til å etterkomme forespørselen som kvalifiseres ved at hans samtykke «shall not be unreasonably withheld».³⁵¹

Plikten i bokstav (g) retter seg etter sin ordlyd både mot befrakteren og bortfrakteren. Befrakteren «shall give due consideration to environmental factors» i sin ordregivning. Bortfrakteren må tilsvarende vektlegge slike faktorer når det bestemmes hvorvidt han skal holde tilbake samtykke eller ikke. Oppstår det tvist om samtykke burde vært gitt må rettsanvenderen vurdere om grunnene – i denne sammenheng de klimamessige – var tilstrekkelige til å nekte å iverksette hastighetsjusteringen. Når miljøfaktorene knyttes til ordregivningen for befrakteren og nektelsesretten for bortfrakteren, betyr det at det må være faktorer som er *relevante* for reisen som hastighetsordren gjelder. Omfanget av de relevante miljøfaktorene er imidlertid så vidt at det er vanskelig å angi uttømmende hvilke av disse som må tas i betraktning og hvordan de skal virke på ordregivning fra befrakteren og nektelse fra bortfrakteren. Et eksempel er hvor langt befrakteren må gå i å vurdere slike parametre når han gir fartsordren. Et annet eksempel er hva som skal til for at bortfrakteren ut fra betraktninger i miljømessige faktorer kan pretendere at han ikke må iverksette en fartsinstruks. Som generelt er tilfelle for rettslige standarder, gjelder det vel at omstendighetene må iakttas når det skal avgjøres hva «due consideration» innebærer.

Klausulen har uttrykksmåten «environmental factors, including emission reductions». Ordlyden er vid. Uttrykket klimamessige faktorer tar opp i seg både den umiddelbare og synlige påvirkningen på miljøet, for eksempel oljesøl, og påvirkningen på miljøet ved at skipet slipper ut CO₂. Den objektive forståelsen gir da heller ikke grunn til å skille mellom miljømessig forhold som allerede er regulert av IMO gjennom MARPOL,

³⁵¹ BIMCO Sea Traffic Management (STM) Clause for Voyage Charter Parties 2018 bokstav (b).

og de som ennå ikke er regulert.³⁵² Klausulen omfatter således en rekke klimafaktorer, fra utslipp av CO₂ og andre utslipp til atmosfæren, til å redusere hastigheten for å beskytte det marine livet, eller områder med opphopning av forurensning.³⁵³ Partene skal i tillegg til å vise tilbørlig oppmerksomhet til klimafaktorer generelt, også ta i betraktning reduksjonen av klimautslipp når en ordre skal gis eller nektes implementert.

Iakttakelsen av miljøfaktorer og utslippsreduksjon gjelder ved vurderingen av om en ordre er *rimelig*. Dersom hensynet til utslippsreduksjon tilsier det, tillater bokstav (g) reisebortfrakteren nekte å øke hastigheten på reisen selv om det er dette befrakteren ber om for å komme frem til et gitt tidspunkt. Slik jeg forstår klausulen, kan ikke miljøfaktorene alene være utløsende årsak til at hastigheten skrur ned.

3.6 Oppsummering

I dette kapitlet er slow steaming-klausulens materielle sider gjennomgått. Som følge av at den har blitt brukt til å redusere kostnader, og nå kan benyttes til å redusere CO₂-utslippene, har det vært nødvendig med en gjennomgående behandling. Den er lite omtalt i nordisk juridisk teori.

Slow steaming-klausulen kodifiserer de alminnelige sjørettslige regler for tidscertepartiet. Det er i tråd med befrakters instruksjonsrett at han er gitt rett til å instruere om hastigheten. Hans instruksjonsrett er imidlertid ikke ubegrenset. Bortfrakteren er overlatt et spillerom til å vurdere hvorvidt det vil være i tråd med de nautiske forholdene, og om skipets utrustning tillater.

Avhengig av om klausulen er utarbeidet av partene selv, eller om den er utarbeidet av BIMCO, har den ulik uttrykksform. BIMCOs klausuler tar høyde for de fleste forhold i forbindelse med fartsjustering. Andre klausuler sier bare at befrakteren er gitt instruksjonsrett.

