

# NORDISKE DOMME I SJØFARTSANLIGGENDER

UTGITT AV  
NORDISK SKIBSREDERFORENING

Redaktører:

Professor dr. jur. ERLING SELVIG og førsteamanuensis HANS JACOB BULL  
NORDISK INSTITUTT FOR SJØRETT

Redaksjonskomité:

Kontorchef JØRGEN BREDHOLT, professor jur. dr. KURT GRÖNFORS,  
høyesterettsadvokat lic. jur. OLE LUND, lagstiftningsdirektør  
LEIF SEVÓN, borgmästare fil. dr. GÖSTA WILKENS.

Redaksjonssekretær SIRI RAFEN

ÅRGANG 1982

OSLO 1985

---

RICH ANDVORD

## Kommentarer

I kommentarene til 1980-årgangen pekte jeg på den betydning endringer i skipsfartens struktur og arbeidsvilkår måtte få for sjørettsjuristenes arbeidsfelt. Bakgrunnen for min bemerkning var ikke bare skipsfartskrisen, men også positive utviklingstendenser, som senere er blitt mere markerte. Idag omfatter sjørettsjuristenes arbeid nye og vesentlige elementer som er kommet for å bli. Dette bør få konsekvenser også for domssamlingen.

Utviklingen av linjefarten med stadig større vekt på enhetslasting og kombinerte transporter fortsetter.<sup>1</sup> I ruteoppleggene inngår dør-til-dør eller terminal-til-terminal service, normalt basert på tilslutningstransporter på vei. Dermed oppstår nye ansvarsspørsmål. Et godt eksempel er her *Brageland*-saken hvor spørsmålet var om ansvaret for lasteskade oppstått under landtransport skulle begrenses etter Haagreglenes kollo-regel eller CMR-konvensjonens kiloregel. Sjø- og Handelsretten valgte CMR etter en noe hårdhendt fortolkning av «Combiconbill»'s klausul om ansvarsbegrensning, men Danmarks Højesteret (s. 63) la Haagreglene til grunn selv om dette medførte at transportøren for alle praktiske formål dermed ble uten ansvar for skaden.<sup>2</sup> Generelt sett har imidlertid utviklingen gitt veifraktretten øket betydning også for sjøtransportørenes lasteskadeansvar. Etter redaktørenes mening kan derfor også «rene» veifraktommer forsvare sin plass i domssamlingen. I denne årgang begynner vi med noe norsk materiale,<sup>3</sup> men målet er et representativt nordisk utvalg.

En av dommene, avsagt av Frostating lagmannsrett (s. 186), viser at CMR-konvensjonens presumsjonsansvar med tilhørende bevisbyrderregel (veifraktl. §§ 27—28) nok medfører et ganske strengt ansvar for transportøren — og det uten hensyn til om ansvarsfritakene må sies å bygge på «force majeure» eller på ekskulpasjon. Om de krav som stilles til transportørens aktsomhet og skadeforebyggende tiltak egentlig er strengere enn etter sjø- og luftrettens ekskulpasjonsregler, er imidlertid meget vanskelig å bedømme.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> MarIus nr. 77 (1982).

<sup>2</sup> Se kommentaren i ND 1980 s. XIV.

<sup>3</sup> Se to dommer av Gulating lagmannsrett (s. 149 og 256) som bl.a. begge nektet å lempe transportørens ansvar etter veifraktlovens § 39 fordi han som yrkestransportør burde ha tegnet vanlig ansvarsforsikring.

<sup>4</sup> Transportøren er fri for ansvar hvis skaden skyldes forhold som han «ikke kunne unngå og heller ikke var istand til å forebygge følgene av», se her til *Rosenmeyer*, *Transportret* (1982) s. 356 flg. og *Grönfors*, *Innledning til transporträtten* (1984) s. 73.

**Kombinert  
linje-  
transport**

**Veifraktrett**

**Presum-  
sjonsansva-  
ret i CMR**

**Off-shore virksomhet**

Off-shore virksomheten har medført nye og store arbeidsoppgaver også for jurister. Med sin erfaring fra internasjonalt arbeid har sjørettsjuristene kunnet ta vesentlig del i aktivitetsøkningen. Kommerisielt er det dessuten betydelig «overlap» mellom skipsfart og off-shore virksomhet, særlig når tilknyttet næringsvirksomhet trekkes inn. Det er nok å minne om rederienes og verkstedenes sterke satsing på off-shore markedet. Finansierings- og forsikringsinstitusjoner med tradisjoner fra internasjonal skipsfart har gjort det samme. Sjørettslig know-how har således i betydelig grad kunnet overføres til off-shore området, noe som bl.a. den norske sjølovs regulering av flyttbare off-shore innretningers rettsforhold er et godt eksempel på (sjøl. § 371). Det ser imidlertid ut til — i et hvert fall på sikt — at det juridisk sett også vil skje en vesentlig påvirkning den andre veien. Allerede nå kan vi merke en slik tendens innenfor områder som sjøforsikring og sjøsikkerhetsregulering.

Alt dette medfører etter redaktørenes syn at off-shore virksomheten er blitt en naturlig del av domssamlingens interesseområde. Ennå er doms- og voldgiftspraksis fra off-shore forhold nokså sparsom, men vi kan i denne årgangen presentere to interessante dommer.

**Avskjed av boreriggmannskap**

Den ene gjelder avskjed av en ass. boresjef på en boreplattform (s. 234), et spørsmål som ble bedømt etter den norske sjømannsloven og ikke arbeidsmiljøloven. Avskjedsgrunnen var oppførselen under hjemreise med fly, men Stavanger byrett fant at dette ikke utgjorde «tjenesteforsømmelse» og heller ikke noen «grov forbrytelse» etter sjøml. § 15. Rederiet ble derfor dømt til å betale normalerstatning etter lovens § 17.

**Bestillers rett til nybygget ved verkstedinsolvens**

Den annen avgjørelse, *Bomek*-saken avgjort av Bodø namsrett (s. 264), er av prinsipiell og praktisk interesse såvel for oljeselskapene og rederier som for verkstedindustrien og dens kreditorer. Avgjørelsen gjelder bl.a. forståelsen av reglene om den *fakultative registreringsordning for skip under bygging* (sjøl. § 31). I Norge gjelder ordningen tilsvarende ved bygging av flyttbare og faste innretninger til bruk i off-shore virksomheten (sjøl. §§ 371—72).<sup>5</sup> Disse reglene gjelder også når skip eller innretninger bygges i seksjoner, og det var en kontrakt om *seksjonsbygging* *Bomek*-saken angikk.

*Bomek* skulle bygge tre moduler til Statfjord C plattformen til en pris av 36 mill. kr. Det var allerede oppstått tvist om tilleggsbetaling på ca. 12 mill. kr. da verkstedet like før leveringen begjærte akkord. Boet nektet å utlevere modulene p.g.a. manglende rettsvern og hevdet at utlevering bare kunne skje mot betaling av 75 mill. kr. som ble antatt å være modulenes dagsverdi. Derimot påberopte boet seg ikke tilbakeholdsrett til sikkerhet for det omtvistede beløp. Operatøren, som fryktet at forsinket levering ville påføre Statfjordgruppen betydelige tap, begjærte deretter midlertidig forføyning om

<sup>5</sup> Se *Selvig*, Pant i utvinningstillatelser og off-shore installasjoner, *MarIus* nr. 72 (1982) s. 2—6. Før lovrevisjonen i 1983 fantes reglene i sjøl. §§ 324—25.

