

Hvordan påvirkes lempingsterskelen etter avtaleloven § 36 ved krav om lemping av en skipsbyggingskontrakt på grunn av bristende forutsetninger?

Kandidatnummer: 187

Antall ord: 14 245



JUS399 Masteroppgave
Det juridiske fakultet

UNIVERSITETET I BERGEN

[10.12.15]

«The world as we have created it is a process of our thinking. It cannot be changed without changing our thinking»

Albert Einstein

Forord

Som en del av avslutningen på jusstudiet, skal denne masteroppgaven forhåpentligvis vise at jeg kan anvende den juridiske metoden på en forsvarlig og selvstendig måte. I oppgaven har jeg forsøkt å ha en praktisk tilnærming til jussen. Formålet har vært å analysere seg frem til hvilken konklusjon Høyesterett mest sannsynlig ville kommet til om den måtte ta stilling til oppgavens problemstilling. Den juridiske litteraturen man leser i løpet av studietiden blir etter mitt skjønn ofte for teoretisk, med for lite fokus på de praktiske perspektivene som de fleste jurister må forholde seg til i arbeidslivet.

De syn som kommer til uttrykk i oppgaven er mitt fulle ansvar. Jeg er klar over at noen av mine vurderinger bryter med det jeg oppfatter som konsensus, men jeg håper de vil bli oppfattet som forsvarlige og konstruktive.

Under arbeidet med masteroppgaven har jeg fått hjelp og råd fra flere personer, og det rettes en takk til alle disse. En særskilt takk går til Advokatfirmaet Harris DA i Bergen, som har tildelt meg skriveplass og stipend. Tilgangen til firmaets fasiliteter har vært til meget stor hjelp i skriveprosessen. Videre vil jeg takke professor Johan Giertsen (Det juridiske fakultet i Bergen), advokat Øystein Meland (Wikborg Rein advokatfirma i Bergen) og advokat Tor Lars Onarheim (Advokatfirmaet Harris DA i Bergen) for deres nyttige råd, innspill og kunnskapsdeling.

Til slutt vil jeg også takke min blide sønn Hector (10 uker gammel) som har latt meg sove om nettene og min samboer Ingrid for hennes tålmodighet gjennom skriveperioden.

Bergen, desember 2015

Innholdsfortegnelse

1	Introduksjon	5
1.1	«Den hårde virkelighet» – et eksempel	5
1.2	Problemstillingen	6
1.3	Oppgavens rettsgrunnlag: Skip 2000 og avtaleloven § 36. Begrunnelsen for avgrensningen mot forutsetningslæren	6
1.4	Sentrale begreper	9
1.4.1	Kontrakten: Skipsbyggingskontrakt	9
1.4.2	Kontraktspartene: Kjøper og verksted	9
1.4.3	Rettsfakta: Bristende forutsetninger	9
1.4.4	Rettsvirkning: Lemping	11
1.4.5	Problemet: Terskelen	11
1.5	Forklaring av problemstillingen	12
1.6	Begrunnelse og formål med valget av terskelproblemstillingen	13
2	Utgangspunkter for den rettslige analysen	16
2.1	Lemping som unntak fra hovedregelen om at avtaler skal holdes	16
2.2	De reelle hensyn	16
2.2.1	Forutberegnelighet vs. rimelighet	16
2.2.2	Privatautonomi	17
2.3	Rettsutviklingen for relevante typetilfeller	17
2.3.1	Lempingsterskelen ved forutsetningsbrist	17
2.3.2	Lempingsterskelen i kontraktsforhold med profesjonelle kontraktsparter	19
3	Kontrakten – Den Norske Standard Skipsbyggingskontrakt (Skip 2000)	21
3.1	Innledning	21
3.2	Om Skip 2000 og dens lempingshjemler	21
3.3	Hvordan skal Skip 2000 tolkes? Særlig om tolkningsregelen i art. XVIII	23
3.4	Hva følger av Skip 2000 med hensyn til lempingsadgangen etter bakgrunnsretten?	25
4	Bakgrunnsretten – avtaleloven § 36	27
4.1	Innledning	27
4.2	Lovteksten i avtaleloven § 36 – lovgiveren overlater ansvaret til domstolene	27
4.3	Hvordan påvirker innholdet i Skip 2000 lempingsterskelen i skipsbyggingsforhold?	29
4.4	Hvordan påvirker partenes stilling i skipsbyggingsforhold lempingsterskelen?	31
4.4.1	Betydningen av profesjonelle kontraktsparter	31
4.4.2	Er Høyesteretts løsning i tråd med lovgiverintensjonen?	32
4.4.3	Sammenhengen med regler om tolkning og binding	34
4.4.4	Støtter reelle hensyn Høyesteretts løsning?	35
4.5	Hvordan påvirker forutsetningsbrister lempingsterskelen i skipsbyggingsforhold?	37
4.5.1	Den etablerte rettsoppfatningen	37
4.5.2	Salhus Flytebro-dommen	38
4.5.3	Voldgiftspraksis	39
4.5.4	Forhandlete løsninger i skipsbyggingsforhold	43
4.5.5	Fremmed rett	45

4.6 Andre aktuelle momenter som kan påvirke lempingsterskelen ved forutsetningsbrist i skipsbyggingsforhold	46
4.7 Sammenheng med kjøpslovens regler om fritak fra naturaloppfylleelsesplikt og erstatningsplikt	48
5 Avslutning	50
Register.....	51
Vedlegg	57

1 Introduksjon

1.1 «Den hårde virkelighet» – et eksempel

Siden åpningen av Suezkanalen i november 1869 har kanalen vært en sentral handelsåre mellom Europa og Asia.¹ Det skyldes at Suezkanalen er en betydelig raskere rute enn alternativet rundt Afrikas kyst. Under Suezkrisen, som ble utløst da Egypts president nasjonaliserte Suezkanalen den 26. juli 1956, var imidlertid den frie ferdselen gjennom kanalen hindret.² I denne perioden var transporten mellom Europa og Asia mer ressurskrevende og førte til en voldsom økning i etterspørselen av frakttjenester.

Rederen S. Torkar så et forretningspotensiale i situasjonen som Suezkrisen utløste. Han ønsket seg flere skip, slik at han kunne tjene mer penger på det lukrative fraktmarkedet. Sent på høsten i 1956 inngikk han derfor kontrakter om bygging av flere skip med et norsk skipsverft. S. Torkar kunne ikke i sine villeste fantasier se for seg at fraktmarkedet skulle kollapse før skipene ble ferdigbygd, men nettopp det skjedde i forbindelse med avslutningen på Suezkrisen. Kollapsen i fraktmarkedet medførte at verdien av de bestilte skipene ble mye lavere enn kontraktsprisene. Rederen innså at skipsbyggingskontraktene ville bli et økonomisk tapsprosjekt og ikke den økonomiske gullgruven han hadde sett for seg da kontraktene ble inngått.

På bakgrunn av dette krevde S. Torkar at kontraktsprisene skulle justeres ned, et krav som verftet blankt avviste. Rederen fikk heller ikke medhold i sitt krav i den påfølgende voldgiftssaken. Voldgiftsretten mente at det var klart at S. Torkar måtte oppfylle kontraktsforpliktelsene som han frivillig hadde påtatt seg og en justering av vederlaget var helt utelukket. Voldgiftsrettens avgjørelse ble katastrofal for S. Torkar. Den førte ham inn i den sikre konkurs.

¹ Store norske leksikons internettsider: *Suezkanalen*.

² Store norske leksikons internettsider: *Suezkrisen*.

1.2 Problemstillingen

Situasjonen som foranlediger oppgavens problemstilling er at en av partene i en skipsbyggingskontrakt krever lemping av kontrakten på grunn av en forutsetningsbrist. En slik situasjon ble eksemplifisert i pkt. 1.1 ovenfor: Rederen S. Torkar krevde lemping av skipsbyggingskontraktene på grunn av nedgangen i fraktmarkedet. Denne markedssvikten var en forutsetningsbrist for rederen.

Den rettslige problemstillingen som oppstår i denne situasjonen og som denne oppgaven skal behandle er følgende:

«Hvordan påvirkes lempingsterskelen etter avtaleloven § 36 ved krav om lemping av en skipsbyggingskontrakt på grunn av bristende forutsetninger?»

1.3 Oppgavens rettsgrunnlag: Skip 2000 og avtaleloven § 36. Begrunnelsen for avgrensningen mot forutsetningslæren

Etter den ovennevnte problemstillingen er det klart at avtaleloven § 36 er oppgavens sentrale rettsgrunnlag. Lovteksten i avtaleloven § 36 er vidt og generelt utformet, hvilket tilsier at denne bestemmelsen er anvendelig på skipsbyggingskontrakter. Det er heller ikke holdepunkter i forarbeidene for at bestemmelsens anvendelsesområde skulle avgrenses mot skipsbyggingskontrakter.

En helhetlig fremstilling av lempingsterskelen etter avtaleloven § 36 for skipsbyggingsforhold forutsetter en behandling av Den Norske Standard Skipsbyggingskontrakt (Skip 2000).³ Som potensiell lempingshjemmel og lempingsobjekt kan Skip 2000 påvirke lempingsterskelen etter bestemmelsen. Dermed vil to rettsgrunnlag bli behandlet i denne oppgaven: Skip 2000 og avtaleloven § 36.

Den erfarne avtalerettsjuristen vil nok mene at den ulovfestede læren om bristende forutsetninger også har klar relevans for den foreliggende problemstillingen. Kriteriene for lemping etter forutsetningslæren er at forutsetningen var motiverende og synbar, samt at den andre kontraktsparten er nærmest til å bære risikoen for den aktuelle forutsetningsbristen

³ Skip 2000 følger med denne oppgaven som vedlegg.

(relevansvilkåret), jf. Rt. 1999 s. 922 (s. 931) og Rt. 2010 s. 1345 (avsnitt 63).⁴ Lemping etter avtaleloven § 36 beror derimot bare på en skjønsmessig urimelighetsvurdering.

Et spørsmål som oppstår er om rettskildematerialet gir rom for å avgrense mot forutsetningslæren som rettsgrunnlag i denne oppgaven. Den relativt omfattende debatten om forholdet mellom avtaleloven § 36 og forutsetningslæren i den juridiske litteraturen berører dette spørsmålet.⁵ Forholdet mellom disse to lempingsgrunnlagene har ikke fått noen klar løsning i rettspraksis.⁶ Illustrerende for den pragmatiske holdningen Høyesterett har hatt til spørsmålet, er Rt. 2010 s. 1345 (Oslo vei). I denne saken anvendte Høyesterett begge reglene, uten å avklare forholdet mellom dem.⁷

Avgjørelsen i Rt. 1999 s. 922 (Salhus Flytebro) kan trekke i retning av at forutsetningslæren må anvendes ved forutsetningsbrist i skipsbyggingsforhold. Årsaken er at flertallet i dommen anvendte forutsetningslæren i stedet for avtaleloven § 36 på et kommersielt kontraktsforhold som har likhetstrekk med skipsbyggingsforhold, nærmere bestemt en stor entreprisekontrakt. Om hjemmelsspørsmålet uttalte førstvoterende, på vegne av flertallet, at:

«Nærværende sak har vært prosedert for Høyesterett som et spørsmål om bristende forutsetninger, noe også jeg finner mest nærliggende. Etter min mening egner saken seg ikke for en mer prinsipiell drøftelse av forholdet mellom den tradisjonelle læren om bristende forutsetninger og avtaleloven § 36. Jeg ser det slik at en avtalerevisjon etter § 36 ofte vil være båret av mer generelle rimelighetsbetraktninger, som det er liten plass for i et kontraktsforhold som det vi her står overfor.» (s. 932).

Denne uttalelsen må forstås som at valget av rettsgrunnlag gjaldt den konkrete entreprisekontrakten, noe som åpner for en annen løsning for skipsbyggingskontrakter. Uttalelsens vaghet underbygger også at forutsetningslæren ikke nødvendigvis må anvendes på skipsbyggingskontrakter, den avskjærer ikke avtaleloven § 36 absolutt, jf. «liten plass for». I samme retning det at mindretallet i dommen anvendte avtaleloven § 36 i stedet for forutsetningslæren, jf. s. 943 og s. 945. Begrunnelsen til flertallet, at det var liten plass for den skjønsmessige urimelighetsvurderingen som følger av avtaleloven § 36, fremstår heller ikke

⁴ Hagstrøm, *Obligasjonsrett* s. 260 flg. og Lilleholt (red.), *Knops oversikt over Norges rett* s. 267.

⁵ Bl.a. Giertsen, *Avtaler* s. 258 flg., Woxholth, *Avtalerett* s. 321 flg., Hagstrøm, *Op.cit.* s. 318 flg., Hauge, *Ugyldighet ved formuerettslige disposisjoner* s. 174–182 og Woxholth i *JV* 2000.

⁶ Bruserud, *Hardshipklausuler* s. 90.

⁷ Simonsen i *Nytt i privatretten* 2011 s. 12.

som veldig overbevisende. Det skyldes at førstvoterende, som talsmann for flertallet, tok utgangspunkt i relevansvilkåret under forutsetningslæren og formulerte sakens rettslige problemstilling slik:

«Hvilken av partene, byggherren som foresto prosjekteringen eller entreprenøren som foresto utførelsen, er nærmest til å bære den økonomiske risiko når forutsetningen viste seg å svikte?» (s. 933).

Det er vanskelig å se de store realitetsforskjellene mellom dette vurderingstemaet og urimelighetskriteriet i avtaleloven § 36. Mindretallet bemerket også dette:

«Det jeg har sagt, innebærer at den urimelighetsvurderingen som skal foretas etter avtaleloven § 36, vil ligge nær opp til den relevansvurderingen som skal foretas etter læren om bristende forutsetninger.» (s. 943).

På bakgrunn av disse vurderingene anses ikke Salhus Flytebro-dommen som noe avgjørende prejudikat for hjemmelsspørsmålet i skipsbyggingsforhold. Når rettspraksis ikke har avklart hjemmelsspørsmålet i skipsbyggingsforhold, gir rettskildematerialet rom for å avgrense mot forutsetningslæren som rettsgrunnlag i denne oppgaven.

Det neste spørsmålet er om det er noen grunn til å avgrense mot forutsetningslæren som rettsgrunnlag i denne oppgaven. Argumenter for en slik avgrensning er at avtaleloven § 36 er yngre, mer moderne og mer fleksibel enn forutsetningslæren.⁸ Oppgavens begrensede omfang og hensynet til en oversiktlig fremstilling kan også underbygge en avgrensning mot forutsetningslæren. Dette momentet styrkes av at relevansvilkåret under forutsetningslæren i stor grad samsvarer med urimelighetskriteriet etter avtaleloven § 36, slik mindretallet i Salhus Flytebro-dommen uttalte. Dersom både avtaleloven § 36 og forutsetningslæren skulle behandles hver for seg, kunne det ledes til dobbeltbehandling. Disse forhold tilsier at det er grunn til å avgrense mot forutsetningslæren som rettsgrunnlag.

På denne bakgrunn avgrenses det mot forutsetningslæren som rettsgrunnlag i denne oppgaven. Til tross for denne avgrensningen, vil rettspraksis under forutsetningslæren

⁸ Giertsen, *Avtaler* s. 260–261.

anvendes i oppgaven. Dette skyldes at retningslinjene i forutsetningslæren skal være et sentralt tolkningsmoment ved tolkningen av avtaleloven § 36.⁹

1.4 Sentrale begreper

1.4.1 Kontrakten: Skipsbyggingskontrakt

Lempingsobjektet i denne oppgaven er en skipsbyggingskontrakt. På et overordnet plan innebærer en skipsbyggingskontrakt at den ene avtaleparten forplikter seg til å designe, bygge, sjøsette, utstyre, komplettere, selge og levere et skip til den andre avtaleparten, som må motta og betale for skipet.¹⁰ Hva en skipsbyggingskontrakt i detalj innebærer, beror på en tolkning av den konkrete skipsbyggingskontrakten. Det vil kunne være betydelige variasjoner mellom de individuelle skipsbyggingskontraktene, blant annet med hensyn til hvilke kvaliteter skipet skal ha.

1.4.2 Kontraktspartene: Kjøper og verksted

Det er mulig å omtale partene i en skipsbyggingskontrakt på mange ulike måter, uten at den ene begrepsbruken er mer riktig enn det andre. Av hensyn til en oversiktlig fremstilling bør de samme partsbetegnelse uansett anvendes konsekvent. I denne oppgaven vil den kontraktsparten som bestiller, mottar og betaler vederlag for skipet bli omtalt som «kjøperen». Den andre kontraktsparten, som skal bygge skipet og motta betaling for det, vil bli omtalt som «verkstedet».¹¹

1.4.3 Rettsfakta: Bristende forutsetninger

Bristende forutsetninger er det rettsfaktum som denne oppgaven skal behandle.

Rettsfakta er fakta som har umiddelbare rettsvirkninger.¹² Tvisteloven innførte det nye begrepet «påstandsgrunnlag», som var ment å ha det samme innholdet som det mer tradisjonelle begrepet «rettsfakta», jf. tvl. § 11-2.¹³

⁹ Ot.prp. nr. 5 (1982–1983) s. 35.

¹⁰ Tilsvarer forklaringen i Skip 2000 preamble.

¹¹ Tilsvarer partsbetegnelse i Meland: *Skipsbygging – Kommentarer til Norsk Standard Skipsbyggingskontrakt*.

¹² Robberstad, *Sivilprosess* s. 40.

¹³ NOU 2001: 32 B s. 704.

Forutsetninger i kontraktsrettslig sammenheng er at avtalepartene baserer seg på eller går ut fra visse forhold, både med hensyn til forholdene på avtaletidspunktet og den fremtidige utviklingen. For eksempel vil verkstedet i en skipsbyggingskontrakt kunne forutsette at timelønninger og stålpriser holder et forholdvis stabilt nivå gjennom byggeperioden.

For å forklare hva som menes med bristende forutsetninger, er det hensiktsmessig å ta utgangspunkt i sontringen mellom *uriktige forutsetninger* og *bristende forutsetninger*. Denne sontringen anvendes av flere juridiske forfattere.¹⁴ De alternative begrepene *opprinnelig forutsetningsbrist* og *etterfølgende forutsetningsbrist* er kanskje mer treffende.¹⁵ Her anvendes likevel de førstnevnte begrepene, fordi de synes mest utbredt i litteratur og rettspraksis.

Uriktige forutsetninger er forutsetninger som svikter allerede på avtaletidspunktet. For eksempel kan kjøperen forutsette at verkstedet har kapasitet til å levere skipet i tide på kontraktsinngåelsestidspunktet, mens verkstedet på sin side vet allerede på dette tidspunktet at det ikke har slik kapasitet og unnlater å opplyse kjøperen om dette. Ugyldighetsregelen i avtaleloven § 33 er et eksempel på en bestemmelse som rammer slike uriktige forutsetninger.

Bristende forutsetninger er forutsetninger som svikter i tidsrommet mellom avtaleinngåelsen og oppfyllelsestiden. Det er tale om en irregulær utvikling av kontraktsforholdet som ikke representerer kontraktsbrudd.¹⁶

Det er åpenbart ikke mulig å gi noen uttømmende oversikt over alle de forutsetningene som kan bryte i forbindelse med skipsbyggingskontrakter. Selv om forutsetningene vil variere etter det konkrete skipsbyggingsforholdet, er det likevel mulig å kategorisere noen typiske former for bristende forutsetninger. En slik kategorisering kan være hensiktsmessig både for forståelsen av begrepet og for å forstå de praktiske situasjonene. Kategoriseringen nedenfor må imidlertid ikke forstås som uttømmende. Enhver forutsetningsbrist vil ikke la seg plassere under noen av de opplistede kategoriene.

Etter Krokeides mønster har flere juridiske forfattere operert med tre avgrensede kategorier av forutsetningsbrister.¹⁷ Det kan for det første bli uventet farlig å oppfylle kontrakten. Ved meget langvarig og kraftig uvær kan for eksempel skipsbyggingen bli uventet farlig for

¹⁴ Bl.a. Krokeide i *TfR* 1977 s. 587 og Woxholth i *JV* 2000 s. 110.

¹⁵ Krokeide i *TfR* 1977 s. 587.

¹⁶ Hagstrøm, *Obligasjonsrett* s. 254.

¹⁷ Krokeide, *Op.cit.* s. 599 flg., Hagstrøm, *Op.cit.* s. 268 flg. og Woxholth i *JV* 2000 s. 114.

verkstedet. For det andre kan det bli uventet økonomisk byrdefullt å oppfylle kontrakten. I skipsbyggingskontrakter vil det kunne være situasjonen for verkstedet om råvareprisene øker uventet eller skipstypen krever mer stål enn først antatt. For det tredje kan det oppstå rettslige eller fysiske hindringer for en normal gjennomføring av avtaleforholdet. De offentligrettslige kravene til skip blir ofte endret, både formelt og ved endringer i myndighetenes praksis.¹⁸ Slike endringer kan være rettslige hindre for den forutsatte gjennomføringen av skipsbyggingskontrakten.

1.4.4 Rettsvirkning: Lemping

Rettsvirkningen som denne oppgaven skal behandle nærmere er lemping. Hva som ligger i lempingsbegrepet følger av rettsvirkningene i avtaleloven § 36 første avsnitt første setning:

«En avtale kan helt eller delvis settes til side eller endres»

Lovteksten gir uttrykk for flere alternative og fleksible rettsvirkninger. Her skal jeg ikke gå inn på alle de konkrete alternativene, men mer generelt innebærer lemping at ett eller flere avtalevilkår korrigeres eller bringes til opphør.¹⁹ For eksempel vil en korrigering kunne gå ut på at vederlaget for skipet justeres opp.

En grunnleggende forutsetning for lemping er at det foreligger en bindende og ferdigtolket skipsbyggingskontrakt.²⁰ Denne forutsetningen kommer tydelig frem i lovteksten som gjengis ovenfor, jf. «avtale».

I den juridiske litteraturen og rettspraksis har begrepene «sensur», «revisjon» og «ugyldighet» blitt anvendt som synonymer til lemping.²¹ Av hensyn til en konsekvent og oversiktlig begrepsbruk anvendes i det følgende bare lempingsbegrepet.

1.4.5 Problemet: Terskelen

Problemet som skal behandles i denne oppgaven er hvordan lempingsterskelen etter avtaleloven § 36 påvirkes ved forutsetningsbrist i skipsbyggingsforhold.

¹⁸ Meland, *Skipsbygging – Kommentarer til Norsk Standard Skipsbyggingskontrakt* s. 110.

¹⁹ Nærmere om de ulike alternativene se Giertsen, *Avtaler* s. 271.

²⁰ Selvig og Lilleholt, *Kjøpsrett til studiebruk* s. 336 og Giertsen, *Op.cit.* s. 218–219.

²¹ Giertsen, *Op.cit.* s. 204.

I denne sammenheng anvendes begrepet «lempingsterskel» om grensen for at vilkårene i avtaleloven § 36 skal anses oppfylt. En terskel angir «hvor stort avvik fra idealmodellen som kreves» for at disse vilkårene skal oppfylles.²² Idealmodellen er sammenligningsobjektet eller målestokken for urimelighetsvurderingen etter bestemmelsen.²³

Avgjørelsen av hvordan lempingsterskelen påvirkes beror på en vurdering av hvilken betydning bristende forutsetninger og særtrekk ved skipsbyggingskontrakten og dens avtalemiljø har for oppfyllelse av vilkårene i avtaleloven § 36. For eksempel vil lempingsterskelen forhøyes om særtrekk ved skipsbyggingskontrakten taler imot oppfyllelse av lempingsvilkårene. Motsatt vil lempingsterskelen bli lavere dersom særtrekk ved skipsbyggingskontrakten taler for oppfyllelse av lempingsvilkårene.