Selv om klausulene ikke regulerer alle omstendighetene som BIMCOs klausuler gjør, betyr ikke det at bortfrakteren har en svak posisjon i norsk rett. Bortfrakteren kan lene seg på de alminnelige regler. For eksempel

³⁵² Lorentzon/Tsimplis (2018).

³⁵³ Lorentzon/Tsimplis (2018).

kan han kreve regress fra befrakteren på funksjonsmessig grunnlag der han kommer i ansvar overfor lasteier for ikke å ha gått med tilstrekkelig despatch.

Bakgrunnen for at BIMCOs klausuler er så ordrike, kan ha sammenheng med at det i engelsk rett vil være tryggere å ha de fleste forhold på papiret. Det har å gjøre med den engelske kontraktsrettslige tradisjonen. Ved å hensynta at klausulene skal kunne brukes med engelsk rett i utarbeidelsen, tilnærmer man seg engelske løsninger i norsk rett ved å adoptere dem.

Kapitlet viser videre at BIMCOs klausul for reisecertepartiet fraviker den alminnelige funksjonsfordelingen. Bortfrakteren gis rett til å velge hastigheten innenfor et gitt intervall. Området for justeringene må forhandles mellom partene. Grenseangivelsen sørger for at det ytes tilstrekkelig omsorg for befrakters interesser i oppfyllelsen. I tankreisecertepartier kan også befrakteren være gitt rett til å redusere hastigheten. For å skape balanse i forholdet mellom bortfrakteren og befrakteren, har man her sørget for at bortfrakteren kompenseres for ekstra tid som medgår. Klausulene illustrerer at det sentrale er at det opprettholdes rimelig gjensidighet mellom partene. Sier ikke klausulen noe om hvordan fordelene ved reduksjon i drivstoffkostnadene skal fordeles, er det parten som etter den alminnelige funksjonsfordelingen sørger for drivstoffet som får fordelen.

Klausulene egner seg like godt til å justere ned hastigheten som følge av miljøårsaker, som den egner seg til å redusere drivstoffkostnadene. Om en av partene, eller begge, ønsker å bidra til at utslippet reduseres, tross manglende reguleringer fra IMO, bør de sørge for at certepartiet inneholder en slow steaming-klausul.

4 Avsluttende betraktninger

Avhandlingen har undersøkt spørsmålet om det er klausuler i certepartiet som kan tilrettelegge for at CO₂-utslippet reduseres. Om hastigheten reduseres, vil også utslippet reduseres. Derfor ble forpliktelser relatert til fremdriften undersøkt. Due despatch-forpliktelsen ble gjennomgått med sikte på å undersøke bortfrakterens spillerom i oppfyllelsen. Slow steaming-klausulen ble deretter gjennomgått. Den kan brukes av partene dersom de vil muliggjøre at drivstoffkostnadene reduseres på reisen, samt at CO₂-utslippene reduseres.

I dag eksisterer det få reguleringer fra IMO som setter krav om utslippsreduisering. Reguleringene innebærer krav til at nye skip bygget etter 2011 skal tilfredstille et visst effektivitetsnivå, målt ved *Energy Efficiency Design Index*. For skip bygget før 2011 eksisterer det ingen slike krav. Det kreves også at alle skip over en viss størrelse har om bord en energieffektivitetsplan (SEEMP) om bord.³⁵⁴ Reguleringen medfører ingen obligatoriske effektiviseringstiltak. Det kreves bare at man har planen.

Partene til certepartiet, og eventuelle lasteiere har derfor bare foranledning til å iakttta miljøet i den utstrekning IMOs mål om utslippskutt og deres egne interesser tilsier. IMOs målsetning gir imidlertid et vink om at det vil komme nye reguleringer. Man kan ikke si noe sikkert om hva slags form reguleringene vil få. Likevel er det mulig å skissere enkelte retninger for dem.

IMO har mottatt forslag fra flere av sine medlemsstater om nye obligatoriske reguleringer av ulik karakter. Fellestrekket er at de vil medføre at skipenes hastighet begrenses.³⁵⁵ Det er tatt til orde for at den aller enkleste løsningen vil være å implementere fartsgrenser for alle skip frem til man har utviklet andre mer miljøvennlige måter å drive fartøyene fremover.³⁵⁶ Videre kan det tenkes fastsatt føringer for innholdet

³⁵⁴ Se kapittel 1.2.2 om SEEMP.