## VII

utlevering av modulene mot sikkerhet på 25 mill. kr. for verkstedets tilgodehavende (inklusive det omtvistede beløp), men fikk ikke medhold.

Retten viste til den fakultative registreringsadgang for kontrakter og rettigheter vedrørende innretninger under bygging, og til den mulighet til å etablere rettsvern for slike utleveringskrav som dermed forelå. Da adgangen ikke var benyttet, måtte rettsvernsreglene for vanlig løvsøre gjelde.<sup>6</sup> I dette tilfellet hadde verkstedet besittelsen og arbeidet var ennå ikke helt fullført. Modulene berodde derfor hos verkstedet i dets interesse, og utleveringskravet manglet følgelig rettsvern i forhold til boet. Noen rett til utlevering mot sikkerhet forelå da heller ikke.

Avgjørelsen, og konflikter av denne type, reiser mange spørsmål.<sup>7</sup> Her skal jeg kun omtale de viktigste.

Det første spørsmål er hvorvidt operatøren hadde adgang til å registrere byggekontrakten for de tre modulene, eventuelt den eiendomsrett til disse som kontrakten måtte gi ham.<sup>8</sup> I Bomek-saken forutsatte retten at slik adgang forelå, og det kan nok ha hatt betydning for rettens håndtering av rettsvernsreglene for løvsøre.

**Registre-  
ringsordnin-  
gen ved seks-  
sjonsbyg-  
ging av skip**

Reglene om registrering og pantsettelse i tilfelle av seksjonsbygging av skip (sjøl. §§ 31, 3. ledd og 257, 1. ledd i.f.) fikk sin utforming i Innstilling VIII fra Sjølovkomitéen (1969).<sup>9</sup> Komitéen hadde først i Innstilling VI foreslått en ordning med *separat* registrering og pantsettelse av de enkelte seksjoner, men ble til slutt stående ved en ordning basert på *aksessorisk* registrering i registeret for hovedverkstedet. Fra motivene hitsettes:

«Det bør . . . ikke være adgang til separat registrering av de enkelte seksjoner i forskjellige skipsbyggingsregistre. Derimot bør det være adgang til å la en og samme panterett omfatte komponentene en bloc selv om de bygges ved forskjellige verksteder, jfr. nærmere utk. § 257 med bemerkninger nedenfor. Det er ikke av den grunn behov for å la seksjonene registreres i hvert sitt distrikt når de blir bygget ved verksteder i forskjellige distrikter, men registreringen kan for alle seksjonene skje i skipsbyggingsregisteret for ett av verkstedene, og det bør da være hovedverkstedet» (s. 61 sp. 2).

«. . . det bør være adgang til å la en og samme panterett omfatte komponentene en bloc. Dette bør imidlertid være betinget av særskilt avtale når komponentene bygges ved to eller flere

<sup>6</sup> Sml. *Brækhus & Hærem*, Norsk Tingsrett (1964) s. 499 flg., særlig s. 513.

<sup>7</sup> *Krüger*, Bestillerens rettsstilling ved solvenssvikt hos hovedverksted eller underleverandør, i Utbyggingsbeslutning og utbyggingsplan, *Det sjette år-lige bergenske oljerettsymposium* (1983) s. 135 flg.

<sup>8</sup> Byggekontrakter vedrørende såvel skip som off-shore innretninger bestemmer vanligvis at bestilleren skal ha eiendomsrett til nybygget i byggeperioden, se den norske Skipsbyggingskontrakten (1981) § 6, 2. ledd, Statoil's Standardkontrakt (1983) art. 18 og MVL/NIFO Standardkontrakt (1983) art. 30.

<sup>9</sup> Innstilling VIII s. 61 sp. 2 og s. 81 sp. 2 — s. 82 sp. 1, jfr. Ot.prp. nr. 32 (1980—71) s. 43—44.

forskjellige verksteder. Ellers omfatter panteretten bare det som er på hovedverkstedet. . . .

Forutsetningen for at det skal kunne avtales at komponenter som bygges ved forskjellige verksteder, skal omfattes av en og samme panterett, er selvsagt at pantsetteren er eier av vedkommende komponenter, og eierspørsmålet må i prinsippet løses selvstendig i forhold til hvert enkelt verksted, på grunnlag av foreliggende kontrakter» (s. 81—82).

Ordnningen ble altså at (1) byggekontrakter og andre rettsforhold vedrørende nybygget bare kan registreres ett sted, dvs. i registeret for hovedverkstedet, (2) seksjon bygget ved annet verksted kan tas med i dette registeret, men bare etter krav fra seksjonens eier, (3) pantsettelse av nybygget (eventuelt byggekontrakt) kan bare skje under ett, og (4) slik panterett omfatter kun skipet (med utstyr og materialer) slik det befinner seg på hovedverkstedet, med mindre det avtales at også seksjoner bygget ved annet verksted skal inngå.

**Registrert  
pant i  
seksjoner**

Det vesentlige for sjølovkomitéen var utformingen av en ordning for registrert pant egnet til å lette byggelånsfinansieringen. En ordning med *aksessorisk pant* i seksjoner bygget utenfor hovedverkstedet passer da ganske godt med kontraktspraksis. Byggekontrakten med hovedverkstedet vil vanligvis omfatte hele skipet slik at bygging av seksjon ved annet verksted er underentreprise satt bort av hovedverkstedet som bestiller. Som følge av det trepartsforhold som vil foreligge (også når seksjonen bestilles av rederen), er det også naturlig at slik seksjon ikke omfattes av en pantsettelse av nybygget med mindre bestilleren i forhold til seksjonsbyggeverkstedet er eier av seksjonen eller forøvrig har dets samtykke til å behefte den med pant (§ 257, 1. ledd). Byggekontrakten for seksjonen kan likevel registreres og pantsettes uten samtykke fra verkstedets side.

Omvendt kan seksjonsbyggeverkstedet ikke utnytte seksjonen som grunnlag for realkreditt uten etter avtale med hovedverkstedet (eventuelt rederen) hvorved seksjonen inngår i pantsettelsen av nybygget. En forutsetning for slik aksessorisk pant vil være at *nybygget allerede er begjært innført i registeret* av dets eier etter byggekontrakten mellom hovedverkstedet og rederen (§ 31, 1. ledd).<sup>9a</sup> Slik innføring og registrering av eiendomsrett til nybygget vil imidlertid bare kunne gjelde nybygget (med utstyr og materialer) slik det befinner seg på hovedverkstedet; det er disse aktiva hovedkontrakten bestemmer eierforholdet for. Seksjonen må i tilfelle bli innført etter begjæring av *eieren etter seksjonsbyggekontrakten*. Dermed vil også eiendomsretten til seksjonen fremgå av registeret. Spørsmålet er imidlertid om seksjonen i så fall kan innføres og

<sup>9a</sup> Eier i forhold til sjøl. § 31, 1. ledd er den byggekontrakten utpeker (ovenfor note 8), se kommentaren i ND 1980 s. IX og Innstilling VIII s. 60 sp. 2 og 80 sp. 1. Sjølovkomitéen hadde først foreslått at registrering måtte begjæres av bestiller og verksted i fellesskap, men denne regel ble altså oppgitt, og «eieren» trenger nå ikke samtykke fra den annen part.

eiendomsretten registreres før nybygget eller byggekontrakten for dette er registrert: Er også slik registrering aksessorisk?