Det bør allerede nå bemerkes at lempingsterskelen ikke er noen enhetlig størrelse. Lempingsterskelen vil kunne variere med sakens konkrete omstendigheter.²⁴ Derfor er det ikke mulig å gi et entydig og klart svar på oppgavens problemstilling.

1.5 Forklaring av problemstillingen

De foregående punktene utdyper sentrale elementer i oppgavens problemstilling og gir derfor grunnlag for en sammenfattende forklaring av problemstillingen i dette punktet.

Forløpet til situasjonen der problemstillingen oppstår er at to kontraktsparter, omtalt som kjøper og verksted, inngår en kontrakt om skipsbygging. I tiden mellom kontraktsinngåelsestidspunktet og oppfyllestidspunktet går imidlertid ikke utviklingen slik en av kontraktspartene hadde forutsatt; forutsetningene til kjøperen eller verkstedet brister. Med andre ord utvikler kontraktsforholdet seg på en irregulær måte, uten at det representerer kontraktsbrudd. Denne oppgaven vil i utgangspunktet gjelde alle former for forutsetningsbrister, uavhengig av om det er verkstedet eller kjøperen som rammes.

Som følge av forutsetningsbristen reduseres skipsbyggingskontraktens verdi helt eller delvis for kontraktsparten som er rammet av forutsetningsbristen. Den rammede kontraktsparten er derfor ikke fornøyd med avtaleforpliktelsene slik de lyder etter tolkning av skipsbyggingskontrakten. For å ivareta sine interesser ønsker han å lempe

²² Hauge, *Ugyldighet ved formuerettslige disposisjoner* s. 193.

²³ Hauge, *Op.cit.* s. 190.

²⁴ Andersen mfl. (red.), *Aftaleloven 100 år* s. 308.

skipsbyggingskontrakten, dvs. korrigere eller bringe ett eller flere avtalevilkår til opphør. Den andre kontraktsparten vil imidlertid ikke gå med på slik lemping frivillig. Av denne grunn må den som er rammet av forutsetningsbristen påvise et rettsgrunnlag for sitt lempingskrav.

Potensielt kan det eksistere flere rettsgrunnlag for et slikt lempingskrav, men denne oppgaven begrenses til avtaleloven § 36. En helhetlig fremstilling av denne bestemmelsen i relasjon til skipsbyggingsforhold forutsetter imidlertid også en behandling av Den Norske Standard Skipsbyggingskontrakt (Skip 2000).

Den rettslige problemstillingen som skal behandles er hvordan bristende forutsetninger og særtrekk ved skipsbyggingskontrakten og dens avtalemiljø påvirker lempingsterskelen etter avtaleloven § 36. Lempingsterskelen angir hvor stort avvik fra idealmodellen som kreves for at vilkårene i loven skal oppfylles. I det følgende vil jeg omtale problemstillingen i kortformen *terskelproblemstillingen*.

1.6 Begrunnelse og formål med valget av terskelproblemstillingen

En del av begrunnelsen for å behandle terskelproblemstillingen er dens viktighet. Adgangen til å kreve lemping av en skipsbyggingskontrakt kan ha meget stor betydning i de konkrete avtaleforholdene. Det gjelder ikke bare for kontraktsparten som er rammet av forutsetningsbristen, men også for andre som har en tilknytning til den rammede kontraktsparten. For eksempel ville avvisning av lempingskravet til en hjørnesteinsbedrift, som har blitt rammet av forutsetningsbrist, kunne ha negativ innvirkning på hele lokalsamfunnets økonomi.

I tillegg til at terskelproblemstillingen har stor betydning for kontraktspartene, er den også aktuell og praktisk. Historien viser at forutsetningsbrist ikke er upraktisk i skipsbyggingsforhold. I praksis er det ikke sjelden at verksted eller kjøper går konkurs på grunn av bristende forutsetninger. Under finanskrisen i 2008 gikk for eksempel mange norske verksteder konkurs, særlig på grunn av at de ikke forutså lønnsstigning, økte materialkostnader og forsinkelser hos underleverandører i langvarige skipsbyggingskontrakter.²⁵ De særlige konjunktursvingningene i shippingbransjen, samt

²⁵ Stavanger Aftenblads internettsider: *På kanten av stupet med fulle ordrebøker*.

dagens uroligheter i oljebransjen og verden for øvrig kan være forhold som bidrar til å øke sannsynligheten for fremtidig forutsetningsbrist i skipsbyggingsforhold.

Terskelproblemstillingens aktualitet øker dessuten av at den i nyere tid er lite behandlet i den juridiske litteraturen.²⁶ Lemping av kontrakter er et tema som i stor grad har blitt diskutert innenfor den alminnelige kontraktsrettslige litteraturen, særlig lemping etter avtaleloven § 36.²⁷ Det konkrete lempingsspørsmålet i forbindelse med skipsbyggingsforhold har imidlertid ikke blitt behandlet særlig grundig. Denne begrunnelsen glir over i et innlysende formål med oppgaven: En pedagogisk systematisering og tolkning av relevant rettskildemateriale, samt antyde tolkningsbidragenes rettskildevekt og eventuelt avveie disse mot hverandre.

En mulig innvending mot å velge terskelproblemstillingen, kan være at konklusjonen ikke nødvendigvis vil gi presis veiledning med hensyn til løsningen av konkrete tvister. Det skjønnspregede vurderingstemaet etter avtaleloven § 36 medfører at lempingsterskelen ikke kan kvantifiseres eller på annen måte angis presist. At Høyesterett anvender terskelformuleringer og antyder betydningen av kontraktens særtrekk når de tolker avtaleloven § 36, svekker derimot betydningen av en slik innvending.²⁸ Når Høyesterett anvender tid og energi på slike overordnede retningslinjer, er det mulig å forstå det som et ledd i utførelsen av domstolens oppdrag om å være rettsavklarende. Disse retningslinjene kan gi nyttige utgangspunkter for rettsanvendelsen og avklare hvilke tilfeller som klart er innenfor eller utenfor vilkårene i avtaleloven § 36. På bakgrunn av dette må det antas at drøftelsen av terskelproblemstillingen vil ha verdi for den praktiske rettsanvendelsen.

Et annet formål med oppgaven er å ha en kritisk tilnærming til den tradisjonelle rettsoppfatningen om at lemping etter avtaleloven § 36 er tilnærmet umulig i skipsbyggingsforhold og andre profesjonelle kontraktsforhold. Her er det mulig å gli over i rettspolitiske betraktninger, men det medfører åpenbart ikke at fremstillingen blir verdiløs. Tvert imot vil gode innvendinger mot den tradisjonelle rettsoppfatningen kunne ha verdi for mange rettsanvendere, og særlig for advokater som prosederer slike lempingskrav i retten. Jussens dynamiske karakter åpner for at det som i dag betraktes som sikker rett, ikke nødvendigvis vil stå uforandret i fremtiden.

²⁶ Falkanger og Bull, *Innføring i sjørett* s. 73–74 med henvisninger.

²⁷ Bl.a. Giertsen, *Avtaler* s. 201 flg., Woxholth, *Avtalerett* s. 288 flg., Hagstrøm, *Obligasjonsrett* s. 287 flg. og Lilleholt (red.), *Knops oversikt over Norges rett* s. 260 flg.

²⁸ F.eks. i Rt. 1998 s. 1980 (s. 1987), Rt. 2000 s. 806 (s. 815) og Rt. 2003 s. 1132 (avsnitt 46).

Det kan synes som at hverken juridiske forfattere eller dommere har utfordret den tradisjonelle rettsoppfatningen på en særlig grundig måte. Her lanseres noen mulige årsaker til dette: Krav om lemping påberopes ofte i rettssaker.²⁹ Mitt inntrykk er likevel at disse kravene bærer preg av å være halvhjertede sluttanførsler i profesjonelle kontraktsforhold. Prosessfullmektigene har ingen grunn til å tro på medhold, når de vet at lempingskrav hittil ikke har ikke fått medhold i profesjonelle kontraktsforhold.³⁰ Denne praksisen kan over tid ha bidratt til at dommerne nærmest overser spørsmålet. Den etablerte rettsoppfatningen legges kanskje til grunn som sikker rett, uten noen grundig vurdering av det relevante rettskildematerialet. Forfatterne og dommerne kan også mer eller mindre bevisst unngå vurderingen. Hvilket kan skyldes at det er intellektuelt anstrengende å utfordre slike tradisjonelle rettsoppfatninger. En annen årsak kan være at de mener at gjeldende rett er så klar eller god at en slik vurdering bare ville blitt en rettspolitisk digresjon.

²⁹ Hagstrøm, *Obligasjonsrett* s. 288.

³⁰ Giertsen, *Avtaler* s. 231 og Woxholth, *Avtalerett* s. 314.

2 Utgangspunkter for den rettslige analysen

2.1 Lemping som unntak fra hovedregelen om at avtaler skal holdes

Det følger av Kong Christians Den Femtis Norske Lov fra 1687, NL 5–1–2, at:

«Alle Contracter (...) skulle holdis i alle deris Ord og Puncter, saasom de indgangne ere.»

Lovteksten gir uttrykk for et grunnleggende prinsipp i norsk kontraktsrett – avtaler skal holdes slik som de er inngått. Prinsippet er internasjonalt anerkjent og dets latinske uttrykk «pacta sunt servanda» er alminnelig kjent. Utgangspunktet er derfor at kontraktspartene selv må bære risikoen for sine bristende forutsetninger. Verkstedet og kjøperen i skipsbyggingskontrakten må som hovedregel oppfylle sine avtaleforpliktelser, slik de lyder etter at de er klarlagt gjennom tolkning. Hvis de ikke gjør det, vil medkontrahenten kunne gå til søksmål med krav om tvangsfullbyrdelse eller kreve misligholdsbeføyelser som for eksempel erstatning.

Lemping, som korrigerer eller opphører av ett eller flere avtalevilkår uten samtykke fra medkontrahenten, vil være et inngrep i prinsippet om at avtaler skal holdes. Følgelig vil lemping bare unntaksvis kunne kreves. Det er dermed lemping av skipsbyggingskontrakten som krever særskilt rettsgrunnlag og begrunnelse.

2.2 De reelle hensyn

2.2.1 Forutberegnelighet vs. rimelighet

Hensyn som nevnes bak prinsippet om at avtaler skal holdes, som da taler imot lemping, er *kontraktssikkerhet, forutberegnelighet, innrettelsen hos partene og tilliten til kontrakten som økonomisk instrument*.³¹ Disse hensyn må generelt sett gi uttrykk for verdien av å kunne stole

³¹ Giertsen, *Avtaler* s. 8–9, Woxholth, *Avtalerett* s. 22, Krüger, *Kontraktsrett* s. 696 og Lund i *AfS* 1977 s. 345–346.

på de rettighetene og forpliktelsene som fremgår av kontrakten. Til fordel for lemping nevnes hensynet til *fleksible, rimelige og hensiktsmessige løsninger av konflikter mellom kontraktsparter*.³² Rimelighet i denne sammenheng vil være å gi en viss åpning for lemping av kontrakten ved forutsetningsbrist.

2.2.2 Privatautonomi

Flere juridiske forfattere unnlater å ta opp et helt grunnleggende hensyn i sine fremstillinger av lemping – *hensynet til privatautonomien*. Privatautonomi innebærer blant annet å ha fysisk og juridisk rådighet over sin egen arbeidskraft og sine eiendeler, uten statlig inngripen.³³

Den liberalistiske avtaleretten begrunner *pacta sunt servanda* med hensynet til privatautonomien. Friheten til å inngå de kontraktene man vil, medfører også et ansvar for å oppfylle dem.³⁴ På den andre siden bør man ikke ha ansvar for disposisjoner som man ikke har foretatt frivillig. En slik tankegang kommer for eksempel til uttrykk i reglene om ugyldige viljесerklæringer på grunn av tvang, jf. avtl. §§ 28–29. Treffende for denne sammenhengen er et sitat fra sluttscenen i Henrik Ibsens skuespill *Fruen fra havet*: «Ingen frihet uten ansvar».³⁵

Kontrakten gir uttrykk for hvordan kontraktspartene har valgt å anvende sin privatautonomi. Om domstolene korrigerer det frivillig etablerte kontraktsforholdet ved lemping, vil den ikke fullt ut anerkjenne hvordan kontraktspartene har anvendt sin privatautonomi. Lemping vil derfor begrense privatautonomien, noe som også ble uttalt i ND 1990 s. 204 (Ula) (s. 59–60). På bakgrunn av dette taler hensynet til privatautonomien imot en adgang til å lempe kontrakter.

2.3 Rettsutviklingen for relevante typetilfeller

2.3.1 Lempingsterskelen ved forutsetningsbrist

Terskelproblemstillingen knytter seg som sagt til forutsetningsbrist som rettsfakta. Før vedtagelsen av avtaleloven § 36 i 1983, var Høyesterett varsom med å lempe kontrakter på

³² Krüger, *Kontraksrett* s. 696 og Giertsen, *Avtaler* s. 203.

³³ Smith, *Konstitusjonelt demokrati* s. 52 og Hauge, *Ugyldighet ved formuerettslige disposisjoner* s. 46.

³⁴ Hauge, *Op.cit.* s. 46.

³⁵ Store norske leksikons nettsider: *Frihet under ansvar*.

slikt grunnlag.³⁶ Lemping på grunn av bristende forutsetninger kom bare på tale i de mer ekstreme tilfellene. Det er grunnlag for å hevde at Rt. 1935 s. 122 (Nikkel) er et slikt eksempel, selv om det har vært omstridt om dommen skal behandles som et tolknings- eller lempingstilfelle.³⁷ I denne saken hadde verdien på nikkelen (kontraktsytelsen) steget med hele 60 % etter kontraktsinngåelsen. Selgeren fikk derfor medhold i sitt krav om at kontraktsprisen som fulgte av kontraktsteksten ikke skulle gjelde. Det er mulig å forstå dommen som at Høyesterett la avgjørende vekt på bristende forutsetninger hos partene:

«Jeg maa anta at naar markedet av helt uforutseede og utenforliggende grunner undergikk en saadan radikal omveltning, at Raffineringsverket kunde opnaa en pris svarende til 235 GBP pr. tonn, var det helt i strid med god forretningsskikk og med tillitsforhold et mellem partene at ville gjøre bestemmelsen om de GBP 150 gjeldende (...) En godtagelse av Raffineringsverkets paastand vilde bety godtagelse av en spekulasjon paa Falconbridges bekostning som ligger langt utenfor hvad memorandumets post 7, sett i sammenheng med overenskomstens øvrige bestemmelser, hjemler.» (s. 127).

Et lignende eksempel er voldgiftsdommen Rt. 1951 s. 371 (Vedbolag), men den behandles ikke nærmere her.³⁸

Etter vedtagelsen av avtaleloven § 36 i 1983, kan det synes som Høyesterett ble noe mer tilbøyelig til å lempe kontrakter på grunn av forutsetningsbrist. En slik utviklingstendens kom til syne i sakene om oppregulering av tomtefesteleie på grunn av fall i kroneverdien: I Rt. 1958 s. 529 (Madla) fulgte Høyesterett *pacta sunt servanda* og avskar oppreguleringskravet. Senere ble rettsoppfatningen i Madla-dommen tilsidesatt i Rt. 1988 s. 276 (Røstad). Høyesterett ga medhold i oppreguleringskravet i Røstad-dommen. En rekke senere dommer fulgte opp den rettsendringen som Røstad-dommen hadde medført.³⁹ Det er imidlertid usikkert om man ut fra tomtefestesakene kan trekke den slutningen at rettsutviklingen generelt gikk i retning av en lavere terskel. Det er mulig at det bare skjedde en rettsutvikling innenfor

³⁶ Smith, *Om urimelige kontraktsvilkår og Norges Høyesterett* s. 288.

³⁷ Krüger, *Kontraktsrett* s. 715.

³⁸ Dommen behandles i Krüger, *Norsk Kjøpsrett* s. 293.

³⁹ Rt. 1988 s. 295 (Skjelsvik), Rt. 1990 s. 1099, Rt. 1991 s. 147, Rt. 1991 s. 220, Rt. 1992 s. 1387 og Rt. 1992 s. 1397.

de særtilfellene som tomtefestesakene representerte, mens Høyesterett beholdt den restriktive lempingslinjen på andre områder.⁴⁰

Woxholth hevder at rettsutviklingen som Røstad-dommen representerte har snudd. Han hevder at rettsutviklingen etter vedtagelsen av avtaleloven § 36 først gikk i retning av en generelt lavere lempingssterskel, men at den deretter snudde i retning av en generelt høyere lempingssterskel.⁴¹ Han begrunner synspunktet sitt med at Høyesterett svært sjelden har lempet kontrakter på grunn av forutsetningsbrist de siste årene. En innvending mot Woxholths resonnement, er at det ikke er noen nødvendig årsakssammenheng mellom manglende lemping i Høyesterett og en generelt oppjustert lempingssterskel. Det er ikke holdepunkter for at Høyesterett har avvist lempingskrav i saker av lignende karakter som Røstad-dommen, noe som er et premiss for holdbarheten til Woxholths resonnement. Det er derfor grunn til å være skeptisk til Woxholths resonnement og man bør heller være forsiktig med å trekke klare slutninger om rettsutviklingen de siste årene.

2.3.2 Lempingssterskelen i kontraktsforhold med profesjonelle kontraktparter

Kontraktpartene i skipsbyggingskontrakter vil i alle praktiske tilfeller bli regnet som ressurssterke og jevnbyrdige profesjonelle. Formelt sett har ikke lempingskrav mellom slike profesjonelle kontraktparter ført frem i Høyesterett.⁴² Lempingssterskelen mellom profesjonelle har vært og er fortsatt høy.⁴³

Den tidligere nevnte Rt. 1935 s. 122 (Nikkel) kan reelt sett betraktes som et eldre eksempel på lemping mellom profesjonelle, selv om saken formelt sett ble avgjort ved tolkning.

Fraværet av dommer som gir medhold i lempingskrav av kontrakter mellom profesjonelle kontraktparter, kunne tolkes som at lempingssterskelen har stått uberørt de siste tiårene. En slik forståelse av det historiske rettskildematerialet kan imidlertid være forhastet og unyansert. Ved en sammenligning av eldre og nyere domspremisser, kan det se ut som at utviklingen kanskje har gått i retning av en generelt lavere lempingssterskel. En dom som kan tas til inntekt for en slik rettsutvikling er kanskje Rt. 1999 s. 922 (Salhus Flytebro). Denne dommen skal behandles senere i denne oppgaven, jf. pkt. 4.5.2.

⁴⁰ Krüger, *Norsk kjøpsrett* s. 295.

⁴¹ Woxholth i *JV* 2013 s. 282–283.

⁴² Giertsen, *Avtaler* s. 231 og Woxholth, *Avtalerett* s. 314.

⁴³ Andersen mfl. (red.), *Avtaleloven 100 år* s. 327.

En annen dom som kan trekke i samme retning er Rt. 2014 s. 351, selv om saken var spesiell. Denne saken gjaldt krav om lemping av en kontrakt mellom en grunneier og et kraftselskap. På grunn av en eldre kontrakt ga kontrakten grunneieren rett på 50 % av overskuddet fra kraftproduksjonen de neste 50 årene, uten at hun måtte yte noe tilbake til kraftselskapet. Høyesterett ga kraftselskapet medhold i kravet om lemping av denne kontrakten. Saken gjaldt riktignok ikke lemping av en kontrakt med profesjonelle parter, men det interessante er at den næringsdrivende kontraktsparten i avtaleforholdet fikk medhold i sitt lempingskrav overfor den ikke-profesjonelle kontraktsparten. Høyesterett trakk dessuten tydelige paralleller til lempingskriteriet i profesjonelle kontraktsforhold:

«I Rt-2012-1537 avsnitt 46 heter det om den rimelighetsstandard som bestemmelsen angir: «Avtaleloven § 36 gir domstolene anledning til å sette til side eller revidere en avtale blant annet når denne på grunn av endrede forhold er blitt urimelig for en part, og til å endre avtalen for å avbøte fortsatt urimelighet. Terskelen for lemping er høy – det er de helt klare urimeligheter som rammes. For avtaler mellom næringsdrivende kreves spesielt mye. Jeg viser til Rt-2003-1132 avsnitt 46, hvor førstvoterende bruker karakteristikken 'kvalifisert urimelig' for å angi grensen. (...)»

I vår sak er det en næringsdrivende som overfor en ikke-profesjonell part krever revisjon av avtalen. Også i en slik situasjon må vilkåret for å kreve revisjon stilles særlig strengt, det vil si at gjennomføring av avtalen må framstå som «kvalifisert urimelig.»» (avsnitt 38–39).

3 Kontrakten – Den Norske Standard Skipsbyggingskontrakt (Skip 2000)

3.1 Innledning

Før avtaleloven § 36 tolkes nærmere, bør Den Norske Standard Skipsbyggingskontrakt (Skip 2000) tolkes for å avklare om den sier noe om lempingsadgangen som følger av bakgrunnsretten. Sentrale spørsmål er om standardkontraktens egne lempingshjemler skal tolkes antitetisk eller om kontrakten på annen måte avklarer noe om lempingsterskelen etter bakgrunnsretten. Svaret på disse spørsmålene kan påvirke lempingsterskelen etter avtaleloven § 36 i skipsbyggingsforhold, ettersom Skip 2000 både kan være lempingshjemmel og lempingsobjekt.⁴⁴

3.2 Om Skip 2000 og dens lempingshjemler

Siden 1950-årene har det vært tradisjon for at norske skipseiere og skipsbyggere har vært enige om en standardkontrakt om skipsbygging.⁴⁵ Den standardkontrakten det er enighet om i dag er Skip 2000. I forhandlingene av denne var skipsbyggerne representert ved TBL skip og Norske Skipsverfts Salgs- og Markedsføringsorganisasjon, mens skipseierne var representert ved Norges Rederiforbund.⁴⁶ Det innebærer at Skip 2000 er et såkalt «agreed document», dvs. en standardkontrakt som er fremforhandlet mellom representanter for alle de berørte partene.⁴⁷ I realiteten er Skip 2000 en form for deklarasjonsrett, noe som skyldes dens bakgrunn og utbredelse.⁴⁸

I Skip 2000 er det to bestemmelser – art. VI og art. IX – som gir grunnlag for en begrenset korrigerende avtaleforpliktelse ved forutsetningsbrist, men standardkontrakten har ingen hjemmel for opphør av avtaleforpliktelsene. Dermed vil ikke alle de alternative rettsvirkningene som ligger i lempingsbegrepet kunne forankres i standardkontraktens egne bestemmelser.

⁴⁴ Woxholth, *Forholdet mellom avtalelovens § 36 og kontraktshjemlede lempningsgrunnlag* s. 334 flg.

⁴⁵ Meland, *Skipsbygging – Kommentarer til Norsk Standard Skipsbyggingskontrakt* s. 13.

⁴⁶ Aadnesen i *Marlus* 2001 s. 6.

⁴⁷ Hov, *Avtalebrudd og partsskifte* s. 41–42.

⁴⁸ Bull, *Avtalte standardvilkår som privat lovgivning* s. 104–105 og Hov, *Op.cit.* s. 41–42.