³⁵⁵ MEPC 75/7/2 Agenda item 7.

³⁵⁶ En fartsgrense virker imidlertid å være forlatt av IMO til fordel for de målbaserte tiltakene. Hand (2019).

i SEEMP. Man forpliktes i så fall til å ha visse tiltak i effektivitetsplanen, som må brukes.³⁵⁷

Liknende forslag er fremsatt om å knytte effektivitetsplanen (SEEMP) til obligatoriske effektivitetsmål. Beregningen kan ta utgangspunkt i utslippsmål ved hjelp av det eksisterende målesystemet i EEDI, med en tilsvarende måleekvivalent for fartøy bygget før ikrafttredelsen av EEDI-reglene.³⁵⁸ Rederen må dokumentere at skipet møter et årlig eller flerårig energieffektivitetsmål.³⁵⁹ Kravet slik det kan fremgå i energieffektivitetsplanen er for eksempel at skipet må være x % mer effektivt innen et årstall sammenliknet med et utgangspunkt hvor verdiene uttrykkes i gram CO₂ per tonn/mil. Utviklingen kan for eksempel skje stegvis, ved x % om 3 år, y % om 6 år, osv. Bortfraktere og redere som har investert i energieffektive skip vil få fordelen av at de enklere kan møte disse kravene, samtidig som eldre mindre effektive skip i så fall må benytte seg av flere alternative tiltak, som fartsreduksjon for å oppfylle myndighetenes krav. Oppfyllelsen av kravene vil dermed avhenge av utnyttelsen av skipet.

Det er rederen som blir ansvarlig overfor myndighetene dersom skipet ikke overholder kravene til effektivitet. At reglene foreløpig ikke har forlatt tegnebrettet betyr at det heller ikke kan sies noe sikkert om sanksjonene som partene påføres ved brudd på reglene.

I forholdet mellom befrakteren og bortfrakteren kan det tenkes at nye reguleringer vil skape konflikt, særlig i tidscertepartiet hvor tidsbefrakteren er overlatt disposisjonsretten over fartøyet. I tidscertepartiet og etter bakgrunnsretten er det krav om at bortfrakteren skal holde skipet sjødyktig. For eksempel kan det stå i kontrakten at bortfrakteren skal utøve due diligence med å holde skipet «fit for service» i kontraktsperioden. Selv om regelendringene kommer underveis i certepartiperioden er skipet etter mitt syn stadig fit for service. Regelforslaget gjør ikke at skipet er usjødyktig, men innsnevrer disposisjonsrommet for befrakteren. Bortfrakteren forpliktes ikke til å utføre instruksjoner som vil kunne stille ham i ansvar overfor myndighetene. I kontraktsforholdet mellom

³⁵⁷ Se MEPC 64/4/33 (27 juli 2012).

³⁵⁸ MEPC 74/7/4 Agenda item 7.

³⁵⁹ MEPC 74/7/4 Agenda item 7. MEPC 75/7/2 Agenda item 7.

bortfrakteren og befrakteren kan det under disse forutsetningene spørres om det foreligger bristende forutsetninger slik at befrakteren kan si seg løs fra kontrakten med bortfrakteren.

Inntrer reglene før kontraktsinngåelsen er spørsmålet om det må gjøres endringer i certepartiformularene. I tidscertepartiet kan rederen potensielt måtte innskrenke befrakterens disposisjonsrom. I et av forslagene til nye reguleringer er det sagt at ikke-overholdelse bare kan lastes rederen, og det foreslås dermed å:

«Introduce in the charter party contract a thorough consumption/emission description of the individual ship. With this description, the shipowner can guarantee the technical properties of the ship, and thus what the shipowner is responsible for. Any operational properties related to the relative CO2 emissions beyond the consumption/emission description should accordingly transfer the related sanctions to the operator.»³⁶⁰

Utkastet presiserer ikke nærmere hvem *operator* er, men jeg forutsetter at det er tale om en bortfrakter som har stillet sitt skip til disposisjon for befrakteren.