Seksjonsbyggeverkstedet kan tenkes å ha en selvstendig interesse i å registrere sin *eiendomsrett til seksjonen*, f.eks. for å sikre seg eiendomsretten til seksjonen etter leveringen til hovedverkstedet (jfr. kjøpsl. § 28, 2. ledd) eller for å hindre at seksjonen etter leveringen inngår i pantsettelse av nybygget etter § 257. I realiteten vil registrert eiendomsrett i så fall utgjøre et *registrert salgspant i seksjonen*. Sjølovkomitéens begrunnelse for å nekte registrering av særskilt panterett i seksjon må derfor også dekke dette tilfellet. Selv om retten til seksjonen nok vil falle bort ved inkorporering i nybygget,<sup>10</sup> må derfor sjølovens ordning i virkeligheten gjøre registrering av eiendomsrett til seksjon betinget av at eierforholdet for nybygget og seksjonen er det samme. Dette er imidlertid ikke sagt uttrykkelig hverken i lovtekst eller motiver. Følgen blir imidlertid at en seksjon ikke kan innføres i registeret før nybygget er innført og dets eierforhold registrert.

**Registrert  
eiendomsrett  
til seksjon**

Situasjonen er en noe annen dersom det ikke er seksjonsbyggeverkstedet, men hovedverkstedet (eller rederen) som bestiller og eier av seksjonen som begjærer denne innført i registeret og dermed registrerer sin eiendomsrett. Komplikasjoner som følge av forskjellige eierforhold for nybygget og seksjonen vil i slike tilfelle unngås dersom man antar at eierforholdet til seksjonen etter leveringen til hovedverkstedet i alle tilfelle bestemmes av byggekontrakten med hovedverkstedet, dvs. etter de samme regler som for resten av nybygget. Allikevel kan det være vanskelig å fortolke sjøl. § 31 slik at separat registrering av eiendomsrett til seksjon før nybygget er registrert, godtas i slike tilfelle, men ikke når seksjonsbyggeverkstedet begjærer sin eiendomsrett registrert.

Disse synspunkter er ikke til hinder for registrering av selve *seksjonsbyggekontrakten* før byggekontrakten med hovedverkstedet eller nybygget er registrert. Det vil være bestilleren (hovedverkstedet eller rederen) som har interesse av å få seksjonsbyggekontrakten registrert, enten for å få rettsvern i forhold til seksjonsbyggeverkstedet eller for å la kontrakten pantsettes sammen med nybygget. Det er også bestilleren som har rett til å begjære registrering av byggekontrakten (sjøl. § 31, 1. ledd).

**Registrering  
av seksjons-  
bygge-  
kontrakt**

Spørsmålet om seksjonsbyggekontrakten kan registreres før nybygget eller hovedkontrakten er registrert, er ved skipsbygging hovedsakelig et teoretisk problem. Som følge av at hovedverkstedet normalt sørger for byggelånsfinansiering og pantsetter nybygget til sikkerhet for byggelån, vil nybygget måtte registreres på et meget tidlig stadium, og registrering av seksjonsbyggekontrakten vil derfor i praksis alltid kunne finne sted.

Sjølovens ordning med *aksessorisk* registrering ved seksjonsbygging vil derfor kunne virke tilfredsstillende i praksis. Prinsipielt er det neppe uforenlig med sjølovens ordlyd og ordning at seksjonen

<sup>10</sup> Sjøl. § 260 og Pantel. § 3—19.

eller kontrakten innføres i registeret før nybygget eller byggekontrakten med hovedverkstedet, men skal ordningen fremtre som helstøpt bør regelen være den motsatte. Som det fremgår ovenfor passer sjølovens ordning for seksjonsbygging i virkeligheten best når eierforholdet for nybygget og seksjonen er det samme og eieren dessuten er bestiller etter seksjonsbyggekontrakten. Noen materiell betingelse av dette innhold fremgår imidlertid hverken av lovtekst eller motiver unntatt hva angår registrering av panterett.

**Bygge-  
kontraktens  
rettsvern**

Registrering av en byggekontrakt gir ikke nødvendigvis bestilleren samme rettsstilling som *registrering av eiendomsrett* til nybygget eller seksjonen. Gir byggekontrakten bestilleren eiendomsrett til nybygget og har eiendomsretten fått rettsvern ved registrering, kan bestilleren i tilfelle av konkurs e.l. uten videre kreve nybygget i den stand det befinner seg, utlevert av boet dersom dette ikke vil fullføre byggingen i samsvar med kontrakten (kjøpsl. § 40, dekningsloven § 7-3 flg.). Dette betyr praktisk sett at en bestiller med registrert eiendomsrett og slik separatistrett har rettsvern også for de delbetalinger som har funnet sted før kreditorforfølgningen.

Ved *registrering av byggekontrakt* er det derimot kontrakten som sådan som sikres rettsvern overfor verkstedets kreditorer og retts etterfølgere, men rettsvernet omfatter også *bestillerens rett til skipet*, eventuelt seksjonen (sjøl. § 31, 1. ledd). Hvilken «rett» dette er, beror på byggekontraktens innhold. Forutsetter kontrakten at verkstedet beholder eiendomsretten, vil derfor «bestillerens rett» være en *rett til å få levert nybygget eller seksjonen på de vilkår byggekontrakten inneholder*. En slik utleveringsrett er ikke uforenlig med verkstedets eiendomsrett. Situasjonen svarer for så vidt til den som oppstår når en kjøpekontrakt for fast eiendom blir tinglyst. Ved registreringen får altså bestilleren rettsvern for sitt krav på utlevering på byggekontraktens vilkår, og her som ved andre tinglysnings- og registreringsordninger gjelder rettsvernet i forhold til såvel retts etterfølgere som kreditorer og konkurs.<sup>11</sup> Rettsvernet gir imidlertid ikke bestilleren noe krav på at boet fullfører tilvirkningen.

Et viktig spørsmål blir imidlertid om bestilleren i så fall også har rettsvern for de delbetalinger som han etter betalingsreglene i byggekontrakten har foretatt før kreditorforfølgningen, eller om slike betalinger må registreres særskilt for å stå seg. Såvel skipsbyggings- som off-shorekontrakter inneholder normalt utførlige regler om tidspunktene for de forskjellige delbetalinger i byggeperioden (se nedenfor note 13). Betalinger som etter dette regelverk er foretatt før kreditorforfølgningen, må etter min oppfatning ha rettsvern uten særskilt registrering (*Brækhus & Hærem*, Norsk Tingsrett s. 441—42). Noe annet ville volde unødig ulempe og omkostning

<sup>11</sup> Innstilling VI s. 80 sp. 2. *Knudtzon*, Den nye kontrakt for bygging av skip ved norske verksteder, Nordisk Skipsrederforening Medlemsblad 1984 nr. A s. 33—34 hevder at registreringen av byggekontrakten bare gir rettsvern overfor frivillige rettsstiftelser og ikke overfor verkstedets kreditorer. Denne oppfatning er i strid med grunnleggende prinsipper i tinglysnings- og registreringsordninger og må være uriktig.

i praksis. Kreditorerne trenger derimot ikke å respektere betalinger i h.t. en uregistret etterfølgende avtale som fremskynder betalings- tidspunktene slik at en større del av prisen er betalt når kreditor- forfølgningen innledes.