Etter art. VI nr. 1 første avsnitt kan kjøperen kreve at verkstedet utfører arbeidet annerledes, så lenge det ikke vil påvirke verkstedets øvrige arbeid negativt og partene blir enige om eventuelle korrigeringer av berørte avtalevilkår. Verkstedet kan på sin side foreta mindre endringer av sitt arbeid hvis det er nødvendig av hensyn til verkstedets lokale forhold eller fasiliteter, tilgjengeligheten av materialer og utstyr, introduksjonen av forbedrende metoder eller andre forhold og kjøperen gir sitt samtykke til modifiseringen, jf. art. VI nr. 1 siste avsnitt.

Det følger av art. VI nr. 2 at verkstedet skal utføre endringer som er nødvendige for å tilfredsstille endringer i regler eller forskrifter som har inntrådt etter tidspunktet for kontraktsinngåelsen. Ved slik endring kan verkstedet kreve endring i berørte avtalevilkår, dersom regelendringene ble publisert etter kontraktsdatoen eller de nye reglene først ble ufravikelige etter kontraktsmessig leveringsdato.

I art. VI nr. 3 er verkstedet gitt en rett å anvende alternative materialer hvis de avtalte materialene ikke kan leveres tidsnok og kjøperen gir sitt samtykke til det. En slik endring medfører at kjøperen kun kan kreve at verkstedets eventuelle besparelser krediteres ham.

Til slutt kan verkstedet kreve utsatt leveringstid hvis force majeure står i veien for kontraktsmessig levering, jf. art. IX.⁴⁹

I strid med kontraktsteksten antar Meland at også kjøperen kan påberope seg art. IX, men her legges avgjørende vekt på kontraktsteksten «Builder» i artikkelen.⁵⁰

Det bemerkes at hverken Skip 2000 eller dens kommentarutgave omtaler disse artiklene som lempingshjemer.⁵¹ Fraværet av slik omtale hindrer likevel ikke at artiklene kan betraktes som lempingshjemer, ettersom dette er et terminologispørsmål. Artiklenes rettsvirkning om en viss korrigering av avtaleforpliktelsene faller inn under lempingsbegrepet og kan utløses ved forutsetningsbrist, uten at det foreligger mislighold av kontraktsforpliktelsene.

En lempingsklausul som ikke sjelden anvendes i kontrakter er såkalte glideskalaklausuler. Slike klausuler innebærer at fastprisen korrigeres etter en eller flere faktorer, for eksempel

⁴⁹ En mer detaljert og helhetlig fremstilling av art. VI og art. IX følger av Meland, *Skipsbygging – Kommentarer til Norsk Standard Skipsbyggingskontrakt* s. 105 flg. og s. 139 flg.

⁵⁰ Meland, *Op.cit.* s. 141.

⁵¹ Meland, *Op.cit.* s. 105 flg. og s. 139 flg.

stålpriser eller timelønninger.⁵² Skip 2000 inneholder imidlertid ingen slik glideskalaklausul.⁵³

3.3 Hvordan skal Skip 2000 tolkes? Særlig om tolkningsregelen i art. XVIII

Etter art. XIX nr. 1 følger at:

«[T]he (...) interpretation of the Contract (...) shall be governed by the laws of the Kingdom of Norway»

Kontraktsteksten må forstås som at norske prinsipper for kontraktstolkning kommer til anvendelse når innholdet i Skip 2000 skal klarlegges. Kontraktspartene i skipsbyggingskontrakter vil som sagt i alle praktiske tilfeller være profesjonelle. Etter norske tolkningsprinsipper er en objektiv tolkning av kontraktsteksten utgangspunktet ved tolkning av kontrakter mellom profesjonelle.⁵⁴ Det nærmere innholdet i de norske tolkningsprinsippene behandles ikke nærmere her.⁵⁵ Tolkningsnormer som er særlig aktuelle ved tolkning av Skip 2000 er også behandlet i den juridiske litteraturen.⁵⁶

I denne sammenheng bør likevel betydningen av Skip 2000 sin egen tolkningsbestemmelse i art. XVIII avklares. Ordlyden i denne står i et visst spenningsforhold til det ovennevnte utgangspunktet:

«The Contract contains the entire contract and understanding between the parties hereto and supersedes all prior negotiations, representations, undertakings and agreements on any subject matter of the Contract.»

Tolkningsbestemmelsen trekker opp et skille mellom kontraktsteksten i Skip 2000 og prekontraktuelle omstendigheter som forhandlinger, intensjoner, oppfatninger og andre enigheter. Ordlyden «[t]he Contract contains the entire contract» tilsier i det minste at kontraktsteksten i Skip 2000 er det sentrale og tungtveiende tolkningsmomentet, men den taler også for at prekontraktuelle omstendigheter ikke er relevante i tolkningsprosessen. Et

⁵² Falkanger og Bull, *Innføring i sjørett* s. 73–74.

⁵³ Meland, *Skipsbygging – Kommentarer til Norsk Standard Skipsbyggingskontrakt* s. 58.

⁵⁴ Woxholth, *Avtalerett* s. 356–357.

⁵⁵ Nærmere om avtaletolkning se bl.a. Giertsen, *Avtaler* s. 111 flg. og Woxholth, *Op.cit.* s. 345 flg.

⁵⁶ Aadnesen i *Marlus* 2001 s. 8–15 og Falkanger, *Tolkning av sjørettslige standardkontrakter - særlig om betydningen av forarbeider*.

slikt tolkningsprinsipp vil samsvare med engelsk-amerikansk tolkningstradisjon.⁵⁷ På den andre siden vil et slikt prinsipp bryte med norske tolkningsprinsipper, som anerkjenner prekontraktuelle omstendigheter som relevante tolkningsmomenter.⁵⁸

Den påfølgende ordlyden «supersedes» i art. XVIII må ikke nødvendigvis forstås i samme retning. Denne kontraktsteksten kan tolkes som at prekontraktuelle omstendigheter bare er irrelevante om de kommer i strid med kontraktsteksten. Kommentirutgaven kan synes å legge til grunn en slik forståelse av tolkningsbestemmelsen.⁵⁹ At Skip 2000 er underlagt norsk rett, med norske tolkningsprinsipper som anerkjenner prekontraktuelle omstendigheter som relevante, trekker i samme retning. Domstolene har hatt en tilbøyelighet til å legge betydelig vekt på norske tolkningsprinsipper i kontrakter som er underlagt norsk rett, selv om kontrakten er utformet etter engelsk kontraktstradisjon.⁶⁰ Dette gjelder kanskje særlig om både kjøper og verksted er norske, ettersom disse i mange tilfeller vil forvente at slike tolkningsprinsipper gjelder.

Tydelig støtte for en slik innskrenkende forståelse av tolkningsbestemmelsen finnes også i juridisk litteratur og UNIDROIT art. 2.1.17 «Merger clauses» andre setning og «Comment» første avsnitt:⁶¹

«However, the effect of such a clause is not to deprive prior statements or agreements of any relevance: they may still be used as a means of interpreting the written document.»

I tillegg må det være klart at kontraktsteksten i Skip 2000 ikke vil gi svar på alle problemstillinger som kan oppstå under skipsbyggingsforholdet. Prekontraktuelle omstendigheter kan i slike tilfeller være velegnet til å si noen om hva kontraktspartene faktisk har ment å avtale. Under en engelsk-amerikansk tolkningstradisjon blir alternativet å basere seg på en kontraktstekst som ikke regulerer det aktuelle spørsmålet. Da oppstår også en risiko for at tolkningsresultatet vil avvike fra kontraktspartenes faktiske disposisjoner. Hensynet til partenes privatautonomi kan derfor i en viss grad underbygge en forståelse av art. XVIII som er mer i tråd med norske tolkningsprinsipper.

⁵⁷ Meland, *Skipsbygging – Kommentarer til Norsk Standard Skipsbyggingskontrakt* s. 219.

⁵⁸ Giertsen, *Avtaler* s. 126 og Woxholth, *Avtalerett* s. 362.

⁵⁹ Meland, *Op.cit.* s. 219–221.

⁶⁰ Selvig i *TJR* 1986 s. 1–4 og Mikelsen i *TJR* 2008 s. 532–535.

⁶¹ Aadnesen i *Marlus* 2001 s. 13–14.

Selv om det ikke er åpenbart hvordan tolkningsbestemmelsen i art. XVIII skal forstås, legges sistnevnte tolkningsalternativ til grunn i det følgende. Avgjørende for denne forståelsen må være at Høyesterett i alminnelighet tolker slike tolkningsbestemmelser på denne måten. Det innebærer at prekontraktuelle omstendigheter er relevante tolkningsmomenter, forutsatt at de ikke kommer i strid med kontraktsteksten i Skip 2000. Videre er kontraktsteksten det sentrale og mest tungtveiende tolkningsmomentet når innholdet i Skip 2000 skal klarlegges. For øvrig suppleres tolkningsbestemmelsen med alminnelige norske tolkningsprinsipper, jf. art. XIX nr. 1.

3.4 Hva følger av Skip 2000 med hensyn til lempingsadgangen etter bakgrunnsretten?

Spørsmålet er nå om Skip 2000 avklarer noe om lempingsadgangen uten hjemmel i selve standardkontrakten, herunder lemping etter avtaleloven § 36. Svaret på denne problemstillingen beror på en tolkning av standardkontrakten. Kontraktsteksten i Skip 2000 gir i alle fall ikke noe klart svar på denne problemstillingen.

En mulig forutsetningsvis tolkning, kunne vært at lempingshjemlene i Skip 2000 var ment som en uttømmende regulering av lempingsadgangen ved forutsetningsbrist.

Tolkningsbestemmelsen i art. XVIII kan tas til inntekt for en slik antitetisk slutning, men under pkt. 3.3 var konklusjonen at tolkningsbestemmelsen ikke bør forstås i denne retning. Når avtaleloven § 36 er preseptorisk, er det uansett klart at kontraktens lempingshjemler ikke kan forstås som uttømmende.⁶² Forfatterne av Skip 2000 må ha vært klar over at de ikke kunne avtale seg bort fra denne bestemmelsen. Et annet poeng er også at dette risikospørsmålet er meget viktig for kontraktspartene. I norsk rett er det tradisjon for at slike viktige spørsmål ikke avgjøres ut fra usikre forutsetningsbetraktninger.⁶³

Et noe mer tvilsomt spørsmål er om Skip 2000 på annen måte avklarer noe om lempingsterskelen etter bakgrunnsretten. Problemstillingen er ikke direkte berørt i Skip 2000 sin kommentarutgave og den gir derfor ikke holdepunkter for at forfatterne av standardkontrakten ønsket å påvirke lempingsterskelen utenfor kontrakten. Tvert imot kan det synes som at forfatterne ikke hadde til formål å påvirke lempingsadgangen etter bakgrunnsretten. I kommentarutgaven nevnes flere ganger at avtaleloven § 36 og

⁶² Ot.prp. nr. 5 (1982–1983) s. 40.

⁶³ Bruserud, *Hardshipklausuler* s. 134.

forutsetningslæren kan gi grunnlag for lemping av skipsbyggingskontrakter, men i disse tilfellene nevnes ikke noe om at Skip 2000 skulle påvirke lempingsterskelen.⁶⁴ Hvis forfatterne hadde hatt til formål å påvirke lempingsterskelen, hadde det vært naturlig å nevne det i behandlingen av avtaleloven § 36 og forutsetningslæren. I en samtale med meg 4. september 2015 har Øystein Meland, som utarbeidet utkast og deltok i forhandlingen rundt Skip 2000,⁶⁵ muntlig bekreftet at forfatterne ikke hadde noen klare intensjoner om å påvirke lempingsterskelen. På bakgrunn av dette er det vanskelig å se at Skip 2000 avklarer noe om den generelle adgangen til å kreve lemping etter bakgrunnsretten.

Enkelte vil nok hevde at prekontraktuelle intensjoner som senere har fremkommet av kommentarutgaven og Melands uttalelser bør tillegges minimalt med vekt i tolkningen av Skip 2000. Falkanger er blant de som er svært skeptisk til senere uttalelser fra forfatterne.⁶⁶ Det er likevel på det rene at Høyesterett og voldgiftsdomstolene, ved tolkning av sjørettslige standardkontrakter som Skip 2000, til tider legger stor vekt på både kommentarutgaver og senere uttalelser fra forfatterne.⁶⁷

Når Skip 2000 regulerer lempingsadgangen for visse typer forutsetningsbrister, tolkes det likevel som at det i utgangspunktet gjelder en høyere lempingsterskel etter bakgrunnsretten for de kontraktsregulerte forutsetningsbristene. De kontraktsregulerte forutsetningsbristene er regelendringer, problemer med materialelevering og force majeure, jf. art. VI nr. 2–3 og art. IX. Likevel bør ikke Skip 2000 forstås som at lempingsterskelen forhøyes ved force majeure som rammer kjøperen, som følge av at det kun er verkstedets lempingsrett som er regulert i art. IX.

⁶⁴ Meland, *Skipsbygging – Kommentarer til Norsk Standard Skipsbyggingskontrakt* s. 140, s. 147 og s. 221.

⁶⁵ Meland, *Skipsbygging – Kommentarer til Norsk Standard Skipsbyggingskontrakt* s. 5.

⁶⁶ Falkanger, *Tolkning av sjørettslige standardkontrakter - særlig om betydningen av forarbeider* s. 294 og s. 300–302.

⁶⁷ Falkanger, *Op.cit.* s. 291 flg. med henvisninger til rettspraksis.

4 Bakgrunnsretten – avtaleloven § 36

4.1 Innledning

Tolkning av Skip 2000 er nå et tilbakelagt stadium av oppgaven. Tolkningsresultatene knyttet til denne standardkontrakten har imidlertid relevans for denne delen av oppgaven, som gjelder tolkning av oppgavens sentrale rettsgrunnlag – avtaleloven § 36. Formålet med denne tolkningsprosessen er å gi svar på terskelproblemstillingen.

4.2 Lovteksten i avtaleloven § 36 – lovgiveren overlater ansvaret til domstolene

Som et produkt av nordisk lovsamarbeid ble den alminnelige formuerettslige lempingsregelen i avtaleloven § 36 innført i 1983.⁶⁸ Den avløste en del av de snevrere lempingsklausulene i lovverket.⁶⁹ De delene av bestemmelsen som bør nevnes i relasjon til terskelproblemstillingen lyder som følger:

«En avtale kan helt eller delvis settes til side eller endres for så vidt det ville virke urimelig eller være i strid med god forretningsskikk å gjøre den gjeldende. (...)

Ved avgjørelsen tas hensyn ikke bare til avtalens innhold, partenes stilling og forholdene ved avtalens inngåelse, men også til senere intrådte forhold og omstendighetene for øvrig.»

Lovteksten «helt eller delvis settes til side eller endres» viser til rettsvirkningene som i lempingsbegrepet, jf. pkt. 1.4.4.

Når det gjelder vurderingstema, oppstiller bestemmelsen to alternativer: Det må enten være «urimelig» eller «i strid med god forretningsskikk» å gjøre kontrakten gjeldende, jf. § 36 første avsnitt første setning. Lovteksten for begge alternativer legger opp til konkrete og skjønnsmessige vurderinger. Slike kriterier omtales som generalklausuler.⁷⁰ Ved å formulere slike generalklausuler har lovgiver i meget stor grad overlatt rettsutviklingen til domstolene. Domstolen avgjør både hvilke momenter som er relevante, hvilken vekt de skal ha og hvor

⁶⁸ Wilhelmsen i *TJR* 1995 s. 13.

⁶⁹ Woxholth, *Avtalerett* s. 290.

⁷⁰ Sæbø i *JV* 1996 s. 313.

lempingsterskelen skal settes. Det er treffende å si at lovgiver reelt sett har delegert sin lovgivningsmyndighet til domstolene innenfor bestemmelsens virkeområde.⁷¹

Det er neppe noen særlig realitetsforskjell mellom de to nevnte vurderingstemaene. Lovteksten som anvendes er for så vidt ulik, men begge kriteriene er sterkt skjønsmessige. Alternativet god forretningsskikk har enda ikke blitt anvendt av landets øverste domstol.⁷² Høyesterett har også lagt til grunn at vurderingstemaene i praksis sammenfaller, jf. Rt. 2013 s. 388 (Røeggen) (avsnitt 52).

Skjønnsfriheten som avtaleloven § 36 legger opp til, kommer også til uttrykk i bestemmelsens andre avsnitt. Der angis noen relevante momenter, men deres vekt angis ikke. Lovteksten «omstendighetene for øvrig» tilsier at de opplistede momentene ikke skulle forstås som uttømmende.

På bakgrunn av dette er det vanskelig å se at lovteksten i avtaleloven § 36 gir særlig veiledning med hensyn til hvordan terskelproblemstillingen skal besvares. Tolket i lys av prinsippet om *pacta sunt servanda*, bør likevel bestemmelsen forstås som en unntaksregel. Det tilsier at terskelen for lemping i skipsbyggingsforhold generelt sett bør være ganske høy.

Ved forutsetningsbrist i skipsbyggingsforhold oppstår to grunnleggende spørsmål i relasjon til vurderingen etter avtaleloven § 36:

Det første spørsmålet er hvilket tidspunkt vurderingen skal knytte seg til, både det når det gjelder hvilket faktum og hvilken juss som skal legges til grunn. Lovteksten «å gjøre den gjeldende» i avtaleloven § 36 første avsnitt første setning kan forstås som at det avgjørende tidspunktet er da kravet om oppfyllelse av avtalen ble fremsatt. I Rt. 1988 s. 276 (s. 285) (Røstad) og Rt. 1988 s. 295 (Skjelsvik) tok imidlertid Høyesterett utgangspunkt i domstidspunktet, som kan være etter kravtidspunktet. Det tolkes som at utgangspunktet for vurderingen er kravtidspunktet, men at endringer helt fram til domstidspunktet kan ha relevans.⁷³

Det andre spørsmålet er om vurderingen skal gjelde hele avtalen eller det isolerte avtalevilkåret. Lovteksten «urimelig» og «avtalen» i avtaleloven § 36 trekker i retning av at det skal foretas en helhetsbedømmelse av avtalen. En slik tolkning har blitt lagt til grunn av Høyesterett i Rt. 2013 s. 388 (avsnitt 51) (Røeggen) og Rt. 1990 s. 500 (s. 511) (Periscopos). Avgjørende må nok derfor være om avtalen i sin helhet er urimelig.

⁷¹ Sæbø i *JV* 1996 s. 316.

⁷² Giertsen, *Avtaler* s. 223–224.

⁷³ Tilsvarende tolkning i Giertsen, *Op.cit.* s. 257–258.

4.3 Hvordan påvirker innholdet i Skip 2000 lempingsterskelen i skipsbyggingsforhold?

Etter avtaleloven § 36 andre avsnitt er «avtalens innhold» et relevant moment i urimelighetsvurderingen. Lovteksten gir uttrykk for at rettighetene og forpliktelsene i kontrakten er et aktuelt vurderingsmoment.

Tidligere har jeg nevnt at Skip 2000 er et såkalt «agreed document». Bakgrunnen for utarbeidelsen av standardkontrakten var blant annet at partene ønsket en mer balansert standardkontrakt om skipsbygging. Verkstedene var misfornøyd med den eldre standardkontrakten fra 1981 etter avgjørelsen i Rt. 1991 s. 719 (Hardhaus). I denne dommen tolket ikke Høyesterett ansvarsbegrensningen «direkte og umiddelbar følge av mangelen» i 1981-utgavens § 12 nr. 4 som en begrensning til den nærmeste delen av årsaksrekken. Høyesterett tolket den mer vidtfavnende og det ble bare oppstilt et kvalifisert krav til nærhet mellom mangelen og skaden. Avgjørelsen påla derfor verkstedene et større ansvar for mangler enn det de hadde forutsatt ved vedtagelsen av 1981-utgaven.⁷⁴ I tillegg opererte utenlandske aktører med egne standardkontrakter, som ikke hadde blitt fremforhandlet av personer som representerte begge partenes interesser. De dominerende standardkontraktene til asiatiske verksteder er for eksempel meget verkstedvennlige.⁷⁵

På bakgrunn av dette er nok det helhetlige innholdet i Skip 2000 balansert og rimelig. Slike standardkontrakter vil kunne være utgangspunktet for den tidligere omtalte idealmodellen for urimelighetsvurderingen.⁷⁶ Rettspraksis viser at såkalte «agreed documents» sjelden har et urimelig innhold etter avtaleloven § 36, jf. Rt. 1994 s. 626:

«Etter min mening taler reelle hensyn for å godta den regulering av ansvarsforholdet som her følger av NSAB-75 § 25. Det er tale om en ansvarsregulering i en standardkontrakt fremkommet gjennom forhandlinger mellom organisasjoner som er representative for spedisjonsbedriftene og kundene. Ansvarsreguleringen bygger således på en avveining av de motstridende interesser som gjør seg gjeldende» (s. 630).

⁷⁴ Meland, *Skipsbygging – Kommentarer til Norsk Standard Skipsbyggingskontrakt* s. 13 og Aadnesen i *Marlus* 2001 s. 6.

⁷⁵ Aadnesen, *Op.cit.* s. 7.

⁷⁶ Hauge, *Ugyldighet ved formuerettslige disposisjoner* s. 190–191.

I den juridiske litteraturen er det også bred enighet om at avtaler som er i tråd med bakgrunnsretten eller etablert avtalepraksis som det klare utgangspunkt er rimelige.⁷⁷ Den helhetlige balansen i Skip 2000 trekker derfor i retning av en generelt høy lempingsterskel etter avtaleloven § 36.

Det er likevel grunnlag for nyansering i relasjon til terskelproblemstillingen. I Rt. 2010 s. 1345 (Oslo vei) kom det tydelig til uttrykk at en bevisst risikofordeling taler imot lemping:⁷⁸

«Og som nevnt under behandlingen av de ulovfestede regler om bristende forutsetninger, er risikoen for hvilke saltmengder som er nødvendige, i dette tilfellet bevisst plassert hos Oslo Vei. (...) På denne bakgrunn finner jeg det klart at det ikke er grunnlag for revisjon etter avtaleloven § 36.» (avsnitt 68).

Tidligere i oppgaven ble Skip 2000 tolket som at det generelt sett gjaldt en høyere lempingsterskel etter bakgrunnsretten for de kontraktsregulerte forutsetningsbristene. Regelendringer, problemer med materialelevering og force majeure er de forutsetningsbristene som er kontraktsregulerte, jf. art. IV nr. 2–3 og art. IX. Synspunktet gjaldt likevel ikke for force majeure som rammet kjøperen, ettersom art. IX kun gjaldt verkstedets lempingsrett.

Risikoen for de kontraktsregulerte forutsetningsbristene er dermed bevisst fordelt mellom kontraktspartene i Skip 2000. Denne bevisste risikofordelingen taler for at lempingsterskelen etter avtaleloven § 36 i utgangspunktet er høyere for de kontraktsregulerte forutsetningsbristene, med unntak av force majeure som rammet kjøperen. Når forfatterne bevisst har tatt stilling til hvilke lempingsvilkår som skal gjelde for disse bristende forutsetningene, taler også hensynet til privatautonomien særlig tungt imot lemping uten at kontraktsvilkårene er oppfylte. Samtidig ivaretar de kontraktsfestede lempingshjemlene i en viss grad den rimeligheten som avtaleloven § 36 skal oppnå ved forutsetningsbrist.

⁷⁷ Bl.a. Giertsen, *Avtaler* s. 244–248 og Woxholth, *Avtalerett* s. 304–305.