Slik jeg forstår utkastet, er tanken bak kravet om at skipets forbruk og utslipp må presiseres i skipsbeskrivelsen slik at risikoen for regelbrudd kan lempes over på befrakteren. I relasjon til myndighetene kan det ikke bli aktuelt å lempe risikoen for brudd over på befrakteren. Internt i certepartiforhold kan derimot en sanksjon fra myndighetene tenkes dekket av befrakteren. Slik jeg forstår det presiserer man forutsetningene for certepartiet gjennom beskrivelsen av skipet, og innskrenker spillerommet befrakteren har til å utnytte skipet. Imidlertid plikter ikke kapteinen å utføre instruksjoner som vil føre til ikke-overholdelse av myndighetsreguleringer. Dette innebærer også at hastigheten på reisen må settes slik at man oppfyller kravene fra IMO.

Både for reise- og tidscertepartiet må despatch-kravet komme til å bli tolket i lys av at skipet plikter å møte krav fra myndighetene.

³⁶⁰ ISWG-GHG 6/2/11 Annex 5 pkt. 5.

Uavhengig av hva slags reguleringer det blir tale om å innføre, er det klart at det vil være nødvendig å senke hastigheten for å redusere klimautslippet, selv om det kan innebære at lasten kommer senere frem. Man får i så fall si som Skipper Worse:

«Vi kommer sent[...] men vi kommer godt!»³⁶¹

³⁶¹ Kielland (1882) s. 202.

5 Litteraturliste

Lovgivning

1687	Kong Christian Den Femtis Norske Lov av 15.april 1687
1814	Kongeriket Norges Grunnlov av 17. mai 1814
1893	Lov om Sjøfarten av 20. juli 1893 nr. 1
1994	Lov om Sjøfarten (sjøloven) av 24. juni 1994 nr. 39

Forarbeider

NOU 1993:36	<i>Godsbefordring til sjøs</i>
NOU 2012:10	<i>Gjennomføring av rotterdamreglene i sjøloven</i>
St. meld. 33 (2016–2017)	<i>Nasjonal transportplan 2018–2029</i>

Høyesterettsavgjørelser

Rt. 2002 s. 1155
Rt. 2010 s. 961

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggende

ND 1962.68 *Hindanger*
ND 1978. 364 *Jobst Oldendorff*
ND 1961. 325 *NH Vestkyst I*
ND 1997. 1029 *M/S Marlin*
ND 1925. 523

Engelske avgjørelser

Whistler International Ltd v. Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. (*The Hill Harmony*) [2001] 1 Lloyd's Rep 147.

- Ease Faith Ltd v. Leonis Marine Management Ltd. (*The Kent Reliant*) [2006] 1 Lloyd's Rep. 673.
- Bulk Ship Union Sa v. Clipper Bulk Shipping Ltd. (*The Pearl C*) [2012] 2 Lloyd's Rep. 533.
- President of India v. Haryana Overseas Corporation. (*The Takafa*) [1990] 1. Lloyd's Law Rep. 536.
- Suzuki and Co. Ltd. V. T. Benyon and Co. Ltd. (*The Keifuku Maru*) [1926] 24 Ltd Lloyd's Law Rep. 49.
- Kuwait Petroleum Corp v I & D Oil Carriers Ltd. (*The Houda*) [1994] 2 Lloyd's Rep. 541
- Santa Martha Baay Scheepvaart and Handelsmaatschappij N.V. v. Scanbulk AS. (*The Rijn*) [1981] 2 Lloyd's Rep. 267.
- Telfair Shipping Corporation v. Inersea Carriers S.A. (*The Caroline P*) [1984] 2 Lloyd's rep. 466 QB.
- "Istros" (Owners) v. F. W. Dahlstrom & Co. (*Istros*) [1930] 38. Lloyd's Rep. 84.
- London Arbitration 10/10 LMLN 28. September 2000.