Sjølovens registreringsordning for skipsbygging gjelder som nevnt tilsvarende for «faste innretninger» til bruk i off-shore virksomhe- ten (§ 372). «Innretning» er et begrep som etter hvert har fått en sentral plass i lovgivningen for petroleumsvirksomheten,<sup>12</sup> og be- grepet viser til den enkelte enhet så som en plattform, rørledning, lastebøye etc. som inngår i utbyggingen og utvinningen av en fore- komst. I forhold til Bomek-saken er klarligvis Statfjord C plattfor- men å anse som «innretningen», og de moduler Bomek skulle bygge er i forhold til sjølovens regler deler eller seksjoner av denne. Sammenholdes dette med det som ovenfor er sagt om sjølovens aksessoriske ordning for registrering av seksjoner og deres retts- forhold, oppstår en viss tvil om operatøren kunne registrere sin eiendomsrett til modulene eller sin byggekontrakt med Bomek før Statfjord C plattformen eller byggekontrakten med hovedverkstedet var blitt registrert. I motsetning til ved skipsbygging er imidlertid ikke kontrakts- og finansieringspraksis innenfor off-shore sektoren slik at spørsmålet reduseres til vesentlig et teoretisk spørsmål. I alle tilfelle er det spørsmål om sjøl. § 372 inneholder noen god løsning for seksjonsbygging av off-shore innretninger.

**Registre-  
ringsord-  
ningen ved  
seksjons-  
bygging av  
off-shore-  
installasjo-  
ner**

For det første, bygging av skip er normalt et «turn-key» prosjekt basert på en hovedkontrakt, og bygging av seksjoner ved andre verksteder blir dermed underentrepriser. Større off-shore prosjekter blir derimot oftest delt opp og satt bort på ulike *selvstendige entre- priser*, noe som bl.a. har en viss sammenheng med regelverket om bruken av norske varer og tjenester. For Statfjord C plattformen forelå det et betydelig antall entrepriser, hvorav altså en på tre moduler gikk til Bomek. Det forekommer også at seksjonene byg- ges ved verksteder i forskjellige land, f.eks. et norsk verksted byg- ger en mindre seksjon til en innretning som bygges etter en hoved- kontrakt ved utenlandsk verksted. I forhold til en registreringsord- ning for byggeperioden taler dette for at hver seksjon og seksjons- kontrakt behandles separat, bl.a. fordi sjølovens registreringsord- ning bare gjelder bygging ved norske verksteder (sjøl. § 31). Under slike forhold er det heller ikke lett å utpeke hovedkontrakten eller «hovedverkstedet». De største komponentene i en integrert platt- form som Statfjord C er betongunderstellet og ståldekket med ut- styr. Formentlig bør det verksted som har hovedentreprisen for betongunderstellet med utstyr utpekes som hovedverksted. Spør- målet er forøvrig av mindre betydning for så vidt som gjeldende forskrifter fastsetter at registrering vedrørende off-shore innret- ningene skal foregå i Stavanger eller Tromsø.

For det annet, finansieringsmønstrene er ulike ved bygging av

<sup>12</sup> Se nå proposisjonen til petroleumsloven (Ot. prp. nr. 72 (1982—83)) §§ 23 —24.



skip og off-shore innretninger. Skipsbyggingskontrakten (1981) § 6 forutsetter at byggelån vanligvis opptas av verkstedet. Etter off-shore kontraktene er regelen at bestilleren skal betale hele prisen i månedlige del-beløp etter hvert som verkstedet anskaffer materialer og utfører byggearbeidet.<sup>13</sup> Finansieringen i byggeperioden blir dermed bestillerens sak. Uansett låneform og sikkerhetsarrangementer vil finansieringen normalt måtte gjelde hele prosjektet (herunder den innretning det gjelder) og ikke ordnes særskilt for enkelte deler av dette. Selv ved ren prosjektfinansiering er neppe den sikkerhet pant i enkelte seksjoner under bygging kan gi av særlig betydning, og det samme gjelder pant i byggekontraktene. Det er låntagerens andel i interessentskapet (herunder dets utvinningstillatelse, aktiva og kontraktsmasse) som kan gi egnet sikkerhet,<sup>14</sup> men dette utelukker selvsagt ikke at også særskilte aktiva kan bli påheftet pant.

Dette betyr at registrering av rettsforhold vedrørende en seksjon av en off-shore innretning, eller av byggekontrakten for denne, normalt vil ha et mer begrenset formål enn ved seksjonsbygging av skip. Hovedspørsmålet er om bestilleren ved registrering kan få rettsvern for sin eiendomsrett til seksjonen under bygging eller for sitt utleveringskrav etter byggekontrakten. Det kan imidlertid tenkes unntakstilfelle hvor byggeverkstedet etter særskilt avtale påtar seg byggelånsfinansieringen og i så fall vil verkstedet være interessert i å kunne sikre lånet ved pant i seksjonen (normalt krever off-shore kontrakten at seksjonen skal holdes heftelsesfri).

Hensynet til slik byggelånsfinansiering på verkstedets hånd ligger bak forslaget i proposisjonen til ny petroleumslav om å beholde den registrerings- og pantsettelsesordning sjøloven inneholder (§ 372).<sup>15</sup> En slik aksessorisk pantsettelsesadgang (jfr. § 257) vil imidlertid neppe være egnet ved seksjonsbygging av off-shore innretninger. Forutsetningen er nemlig at hele innretningen pantsettes under ett eller i det minste at seksjonen pantsettes sammen med den del som bygges ved hovedverkstedet. Hensett til de kapitalbeløp det i så fall dreier seg om, er det imidlertid neppe praktisk at hele byggelånsfinansieringen ordnes på verkstedenes hånd mot sikkerhet i nybygget. Derimot kan det godt tenkes at et seksjonsbyggeverksted i et tilfelle som i Bomek-saken kan skaffe egnet byggelån for de moduler dets kontrakt omhandler. Men i så fall er det behov for en ordning som tillater separat registrering og pantsettelse av den seksjon seksjonsbyggeverkstedet skal lage. En slik ordning ble i sin tid foreslått av Sjølovkomitéen, men ble senere oppgitt fordi skipsbyggingsreglene ble endret.<sup>16</sup>

Disse betraktninger viser at det kan være behov for en registrerings- og pantsettelsesordning ved seksjonsbygging av faste off-shore

<sup>13</sup> Statoil-kontrakten art. 17 og MVL/NIFO kontrakten art. 28.

<sup>14</sup> *Selvig*, Prosjektfinansiering, Marlus nr. 79 (1983) s. 17 flg.

<sup>15</sup> Ot. prp. nr. 72 (1982—83) s. 24.

<sup>16</sup> Innstilling VI s. 85 sp. 2, jfr. Innstilling VIII s. 64.

innretninger. Ordningen bør imidlertid baseres på *separat registrering og pantsettelse av den enkelte seksjon*. Med henblikk på de ovenfornevnte tilfelle hvor det vil foreligge registreringsbehov, synes også registrering i registeret for seksjonsbyggeverkstedet å være den løsning som best ivaretar de notoritets- og informasjonsoppgaver som et realregister har. Det synes derfor å være behov for å se på lovens ordning en gang til.