⁷⁸ Tilsvarende syn i NOU 1979: 32 s. 48, Hagstrøm, *Obligasjonsrett* s. 311–313 og Woxholth, *Avtalerett* s. 309.

4.4 Hvordan påvirker partenes stilling i skipsbyggingsforhold lempingsterskelen?

4.4.1 Betydningen av profesjonelle kontraktsparter

Det følger av avtaleloven § 36 andre avsnitt at «partenes stilling» er et relevant moment i vurderingen av om kontrakten skal lempes. Hva som menes med «partenes stilling» er ikke noe som umiddelbart lar seg utlede presist av selve lovteksten. Innholdet i momentet og dets betydning lar seg imidlertid presisere gjennom formålsbetraktninger, forarbeider og rettspraksis.

Formålet med avtaleloven § 36 var primært i gi vern for ressursvake og underlegne forbrukere.⁷⁹ Dette formålet tilsier at momentet «partenes stilling» omfatter om og i hvor stor grad det er ressursulikheter mellom kontraktspartene, samt at graden av ressursulikhet påvirker lempingsterskelen. Det skal være enklere å lempe til fordel for den ressursunderlegne kontraktsparten enn til fordel for den ressursoverlegne. At en slik tolkning er korrekt, bekreftes både av forarbeidene og rettspraksis.⁸⁰ Når lovteksten i avtaleloven § 36 ikke gir holdepunkter for det, kan ikke formelle begreper som «næringsdrivende» og «forbruker» i lovgivningen ellers være avgjørende for spørsmålet om ressursulikhet.⁸¹ Svaret må bero på en konkret vurdering der blant annet partenes erfaring, alder, type kontraktsforhold, økonomi, tilgang til rådgivere og utdanning kan være aktuelle momenter.⁸²

I skipsbyggingsforhold vil kontraktspartene i alle praktiske tilfeller bli regnet som ressurssterke og jevnbyrdige profesjonelle. Verkstedene vil normalt være store bedrifter med tilgang på betydelig erfaring og ekspertise innen skipsbyggingskontrakter. Tilsvarende vil gjelde for kjøperne, som normalt er rederier, selv om disse sjeldnere inngår skipsbyggingskontrakter enn verkstedene. Hva vil denne profesjonaliteten og ressurslikheten generelt sett medføre for lempingsterskelen?

⁷⁹ Woxholth, *Avtalerett* s. 290.

⁸⁰ Ot.prp. nr. 5 (1982–1983) s. 33 og bl.a. Rt. 1990 s. 500 (s. 509), Rt. 1991 s. 147 (s.152), Rt. 2005 s. 1112 (avsnitt 54).

⁸¹ NOU 1979: 32 s. 47.

⁸² Ot.prp. nr. 5 (1982–1983) s. 33.

Høyesterett har lagt til grunn at lemping i profesjonelle kontraktsforhold vil kreve «svært meget», «sterke grunner», «svært mye» og kontrakten må være «kvalifisert urimelig».⁸³ Disse utsagnene må tolkes som at lemping er forbeholdt de mer ekstraordinære tilfellene og at lempingsterskelen generelt sett er veldig høy. Uttalelsen i Rt. 2012 s. 1537 kan være representativ for Høyesteretts løsning:

«Avtaleloven § 36 gir domstolene anledning til å sette til side eller revidere en avtale blant annet når denne på grunn av endrete forhold er blitt urimelig for en part, og til å endre avtalen for å avbøte fortsatt urimelighet. Terskelen for lemping er høy - det er de helt klare urimeligheter som rammes. For avtaler mellom næringsdrivende kreves spesielt mye. Jeg viser til Rt-2003-1132 avsnitt 46, hvor førstvoterende bruker karakteristikken «kvalifisert urimelig» for å angi grensen.» (avsnitt 46).

At lempingskrav mellom profesjonelle enda ikke har ført frem i Høyesterett, viser at lempingsmulighetene har blitt mer teoretiske enn praktiske.⁸⁴ I profesjonelle kontraktsforhold oppfattes avtaleloven § 36 bare som en ren sikkerhetsventil.⁸⁵ Det er likevel kanskje mulig å spore en viss utviklingstendens i rettspraksis de seneste årene, i retning av en noe lavere lempingsterskel i profesjonelle kontraktsforhold.

4.4.2 Er Høyesteretts løsning i tråd med lovgiverintensjonen?

Aller først er det grunn til å spørre om lovgiveren tilsiktet at profesjonaliteten i et kontraktsforhold i praksis skulle utelukke lemping etter avtaleloven § 36. Det er ikke unaturlig at lovgiverens intensjon var at bestemmelsen skulle få et minimum av praktisk betydning for kontrakter mellom profesjonelle kontraktsparter, når det først ble gitt en alminnelig lempingsbestemmelse som omfattet slike kontrakter. Det er ikke holdepunkter i lovteksten i avtaleloven § 36 for at lemping i slike kontraktsforhold i praksis skulle være utelukket. I forarbeidene uttrykkes det eksplisitt at lemping av kontrakter mellom profesjonelle er mulig.⁸⁶ Krüger hevder helt kort at forarbeidene er ambivalente med hensyn

⁸³ Rt. 1998 s. 1980 (s. 1987), Rt. 2000 s. 806 (s. 815), Rt. 2003 s. 1132 (avsnitt 46) og Rt. 2012 s. 1537 (avsnitt 46).

⁸⁴ Giertsen, *Avtaler* s. 231 og Woxholth, *Avtalerett* s. 314.

⁸⁵ Selvig og Lilleholt, *Kjøpsrett til studiebruk* s. 336.

⁸⁶ Ot.prp. nr. 5 (1982–1983) s. 41.

til hvordan denne problemstillingen skal besvares, men jeg tolker de ikke slik.⁸⁷ Om den nærmere betydningen av partenes stilling uttales i forarbeidene at:

«En annen sak er at det ved den konkrete rimelighetsprøving av en avtale eller avtalevilkår selvsagt ikke vil være uten interesse om den ene avtalepart er forbruker eller næringsdrivende (...) Det vil ofte være lettere å få satt til side et avtalevilkår som virker urimelig overfor forbrukeren, da han som regel er den svake part i forholdet.»⁸⁸

Senere i forarbeidene uttales det også at:

«Generelt vil det gjelde at avtaler i profesjonelle forretningsforhold hvor forutberegnelighet er særlig viktig, vanskeligere vil kunne lempes pga endrete forhold enn f.eks. avtaler i forbrukerforhold.»⁸⁹

Normalt bør man være forsiktig med å «fintolke» ordlyden i forarbeider, ettersom den ikke er valgt med samme omhu som en lovtekst. Formuleringene som anvendes i sitatene tilsier uansett at lovgiveren ikke tilsiktet at profesjonalitetsmomentet i praksis skulle avskjære lemping. Tilstedeværelse eller fravær av profesjonalitet i kontraktsforholdet skulle henholdsvis gjøre det «vanskeligere» og «lettere» å lempe. Høyesteretts vektlegging av profesjonalitetsmomentet er nok derfor ikke i tråd med lovgiverintensjonen.⁹⁰

Hvilken betydning har forarbeidenes mer åpne syn for de lege lata i dag? Selv om forarbeider ofte står sentralt ved lovtolkning, er rettskildevekten til omfattende og nyere rettspraksis normalt tyngre. Høyesterett viser jevnt over stor lojalitet til sine tidligere prejudikater.⁹¹ Det skulle tilsi at forarbeidene måtte vike for Høyesteretts løsning i denne saken. Forarbeidenes betydning svekkes nok også av de dynamiske vurderingsnormene i avtaleloven § 36. De legger opp til at rettspraksis skal få utvikle det nærmere innholdet i normen. Gamle intensjoner hos lovgiveren skulle ikke være bindende for domstolene.

⁸⁷ Krüger, *Kontraktsrett* s. 720.

⁸⁸ Ot.prp. nr. 5 (1982–1983) s. 29.

⁸⁹ Ot.prp. nr. 5 (1982–1983) s. 36.

⁹⁰ Det stilles også spørsmål ved denne rettspraksisen i Giertsen, *Avtaler* s. 232.

⁹¹ Eckhoff og Helgesen, *Rettskildelære* s. 159.

4.4.3 Sammenhengen med regler om tolkning og binding

Den som er rammet av forutsetningsbrist i et skipsbyggingsforhold, kan som alternativ til lemping etter avtaleloven § 36 påberope seg ubundethet eller en spesifikk tolkning av kontrakten. I skipsbyggingsforhold og andre profesjonelle kontraktsforhold er nok terskelen for det påberopte resultatet generelt sett lavere under reglene om binding og tolkning enn under lempingsregelen i avtaleloven § 36. Det skyldes at partenes ressursstyrke har mindre betydning under disse to regelsettene.⁹² I tillegg synes steget fra tolkning til lemping av kontraktsvilkår i praksis å være meget langt for domstolene, fordi lemping etter avtaleloven § 36 formelt sett er et unntak fra *pacta sunt servanda*.⁹³

Med henvisning til tidligere rettspraksis uttalte Høyesterett seg generelt om tolkning av profesjonelle kontrakter i Rt. 2014 s. 866:

«Det at bestemmelsene må tolkes objektivt, innebærer imidlertid ikke at de utelukkende skal tolkes ut fra hva en naturlig språklig forståelse av bestemmelsen tilsier. Bestemmelsens ordlyd må blant annet leses i lys av de formål de skal ivareta, og andre reelle hensyn.» (avsnitt 42).

I tråd med denne uttalelsen baserer Høyesterett seg normalt på en objektiv forståelse av kontraktsteksten når innholdet i kontrakter med profesjonelle parter skal klarlegges.⁹⁴ En slik tolkningsmåte har ikke noe lempingspreg over seg. Uttalelsen ovenfor må likevel forstås som at tolkningsprinsippene åpner for tolkningsresultater med lempingspreg, jf. særlig at «andre reelle hensyn» er relevante tolkningsmomenter. Den tidligere behandlede Rt. 1935 s. 122 (Nikkel), der kontraktspartene var profesjonelle, inneholder et eksempel på et tolkningsresultat med lempingspreg.

De facto vil rettsforholdet bli påvirket på samme måte, uavhengig av om spørsmålet blir avgjort etter avtaleloven § 36 eller etter regler om binding og tolkning. Da kan det heller ikke være noen god grunn til at terskelen etter disse reglene skal være ulik. For eksempel vil en tolkning som ignorerer kontraktsteksten kunne være like uventet for medkontrahenten som lemping. Konsekvens- og harmonihensyn taler derfor for at terskelen bør være lik etter disse

⁹² Giertsen, *Avtaler* s. 222.

⁹³ Selvig og Lilleholt, *Kjøpsrett til studiebruk* s. 336.

⁹⁴ Woxholth, *Avtalerett* s. 356–357.

ulike regelsettene. Spørsmålet som da oppstår er hvilket av regelsettene som har den best begrunnede løsningen. Det bringer oss over i en vurdering av de reelle hensyn i neste punkt.

4.4.4 Støtter reelle hensyn Høyesteretts løsning?

En potensiell begrunnelse for løsningen til Høyesterett følger av forarbeidene til avtaleloven § 36 og den juridiske litteraturen. Der fremheves det at hensynet til forutberegnelighet er særlig viktig i profesjonelle kontraktsforhold.⁹⁵ I lys av konteksten med behandlingen av lemping, kan disse utsagnene tolkes som en påstand om at forutberegneligheten som *pacta sunt servanda* fremmer, er betydelig mer viktig enn den rimeligheten som lempingen kan tilføre. Om denne påstanden er holdbar, kan den begrunne Høyesteretts vektlegging av profesjonalitetsmomentet imot lemping.

Forarbeidene gir ingen nærmere begrunnelse for påstanden om at forutberegnelighet er særlig viktig i profesjonelle kontraktsforhold. Det er også bemerkelsesverdig få juridiske teoretikere som forsøker å begrunne påstanden. Den som er nærmest til å gi en begrunnelse synes å være Giertsen. Han uttrykker helt kort at:

«Bakgrunnen for at terskelen for å endre eller tilsidesette en avtale etter avtaleloven § 36 er spesielt høy når partene er profesjonelle, er at hensynet til forutberegnelighet som regel veier tyngre enn i forbrukeravtaler, særlig fordi partene forutsettes å kunne ivareta sine interesser når avtalen inngås.»⁹⁶

Det er noe uklart om Giertsen her forsøker å forklare resultater i konkrete dommer ved å fremheve et moment Høyesterett vektlegger, eller om han forsøker å underbygge den ovennevnte påstanden. Kontraktspartenes evne til å ivareta sine interesser ved kontraktsinngåelsen underbygger i alle tilfeller ikke den empiriske påstanden om at forutberegnelighet er særlig viktig i profesjonelle kontraktsforhold. Når hverken teoretikere eller lovforfattere underbygger den empiriske påstanden om at forutberegnelighet er særlig viktig i profesjonelle kontraktsforhold, kan påstanden karakteriseres som et postulat. I denne fremstillingen vil ikke et slikt postulat ukritisk bli lagt til grunn.

⁹⁵ NOU 1979: 32 s. 40, Ot.prp. nr. 5 (1982–1983) s. 36, Giertsen, *Avtaler* s. 231 og Hagstrøm, *Obligasjonsrett* s. 301.

⁹⁶ Giertsen, *Avtaler* s. 231.

Det er ikke noen nødvendig sammenheng mellom oppslutningen rundt en rettsregels begrunnelse og begrunnelsens holdbarhet. Dette kan eksemplifiseres med beviskravet innenfor sivilprosessen: Beviskravet om sannsynlighetsovervekt har blitt begrunnet med at det gir flest materielt riktige dommer. Denne begrunnelsen har det vært stor konsensus rundt. Strandberg retter sterk kritikk imot begrunnelsen og mener den er et postulat.⁹⁷

Med den ovennevnte kritikken følger ikke en påstand om at rimelighet, i form av lempingsadgang ved forutsetningsbrist, er mer viktig enn forutberegnelighet i skipsbyggingsforhold og andre profesjonelle kontraktsforhold. Det er grunn til å tro at begge disse hensynene kan være viktige i slike kontraktsforhold, men det er ikke holdepunkter for at det ene hensynet normalt veier vesentlig tyngre det andre. Om det ene hensynet skulle få vesentlig større betydning enn det andre, må bero på de konkrete omstendighetene, ikke bare at det er et profesjonelt kontraktsforhold.

Selv om det ovennevnte postulatet legges til grunn, er det grunn til å stille spørsmål ved om forutberegneligheten hadde blitt nevneverdig svekket med en videre lempingsadgang enn det som følger av dagens rettspraksis. Antageligvis ville relativt få kontrakter blitt lempet med en videre lempingsadgang. Derfor ville svekkelsen av forutberegneligheten neppe blitt mer enn marginal.⁹⁸

Et annet poeng er at partene i profesjonelle kontrakter nok oftere har vurdert eller underforstått fordelingen av ulike risikofaktorer, jf. om bevisst risikofordeling under pkt. 4.3. Dette er et forhold som kan underbygge vektlegging av profesjonalitetsmomentet imot lemping, men neppe i den grad Høyesterett har gjort. Profesjonelle kontraktparter vil ikke alltid vurdere de ulike risikofaktorene som knytter seg til kontrakten.

Det er usikkert hvilken betydning denne ovennevnte kritikken har for de lege lata. I utgangspunktet er rettskildevekten til avgjørelser fra Høyesterett tyngre enn reelle hensyn, noe som skulle tale imot at kritikken får særlig betydning for gjeldende rett. I løpet av de siste tiårene har imidlertid utviklingen gått i retning av at Høyesterett åpent legger større vekt på reelle hensyn.⁹⁹ De skjønsmessige kriteriene som følger av avtaleloven § 36 legger dessuten opp til at reelle hensyn kan være en sentral tolkningsfaktor. Når lovgiverintensjonen og

⁹⁷ Strandberg, *Beviskrav i sivile saker* s. 513–514.

⁹⁸ Lund i *AfS* 1977 s. 345.

⁹⁹ Skoghøy i *LoR* 2011 s. 13.

hensynet til sammenheng med regler om binding og tolkning trekker i samme retning, må kritikken i det minste få en viss betydning for gjeldende rett.

4.5 Hvordan påvirker forutsetningsbrister lempingsterskelen i skipsbyggingsforhold?

4.5.1 Den etablerte rettsoppfatningen

Ett av de opplistede momentene i avtaleloven § 36 andre avsnitt er «senere inntrådte forhold». Tolket i lys av momentet «forholdene ved avtalens inngåelse», er det tale om omstendigheter som oppstår i tidsrommet mellom avtaleinngåelsen og dens oppfyllelse.¹⁰⁰ Momentet omfatter derfor oppgavens rettsfakta – bristende forutsetninger.

I den juridiske litteraturen har det vært bred enighet om at det skal meget til for at forutsetningsbrist skal kunne begrunne lemping av skipsbyggingskontrakter.¹⁰¹ Representativt for rettsoppfatningen i litteraturen er Brækhus' formulering om at lemping er «[t]eoretisk mulig».¹⁰² Litteraturen må forstås dit hen at lemping bare kan skje i de helt sjeldne og ekstraordinære tilfellene, dvs. at lempingsterskelen generelt sett skal være meget høy. Forarbeidene må forstås i omtrent samme retning, der uttales det at lemping ved forutsetningsbrist bare kan skje «i mer ekstraordinære tilfelle».¹⁰³

Høyesterett har for vane å legge stor vekt på langvarige og etablerte rettsoppfatninger i litteraturen, selv om det ofte fremholdes at litteraturen formelt sett har liten rettskildemessig vekt.¹⁰⁴ Høyesterett legger til tider også stor vekt på forarbeidsuttalelser, særlig når lovteksten gir begrenset veiledning som i denne saken.¹⁰⁵ Rettsoppfatningen i litteraturen og forarbeidene skulle derfor være vektige argumenter i retning av en generelt høy lempingsterskel ved forutsetningsbrist.

¹⁰⁰ Eksplisitt uttalt i Ot.prp. nr. 5 (1982–1983) s. 33.

¹⁰¹ Bl.a. Falkanger og Bull, *Innføring i sjørett* s. 73–74, Brækhus i *Marlus* 1980 s. 11 og Lund i *AfS* 1977 s. 346.

¹⁰² Brækhus, *Op.cit.* s. 11.

¹⁰³ Ot.prp. nr. 5 (1982–1983) s. 35.

¹⁰⁴ Eckhoff og Helgesen, *Rettskildelære* s. 265.

¹⁰⁵ Eckhoff og Helgesen, *Op.cit.* s. 78.

4.5.2 Salhus Flytebro-dommen

De alminnelige domstolene har ikke avsagt noen dom om lemping av skipsbyggingskontrakt på grunn av forutsetningsbrist. Den tidligere nevnte avgjørelsen i Rt. 1999 s. 922 (Salhus Flytebro) er likevel en dom som gjaldt et lignende typetilfelle.

Sakens bakgrunn var at *Salhus Flytebro AF* (entreprenøren) hadde inngått kontrakt med *Staten* (byggherren) om bygging av en bro over Salhusfjorden nord for Bergen. Ved kontraktsinngåelsen hadde entreprenøren basert seg på at bruk av for- og ettervarme ikke var nødvendig i forbindelse med sveising av stålet i en del av brokonstruksjonen. Under arbeidet med brokonstruksjonen viste det seg at ble det sprekker i stålet uten bruk av den nevnte sveisemetoden. Denne forutsetningsbristen påførte entreprenøren betydelige merkostnader. Entreprenøren krevde derfor lemping av entreprisekontrakten, i form av tilleggsvederlag.

Selv om dommerne var enige om at entreprenøren ikke kunne få medhold i sitt lempingskrav, er helhetsinntrykket av dommen at Høyesterett la til grunn en generelt lavere lempingsterskel enn hva som følger av den etablerte rettsoppfatningen. Det er ikke noe konkret sitat som støtter denne tolkningen, men det at Høyesterett unnlot å fremheve at lemping var en snever unntaksregel underbygger en slik forståelse av dommen. Innvendingen kan være at Høyesterett heller ikke fremhevet at lemping *ikke* var en snever unntaksregel. Den forholdsvist lange subsumsjonen, som bar preg av en generell rimelighetsvurdering, kan uansett støtte den førstnevnte forståelsen. Dersom Høyesterett anså lemping som en snever unntaksregel, hadde det vært naturlig å avvise lempingskravet uten en så lang drøftelse. På bakgrunn av dette kan Salhus Flytebro-dommen tale for at lempingsterskelen generelt sett er lavere enn den tradisjonelle rettsoppfatningen tilsier.

Når det gjelder spørsmålet om rettskildevekten til Salhus Flytebro-dommen i relasjon til terskelproblemstillingen, er det ikke holdepunkter for at Høyesterett mente at dommen burde få betydning for andre kontraktstyper enn den konkrete entreprisekontrakten. Det er ikke gitt at Høyesterett ville hatt denne samme holdningen om det var tale om en skipsbyggingskontrakt. Avgjørelsens konkrete preg kan derfor tale for at den har mindre rettskildevekt i relasjon til terskelproblemstillingen.

På den andre siden er parallelltolkning alminnelig anerkjent innenfor den juridiske metoden. Dommens betydning avhenger av hvor stor grad av likhet det er mellom det pådømte tilfellet

og det foreliggende tilfellet.¹⁰⁶ Et likhetstrekk i denne sammenheng er at entreprisekontrakten i dommen stod mellom profesjonelle og jevnbyrdige kontraktsparter, slik verkstedet og kjøperen i skipsbyggingskontrakter normalt er. En annen parallell er at entreprisekontrakten gjaldt verdier som ligger i samme område som verdiene i en del skipsbyggingskontrakter gjelder (430 millioner). De aktuelle sveiseproblemene i dommen oppstår nok også i forbindelse med skipsbygging. Likevel kommer man ikke utenom at skipsbyggingskontrakter har andre særtrekk og omgivelser enn entreprisekontrakten. En av de mest fremtredende ulikhetene er de kraftige konjunktursvingningene innenfor shippingbransjen.¹⁰⁷ Det er ikke noe klart svar på hvilken rettskildevekt Salhus Flytebro-dommen har i denne saken, men de nevnte parallelliteter kan tale for at den er forholdsvis betydningsfull.

4.5.3 Voldgiftspraksis

Problemstillingen om lemping av en skipsbyggingskontrakt på grunn av forutsetningsbrist kom virkelig på spissen i ND 1959 s. 333 (Udevalla). Det fiktive eksempelet i innledningen av denne oppgaven baserte seg på denne dommen. Tvistens parter var *Udevallavarvet Aktiebolag* (verkstedet) mot *Compania Naviera Panamaricana, SA* (rederiet). Lovvalget i saken var svensk rett. Partenes kontrakt gjaldt bygging av et skip til 33,8 millioner svenske kroner. Denne kontrakten ble inngått under Suezkrisen i 1956, da etterspørselen etter frakttjenester var stor. I løpet av oppfyllelsestiden falt etterspørselen etter frakttjenester kraftig og rederiets betalingsevne ble derfor betydelig svekket. På bakgrunn av markedssvikten krevde rederiet lemping av skipsbyggingskontrakten.

Voldgiftsretten fremhevet at det prinsipielt sett var mulig å kreve lemping på grunn av forutsetningsbrist i skipsbyggingsforhold. Senere i dommens begrunnelse ga retten klart uttrykk for at lemping bare unntaksvis kunne kreves. Retten satt derimot ikke opp noen kvantitative grenser for lempingsterskelen. Den uttalte at en konkret avgjørelse av sakens omstendigheter måtte være avgjørende. Vurderingstemaet var om det var «otillbørlig» å gjøre skipsbyggingskontrakten gjeldende, jf. s. 358. På lik linje med vurderingstemaene etter avtaleloven § 36 gir vurderingskriteriet i dommen uttrykk for at en skjønnsmessig vurdering

¹⁰⁶ Eckhoff og Helgesen, *Rettskildelære* s. 163–164.