Juridisk teori

- Aasland (1967): Aasland, Gunnar. «Rettens stilling til partenes anførsler i tvistemål» *Tidsskrift for rettsvitenskap* (1967) s. 157–200.
- Aspelund (1997) Aspelund, Bjørn O. «Eligibility-klausuler i certepartiforhold. Kontraktsmessig sikring av skipets oppfyllelse av «eksterne» krav». *Marlus* nr. 234, 1997.
- Brækhus (1968): Brækhus, Sjur. *Juridiske arbeider fra sjø og land*. Oslo: Universitetsforlaget, 1968.

- Carver (2017): *Carver on Charterparties*, Bennett, Howard (red.) m. fl., London: Sweet & Maxwell, 2017.
- Coghlin (2014): Coghlin, Terrence (et al.). *Time Charters*, 7. th edition, Abingdon: Informa Law from Routledge, 2014.
- Eftestøl-Wilhelmsson (2019): Eftestøl-Wilhelmsson, Ellen. «A sustainable behavioural change in the transport industry – the role of emission information» i *Sustainable and efficient transport*, Ellen Eftestøl-Wilhelmsson, Suvi Sankari, Anu Bask red., Cheltenham: Edward Elgar Publishing Limited, 2019, s. 141–160.
- Falkanger (1965): Falkanger, Thor. *Konsekutive Reiser*. Oslo: Universitetsforlaget, 1965.
- Falkanger (1969): Falkanger, Thor. «En sammenlikning mellom engelske og norske prinsipper for fortolkning av kontrakter». *Arkiv for Sjørett* Bind 9, hefte 3 (1969) s. 537–566
- Falkanger (1997): Falkanger, Thor. «Tolkning av sjørettslige standardkontrakter – særlig om betydningen av forarbeider» i *Ånd og rett: Festskrift til Birger Stuevold Lassen*, Viggo Hagstrøm, Peter Lødrup og Magnus Aarbakke, Oslo: Universitetsforlaget, 1997 s. 289–302.
- Falkanger (1999): Falkanger, Aage Thor. *God tro: en studie av kravet til god tro som vilkår for å erverve eller opprettholde privatrettslige rettigheter*. Oslo: Universitetsforlaget, 1999.

- Falkanger/Bull (2016): Falkanger, Thor og Bull, Hans Jacob. *Sjørett*. 8. utgave., Oslo: Sjørettsfondet, 2016.
- Fawcett (2019): Fawcett, Aislinn. « Enforceability of LOIs – a practical guide» 2019 <https://www.skuld.com/topics/legal/pi-and-defence/enforceability-of-lois---a-practical-guide/> hentet 21.12.2019.
- Fitzmaurice (2016): Fitzmaurice, Malgosia. «The international convention for the prevention of pollution from ships (MARPOL)» i *The IMLI Manual on International Maritime Law, Vol III*. David Joseph Attard, m. fl. Red., Oxford: Oxford University Press, 2016, s. 33–77.
- Fredly (2013): Fredly, Heidi. «Befrakterforårsaket off-hire-begivenhet». *Marlus* nr. 425, 2013.
- Gram (1977): Gram, Per. *Fraktavtaler – og deres tolkning*. 4. utgave., Oslo: Forlaget Tanum-Norli A/S, 1977.
- Grönfors (1974): Grönfors, Kurt. *Tidsfaktorn vid transportavtal*. Göteborg: Akademiförlaget, 1974
- Haaskjold (2013): Haaskjold, Erlend. *Kontraktsforpliktelser*. 2. utgave., Oslo: Cappelen Damm AS, 2013.
- Hagstrøm (2011): Hagstrøm, Viggo. *Obligasjonsrett*. 1. utgave., Oslo: Universitetsforlaget, 2011.
- Harrison (2016): Harrison, James. «Pollution of the marine environment from or through the atmosphere» i *The IMLI Manual on International Maritime Law, Vol III*. David Joseph Attard, m. fl. Red., Oxford: Oxford University Press, 2016, s. 169–192.