Det annet spørsmål i Bomek-saken gjaldt etter hvilke regler spørsmålet om bestillerens rettsvern i akkordboet skulle avgjøres i tilfelle hvor bestilleren ikke hadde gjort bruk av sjølovens fakultative registreringsordning. Retten antok at *rettsvernsreglene for vanlig løssøre* da måtte gis anvendelse, dvs. de regler som gjelder kjøperens stilling i selgerens bo. Dette er klarligvis riktig. Ved sjølovsendringen i 1972 ble adgangen til fakultativ registrering utvidet i flere henseender, og det fremgår klart av Innstilling VI og VIII fra Sjølovkomitéen at i slike tilfelle skulle de vanlige løssøreregler gjelde dersom adgangen ikke ble benyttet.<sup>17</sup>

**Bestillerens  
rettsvern  
uten regist-  
ring**

Våre rettsvernsregler for vanlig løssøre er ikke lovfestet, og et klart hovedspørsmål er hvorvidt overlevering er nødvendig for at erverv av eiendomsrett ved avtale skal ha rettsvern. Spørsmålet drøftes utførlig av *Brækhus & Hærem* (l.c. s. 499—517) som med utgangspunkt i eldre rettspraksis hevder at rettsvern uten overlevering foreligger dersom tingen beror hos selgeren i kjøperens «interesse». På dette grunnlag antok retten at bestilleren manglet rettsvern fordi alt arbeidet ennå ikke var fullført og modulene derfor berodde hos verkstedet i dets interesse. Retten drøftet derimot merkelig nok ikke spørsmålet om det — som hevdet av *Brækhus — Hærem* s. 510—13 — ved skipsbygging og andre tilvirkningskontrakter gjelder en særlig regel hvoretter selve avtalen om eiendomsretten må respekteres av verkstedets kreditorer. Denne oppfatning har stått uimotsagt, og er lagt til grunn i en *utrykt dom av Bergen byrett* av 28.8.1958, hvor det heter:

«I betenkningen kommer professor Brækhus under tvil til at bestilleren av en nybygging bør gis separasjonsrett til materialer og utstyr, som på det kritiske tidspunkt finnes på verkstedets område og som verkstedet akter å benytte til nybygningen, men som ennå ikke er blitt inkorporert i den under forutsetning av at gjenstandene er individualisert og at byggekontrakten gir hjemmel for at bestilleren skal ha eiendomsrett til materialer og utstyr bestemt for nybygningen. Selv om det ikke foreligger uttrykkelig avtale, antar Brækhus — under tvil — at det bør stilles opp en presumsjon, slik at bestilleren ansees for å ha forbeholdt seg eiendomsrett til materialer og utstyr, medmindre de konkrete omstendigheter gir holdepunkt for en annen løsning.

Når det gjelder spørsmålet om bestilleren kan gjøre separasjonsrett gjeldende hvor verkstedets underleverandørs ytelse på

<sup>17</sup> Innstilling VI s. 83—84, jfr. s. 70 sp. 2 og 73 sp. 1 og Innstilling VIII s. 61—62, jfr. s. 45 sp. 2.

det kritiske tidspunkt er delvis betalt av verkstedet, men ikke levert til dette, fremholder Brækhus at en slik særrett vil falle helt utenfor det område for den separasjonsrett som er behandlet foran, en separasjonsrett som bygger på konstruksjonen eiendomsrett og bare gjelder legemlige gjenstander. Brækhus konkluderer med at skal bestilleren få noen særrett til verkstedets fordring på underleverandøren, må det være som transporthaver på denne fordring, men slik transport kan ikke presumeres — uttrykkelig overdragelse er nødvendig — og underleverandøren må underrettes om overdragelsen før det kritiske tidspunkt.

Saksøktes hovedkontrakt inneholder ikke noen bestemmelse om eiendomsretten til materialer etc. bestemt for nybygningen. Under tvil finner retten å burde legge til grunn professor Brækhus's synspunkter for nevnte materialer og utstyr, som 18. oktober fantes på verkstedets område og at saksøkte må ansees for å ha forbeholdt seg eiendomsrett.»

Spørsmålet om boet må respektere avtale hvorved bestilleren skal ha eiendomsretten til nybygget i byggeperioden står i en særlig stilling ved off-shore kontrakter. For det første bestemmer kontraktene (se note 8) regelmessig at bestilleren har eiendomsretten til den ting som skal tilvirkes (med inkorporerte og individualiserte og betalte materialer). For det annet betaler bestilleren hele prisen i månedlige del-beløp eller tilsvarende terminer fastsatt i forhold til fremdriften i arbeidet og materialanskaffelsene (se note 13). Disse forhold, sammen med den notoritet som oftest er forbundet med de anbudsprosedyrer som preger off-shore kontrakter, skulle gjøre det ubetenkelig å innrømme bestillerens eiendomsrett rettsvern uten overlevering. Etter min oppfatning har derfor Bodø namsrett anvendt *Brækhus & Hærem's* lære på en uriktig måte, i et hvert fall når det gjelder off-shore kontrakter.

Dertil kommer at resultatet i Bomek-saken setter et verksteds bo i en forhandlingsposisjon som *kan* utnyttes til å oppnå urimelige fordeler. I dette tilfellet vurderte boet modulenes dagsverdi til vesentlig mere enn kontraktssummen med pristillegget for endringsarbeider m.m. Modulene var imidlertid spesialtilvirket for Statfjord C plattformen og hadde neppe noen slik alminnelig markedsverdi. Noe annet var at modulene hadde en ganske spesiell verdi for bestilleren, særlig p.g.a. de økonomiske følger av forsinket utlevering eller av tidstapet ved ny bestilling og tilvirkning hos annet verksted. Rettsvernsreglernes formål rekker imidlertid neppe lenger enn til å sikre boet den vanlige økonomiske verdi av de aktiva debitor har når bobehandlingen begynner. I et slikt perspektiv blir hovedspørsmålet om bestilleren har rettsvern for sine delbetalinger forut for bobehandlingen. Som allerede nevnt ovenfor, har bestilleren rettsvern for sin eiendomsrett, vil han også praktisk sett ha rettsvern for sine delbetalinger (med mindre gjenstanden er beheftet med panterett e. l.). Bestilleren bør i alle tilfelle ha krav på å få utlevert tingen mot betaling av hele prisen for tilvirkningen (*Brækhus — Hærem* s. 513).

Rettsens standpunkt i Bomek-saken betyr praktisk sett at bestillerens eiendomsrett i byggeperioden bare kan sikres rettsvern ved registrering. Imidlertid fremgår det av Sjølovkomitéens innstilling at et absolutt krav om registrering bare skulle gjelde panterett (sjøl. § 255), hvorimot rettsvern for erverv av eiendomsrett skulle kunne oppnås på annen måte med mindre nybygget allerede var innført i skipsbyggingsregisteret.<sup>18</sup> Dette var en hovedårsak til at registreringsordningen for skip under bygging og dermed for off-shore innretninger ble gjort fakultativ. Resultatet i Bomek-saken er derfor praktisk sett i strid med det grunnsyn som Sjølovkomitéen bygget på. Også dette medfører at Bomek-saken ikke bør ansees som det siste ord om disse spørsmål. At Bodø namsretts avgjørelse ikke ble påkjært, skyldes at saken senere ble forlikt.

Et tredje spørsmål i Bomek-saken var om verkstedet pliktet å utlevere modulene mot tilstrekkelig sikkerhet, fastsatt ut fra modulenes verdi. Retten kom til at boet ikke pliktet dette. Standpunktet må sees i lys av at retten ikke var i tvil om at bestillerens utleveringskrav ikke hadde rettsvern overfor boet. Et minstevilkår for midlertidig forføyning vil være at kravet er sannsynliggjort, dvs. i dette tilfellet at det var sannsynlig at bestilleren ville få medhold i at utleveringskravet hadde rettsvern overfor boet. Etter rettsens syn forelå ingen slik situasjon, og dens standpunkt er nok derfor også i samsvar med det som må være den alminnelige regel.