¹⁰⁷ Falkanger og Bull, *Innføring i sjørett* s. 2 og s. 73.

er avgjørende, men språklig sett kan ordet «otillbörlig» i dommen indikere en høyere lempingsterskel.¹⁰⁸

Fra disse generelle utgangspunktene foretok retten visse presiseringer med hensyn til hva som burde gjelde ved sakens forutsetningsbrist – markedssvikt. Retten mente at det «ytterst sällan» burde kunne kreves lemping på grunnlag av markedssvikt, ettersom det ofte forekom raske og betydelige konjunkturedringer i shippingbransjen, jf. s. 360. Voldgiftsretten høynet dermed den allerede høye terskelen for lemping om forutsetningsbristen var markedssvikt. Udevalla-saken illustrerer at lempingsterskelen bør nyanseres ut fra sakens konkrete omstendigheter, blant annet ut fra hvilken type forutsetningsbrist som er aktuell. En slik nyansering er klart i tråd med den skjønsmessige helhetsvurderingen som avtaleloven § 36 legger opp til.

Basert på voldgiftsrettens redegjørelse for de rettslige utgangspunktene, er det ikke overraskende at rederiets lempingskrav ble avvist. Subsumsjonen, som ensidig gikk imot lemping, viser at retten ikke var i nærheten av å gi rederiet medhold. Enhver anførsel fra rederiet om forhold som burde tilsi lemping ble avvist. Voldgiftsretten synes ikke på noen som helst måte å være i tvil om hva konklusjonen skulle være.

Avgjørelsen i Udevalla-saken er i samsvar med litteraturens restriktive holdning til lemping i skipsbyggingsforhold, den er muligens enda mer restriktiv. Dette samsvaret er ikke spesielt overraskende, fordi professor Sjur Brækhus både er en sentral forfatter på området og var dommer i voldgiftssaken. Dommen gir uttrykk for en lempingsadgang som er mer teoretisk enn praktisk, særlig om forutsetningsbristen er markedsendringer.¹⁰⁹ Med andre ord taler Udevalla-saken for at lempingsterskelen generelt sett er meget høy i skipsbyggingsforhold ved forutsetningsbrist.

Den andre voldgiftssaken som berører problemstillingen er ND 1975 s. 298 (Reksten). Partene i denne saken var *A/S Akers Mek. Verksted* (verkstedet) mot *Hilmar Reksten* (rederiet). Reksten og Aker hadde inngått kontrakter om bygging av fire tankskip til 430 millioner kroner pr. skip i 1973. På lik linje med faktum i Udevalla-saken hadde kontraktene blitt inngått på en høykonjunktur. Deretter hadde etterspørselen i fraktmarkedet falt kraftig, noe som igjen medførte at skipsverdiene ble negativt påvirket. Reksten krevde imidlertid ikke lemping og tvistegjenstanden i saken var derfor heller ikke lemping. Voldgiftsretten uttalte

¹⁰⁸ Tilsvarende syn i NOU 1979: 32 s. 60.

¹⁰⁹ Lund i *A/S* 1977 s. 353.

uansett, som et obiter dictum, at et slikt lempingskrav ikke ville ført frem med henvisning til Udevalla-saken. Reksten-saken underbygger dermed den svært høye lempingsterskelen som ble lagt til grunn i Udevalla-saken. Igjen er heller ikke det så overraskende, da Brækhus satt som dommer i begge sakene.

Den siste voldgiftssaken om problemstillingen ble avsagt 20.12.72 av dommerne Brækhus, Rein og Thrap Meyer (Verft-saken). Partene i saken var to verft som hadde inngått en skipsbyggingskontrakt. Under byggingen viste det seg at det medgikk mer stål enn det bestillerverftet hadde oppgitt under kontraktsforhandlingene. Byggeverftet krevde forgyves pristillegg på grunnlag av denne bristende forutsetningen. Denne oppsummeringen bygger på Brækhus sin omtale av dommen.¹¹⁰ Jeg har ikke hatt tilgang til dommen, ettersom den er upublisert.

Den upubliserte Verft-saken har ikke latt seg oppdrive, til tross for henvendelser til Nordisk Institutt for sjørett, Nordisk Skipsrederforening, Norges Rederiforbund, Norske Skipsverft og Wikborg Rein v/ Øystein Meland. Videre må det bemerkes at det ikke er utenkelig at det finnes andre upubliserte voldgiftsavgjørelser om problemstillingen, men jeg har ikke fått kunnskap om slike avgjørelser gjennom mine undersøkelser.

Det er naturlig nok ikke mulig å redegjøre eller analysere domspremissene i Verft-saken uten tilgang på disse. Uansett er det nærliggende å anta at Verft-saken baserte seg på synspunktene som fremkom i Udevalla-saken, ettersom lempingskravet ble avvist og Brækhus var dommer i begge sakene. Det er likevel ikke utenkelig at retten nyanserte synet sitt ut fra at det var tale om en annen type forutsetningsbrist enn markedsendringer, men om det var tilfellet blir bare spekulasjoner.

Når det gjelder rettskildevekten til de ovennevnte voldgiftsdommene, er det klart at voldgiftsdommer normalt veier betydelig mindre enn dommer som er blitt avsagt av Høyesterett.¹¹¹ Ved fravær av direkte prejudikater fra Høyesterett, som i denne saken, har imidlertid Høyesterett vært tilbøyelig til å legge større vekt på voldgiftsdommer. I dette konkrete tilfellet støttes vektøkningen av at voldgiftspraksis er en utbredt tvisteløsningsmekanisme i skipsbyggingsforhold.¹¹² Rettskildevekten til Udevalla-saken øker nok også på grunn av dommens tilgjengelighet, dens grundighet, dommernes autoritet

¹¹⁰ Brækhus i *Marlus* 1980 s. 11.

¹¹¹ Eckhoff og Helgesen, *Rettskildelære* s. 161.

¹¹² Brækhus, *Voldgiftspraksis som rettskilde* s. 459–460, Brækhus i *Marlus* 1980 s. 1 og Falkanger og Bull, *Innføring i sjørett* s. 11.

(spesielt professor Sjur Brækhus) og at den juridiske litteraturen ikke har kritisert avgjørelsen noe særlig.¹¹³ Tilsvarende argumenter styrker Reksten-sakens rettskildevækt, med unntak av at uttalelsen i denne dommen var mindre grundig i form av et kort obiter dictum. Slike obiter dictum-uttalelser har generelt mindre rettskildevækt enn uttalelser som var nødvendig for resultatet i dommen.¹¹⁴ Ut fra manglende tilgjengelighet vil Verft-sakens rettskildevækt derimot være tilnærmet null.

Den som er uten kunnskap om sjø- og kontraktsrettens bakgrunn, ville kunne hevde Udevalla-sakens rettskildevækt svekkes betydelig av at lovvalget i saken var svensk rett. Nordisk rett er imidlertid mer interessant innenfor de nevnte rettsområder enn på mange andre rettsområder. Det skyldes utstrakt samarbeid, påvirkning og regellikheter på tvers av landegrensene.¹¹⁵ Grunntrekkene i kontraktsretten og avtaleloven § 36 har langt på vei samme innhold i de nordiske landene.¹¹⁶ Ellers kan det nevnes at sjøloven er et produkt av felles nordisk lovsamarbeid og det eksisterer en fellesnordisk sjørettslig domssamling, Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender (ND).¹¹⁷

Derimot kan voldgiftsavgjørelsens alder svekke deres rettskildevækt. Dommene ble avsagt i henholdsvis 1959, 1972 og 1979, alle før ikrafttredelsen av avtaleloven § 36 i 1983. Rettsutviklingen etter 1983, i retning av lavere lempingsterskel på grunn av forutsetningsbrist, underbygger en slik vektreduksjon. Innvendingen er at det er usikkert om denne utviklingstendensen bare gjaldt tomtefestesakene. Samtidig kan dommenes alder anvendes som et argument i motsatt retning. Langvarig innrettelse etter avgjørelsene er et hensyn av betydning, men innrettelse etter slike private rettsavgjørelser er på den andre siden ikke særlig verneverdig. Uansett bør kanskje ikke dommenes alder være avgjørende for rettskildevekten, men deres kvalitet.¹¹⁸ Hvis Høyesterett mener at reelle hensyn taler for en annen løsning enn voldgiftsdommenes løsning, vil domstolen neppe føle seg bundet av voldgiftspraksisen.

¹¹³ Brækhus i *Marlus* 1980 s. 2–3 og Brækhus, *Voldgiftspraksis som rettskilde* s. 459–460.

¹¹⁴ Eckhoff og Helgesen, *Rettskildelære* s. 170.

¹¹⁵ Hagstrøm, *Obligasjonsrett* s. 88 og Giertsen, *Avtaler* s. 24.

¹¹⁶ Wilhelmsen i *TfR* 1995 s. 13.

¹¹⁷ Falkanger og Bull, *Innføring i sjørett* s. 3–4 og s. 11.

¹¹⁸ Nygaard, *Rettsgrunnlag og standpunkt* s. 330.

4.5.4 Forhandlede løsninger i skipsbyggingsforhold

I følge den juridiske litteraturen skal praksis i skipsbyggingsforhold være at medkontrahtenten forholdsvis ofte aksepterer endring av kontrakten ved forutsetningsbrist.¹¹⁹

Sammenligningsgrunnlaget er her ikke antallet skipsbyggingskontrakter, men antallet kontrakter med forutsetningsbrist. I samtale med meg 4. september 2015 har Øystein Meland, som har betydelig erfaring fra shippingbransjen,¹²⁰ muntlig bekreftet at litteraturens utsagn samsvarer med dagens praksis. En slik lempingspraksis er et argument i retning av en generelt lavere lempingssterskel etter avtaleloven § 36. Det er mulig å hevde at brudd på denne lempingspraksisen vil komme i strid med god forretningsskikk, jf. avtl. § 36 første avsnitt første setning.

I utgangspunktet taler hensynet til privatautonomien imot å legge for stor vekt på slik frivillig praksis, når innholdet i preseptoriske rettsregler som avtaleloven § 36 skal tolkes. Den rettskildemessige vekten til praksisen vil uansett øke om den oppfyller kravene til kutyme. Et nærliggende spørsmål er derfor om eller hvor nært lempingspraksisen i skipsbyggingsforhold er til å oppfylle kutymevilkårene.

Det kan nok ikke oppstille noen helt klare vilkår for når kutyme foreligger, det beror primært på en skjønsmessig helhetsvurdering. Momenter i denne vurderingen vil være praksisens utbredelse, varighet, hvor konsekvent og hyppig den har vært fulgt og om de involverte har følt seg rettslig forpliktet til å følge den. Videre vil det kunne ha betydning om praksisen regnes som god eller dårlig, samt om praksisen er kjent av kontraktspartene og hvor sikre opplysninger det er om praksisen.¹²¹

Denne problemstillingen ble tatt opp i den tidligere nevnte ND 1959 s. 333 (Udevalla). Voldgiftsretten erkjente at det i skipsbyggingsforhold forelå en relativt omfattende lempingspraksis i mange land, samt at denne lempingspraksisen hadde blitt utvidet i forbindelse med Suezkrisen. Imidlertid mente retten at denne lempingspraksisen ikke kunne få betydning for rederiets lempingskrav, med følgende begrunnelse:

«Det är emellertid icke möjligt att av de redovisande fallen draga den sluttsatsen, att ett handelsbruk eller annen sedvanja av rättsligt bindande karaktär skulle föreligga (...) [Praksisen kan] icke betraktas som uttryck för någon allmän uppfattning om det rättslige läget bland de i branschen verksamma» (s. 363–364).

¹¹⁹ Falkanger og Bull, *Innføring i sjørett* s. 73 og Lund i *AfS* 1977 s. 348 og s. 362.

¹²⁰ Nærmere om Melands erfaring se Wikborg Reins internettsider: *Meland*.

¹²¹ Eckhoff og Helgesen, *Rettskildelære* s. 253.

Av voldgiftsrettens uttalelse følger at lempingspraksisen ikke oppfylte vilkårene for kutyme (handelsbruk). Det avgjørende argumentet synes å ha vært at det ikke forelå noen oppfatning i bransjen om at praksisen var rettslig bindende. For den senere situasjonen i 1977 uttrykte Lund det så sterkt som at lempingspraksisen «selvsagt» ikke oppfylte vilkårene for kutyme.¹²² Hans begrunnelse synes å være denne samme som voldgiftsrettens. Senere har både Norges Rederforbund og Krüger uttalt at bransjeoppfatningen har vært at denne praksisen ikke var rettslig bindende.¹²³

Ingen av de nevnte personene fremla noen empirisk dokumentasjon for sine konklusjoner. I denne sammenheng ligger nok likevel bevisbyrden på den som mener at det foreligger kutyme, ettersom lemping vil kunne være den inngripende rettsvirkningen av å gi medhold i et slikt synspunkt.¹²⁴ Dermed er det dokumentasjon av bransjeoppfatningen om rettslig bundethet som er påkrevd.

Det er ikke utenkelig at det kan ha skjedd endringer i bransjeoppfatningen om rettslig bundethet de siste tiårene. I praksis er det ikke unormalt at bransjeoppfatninger kan endre seg i løpet av et så langt tidsrom. En mulighet er i alle fall at partene i skipsbyggingskontrakter sjelden har noen klar oppfatning av om lempingspraksisen er rettslig bindende. Deres fokus vil primært være rettet mot de økonomiske aspektene i skipsbyggingsforholdet.¹²⁵ Her tas det uansett ikke noe kategorisk standpunkt til hva dagens bransjeoppfatning er, noe som ville vært uforsvarlig ut fra manglende empiri.

Derimot kan det synes som at en alminnelig kjent lempingspraksis i skipsbyggingsforhold har vedvart forholdvis konsekvent i flere årtier. Det er vanlig antatt at de fleste situasjoner med forutsetningsbrist løses ved frivillig lemping.¹²⁶ Ønsker om lemping på grunn av forutsetningsbrist vil mest sannsynlig ha blitt fremsatt i flere tilfeller de siste tiårene. Fraværet av rettsavgjørelser rundt lempingsproblematikken i denne perioden, kan derfor underbygge en slik vedvarende og konsekvent lempingspraksis. Den som rammes av forutsetningsbrist unnlater å reise lempingskrav for domstolene om medkontrahenten aksepterer lemping.

På den andre siden kan det ikke utelukkes at enkelte tvister om lemping kan ha blitt avgjort i upubliserte voldgiftsdommer. Voldgift er en vanlig tvisteløsningsmekanisme i skipsbyggingsforhold, blant annet på grunn av at den kan tilby fordeler som effektivitet,

¹²² Lund i *A/S* 1977 s. 362.

¹²³ Ot.prp. nr. 5 (1982–1983) s. 33 og Krüger, *Kontraksrett* s. 719.

¹²⁴ Nygaard, *Rettsgrunnlag og standpunkt* s. 369–370.

¹²⁵ Lund, *Op.cit.* s. 362.

¹²⁶ Krüger, *Op.cit.* s. 718 og Falkanger og Bull, *Innføring i sjørett* s. 73.

ekspertise og konfidensialitet.¹²⁷ Dessuten kan de som har blitt rammet av forutsetningsbrist ha unnlatt å kreve lemping, fordi de oppfattet *pacta sunt servanda* som et meget sterkt prinsipp. Usikkerheten ved omfanget og innholdet i praksisen taler imot at kutymevilkårene er oppfylt. Uansett er det mulig at dagens lempingspraksis er nærmere til å oppfylle kravene til kutyme enn for noen tiår tilbake. Det skulle i så fall styrke praksisens rettskildevekt i retning av en generelt lavere lempingsterskel etter avtaleloven § 36.

4.5.5 Fremmed rett

I flere lands rett er det prinsipielt sett akseptert at lemping av skipsbyggingskontrakt kan kreves på grunn av bristende forutsetninger, blant annet i England, Frankrike, Sverige, Danmark, Finland, Japan, Tyskland, USA, Hellas, Nederland og Portugal.¹²⁸

I denne sammenheng er kanskje engelsk rett særlig interessant, ettersom partene i skipsbyggingskontrakter ikke sjelden avtaler verneting i England og at lovvalget skal være engelsk rett. Spørsmålet om lemping ved forutsetningsbrist er i England rubrisert under begrepet «frustration».¹²⁹ Kort oppsummert er adgangen til å kreve opphør av kontrakten etter denne læren svært snever. Denne læren hjemler heller ikke de øvrige alternative rettsvirkningene i det norske lempingsbegrepet. Land som opererer med en noe lavere lempingsterskel enn England er for eksempel USA, Japan og Sverige, men også der er terskelen for lemping høy.¹³⁰ *Pacta sunt servanda* er et prinsipp som står sterkt i de øvrige landenes rett.¹³¹ Hensynet til internasjonal rettsharmoni taler dermed for en meget høy lempingsterskel ved forutsetningsbrist.

Når det gjelder rettskildevekten til den fremmede retten, fungerer den tradisjonelt sett bare som et støtteargument. Fremmed rett får normalt bare selvstendig betydning i rettsspørsmål der tolkningsbidrag fra de mer sentrale norske rettskildefaktorene mangler, men det er ikke tilfellet for terskelproblemstillingen. I utgangspunktet skulle derfor betydningen til den fremmede retten være liten. På den andre siden kan sjørettens internasjonale preg være et argument for en viss vektlegging av fremmed rett i denne saken. Det har blitt benyttet betydelige ressurser på å forenkle, forbedre og harmonisere regelverkene på tvers av

¹²⁷ Brækhus i *Marlus* 1980 s. 1, Brækhus, *Voldgiftspraksis som rettskilde* s. 450–454 og Falkanger og Bull, *Innføring i sjørett* s. 11.

¹²⁸ Clarke, *Shipbuilding contracts* s. 15–16 og Wilhelmssen i *TfR* 1995 s. 13.

¹²⁹ Lund i *AfS* 1977 s. 346.

¹³⁰ Clarke, *Op.cit.* s. 15–16.

¹³¹ Krüger, *Norsk kjøpsrett* s. 297.

landegrensene.¹³² Særlig nordisk kontraktsrett kan få større rettskildevekt for norsk rett, jf. pkt. 4.5.3.

4.6 Andre aktuelle momenter som kan påvirke lempingsterskelen ved forutsetningsbrist i skipsbyggingsforhold

Vurderingen av lempingsterskelen etter avtaleloven § 36 bør være nyansert og basere seg på de konkrete omstendighetene i saken. Nyere rettspraksis antyder visse momenter som kan være særlig aktuelle ved forutsetningsbrist i profesjonelle kontraktsforhold og skipsbyggingsforhold.

Et aktuelt moment er kontraktens spekulasjonspreg.¹³³ I Rt. 2014 s. 866 ble spekulasjonsmomentet anvendt som et argument imot lemping. I denne saken hadde trafikkmengden på et riksveiferjesamband blitt mindre som følge av forsinkede infrastrukturtiltak. Ferjeselskapet krevde forgjeves lemping av en tjenestekonsesjonskontrakt med staten på grunnlag av denne forutsetningsbristen:

«Jeg tilføyer at det i vår sak må ha selvstendig betydning at det var tale om forutsetninger som det var knyttet betydelig usikkerhet til.» (avsnitt 90).

Uttalelsen må forstås som at desto mer tvilsom oppfyllelse av forutsetningen er, desto høyere blir lempingsterskelen. I den tidligere nevnte ND 1959 s. 333 (Udevalla) la også voldgiftretten til grunn at skipsbyggingskontraktens spekulasjonspreg forhøyet lempingsterskelen ved markedssvikt, jf. s. 360. Voldgiftsrettens syn må forstås på bakgrunn av at shippingbransjen er særlig utsatt for sterke og drastiske konjunkturbevegelser. Det finnes få, om noen, næringer som har så markante markedsendringer på kort tid.¹³⁴ Et marked som er særdeles dårlig i dag, kan bli meget lukrativt i morgen, og motsatt. Det typiske hendelsesforløpet er at fraktmarkedet endrer seg drastisk og det påvirker igjen etterspørselen innen skipsbyggingsnæringen. Markedsendringene i forbindelse med Suezkrisen i Udevalla-saken er et godt eksempel på et slikt hendelsesforløp.

Det er mulig å forklare betydningen av spekulasjonsmomentet ut fra et synspunkt om risikoplassering. Når konjunktursvingninger er sedvanlige i shippingbransjen, har partene

¹³² Falkanger og Bull, *Innføring i sjørett* s. 1–2.

¹³³ Ot.prp. nr. 5 (1982–1983) s. 36, Woxholth, *Avtalerett* s. 311 og Hagstrøm, *Obligasjonsrett* s. 307–308.

¹³⁴ Falkanger og Bull, *Innføring i sjørett* s. 2.

bevisst påtatt seg risikoen for markedssvikt. Terskelen for lemping blir høyere når kontraktspartene med åpne øyne har påtatt seg risikoen for markedssvikt. I denne sammenheng henvises det også til den tidligere omtalen av bevisst risikoplassering, jf. pkt. 4.3.

Et annet aktuelt moment er forutsetningsbristens påregnelighet, dvs. om den rammede kontraktsparten forutså eller burde forutsett utviklingen.¹³⁵ I Rt. 2012 s. 1537 avviste Høyesterett et lempingskrav som gjaldt en fremleieavtale. Fravær av en upåregnelig utvikling ble anvendt som et argument imot lemping:

«Jeg har for øvrig vanskelig for å se at forholdene har utviklet seg særlig annerledes enn det SNH kunne forutse da Gunnar Juvet i 1994 fikk samtykke til å fremleie forretningslokalene til ICA Norge AS for en periode på ti år, med mulighet for forlengelse med fem år av gangen.» (avsnitt 53).

I ND 1959 s. 333 (Udevalla) talte også markedssviktens påregnelighet imot lemping, jf. s. 361–362. Denne rettspraksisen må forstås som at desto mer upåregnelig forutsetningsbristen er, desto nærmere ligger oppfyllelse av lempingskriteriene.

Et annet aktuelt moment er omfanget av tapet som forutsetningsbristen medfører, jf. Rt. 2010 s. 1345 (avsnitt 63). Om betydningen av momentet ble det i den tidligere nevnte Rt. 2014 s. 866 uttalt at:

«Tapets størrelse vil klart ha betydelig vekt» (avsnitt 91).

Høyesteretts formulering tilsier at tapsomfanget er et moment av vesentlig betydning i urimelighetsvurderingen etter avtaleloven § 36. Uttalelsen gir imidlertid ikke svar på hvor omfattende tapet må være for å få sentral eller avgjørende betydning i urimelighetsvurderingen.

¹³⁵ Giertsen, *Avtaler* s. 259.