- Healy (1982): Healy, Nicholas J. «Commentary on 1981 Revision of the New York Produce Exchange Form Time Charter». *Journal of Maritime Law and Commerce* Vol. 13, no.4 (1982) s. 521–526 [sitert fra Heinonline.org]
- Hunter (2020); Hunter, Grant « Smart contracts – the Bimco experience» i *New Technologies, Artificial intelligence and shipping law in the 21st century*. Baris Soyer/Andrew Tettenborn, New York: 2020, s. 17–21.
- Jantzen (1919): Jantzen, Johs. *Tidsbefraktning*. Kristiania, Grøndahl & Søns Boktrykkeri, 1919.
- Jantzen (1952): Jantzen, Johs. *Godsbefordring til sjøs*. 2. utgave., Oslo: Fabritius & Sønners Forlag, 1952.
- Kaasen (2018): Kaasen, Knut. *Tilvirkningskontrakter*. Oslo: Universitetsforlaget, 2018.
- Knoph (1936): Knoph, Ragnar. *Åndsretten*., Oslo: Nasjonaltrykkeriet, 1936.
- Knoph (1939): Knoph, Ragnar. *Rettslige standarder – særlig om Grunnloven § 97*. Oslo, Grøndahl & Søns Boktrykkeri, 1939.
- Krüger (1973); Krüger, Kai. *Transportomlegning – særlig om deviasjon i sjötransport*. Oslo: Universitetet i Oslo, Juridisk Fakultet, 1973.
- Krüger (1989); Krüger, Kai. *Norsk kontraktsrett*. Bergen: Alma Mater Forlag AS, 1989.
- Lilleholt (2017): Lilleholt, Kåre. *Kontraktsrett og obligasjonsrett*. Oslo: Cappelen Damm AS, 2017.

- Lorentzon/Tsimplis (2018): Lorentzon, Filippo og Mikis Tsimplis. "Just in time" and ahead of its time: the BIMCO Sea Traffic Management Clause for Voyage Charterparties." *Lloyd's Shipping & Trade Law*, Vol. 18 nr. 10, (2018)
- Lund (1988): Lund, Haakon Stang. "Regress mellom partene i certepartier og fraktkontrakter" i *Lov, dom og bok: Festskrift til Sjur Brækhus 19. juni 1988*. Thor Falkanger, Oslo: Universitetsforlaget, 1988, s. 341–350.
- Michelet (1993): Michelet, Hans Peter. *Last og ansvar: funksjons- og risikofordeling ved transport av gods under tidscerteparti*. Oslo: Sjørettsfondet, 1994
- Michelet (1997): Michelet, Hans Peter. *Håndbok i tidsbefraktning*. Oslo: Sjørettsfondet, 1997.
- Monsen Monsen, Erik. «Om miljøhensyn på formuerettens område» *Lov og Rett* nr. 10 (2007), 613–630 [sitert fra idunn.no]
- Nygaard (1974): Nygaard, Nils. *Aktløyseavurderinga i norsk rettspraksis*. Bergen: Universitetsforlaget, 1974.
- Platou (1900): Platou, Oscar. *Forelesninger over norsk søret*. Christiania: T. O. Brøgger, 1900.
- Poulson/Simpson (2019): Sampson, Helen og Poulsen, René Taudal. «Swinging on the anchor: The difficulties in achieving greenhouse gas abatement in shipping via virtual arrival.» *Transportation Research Part D: Transport and Environment* Volume 73, (2019), s. 230–244.

- Rosenmeyer (1975): Rosenmeyer, Kjeld. *Søret*. Århus: Akademisk forlag, 1975.
- Ross (1971): Ross, Alf. *Om Ret og Retfærdighet*. København: Nyt Nordisk Forlag Arnold Busck A/S, 1971.
- Sandvik (1966): Sandvik, Tore. *Entreprenørrisikoen*. Oslo: Johan Grundt Tanum, 1966.
- Selvig (1966): Selvig, Erling. «Om bortfrakterens ansvar for lasteskader oppstått under «on – carriage» i henhold til omlastingsklausuler» *AfS* 6, Oslo: Universitetsforlaget, 1966, s. 558–601.
- Simonsen (1997): Simonsen, Lasse. *Prekontraktuelt ansvar*. Oslo: Universitetsforlaget, 1997.
- Sjåfjell (2011): Sjåfjell, Beate. «Kan aksjeselskapet sette miljøet foran gevinstkravet?» *Jussens Venner* nr. 6 (2011) s. 309–324.
- Solvang (2013): Solvang, Trond. “Charterparty law – some ideas for future research projects” *Marlus* nr. 418 (2013) s. 27–44.
- Solvang (2013a): Solvang, Trond. “The English doctrine of indemnity for compliance with time charterers’ orders – does it exist under Norwegian law?” *Simply* 2012, *Marlus* nr. 419 (2013), s. 13–28.
- Solvang (2015): Solvang, Trond. «Kommentar til Lov om sjøfarten (Sjøloven)» i *Norsk lovkommentar, Gyldendal Rettsdata* 2015 hentet 29.12.2019.