Tilbakeholdsrett og sikkerhetsstillelse

Normalt er virkningene av manglende rettsvern at boet står helt fritt i sin disponering av de ting det gjelder, f.eks. ved salg eller utleie til tredjemann. Det er imidlertid spørsmål om en slik regel også bør gjelde i et tilfelle som Bomek-saken hvor gjenstandene var spesialtilvirket for bestilleren og derfor ikke hadde vanlig økonomisk verdi for andre enn ham. I så fall taler reelle hensyn for at gjenstandene tross alt blir utlevert til ham, men synspunktet rekker neppe lenger enn til å innrømme bestilleren en rett til utlevering mot betaling av verdien beregnet etter vanlige prinsipper. En annen sak er at bestilleren i tilfelle av begrunnet uenighet om verdiansettelsen må kunne nøye seg med å stille sikkerhet for den omtvistede del av beløpet forutsatt at han er villig til å betale den ikke omtvistede del. I en slik situasjon bør derfor bestillerens begjæring om midlertidig forføyning gis medhold til tross for manglende rettsvern.

Et tilsvarende spørsmål ville ha oppstått dersom boet hadde anerkjent bestillerens eiendomsrett, men samtidig påberopt seg tilbakeholdsrett til sikkerhet for betaling av utestående del av kontraktssummen med pristillegget for endringsarbeider m.m. Utgangspunktet må også her være at utlevering bare kan kreves mot betaling av verkstedets krav. Bestilleren må likevel kunne kreve utlevering mot tilstrekkelig sikkerhet dersom han bona fide bestrider riktigheten av kravet og har rimelig grunn til å kontrollere beregningen før han betaler.<sup>19</sup>

<sup>18</sup> Innstilling VI s. 83—84, jfr. s. 73, og Innstilling VIII s. 61—62, jfr. s. 64.

<sup>19</sup> *Brækhus*, Tilbakeholdsretten, Jussens Venner (1979) hefte 6/7 s. 226 flg.

**Forsinket  
medvirkning  
fra bestillerens  
side**

Ved skipsbygging forekommer det ikke så sjelden at bestilleren skal yte en viss medvirkning, f.eks. skaffe tegninger, spesifikasjoner og utstyr til skipet, unntaksvis også materialer. Det samme gjelder for så vidt off-shore kontraktene, men her er medvirkningspliktene vanligvis mer omfattende.<sup>20</sup> Slike medvirkningsplikter har en annen karakter enn en kjøpers subsidiære plikter til å hente eller motta salgsgjenstanden (jfr. kjøpsl. §§ 33 flg.). Oppfyllelsen av dem er som regel en forutsetning for at verkstedet overhodet skal kunne utføre byggearbeidet som forutsatt. I virkeligheten er bestillerens leveringsplikter av samme karakter som verkstedets egne. Dette har også betydning for den rettslige regulering av forsinkelse og annet kontraktsbrudd fra bestillerens side.

I denne årgangen offentliggjør vi en av de få dommer om virkningene av slike kontraktsbrudd (s. 340).<sup>21</sup> Dommen gjelder en kontrakt om seriebygging av tre minesveipere for den norske stat. Staten skulle selv skaffe diverse spesialutstyr og strategiske materialer til byggingen. Etter betydelige forsinkelser med leveransene krevde verkstedet erstatning for merutgifter ved at seriebygging ikke lot seg gjennomføre og for tapt fortjeneste som følge av at byggeperioden ble vesentlig lenger enn forutsatt. Voldgiftsretten ga verkstedet medhold fordi staten hadde sluttet kontrakten uten på forhånd å ha skaffet seg tilstrekkelig sikkerhet for at den kunne oppfylle leveringspliktene (*culpa in contrahendo*) og fordi staten ikke hadde godtgjort at alle rimelige muligheter til å skaffe varene var blitt prøvet (*culpa in contractu*). I begge relasjoner la retten til grunn et forholdsvis strengt aktsomhetskrav, og den understreket at det ved levering av artsbestemte varer ikke var nok å godtgjøre at den oppfyllelsmåte som ble valgt hadde slått feil.

Voldgiftsrettens resultat bekrefter at forsinket oppfyllelse fra bestillerens side ikke frembringer noen kreditormora-situasjon, men må bedømmes som vanlig kontaktsbrudd.<sup>22</sup> Dette har bl.a. den betydning at ansvarsspørsmål av denne type ikke skal løses etter den objektive ansvarsregel i kjøpsl. § 36 (hverken direkte eller pr. analogi). Voldgiftsrettens begrunnelse er basert på synspunkter av samme type som man møter i saker om selgeres og andre leverandørers erstatningsansvar for forsinkelse.

Standardvilkår for skipsbyggings- og off-shore kontrakter omhandler også slike kontraktsbrudd fra bestillerens side. I hovedtrekk er reguleringen den samme:<sup>23</sup> Forsinkelse og annet kontrakts-

<sup>20</sup> Jfr. MVL/NIFO-kontrakten art. 15.

<sup>21</sup> Dette er en norsk voldgiftsdom fra 1955 som først nå er tillatt offentliggjort. Se forøvrig RG 1979 s. 182.

<sup>22</sup> Jfr. *Augdahl*, Den norske obligasjonsretts almindelige del, 5. utg. 1978, s. 298 flg.

<sup>23</sup> Skipsbyggingskontrakten (1981) § 2, 4. ledd., MVL/NIFO-kontrakten art. 35 og Statoil-kontrakten art. 22 *Force majeure* bestemmelsene i MVL/NIFO kontrakten art. 45 og Statoil-kontrakten art. 23 gjelder også slike kontraktsbrudd. Skipsbyggingskontrakten har derimot ikke tilsvarende bestemmelser.

brudd gir verkstedet rett til forlengelse av leveringstiden og til dekning av omkostningsøkningen. Etter skipsbyggingskontrakten (1981) er bestillerens omkostningsansvar tilsynelatende ubetinget. Off-shore kontraktene derimot har særlige force majeure regler, men i et hvert fall Statoil-kontrakten (1983) gir verkstedet vesentlig samme dekning også ved force majeure.

Om verkstedet i tillegg kan kreve erstatning f.eks. for tapt fortjeneste slik som i dommen ovenfor, sier imidlertid standardvilkårene intet om. Noen uttrykkelig fraskrivelse av et ansvar etter alminnelige kontraktsregler foreligger således ikke. Verkstedet skulle således ha rett til erstatning med mindre standardvilkårene må antas å inneholde en *uttømmende* regulering av virkningene av bestillerens kontraktsbrudd. For off-shore kontraktens del, særlig hensett til MVL/NIFO-kontraktens tilblivelse, er det mye som taler for at reguleringen av så vel verkstedets som bestillerens kontraktsbrudd er ment å være uttømmende. Ved utarbeidelsen av skipsbyggingsvilkårene unnlot partene derimot bevisst å behandle en del slike spørsmål.