4.7 Sammenheng med kjøpslovens regler om fritak fra naturaloppfyllelsesplikt og erstatningsplikt

I utgangspunktet kommer den deklarasjoniske kjøpsloven til anvendelse på skipsbyggingskontrakter, ettersom disse normalt regnes som tilvirkningskjøp, jf. kjøpsloven §§ 2 og 3.¹³⁶ Lemping på grunn av forutsetningsbrist er ikke direkte regulert i kjøpsloven, men dens bestemmelser om fritak fra naturaloppfyllelsesplikt og erstatningsplikt kan anvendes som argumenter med hensyn til hvordan terskelproblemstillingen skal besvares. Det ville gitt dårlig sammenheng om de bristende forutsetningene ikke var nok for lemping, men medførte fritak for oppfyllelses- eller erstatningsplikt.¹³⁷

Etter kjøpsloven § 23 første avsnitt er oppfyllelsesplikten betinget av at det ikke:

«[V]il medføre så stor ulempe eller kostnad for selgeren at det står i vesentlig misforhold til kjøperens interesse i at selgeren oppfyller»

Fritak for erstatningsplikten etter kjøpsloven § 27 første avsnitt og § 57 første avsnitt gjelder når det foreligger:

«[Oppfyllelses]hindring utenfor hans kontroll som han ikke med rimelighet kunne ventes å ha tatt i betraktning på avtaletiden eller å unngå eller overvinne følgene av»

Ut fra disse formuleringene ser man at terskelen for fritak for oppfyllelsesplikt er lavere enn for fritak for erstatningsplikt, samt at vilkårene har en ulik utforming enn urimelighetskriteriet i avtaleloven § 36.¹³⁸ En bokstavelig tolkning av lovtekstene kunne tilsi at urimelighetskriteriet i avtaleloven § 36 har den laveste terskelen. Som jeg har vært inne på tidligere, følger det imidlertid av rettspraksis at lempingsterskelen etter avtaleloven § 36 i utgangspunktet ligger særlig høyt i profesjonelle kontraktsforhold som skipsbyggingsforhold. Derfor ligger antageligvis terskelen etter de nevnte bestemmelsene i kjøpsloven, i alle fall kjøpsloven § 23 første avsnitt, lavere enn lempingsterskelen etter avtaleloven § 36.¹³⁹ Dette til tross for at profesjonaliteten til kontraktspartene nok også kan være et moment som forhøyer terskelen etter kjøpslovens regler. Hensynet til sammenheng med kjøpslovens regler kan på

¹³⁶ Eksplisitt uttalt i Ot.prp. nr. 80 (1986–1987) s. 49.

¹³⁷ Lilleholt (red.), *Knops oversikt over Norges rett* s. 268.

¹³⁸ Hov, *Avtalebrudd og partsskifte* s. 132 og s. 194–195.

¹³⁹ Krüger, *Norsk kjøpsrett* s. 382–383.

bakgrunn av dette tale for en generelt lavere lempingsterskel enn det som følger av rettspraksis under avtaleloven § 36.

Uavhengig av hvordan kjøpsloven forstås, er nok ikke denne loven et særlig tungtveiende argument med hensyn til hvordan terskelproblemstillingen skal besvares. Årsaken er at kjøpsloven ble utformet med sikte på andre kontraktsforhold enn skipsbyggingsforhold. Det er allment akseptert at kjøpslovens regler ikke passer helt på så et spesielt og komplekst avtaleforhold som et skipsbyggingsforhold er.¹⁴⁰ Nettopp det var nok en del av årsaken til at Skip 2000 ble fremforhandlet. Denne standardkontrakten regulerer mange av de spørsmålene som kjøpslovens bestemmelser knytter seg til.

¹⁴⁰ NOU 1976: 34 s. 14, Meland, *Skipsbygging – Kommentarer til Norsk Standard Skipsbyggingskontrakt* s. 23 og Aadnesen i *MarIus* 2001 s. 3.

5 Avslutning

Den etablerte rettsoppfatningen kan gi inntrykk av at rettskildematerialet ensidig taler for en meget høy lempingsterskel etter avtaleloven § 36 ved forutsetningsbrist i skipsbyggingsforhold. Rettskildematerialet gir likevel grunn til en mer nyansert tilnærming til terskelproblemstillingen. I utgangspunktet er nok lempingsterskelen i skipsbyggingsforhold fortsatt høy ved forutsetningsbrist, men i alle tilfeller bør det foretas en konkret vurdering av hvor denne ligger. Lempingsterskelen er ingen enhetlig størrelse, men beror på konkrete omstendigheter og avveininger. Muligheten for lemping kan ikke alltid bare være «[t]eoretisk».¹⁴¹

I denne oppgaven har det særlig blitt rettet kritikk mot at Høyesterett i praksis utelukker lemping om kontraktspartene er profesjonelle, slik som i skipsbyggingsforhold. Jeg mener domstolene i større grad bør ta hensyn til at lovgiverintensjonen neppe var at profesjonaliteten skulle bli et så sentralt og avgjørende moment imot lemping. I tillegg bør kanskje domstolene legge større vekt på den rimeligheten som lempingen kan tilføre kontraktsforholdet ved forutsetningsbrist.

¹⁴¹ Brækhus i *MarIus* 1980 s. 11.

Register

Lover

- **Kong Christians Den Femtis Norske Lov 15. april 1687**

- **Avtaleloven (avtl.)**

Lov om avslutning av avtaler, om fullmakt og om ugyldige viljeseerklæringer 31. mai 1918 nr. 4.

- **Kjøpsloven**

Lov om kjøp 13. mai 1988 nr. 27.

- **Sjøloven**

Lov om sjøfarten 24. juni 1994 nr. 39.

- **Tvisteloven (tvl.)**

Lov om mekling og rettergang i sivile tvister 17. juni 2005 nr. 90.

Forarbeider

- **NOU 1976: 34**

NOU 1976: 34 Lov om kjøp.

- **NOU 1979: 32**

Formuerettslig lempningsregel.

- **Ot.prp. nr. 5 (1982–1983)**

Om lov om endringer i avtaleloven 31 mai 1918 nr 4, m.m. (generell formuerettslig lempningsregel).

- **Ot.prp. nr. 80 (1986–1987)**

Ot.prp. nr. 80 (1986–1987) Om A Kjøpslov B Lov om samtykke til ratifikasjon av FN-konvensjonen om kontrakter for internasjonale løsørekjøp, vedtatt 11 april 1980.

- **NOU 2001: 32 B**

Retts på sak Lov om tvisteløsning (tvisteloven).

Standardkontrakter

- **Den Norske Standard Skipsbyggingskontrakt (Skip 2000)**

Standard Form Shipbuilding Contract 2000, utarbeidet av TBL skip, Norske Skipsverfts Salgs- og Markedsføringsorganisasjon og Norges Rederiforbund.

Internasjonal rett (soft law)

- UNIDROIT Principles

Unidroit Principles of International Commercial Contracts 2010, utgitt av the International Institute for the Unification of Private Law.

Rettspraksis

- Norsk Retstidende

Rt. 1935 s. 122 (Nikkel).....	s. 18–19 og s. 34
Rt. 1958 s. 529 (Madla).....	s. 18
Rt. 1988 s. 276 (Røstad).....	s. 18 og s. 28
Rt. 1988 s. 295 (Skjelsvik).....	s. 18 og s. 28
Rt. 1990 s. 500 (Periscopos).....	s. 28 og s. 31
Rt. 1990 s. 1099.....	s. 18
Rt. 1991 s. 147.....	s. 18 og s. 31
Rt. 1991 s. 220.....	s. 18
Rt. 1991 s. 719 (Hardhaus).....	s. 29
Rt. 1992 s. 1387.....	s. 18
Rt. 1992 s. 1397.....	s. 18
Rt. 1994 s. 626.....	s. 29
Rt. 1998 s. 1980.....	s. 14 og s. 32
Rt. 1999 s. 922 (Salhus Flytebro).....	s. 7, s. 19 og s. 38
Rt. 2000 s. 806.....	s. 14 og s. 32
Rt. 2003 s. 1132.....	s. 14 og s. 32
Rt. 2005 s. 1112.....	s. 31
Rt. 2010 s. 1345 (Oslo Vei).....	s. 7, s. 30 og s. 47
Rt. 2012 s. 1537.....	s. 32 og s. 47
Rt. 2013 s. 388 (Røeggen).....	s. 28
Rt. 2014 s. 351.....	s. 20
Rt. 2014 s. 866.....	s. 34 og s. 46–47

- Nordiske Domme i Sjøfartsanliggende

ND 1959 s. 333 (Udevalla).....	s. 39, s. 43 og s. 46–47
ND 1975 s. 298 (Reksten).....	s. 40
ND 1990 s. 204 (Ula).....	s. 17

- Upubliserte voldgiftsavgjørelser

Verft-saken 20.12.72 (Brækhus, Rein og Thrapp Meyer)..... s. 41

Litteratur

- Aadnesen i *MarIus* 2001

Aadnesen, Henrik, «En rettslig studie av endringsreglene i skipsbyggingskontrakten av 2000», *MarIus*, 2001 nr. 272.

- Andersen mfl. (red.), *Aftaleloven 100 år*

Andersen, Mads Bryde, Johan Bärlund, Boel Flodgren og Johan Giertsen (red.), *Aftaleloven 100 år – Baggrund, status, utfordringer, fremtid* (2015).

- Bruserud, *Hardshipklausuler*

Bruserud, Herman, *Hardshipklausuler* (Oslo 2010).

- Brækhus, *Voldgiftspraksis som rettskilde*

Brækhus, Sjur, «Voldgiftspraksis som rettskilde», ...*den urett som ikke rammer deg selv: festskrift til Anders Bratholm*, 1990 s. 447–461.

- Brækhus i *MarIus* 1980

Brækhus, Sjur, «Rettslige problemer ved bygging av skip - belyst ved nyere voldgiftspraksis», *MarIus*, 1980 nr. 54 s. 1–122.

- Bull, *Avtalte standardvilkår som privat lovgivning*

Bull, Hans Jacob, «Avtalte standardvilkår som privat lovgivning», *Lov, dom og bok: festskrift til Sjur Brækhus*, 1988 s. 99–114.

- Clarke, *Shipbuilding contracts*

Clarke, Malcolm A., *Shipbuilding contracts* (London 1982).

- Eckhoff og Helgesen, *Rettskildelære*

Eckhoff, Torstein og Jan E. Helgesen, *Rettskildelære*, 4. utgave (Oslo 1997).

- Falkanger og Bull, *Innføring i sjørett*

Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull, *Innføring i sjørett*, 6. utgave (Oslo 2004).

- Falkanger, *Tolkning av sjørettslige standardkontrakter – særlig om betydningen av forarbeider*

Falkanger, Thor, «Tolkning av sjørettslige standardkontrakter - særlig om betydningen av forarbeider», *Ånd og rett – Festskrift til Birger Stuevold Lassen*, 1997 s. 289.

- Giertsen, *Avtaler*

Giertsen, Johan, *Avtaler*, 3. utgave (Bergen 2014).

- Hagstrøm, *Obligasjonsrett*

Hagstrøm, Viggo, *Obligasjonsrett*, 2. utgave (Oslo 2011).

- Hauge, *Ugyldighet ved formuerettslige disposisjoner*

Hauge, Hilde, *Ugyldighet ved formuerettslige disposisjoner* (Bergen 2009).

- Hov, *Avtalebrudd og partsskifte*

Hov, Jo, *Avtalebrudd og partsskifte*, 2. utgave (Oslo 2002).

- Krokeide i *TfR 1977*

Krokeide, Kjetil, «Forutsetningslæren og misligholdsbegrepet - særlig i langsiktige kontraktsforhold», *Tidsskrift for rettsvitenskap*, 1977 s. 569–649.

- Krüger, *Kontraktsrett*

Krüger, Kai, *Kontraktsrett* (Bergen 1989).

- Krüger, *Norsk kjøpsrett*

Krüger, Kai, *Norsk Kjøpsrett*, 4. utgave (Bergen 1999).

- Lilleholt (red.), *Knophs oversikt over Norges rett*

Lilleholt, Kåre (red.), *Knophs oversikt over Norges rett*, 14. utgave (Oslo 2014).

- Lund i *AfS 1977*

Lund, Ole, «Inflasjon og konjunktursvikt som problem for skipsfartens langtidskontrakter», *Arkiv for Sjørett*, 1977 bind 14 s. 339 flg.

- Meland, *Skipsbygging – Kommentarer til Norsk Standard Skipsbyggingskontrakt*

Meland, Øystein, *Skipsbygging – Kommentarer til Norsk Standard Skipsbyggingskontrakt* (Bergen 2006).

- Mikelsen i TfR 2008

Mikelsen, Anders, «Henvisninger til engelsk rett i kontrakter underlagt norsk rett», *Tidsskrift for rettsvitenskap*, 2008 s. 532–560.

- Nygaard, *Rettsgrunnlag og standpunkt*

Nygaard, Nils, *Rettsgrunnlag og standpunkt*, 2. utgave (Bergen 2004).

- Robberstad, *Sivilprosess*

Robberstad, Anne, *Sivilprosess*, 2. utgave (Oslo 2013).

- Selvig i TfR 1986

Selvig, Erling, «Tolking etter norsk eller annen skandinavisk rett av certepartier og andre standardvilkår utformet på engelsk», *Tidsskrift for rettsvitenskap*, 1986 s. 1–26.

- Selvig og Lilleholt, *Kjøpsrett til studiebruk*

Selvig, Erling og Kåre Lilleholt, *Kjøpsrett til studiebruk*, 5. utgave (Oslo 2015).

- Simonsen i *Nytt i privatretten* 2011

Simonsen, Lasse, «Vegsalddommen - Rt-2010-1345», *Nytt i privatretten*, 2011 nr. 1 s. 10–14.

- Skoghøy i *LoR* 2011

Skoghøy, Jens Edvin A., «Dommerrollen gjennom de siste 50 år - noen utviklingstrekk», *Lov og Rett*, 2011 s. 4–24.

- Smith, *Om urimelige kontraktsvilkår og Norges Høyesterett*

Smith, Carsten, «Om urimelige kontraktsvilkår og Norges Høyesterett», *Festskrift til Armanni Snævarr*, 1989 s. 287–310.

- Smith, *Konstitusjonelt demokrati*

Smith, Eivind, *Konstitusjonelt demokrati*, 3. utgave (Oslo 2015).

- Strandberg, *Beviskrav i sivile saker*

Strandberg, Magne, *Beviskrav i sivile saker* (Bergen 2012).

- Sæbø i *JV* 1996

Sæbø, Rune, «Generalklausulene i formuerettslovgivningen i et rettskildeperspektiv», *Jussens Venner*, 1996 s. 313–325.

- Wilhelmsen i TfR 1995

Wilhelmsen, Trine-Lise, «Avtaleloven § 36 og økonomisk effektivitet», *Tidsskrift for rettsvitenskap*, 1995 s. 1–240.

- Woxholth i JV 2013

Woxholth, Geir, «Utviklingen i rettspraksis vedrørende anvendelsen av avtaleloven § 36», *Jussens Venner*, 2013 s. 259–286.

- Woxholth, Avtalerett

Woxholth, Geir, *Avtalerett*, 8. utgave (Oslo 2012).

- Woxholth, Forholdet mellom avtalelovens § 36 og kontraktshjemlede lempningsgrunnlag

Woxholth, Geir, «Forholdet mellom avtalelovens § 36 og kontraktshjemlede lempningsgrunnlag», *Selskap, kontrakt, konkurs og rettskilder: Festskrift til Mads Henry Andenæs*, 2010 s. 331–343.

- Woxholth i JV 2000

Woxholth, Geir, «Forutsetningslæren og avtaleloven § 36», *Jussens Venner*, 2000 s. 109–131.

Nedlastninger

- Stavanger Aftenblads internettsider: På kanten av stupet med fulle ordrebøker

Stavanger Aftenblad, 06.11.08: «På kanten av stupet med fulle ordrebøker», <http://www.aftenbladet.no/energi/Pa-kanten-av-stupet-med-fulle-ordreboker-2566923.html> (nedlastet desember 2015).

- Store norske leksikons internettsider: Frihet under ansvar

https://snl.no/frihet_under_ansvar (nedlastet desember 2015).

- Store norske leksikons internettsider: Suezkanalen

<https://snl.no/Suezkanalen> (nedlastet desember 2015).

- Store norske leksikons internettsider: Suezkrisen

<https://snl.no/Suezkrisen> (nedlastet desember 2015).

- Wikborg Reins internettsider: Meland

<https://www.wr.no/medarbeidere/partner/oystein-meland/> (nedlastet desember 2015).

Vedlegg

Den Norske Standard Skipsbyggingskontrakt (Skip 2000).

STANDARD FORM
SHIPBUILDING CONTRACT 2000

BETWEEN

.....
(AS **“BUILDER”**)

AND

.....
(AS **“BUYER”**)

FOR

ONE(TYPE OF VESSEL)

BUILDER'S HULL NO:.....

Norwegian Shipowners Association

Norwegian Shipbuilders Sales &
Marketing Organization

Norwegian Shipbuilders Association

PREAMBLE	3
ARTICLE I	DEFINITIONS	4
ARTICLE II	THE VESSEL, DESCRIPTION AND CLASS.....	6
ARTICLE III	PRICE AND PAYMENT TERMS	8
ARTICLE IV	ADJUSTMENT OF CONTRACT PRICE – CANCELLATION BY THE BUYER	10
ARTICLE V	APPROVAL OF PLANS AND DRAWINGS AND INSPECTION DURING CONSTRUCTION	12
ARTICLE VI	MODIFICATIONS AND CHANGES	15
ARTICLE VII	TEST AND TRIALS	16
ARTICLE VIII	DELIVERY DATE AND DELIVERY	18
ARTICLE IX	DELAYS AND EXTENSION OF TIME FOR DELIVERY (FORCE MAJEURE)	20
ARTICLE X	WARRANTY OF QUALITY	21
ARTICLE XI	OWNERSHIP, RISK AND INSURANCE	24
ARTICLE XII	DEFAULT PROVISIONS	26
ARTICLE XIII	ASSIGNMENT	27
ARTICLE XIV	TAXES AND DUTIES	27
ARTICLE XV	PATENTS, TRADEMARKS, COPYRIGHTS	27
ARTICLE XVI	BUYER'S SUPPLIES.....	28
ARTICLE XVII	NOTICES	30
ARTICLE XVIII	ENTIRE CONTRACT	30
ARTICLE XIX	GOVERNING LAW, DISPUTE AND ARBITRATION	30

PREAMBLE

THIS CONTRACT is made this... day of, 20.. by and between:

.....,
a company organised and existing under the laws of Norway, having its principal office at
.....
....., Norway, (hereinafter called the "Builder") and

....., a company
organised and existing under the laws of
having its principal office at
....., (hereinafter called the "Buyer"),

WHEREBY

In consideration of the mutual covenants herein contained, the Builder agrees to design, build, launch, equip, complete, sell and deliver to the Buyer at the Builder's shipyard the "Vessel" as hereinafter described; and the Buyer agrees to purchase the "Vessel", take delivery and pay for it;

all in accordance with the terms hereinafter set forth.

ARTICLE I DEFINITIONS

In this CONTRACT the following words shall have the meaning set out hereinbelow:

" Banking Days "	days where banks are open for business in: Norway <u>and</u> the country where the BUYER has its principal office <u>and</u> the country where the bank set out in Article III clause 3 is situated <u>and</u> the country of the currency set out in Article III clause 2
" Builder "	the company referred to as "Builder" in the preamble, inclusive of its servants and employees
" Buyer "	the company referred to as "Buyer" in the preamble, inclusive of its servants and employees
" Buyer´s Supplies "	any item, equipment, stores or services ordered directly by the Buyer from the manufacturer or supplier, which shall not be supplied and/or paid for by the Builder in accordance with the terms of the Contract
" Classification Society " or " Class "	the Classification Society referred to in Article II clause 3
" Contract "	this Standard Form Shipbuilding Contract with its Appendices and Exhibits including Specifications and Drawings, and any amendments thereto
" Contract Delivery Date "	the date set out in Article VIII clause 1
" Contract Price "	the Original Contract Price, as adjusted in accordance with the terms of the Contract
" Date of Contract "	the date specified in the preamble to this Contract, regardless of whether the contract actually is signed on this date or whether the contract is signed with subject
" Delivery and Acceptance "	the physical delivery of the Vessel from the Builder to the Buyer
" Delivery Date "	Contract Delivery Date, as adjusted for Permissible Delay
" Drawings "	the plans and drawings listed in Appendix I hereto
" Flag State "	the State referred to in Article II clause 5
" Force Majeure "	any one or more of the events set out in Article IX clause 1

" Force Majeure Delay "	a delay caused by Force Majeure, which according to Article IX constitutes Permissible Delay
" Guarantee Period "	a period of 12 months from the Delivery and Acceptance of the Vessel, or such other period as may be mutually agreed between the Buyer and the Builder
" Maker´s List "	an agreed list of suppliers approved for delivery of equipment, machinery or services which shall be included in the Specifications
" Original Contract Price "	the price stipulated in Article III clause 1
" Permissible Delay "	all delays, inclusive of Force Majeure Delay, causing delay in delivery of the Vessel which according to the terms of the Contract permit postponement of the Delivery Date
" Regulatory Bodies "	the relevant authorities imposing rules and regulations with which the construction and delivery of the Vessel must comply, which shall include the authorities of the Flag State together with other authorities set out in the Specifications
" Representative "	a person or persons authorised by the Buyer as set forth in Article V clause 2
" Specifications "	the specifications referred to in Appendix I hereto
" Subcontractor "	any person (not being a servant or employee of the Builder) or company, with whom the Builder has entered into a contract for the design, construction, manufacture or supply of any item, equipment, work or service for the Vessel
" Vessel "	the vessel described in Article II.
" Working Day "	a day when work is normally performed in the country of the Builder's yard as referred to in Article II clause 1

ARTICLE II THE VESSEL, DESCRIPTION AND CLASS

1. Description and Standard

The Vessel shall be built at the Builder's yard at and shall have the Builder's Hull No, and be designed, constructed, equipped, completed and delivered by the Builder in accordance with the provisions of the Contract.

In the event of inconsistency between this Standard Form Shipbuilding Contract and the Specifications and/or the Drawings, this Standard Form Shipbuilding Contract shall prevail. In the event of inconsistency between the Specifications and the Drawings, the Specifications shall prevail. In case of inconsistency between any of the Drawings, the later in date shall prevail.

The Vessel shall be designed and built in accordance with first class shipbuilding practice in Western Europe for new vessels of similar type and characteristics as the Vessel.

2. Main Dimensions and Characteristics

Dimensions:

Overall length:

Length between P.P.:

Breadth moulded:

Depth moulded to uppermost deck:

Cargo capacity:

The Vessel's deadweight shall be tons (of 1000 kg each) on international summer freeboard, corresponding to a mean draft in saltwater (specific gravity 1.025) of The specified deadweight shall include fuel, provisions, stores, freshwater, crew and passengers in addition to spare parts in excess of the requirements of Class.

Cubic capacity:

The Vessel's cubic capacity shall be cubic meter/cbft, and as otherwise set out in the Specification.

Propulsion machinery:

Type:

Max. continuous power kW (..... Brake/
Shaft HP) at revs./min.

Speed:

The Vessel's average speed on a sea trial undertaken in both directions over a measured distance, with clean hull, in calm weather, wind and sea not exceeding Beaufort 3 and 2 respectively and with draft shall be at least knots at kW (..... Brake/ Shaft HP), corresponding to % of max. continuous power at approx. revolutions per minute.

Fuel consumption:

The fuel consumption of the main engine on test bed shall not exceed

grams per kW per hour (..... Brake/Shaft HP per hour) when the engine develops kW (..... Brake/Shaft HP) using with an effective calorific value of at least kcal. per kilogram.

The further details of the above main particulars, as well as definitions and methods of measurements and calculation shall be as described in the Specification.