- Solvang (2016): Solvang, Trond. «Meeting points between recourse (indemnity) rights in contract and tort» *Simply* 2015, *MarIus* nr. 473 (2016) s. 77–96.
- Steen (2004): Steen, Herman. «Tiden for skipets ankomst i lastehavnen ved reisebefraktning». *MarIus* nr. 322, 2004.
- Stopford (2009): Stopford, Martin. *Maritime Economics*. 3. utgave., Abingdon: Routledge, 2009.
- Strandgaard (1933): Strandgaard, Knud. «Deviasjonsbegrepet i skandinavisk og engelsk søret – et forsøg paa orientering» *Nordisk Tidsskrift for International Ret*, Vol. 4(1) (1933), s. 222–236.
- Todd (2016): Todd, Paul. «NYPE 2015: Wholesale reform or an invitation to cherry-pick? » *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly* part. 2 (2016) s. 306–319.
- Tørum (2019): Tørum, Amund Bjøranger. *Interpretation of commercial contracts*. Oslo: Universitetsforlaget, 2019.
- Webster (2015): «Kommentar til Lov om sjøfarten (Sjøloven)» i *Norsk lovkommentar, Gyldendal Rettsdata 2015* hentet 22.01.2020.
- Woxholth/Gade (1979): Woxholth, Geir og Fred-Arne Gade. *Offshore-certepartier i rettslig belysning*. Oslo: Sjørettsfondet, 1979.

Certepartier/Klausuler

ASBATANKVOY

BALTIME 1989

BIMCO Sea Traffic Management (STM) Clause for Voyage Charter Parties
2018

BIMCO Slow Steaming Clause Time Charter Parties 2011

BIMCO Slow Steaming Clause Voyage Charter Parties 2012

BPTIME 3

BPVOY 5

GENCON 1994

GENTIME

NORGRAIN 1989

NYPE 15

NYPE 93

SHELLTIME 4

SHELLVOY 6

SUPPLYTIME 17

YARACHARTER

Konvensjoner

Kyotoprotokollen *Kyotoprotokollen til FNs rammekonvensjon om klimaendring, Kyoto, 11. desember 1997.*

UNFCCC *FNs klimakonvensjon, Rio de Janeiro, 09. mai 1992.*

MARPOL 73/78 *1978 protokoll vedrørende Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip, 1973, med vedlegg, London. 17.februar 1978.*

UNCLOS *De forente nasjoners havrettskonvensjon, Montego Bay, 10. desember 1982.*

IMO Resolusjoner og forslag

- MEPC Resolution 304(72) *Initial IMO strategy on reduction of GHG emissions from ships*, adoptert 13. april 2018.
<http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Marine-Environment-Protection-Committee-%28MEPC%29/Documents/MEPC.304%2872%29.pdf>
- MEPC Resolution 282(70) *2016 guidelines for the development of a Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP)*, adoptert 28. oktober 2016.
<http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Marine-Environment-Protection-Committee-%28MEPC%29/Documents/MEPC.282%2870%29.pdf>
- IMO Resolution A.443 (XI) *Decisions of the shipmaster with regard to maritime safety and marine environment protection*, adoptert 15. november 1979.
[http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.443\(11\).pdf](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.443(11).pdf)
- ISWG-GHG-6/2/11 Agenda item 2 *Further considerations of concrete proposals to improve the operational energy efficiency of existing ships, with a view to developing draft amendments to chapter 4 of MARPOL Annex VI and associated guidelines, as appropriate. Proposal for a goal-based short-term reduction measure. Submitted by Denmark, Germany and Spain.* <https://www.transportstyrelsen.se/content/assets/0ad5c73669cd4e768feca1e55f77cb75/6-2-11.pdf>

- MEPC 74/7/4
Agenda item 7. *Reduction of GHG emissions from ships. Proposal for a goal-based short-term reduction measure. Submitted by Denmark, Germany and Spain.*
<https://docs.imo.org/Shared/Download.aspx?did=114968>
- MEPC 75/7/2
Agenda item 7. *Reduction of GHG emissions from ships. Report of the sixth meeting of the Intersessional Working Group on Reduction of GHG Emissions from Ships (ISWG-GHG 6)* <https://docs.imo.org/Shared/Download.aspx?did=119826>

Nettsider/avisartikler

- The Economist (2019): The Economist. 2019 «What companies are for.», <https://www.economist.com/leaders/2019/08/22/what-companies-are-for>. Hentet 24.11.2019.
- Martin/Lin (2019): Martin, Eric og Max Lin. “Green groups “disappointed” with the IMOs yellow light on speed limits” *tradewinds*, <https://www.tradewindsnews.com/regulation/green-groups-disappointed-with-imos-yellow-light-on-speed-limits/2-1-709221> hentet 17.01.2020
- Wartsila (u.å): Wartsila. “Auxiliary Blowers” u.å. <https://www.wartsila.com/encyclopedia/term/auxiliary-blowers> hentet 18.01.2020.
- UNFCCC (2019): UNFCCC. “External press release – IMO Accelerates Climate Action” 2019 <https://unfccc.int/news/imo-accelerates-climate-action> hentet 18.01.2020.

- IMO (u.å) [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx)
- Martin (2019): Martin, Eric. “Now is not the time to leave slow steaming out of the IMO’s toolkit” *Tradewinds*, <https://www.tradewindsnews.com/opinion/now-is-not-the-time-to-leave-slow-steaming-out-of-the-imo-s-toolkit/2-1-717093> hentet 19.01.2020.
- Sand (2020) Sand, Peter. “Low-sulphur fuel sale jumps as 2020 sulphur cap kicks in”. 2020 https://www.bimco.org/news/market_analysis/2020/20200116_low_sulphur_fuel_sale_jumps hentet 19.01.2020.
- Hand (2019): Hand, Marcus. “IMO moving ahead with goal-based approach to reducing GHG emissions”. *Seatrade Maritime News*. <https://www.seatrade-maritime.com/regulation/imo-moving-ahead-goal-based-approach-reducing-ghg-emissions>. hentet 20.01.2020.

Andre kilder

- Norges Rederiforbund (2019): Norges Rederiforbund. *Konjunkturrapport 2019*. <https://rederi.no/rapporter/>
- Poseidon Principles: <https://www.poseidonprinciples.org/>

- IMO (2014): IMO. *Third IMO Greenhouse Gas Study 2014*.
[http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/
PollutionPrevention/AirPollution/Documents/
Third%20Greenhouse%20Gas%20Study/GHG3%20
Executive%20Summary%20and%20Report.pdf](http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Documents/Third%20Greenhouse%20Gas%20Study/GHG3%20Executive%20Summary%20and%20Report.pdf)
- Hon/Wang
(2011): Hon, Galen og Haifeng Wang. «The Energy
Efficiency Design Index (EEDI) for New Ships»
ICCT. [https://theicct.org/publications/energy-
efficiency-design-index-eedi-new-ships](https://theicct.org/publications/energy-efficiency-design-index-eedi-new-ships)
- BIMCO Reflec-
tions 2020 BIMCO Reflections 2020. [https://www.bimco.org/
about-us-and-our-members/publications](https://www.bimco.org/about-us-and-our-members/publications)
- Utredning fra
Etikkinforma-
sjonsutvalget *Åpenhet om leverandørkjeder*. 2019.
[https://www.regjeringen.no/contentassets/6b4a4240
0f3341958e0b62d40f484371/195794-bfd-
etikkrapport-web.pdf](https://www.regjeringen.no/contentassets/6b4a42400f3341958e0b62d40f484371/195794-bfd-etikkrapport-web.pdf)
- Kielland (1882): Kielland, Alexander. *Garman & Worse; Skipper
Worse*. Oslo: Gyldendal, 1996.

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

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

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

ISSN: 0332-7868