Skipsfartskrisen og forretningsmetoder som har fulgt i kjølvannet av den, har også brakt en del partrederi-spørsmål for domstolene. I ND 1980 s. 26 VL ble partredere som hadde avhendet sine skipsparter holdt ansvarlig for ubetalt reparasjonsregning (sjøl. § 53). I en dom av Eidsivating lagmannsrett i denne årgang (s. 174) slapp imidlertid den uttredende partreder med skrekken. Han hadde ervervet sin part mens han var teknisk direktør i rederiet, og overdro den til bestyrende reder da ansettelsesforholdet opphørte. Rederiet fikk senere underskudd og bestyrende reder gikk konkurs, men direktøren slapp ansvar da underskuddet var oppstått først etter overdragelsen (sjøl. § 53). Rederiet fikk heller ikke medhold i at overdragelsen var ugyldig p.g.a. manglende underretning til medrederne (sjøl. § 51). Sjølovens regel var fraveket i rederiavtalen som bare krevde melding til bestyrende reder. Som dommen viser kan en slik ordning bringe overraskelser.

Underskudd i partrederi var også temaet i en dom av Østre Landsret (s. 94), men der var spørsmålet hvordan dette skulle håndteres ved en partreders uttreden, jfr. sjøl. § 54. Partrederen hadde rett til å kreve rederiet oppløst, men medrederne valgte å fortsette driften til tross for de dårlige tider. Retten, som påpekte at spørsmålet ikke var løst i sjøloven, kom til at partrederen måtte være fri for ansvar dersom han innbetalte sin andel av underbalansen beregnet etter «realverdien af rederiets aktiver og parikursen af rederiets gældsforpligtelser».<sup>24</sup> Et slikt vederlag ville motsvare fritagelsen for regressansvar som solidarskyldner. Forutsetningen må derfor ha vært at partrederens ansvar overfor rederiets kreditorer ble ordnet ved særskilt avtale.

Sjølovens § 248, hvoretter foreldelse av sjøpantrett bare kan avbrytes ved arrest som leder til tvangsauksjon av skipet, fortsetter

**Partreders  
gjeldsansvar**  
**Foreldelse  
av sjøpantrett**

<sup>24</sup> Slik også *Aarbakke, Ansvarlig selskap* (1981) s. 128.

å volde ulempe og uventede tap i praksis. I ND 1980 s. 178 måtte Norges Høyesterett tøyse ordlyden ganske langt for å hindre urimeelig tap av sjøpantrett (se kommentaren ND 1980 s. VIII). I ND 1981 s. 250 Vesterålen ble en tilsvarende utvei ikke benyttet i et tilfelle hvor skipet både var arrestert og ble solgt på auksjon; arresten var ikke foretatt på vegne av sjøpanthaveren(!)

**Arrestgrunn  
i sjøpant-  
saker**

En ny variant er nå dukket opp i Sverige i en bergingssak (s. 23). Hovrätten för Västra Sverige antok der at arrest *ikke* kunne gis for å hindre foreldelse av sjøpantretten. Dette merkelige resultat er bygget på RG kap. 15 § 1, hvoretter nødvendig arrestgrunn er at «det skäligen kan befaras att motparten genom att avvika, skaffa undan egendom eller förfara på annat sätt undandrar sig att betala skulden». En tilsvarende bestemmelse finnes også i den norske tvangsfullbyrdelseslov § 245, men der suppleres den av en regel om at *arrest til sikring av panterett i skipet* kan besluttes uten særlig arrestgrunn.<sup>25</sup> Åpenbart er det også behov for en slik regel i svensk rett, men spørsmålet berøres ikke i de svenske motiver til sjølovsrevisjonen i begynnelsen av 1970-årene. Uansett kan det imidlertid ikke være riktig å benytte en så streng juridisk metode som hovrätten gjorde i dette tilfellet.

Sjøl. § 244 innrømmer en begrenset krets av kreditorer det privilegium som sjøpantretten er. Det kreves en betydelig overvekt av legislative hensyn til støtte for en slik fortrinnsrett, og ikke minst sjøpant for bergelønn antas å være mer enn velbegrunnet. Når sjøl. § 248 både setter kort preskripsjonstid og dessuten krever at foreldelse må avbrytes ved arrest, tilsier kravet til en viss konsekvens i rettssystemet at prosessuelle regler tolkes og anvendes på en slik måte at kreditor praktisk sett gis en mulighet til å utnytte sin sjøpantrett og til å hindre at den foreldes. Dette synspunkt har særlig vekt fordi § 248 er hentet fra sjøpantkonvensjonen. Den svenske sjøl. § 258 (= norsk sjøl. § 264) om håndhevelse av sjøpantrett ved søksmål mot skipets eier og kaptein vil også miste meget av sin praktiske betydning, særlig i forhold til utenlandske skip, dersom hovrättens standpunkt skulle være riktig.<sup>26</sup> I det aktuelle tilfellet er skipet svensk. Neste gang kan imidlertid sjøpantretten gjelde et utenlandsk skip som har voldt skade eller er berget, og da vil kravet om særlig arrestgrunn virke særdeles uheldig i forhold til de regler i den svenske sjølov som her er omtalt. Det er å håpe at domstolene kommer på bedre tanker, men en lovending er vel i alle tilfelle ønskelig.

**Oppsigelse  
av sjøpant-  
konvensjo-  
nen**

I et videre perspektiv gir den domspraksis som her er omtalt, ytterligere argumenter til støtte for mitt standpunkt i ND 1980 s. VIII at sjøpantkonvensjonen bør oppsies og sjøl. § 248 endres. Det fremgår av de svenske sjølovmotivene at ulempene ved foreldelsesreglene i § 248 motstrebende godtas p.g.a. de fordeler kon-

<sup>25</sup> *Selvig*, Arrestjurisdiksjon i sjørettssaker, MarIus nr. 45 (1979) s. 5 flg.

<sup>26</sup> Jfr. *Selvig*, l.c. s. 12 flg.

vensjonstilknytningen antas å ville gi.<sup>27</sup> I betraktning av at det utenfor Norden kun er et par små land som har tiltrådt konvensjonen, har argumentet mistet enhver betydning.

Det russiske tankskipet *Tsesis* synes å bli en gjenganger i doms- og sakssamlingen. Høsten 1977 grunnstøtte skipet i Stockholms skjærgård og en interessant sak om oljesølansvaret som endte i den svenske høyesterett, ble resultatet, se kommentarene i ND 1981 s. VI flg. Noe tidligere på høsten ble skipet begjært arrestert i København for et mankokrav vedrørende en oljelast til norsk kjøper. Etter adskillige underrettsdommer endte saken også her i høyesterett. Danmarks Høyesterets avgjørelse med underrettsdommene er inntatt s. 69 flg.

Arrestjurisdiksjon i sjørettssaker

Da arrest ble begjært, stilte skipets P & I klubb straks nødvendig sikkerhet, og byretten i København tok derfor ikke begjæringen til følge. Avgjørelsen ble påkjært til Østre Landsret av lastemottageren, som anførte at arrest av skipet ville gi «godsverneting» og dermed mulighet til å reise sak i Danmark. *Landsretten* forkastet imidlertid kjeremålet fordi mottageren ved å innbringe tvisten for voldgiftsinstituttet for sjørettssaker i Moskva (rederiets hjemting) kunne oppnå bindende dom som kunne fullbyrdes i sikkerheten. Det forelå imidlertid ingen jurisdiksjonsklausul som krevde at søksmål måtte reises i Moskva.

Lastemottageren ga seg ikke med dette, og reiste ny sak for Østre Landsret. Han hevdet her at «godsvernetinget» ble bevart når arresten ble avverget ved sikkerhetsstillelse og at den sikkerhet som ble stillet måtte ansees som «gods» i forhold til vernetingsreglene. *Landsretten* kom i 1981 imidlertid til at saken måtte avvises fordi rederiet ikke hadde «gods» i Danmark da stevningen ble forkynt og fordi arrestforretningen ikke kunne likestilles med forkynnelse av stevning i hovedsaken. *Danmarks Høyesteret* stadfestet avgjørelsen.

Avgjørelsen bygger nok på en riktig fortolkning av de danske vernetingsregler,<sup>28</sup> men som saken viser gjør disse det svært vanskelig for lastemottageren å få reist sak i det land lasten mottas. Før revisjonen av sjøpantreglene i begynnelsen av 1980-årene, hvorved sjøpant for lasteskadekrav bortfalt, var imidlertid situasjonen en annen. Lasteskadekravet var sikret ved sjøpant og søksmålet kunne derfor reises mot og stevningen forkynnes for skipsføreren (sjøl. § 264). I Norge fører nå rettergangsloven § 31 til at søksmål kan reises der sikkerhet til avvergelse av arrest er stillet, og dersom det er vanskelig å få forkynt stevningen, kan søksmålet reises mot den som har stillet sikkerheten.<sup>29</sup> I Sverige gir den svenske sjøl. § 337 en noe nær tilsvarende adgang til å få reist sak «där fortyget finnes». Danmark står for så vidt i en særstilling her, og bortfallet av sjøpantrett for lasteskadekrav fikk derfor en helt annen virkning

<sup>27</sup> Prop. 1973 : 43 s. 266.

<sup>28</sup> *Selvig*, l.c. s. 3 og 14 flg.

<sup>29</sup> *Selvig*, l.c. s. 1—3.



i dansk rett enn i norsk og svensk rett. Burde det ikke snart være på tide å rette på dette?

**Ishavs-  
bergning**

Bergning i ishavs-farvann har lenge stått i en viss særstilling i bergingsretten, og det har i praksis vært lagt vekt på at fiske- og fangstfartøyer kutymemessig yter hverandre bistand uten godtgjørelse.<sup>30</sup> En dom av Nordre Sunnmøre herredsrett (s. 288) bekrefter dette, men gjør det samtidig klart at det ikke foreligger noen kutyme for at hjelpen uansett faregrad, tidstap m.v. skal være vederlagsfri. En annen bergingssak inntatt i denne årgang (s. 204) understreker det utvilsomt riktige i dette, men saksforholdet her var langt fra den grense mellom vederlagsfri assistanse og egentlig bergning som herredsretten fant riktig.

**Bergelønn**

I *Remøy*-saken (s. 204), pådømt av Frostating lagmannsrett, gjaldt det en langvarig og farefylt bergingsoperasjon utenfor Labrador, og utmålingen av bergelønnen var hovedspørsmålet. Et vesentlig spørsmål i saken gjaldt fastsettelsen av skipets verdi etter bergingen i et tilfelle hvor skipet i sterkt skadet stand ble brakt inn til en avsidesliggende havn. Det er ikke lett å bedømme hvilken omsetningsverdi fartøyet hadde der. Bergede verdier ble imidlertid anslått til 1,5 mill. kr., bergerens utgifter og fangsttap til 1 mill. kr. og bergelønnen satt til 1,2 mill. kr. Bergelønnsprosenten ble altså meget høy, men retten la vekt på at det vesentlige gikk til dekning av bergerens omkostninger og at havaristens rederi måtte være forberedt på høye omkostninger ved bergning i fjerne farvann med lange avstander og vanskelige værforhold. At rederiet og dets assurandør til slutt fikk liten glede av bergingen var det da ikke noe å gjøre med. Rettspolitisk må dette utvilsomt være en riktig avgjørelse.

**Renter av  
bergelønn**

I *Remøy*-saken krevde bergeren å få renter av bergelønnen fra det tidspunkt bergingen var avsluttet. Dette førte ikke frem, men retten tilkjente renter etter morarenteloven fra stevningen, idet denne her måtte betraktes som «påkrav» i lovens forstand (§ 2). Dermed er det heller ikke umulig for en berger å få morarenter fra et tidligere tidspunkt, men avslutningen av bergingen er klarligvis ikke noe relevant utgangspunkt i forhold til morarenteloven.<sup>31</sup>

**Voldgifts-  
klausuler  
i konkurs**

Forholdet mellom voldgiftsklausuler og særlige prosessformer kommer fra tid til annen for domstolene. Det vanlige er selvfølgelig at et søksmål påstås avvist fordi kontrakten bestemmer at tvister skal løses ved voldgift.<sup>32</sup> Et annet spørsmål berørt i kommentaren i ND 1980 s. VIII, gjelder voldgiftsklausulens betydning ved *inn-drivelse av vekslar* utstedt i forbindelse med betaling av vederlaget etter kontrakten. Den norske Høyesterett, kjæremålsutvalget, har senere bekreftet at innsigelser vekselkyldner avskjæres fra å fremsette under vekselnsaken i slike tilfelle blir å avgjøre ved vold-

<sup>30</sup> *Brækhus*, *Bergning* (1967) s. 37—38.

<sup>31</sup> *Krüger*, *Pengekrav* 2. utg. 1984 s. 387 flg.

<sup>32</sup> *Lind Rasmussen*, *Jurisdiktionsklausuler og Voldgiftsklausuler i Sjøtransportkontrakter*, *MarIus* nr. 90 (1984).

gift og ikke ved vanlig fortsettelsessak eller søksmål (Norsk Rets-  
tidende 1981 s. 895). En annen variant av spørsmålet om voldgifts-  
klausulers betydning, nemlig om de også gjelder når en *kontrakts-  
part går konkurs*, er nå avgjort av Danmarks Højesteret (s. 74).

I forbindelse med Burmeister & Wain konkursen oppstod det  
tvist om mangelskrav, fremsatt av utenlandske bestillere av skip fra  
verkstedet, skulle avgjøres av skifteretten som ledd i bobehand-  
lingen eller om tvisten, som hevdet at kjøperne kunne kreves løst  
etter byggekontraktenes voldgiftsklausuler. Boet hevdet at en vold-  
giftsklausul bare er bindende for partene og at boet bør ha sikker-  
het for at anmeldte krav blir prøvet på vanlig måte av domstolene,  
men innsigelsene førte ikke frem. *Højesteret* fastslo at spørsmålet  
ikke var løst i konkursloven og understreket at voldgiftsklausuler  
med bestemmelser om lovvalg, stedet for voldgift og sammenset-  
ningen av retten var av vesentlig betydning for parter i slike inter-  
nasjonale kontraktsforhold. Mangelsspørsmålene kunne avgjøres  
uavhengig av konkursen, og i et hvert fall når voldgift var begjært  
før konkursåpningen, måtte boet være bundet av voldgiftsklausu-  
lene. I praksis innebar dette at voldgiftsretten skulle avgjøre med  
hvilket beløp kravene kunne meldes i boet, men det ville fortsatt  
være opp til skifteretten å ta standpunkt til motregning, omstøtelse  
og andre særlige konkursrettslige spørsmål.

Det er nok samme grunnsyn som preger de to høyesterettsav-  
gjørelser som her er omtalt: Voldgiftsklausuler godtas fullt ut for  
så vidt dette ikke gir rettsvirkninger som er direkte uforenlige med  
den særlige prosessform og domstolsbehandling som de krav klau-  
sulene omfatter forøvrig er undergitt.

Oslo, november 1984

*Erling Selvig*