3. Classification, Rules and Regulations

The Vessel, including its machinery, equipment and outfittings shall be designed and constructed in accordance with the rules and regulations of (the Classification Society), with the following Class notation: The Vessel shall further comply with the applicable rules, regulations and requirements of the Regulatory Bodies. All such rules, regulations and requirements shall be complied with without conditions/recommendations.

All fees and charges incidental to and in respect of compliance with Class and the rules, regulation and requirements of the Class or Regulatory Bodies referred to above shall be for the account of the Builder.

4. Subcontracting

The hull and major sections thereof are to be built by the Builder at the Yard set out in Article II, clause 1, unless the Buyer consents otherwise, such consent not to be unreasonably withheld. Save as aforesaid, the Builder may, at its sole discretion and responsibility, subcontract any portion of the construction of the Vessel. The Builder shall remain fully liable for the due performance of such work as if done by the Builder at the Builder's yard.

Except as otherwise stipulated in the Specifications and the "Maker's List" or agreed in writing, the Builder may, without interference from the Buyer, freely choose its Subcontractors, but the Builder shall in ample time notify the Buyer in writing before placing major orders for equipment or services with Subcontractors, and shall give reasonable consideration to Buyer's request. Any opinions or requests made by the Buyer entail no alteration of the Builder's obligation and liability under the Contract.

5. Certificates and Registration

The Builder shall provide, deliver and pay for all certificates necessary for the approval of the Vessel, as further set out in the Contract, together with all documents reasonably required by the Buyer necessary for the registration of the Vessel in (Flag State). The Vessel shall be registered by the Buyer at its own cost and expense.

ARTICLE III PRICE AND PAYMENT TERMS

1. Original Contract Price

The Original Contract Price is.....

2. Currency

All payments by the Buyer to the Builder under the Contract shall be made in

3. Terms and Method of Payment

The Original Contract Price shall - subject to notices being given under this Article III clause 3, - be paid in instalments as follows:

- (a) 1st Instalment:
The sum of
shall be paid three (3) Banking Days after the Date of the Contract.
- (b) 2nd Instalment:
The sum of
shall be paid within Banking Days after
- (c) 3rd Instalment:
The sum of
shall be paid within Banking Days after
- (d) 4th Instalment:
The sum of
shall be paid within Banking Days after
- (e) 5th Instalment:
The sum of
shall be paid within Banking Days after
- (f) Instalment on Delivery and Acceptance:
The sum of
plus any increase or minus any decrease due to adjustments of the Contract Price hereunder, shall, subject to the other provisions of the Contract, be paid upon Delivery and Acceptance of the Vessel.

All instalments shall be remitted to Bank, in, to an account specified by Builders.

The instalments under 3 (b) to 3 (f) (both inclusive) unless payable on specific dates, shall under no circumstances fall due until 14 days from receipt of written notice from the Builder.

Notice of the instalment payable on Delivery and Acceptance shall include notice of adjustments, if any.

On Builder's request, the Buyer shall provide to the Builder all information necessary to enable the Builder to reasonably satisfy himself that the Buyer has financial arrangements or resources to pay the instalments when due.

The Buyer's obligation to pay the first and subsequent instalments, excluding the instalment payable on Delivery and Acceptance, shall be subject to the Builder providing the Buyer with refund guarantee(s) from a bank or other security, satisfactory to the Buyer, securing the repayment obligation of the Builder if the contract is lawfully cancelled.

The Builder may retain the Vessel until full payment has been made in accordance with the agreed payment terms. If the Builder is unable to present a final account at delivery, the Buyer may require the Vessel to be delivered in return for a bank guarantee or other security, satisfactory to the Builder, for the reasonably estimated balance owed to the Builder. Costs of such guarantee to be for Builder's account.

In the event of any dispute concerning the payment on delivery of the Vessel, including the question of the Buyer's right to offset any claim it may have, the Buyer may by paying the entire amount demanded by the Builder require the Builder to provide a bank guarantee or other security satisfactory to the Buyer for the disputed amount. The Builder cannot in such case refuse to deliver the Vessel. If the Builder does not wish to issue security for the disputed part of the claim, the Buyer is entitled to take delivery of the Vessel against payment of the undisputed amount and provide a bank guarantee or other security satisfactory to the Builder for the disputed part of the claim. Security which has been issued by a party pursuant to this sub-clause terminates automatically unless the other party has brought legal action pursuant to Article XIX below within 3 months from date of issue of the security. The costs of security shall be shared proportionately between the parties according to the final outcome of the dispute.

If on or before Delivery and Acceptance of the Vessel the Builder is declared bankrupt, proposes or enters into a fund or a formal composition arrangement or moratorium or otherwise proves to be in such financial position that it is likely to be unable during the Guarantee Period to perform its guarantee obligations, the Buyer may demand that the Builder shall provide satisfactory security for the performance by the Builder of such guarantee obligations, limited to % of the Original Contract Price, or failing such guarantee, the Buyer is entitled to deposit the equivalent amount in an escrow account in the joint name of the Builder and the Buyer and to deduct this amount from the instalment to be paid on Delivery and Acceptance.

Failure by the Buyer to pay on time any part of the Contract Price shall entitle the Builder to charge interest at the rate of % (per cent) per annum thereon.

ARTICLE IV ADJUSTMENT OF CONTRACT PRICE – CANCELLATION
BY THE BUYER

The Contract Price shall be subject to adjustments, as hereinafter set forth, in any of the events set out in this Article IV (it being understood by both parties that any reduction of Contract Price is by way of liquidated damages and not by way of penalty) and the Builder shall not in any way be responsible or liable for any other consequences by way of damages or otherwise as a consequence of any of the matters hereinafter set forth in this Article IV, except for the Buyer's right to cancel in accordance with the provisions of the Contract.

1. Late Delivery

- (a) If the delivery of the Vessel is delayed beyond the Delivery Date, the Contract Price shall be reduced by deducting therefrom as follows:

1st - 30th day	No reduction/alternatively per day
31st - 60th day	 per day
61st - 180th day	 per day

The maximum reduction in the Contract Price for delayed delivery shall not exceed the total of the above liquidated damages for 180 days of delay.

- (b) If the delay in delivery of the Vessel shall continue for a period in excess of 180 days after Delivery Date, the Buyer may at its option cancel the Contract.

Provided the Buyer has not sent notice of cancellation as provided for in Article XII hereof within 185 days of delay having elapsed after the Delivery Date, the Builder may demand in writing that the Buyer shall make an election either to cancel the Contract, or to consent to the acceptance of the delivery at a specific future date reasonably estimated by the Builder to be the date when the Vessel will be ready for delivery; in which case the Buyer shall, within 15 days after such demand is received by Buyer, notify the Builder of its choice it being understood that, if the Buyer elects not to cancel and the Vessel is not delivered by such future date, the Buyer shall have the right to cancel the Contract.

- (c) If the total accumulated delay of non Permissible Delay and of Force Majeure Delay, but excluding other Permissible Delay, amounts to 270 days or more, then in such event the Buyer may cancel the Contract. The Builder may, at any time thereafter, demand in writing that the Buyer shall make an election either to cancel the Contract or to consent to the acceptance of the delivery at a specific future date reasonably estimated by the Builder to be the date when the Vessel will be ready for delivery, in which case the Buyer shall, within 15 days after such demand is received by Buyer, notify the Builder of its choice; it being understood that, if the Buyer elects not to cancel and the Vessel is not delivered by such future date, the Buyer shall have the right to cancel the Contract.
- (d) If it can be established beyond any reasonable doubt that the Vessel will be delayed for more than 180 days as per paragraph (b) above, or be delayed for more than 270

days as per paragraph (c) above, the Buyer shall have a right forthwith to cancel the Contract.

2. Speed deficiency

If the speed as stipulated in Article II clause 2 (as adjusted pursuant to Article II clause 3 and/or Article VI as the case may be) is not achieved, the Contract Price shall be reduced as follows:

- (a) For each full tenth (1/10) knots reduction up to knots no reduction shall be made or alternatively a reduction of (fill in either a specific amount or a percentage of Original Contract price).
- (b) For each full tenth (1/10) knots reduction in the speed thereafter up to knots reduction in the speed

For every full tenth (1/10) knots further reduction in speed

The total reduction pursuant to this Article IV, clause 2 shall in any event not exceed

- (c) If the deficiency in speed is more than knots, the Buyer may cancel the Contract.

3. Deficiency in Fuel Consumption

If the fuel consumption on the test bed exceeds the figure stipulated in Article II, the Contract Price shall be reduced by for each full percentage per gram KW/BHP per hour by which the fuel consumption on the test bed exceeds the consumption (increased by %) stipulated in Article II, provided that such reduction shall never exceed

If the fuel consumption on the test bed exceeds the figure stipulated in Article II by more than %, the Buyer may, at its option, (1) reject the main engine or (2) may accept the main engine at a reduction in the Contract Price of the Vessel corresponding to the maximum amount referred to above. If the Buyer rejects the main engine and the Builder as a consequence is unable to deliver the Vessel within the time referred to in Article IV clause 1, the Buyer may cancel the Contract.

4. Deficiency in Deadweight

If the deadweight (..... tons) stipulated in Article II, is not attained and the reduction exceeds % of the stipulated deadweight, the Contract Price shall be reduced by for each ton of the reduction in excess of the said %, but always limited to a maximum of

If the reduction in deadweight is more than % of the stipulated deadweight Buyer may cancel the Contract.

5. Deficiency in Cubic capacity

If the cubic capacity (..... m³/cbft) stipulated in the Contract with pertaining specifications is not attained, and the reduction exceeds % of the stipulated cubic capacity, the Contract Price shall be reduced by for each m³/cbft of the reduction in excess of the said per cent.

If the reduction in cubic capacity is more than % of the stipulated capacity, the Buyer may cancel this Contract.

* * *

If the Contract is cancelled pursuant to this Article IV, the instalments paid by the Buyer shall be repaid forthwith in accordance with Article XII clause 1.

Insofar as items 1 to 5 inclusive above are not filled in, the provisions of Article X of the Contract shall apply.

If Article II clause 2 includes figures with the qualification "about", such qualification shall be disregarded for the purposes of calculation of liquidated damages and the right of cancellation pursuant to this Article IV.

ARTICLE V APPROVAL OF PLANS AND DRAWINGS AND INSPECTION DURING CONSTRUCTION

1. Approval of Plans and Drawings

As soon as possible after the Date of Contract the Builder shall put forward a proposed detailed building schedule, including a schedule for testing. The Buyer shall make its comment on the schedule as soon as possible and at the latest within 7 days. The schedules shall be issued by the Builder in writing not later than 30 days after the Date of Contract.

- (a) In accordance with the construction schedule of the Vessel and provisions in the Specifications, the Builder shall submit to the Buyer 3 copies of the plans and drawings for its approval at the address set forth in Article XVII hereof. The Builder shall send a notice by telefax (or by such other electronic means as the parties may agree) to the Buyer giving the date of despatch of such plans and drawings, and the Buyer shall confirm receipt of such plans and drawings. The Buyer shall within 14 Working Days after receipt thereof, send to the Builder 1 copy of such plans and/or drawings with Buyer's approval or comments (if any) written thereon. Such comments shall be as complete as possible.

- (b) If Buyer's comments on the plans and drawings are unclear or unspecified, the Builder may by fax notice to the Buyer request a clarification, and failure by the Buyer or its Representative to respond to this request within 3 Working Days of receipt of such notice shall entitle the Builder to place its own reasonable interpretation on such remarks, comments or amendments when implementing the same.
- (c) If the Builder and the Buyer fail to agree whether such comments or remarks are of such a nature or extent as to constitute modification or change under Article VI hereof, the Builder shall nevertheless proceed with the construction based on the Buyer's comments if so requested by the Buyer. If it is established by mutual agreement or by arbitration as per Article XIX, that the comments, remarks or amendments constitute a modification or change under Article VI, the Builder shall be entitled to an appropriate adjustment of the Contract Price, Delivery Date and/or the characteristics of the Vessel. Article VI clause 1, first paragraph to apply.
- (d) In the event that the Buyer fails to return the plans and drawings to the Builder within the time limit specified in (a) above, the Builder shall by fax to the Buyer request the return of same within 3 days, failing which the Builder shall have the right to consider such plans and drawings as approved by the Buyer.
- (e) The Buyer's approval or non approval of drawings shall not affect any of the Builder's obligations hereunder, including the Builder's obligation to deliver the Vessel fully approved by the Regulatory Bodies, or the Builder's responsibility under Article X hereof.

2. Appointment of Buyer's Representative

The Buyer may send to and maintain at the Builder's yard, at the Buyer's own cost and expense, one or more representatives, of whom only one shall be duly authorised in writing by the Buyer (herein called the "Representative") to act on behalf of the Buyer in attending the tests and inspections relating to the Vessel, its machinery, equipment and outfitting, and in any other matters for which he is specifically authorised by the Buyer. Unless otherwise advised by the Buyer in writing, the Representative shall have no general authority to change the Contract or to approve plans and drawings. The Representative shall, however, be authorised to sign Change Order Forms (Article VI clause 1) on behalf of Buyer, unless otherwise advised by Buyer in writing. The Representative shall have as many assistants as he may require, but any and all approvals must be given by the Representative and be in writing.

3. Inspection by Representative

The inspection of the Vessel, its machinery, equipment and outfittings shall be carried out by the Classification Society, Regulatory Bodies and the Representative and/or his assistants throughout the entire period of construction, in order to ensure that the Vessel is duly constructed in accordance with the Contract.

Whilst the Vessel is under construction and until Delivery and Acceptance, the Representative and his assistants shall during all working hours be given free access to the Vessel, its engines and accessories, and to any other place where work is being done, or materials are being processed or stored in connection with the construction of the Vessel, including the yards, workshops and offices of the Builder, and the premises of the Subcontractors of the Builder who are doing work or storing materials in connection with the Vessel's construction.

The Representative and his assistants shall, during the construction of the Vessel, have the right to attend all tests, trials and inspections undertaken in respect of the Vessel, its machinery, equipment and outfittings. The Builder shall give reasonably notice in advance of any such tests and inspections to the Representative to enable him or any of his assistants to attend. Failure of the Representative or his assistant(s) to be present at such tests and inspections after due notice to him as above provided shall be deemed to be a waiver of his right to be present.

The Builder shall seek to arrange with its Subcontractors that the Representative or his assistants have a similar right of inspection and supervision in respect of the work performed by the Subcontractors.

In the event that the Representative discovers any design, construction or material or workmanship which in his opinion does not conform to the requirements of the Contract, the Representative shall as soon as possible advise the Builder of such non-conformity. Unless the Builder agrees to rectify the matter, a notice thereof (which may be included in minutes of meeting or similar) shall be given to the Builder.

Inspection as described in this clause shall not constitute any changes in the Builder's obligation under the Contract.

4. Facilities

The Builder shall furnish the Representative and his assistant(s) with adequate office space, and such other reasonable facilities according to the Builder's practice at, or in the immediate vicinity of, the shipyard as may be necessary to enable them to effectively carry out their duties.

5. Representative - Division of Liability

The Representative and his assistant(s) shall at all times be deemed to be the employees of the Buyer and not of the Builder. The Builder shall be under no liability whatsoever to the Buyer, the Representative or his assistant(s), and the Buyer shall keep the Builder harmless, for personal injuries, including death, suffered during the time when the Representative or his assistant(s) are on the Vessel, or within the premises of either the Builder or its Subcontractors or are otherwise engaged in or about the construction of the Vessel, unless, however, such personal injuries, including death, were caused by gross negligence of the Builder, or any of its employees or agents or Subcontractors. Nor shall the Builder be under any liability whatsoever to the Buyer, the Representative or his assistant(s) for damage to, or loss or destruction of property of the Representative or his assistant(s) unless such damage, loss or destruction is caused by gross negligence of the Builder, or any of its employees or agents or Subcontractors.

The Buyer, the Representative and his assistant(s) shall be under no liability whatsoever to the Builder, the Builder's employees or Subcontractors, and the Builder shall keep the Buyer, the Representative or his assistant(s) harmless, for personal injuries, including death, unless such personal injuries including death were caused by gross negligence of the Representative or his assistant(s). Nor shall the Buyer be under any liability whatsoever to the Builder, the Builder's employees or Subcontractors for damage to, or loss or destruction of property of the Builder, its employees or Subcontractors unless such damage, loss or destruction were caused by gross negligence of the Representative or his assistant(s).

6. Responsibility of Buyer

The Buyer shall undertake and assure that the Representative and his assistant(s) shall carry out their duties hereunder in accordance with normal shipbuilding practice and in such a way as to avoid any unnecessary increase in building cost, delay in the construction of the Vessel, and/or any disturbance to the construction schedule of the Builder.

The Builder has the right to request the Buyer to replace the Representative or any of his assistant(s) who is deemed by the Builder to be unsuitable and unsatisfactory for the proper progress of the Vessel's construction. The Buyer shall investigate the situation by sending its representative(s) to the Shipyard if necessary, and if the Buyer considers that such Builder's request is justified, the Buyer shall effect such replacement as soon as convenient.

ARTICLE VI MODIFICATIONS AND CHANGES

1. Modification of Specifications

The work to be performed by the Builder under the Contract can be modified or changed by request from the Buyer provided that such modifications or changes will not adversely affect the Builder's other commitments, and provided further that the parties shall first agree to possible adjustment in Contract Price, the Delivery Date and such other terms and conditions occasioned by or resulting from such modification or change. Such agreement shall be effected either by way of exchanges of letters duly signed by authorised representatives of the parties, or by signed change order form, or by minutes of meeting or similar signed by authorised representatives of the parties, which shall constitute the necessary amendments to the Contract. Possible increase or decrease in the Contract Price shall be calculated in accordance with unit prices (inclusive of administration costs) or budget prices if such prices are available, otherwise as per the Builder's customary price for such work.

If modifications or changes are made without such written agreement as aforesaid, or if the Builder fails to notify the Buyer in writing without undue delay that there are modifications or changes which will require an increase in the Contract Price, delayed delivery, changes in the Vessel's characteristics or other changes in the Contract, the Builder will not be entitled to any increase in the Contract Price, adjustment of Delivery Date or other adjustments, and the Contract will remain unchanged.

The Builder is entitled to make minor modifications or changes to the Specifications, if found necessary to suit the Builder's local conditions or facilities, the availability of materials and equipment, the introduction of improvement methods or otherwise, provided that the Builder shall first obtain the Buyer's approval, which shall not be unreasonably withheld or delayed.

2. Change in Rules and Regulations

If, after the Date of Contract, there are any changes in the rules, regulations and requirements (including official changed application of the rules) of Class or Regulatory Bodies, the following shall apply:

- (a) The Builder shall as soon as possible notify the Buyer thereof, and the Builder shall be obliged - except as otherwise agreed - to carry out the required changes in accordance with the provisions set out below, provided always that any changes in such rules, regulations or requirements which are published on or before the Date of Contract, and which apply mandatory to the Vessel on or before the Contract Delivery Date shall not give to the Builder a right to claim any adjustments of the price, delivery date or other contract terms.
- (b) If such change is or will be compulsory for the Vessel, the Builder shall incorporate such alteration or change into the construction of the Vessel, unless otherwise instructed by the Buyer. The parties shall endeavour to agree on such adjustments to the Contract as set out in clause 1 above, failing which, the changes to the Contract shall be decided by arbitration in accordance with Article XIX.
- (c) If such change is not or will not be compulsory for the Vessel, but the Buyer nevertheless desires to incorporate such change, this shall be considered a change or modification, as provided for in clause 1 of this Article VI.

3. Substitution of Materials

If any of the materials required by the Specifications or the Maker's List cannot be procured in time or are in short supply, the Builder may, in order to maintain the Delivery Date and subject to the Buyer's approval, which shall not unreasonably be withheld and which shall be provided without undue delay, supply other materials capable of meeting the requirements of the Classification Society or Regulatory Bodies. No extra charges shall be made to the Buyer and, except that any savings shall be credited to the Buyer, the Contract shall remain unaltered.

ARTICLE VII TEST AND TRIALS

1. Notice

The Builder shall before delivery, by not less than 7 days written notice to the Buyer, notify the time and place for the sea trial for the Vessel. The Buyer shall have its Representative onboard the Vessel to witness the sea trial. Failure by the Representative to attend at the sea trial without any valid reason despite a notice to the Buyer as aforesaid, shall be deemed to be a waiver by the Buyer of its right to be present.

The Builder may after due notice conduct the sea trial without the Representative of the Buyer being present, provided a representative of the Classification Society is present, and in such case the Buyer shall be obligated to accept the results of the sea trial on the basis of a certificate of the Builder confirmed by the Classification Society and/or Regulatory Bodies stating the results of the sea trial.

2. Weather Conditions

The sea trial shall be carried out under weather conditions as set out in the Specifications. Any delay in delivery caused by delay of the sea trial due to unfavourable weather conditions shall be considered Permissible Delay.

3. How conducted

The sea trial shall be carried out in the presence of representatives from the Classification Society and/or Regulatory Bodies, and shall be conducted in the manner described in the Specifications, and shall be sufficient in scope and duration to enable all parties to verify and establish that all elements are functioning in accordance with the Contract.

All expenses in connection with the sea trial shall be for the account of the Builder, including without limitation all necessary crew.

4. Method of Acceptance or Rejection

- (a) Upon completion of the sea trial and when the trial results are available, and if the Builder considers the results thereof demonstrates that the Vessel conforms with the Contract, the Builder shall immediately give the Buyer a written notice of completion stating when the Vessel is ready for delivery. The Buyer shall within 48 consecutive hours after receipt of this notice and the test results notify the Builder in writing of its acceptance or rejection of the Vessel.
- (b) If the results of the sea trial demonstrate that the Vessel or any part or equipment thereof does not conform to the requirements of the Contract, or if the Buyer for other valid reasons rejects the Vessel, the Builder shall take all necessary steps to rectify such non-conformity. If necessary the Builder shall for its own account carry out a further sea trial in accordance with Article VII to ascertain that the Vessel complies with the terms of the Contract. Upon demonstration by the Builder that the deficiencies have been corrected, a notice thereof and of the readiness of the Vessel for delivery, shall be given to the Buyer, who shall then within 48 consecutive hours after receipt of such notice together with the new test results notify the Builder of its acceptance or rejection.
- (c) If the Buyer for any reason rejects the Vessel, the Buyer shall in its notice of rejection give particulars of its reason therefore in such detail as can be reasonably required.

- (d) The Buyer shall not be obliged to take delivery of the Vessel if it is not fully in conformity with the Contract, or if there are any conditions or recommendations imposed by the Classification Society and/or Regulatory Bodies. However, if the deficiencies or the conditions/recommendations are of minor importance, and the Builder is unable to rectify the matter within a reasonable time, the Builder may nevertheless require the Buyer to take delivery of the Vessel, provided:
- (i) the Builder undertakes for its own account to remedy the deficiency or fulfil the requirement as soon as possible, and
 - (ii) the Builder shall indemnify the Buyer for any loss incurred as a consequence thereof, including loss of time
- (e) If the Builder disputes the rejection by the Buyer, the case shall be submitted for final decision by arbitration in accordance with Article XIX hereof.

5. Effect of Acceptance

Acceptance of the Vessel as provided above, shall be final and binding and shall preclude the Buyer from refusing formal delivery on basis of any alleged deficiency in any part or parts of the Vessel which were tested during the sea trial, provided all other procedural requirements for delivery have been met.

6. Disposition of Surplus Consumable Stores

Any fuel oil, unused lubricating oil, grease, fresh water or other consumable stores furnished by the Builder for the sea trial, remaining onboard the Vessel at the time of delivery shall be purchased by the Buyer from the Builder at the original net purchase price thereof (Builder to provide supporting invoices), and payment therefore shall be effected by the Buyer on Delivery and Acceptance of the Vessel.

ARTICLE VIII DELIVERY DATE AND DELIVERY

1. Time and Place

The Vessel shall be delivered at the Builder's yard (see Article II) or in the vicinity thereof free and clear of all liens, claims, mortgages and other encumbrances in a clean and seaworthy condition, ready for service, on , 20..... (the Contract Delivery Date), except that in the event of net delays in the construction of the Vessel or any performance required under the Contract due to causes which under the terms of the Contract permit postponement of the Delivery Date (Permissible Delay), the Delivery Date shall be postponed accordingly. Unless otherwise agreed, the Vessel shall not be delivered earlier than maximum 2 weeks prior to the Contract Delivery Date.

2. When and how effected

Provided that the Buyer has fulfilled all of its obligations under the Contract, delivery of the Vessel shall be effected forthwith upon acceptance thereof by the Buyer by the concurrent delivery by each of the parties hereto to the other of a Protocol of Delivery and Acceptance signed by each party. Both parties have the right to make reservations or notes in the Protocol, or in a separate document signed by the parties "for acknowledgement of receipt only".

3. Documents to be delivered to the Buyer

Upon delivery and acceptance of the Vessel, the Builder shall provide and deliver to the Buyer at its expense the following documents, which shall accompany the Protocol of Delivery and Acceptance:

- (a) Protocol of Trials made pursuant to the Specifications.
- (b) Protocol of Inventory and Equipment of the Vessel, including spare parts and the like, all as specified in the Specifications.
- (c) Protocol of Surplus Consumable Stores referred to under Article VII hereof which are payable by the Buyer to the Builder.
- (d) Drawings and Plans pertaining to the Vessel together with all necessary instruction manuals, as further stipulated in the Specifications.
- (e) All Certificates including the Builder's Certificate required to be furnished upon Delivery and Acceptance of the Vessel pursuant to the Contract and the Specifications. It is agreed that if, through no fault on the part of the Builder, the Classification Certificate and/or other required certificates are not available at the time of delivery, provisional certificates shall be accepted by the Buyer, provided that the Builder at its expense shall furnish the Buyer with final certificates as promptly as possible. If final certificates are not provided or obtained within a reasonable time, the Builder shall compensate the Buyer for any damages, losses and extra expenses caused thereby.
- (f) Declaration of Warranty by the Builder that the Vessel is free and clear of any liens, claims, charges, mortgages and other encumbrances.
- (g) Commercial invoice
- (h) Bill of Sale or other relevant document that certifies that the title of the Vessel passes to the Buyer.

4. Title and Risk

Title to and risk of loss of or damage to the Vessel shall pass to the Buyer upon Delivery and Acceptance thereof by the Buyer.

5. Removal of Vessel

The Buyer shall take possession of the Vessel immediately upon Delivery and Acceptance thereof, and shall remove the Vessel from the premises of the Builder within three (3) days after the Delivery and Acceptance as aforesaid. If the Buyer does not remove the Vessel within the said period, the Buyer shall thereafter pay to the Builder reasonable mooring charges for the Vessel.

ARTICLE IX DELAYS AND EXTENSION OF TIME FOR DELIVERY (FORCE MAJEURE)

1. Cause of Delay

- (a) In case of Force Majeure Delay, the Delivery Date shall be postponed by the number of days corresponding to the net delay in delivery as set out below. It shall be considered a Force Majeure Delay if the Delivery and Acceptance of the Vessel is prevented or delayed as a consequence of extraordinary circumstances or events beyond the Builder's control, such as:

Acts of God; acts of princes and rulers; requirements of government authorities; war or warlike condition, civil commotion or riots, mobilisation; sabotage; strike or lockout (except local labour disturbances at the Builder's yard) quarantines; flood, typhoons, hurricanes, storms or other extraordinary weather conditions not included in normal planning; earthquakes, tidal waves, landslide; fires, explosions, collisions or stranding; import or export bans or restrictions; prolonged failure, shortage or restriction of electrical current, oil or gas;

and/or: any other extraordinary events beyond the control of the Builder;

and/or: by late delivery of major parts or of important performance by Subcontractor(s) where the cause of delay would have been recognised as Force Majeure Delay under this Article IX if it had affected the Builder, provided that the Builder has shown due diligence in its choice of Subcontractor and ensured a reasonable margin for delays, so that at the time of ordering same it could reasonably be expected by the Builder to be delivered in time;

and/or: delays in the Builder's other commitments resulting from Force Majeure as herein described directly causing delay of the Builder's performance hereunder;

Provided always:

that there shall be no Force Majeure Delay if such delay could reasonably have been foreseen or anticipated by the Builder on the Date of Contract, or that it could have been prevented or overcome by the exercise of due diligence by the Builder, its servants, employees or Subcontractors.

- (b) The provisions under sub-clause (a) above apply whether or not the Force Majeure occurs after the Contract Delivery Date.

- (c) The Builder is obliged to do its utmost to avoid or minimise the Force Majeure Delay.

2. Notice of delay

- (a) Within 10 days after the Builder becomes aware or should have become aware of any cause of delay as aforesaid, on account of which the Builder will claim that it is entitled under the Contract to postpone the Delivery Date, the Builder shall notify the Buyer in writing or by telefax, confirmed by registered mail, of the date such cause of delay commenced. Likewise, within 10 days after the date such cause of delay ended, the Builder shall notify the Buyer in writing or by telefax, confirmed by registered mail, of the date when such cause of delay ended.

Failure by the Builder to give such notices as aforesaid shall prevent the Builder from subsequently claiming Force Majeure Delay on account of such circumstances.

- (b) The Builder shall notify the Buyer of the period, by which the Delivery Date is postponed by reason of such cause of delay, with all reasonable despatch after it has been determined. Failure by the Buyer to object to the Builder's claim for postponement of the Delivery Date within 10 days after receipt by the Buyer of such notice shall be deemed to be a waiver by the Buyer of its right to object to such postponement of the Delivery Date for the net delay caused by the Force Majeure event, provided always that the Builder's information in respect of the cause of the delay and the consequences thereof were correctly stated in the notice.

3. Permissible Delay

Delays on account of such causes as specified in this Article IX, Clause 1 and in Article VI hereof and any other delays caused by non fulfilment by the Buyer of the Buyer's obligation hereunder or any other delays of a nature which under the terms of this Contract permit postponement or extension of the Delivery Date shall constitute Permissible Delay and shall extend the Delivery Date for any net delay caused thereby.

ARTICLE X WARRANTY OF QUALITY

1. Extent of Builder's responsibility

Save as provided for below, and provided always that the deficiencies have been rectified within a reasonable time, the Builder shall have no responsibility for defects or the consequences thereof (including loss of profit and loss of time) discovered after the Delivery and Acceptance of the Vessel.

2. Guarantee

The Builder undertakes to repair and rectify at its own cost and expense and free of charge to the Buyer, any defects - including latent defects or deficiencies - concerning the Vessel or parts thereof, which are caused by faulty design, defective material and/or poor workmanship on the part of the Builder, its servants, employees or Subcontractors, but excluding defects arising after delivery due to normal wear and tear or improper handling of the Vessel or

caused or aggravated by omission or improper use or maintenance of the Vessel on the part of the Buyer, its servants or agents and excluding Buyer's Supplies.

The Builder's liability as stated herein shall terminate if the defects as aforesaid have not been discovered within the Guarantee Period (of 12 months or such other period as the Builder and Buyer may agree) unless otherwise provided for in the Contract.

Any such defects shall be notified to the Builder as soon as possible after discovery, and at the latest within 8 days after expiry of the Guarantee Period. Such notice shall include particulars of the deficiency in such detail as can reasonably be expected.

If defects could only be discovered on dry docking the vessel, notice of such defect(s) need not be tendered before the Vessel is in the dock, but must be tendered before the Vessel leaves the dry-dock.

The Guarantee Period will be extended in the following cases:

- (a) After repair and rectification under this Article X has been carried out, there will be a further period of guarantee of months for the repaired and rectified items. The further Guarantee Period shall, however, not be less than the original Guarantee Period for any such item. Such additional guarantee period will be granted on all remedial works notified by the Buyer to the Builder in the Guarantee Period, or any extension thereof. The Buyer shall, however, not be entitled to such additional guarantee for deficiencies caused by poor workmanship if the guarantee work has not been performed by the Builder or their Subcontractors.
- (b) If as a result of guarantee works the Vessel has been lying idle in the Guarantee Period for an accumulated period of 30 days or more, the Guarantee Period shall be extended by the total number of days the Vessel has been lying idle, whether or not other work is carried out during such period.

3. Rectification of Defects

If the Builder is liable for defects as aforesaid, its obligations shall be as follows:

- (a) The Builder shall rectify the defect or cause the defect to be rectified at its own costs. Provided the defect is remedied within a reasonable time, the Builder shall have no other liability for any damage or loss caused as a consequence of the defect, except for repair or renewal of the Vessel's part/parts that have been damaged as a direct and immediate consequence of the defect without any intermediate cause, and provided such part or parts can be considered to form a part of the same equipment or same system. The Builder shall in any event not be liable for any consequential losses as stated herein over and above (insert a specific amount or a percentage of the Original Contract Price).
- (b) The repairs, replacements and/or rectifications shall be made at the Builder's yard.

However, the Buyer may, after having notified the Builder in writing, cause the necessary repairs, replacements and/or rectifications to be carried out elsewhere. In

such case, the Builder shall at its own costs be entitled to forward necessary replacement parts or materials.

The Builder's liability shall in such case be limited to pay the cost of repairs including travelling and forwarding expenses (unless paid by Subcontractors), but limited to the price of the work which the Builder would normally charge at its yard.

In any case, the Builder shall co-operate with the Buyer to find proper solutions to rectify the deficiency.

- (c) The Vessel shall in any case be taken at the Buyer's cost and expense to the place elected for repair and modification, ready for such repairs and modifications. Docking expenses and access works being necessary for performance of the guarantee work shall be for the Builder's account.
- (d) The Builder shall have the ownership of replaced parts. The Buyer will return such parts to the Builder at Builder's request and at Builder's expense. If the Builder fails to present such request within a reasonable time, the Buyer has no responsibility for the replaced parts.

4. Subcontractors' Guarantees

The Builder shall - upon the Buyer's request - assign to the Buyer any rights the Builder may have against any Subcontractors, including any right to pursue any claim under the relevant subcontract. This provision shall in no way alter or diminish the Builder's obligations under the Contract.

The Builder shall endeavour to have provisions in the subcontracts whereby the Buyer may claim against the Subcontractor directly.

5. Assignment

If the Buyer sells the Vessel during the Guarantee Period and wishes to assign its rights hereunder, such assignment shall be subject to the Builder's consent, which shall not be unreasonably withheld or delayed.

6. The Guarantee Engineer

The Builder shall have the right and the Buyer may require the Builder to appoint a Guarantee Engineer to serve onboard the Vessel for such portion of the guarantee period as the Builder or Buyer may decide. The Buyer and its employees shall provide the Guarantee Engineer with full co-operation in carrying out his duties. The Buyer shall accord the Guarantee Engineer treatment and accommodation comparable to the Vessel's Chief Engineer, at no cost to the Builder. The Buyer shall pay to the Builder the same wages as a European Chief Engineer as compensation for part of the cost and charges to be borne by the Builder in connection with the Guarantee Engineer, and also direct expenses of repatriation by air to the Guarantee Engineer's home country.

The Guarantee Engineer shall, at all times and in all respects, be deemed to be the employee of the Builder. The Buyer shall be under no liability whatsoever to the Builder or to the Guarantee Engineer for personal injuries, including death, suffered by the Guarantee Engineer during the time when he is on board the vessel, unless such personal injuries, including death, were caused by gross negligence of the Buyer, or of any of its employees or agents. Nor shall the Buyer be under any liability whatsoever to the Guarantee Engineer for damage to or loss or destruction of property of the Guarantee Engineer, unless such damage, loss or destruction is caused by gross negligence of the Buyer, or of any of its employees or agents. The Guarantee Engineer shall if requested sign a Letter of Indemnity required by the Buyer.

ARTICLE XI OWNERSHIP, RISK AND INSURANCE

1. Ownership and Registration

The Buyer shall become the owner of the Vessel upon Delivery and Acceptance thereof.

The Builder may mortgage the Vessel and its materials (excluding Buyer's Supply if possible) as security for the construction financing, including the provision of refund guarantee(s), for the Vessel. The Buyer shall if necessary give its consent for that purpose. Any such mortgage shall be cancelled and deleted from the relevant registry at the latest on Delivery and Acceptance.

Any materials, parts, machinery or equipment purchased by the Builder and appropriated for the Vessel which are not utilised for the Vessel shall remain the property of the Builder after Delivery and Acceptance of the Vessel.

If the Builder's yard is in Norway, the Buyer may register the Contract and the Vessel under construction in accordance with the rules of the Norwegian Maritime Act with the Builder as title holder.

2. Risk and Insurance

- (a) Until Delivery and Acceptance, the Builder bears the risk of loss of or damage to the Vessel, materials, parts, machinery, boilers and equipment.
- (b) The Builder will arrange and pay for building insurance (which shall include Buyer's Supplies) with underwriters acceptable to the Buyer on customary "All Risk" terms. The insurance shall comprise necessary fire and transport insurance of material and equipment which the Builder procures from Subcontractors. Except as otherwise agreed the Builder is not obliged to insure the transport of Buyer's Supplies.

The insured amount shall as a minimum cover the aggregate of the instalments paid by the Buyer pursuant to Article III from time to time together with interest thereon and the value of any Buyer's Supplies.

By paying extra insurance premiums the Buyer may require that the building insurance is increased to cover the rebuilding value at any time.

The Buyer shall receive copies of the policies.

- (c) (i) The insurance policies shall be taken out in the joint names of the Builder and the Buyer.
- (ii) The Builder may collect directly from the insurance company any sums in respect of its own losses.
- (iii) In the event of partial damage which is to be repaired and which is recoverable under the insurance policies, the Builder may collect advance instalments under the policy payable as the repair work progresses.

The proceeds recovered under the insurance policies shall be applied to repairs satisfactory to the Class and Regulatory Bodies, and the Buyer shall accept the Vessel under the Contract if completed thereafter in compliance with the Contract.

- (iv) If prior to its delivery the Vessel sustains such heavy damages that the Builder has no obligation to rebuild the Vessel, or if the parties and the insurance company agree on total / constructive / compromised total loss then the proceeds under the insurance shall be paid as follows:

- (a) The Buyer will recover directly from the insurance company an amount equal to the instalments paid together with interests in accordance with the terms of the Contract.

The Buyer will further collect direct from the insurance company any extra proceeds recoverable under an insurance policy taken out for Buyer's account in accordance with Article XI clause 2 (b) above.

The Buyer shall further collect payment for Buyer's Supplies covered by the insurance policies.

- (b) The remaining part of the insurance proceeds shall be paid to the Builder.
- (c) Notwithstanding the above; should the parties agree to continue with the Contract and rebuild the Vessel, the proceeds of the insurance policies shall be paid to the Builder as set out in this Article XI clause 2 (c) (iii) above. Such contract will include a possible revised Delivery Date.
- (d) The Builder shall for its own account insure the Vessel on terms that are normally used for insuring vessels under construction at Norwegian yards. This building insurance shall be maintained until the Vessel is delivered to and taken over by the Buyer.
- (e) War risk insurance for the Vessel with accessories shall be taken out only at the request of the Buyer and for its account.

ARTICLE XII DEFAULT PROVISIONS

1. Builder's Default - Cancellation by Buyer

The payment of any sums under this Contract by the Buyer prior to delivery of the Vessel shall be by way of advances to the Builder. In the event that the Buyer shall exercise its right of cancelling the Contract under and pursuant to any of the provisions of the Contract specifically permitting the Buyer to do so, then the Buyer shall notify the Builder in writing or by telefax confirmed by registered mail, and such cancellation shall be effective as of the date notice thereof is received by the Builder.

Upon such cancellation the Builder shall promptly either accept the notice of cancellation , or declare its intention to dispute the same under the provisions of Article XIX hereof.

Upon cancellation the Builder shall refund all sums paid by Buyer to the Builder under Article III hereof, including interest thereon at the rate of . . . % (per cent) per annum from the date of payment to the date of refund. The Builder shall also return Buyer's Supplies, or if they cannot be returned, the Builder shall pay to the Buyer an amount equal to the Buyer's costs for such equipment.

Save for the Builder's obligation to refund amounts as set out above, the Builder shall have no liability for any other loss suffered by the Buyer caused by a cancellation pursuant to this Article XII, clause 1, first paragraph.

2. Buyer's Default - Disputes regarding Payment

- (a) If the Buyer fails to make payments provided for in Article IV clause 3, the Builder shall by written notice or by telefax confirmed by registered mail to the Buyer request payment of the unpaid amount. If the amount has not been paid within 7 Banking Days from receipt of such notice, the Builder may postpone the commencement of or stop the work on the Vessel and enforce payment of the claim, the net loss of time caused thereby being Permissible Delay under the Contract.
- (b) If 21 days have elapsed from the receipt of the above notice without the Buyer having paid or provided acceptable security, the Builder may cancel the Contract.

In either case the Builder may claim compensation for losses caused thereby.

Notwithstanding the above, if there is a dispute in respect of the Buyer's payment obligation, the Builder has no right to postpone the commencement or stop the work or cancel the Contract, if the Buyer provides security acceptable to the Builder for the disputed unpaid amount.

3. Insolvency

If proceedings are commenced by or against the Buyer or Builder for winding up, dissolution or reorganisation (except in case of merger) or for the appointment of a receiver, trustee or similar officer, or if bankruptcy is opened, the party who is not subject to such proceedings shall have the right to cancel this Contract.

Upon such cancellation, the Builder shall refund all sums paid by Buyer to the Builder under Article III hereof, including interest thereon at the rate of ...% (per cent) per annum from the date of payment to the date of refund. The Builder shall also return Buyers Supplies, or if they cannot be returned, the Builder shall pay to the Buyer an amount equal to the Buyer's costs for such equipment.

Save as for the Builder's obligation to make refund as set out above, neither the Builder nor the Buyer shall have any liability for losses suffered by the other party caused by the cancellation pursuant to this Article XII, clause 3.

ARTICLE XIII ASSIGNMENT

Neither of the parties hereto shall assign the Contract to a third party unless prior consent of the other party is given in writing, such consent not to be unreasonably withheld.

The Contract shall endure to the benefit of and shall be binding upon the lawful successors or the legitimate assigns of either of the parties hereto.

ARTICLE XIV TAXES AND DUTIES

1. Taxes and Duties in the country of the Builder

The Builder shall bear and pay all taxes and duties imposed in the country of the Builder in connection with the execution and/or performance of the Contract, excluding any taxes and duties imposed in the country of the Builder upon the Buyer's Supplies.

2. Taxes and Duties outside the country of the Builder

The Buyer shall bear and pay all taxes and duties imposed outside the country of the Builder in connection with the execution and/or performance of the Contract, except for taxes and duties imposed upon those items to be procured by the Builder for construction of the Vessel.

ARTICLE XV PATENTS, TRADEMARKS, COPYRIGHTS

Machinery and equipment of the Vessel may bear the patent numbers, trademarks or trade names of the manufacturers.

The Builder shall defend and hold harmless the Buyer from patent, trade mark, copyright or other intellectual property liability or claims of any nature or kind, including costs and expenses for, or on account of any intellectual property rights made or used in the performance of the Contract, or the Buyer's use of the Vessel, and also including costs and expenses of litigation, if any.

Nothing contained herein shall be construed as transferring any patent or trademark rights or copyright in equipment covered by the Contract, and all such rights including the design of the Vessel are hereby expressly reserved to the true and lawful owners thereof.

The Builder's warranty hereunder does not extend to the Buyer's Supplies.

ARTICLE XVI BUYER'S SUPPLIES

1. Responsibility of Buyer

- (a) The Buyer shall, at its own risk, cost and expense, supply and deliver to the Builder all of the items to be furnished by the Buyer, as specified in the Specifications and as defined in Article I, at warehouse or other storage facility of the Builder in a proper condition ready for installation in or on the Vessel, in accordance with the time schedule designated and advised by the Builder to the Buyer.
- (b) In order to facilitate installation by the Builder of the Buyer's Supplies in or on the Vessel, the Buyer shall furnish the Builder with necessary specifications, plans, drawings, instruction books, manuals, test reports and certificates required by all applicable rules and regulations. If so reasonably requested by the Builder, the Buyer shall without any charge to the Builder, provided always that such installation is not Builder's responsibility pursuant to the Specifications, cause the representatives of the manufacturers of the Buyer's Supplies to assist the Builder in installation thereof in or on the Vessel and/or to carry out installation thereof by themselves or to make necessary adjustments at the Builder's yard.
- (c) Any and all of the Buyer's Supplies shall be subject to the Builder's reasonable right of rejection, when and if they are found to be unsuitable or in improper condition for installation.
- (d) Should the Buyer fail to deliver any of the Buyer's Supplies within the time designated, the Delivery Date shall be automatically extended for the period by which the failure actually caused a delay in the delivery of the Vessel.
- (e) If delay in delivery of any of the Buyer's Supplies exceeds thirty (30) days, then the Builder shall be entitled to proceed with construction of the Vessel without installation thereof in or on the Vessel as hereinabove provided, and the Buyer shall accept and take delivery of the Vessel so constructed, unless such delay is caused by Force Majeure in which case the provisions of Article XVI, 1(d) shall apply.

2. Responsibility of Builder

The Builder shall be responsible for storing and handling with due diligence the Buyer's Supplies after delivery thereof at the Builder's yard, and shall, at its own cost and expense, install them in or on the Vessel, unless otherwise provided herein or agreed by the parties

hereto, provided, always, that the Builder shall not be responsible for the quality, efficiency and/or performance of any of the Buyer's Supplies.

ARTICLE XVII NOTICES

1. Address

Any and all notices and communications in connection with the Contract shall be addressed as follows:

To the Buyer:

Telephone
Telefax
E-mail

To the Builder:

Telephone
Telefax
E-mail

2. Language

Any and all written notices and communications in connection with the Contract shall be in the English language.

ARTICLE XVIII ENTIRE CONTRACT

The Contract contains the entire contract and understanding between the parties hereto and supersedes all prior negotiations, representations, undertakings and agreements on any subject matter of the Contract.

ARTICLE XIX GOVERNING LAW, DISPUTE AND ARBITRATION

1. Governing Law

The parties hereto agree that the validity and interpretation of the Contract and of each Article and part thereof shall be governed by the laws of the Kingdom of Norway.

2. Arbitration

Any dispute between the parties concerning the Contract shall be settled with final and binding effect for both parties by Arbitration in, Norway. The parties will jointly appoint three arbitrators of which at least one shall be a lawyer admitted to practice in Norway. If the parties fail to agree on the choice of arbitrators within 14 days from presentation by either party of a written demand for arbitration, each party shall appoint one arbitrator, and the two so appointed shall appoint a third arbitrator who shall act as the chairman of the arbitration panel. If a party fails to appoint an arbitrator within 14 days after he has been requested to do so by the other party, the Chief Justice of the Appeal Court in the

district where the Builder has its venue shall at the request of either party appoint the arbitrator(s).

The Contract with its Appendices and Exhibits has been drawn up in two identical originals, one for each party.

..... the 20.....

.....

Appendix I Specification and list of plans and drawings

Additional Articles/clauses: