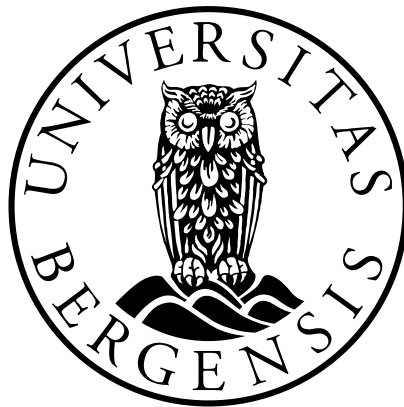


# Unntak fra verftets plikt til kontraktsmessig oppfyllelse etter Skipsbyggingskontrakten

*Misforholdsbegrensningen og konsekvensene av  
at denne aktualiserer seg*

Kandidatnummer: 67

Antall ord: 14856



JUS399 Masteroppgave  
Det juridiske fakultet

UNIVERSITETET I BERGEN

10.12.2021

# Innholdsfortegnelse

Innholdsfortegnelse .....	1
1 Innledning.....	3
1.1 Problemstillingen og dens aktualitet.....	3
1.2 Forutsetninger og avgrensninger .....	6
1.3 Tolkingsprinsipper og rettskildebilde – særlig om bakgrunnsretten .....	7
1.4 Overordnede hensyn .....	13
1.5 Videre fremstilling.....	13
2 Misforholdsbegrensning som unntak fra verftets plikt til kontraktmessig oppfyllelse etter SHIP 2000 .....	15
2.1 Kontraktmessig levering som utgangspunkt .....	15
2.2 Misforholdsbegrensning som grunnlag for oppfyllelsesfritak etter SHIP 2000.....	20
2.2.1 Eksistensen av en misforholdsbegrensning i SHIP 2000 .....	20
2.2.2 Innhold og momenter i misforholdsvurderingen etter SHIP 2000 .....	26
3 Generelt om rederens misligholdsbeføyelser ved verftets oppfyllelsesfritak etter SHIP 2000.....	31
4 Rederens erstatningskrav hvis misforholdsbegrensningen etter SHIP 2000 leder til at han hever avtalen .....	33
4.1 Innledning.....	33
4.2 Ansvarsfraskrivelser og -begrensninger hvor rederen hever avtalen som følge av verftets oppfyllelsesfritak etter SHIP 2000 .....	36
4.2.1 Ansvarsfraskrivelsen i SHIP 2000 artikkel XII nr. 1 fjerde ledd – omfatter denne bestemmelsen også heving som følge av verftets fritak fra oppfylleelsesplikten? .....	36
4.2.2 Eventuelt avtalt <i>global cap</i> i tilfeller hvor rederen hever avtalen som følge av verftets oppfyllelsesfritak etter SHIP 2000 .....	39
4.2.3 Sensur av ansvarsfraskrivelsen og eventuell <i>global cap</i> i tilfeller av verftets oppfyllelsesfritak.....	40
4.2.4 Oppsummering av betydningen av SHIP 2000 sine ansvarsfraskrivelser og eventuell <i>global cap</i> .....	43
4.3 Erstatningsutmålingen – særlig om verftets ansvarsgrunnlag .....	44
5 Avsluttende betraktninger .....	48
Kildeliste .....	49
Vedlegg .....	56

Utvalg av sentrale bestemmelser i SHIP 2000 .....	56
Utvalg av henvisninger til NTK 15 .....	64
Utvalg av henvisninger til NS 8407 .....	65

# 1 Innledning

## 1.1 Problemstillingen og dens aktualitet

Skipsbygging har lange tradisjoner i Norge, og har vært en sentral del av nasjonens industrivirksomhet siden starten av forrige århundre.<sup>1</sup> Mellom partene i skipsbyggingsavtaler, verftene og rederne, oppstår det stadig uenigheter. En problemstilling som oppstår i praksis, er om verftet i alle tilfeller plikter å oppfylle avtalen etter sitt innhold. I tiden fra kontraktsinngåelsen og til ferdigstillelse av skipet, kan det eksempelvis vise seg at kontraktsmessig oppfyllelse vil bli langt dyrere enn verftet hadde forutsatt. Verftet kan da hevde at de nødvendige ressursene for å oppfylle avtalen kontraktsmessig, står i et vesentlig misforhold til rederens interesse i slik oppfyllelse. I disse tilfellene oppstår problemstillingen om verftet kan bli fritatt fra plikten til kontraktsmessig oppfyllelse basert på en misforholdsbegrensning. Det er dette som er temaet for oppgaven.

Når det skal tas stilling til om verftet kan bli fritatt fra plikten til kontraktsmessig oppfyllelse, må det tas utgangspunkt i avtalen mellom partene. I norske skipsbyggingsforhold har man i tiden etter andre verdenskrig benyttet seg av standardavtaler som utgangspunkt for avtalevilkårene. Standardavtalene fra 1955, 1962 og 1981 har ledet til dagens norske standard skipsbyggingskontrakt, heretter omtalt som SHIP 2000 og Skipsbyggingskontrakten.<sup>2</sup> Denne standardavtalen er fremforhandlet av Norske skipsverfts salgs- og markedsføringsorganisasjon og TBL skip på den ene siden, og Norges Rederiforbund på den andre.<sup>3</sup> I Skandinavia benyttes SHIP 2000 som utgangspunkt for de fleste skipsbyggingsavtaler mellom verft og redere ("Verksted" og "Kjøper"), og standarden blir brukt også ellers i verden.<sup>4</sup> Det er derfor naturlig å basere seg på SHIP 2000 når den ovennevnte problemstillingen skal vurderes. Forutsetningen må være at Skipsbyggingskontraktens bestemmelser ikke er endret av partene, så fremt ikke noe annet fremgår. Standardavtalen er utformet både på norsk og engelsk, men vil i det følgende siteres på norsk.

---

<sup>1</sup> Brunsvig (1973) s. 3.

<sup>2</sup> Meland (2019) s. 15-16.

<sup>3</sup> Aadnesen (2001) s. 6.

<sup>4</sup> Meland (2019) s. 17.

Før jeg går nærmere inn i en drøftelse av om verftet kan bli fritatt fra plikten til kontraktmessig oppfyllelse, må det gis eksempel på når problemstillingen kan oppstå. Et eksempel kan være at verftet foretar en designfeil på skipet, men at feilen ikke oppdages før sent i tilvirkningsprosessen. På oppdagelsestidspunktet kan korrigerende av feilen være svært ressurskrevende i forhold til den nytte som oppnås, og vil også kunne medføre forsinkelser. Eksempelvis må det gjøres inngrep i skipets øvrige deler for å korrigere avviket, selv om skipet som sådan er funksjonsdyktig. Et ikke upraktisk tilfelle kan være at designfeilen medfører at skipets maksimalhastighet blir 15 knop, mens det var avtalt maksimalhastighet på 17 knop. Dersom rederen likevel anser skipet som tilfredsstillende, kan verftet og rederen komme til enighet om overtakelse av skipet. Dette er særlig aktuelt dersom rederen tilkjennes (forhåndsbestemt) prisavslag eller annen økonomisk kompensasjon for avviket.<sup>5</sup> Rederen kan imidlertid også tenkes å kreve kontraktmessig oppfyllelse av avtalen. Dersom hastighetsavviket gir rederen et antatt tap på eksempelvis 20 millioner kroner, samtidig som det vil koste verftet 200 millioner kroner å korrigere feilen, ser man hvorfor problemstillingen om *misforholdsbegrensning* oppstår. Det er også da klart at dette er en problemstilling av stor økonomisk betydning.

Gjennom eksempelet ovenfor, springer det i øynene at det er en nær sammenheng mellom verftets plikt til kontraktmessig oppfyllelse og verftets utbedringsplikt. Dersom skipet ikke er i kontraktmessig stand på leveringsdatoen, kan dette terminologisk enten anses å være en forsinkelse eller at skipet er mangelfullt. I begge tilfeller plikter verftet i utgangspunktet å sette skipet i kontraktmessig stand, noe som vil redegjøres nærmere for senere i oppgaven.<sup>6</sup> Det skilles i Skipsbyggingskontrakten mellom plikt til kontraktmessig oppfyllelse og utbedringsplikt basert på om skipet er (forsøkt) levert eller ikke. Dersom skipet er levert eller forsøkt levert gjennom en sjøprøve, kommer utbedringsplikten inn. Dette fremgår av hhv. SHIP 2000 artikkel X nr. 2, jf. nr. 1, og artikkel VII nr. 4 (b):

"Verkstedet påtar seg å reparere og bringe i orden for sin egen kostnad og utgift og uten noe krav mot Kjøperen, enhver mangel [oppdaget etter Levering og Aksept av Skipet] – inkludert latente feil og mangler – vedrørende Skipet eller noen del av dette som er

---

<sup>5</sup> Forhåndsbestemt prisavslag vil redegjøres for i kapittel 2.1.

<sup>6</sup> Se kapittel 2.1.

forårsaket av feil i design, mangelfulle materialer og/eller dårlig utført arbeid fra Verkstedets side, dets medhjelpere, ansatte eller Underleverandører [...]".<sup>7</sup>

"Hvis resultatet av sjøprøven viser at Skipet eller noen del eller utstyr i dette ikke er i overensstemmelse med kravene i Kontrakten [...], skal Verkstedet ta alle nødvendige skritt for å korrigere slike mangler."<sup>8</sup>

Dersom skipet verken er levert eller forsøkt levert når avviket oppdages, oppstår derfor spørsmålet om verftets plikt til kontraktmessig oppfyllelse som sådan, ikke verftets utbedringsplikt. Det er altså denne plikten til kontraktmessig oppfyllelse som er temaet for oppgaven. Den nære sammenhengen mellom disse pliktene er likevel av betydning, noe som vil redegjøres for i kapittel 1.3.

Heretter vil plikten til kontraktmessig oppfyllelse også omtales i kortform som *oppfylleelsesplikten*, i mangel av et mer presist uttrykk. Det er viktig å presisere at fritak fra oppfylleelsesplikten ikke nødvendigvis fritar verftet fra å levere skipet i sin helhet, men fra å levere skipet i full overensstemmelse med avtalen. Dette poenget er sentralt for den videre drøftelsen.

Til tross for at SHIP 2000 er detaljert og omfattende, har denne oppgavens problemstilling ikke et umiddelbart klart svar i standarden. En viktig del av oppgaven blir derfor å vurdere hvordan Skipsbyggingskontrakten må forstås i lys av andre tolkningsfaktorer enn ordlyden. Som det vil fremgå, vil det være et særlig fokus på hvilken betydning bakgrunnsretten og systembetragtninger har i tolkningsprosessen.

I forlengelsen av problemstillingen om misforholdsbegrensning, oppstår spørsmål om hvilken rettsstilling rederen vil befinne seg i dersom verftet blir fritatt fra oppfylleelsesplikten. Det er i denne sammenheng to situasjoner som er interessante. For det første hvilke misligholdsbeføyelser rederen kan påberope seg dersom han overtar et skip med avvik, og for det andre hvilke misligholdsbeføyelser rederen kan påberope seg dersom han nekter overtakelse av det avvikende skipet. Herunder blir det spørsmål om blant annet

---

<sup>7</sup> Se vedlegg s. 61.

<sup>8</sup> Se vedlegg s. 60.

erstatningskrav og sensur av eventuelle ansvarsfraskrivelser for verftet. Det er situasjonen hvor rederen nekter overtakelse som vil behandles mest inngående i denne oppgaven.

Det må innledningsvis nevnes at spørsmålene om verftets oppfylleelsesplikt i praksis vil bli søkt løst gjennom forhandlinger mellom partene. Med andre ord kommer spørsmålet gjerne ikke opp for verken voldgiftsdomstoler eller ordinære domstoler. Dersom partene skulle forhandle om verftets oppfylleelsesfritak, er imidlertid avtalens rettslige innhold av åpenbar betydning for hvilke forhandlingskort partene har.

Til tross for aktualiteten og den økonomiske betydningen av spørsmålet, er ikke misforholdsbegrensning som unntak fra oppfylleelsesplikten i SHIP 2000 nærmere drøftet i teorien. Av denne grunn er det en problemstilling av særlig interesse, og som behøver en analyse. Dette vil foretas i det følgende.

## 1.2 Forutsetninger og avgrensninger

Opgavens problemstilling er relativt presist avgrenset ovenfor. Det dreier seg imidlertid om et komplekst og omfattende tema, og det er ikke rom for en fullstendig utgreiing av alle underproblemstillinger som kan oppstå. Derfor må det foretas ytterligere avgrensninger og forutsetninger for oppgaven.

Det forutsettes for det første at verftet er ansvarlig for kontraktsavviket. Av denne grunn vil det ikke foretas en vurdering av blant annet *force majeure*-hendelser eller annen "Tillatt Forsinkelse" som forskyver leveringsdatoen i medhold av SHIP 2000 artikkel IX.

Videre må det avgrenses mot en behandling av alle mulige unntak fra verftets oppfylleelsesplikt. Det er en eventuell misforholdsbegrensning etter Skipsbyggingskontrakten som skal vurderes. Oppfylleelsesfritak basert på faktisk og rettslig umulighet vil derfor ikke behandles nærmere. At heller ikke verft er forpliktet til det *umulige*, må være på det rene.<sup>9</sup>

I forlengelsen av dette, må det avgrenses mot andre fritakshjemler som kan ligge tett opp til misforholdsbegrensningen. Sentralt i denne sammenhengen er forutsetningslæren og

---

<sup>9</sup> Se Bruserud (2010) s. 68 og Hagstrøm (2011) s. 384-385.

avtaleloven § 36,<sup>10</sup> som begge kan fritta en part fra sin oppfylleelsesplikt.<sup>11</sup> Reglens kjerneområde er imidlertid tilfeller hvor en part krever eksempelvis vederlagsjustering eller fristforlengelser.<sup>12</sup> Avtaleloven § 36 og forutsetningslæren vil derfor først og fremst bli anvendt for oppfylleelsesfritak hvis det ikke finnes mer treffende fritakshjemler.<sup>13</sup> En eventuell misforholdsbegrensning etter SHIP 2000 vil være en slik mer treffende fritakshjemmel.

I alle tilfeller vil en eventuell misforholdsbegrensning fungere parallelt med både forutsetningslæren og avtaleloven § 36. Misforholdsbegrensningen er, som det vil bli redegjort for i kapittel 2.2, en konkret interesseavveining, og innehar derfor ikke alle de vilkår som forutsetningslæren har.<sup>14</sup> Heller ikke misforholdsbegrensningen og avtaleloven § 36 overlapper totalt, især på grunn av den brede helhetsvurderingen sistnevnte legger opp til. Lovgiver forutsetter dessuten at misforholdsbegrensningen er den naturlige å anvende ved spørsmål om oppfylleelsesfritak.<sup>15</sup> Derfor er vurderingen av en misforholdsbegrensning etter SHIP 2000 av interesse også *sett i sammenheng* med disse revisjonshjemplene. Det er etter dette klart at det er behov for en egen vurdering av hvorvidt det gjelder en misforholdsbegrensning etter Skipsbyggingskontrakten.

### **1.3 Tolkingsprinsipper og rettskildebilde – særlig om bakgrunnsretten**

Når oppgavens problemstillinger beror på en tolkning av SHIP 2000, må det knyttes noen bemerkninger til tolkningsmetoden som skal anvendes. Her er det for det første grunn til å merke seg standardens artikkel XIX, hvor følgende fremgår:

"Partene er enige om at gyldigheten og forståelsen av Kontrakten skal være undergitt norsk rett".<sup>16</sup>

---

<sup>10</sup> Lov 31. mai 1918 nr. 4 (avtaleloven – avtl.).

<sup>11</sup> Hagstrøm (2011) s. 258-259.

<sup>12</sup> Rt. 1999 s. 922 på s. 931; Rt. 2000 s. 806 på s. 815-816; Rt. 2010 s. 1345 A (61).

<sup>13</sup> Bruserud (2010) s. 77-78; Hov (2002) s. 303.

<sup>14</sup> For vilkårene i forutsetningslæren, se Rt. 2010 s. 1345 A (63).

<sup>15</sup> Ot.prp. nr. 80 (1986-1987) s. 66.

<sup>16</sup> Vedlegg s. 63.



Bestemmelsen gjør klart at det er norsk rett som er avgjørende for forståelsen av avtalen, og med dette at det er den norske avtaletolkningslæren som er avgjørende i tolkningsprosessen.<sup>17</sup> Denne læren er det ikke rom for å presentere i hele sin bredde, men det vil redegjøres for de mest sentrale faktorene for tolkningen av Skipsbyggingskontrakten.

Høyesterett har uttalt at det "primære formål ved all kontraktstolking er å finne ut hva partene har ment".<sup>18</sup> Dersom det kan påvises en felles forståelse mellom verft og reder om hvordan avtalen skal forstås, er denne derfor avgjørende.<sup>19</sup> I en oppgave som tar for seg et generelt tolknings spørsmål i SHIP 2000, må imidlertid forutsetningen være at det ikke kan påvises en felles forståelse som avviker fra standardens objektive innhold. Dermed må utgangspunktet tas i en objektiv tolkning av avtalen.<sup>20</sup>

Ved å være fremforhandlet av interesseorganisasjoner, utgjør Skipsbyggingskontrakten et såkalt "agreed document". Når disse avtalene er mellom profesjonelle parter, skal avtalen som den klare hovedregel forstås etter sin ordlyd.<sup>21</sup> Dette for å ivareta "forretningslivets behov for sikkerhet og forutberegnelighet".<sup>22</sup> Disse ordlydsfortolkingene må gjøres basert på hvordan en alminnelig fornuftig person i skipsbyggingsbransjen ville ha tolket avtalen.<sup>23</sup> En alminnelig fornuftig person vil ikke lese bestemmelser isolert, og derfor må det ses hen til bestemmelsenes kontekst,<sup>24</sup> samt de "formål de skal ivareta" og "reelle hensyn".<sup>25</sup>

Dersom SHIP 2000 fremstår som *uklar* eller *taus* etter en tolkning i tråd med de ovennevnte faktorene, må det undersøkes hvilke bidrag som kan finnes i systembetraktninger og i bakgrunnsretten.<sup>26</sup> Disse tolkningsfaktorene brukes henholdsvis for å få klarhet i en uklar avtale, eller for å enten utfylle eller konstatere en avtales taushet – beroende på om tausheten er utilsiktet eller tilsiktet.<sup>27</sup> Siden Skipsbyggingskontrakten er et "agreed document" som i stor

---

<sup>17</sup> Meland (2019) s. 252.

<sup>18</sup> Rt. 1993 s. 564 A, s. 569.

<sup>19</sup> HR-2016-1447-A (38).

<sup>20</sup> Woxholth (2021) s. 482.

<sup>21</sup> Rt. 2010 s. 1345 A (59).

<sup>22</sup> Rt. 2002 s. 1155, s. 1159.

<sup>23</sup> Tørum (2019) s. 24.

<sup>24</sup> Tørum (2019) s. 23.

<sup>25</sup> Rt. 2010 s. 961 A (44).

<sup>26</sup> Rt. 2000 s. 1049, s. 1054.

<sup>27</sup> Woxholth (2021) s. 475-477.

grad baserer seg på kompromissløsninger, er det i denne sammenheng særlig viktig å unngå en forrykkelse av avtalens samlede risikofordeling.<sup>28</sup>

Som det vil fremgå av drøftelsene nedenfor, spiller bakgrunnsretten en sentral rolle i denne fremstillingen. Det må derfor klargjøres hva som utgjør denne bakgrunnsretten. For det første må det tas stilling til betydningen av SHIP 2000 artikkel XVIII, hvor følgende fremgår:

"Kontrakten inneholder den fullstendige Kontrakt og forståelse mellom partene og skal gå foran alle tidligere forhandlinger, anførsler, løfter og avtaler vedrørende noe forhold som er omfattet av kontrakten".<sup>29</sup>

Det sentrale i denne sammenheng, er at bestemmelsen fastslår at "tidligere forhandlinger" mv. ikke er avgjørende så lenge det aktuelle "forhold" er regulert i Skipsbyggingskontrakten. En naturlig forståelse av dette, er at bestemmelsen regulerer de *faktiske* omstendigheter omkring partenes avtale. Klausulen regulerer med andre ord ikke hvilke tolkningsfaktorer som er relevante for å fastlegge det rettslige innholdet i SHIP 2000. Den bestemmer bare at det er standardavtalen som er tolkningsobjektet for partenes rettsforhold. At slike "entire agreement"-klausuler ikke skal påvirke den materielle tolkningslæren, og dermed ikke betydningen av blant annet bakgrunnsretten, er også lagt til grunn i rettspraksis og teori.<sup>30</sup>

Rettskildebildet omkring SHIP 2000 preges av mangel på autoritative kilder – foruten standardavtalen selv. Kjøpsloven omfatter riktignok i sin alminnelighet skipsbyggingsavtaler, da normalordningen er at rederen ikke skal "skaffe en vesentlig del av materialet", se § 2 (1).<sup>31</sup> Loven er imidlertid deklarasjonsloven i henhold til § 3, og er videre "primært [...] utformet med sikte på vanlig løsørekjøp".<sup>32</sup> Av denne grunn vil Skipsbyggingskontrakten kunne by på løsninger som avviker fra kjøpsloven, og lovreglene vil heller ikke alltid passe på denne typen tilvirkningskjøp.<sup>33</sup> Kjøpsloven er likevel et naturlig utgangspunkt når bakgrunnsretten skal

---

<sup>28</sup> Nisja (2003) s. 312-313; Ørstavik (2018) s. 334.

<sup>29</sup> Vedlegg s. 63.

<sup>30</sup> Rt. 2012 s. 1779 A (54); Meland (2019) s. 247-248.

<sup>31</sup> Lov 13. mai 1988 nr. 27 (kjøpsloven – kjl.) § 2 (1). At skipsbyggingsavtaler omfattes av kjøpsloven, er også forutsatt i Ot.prp. nr. 80 (1986-1987) s. 49.

<sup>32</sup> Rt. 2002 s. 1110 på s. 1118.

<sup>33</sup> Meland (2019) s. 28-29; Hagstrøm (2015) s. 42-43; Brunsvig (1973) s. 178.

vrderes, men lovens betydning vil derfor bero på om løsningene der er kompatible med Skipsbyggingskontrakten.<sup>34</sup>

En lovbestemmelse som i alle tilfeller er av betydning for forståelsen av skipsbyggingsstandarden, er avtaleloven § 36. Ved å være en preseptorisk, danner avtaleloven § 36 et ytterpunkt for avtalen.<sup>35</sup> Dersom avtalens ordninger leder til en "urimelig" løsning, kan avtalen tilsidesettes eller justeres. I tillegg til å danne et ytterpunkt for avtalen, fungerer bestemmelsen som en retningslinje ved tolkningen.<sup>36</sup> Dette forklares nærmere nedenfor.<sup>37</sup>

Av annet materiale for tolkningen av Skipsbyggingskontrakten, må det først nevnes at det ikke foreligger relevante tilgjengelige "forarbeider" til standarden. Videre foreligger det heller ikke høyesterettspraksis om de sentrale tolknings spørsmål som denne oppgaven reiser. Dette henger sammen med at konflikter i store tilvirkningskjøp som regel løses utenfor de ordinære domstolene. Tvisteløsningspraksis omkring skipsbyggingsavtaler, herunder etter SHIP 2000, finnes i større grad i voldgiftsdommer.<sup>38</sup> Dette er i tråd med standardens artikkel XIX nr. 2, som angir at "[e]nhver tvist mellom partene vedrørende Kontrakten, skal avgjøres med endelig og bindende virkning for begge parter ved voldgift".<sup>39</sup>

Voldgiftsavgjørelser blir som regel avsagt av dommere med spesialkyndighet innenfor et avgrenset område. Så fremt avgjørelsen berører spørsmål av generell betydning, kan derfor uttalelser i avgjørelsene gi uttrykk for fornuftige løsninger av generell relevans.<sup>40</sup> I hvilken grad voldgiftsavgjørelser kan vektlegges, beror imidlertid på argumentasjonskvaliteten.<sup>41</sup> Dessuten er det en forutsetning at dommene er tilgjengelige.<sup>42</sup> Da det er en stor mengde tilgjengelige voldgiftsdommer fra skipsbyggingens område utgitt i *Nordiske domme i sjøfartsanliggender*, vil voldgiftsavgjørelser bli brukt gjennomgående i denne oppgaven.

---

<sup>34</sup> Tørum (2019) s. 159-160.

<sup>35</sup> Ot.prp. nr. 5 (1982-1983) s. 40.

<sup>36</sup> Woxholth (2021) s. 508.

<sup>37</sup> Se kapittel 2.2.1.

<sup>38</sup> Aadnesen (2001) s. 11. Se også Brækhus (1980) s. 1.

<sup>39</sup> Vedlegg s. 63-64.

<sup>40</sup> For et eksempel fra Høyesterett, se Rt. 2005 s. 788 A (48). Se også Brækhus (1990) s. 457-461.

<sup>41</sup> Skoghøy (2002) s. 326-327; Brækhus (1990) s. 459.

<sup>42</sup> Haaskjold (2013) s. 417.

Et eksempel på voldgiftspraksis sin betydning for *rettsutviklingen* på skipsbyggingens område, kan finnes i SHIP 2000 artikkel X nr. 3 (a) om utbedringsplikten. At verftets ansvarsfraskrivelse bare gjelder så fremt utbedringen skjer "innen rimelig tid", stammer fra avgjørelsen i ND 1979 s. 231 (Brækhus) – Wingull-dommen.<sup>43</sup>

Foruten det ovennevnte, vil særlig juridisk teori være av betydning i tolkningsprosessen.<sup>44</sup>

Nettopp på grunn av mangel på treffende autoritative rettskilder, spiller teorien en mer sentral rolle på skipsbyggingsområdet enn på mange andre områder.<sup>45</sup> Også eldre skipsbyggingsstandarder og hvordan disse er forstått er av interesse,<sup>46</sup> da disse utgjør bakteppet for SHIP 2000.<sup>47</sup>

Videre vil løsninger presentert i *lignende* standardavtaler kunne være av betydning i tolkningen av Skipsbyggingskontrakten. Så fremt de faktiske forhold avtalene regulerer ligner på skipsbygging, gjør gjerne de samme reelle hensyn seg gjeldende. Derfor kan løsningene i disse standardene gi anvisning på fornuftige og rimelige løsninger også for SHIP 2000.<sup>48</sup>

I denne sammenheng må det særlig trekkes frem NTK 15 og NS 8407, som gjelder hhv. utbygging av olje- og gassfelt på norsk sokkel og totalentreprise. Til felles med SHIP 2000, er det i disse standardene forutsatt at tilvirkeren/entreprenøren har ansvaret for prosjekteringen/designet, i tillegg til selve ferdigstillelsen.<sup>49</sup> Videre har standardavtalene til felles at det dreier seg om store verdier i langvarige tilvirkningsprosjekter. Dessuten er også NTK 15 og NS 8407 fremforhandlet av interesseorganisasjoner,<sup>50</sup> og er således basert på kompromissløsninger på samme måte som Skipsbyggingskontrakten. Av disse grunner er standardavtalene av interesse i det følgende. Siden det heller ikke for NTK 15 eller NS 8407 foreligger klare svar på alle spørsmål, spiller teorien også på disse områdene en sentral rolle.<sup>51</sup> Ved usikkerhet om standardavtalenes innhold, kan det derfor ses hen til hvordan de er tolket i teorien, for så å vurdere om disse løsningene vil passe inn og være rimelige for SHIP 2000.<sup>52</sup>

---

<sup>43</sup> Meland (2019) s. 188-189.

<sup>44</sup> Eksempel fra Høyesterett om tolkningen av en entreprisestandard, se Rt. 1986 s. 1386, s. 1394.

<sup>45</sup> For tilsvarende i entrepriseretten, Hagstrøm og Bruserud (2014) s. 28-29.

<sup>46</sup> Eksempelvis HR-2016-1447-A (53-54).

<sup>47</sup> Meland (2019) s. 15-16.

<sup>48</sup> Se HR-2020-228-A (59) for et eksempel fra entrepriseretten. Se også Meland (2019) s. 218-219, Krüger (1999) s. 622 og Hagstrøm og Bruserud (2014) s. 28.

<sup>49</sup> Se hhv. SHIP 2000 artikkel II nr. 1 første ledd (vedlegg s. 56), NTK 15 sitt forord (vedlegg s. 64) og NS 8407 artikkel 16.1 (vedlegg s. 65).

<sup>50</sup> Henholdsvis Kaasen (2018) s. 21 og Nordtvedt (2013) s. 36.

<sup>51</sup> Rt. 2013 s. 1476 A (52); Hagstrøm og Bruserud (2014) s. 28-29.

<sup>52</sup> Eksempelvis Meland (2019) s. 218-219. For lignende omkring tolkningen av NTK 15 og NF 15, se Kaasen (2018) s. 59-60, og tilsvarende for tolkningen av NS 8407, se Giverholt (2012) s. 58.

Likevel må det utvises varsomhet med hvilken vekt slike kilder tillegges, da det på noen områder er utviklet mer bransjespesifikk juss.<sup>53</sup> Særlig viktig er det at de eventuelle løsningene det hentes støtte fra, er fra samme "rettslige landskap". Som berørt ovenfor, er nemlig "agreed documents" resultat av kompromisser. Den samlede risikofordeling som den ene standardavtalen bygger på, kan skille seg fra hvordan risikofordelingen er i en annen, *tilsynelatende* lik standardavtale. Betydningen av NTK 15 og NS 8407 beror derfor på om de faktiske og rettslige forhold for det konkrete spørsmål er sammenlignbart med SHIP 2000.

Når det her har blitt presentert en rekke rettskilder som er mer spesifikt knyttet til SHIP 2000 enn kjøpsloven, kan det spørres om disse i sum utgjør en *spesiell* bakgrunnsrett for skipsbyggingsstandard. Det sentrale er uansett at disse kildene er mer konkret knyttet til store standardavtaler med likheter med SHIP 2000, og derfor kan gi anvisning på løsninger som er spesifikt tilpasset denne type kontrakter. Den spesielle bakgrunnsretten kan benyttes både som støtteargument for at kjøpslovens løsninger bør legges til grunn i tolkningen av SHIP 2000, men også som argument for at lovens regler ikke passer. Hvordan dette får sin virkning i et konkret tolkningsspørsmål, vil vises i drøftelsen av en eventuell misforholdsbegrensning i SHIP 2000.<sup>54</sup>

For et eksempel på at den ovenfor fremlagte tolkningslæren benyttes ved tolkningen av SHIP 2000, vises det til ND 2010 s. 94 (Wilhelmsen, Woxholth og Jervell) på s. 116-119.

Et element av betydning for denne oppgaven, er likheten mellom oppfylleelsesplikt og utbedringsplikt i skipsbyggingsforhold. Den metodiske betydningen av likheten, er at det i begge tilfeller er spørsmål om rekkevidden av verftets plikt til å oppfylle avtalen etter sitt innhold.<sup>55</sup> Når sontringen mellom oppfylleelsesplikt og utbedringsplikt er et spørsmål om verftet har forsøkt å levere skipet eller ikke,<sup>56</sup> og ikke et spørsmål om hvilke innholdsmessige avvik som foreligger, bør ikke sontringen nødvendigvis være avgjørende for rekkevidden av verftets plikter. Kilder vedrørende verftets utbedringsplikt vil derfor kunne være av relevans i vurderingen av oppfylleelsesplikten.<sup>57</sup>

---

<sup>53</sup> Kaasen (2018) s. 55

<sup>54</sup> Se kapittel 2.2.1.

<sup>55</sup> Se også Snipsøy (2016) s. 23.

<sup>56</sup> Se kapittel 1.1.

<sup>57</sup> Lignende betraktning i Hagstrøm og Bruserud (2014) s. 348.

## 1.4 Overordnede hensyn

Som det fremgår av presentasjonen innledningsvis, baserer denne oppgaven seg på en rekke underproblemstillinger som det ikke finnes umiddelbart klare svar på. Når problemstillingenes løsninger på denne måten er usikre, vil generelle hensynsbetraktninger være av betydning i vurderingene. I tillegg til reelle hensyn av mer konkret betydning for de enkelte problemstillinger, finnes det også mer overordnede hensyn av betydning for oppgaven. Disse vil være med på å styre både tolkningsprosessene ved uklare tolknings spørsmål, og være med på å avgjøre i hvilke tilfeller det kan være grunnlag for unntak fra, eller sensur av, Skipsbyggingskontraktens normalordninger.

Når det skal fastlegges overordnede hensyn av betydning, må utgangspunktet tas i underproblemstillingenes fellestrekk. Oppgavens underproblemstillinger har nemlig en sentral dimensjon til felles. Det er spørsmål om hvor langt hensynet til *forutberegnelighet* skal rekke i tilfeller hvor hensynet til *fleksibilitet* yter motstand.<sup>58</sup> Problemstillingene går i sin kjerne ut på om det er grunnlag for å gjøre unntak fra det SHIP 2000 umiddelbart gir uttrykk for. Dette enten ad tolkningsveien, eller gjennom å benytte seg av eventuelle avtalefestede unntak eller å sensurere avtalens ordninger.

For å illustrere bruken av forutberegnelighetshensyn opp mot fleksibilitetshensyn, kan det vises til hvordan disse motstående hensynene gjør seg gjeldende i tolkningsprosessen. Forutberegnelighetshensynet tilsier i sin alminnelighet å følge den løsningen som ordlyden gir uttrykk for.<sup>59</sup> Flexibilitetshensynet vil imidlertid tilsi at det bør innfortolkes unntakshjemler, da avtalens normalordninger i noen tilfeller blir lite hensiktsmessige å opprettholde fullt ut – eksempelvis ut fra hensynet til tilvirkeren og til samfunnsøkonomien. Nærmere om hvordan disse hensynene fungerer, vil komme frem underveis i oppgaven.

## 1.5 Videre fremstilling

I det følgende vil det i kapittel 2 tas stilling til om det gjelder en misforholdsbegrensning for verftets oppfylleelsesplikt etter SHIP 2000, og eventuelt med hvilket innhold.

---

<sup>58</sup> Giertsen (2021) s. 8-9; Færstad og Taule (2018) s. 276

<sup>59</sup> Særlig Rt. 2002 s. 1155 på s. 1159.

Deretter vil det i kapittel 3 gjøres rede for hvilke misligholdsbeføyelser rederen eventuelt kan gjøre gjeldende mot et verft som har blitt fritatt fra oppfylleelsesplikten. Dette aktualiserer både spørsmål om misligholdsbeføyelser hvis skipet leveres uten å være i overensstemmelse med avtalen, og misligholdsbeføyelser hvis rederen nekter overtakelse. For sistnevnte situasjon er det heving og erstatning som er av interesse, noe som vil redegjøres spesifikt for i kapittel 4.

Avslutningsvis vil det i kapittel 5 knyttes enkelte betraktninger til de funnene som er gjort i oppgaven, og til hvordan verftene og rederne alternativt kan innrette sitt avtaleforhold.

## 2 Misforholdsbegrensning som unntak fra verftets plikt til kontraktmessig oppfyllelse etter SHIP 2000

### 2.1 Kontraktmessig levering som utgangspunkt

Når det skal tas stilling til eventuelle unntak fra verftets oppfylleelsesplikt etter SHIP 2000, må startpunktet være standardens artikkel II nr. 1. Av bestemmelsen fremgår følgende:

"Skipet skal [bli] designet, bygget, utstyrt, komplettert og levert av Verkstedet i overensstemmelse med bestemmelsene i denne Kontrakt."<sup>60</sup>

At skipet "skal" bli tilvirket og levert "i overensstemmelse med bestemmelsene i denne Kontrakt", etterlater ingen tvil om at det gjelder et utgangspunkt om kontraktmessig oppfyllelse. Dette gjøres enda klarere gjennom reders avvisningsrett i artikkel VII nr. 4 (d):

"Kjøperen skal ikke være forpliktet til å ta levering av Skipet hvis dette ikke fullt ut er i overensstemmelse med Kontrakten [...]. Hvis imidlertid slike mangler [...] er av mindre betydning, og Verkstedet ikke er i stand til å korrigere forholdet innen rimelig tid, da kan Verkstedet likevel kreve at Kjøperen tar levering av Skipet under forutsetning av at:

- i. Verkstedet påtar seg for egen regning å korrigere mangelen [...] så snart som mulig, og
- ii. Verkstedet skal holde Kjøperen skadesløs for ethvert tap som oppstår som en følge av dette, inkludert tidstap."<sup>61</sup>

Det forhold at verftet kan fremtvinge levering hvor avviket er av "mindre betydning", så fremt verftet i etterkant *utbedrer* avviket mv., vil ikke gås nærmere inn på. Problemstillingen i denne oppgaven gjelder som nevnt oppfylleelsesplikten, ikke utbedringsplikten. Det forutsettes

---

<sup>60</sup> Vedlegg s. 56.

<sup>61</sup> Vedlegg s. 60-61.



derfor at avviket som foreligger ikke er av "mindre betydning". Dette kan for eksempel være fordi avviket gjør at skipet ikke kan benyttes til sitt intenderte bruk.<sup>62</sup> Med andre ord foreligger det et avvik som gir rederen avvisningsrett.

Det er etter dette klart at det i Skipsbyggingskontrakten gjelder et utgangspunkt om kontraktsmessig tilvirkning og levering av skipet. Dette utgangspunktet om oppfylleelsesplikt må forstås i lys av det grunnleggende prinsippet i norsk rett om at avtaler skal holdes. Prinsippet kan i lovfestet rett spores tilbake til NL 5-1-2. Av denne fremgår at "Alle Contracter som frivilligen giøris" og som "ikke er imod Loven, eller Ærbarhed", "skulle holdis i alle deris Ord og Puncter".

Prinsippet om at avtaler skal holdes settes imidlertid stadig på prøve i det virkelige transaksjonsliv, også innenfor skipsbygging. Kontraktsparter vil i mange tilfeller ikke ha evne eller vilje til å yte i henhold til sin kontraktsfestede plikt, typisk på grunn av endrede forhold. Avtalemislighold kan skje enten kvalitativt eller kvantitativt, ved at ytelsen ikke er av det materielle innhold avtalen skisserer, eller tidsmessig, ved at avtaleparten yter for sent. For SHIP 2000 kan et kvalitativt mislighold eksempelvis være at skipets bunkersforbruk er høyere enn artikkel II nr. 2 fastslår, mens et tidsmessig mislighold foreligger hvis skipet leveres senere enn leveringsdatoen i artikkel VIII nr. 1.

Hvor avtalepartene misligholder sine ytelsesplikter, kan medkontrahenten gjøre gjeldende misligholdsbeføyelser. Hvilke misligholdsbeføyelser som kan påberopes, avhenger av avtalen mellom partene. En sentral bestemmelse for reders beføyelser overfor verftet etter Skipsbyggingskontrakten, er artikkel IV. Av første ledd fremgår følgende:

"Kontraksprisen skal justeres i ethvert av de tilfeller som er beskrevet i denne Artikkel IV, og Verkstedet skal ikke på noen måte være ansvarlig for noen andre konsekvenser, ved erstatning eller på annen måte, som følge av noen av de forhold som er nevnt heretter i denne Artikkel IV, bortsett fra Kjøperens rett til å kansellere i overensstemmelse med Kontraktens bestemmelser".<sup>63</sup>

---

<sup>62</sup> Se nærmere Meland (2019) s. 141. Dersom reders avvisningsrett bortfaller som følge av at avviket er av "mindre betydning", oppstår problemstillingen om misforholdsbegrensning for *utbedringsplikten*, se Snipsøy (2016) s. 33-35.

<sup>63</sup> Vedlegg s. 56.

Videre listes det i punkt 1 til 5 opp hvilke typer mislighold som på nærmere vilkår gir rett til justering av kontraktsprisen, og etter omstendighetene kanselleringsrett. Dette er 1) forsinkelse, 2) fartsmangler, 3) mangler vedrørende bunkersforbruk, 4) mangler i dødvekt og 5) mangler i kubikkapasitet. Ved hvilke avvik og i hvilket omfang prisreduksjon og kansellering kan kreves, beror på hva partene har blitt enige om ved kontraktsinngåelsen.<sup>64</sup>

For problemstillingen min må det først knyttes bemerkninger til de materielle avvikstypene i artikkel IV nr. 2 til 5. Ved å benytte seg av prisreduksjonsmekanismen tilknyttet disse, godtar rederen å få et skip som avviker fra avtalen. Alternativt kan rederen "kansellere" avtalen dersom avvikene er tilstrekkelig store – noe som er en *hevingsrett* for rederen.<sup>65</sup> Den påfølgende ansvarsfraskrivelsen vil forklares nærmere i kapittel 4.

Prisreduksjonsmekanismen og hevingsretten må imidlertid forstås i lys av artikkel II og artikkel VII nr. 4 (d). Som omtalt ovenfor, fastlegger artikkel II at reder i utgangspunktet "skal" få et kontraktsmessig skip, mens artikkel VII nr. 4 (d) gjør klart at rederen kan nekte å overta et skip som "ikke fullt ut er i overensstemmelse med Kontrakten". Sammenhengen mellom den forhåndsbestemte prisreduksjonsmekanismen og avvisningsretten kan virke noe uklar. Etter mitt syn må imidlertid avvisningsretten forstås slik at prisreduksjonsmekanismen ikke medfører et bortfall av denne. Ordlyden i artikkel VII nr. 4 (d) er klar: Rederen kan avvise et skip som "ikke fullt ut er i overensstemmelse med Kontrakten", uten å stille opp unntak i tilfeller med prisavslag.<sup>66</sup> Denne tolkningen har støtte i artikkel IVs formål. Formålet med bestemmelsen er på dette punkt å unngå tidkrevende utregning av prisavslag/erstatning i ettertid, og heller gi en forutberegnelig misligholdsmekanisme som partene kan benytte seg av dersom skipet viser seg å ha avvik.<sup>67</sup> Bestemmelsen er altså *ikke* ment å frata reders grunnleggende rett på kontraktsmessig oppfyllelse dersom han vil fastholde kravet på dette. Uten andre holdepunkter, må den nevnte ordlydsforståelsen og formålsbetraktningen være avgjørende. Prisreduksjonsmekanismen i artikkel IV nr. 2 til 5 anses derfor ikke å medføre bortfall av reders avvisningsrett overfor et skip med avvik.

---

<sup>64</sup> Vedlegg s. 56-59.

<sup>65</sup> Se bl.a. Meland (2006) s. 84.

<sup>66</sup> Slik også forutsetningsvis Meland (2019) s. 141. Her fremholdes det at dersom rederen blir "sufficiently compensated for its loss through a price reduction", vil dette være et *moment* i vurderingen av om reders avvisningsrett bortfaller. Med andre ord forutsettes det at prisreduksjonsmekanismen ikke i seg selv stenger for avvisningsretten.

<sup>67</sup> Meland (2019) s. 84.

Heller ikke hevingsmekanismen i artikkel IV nr. 2 til 5 kan medføre bortfall av den grunnleggende retten til å fastholde kravet på kontraktmessig oppfyllelse. Bestemmelsene fastslår gjennomgående at heving er en rett som rederen "kan" benytte seg av.<sup>68</sup> Dette gjør klart at heving er et *alternativ* for rederen. Det hadde videre medført en unaturlig sammenheng i Skipsbyggingskontrakten dersom rederen ble tvunget til å heve eller kreve prisavslag dersom avvikene gav hevingsrett, mens avvik *under hevingsgrensen* kunne møtes med avvisningsrett for å fastholde oppfyllelseskravet. Igjen trekker formålet med artikkel IV i samme retning, da dette altså ikke har vært å begrense reders grunnleggende rett på kontraktmessig oppfyllelse, men å gi en forutberegnelig misligholdsmekanisme i tilfeller av avvik.

Etter tolkningen ovenfor, legges det til grunn at artikkel IV nr. 2 til 5 ikke innebærer bortfall av rederens avvisningsrett. Rederen kan derfor avvise et avvikende skip og fastholde sitt krav på kontraktmessig oppfyllelse, slik artikkel II nr. 1 sammenholdt med artikkel VII nr. 4 (d) gir ham rett til.

Forutsetningen i det følgende er at rederen i utgangspunktet ikke godtar å overta skipet med avvik, og at han heller ikke ønsker å heve avtalen. Rederen fastholder kravet på kontraktmessig oppfyllelse. I slike tilfeller kan den nødvendige korreksjonen være svært ressurskrevende i forhold til reders interesse i å få avviket korrigert, og dermed oppstår problemstillingen om verftet kan bli fritatt basert på en misforholdsbegrensning. Dette skal vurderes i neste punkt.

I Skipsbyggingskontrakten er det som nevnt også en prisreduksjons- og hevingsmekanisme ved forsinkelser. Forsinkelse oppstår typisk hvor avviket fra skipets spesifikasjoner oppdages sent, slik at skipet ikke kan bli klart til leveringsdatoen. Rederen blir i slike tilfeller presentert med følgende misligholdsbeføyelser, opplistet i artikkel IV nr. 1:<sup>69</sup>

"(a) Hvis leveringen av skipet er forsinket utover Leveringsdato, så skal Kontraktsprisen reduseres ved fradrag i denne som følger [...]".

---

<sup>68</sup> Se vedlegg s. 58-59.

<sup>69</sup> Vedlegg s. 56-57.

"(b) Hvis forsinkelsen i levering av Skipet fortsetter i en periode utover 180 dager etter leveringsdato, så har Kjøperen rett til i sitt valg å kansellere Kontrakten".

"(d) Hvis det er klart uten enhver rimelig tvil at Skipet vil bli forsinket i mer enn 180 dager [...], så har Kjøperen rett til umiddelbart å kansellere Kontrakten".

En alminnelig forståelse av at reder har "rett til i sitt valg å kansellere Kontrakten" i bokstav (b), gjør klart at rederen ikke *plikter* å heve dersom forsinkelsen går utover 180 dager. Tilsvarende bokstav (d) sin angivelse av at dette er en "rett". Med andre ord kan rederen også i slike tilfeller fastholde kravet på levering, og har da rett til prisreduksjon i medhold av bestemmelsen. Sett i lys av tolkningen av artikkel IV nr. 2 til 5 ovenfor, innebærer dette en rett til å få skipet levert *kontraktsmessig*. At rederen ikke taper denne retten, om enn med forsinkelser, støttes av formålsbetraktninger. En avtale basert på SHIP 2000 er skreddersydd etter konkrete behov og spesifikasjoner. Rederens interesse i å få levert det avtalte skipet er derfor i utgangspunktet både stor og verneverdig. At retten til levering av det avtalte skipet står sterkt, har dessuten støtte i systembetraktninger. Utbedringsplikten medfører at selv om reder må overta et skip med avvik av "mindre betydning", plikter verftet å "korrigere mangelen".<sup>70</sup> Rederens rett til å (til slutt) få et skip i tråd med avtalens spesifikasjoner, er dermed sterkt forankret i Skipsbyggingskontrakten. Denne retten er dessuten i samsvar med bakgrunnsretten.<sup>71</sup>

Etter det som ovenfor er gjennomgått, må det legges til grunn at SHIP 2000 artikkel IV ikke innebærer et unntak fra rederens rett til å kreve skipet levert i materielt kontraktsmessig stand – om enn forsinket. Både prisreduksjonsmekanismen og hevingsretten er alternativer til dette. For avvikstyper som ikke reguleres av artikkel IV, er utgangspunktet om kontraktsmessig levering det samme.<sup>72</sup> Dette innebærer at rederen i utgangspunktet kan kreve *naturaloppfyllelse* av avtalen, uavhengig av hvilke typer avvik som foreligger. Rederen kan dessuten få dom på å få skipet levert kontraktsmessig, og verftet kan bli pålagt tvangsmulkt for å fremtvinge oppfyllelse.<sup>73</sup> Dette vil imidlertid ikke bli behandlet nærmere. Det er partenes materielle krav som er av interesse i denne oppgaven, ikke det prosessuelle.

---

<sup>70</sup> SHIP 2000 artikkel VII nr. 4 (d) i).

<sup>71</sup> Kjøpsloven § 23 (1) 1.pkt.

<sup>72</sup> SHIP 2000 artikkel II nr. 1, jf. artikkel VII nr. 4 (d), som fremlagt tidligere i kapitlet.

<sup>73</sup> Tvisteloven § 19-13 (1) og voldgiftsloven § 45, jf. tvangsloven § 13-8.

Når utgangspunktet etter Skipsbyggingskontrakten er at rederen kan kreve skipet levert i kontraktsmessig stand, må det tas stilling til om dette også gjelder hvis oppfyllelse blir uforholdsmessig ressurskrevende. Den generelle bakgrunnsretten opererer med unntak fra oppfylleelsesplikten i kjøpsloven § 23. Av bestemmelsen fremgår følgende:

"Kjøperen kan fastholde kjøpet og kreve oppfyllelse. Dette gjelder ikke om det foreligger en hindring som selgeren ikke kan overvinne, eller for så vidt oppfyllelse vil medføre så stor ulempe eller kostnad for selgeren at det står i vesentlig misforhold til kjøperens interesse i at selgeren oppfyller".

Som omtalt innledningsvis, er det om det gjelder en misforholdsbegrensning i Skipsbyggingskontrakten som vil tas stilling til. Kjøpsloven § 23 er utformet med sikte på alminnelige forsinkelser, i tråd med at loven i hovedsak tar sikte på umiddelbare kjøp. Bestemmelsen passer derfor ikke så godt på avviksproblematikk under *tilvirkningsstadiet*. Kjøpsloven § 23 er likevel av interesse i det følgende, da den bygger på det grunnleggende prinsipp for min problemstilling: Om det på tidspunktet forut for levering kan gjøres unntak fra plikten til kontraktsmessig oppfyllelse.<sup>74</sup> At bestemmelsen er generelt utformet med sikte på alle typer kjøp, og at den muligens ikke passer på skipsbyggingsavtaler, må imidlertid bli en del av vurderingen nedenfor.

## **2.2 Misforholdsbegrensning som grunnlag for oppfyllelsesfritak etter SHIP 2000**

### **2.2.1 Eksistensen av en misforholdsbegrensning i SHIP 2000**

Ovenfor er det lagt til grunn at Skipsbyggingskontrakten i utgangspunktet gir rederen rett på levering av et kontraktsmessig skip. Det neste som må tas stilling til, er om det kan gjøres unntak fra dette. Som nevnt vil denne oppgaven fokusere på om det gjelder en misforholdsbegrensning som kan begrunne slikt unntak.

Igen må startpunktet være SHIP 2000 artikkel II, sammenholdt med artikkel VII nr. 4 og artikkel IV. Artikkel II gjør klart at skipet "skal" bli tilvirket og levert "i overensstemmelse

---

<sup>74</sup> Se lignende tolkning i Christophersen (2012) s. 479.

med bestemmelsene i denne kontrakt". Dersom det skulle foreligge avvik som ikke er av "mindre betydning", som altså er forutsetningen for problemstillingen, gis reder en avvisningsrett.<sup>75</sup> Avvisningsretten bortfaller ikke som følge av artikkel IV sin prisreduksjons- og hevingsmekanisme.<sup>76</sup> Med disse forhold fastlagt, fremgår det av Skipsbyggingskontrakten ingen eksplisitte unntak fra verftets forpliktelse til å levere et kontraktsmessig skip. En alminnelig forståelse av at skipet etter artikkel II "skal" bli tilvirket og levert i henhold til avtalen, kan da hevdes å måtte lede til at det ikke kan gjøres unntak. Dette har støtte i forutberegnelighetshensyn, ved å kreve at eventuelle unntak må fremkomme eksplisitt.

En slik slutning vil imidlertid være en antiteseslutning, og antiteseslutninger kan ikke foretas uten andre holdepunkter.<sup>77</sup> Skipsbyggingskontraktens manglende behandling av unntaksadgangen må heller sies å innebære en *taushet* om spørsmålet. Det må derfor tas stilling til om denne tausheten er tilsiktet, i den forstand at den er ment å utelukke en misforholdsbegrensning. Motsetningsvis kan tausheten være utilsiktet, slik at "tomrommet" må utfylles med en slik begrensning. Dette beror på de øvrige tolkningsmomentene som gjør seg gjeldende.

Formålet med skipsbyggingskontrakter etter SHIP 2000, er at rederen skal få det skipet vedkommende har bestilt, og at verftet skal få betaling for dette. En isolert formålsbetraktning kan derfor tilsi at unntakene fra oppfylleelsesplikten begrenses til de mest ekstreme tilfellene, altså hvor det foreligger faktisk eller rettslig umulighet.<sup>78</sup> Når oppfyllelse ikke er umulig, det er bare uforholdsmessig ressurskrevende, trekker formålsbetraktninger og reders sterke interesse av å få det bestilte skipet i retning av at det ikke kan gjøres unntak.

I motsatt retning av de nevnte forutberegnelighets- og formålsbetraktninger, gjør det seg imidlertid gjeldende reelle hensyn for at det er behov for en mer fleksibel ordning. På et gitt punkt vil kostnadene med oppfyllelse bli så store sammenlignet med nytten som oppnås, at hensynet til å ivareta verftet slår inn med styrke. Så fremt oppfyllelse er *mulig*, inneholder ikke Skipsbyggingskontrakten andre begrensninger for verftets ressursbruk ved oppfyllelse. Derfor er det behov for å ivareta verftet i de mest alvorlige tilfellene av misforhold. Dette

---

<sup>75</sup> SHIP 2000 artikkel VII nr. 4 (d).

<sup>76</sup> Se kapittel 2.1.

<sup>77</sup> Rt. 2012 s. 1729 A (93-94).

<sup>78</sup> Se kapittel 1.2, med henvisning til Bruserud (2010) s. 68 og Hagstrøm (2011) s. 384-385.

behovet kan dekkes gjennom en misforholdsbegrensning. Det er dette hensynet til tilvirkeren som fremheves for misforholdsbegrensningen i bakgrunnsretten, og argumentet må derfor tillegges vesentlig vekt i vurderingen.<sup>79</sup>

Videre gjør det seg gjeldende samfunnsøkonomiske hensyn. Dersom rederen kan fastholde oppfyllelseskravet sitt selv ved vesentlig misforhold mellom ressursbruken og nytten som oppnås, vil avtaleforholdet kunne medføre unødvendig bruk av ressurser.

Misforholdsbegrensningen kan bidra til å unngå slik unødvendig ressursbruk, noe som trekker i retning av å innfortolke begrensningen i SHIP 2000.<sup>80</sup>

En voldgiftsavgjørelse av interesse, til tross for at saken gjaldt utbedringsplikten, er ND 1933 s. 116. Bunnrammen på et nybygd skip var sprukket, og spørsmålet var om verftet kunne pålegges å bytte ut denne. En garantibestemmelse i avtalen sa at verftet pliktet å bytte ut bunnrammen i slike tilfeller, men verftet fremholdt at dette ville bli for kostnadskreven. Mens utbytting ville medføre kostnader på kr 38 300, ville en reparasjon som gjorde skipet driftsmessig sikkert koste kr 800.<sup>81</sup> Retten anerkjente at det ville medføre en "salgslyte" for rederen dersom bunnrammen ikke ble utbyttet, og tilkjente kr 4000 i prisavslag for denne lyten.<sup>82</sup> På samme side uttalte retten at når skipet kunne bli driftsmessig sikkert, og salgsløyten ville bli kompensert for, ville ikke rederen ha noen konkret interesse i utbytting. Hans interesser ble fullt ut ivaretatt gjennom reparasjonen og prisavslaget. Av denne grunn ville merkostnader på totalt kr 33 500 – eller om lag 700% – stå i et slikt misforhold til kjøpers interesse at utbytting ikke kunne kreves. Derfor fant retten å måtte "innfortolke i avtalen" en misforholdsbegrensning.<sup>83</sup>

I teorien tilknyttet de tidligere standardkontraktene for skipsbygging, blir det på bakgrunn av blant annet denne voldgiftsdommen tatt til orde for at en misforholdsbegrensning må gjelde for utbedringsplikten.<sup>84</sup> Dette til tross for at utbedringsplikten fremstod som absolutt. Når det er stor likhet mellom oppfyllelses- og utbedringsplikten i skipsbyggingsforhold, må dette være av relevans for drøftelsen her. Avgjørelsen viser hvordan lignende argumenter som

---

<sup>79</sup> Ot.prp. nr. 80 (1986-1987) s. 66.

<sup>80</sup> For lignende argumentasjon, se Ot.prp. nr. 29 (1988-1989) s. 39 om utbedringsplikten i håndverkertjenesteloven. Se også Hagstrøm (2011) s. 387.

<sup>81</sup> ND 1933 s. 116 (Coucheron, Dahl, Mjellem), s. 128.

<sup>82</sup> ND 1933 s. 116, s. 128.

<sup>83</sup> ND 1933 s. 116, s. 129.

<sup>84</sup> Lund (1971) s. 353; Knudtzon (1984) s. 63.

fremmet ovenfor, har ledet til at både voldgiftsrett og teori omkring tidligere skipsbyggingskontrakter har operert med en misforholdsbegrensning.

De nevnte reelle hensynene og hvordan disse har gitt utslag i tolkningen av tidligere standardavtaler, må imidlertid avmåles mot *system- og balansebetraktninger*. Partene har ved å benytte seg av SHIP 2000 tiltrådt den risikofordeling som standardavtalen legger opp til. Verftet har godtatt å skulle levere et kontraktsmessig skip, med den risikoen for uforutsette hendelser en slik resultatforpliktelse innebærer. Rederen har på sin side godtatt andre risikofaktorer, herunder ustabile markeder for skipet. Dersom det innfortolkes en misforholdsbegrensning i Skipsbyggingskontrakten, vil verftets opprinnelige risiko i noen grad veltes over på rederen. Dette særlig ved at standardavtalen innehar ansvarsbegrensninger som svekker rederens rettsstilling ved eventuelle unntak fra oppfylleelsesplikten.<sup>85</sup> Når det skal utvises varsomhet med tolkninger som rokker ved den tilsynelatende avtalte risikofordeling etter standardavtalen,<sup>86</sup> taler dette *mot* at det gjelder en misforholdsbegrensning i Skipsbyggingskontrakten.

Samtidig må det bemerkes at rederen ikke vil stilles i en uholdbart svak posisjon dersom misforholdsbegrensningen innfortolkes. For det første må misforholdsterskelen være svært høy, og dermed blir unntaket bare aktuelt hvor reders interesse i å få kontraktsmessig oppfyllelse er relativt liten.<sup>87</sup> Videre har rederen gjennom SHIP 2000 artikkel IV nr. 1 *i alle tilfeller* rett til å heve avtalen dersom oppfylleelsesplikten bortfaller. Dette følger av rederens avvisningsrett i tilfeller hvor skipet "ikke fullt ut er i overensstemmelse med Kontrakten".<sup>88</sup> Denne avvisningsretten bortfaller som nevnt ikke av prisreduksjonsmekanismen i artikkel IV.<sup>89</sup> Ved å fastholde avvisningsretten, kan rederen gjøre at skipet *blir* forsinket "utover 180 dager", og således også gjøre det "klart uten enhver rimelig tvil at skipet vil bli forsinket i mer enn 180 dager".<sup>90</sup> Dermed er hevingsvilkårene i Skipsbyggingskontrakten artikkel IV nr. 1 bokstav (b) og (d) oppfylt.

---

<sup>85</sup> Eksempelvis artikkel XII nr. 1 fjerde ledd (vedlegg s. 63), behandlet i kapittel 4 nedenfor.

<sup>86</sup> Nisja (2003) s. 312-313.

<sup>87</sup> Se kapittel 2.2.2.

<sup>88</sup> SHIP 2000 artikkel VII nr. 4 (d).

<sup>89</sup> Kapittel 2.1.

<sup>90</sup> SHIP 2000 artikkel IV nr. 1 (b), jf. (d), som presentert i kapittel 2.1.



Gjennom å heve avtalen som vist ovenfor, er rederen sikret å bli stilt økonomisk som om skipsbyggingsavtalen aldri ble inngått. Dette følger av SHIP 2000 artikkel XII nr. 1 tredje ledd, som fastslår følgende:

"Ved kansellering skal Verkstedet tilbakebetale alle beløp betalt av Kjøperen til Verkstedet i henhold til Artikkel III ovenfor, samt rente på slike beløp med rentesats ... % [...]. Verkstedet skal også returnere Kjøpers Utstyr, eller hvis disse ikke kan returneres skal Verkstedet betale til Kjøperen et beløp tilsvarende Kjøperens kostnader for slikt utstyr."<sup>91</sup>

Dersom rederen hever avtalen, har han altså rett på tilbakebetaling av forskuddsbetalinger og (prisen av) eventuelt utstyr mv. som ikke er overdratt til verftet. Denne retten er også sikret gjennom verftets pålagte forsikring.<sup>92</sup> Selv om verftets ansvar utover dette skulle være begrenset, vil rederen derfor ikke bli stående uten rettigheter dersom han hever, men være sikret sin opprinnelige økonomiske posisjon. Dette medfører at en eventuell misforholdsbegrensning ikke stiller reder i en like utsatt posisjon som det umiddelbart kan fremstå.<sup>93</sup>

Verftet lider på sin side fortsatt tap, selv om oppfylleelsesplikten opphører. Dersom verftet eksempelvis har tilvirket et skip frem til oppfylleelsesfritaket, vil skipet gjerne ikke ha muligheter til å bli kontrahert videre dersom rederen nekter overtakelse. Dette fordi skipet er skreddersydd den spesifikke rederens behov. Misforholdsbegrensningen vil med andre ord ikke medføre at verftet, som jo forutsetningsvis er ansvarlig for det avviket som leder til oppfylleelsesfritak, blir sittende igjen uten tap. At rederen skulle *overtatt* verftets tap i slike tilfeller, hadde vært urimelig.

Videre er det av betydning at både Skipsbyggingskontraktens generelle og spesielle bakgrunnsrett inneholder en misforholdsbegrensning for oppfylleelsesplikten. Kjøpsloven § 23 er presentert ovenfor, og den gjelder altså som deklarasjonsrett. I teorien omkring NTK 15 og NS 8407, er det videre lagt til grunn at det må gjelde en misforholdsbegrensning

---

<sup>91</sup> Vedlegg s. 62-63.

<sup>92</sup> SHIP 2000 artikkel XI nr. 2 (b).

<sup>93</sup> For den motsatte situasjon som tolkningsargument for at det *ikke* gjelder en misforholdsbegrensning for utbedringsplikten i NTK 15 og NF 15, se Kaasen (2018) s. 662.

for oppfylleelsesplikten.<sup>94</sup> Dette selv om en slik begrensning ikke fremgår eksplisitt av standardene. Det er nettopp hensynet til tilvirkeren/entreprenøren som begrunner dette, og innfortolkningene bygger klart nok på det prinsippet om misforholdsbegrensning som følger av blant annet kjøpsloven § 23.<sup>95</sup> NTK 15 og NS 8407 er på dette punkt i samme "rettslige landskap" som SHIP 2000, ved at ferdigstillelsesrisikoen i utgangspunktet er på tilvirkeren/entreprenøren. Misforholdsbegrensning vil derfor også i disse avtalene medføre en viss risikoforskyvning. Når misforholdsbegrensningen likevel er innfortolket i disse standardavtalene hvor de er tause om unntaksadgangen, må dette tale for at det samme skal gjøres i SHIP 2000. På denne måten blir Skipsbyggingskontrakten i samsvar med både den generelle og spesielle bakgrunnsretten, noe som har formodningen for seg.<sup>96</sup>

Det kan også vises til misforholdsbegrensningen for *utbedringsplikten* i NS 8407.<sup>97</sup> Denne bestemmelsen viser hvordan de ovennevnte hensynene har medført en eksplisitt misforholdsbegrensning i den faktisk lignende situasjonen med utbedring.

Dessuten er det et argument at dersom det ikke gjelder en misforholdsbegrensning etter SHIP 2000, vil standardavtalen av denne grunn i ytterste konsekvens kunne være i strid med avtaleloven § 36. Det vil nemlig kunne anses "urimelig" dersom verftets oppfylleelsesplikt gjelder ubetinget hvor oppfyllelseskostnadene står i et åpenbart misforhold til reders oppfyllelsesinteresse.<sup>98</sup> Dette selv med den høye terskelen som gjelder for urimelighet i kommersielle forhold.<sup>99</sup> Det har formodningen mot seg at en nøye utarbeidet standardavtale har en ordning som i seg selv kan være i strid med preseptorisk lovgivning.<sup>100</sup> Dette trekker i retning av at det må gjelde en misforholdsbegrensning etter SHIP 2000.

De argumentene som ovenfor er presenterte, må etter mitt syn lede til at SHIP 2000 tolkes til å inneholde en misforholdsbegrensning som unntak fra verftets plikt til kontraktmessig oppfyllelse. Med andre ord kan verftet bli fritatt fra sin oppfylleelsesplikt, forutsatt at ressursbruken står i tilstrekkelig stort misforhold til reders oppfyllelsesinteresse. For denne

---

<sup>94</sup> Henholdsvis Kaasen (2018) s. 623 og Hagstrøm og Bruserud (2014) s. 348 med videre henvisninger.

<sup>95</sup> Se eksplisitt Kaasen (2018) s. 623.

<sup>96</sup> Se for dette også Simonsen (1999) s. 359, jf. s. 347, hvor han krever "temmelig klare holdepunkter" for at bakgrunnsrettens misforholdsbegrensning skal anses fraveket i tilvirkningsavtaler.

<sup>97</sup> NS 8407 pkt. 42.3.1, se vedlegg s. 65.

<sup>98</sup> Tilsvarende Ot.prp. nr. 80 (1986-1987) s. 66.

<sup>99</sup> Rt. 2012 s. 1537 A (46).

<sup>100</sup> I samme retning, Simonsen (1999) s. 347 og Woxholth (2021) s. 508.

tolkningen vektlegges særlig hensynet til verftet, som på dette punkt ikke blir ivare tatt gjennom andre bestemmelser i Skipsbyggingskontrakten. Sentralt er det også at hensynet til tilvirkeren har ført til en misforholdsbegrensning i både den generelle og spesielle bakgrunnsretten. Selv om en slik misforholdsbegrensning ikke fremgår eksplisitt av SHIP 2000, vil partene dermed ha en viss forutberegnelighet ved at begrensningen er en etablert regel i standardens bakgrunnsrett. Som det vil redegjøres for nedenfor, er dessuten terskelen for misforhold svært høy. Det er derfor bare i de tilfeller hvor reders interesse i oppfyllelse ikke er særlig sterk, at unntak blir aktuelt. Videre er rederen uansett sikret å bli stilt økonomisk som om avtalen aldri ble inngått. At misforholdsbegrensningen kan innebære at den tilsynelatende risikofordelingen forrykkes, kan ikke være avgjørende motargument mot behovet for en misforholdsbegrensning i SHIP 2000. Dette må heller være et argument for at *terskelen* for misforhold må ligge høyt – noe som er temaet nedenfor.

Et eventuelt tvisteløsningsorgan kan trolig også komme til en "mellomløsning" mellom reders krav på kontraktmessig levering og verftets ønske om fritak. Dette på noe lignende vis som i ND 1933 s. 116, som gjennomgått ovenfor. Med dette menes at rederen kan bli gitt rett til oppfyllelse til en viss grad opp mot det han krever, mens misforholdsbegrensningen gjør seg gjeldende for det resterende kravet.<sup>101</sup> For eksempel kan det koste 40 millioner kroner å øke skipets maksimalfart fra 15 til 16 knop, mens det vil koste ytterligere 160 millioner å øke det til det avtalte, 17 knop. Dersom hastighetsavviket anses å gi rederen tap på 20 millioner, kan det tenkes at økningen til 16 knop ikke medfører tilstrekkelig misforhold til å gjøre unntak. Misforholdsbegrensningen kan imidlertid tenkes å slå inn for økningen til 17 knop. Hvis skipet overtas med maksimalfart 16 knop, vil det så oppstå spørsmål om misligholdsbeføyelser for det resterende avviket.

### **2.2.2 Innhold og momenter i misforholdsvurderingen etter SHIP 2000**

Ovenfor er det lagt til grunn at det gjelder en misforholdsbegrensning for verftets oppfylleelsesplikt etter Skipsbyggingskontrakten. Vilkåret er at kontraktmessig oppfyllelse står i tilstrekkelig stort misforhold til reders oppfylleelsesinteresse. I det følgende vil det tas

---

<sup>101</sup> Se tvisteloven § 11-2 og voldgiftsloven § 32.

stilling til hva som ligger i kravet til misforhold, samt hvilke momenter som er av særlig interesse i vurderingen.

På dette punkt etterlater drøftelsen ovenfor lite tvil om at det må være en svært høy terskel for å gjøre unntak fra oppfylleelsesplikten. Kjøpsloven § 23 (1), som var sentral i tolkningsprosessen ovenfor, krever for dette et "vesentlig misforhold". Bestemmelsens ordlyd gjør klart at det først er ved de mer betydelige misforhold at unntakshjemmelen blir aktuell, noe som samsvarer med forutsetningen i de nordiske forarbeidene.<sup>102</sup>

Av mer konkret betydning for misforholdsbegrensningen i Skipsbyggingskontrakten, må det tas utgangspunkt i den klare hovedregelen om retten til kontraktmessig oppfyllelse. Denne står som nevnt sterkt i skipsbyggingsforhold.<sup>103</sup> Dessuten gjelder det et generelt prinsipp om at enhver avtalepart er ansvarlig for egne økonomiske forhold,<sup>104</sup> og dette gjelder i særlig grad for profesjonelle parter som verft.<sup>105</sup> Det må stilles strenge krav til verftets økonomiske kalkyler og forberedelser, slik at det ikke oppstår den type vesentlig økning i ressursbruken som problemstillingen her gjelder.<sup>106</sup> Dersom vesentlig økning først oppstår, må det kreves mye fra verftet for å likevel oppfylle kontraktmessig.<sup>107</sup> Dette særlig fordi et eventuelt unntak fra plikten til kontraktmessig oppfyllelse vil medføre en forrykkelse av risikofordelingen som i utgangspunktet gjelder etter SHIP 2000.

I fastleggelsen av misforholdsterskelen må også bakgrunnen for kostnadsøkningen vektlegges. Dersom økningen skyldes en prisstigning i konjunkturømfintlige varer, må dette som hovedregel bæres av verftet selv.<sup>108</sup> Hvor terskelen for misforhold skal legges, må dessuten til en viss grad bero på verftets utviste skyld tilknyttet oppfyllelsvanskene. Dette til tross for at misforholdsvurderingen primært er en verdimessig vurdering.<sup>109</sup> Dersom verftets oppfyllelsvansker skyldes grovt uaktsomme eller forsettlige handlinger, eksempelvis en grovt uaktsom designfeil, synes det rimelig å legge oppofrelsesterskelen for verftet høyere.<sup>110</sup>

---

<sup>102</sup> NU 1984:5 s. 249 krever at avtalebalansen er forrykket på "ovanligt kraftig sätt".

<sup>103</sup> Se kapittel 2.1.

<sup>104</sup> Krüger (1999) s. 291.

<sup>105</sup> I denne retning også Hagstrøm (2011) s. 385-386 som lar misforholdsbegrensningens gjennomslagskraft bero på blant annet avtaleforholdets "kommersielle karakter".

<sup>106</sup> Knudtzon (1984) s. 21.

<sup>107</sup> Slik også Krüger (1999) s. 273.

<sup>108</sup> Slik også Ot.prp. nr. 80 (1986-1987) s. 66.

<sup>109</sup> Ot.prp. nr. 80 (1986-1987) s. 66; Hagstrøm (2011) s. 386.

<sup>110</sup> I samme retning Bergem og Rognlien (2020) s. 148 og Hagstrøm (2011) s. 386.

Utover dette er det få tungtveiende kilder på hvor misforholdsterskelen nærmere skal ligge. Av tvisteløsningspraksis kan det vises til nevnte ND 1933 s. 116. I denne saken fant altså voldgiftsretten at når rederen ikke hadde konkret interesse i utbytting, måtte han tåle å bli møtt med reparasjon, selv om utbytting var garantert i avtalen.<sup>111</sup> Dette fordi reparasjon med tillegg av prisavslag kostet kr 4800, mens utbytting ville koste kr 38 300 – en merkostnad på om lag 700%. Avgjørelsen er imidlertid gammel og uten særlig rettskildemessig vekt, og er derfor bare egnet til å illustrere at det konkrete misforholdet der ble ansett tilstrekkelig.

På bakgrunn av det ovennevnte, må det legges til grunn at misforholdsterskelen etter SHIP 2000 må være svært høy, men at den vanskelig kan gis en generell størrelse. Om det foreligger et misforhold som aktualiserer misforholdsbegrensningen, må bero på sakens konkrete forhold.<sup>112</sup> Spørsmålet er dermed hvilke momenter som er av betydning i vurderingen av om den høye terskelen for misforhold er oppfylt.

Når det gjelder momenter knyttet til verftets oppfyllellesvansker, vil det sentrale være hvilken ressursbruk som kreves. Det som må tas stilling til, er hvor dyrt det vil bli å levere skipet kontraktsmessig, for så å holde dette opp mot reders interesse i kontraktsmessig oppfyllelse. Selv om det på denne måten skal foretas en relativ vurdering, vil også verftets absolutte tap kunne vektlegges.<sup>113</sup>

Ved fastleggelsen av reders oppfyllellesinteresse, vil et sentralt moment være stillingen hans dersom verftets oppfyllellesplikt bortfaller. Interessen i kontraktsmessig oppfyllelse kan for eksempel være liten dersom avviket, til tross for å ikke være av "mindre betydning",<sup>114</sup> ikke i stor grad går utover skipets funksjonsdyktighet. Eksempelvis kan det være avtalt at skipets dekk skal være i stål, men at dette ved en feil har blitt produsert i aluminium. Selv om dette i og for seg er et stort avvik, går det ikke nødvendigvis utover skipets funksjonsdyktighet i særlig grad. Samtidig kan avviket være svært dyrt å korrigere, og det kan derfor tenkes at misforholdsterskelen er oppfylt.

Videre må det også ses hen til hvilken økonomisk kompensasjon rederen er berettiget til som følge av avviket. Her er SHIP 2000 artikkel IV nr. 2 til 5 av særlig betydning. Dersom avviket

---

<sup>111</sup> ND 1933 s. 116, s. 128-129.

<sup>112</sup> Slik også Bruserud (2010) s. 202.

<sup>113</sup> Bruserud (2010) s. 202.

<sup>114</sup> SHIP 2000 artikkel VII nr. 4 (d).

gjelder de punktene som der er opplistet, vil rederen ved å overta skipet ha rett på prisreduksjon i tråd med de forhåndsavtalte ratene.<sup>115</sup> Rederens interesse i kontraktsmessig oppfyllelse vil åpenbart bli påvirket av hvilken prisreduksjon han eventuelt får ved overtakelse, da dette vil kompensere for det tap avviket innebærer for ham.

Dersom verftets fritak fra oppfylleelsesplikten medfører at skipet ikke blir levert, fordi rederen avviser skipet,<sup>116</sup> må misforholdsvurderingen dessuten bli påvirket av verftets eventuelle erstatningsansvar. Dersom rederen på denne bakgrunn hever avtalen, fremgår det en ansvarsfraskrivelse av artikkel XII nr. 1:

"Bortsett fra Verkstedets forpliktelser til å tilbakebetale [forskuddsbetalinger og Kjøpers Utstyr], skal Verkstedet ikke ha noe ansvar for annet tap som Kjøperen lider forårsaket av kansellering [...]".<sup>117</sup>

Om denne ansvarsfraskrivelsen gjelder ved reders heving på grunn av manglende levering, vil redegjøres nærmere for i kapittel 4.2.1. Her er det likevel nødvendig å forskuttere konklusjonen. Dersom rederen hever, vil fraskrivelsen i utgangspunktet utelukke ansvar for verftet. Utover å få tilbake forskuddsbetalingene og utstyret sitt, vil rederen derfor ikke få erstatning for tapene sine. Disse tapene kan etter omstendighetene være betydelige, for eksempel hvis rederen ikke klarer å oppfylle avtaler med tredjeparter. Forutsatt at ansvarsfraskrivelsen kommer til anvendelse, må dette være et argument *mot* å fritta verftet fra oppfylleelsesplikten. Rederens oppfylleelsesinteresse er klart nok større hvis tapet hans ikke kan kreves erstattet.

Det må her nevnes at det i forarbeidene til kjøpsloven § 23 utvises skepsis til å vektlegge manglende erstatningsmuligheter i misforholdsvurderingen. Dette begrunnes imidlertid med at man ellers vil kunne "komme i motstrid med paragrafens system, nemlig at fritaket fra oppfyllelse blir videre jo mer kvalifisert hindringen er".<sup>118</sup> Denne begrunnelsen knytter seg til kontrollansvarsregelen i § 27 (1). Kontrollansvarsregelen er slik utformet at jo mer kvalifisert hindringen er, jo vanskeligere er det å kreve erstatning. Dersom manglende erstatning som følge av *hindringens størrelse* vektlegges som argument mot fritak fra oppfylleelsesplikten, ser

---

<sup>115</sup> Vedlegg s. 58-59, se kapittel 2.1.

<sup>116</sup> SHIP 2000 art. VII nr. 4 (d).

<sup>117</sup> Vedlegg s. 62-63.

<sup>118</sup> Ot.prp. nr. 80 (1986-1987) s. 67.

man hvorfor det oppstår motstrid med paragrafens system. Oppfyllelsesvanskene benyttes da indirekte som argument *mot* oppfyllelsesfritak. Dette er altså i strid med forutsetningen i § 23 (1), som er at adgangen til fritak skal bli større jo vanskeligere det er å oppfylle.

I tilfeller hvor det er ansvarsfraskrivelsen i SHIP 2000 som fritar verftet fra erstatningsansvaret, vil dette imidlertid ikke være problematisk. Da er det ikke hindringens størrelse som fritar fra erstatningsansvar og som vektlegges mot fritak, men verftets generelle ansvarsfraskrivelse. Dette strider derfor ikke med systemet mellom oppfyllelsesfritak og kontrollansvar. Manglende erstatning på grunn av *ansvarsfraskrivelsen* må derfor kunne vektlegges i retning av å nekte oppfyllelsesfritak, som følge av at rederens interesse i oppfyllelse blir større dersom tapet hans ved eventuelt fritak ikke blir erstattet.

Oppsummert må det konstateres at det er vanskelig å angi nærmere hvilken type misforhold som kan være tilstrekkelig til å gjøre unntak fra verftets oppfylleelsesplikt. Likevel må visse momenter som vist være mer sentrale enn andre. I tillegg til verftets oppfyllelseskostnader, er det særlig reders rettsstilling dersom han ikke kan kreve skipet kontraktsmessig levert som er sentralt. Dersom vedkommendes interesser blir tilstrekkelig ivaretatt selv med avvik, og/eller at han tilkjennes tilfredsstillende prisavslag eller erstatning for sitt økonomiske tap, vil dette være viktige momenter i misforholdsvurderingen.

### 3 Generelt om rederens misligholdsbeføyelser ved verftets oppfyllelsesfritak etter SHIP 2000

Det er lagt til grunn at verftet basert på en misforholdsbegrensning kan bli fritatt fra oppfylleelsesplikten etter Skipsbyggingskontrakten. En sentral problemstilling blir da hvilken rettsstilling rederen befinner seg i når vedkommende av denne grunn ikke kan kreve det avtalte skipet levert.

Dersom rederen ønsker å overta det avvikende skipet, kan han ha rett til prisavslag i medhold av SHIP 2000 artikkel IV.<sup>119</sup> For mangelstyper som ikke er regulert av artikkel IV, for eksempel mangler som ikke påvirker skipets funksjonsdyktighet, oppstår det etter overlevering spørsmål om rederen kan kreve erstatning/prisavslag. Dette er det ikke rom for å gå nærmere inn på her. Til tross for at reder skulle ha rett til å overta skipet med avvik, eventuelt mot prisreduksjon eller annen økonomisk kompensasjon, er dette nemlig ikke alltid ønskelig fra rederens side. Rederen kan da nekte å overta et skip som "ikke fullt ut er i overensstemmelse med Kontrakten".<sup>120</sup> Det er situasjonen hvor rederen nekter å overta et avvikende skip som skal forfølges videre.

Når rederen berettiget nekter å overta det avvikende skipet som følge av verftets oppfyllelsesfritak, foreligger det fremdeles et kontraktsbrudd fra verftet. Det er bare den spesifikke naturaloppfylleelsesplikten av kontraktmessig oppfyllelse som er bortfalt.<sup>121</sup> Dermed oppstår spørsmålet om hvilke misligholdsbeføyelser rederen kan gjøre gjeldende, og i hvilket omfang. Forutsetningen for denne drøftelsen må være at misforholdet som begrunner oppfyllelsesfritaket består. Det er nemlig et generelt prinsipp at fritaksadgangen bare gjelder så lenge vilkårene for fritak foreligger.<sup>122</sup> Dersom oppfyllelsesvanskene skulle opphøre, vil verftet derfor være forpliktet til å levere skipet kontraktmessig, men dette forutsettes altså å ikke skje.

---

<sup>119</sup> Vedlegg s. 58-59, se kapittel 2.1.

<sup>120</sup> Med forbehold for avvik av "mindre betydning", se SHIP 2000 artikkel VII nr. 4 (d). Se nærmere kapittel 2.1.

<sup>121</sup> Se tilsvarende i Ot.prp. nr. 80 (1986-1987) s. 67.

<sup>122</sup> Blant annet kjøpsloven § 23 (2).



Verftets fritak fra oppfylleelsesplikten vil, som fremlagt i kapittel 2.2.1, gi rederen en hevingsrett. Dette fordi rederen kan avvise det avvikende skipet frem til det foreligger en forsinkelse utover 180 dager.<sup>123</sup> Ved heving av avtalen, pålegges verftet å "tilbakebetale alle beløp betalt av Kjøperen [...] samt rente [...]", i tillegg til å "returnere Kjøpers Utstyr" eller "beløp tilsvarende Kjøperens kostnader for slikt utstyr".<sup>124</sup> Med andre ord vil rederen stilles økonomisk som om skipsbyggingsavtalen aldri var inngått. Denne hevingsretten er som tidligere nevnt et *alternativ* for rederen.<sup>125</sup> Når alternativet om å kreve kontraktsmessig levering er bortfalt og dette bortfallet forutsettes å vedvare, samtidig som rederen avviser det avvikende skipet, står han imidlertid igjen med bare hevingsretten.

I praksis vil partene ofte forhandle om andre ordninger som tillegg til SHIP 2000. Eksempelvis at det skal inntas en rett for rederen til å ta levering av skipet i den stand det er i, mot å betale en forholdsmessig del av kjøpesummen. Se NTK 15 artikkel 24.3 for eksempel på hvordan en slik alternativ misligholdsbeføyelse for reder kan utformes.

Selv om rederen ved å heve avtalen stilles økonomisk som om avtalen aldri var inngått, kan vedkommende lide betydelige tap utover dette. Dette eksempelvis som følge av tapte forventede inntekter. Det må derfor tas stilling til om rederen kan kreve erstatning *i tillegg* til den økonomiske tilbakeføringen hevingsretten gir ham.

Det må her minnes om at den praktiske løsningen i slike tilfeller er at rederen og verftet kommer til en enighet utenfor SHIP 2000s løsninger. For verftet vil heving typisk være sterkt uønsket, noe rederen kan bruke for å forhandle frem en mer vidtgående økonomisk kompensasjon enn han eventuelt har krav på.<sup>126</sup>

---

<sup>123</sup> SHIP 2000 artikkel IV nr. 1 (b), jf. artikkel VII nr. 4 (d). Se nærmere i kapittel 2.2.1.

<sup>124</sup> SHIP 2000 artikkel XII nr. 1 tredje ledd, vedlegg s. 63.

<sup>125</sup> Se kapittel 2.1.

<sup>126</sup> Slik også Meland (2019) s. 98.

# 4 Rederens erstatningskrav hvis misforholdsbegrensningen etter SHIP 2000 leder til at han hever avtalen

## 4.1 Innledning

Som omtalt i forrige kapittel, vil verftets manglende oppfyllelse av kontrakten innebære et kontraktsbrudd overfor rederen. Dette kan gi rederen rett på både økonomisk kompensasjon og heving.<sup>127</sup> Dersom rederen benytter seg av hevingsretten, og skipet derfor aldri blir levert, oppstår det spørsmål om rederen kan kreve erstatning i tillegg til den økonomiske tilbakeføringen han har krav på.<sup>128</sup> Dette skal tas stilling til i det følgende. Det er imidlertid ikke rom for en omfattende redegjørelse og vurdering av generelle erstatningsrettslige temaer og vilkår. Det er forholdene av spesifikk betydning for reders erstatningskrav i medhold av SHIP 2000 som vil behandles nærmere.

Kontraktsbrudd kan i sin alminnelighet møtes med erstatningskrav i tillegg til hevingen.<sup>129</sup> Slik erstatning skal i utgangspunktet dekke medkontrahentens positive kontraktsinteresse, med andre ord stille vedkommende økonomisk som om avtalen ble oppfylt i henhold til avtalen.<sup>130</sup>

De alminnelige vilkårene for å rette erstatningskrav i kontraktsforhold, er at det foreligger erstatningsmessig skade, ansvarsgrunnlag, og adekvat årsakssammenheng mellom det ansvarsbetingende forholdet og skaden.<sup>131</sup> Disse vilkårene må i utgangspunktet gjelde for erstatningskrav også etter SHIP 2000. Utover å fraskrive erstatningsansvar i enkelte tilfeller,<sup>132</sup> inneholder ikke standardavtalen eksplisitte vilkår for erstatning. En naturlig forståelse av dette, er at i de tilfeller ansvar *ikke* er fraskrevet, gjelder de alminnelige

---

<sup>127</sup> Kapittel 2.1.

<sup>128</sup> SHIP 2000 artikkel XII nr. 1 tredje ledd.

<sup>129</sup> Generelt kjl. § 22 (1).

<sup>130</sup> Lilleholt (2017) s. 349; Hagstrøm (2015) s. 275-276.

<sup>131</sup> Se kjl. §§ 27 og 67 (1). Forutsetningsvis også Rt. 2004 s. 1887 A (28).

<sup>132</sup> Se eksempelvis SHIP 2000 artikkel XII nr. 1 fjerde ledd (vedlegg s. 63), som vil bli behandlet nedenfor.

erstatningsrettslige regler etter bakgrunnsretten – altså kjøpsloven. Tolkningen kan på dette punkt ikke anses tvilsom.<sup>133</sup>

Når det gjelder kravet om erstatningsmessig skade, er det på det rene at økonomisk tap oppfyller vilkåret.<sup>134</sup> Det er slikt økonomisk tap som er interessant for en reder som ikke får det skipet han har bestilt gjennom Skipsbyggingskontrakten.

Vilkåret om adekvat årsakssammenheng oppfylles på sin side hvis tapet er en "følge" av det erstatningsbetingende forholdet, samtidig som det er et tap som en "med rimelighet kunne ha forutsett som en mulig følge av kontraktsbruddet".<sup>135</sup> Dette skiller seg ikke fra erstatningsretten generelt, og er da av mindre interesse i denne oppgaven. Forutsetningen for den videre drøftelsen er derfor at rederens tap står i adekvat årsakssammenheng til verftets manglende levering av skipet.

Ansvarsgrunnlagsvilkåret er imidlertid av større interesse under denne oppgavens problemstilling, særlig i forbindelse med utmålingsprosessen. Dette vil bli behandlet i kapittel 4.3.

Til tross for at de alminnelige erstatningsvilkårene skulle være oppfylt, er det som nevnt inntatt bestemmelser som likevel kan fritta verftet fra erstatningsansvar etter SHIP 2000. Av henholdsvis artikkel XII nr. 1 fjerde ledd og artikkel IV første ledd fremgår følgende:

"Bortsett fra Verkstedets forpliktelser til å tilbakebetale [forskuddsbetalinger med renter og eventuelt kostnaden av Kjøpers Utstyr], skal Verkstedet ikke ha noe ansvar for noe annet tap som Kjøperen lider forårsaket av kansellering i henhold til denne Artikkel XII Klausul 1 første avsnitt."<sup>136</sup>

"Verkstedet skal ikke på noen måte være ansvarlig for noen andre konsekvenser [enn forhåndsavtalt prisreduksjon], ved erstatning eller på annen måte, som følge av noen av

---

<sup>133</sup> Se tilsvarende argumentasjon i ND 2011 s. 250 (Bull), s. 257. Her legges det til grunn at når retting ikke er foretatt i tide, og man derfor er utenfor ansvarsfraskrivelsen i SHIP 2000 artikkel X nr. 3 (a), må erstatning kunne kreves etter alminnelige erstatningsregler. Se også forutsetningsvis Meland (2019) s. 210.

<sup>134</sup> Kjl. § 27 (1).

<sup>135</sup> Kjl. § 27 (1) og § 67 (1).

<sup>136</sup> Vedlegg s. 63.

de forhold som er nevnt heretter i denne Artikkel IV, bortsett fra Kjøperens rett til å kansellere i overensstemmelse med Kontraktens bestemmelser."<sup>137</sup>

Drøftelsen i dette kapittelet gjelder som nevnt rederens erstatningskrav hvis han *hever* avtalen som følge av verftets oppfyllelsesfritak. Dermed er det i utgangspunktet tilstrekkelig å behandle ansvarsfraskrivelsen i artikkel XII nr. 1 fjerde ledd. Det er nemlig på det rene at "kansellering" her betyr heving.<sup>138</sup> Av denne grunn utgjør bestemmelsen en spesifikk ansvarsfraskrivelse for hevingstilfellene, og er dermed naturlig å fokusere på når rederen hever avtalen. Dersom ansvarsfraskrivelsen kommer til anvendelse, gjør ordlyden klart at verftets ansvar er totalt fraskrevet, bortsett fra tilbakebetalingsforpliktelsen. Det vil derfor ikke være nødvendig å vurdere øvrige ansvarsfraskrivelser i SHIP 2000 dersom denne fraskrivelsen anses å gjelde.

Ansvarsfraskrivelsen i artikkel XII nr. 1 fjerde ledd gjelder altså for heving som skjer "i henhold til denne Artikkel XII Klausul 1 første avsnitt". Dette første avsnittet fastlegger at bestemmelsen gjelder for heving "i henhold til bestemmelser i Kontrakten som spesielt gir ham anledning til dette".<sup>139</sup> For vårt tilfelle, er dette artikkel IV nr. 1 bokstav (b) eller (d), som fremholdt ovenfor.<sup>140</sup> Følgelig gjør ansvarsfraskrivelsen seg i utgangspunktet gjeldende. Spørsmålet er imidlertid om denne må tas på ordet når man er utenfor det som fremstår som fraskrivelsens kjerneområde. Dette vil forklares nærmere og tas stilling til i kapittel 4.2.1.

Når rederens misligholdsbeføyelser overfor verftet skal vurderes, må det nevnes at det i skipsbyggingsavtaler ofte forhandles om såkalt *global cap* som tillegg til SHIP 2000.<sup>141</sup> Innholdet i slike *global caps* varierer, men siktemålet med dem er å begrense verftets ansvar i henhold til avtalen. For de tilfeller hvor partene inntar *global cap* som tillegg til Skipsbyggingskontrakten, må betydningen for verftets erstatningsansvar også tas stilling til.

Det er imidlertid klart at ansvarsfraskrivelser og ansvarsbegrensninger som ovenfor nevnt ikke vil stå seg i alle tilfeller. Noen tilfeller av mislighold kan eksempelvis være så

---

<sup>137</sup> Vedlegg s. 56.

<sup>138</sup> Meland (2019) s. 180-182.

<sup>139</sup> Vedlegg s. 62.

<sup>140</sup> Kapittel 2.2.1.

<sup>141</sup> Se forutsetningsvis Meland (2019) s. 102-103.

klanderverdige at ansvarsbegrensningene må anses å bortfalle, noe som også må vurderes nedenfor.

Til sist vil utmålingsprosessen ved eventuelt erstatningsansvar for det ikke-leverende verftet behandles. Denne drøftelsen avhenger av hvilke konklusjoner som fremgår vedrørende ansvarsfraskrivelsen og ansvarsbegrensningen, men må tas stilling til under forutsetning av at verftet *blir* erstatningsansvarlig overfor rederen. At et eventuelt erstatningsansvar kan bli nedjustert som følge av tapsbegrensningsplikten eller i medhold av lempingshjemmelen,<sup>142</sup> vil ikke behandles nærmere.

## **4.2 Ansvarsfraskrivelser og -begrensninger hvor rederen hever avtalen som følge av verftets oppfyllelsesfritak etter SHIP 2000**

### **4.2.1 Ansvarsfraskrivelsen i SHIP 2000 artikkel XII nr. 1 fjerde ledd – omfatter denne bestemmelsen også heving som følge av verftets fritak fra oppfyllelsesplikten?**

Som sitert ovenfor, gjelder det etter SHIP 2000 artikkel XII nr. 1 fjerde ledd en ansvarsfraskrivelse hvis rederen hever avtalen. Denne bestemmelsen omfatter, som nevnt ovenfor, den hevingen som skjer i vår problemstilling – nemlig i medhold av artikkel IV nr. 1. Av artikkel XII nr. 1 fjerde ledd fremgår at utover tilbakebetaling av forskuddsbetalinger og kjøpers utstyr i medhold av tredje ledd, skal verftet

"ikke ha noe ansvar for noe annet tap som kjøperen lider forårsaket av kansellering i henhold til denne Artikkel XII Klausul 1 første avsnitt".<sup>143</sup>

At verftet ikke skal ha "noe ansvar for noe annet tap som kjøperen lider forårsaket av kansellering", må ses i sammenheng med at kansellering her betyr heving.<sup>144</sup> Ordlyden tilsier da at reder ikke kan kreve erstatning for det tap han måtte lide som følge av hevingen. Den klare ordlyden må i lys av forutberegnelighetshensyn trekke sterkt i retning av at

---

<sup>142</sup> Kjl. § 70 (1) og (2).

<sup>143</sup> Vedlegg s. 63.

<sup>144</sup> Meland (2019) s. 90.

ansvarsfraskrivelsen omfatter heving generelt, også hvor den skyldes verftets oppfyllelsesfritak.

Til tross for den klare ordlyden, er det ikke utelukket å konkludere i en annen retning.<sup>145</sup> Det må undersøkes i hvilken retning de øvrige tolkningsfaktorene trekker, og om hensynet til fleksibilitet og rimelighet medfører at det åpnes for en annen løsning.<sup>146</sup> Dette fordi vi er utenfor avtalens "normaltilfeller" av heving. Normalsituasjonen er som kjent at heving er et alternativ til forsinket levering av et kontraktsmessig skip.<sup>147</sup> Situasjonen i vår problemstilling er imidlertid at verftet er fritatt fra forpliktelsen til å levere skipet kontraktsmessig. Alternativet om å få et kontraktsmessig skip, om enn forsinket, er dermed bortfalt.

Formålet med ansvarsfraskrivelsen i artikkel XII nr. 1 fjerde ledd, er klart nok å begrense verftets misligholdsansvar. Verftet vil unngå en avtale hvor den potensielle oppsiden ved rettmessig levering ikke samsvarer med den potensielle nedsiden ved mislighold.<sup>148</sup> Formålsbetraktninger trekker dermed i retning av at ansvarsfraskrivelsen skal gjelde for heving generelt, også hvor skipet aldri blir levert.

I forlengelsen av dette, gjør det seg gjeldende system- og risikobetraktninger. Når rederen hever avtalen, må verftet som nevnt føre tilbake forskuddsbetalinger og reders utstyr.<sup>149</sup> Dersom verftet i tillegg til dette skulle bli ansvarlig for rederens fulle økonomiske tap, ville dette innebåret et svært vidtrekkende erstatningsansvar. Ved at reders fulle økonomiske tap skulle dekkes, kunne rederen i det lengste ha krevd erstatning for prisforskjellen mellom det tilbakebetalte og kostnaden med å få bygget et avtalemessig skip hos et annet verft.<sup>150</sup> Ansvarsfraskrivelsen i artikkel XII nr. 1 fjerde ledd er inntatt nettopp for å unngå så store erstatningsansvar for verftet. Dersom verftet ikke hadde fraskrevet seg ansvaret for slike tap, ville det potensielle ansvaret ha blitt priset inn i avtalen og således økt reders vederlagsplikt vesentlig. Dermed ser man at ansvarsfraskrivelsen er en sentral del av partenes *godtatte risikofordeling* i SHIP 2000. Kjøpesummen blir mindre, mot at verftets eventuelle

---

<sup>145</sup> Rt. 2010 s. 1345 A (59).

<sup>146</sup> Se kapittel 1.4.

<sup>147</sup> Se behandlingen av artikkel IV nr. 1 i kapittel 2.1.

<sup>148</sup> Generelt Hagstrøm (2011) s. 642-643.

<sup>149</sup> Skipsbyggingskontrakten artikkel XII nr. 1 tredje ledd.

<sup>150</sup> Kjøpsloven § 67 (1).

erstatningsansvar avgrenses.<sup>151</sup> Det må utvises varsomhet med å forrykke slike risikofordelinger i "agreed documents".<sup>152</sup>

På den andre siden gjør det seg gjeldende et systemargument basert på at hevingen her er utenfor fraskrivelsens *normaltilfelle*. Ansvarsfraskrivelsen i artikkel XII nr. 1 fjerde ledd knytter seg direkte til bestemmelsen i artikkel IV, da hevingen skjer "i henhold til" denne bestemmelsen. I artikkel IV tilkjennes rederen alternative misligholdsbeføyelser. Rederen kan velge mellom forsinket levering mot prisavslag og heving.<sup>153</sup> Ansvarsfraskrivelsen er dermed uløselig knyttet til at rederen har et alternativ om å kreve forsinket levering av et kontraktsmessig skip. Denne ordningen med alternativer er valgt for å gi rederen mulighet til å få erstatning for forsinkelser, men da ut fra forhåndsbestemte satser og ikke alminnelig erstatningsutmåling.<sup>154</sup> Så fremt rederen på denne måten kan gjøre krav på levering av det avtalte skipet, og dessuten få "normaltapsersstatning" for forsinkelsen, er det ikke en urimelig risikofordeling at han må tåle eventuelt overskytende tap.<sup>155</sup> Den forhåndsfastsatte prisreduksjonsmekanismen kan nemlig slå begge veier. Prisreduksjonen vil kunne beløpe seg til *mer* enn rederen eventuelt kunne ha krevd etter alminnelige erstatningsregler – dette beror på sakens konkrete forhold.

I vårt tilfelle er imidlertid valgfriheten for rederen bortfalt. Som følge av verftets fritak fra oppfylleelsesplikten, kan ikke rederen kreve forsinket levering av kontraktsmessig skip. Rederen får dermed ikke oppfylt sin grunnleggende rett på skipet. Ansvarsfraskrivelsen som ga en balansert løsning når reder kunne velge å få det han hadde kontrahert for, om enn forsinket, utgjør ikke lenger en like rimelig risikofordeling når denne muligheten er bortfalt. Dette trekker i retning av at ansvarsfraskrivelsen i artikkel XII nr. 1 ikke er ment å omfatte tilfeller hvor rederen *ikke* kan gjøre gjeldende sin grunnleggende rett på kontraktsmessig skip.

En systembetragtning som imidlertid trekker i motsatt retning igjen, er at den innfortolkede misforholdsbegrensningen hadde blitt uten reelt innhold dersom ansvarsfraskrivelsen ikke skulle gjelde i slike tilfeller. Dersom ansvarsfraskrivelsen ikke hadde gjeldt, ville verftet etter

---

<sup>151</sup> Slik også Nisja (2003) s. 312-313.

<sup>152</sup> Kapittel 1.3.

<sup>153</sup> Se kapittel 2.1.

<sup>154</sup> Meland (2019) s. 90.

<sup>155</sup> For lignende argumentasjon i forbindelse med utbedringsplikten, se ND 1979 s. 231 (Brækhus) Wingull s. 257.

fritak fra oppfylleelsesplikten eksempelvis kunne blitt ansvarlig for rederens kostnader med å få avvikene korrigert hos et annet verft. Når verftets fritak fra oppfylleelsesplikten fortrinnsvis skyldes økonomiske forhold, ville dette ha medført at misforholdsbegrensningen ikke hadde vært et reelt sikkerhetsnett for verftet. Verftet ville uansett måtte betale for korreksjonen av avviket, enten selv eller ved et annet verft. Det er denne typen ansvar som er ment fraskrevet gjennom artikkel XII nr. 1 fjerde ledd, og dette må trekke i retning av at ansvarsfraskrivelsen gjelder også hvor rederen hever som følge av oppfylleelsesfritak.

Etter mitt syn må argumentene ovenfor lede til at ansvarsfraskrivelsen i artikkel XII nr. 1 fjerde ledd gjelder hvor rederen hever avtalen som følge av verftets oppfylleelsesfritak. Ordlyden er klar, samtidig som system- og risikobetraktninger i det vesentlige også trekker i retning av at bestemmelsen må gjelde. Selv om dette kan innebære tap for reder, er dette en ansvarsfraskrivelse han har godtatt ved å benytte seg av Skipsbyggingskontrakten.

#### **4.2.2 Eventuelt avtalt *global cap* i tilfeller hvor rederen hever avtalen som følge av verftets oppfylleelsesfritak etter SHIP 2000**

Det er ovenfor lagt til grunn at ansvarsfraskrivelsen i artikkel XII nr. 1 fjerde ledd i utgangspunktet vil utelukke reders erstatningskrav hvis han hever avtalen. Dersom konklusjonen skulle bli motsatt, må det tas stilling til betydningen av eventuelt avtalt *global cap*. Avtalt *global cap* vil også være av interesse dersom den totale ansvarsfraskrivelsen skulle bli sensurert, noe som vil redegjøres for i neste kapittel.

Som nevnt er slike *global caps* ikke inntatt i Skipsbyggingskontrakten, men blir ofte forsøkt forhandlet frem av verftet for å begrense erstatningsansvaret.<sup>156</sup> Denne type bestemmelser begrenser som oftest tilvirkerens ansvar til en gitt andel av den totale kontraktssummen, eksempelvis på følgende måte:

"The Builder's aggregate liability under the Contract shall never exceed 10% of the Contract Price plus interest. This limitation shall not apply to repayment of the pre-delivery instalments (plus interest) in the event of the Buyer's cancellation".<sup>157</sup>

---

<sup>156</sup> I motsetning til NTK 15, hvor en slik maksimalbegrensning legges eksplisitt opp til i artikkel 32.2 (vedlegg s. 64).

<sup>157</sup> Eksempelet er hentet fra en reell skipsbyggingsavtale basert på SHIP 2000.



En avtalt *global cap* som tillegg til SHIP 2000 vil imidlertid være individuelt utformet i den enkelte avtale, slik at begrensningens formuleringer vil variere. Drøftelsen av *global caps* betydning må derfor foretas på det generelle plan. En ordlydsfortolkning av eksempelet ovenfor er derfor ikke av interesse. Det som imidlertid er av interesse, er slike bestemmelsers formål. Generelt må formålet med *global caps* klart nok være å begrense tilvirkerens ansvar under tilvirkningsavtalen.<sup>158</sup> Dette kan gjøres tilknyttet konkrete misligholdstyper, men vil også kunne gjøres generelt. Dersom *global cap* er utformet generelt, som eksempelet ovenfor, vil den forutsetningsvis være ment å gjelde verftets ansvar i alle tilfeller. Dette omfatter da også tilfeller hvor rederen hever avtalen som følge av verftets oppfyllelsesfritak.

Forutsatt at partene har avtalt en generell *global cap* som tillegg til Skipsbyggingskontrakten, må den derfor anses å begrense verftets ansvar hvis rederen hever avtalen. Dette også hvor hevingen skyldes verftets fritak fra oppfyllelsesplikten. Eventuell *global cap* kan imidlertid også falle bort etter en konkret vurdering, noe som er temaet i det følgende.

### **4.2.3 Sensur av ansvarsfraskrivelsen og eventuell *global cap* i tilfeller av verftets oppfyllelsesfritak**

Det er ovenfor lagt til grunn at både ansvarsfraskrivelsen i artikkel XII nr. 1 fjerde ledd og eventuelt avtalt *global cap* vil komme til anvendelse dersom rederen hever avtalen som følge av verftets oppfyllelsesfritak. Som allerede nevnt, kan dette utgangspunktet imidlertid ikke opprettholdes i alle tilfeller. I det følgende vil det tas stilling til to sensurhjemler som kan medføre at ansvarsbegrensninger likevel ikke skal gjelde i et konkret misligholdstilfelle: "Wingull-prinsippet" og avtaleloven § 36.

Forutsetningslæren kan også tenkes å komme inn her. For å kunne gå tilstrekkelig inn på én av disse hjemlene, anses det imidlertid hensiktsmessig å fokusere på avtaleloven § 36 i denne sammenheng. Tidligere ble gjerne sensur av ansvarsbegrensninger hjemlet i NL 5-1-2,<sup>159</sup> og denne bestemmelsen er også i dag mulig å anvende som sensurhjemmel.<sup>160</sup> Likevel må det for denne fremstillingen anses tilstrekkelig å behandle avtaleloven § 36.<sup>161</sup> Det som anses å stride

---

<sup>158</sup> Se Meland (2019) s. 102-103.

<sup>159</sup> Simonsen (1999) s. 380.

<sup>160</sup> Hagstrøm (2011) s. 650-651.

<sup>161</sup> Tilsvarende Kaasen (2018) s. 626.

mot "ærbardhet" etter NL 5-1-2, vil som klar hovedregel også være "urimelig" etter avtaleloven § 36.<sup>162</sup>

Når "Wingull-prinsippet" nevnes, er dette en henvisning til den ulovfestede regelen om sensur av ansvarsbegrensninger, ofte hjemlet i ND 1979 s. 231 (Brækhus).<sup>163</sup> I rettspraksis og teori blir Wingull-prinsippet ansett å avgrense ansvarsbegrensninger i tilfeller hvor den forulempede part blir stående *rettsløs* som følge av ansvarsbegrensningen.<sup>164</sup>

All den tid rederen ved verftets manglende levering av skipet etter SHIP 2000 er gitt en hevingsrett, og at han derigjennom har rett til å bli stilt økonomisk som om avtalen aldri ble inngått,<sup>165</sup> blir han klart nok ikke stående *rettsløs*. Dermed er man utenfor situasjoner Wingull-prinsippet kan anvendes på.

En mer aktuell sensurhjemmel for ansvarsbegrensningene i tilknytning til Skipsbyggingskontrakten, er avtaleloven § 36. I motsetning til Wingull-prinsippet, som er mer spesifikt knyttet til rederens rettighetsposisjon ved anvendelse av ansvarsfraskrivelsen, er urimelighetsvilkåret i avtaleloven § 36 så generelt utformet at det hensyntar alle forhold. Dette fremgår klart av bestemmelsens andre ledd.

Sensur av ansvarsbegrensninger forutsetter at anvendelsen av disse vil virke "urimelig", jf. avtaleloven § 36. Ordlyden "urimelig" tilsier at det gjelder en høy terskel, noe som også fremgår av forarbeidene.<sup>166</sup> Mellom næringsdrivende, slik som avtalene basert på Skipsbyggingskontrakten forutsettes å være, har Høyesterett uttalt at det "kreves spesielt mye".<sup>167</sup> Den høye terskelen for avtalemodifikasjon må gjelde i særlig grad ved anvendelsen av "agreed documents", da disse er resultat av kompromissløsninger og risikofordelinger som ikke bør forrykkes. Den svært høye terskelen i næringsforhold begrunnes i det tungtveiende hensynet til forutberegnelighet.<sup>168</sup> Rimelighetsvurderingen etter avtaleloven § 36 vil i sin kjerne gå ut på en avveining mellom dette tungtveiende hensynet til forutberegnelighet og hensynet til fleksibilitet. Dersom terskelen er oppfylt, og det således er behov for en mer

---

<sup>162</sup> Kaasen (2018) s. 626-627; Woxholth (2021) s. 338. For nyansering, se Hauge (2009) s. 423-425.

<sup>163</sup> Meland (2019) s. 188-189; Solvang (2009) s. 29 flg.

<sup>164</sup> ND 1979 s. 231 (Brækhus), s. 257-258; LB-2004-8893; ND 2013 s. 150 (Bull), s. 165; Solvang (2009) s. 33.

<sup>165</sup> Se kapittel 3.

<sup>166</sup> Ot.prp. nr. 5 (1982-1983) s. 30.

<sup>167</sup> Rt. 2012 s. 1537 A (46).

<sup>168</sup> Rt. 1999 s. 922 på s. 943.

fleksibel ordning enn å opprettholde ansvarsbegrensningen fullt ut, kan ansvarsbegrensningen "settes til side eller endres" etter avtaleloven § 36.

Tradisjonelt, og til dels også i dag, har det i vurderingene av ansvarsbegrensninger blitt gjort et mer eller mindre klart skille på når disse må bortfalle. Dette har ofte blitt basert på misligholderens posisjon i selskapet og vedkommendes utviste klander. Nærmere bestemt har forsett eller grov uaktsomhet fra selskapets ledende personell blitt ansett å medføre bortfall av ansvarsbegrensningene.<sup>169</sup> Alminnelig eller grov uaktsomhet fra selskapets øvrige ansatte, har ansvarsbegrensninger imidlertid blitt ansett å gjelde for.<sup>170</sup> Dette skillet kan likevel ikke være avgjørende etter den brede rimelighetsvurderingen i avtaleloven § 36.<sup>171</sup>

I helhetsvurderingen av om anvendelse av ansvarsbegrensninger i medhold av SHIP 2000 er "urimelig", vil enkelte momenter være særlig viktige. Sentrale momenter vil være nettopp skylden som er utvist i forbindelse med misligholdet, samt om misligholdet skyldes en person med overordnet ansvar i selskapet. Dette selv om disse momentene altså ikke er *avgjørende*. Skylden er av betydning ved at ansvarsbegrensninger vil anses mer urimelige jo grovere skyld verftet derigjennom begrenser ansvaret sitt for.<sup>172</sup> En simpelt uaktsom designfeil vil eksempelvis være mer rimelig å fraskrive ansvaret for enn en grovt uaktsom designfeil.

Misligholderens rolle i selskapet er også relevant. Selv om verftet i utgangspunktet er ansvarlig for det arbeid som blir utført på skipet, er det vanskelig å kontrollere alle ansattes handlinger til enhver tid. Dess mer sentral i selskapet den ansvarlige personen er, dess mer kan forventes knyttet til å overholde rederens krav og behov. Tap som er en følge av handlinger fra verftets ledelse, eksempelvis daglig leder eller teknisk leder, må anlegges en streng vurdering.<sup>173</sup>

Andre relevante momenter i rimelighetsvurderingen vil blant annet være hvor omfattende ansvarsbegrensningen er. Her ser man et potensielt skille mellom ansvarsfraskrivelsen i hevingsbestemmelsen artikkel XII på den ene siden, og eventuelt avtalt *global cap* på den andre siden. Dersom *global cap* bare begrenser ansvaret til en gitt prosent av kjøpesummen,

---

<sup>169</sup> Knudtzon (1984) s. 66; Haaskjold (2017) s. 199.

<sup>170</sup> Rt. 1994 s. 626, s. 630.

<sup>171</sup> Tilsvarende Hagstrøm (2011) s. 662-663.

<sup>172</sup> Se også Kaasen (2018) s. 629-630.

<sup>173</sup> Slik også Knudtzon (1984) s. 66.

mens artikkel XII nr. 1 fjerde ledd utelukker ethvert ansvar, vil denne forskjellen være sentral. Det er klart at en ansvarsbegrensning har lettere for å anses urimelig jo mer ansvar den utelukker.

Et eksempel hvor ansvarsbegrensningene i tilknytning til Skipsbyggingskontrakten kan anses "urimelig" å anvende, er at skipet er forsinket, og at denne forsinkelsen skyldes verftets bevisste nedprioritering av rederen. Her kan det vises til et tilfelle fra dansk voldgiftspraksis, ND 1979 s. 284 (Topsøe-Jensen). Avgjørelsen er ikke av rettskildemessig betydning som sådan, men er egnet til å illustrere den faktiske situasjonen. I denne saken hadde verftet og en reder inngått en opsjonsavtale som ga rett til å få bygget flere skip. Etter avtalen var inngått, inngikk verftet avtale med en annen reder om bygging av skip. Denne andre avtalen gjorde at rederen med opsjonsavtale ikke kunne gjøre gjeldende sin opsjon på bygging av skip, da verftets ressurser var allokert til den andre rederen.<sup>174</sup> En slik direkte nedprioritering av rederen gjorde at verftets ansvar ikke ble ansett begrenset til fastsatte dagmulker, selv om dette fulgte av avtalen. Rederen kunne derfor kreve erstatning for tapet sitt utover dette.<sup>175</sup>

Et annet eksempel på at ansvarsbegrensninger kan måtte sensureres, er at verftet gir designansvaret til noen med lite erfaring innenfor bygging av den aktuelle typen skip. Dersom designet i slike tilfeller slår feil, har man gjerne med en grovt uaktsom feil å gjøre.<sup>176</sup> Her vil ikke verftet høres med at arbeidet var satt bort til noen med lite erfaring.<sup>177</sup> Da vil det etter omstendighetene anses som "urimelig" dersom verftet skal være fritatt for ansvar overfor rederen, jf. avtaleloven § 36.

#### **4.2.4 Oppsummering av betydningen av SHIP 2000 sine ansvarsfraskrivelser og eventuell *global cap***

Drøftelsene av ansvarsfraskrivelsen og *global cap* ovenfor har vært relativt utførlige, og det finnes derfor hensiktsmessig med en oppsummering av funnene som er gjort.

Ansvarsfraskrivelsen i hevingsbestemmelsen i artikkel XII nr. 1 fjerde ledd, må etter mitt syn komme til anvendelse hvis rederen hever avtalen som følge av verftets oppfyllelsesfritak.

---

<sup>174</sup> ND 1979 s. 284, s. 296.

<sup>175</sup> ND 1979 s. 284, s. 296.

<sup>176</sup> Se Rt. 1989 s. 1318, s. 1322.

<sup>177</sup> Rt. 1994 s. 1430, s. 1437.

Følgen av dette, er at verftet i utgangspunktet ikke blir erstatningsansvarlig overfor rederen ved slik heving. Som nevnt flere ganger, begrenses dermed verftets ansvar til å tilbakebetale reders forskuddsbetalinger og eventuelt utstyr.<sup>178</sup>

Når ansvarsfraskrivelsen i artikkel XII nr. 1 antagelig må komme til anvendelse for denne situasjonen, er også eventuelt avtalt *global cap* av mindre interesse. Selv om en generelt utformet maksimalbegrensning etter mitt syn må omfatte tilfeller hvor rederen hever som følge av verftets oppfyllelsesfritak, vil dette ikke være av betydning så fremt erstatningsansvaret fullt ut er fraskrevet på annet vis.

Betydningen av eventuelt avtalt *global cap* vil imidlertid komme på spissen dersom den totale ansvarsfraskrivelsen i artikkel XII sensureres i medhold av avtaleloven § 36. Det er nemlig ikke gitt at en mildere *global cap* må anses urimelig selv om en total ansvarsfraskrivelse må det – dette beror på en konkret vurdering.

Dersom rederen etter en nærmere vurdering *kan* kreve erstatning for tilleggstrap utover tilbakebetalingsgarantien, må det tas stilling til utmålingsprosessen.

### **4.3 Erstatningsutmålingen – særlig om verftets ansvarsgrunnlag.**

Forutsetningen for denne drøftelsen er at verftets erstatningsansvar ikke er fraskrevet gjennom avtalen, eventuelt fordi ansvarsfraskrivelsen er bortfalt. Dersom partene har inntatt en *global cap* som fremdeles gjelder, vil erstatningsansvaret være begrenset til en gitt andel av det totale ansvaret. Det er derfor også for betydningen av *global cap* nødvendig å ta stilling til erstatningsutmålingen.

For denne drøftelsen må det forutsettes at både vilkåret om erstatningsrelevant tap og årsakssammenheng er oppfylt for de påberopte tapsposter.<sup>179</sup> Det som må tas stilling til er derfor hvilke ansvarsgrunnlag som gir erstatningskrav etter Skipsbyggingskontrakten, samt hvilke utmålingsregler som gjelder for den aktuelle ansvarsformen.

---

<sup>178</sup> SHIP 2000 artikkel XII nr. 1 tredje og fjerde ledd.

<sup>179</sup> Se kapittel 4.1.

Til dette må det bemerkes, som tidligere, at SHIP 2000 ikke eksplisitt regulerer utmålingsprosessen for erstatningsansvar ved manglende levering. Det som reguleres, er i hvilke tilfeller erstatningsansvar er fraskrevet. Løsningen må da være at de bakgrunnsrettslige utmålingsregler kommer til anvendelse hvor ansvar *ikke* er fraskrevet, som fremholdt i kapittel 4.1.<sup>180</sup>

Utgangspunktet må her tas i uaktsomhetsansvaret. Dette er det alminnelige erstatningsansvaret, og må anses å gjelde hvor ikke annet fremgår, i medhold av kjøpsloven § 27 femte ledd. For uaktsomhetsansvaret er det avgjørende om "forsinkelsen eller tapet" for rederen skyldes "feil eller forsømmelse" fra verftet.<sup>181</sup> I denne oppgavens sammenheng er det sentrale spørsmålet om det var uaktsomt av verftet at kontraktsavviket, som ledet til fritak fra oppfylleelsesplikten, oppstod.<sup>182</sup> Det er dette som forutsetningsvis har påført rederen tap, gjennom å lede til heving som eneste aktuelle beføyelse. Uaktsomhetsterskelen er lav, i tråd med det strenge profesjonsansvaret.<sup>183</sup> Det klare utgangspunkt er at det profesjonelle verftet leverer kontraktsmessig.<sup>184</sup>

Et praktisk eksempel hvor det kan foreligge uaktsomhet, er det samme eksempelet som er nevnt i kapittel 1.1. Dersom verftet gjør en designfeil og dette leder til oppfylleelsesfritak, er det nærliggende å konstatere uaktsomhet. Verftet har i sin profesjon påtatt seg å levere et funksjonelt design i tråd med rederens spesifikasjoner, og har betinget seg vederlag for dette. At verftet "aktsomt" kan gjøre designfeil i slike tilfeller, synes lite aktuelt.

Forutsatt at ansvarsfraskrivelsen i Skipsbyggingskontraktens artikkel XII gjelder for tilfellene som her er omhandlet,<sup>185</sup> vil det uansett være ved sensur etter avtaleloven § 36 at erstatningsansvar blir aktuelt. I denne sammenheng må det legges til grunn at det som oftest vil kreves *minst* uaktsomhet fra verftet dersom ansvarsfraskrivelsen skal anses "urimelig". I disse tilfellene vil derfor uaktsomhetsansvar kunne konstateres.

---

<sup>180</sup> Tilsvarende argumentasjon i ND 2011 s. 250 (Bull), s. 257.

<sup>181</sup> Kjøpsloven § 27 (5).

<sup>182</sup> Se Krüger (1999) s. 283, særlig fotnote 43.

<sup>183</sup> Hagstrøm (2011) s. 468 flg.

<sup>184</sup> Lignende betraktninger Hagstrøm (2011) s. 474-475.

<sup>185</sup> Se kapittel 4.2.1.

Dersom det ikke kan konstateres uaktsomhet hos verftet, oppstår spørsmålet om reder kan kreve erstatning på annet grunnlag. Det er særlig et eventuelt kontrollansvar i tråd med bakgrunnsretten som her er aktuelt. Av kjøpsloven § 27 (1) fremgår følgende:

"Kjøperen kan kreve erstatning for det tap han lider som følge av forsinkelse fra selgerens side. Dette gjelder likevel ikke så langt selgeren godtgjør at forsinkelsen skyldes hindring utenfor hans kontroll som han ikke med rimelighet kunne ventes å ha tatt i betraktning på avtaletiden eller unngå eller overvinne følgene av".

All den tid dette kontrollansvaret gjelder etter SHIP 2000s bakgrunnsrett, og standarden må anses å henvise til denne bakgrunnsretten hvor erstatningsansvar ikke er fraskrevet, må kontrollansvarsregelen gjelde etter SHIP 2000.<sup>186</sup> Denne bestemmelsen må også gjelde hvor skipet aldri blir levert som følge av heving, i tråd med kjøpslovens forarbeider.<sup>187</sup> Nærmere inn på vilkårene finnes det ikke grunn til å gå i denne generelle redegjørelsen, da man i de eventuelle unntakstilfellene dette kommer på spissen, uansett må drøfte vilkårene konkret ut fra de faktiske forhold.

Når rederen kan kreve erstatning etter kontrollansvaret i kjøpsloven § 27 (1), kan det spørres hvorfor det er relevant å konstatere at det også gjelder et uaktsomhetsansvar etter Skipsbyggingskontrakten. Sentralt her er at kjøpsloven § 27 (4) skiller ut "indirekte tap" fra kontrollansvarets rekkevidde. Igjen kan ikke SHIP 2000 anses å inneholde en annen løsning enn det som følger av kjøpsloven, all den tid standarden ikke fraviker dette. Følgelig må det gjøres tilsvarende skille for erstatning ved manglende levering etter SHIP 2000: Rederen kan bare kreve sitt indirekte tap dekket hvor verftets mislighold skyldes uaktsomhet.<sup>188</sup>

Grensedragningen mellom indirekte og direkte tap fremgår av kjøpsloven § 67. Som eksempel på grensedragningens betydning ved manglende levering av skip, kan § 67 (2) bokstav a nevnes. Av denne fremgår at omsetningstap som følge av at rederen ikke får det bestilte skipet, vil være indirekte tap. Dersom det bestilte skipet er et tørrlastskip, og den manglende leveringen medfører at rederen ikke kan inngå fraktavtaler som forutsatt, vil dette være et indirekte tap som bare kan kreves erstattet ved uaktsomhet. Det er med dette klart at

---

<sup>186</sup> Se igjen ND 2011 s. 250 (Bull) s. 257-258.

<sup>187</sup> Ot.prp. nr. 80 (1986-1987) s. 67.

<sup>188</sup> ND 2011 s. 250, s. 257-258.

verftets utviste skyld er av betydning for reders erstatningskrav etter Shipsbyggingskontrakten.



## 5 Avsluttende betraktninger

Det gjenstår å foreta enkelte betraktninger om de funnene som er gjort gjennom oppgavens drøftelser. For det første må det nevnes at misforholdsbegrensningen etter SHIP 2000 kan komme som en overraskelse på rederen. Som vist i kapitlene ovenfor, kan denne overraskelsen også medføre store økonomiske tap. For å unngå slike overraskelser, burde misforholdsbegrensningen ha blitt adressert eksplisitt i standardavtalen. Når dette ikke er gjort, er det imidlertid lite komplisert for avtalepartene selv å regulere dette. Dette kan gjøres i et tillegg til Skipsbyggingskontrakten. Selv om det på kontraktsinngåelsestidspunktet kan fremstå som mindre naturlig å innta en bestemmelse for å gjøre unntak fra verftets grunnleggende oppfylleelsesplikt, vil dette bringe inn en forutberegnelighet i avtaleforholdet som ellers ikke er der.

Hvor misforholdsbegrensningen kommer til anvendelse, vil overtakelse av det avvikende skipet kunne være et godt alternativ for rederen. Dette særlig hvor det er avtalt forhåndsbestemt prisavslag for avviket. Dersom rederen nekter å overta skipet, må han nemlig være forberedt på at å heve avtalen bare gir ham rett på tilbakebetalinger. Selv om verftets ansvarsfraskrivelse kan bortfalle som følge av urimelighet, er denne terskelen svært høy. Også på dette punkt kan imidlertid partene oppnå et mer forutberegnelig avtaleforhold ved å forhandle om dette utenfor SHIP 2000. Eksempelvis kan det avtales at det åpnes for unntak fra oppfylleelsesplikten i de klareste tilfellene av misforhold, mens rederen betinger seg erstatningsrett for deler av sitt overskytende tap i slike tilfeller. På denne måten kan partene oppnå en risikofordeling som er mer balansert også i disse unntakstilfellene, i tillegg til å få en forutberegnelig løsning.

Avslutningsvis må det minnes om at spørsmålet om fritak fra plikten til kontraktsmessig oppfyllelse, i de fleste tilfeller vil bli søkt løst minnelig mellom partene. At det gjelder en misforholdsbegrensning og at rederen har begrensede rettigheter ved heving, er imidlertid av åpenbar betydning for forhandlingsprosessen i slike situasjoner. Rederen kan ikke påberope seg at verftet har en ubetinget plikt til kontraktsmessig oppfyllelse ved store misforhold, mens verftet må være forberedt på at misforholdsbegrensningen bare kan anvendes i særlige unntakstilfeller.

# Kildeliste

## Litteratur

- Aadnesen (2001) Aadnesen, Henrik, "En rettslig studie av endringsreglene i skipsbyggingskontrakten av 2000", *MarIus* 2001, nr. 272.
- Bergem og Rognlien (2020) Bergem, John Egil og Stein Rognlien, *Kjøpsloven med kommentarer*, 4. utg., Gyldendal 2020.
- Brunsvig (1973) Brunsvig, Per, *Konstruksjonsansvar ved bygging av skip*, Universitetsforlaget 1973.
- Bruserud (2010) Bruserud, Herman, *Hardshipklausuler*, Fagbokforlaget 2010.
- Brækhus (1980): Brækhus, Sjur, "Rettslige problemer ved bygging av skip – belyst ved nyere voldgiftspraksis", *MarIus* 1980, nr. 54.
- Brækhus (1990) Brækhus, Sjur, "Voldgiftspraksis som rettskilde", i ... *den urett som ikke rammer deg selv. Festskrift til Anders Bratholm 70 år*, Nils Christie m.fl. (red.), Universitetsforlaget 1990, s. 447-461.
- Christophersen (2012) Christophersen, Kine Bjelke, "Hardship-klausulenes virkning i norsk rett", *Lov og rett* 2012 nr. 8, s. 473-490.
- Færstad og Taule (2018) Færstad, Jan-Ove og Aleksander Taule, "En introduksjon til avtaleretten", *Jussens venner* 2018 nr. 5, s. 269-305.
- Giertsen (2021) Giertsen, Johan, *Avtaler*, 4. utg., Universitetsforlaget 2021.

- Giverholt (2012) Giverholt, Heikki, Hans-Jørgen Arvesen og Karl Marthinussen, *NS 8407: Alminnelige kontraksbestemmelser for totalentrepriser med kommentarer*, Gyldendal juridisk 2012.
- Haaskjold (2013) Haaskjold, Erlend, *Kontraktsforpliktelser*, 2. utg., Cappelen Damm Akademisk 2013.
- Haaskjold (2017) Haaskjold, Erlend, *Obligasjonsrett: En innføring*, Universitetsforlaget 2017.
- Hagstrøm (2011) Hagstrøm, Viggo, *Obligasjonsrett*, 2. utg., Universitetsforlaget 2011.
- Hagstrøm og Bruserud (2014) Hagstrøm, Viggo og Herman Bruserud, *Entreprisrett*, Universitetsforlaget 2014.
- Hagstrøm (2015) Hagstrøm, Viggo, *Kjøpsrett*, 2. utg., Universitetsforlaget 2015.
- Hauge (2009) Hauge, Hilde, *Ugyldighet ved formuerettslige disposisjoner*, Universitetsforlaget, 2009.
- Hov (2002) Hov, Jo, *Avtaleslutning og ugyldighet. Kontraktsrett I*, 3.utg, Papinian 2002
- Kaasen (2018) Kaasen, Knut, *Tilvirkningskontrakter: Med kommentarer til NTK 15 og NF 15*, Universitetsforlaget 2018.
- Knudtzon (1984) Knudtzon, Stephen, *Den nye kontrakt for bygging av skip ved norske verksteder*, Nordisk Skibsrederforening 1984.
- Krüger (1999) Krüger, Kai, *Norsk kjøpsrett*, 4. utg., Alma Mater 1999
- Lilleholt (2017) Lilleholt, Kåre, *Kontraktsrett og obligasjonsrett*, Cappelen Damm Akademisk 2017.

- Lund (1971) Lund, Ole, "Om erstatning for mangler og forsinkelse, utbedringsplikt og prisavslag ved skipsbygging", *Arkiv for sjørett*, bind 11, hefte 3, Thor Falkanger (red.), Den norske sjøretts-forening 1971, s. 336-365.
- Meland (2006) Meland, Øystein, *Skipsbygging. Kommentarer til Norsk standard skipsbyggingskontrakt*, Bodoni 2006.
- Meland (2019) Meland, Øystein, *Shipbuilding contracts: A commentary based on SHIP 2000*, Universitetsforlaget 2019.
- Nisja (2003) Nisja, Ola Øverseth, "Standardvilkår. En oversikt", *Tidsskrift for forretningsjuss* 2003 nr. 3, s. 302-315.
- Nordtvedt (2013) Nordtvedt, Henning m.fl., *NS 8407. Alminnelige kontraktsbestemmelser for totalentrepriser. Kommentarutgave*, Universitetsforlaget 2013.
- Simonsen (1999) Simonsen, Lasse, "Kreditors mangelsbeføyelser – særlig for tilvirkningskontraktene", *Jussens venner* 1999 nr. 5-6, s. 305-398.
- Skoghøy (2002) Skoghøy, Jens Edvin A., "Bruk av rettsavgjørelser ved lovtolking og annen rettsanvendelse", *Nybrott og odling – festskrift til Nils Nygaard*, Gudrun Holgersen, Kai Krüger og Kåre Lilleholt (red.), Fagbokforlaget 2002 s. 323-343.
- Solvang (2009) Solvang, Trond, "Sensur av ansvarsfraskrivelser – har prinsippet i Wingull-dommen (ND 1979 s. 231) satt spor etter seg?", *Lov og rett* 2009 nr. 1, s. 27-42.
- Snipsøy (2016) Snipsøy, Bjarne, "Utbedringsplikten i kommersielle tilvirkningskjøp. Om bakgrunnsretten og reguleringene i utvalgte standardkontrakter", *MarIus* 2016, nr. 466.

Tørum (2019)	Tørum, Amund Bjøranger, <i>Interpretation of commercial contracts</i> , Universitetsforlaget 2019.
Woxholth (2021)	Woxholth, Geir, <i>Avtalerett</i> , 11. utg., Gyldendal 2021.
Ørstavik (2018)	Ørstavik, Inger Berg, "Prinsippet om objektiv tolkning. Særlig om tolkning av forhandlede standardavtaler", <i>Tidsskrift for Rettsvitenskap</i> 2018 nr. 4, s. 331-381.

## **Standardkontrakter**

SHIP 2000	Norsk standard skipsbyggingskontrakt.
NTK 15	Norsk totalkontrakt 2015.
NS 8407	Alminnelige kontraktsbestemmelser for totalentrepriser.

## **Lover**

1687 – Kong Christian Den Femtis Norske Lov.

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

1988 – Lov 13. mai 1988 nr. 27 om kjøp.

## **Forarbeider**

Ot.prp. nr. 5 (1982-1983) Om lov om endringer i avtaleloven 31 mai 1918 nr 4, m.m. (generell formuerettslig lempingsregel).

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.

Ot.prp. nr. 29 (1988-1989) Om lov om håndverkertjenester m.m for forbrukere.

## **Rettspraksis**

### **Høyesterett**

Rt. 1986 s. 1386

Rt. 1989 s. 1318

Rt. 1993 s. 564 A

Rt. 1994 s. 626

Rt. 1994 s. 1430

Rt. 1999 s. 922

Rt. 2000 s. 806

Rt. 2000 s. 1049

Rt. 2002 s. 1110

Rt. 2002 s. 1155

Rt. 2004 s. 1887 A

Rt. 2005 s. 788 A

Rt. 2010 s. 961 A

Rt. 2010 s. 1345 A

Rt. 2012 s. 1537 A

Rt. 2012 s. 1729 A

Rt. 2012 s. 1779 A

Rt. 2013 s. 1476 A

HR-2016-1447-A

HR-2020-228-A

### **Lagmannsrett**

LB-2004-8893

### **Nordiske domme i sjøfartsanliggender**

ND 1933 s. 116 (Coucheron, Dahl, Mjellem)

Den faste tekniske Voldgiftsrett for Vestlandet, Bergen, 17. mars 1933, publisert i Nordiske domme i sjøfartsanliggender 1922.

ND 1979 s. 231 (Brækhus)

Voldgiftsdom 10. april 1978, publisert i Nordiske domme i sjøfartsanliggender 1979.

ND 1979 s. 284 (Topsøe-Jensen)

Sø- og Handelsretten i København, 13. desember 1979, publisert i Nordiske domme i sjøfartsanliggender 1979.

ND 2010 s. 94 (Wilhelmsen, Woxholth, Jervell)

Norsk voldgift 29. juli 2010, publisert i Nordiske domme i sjøfartsanliggender 2010.

ND 2011 s. 250 (Bull)

Norsk voldgift 19. august 2011, publisert i Nordiske domme i sjøfartsanliggender 2011.

ND 2013 s. 150 (Bull)

Norsk voldgift 15. april 2013, publisert i Nordiske domme i sjøfartsanliggender 2013.



# Vedlegg

## Utvalg av sentrale bestemmelser i SHIP 2000

### Artikkel II – Skipet, beskrivelse og klasse

#### 1. Beskrivelse og standard

Skipet skal bygges ved Verkstedets anlegg i ..... med Verkstedets byggenr. ...., designet, bygget, utstyrt, komplettert og levert av Verkstedet i overensstemmelse med bestemmelsene i denne kontrakt.

I tilfelle uoverensstemmelse mellom denne Standard Form Skipsbyggingskontrakt og Spesifikasjonen og/eller Tegninger, skal denne Standard Form Skipsbyggingskontrakt gå foran. I tilfelle uoverensstemmelse mellom Spesifikasjonen og Tegninger, skal Spesifikasjonen gå foran. I tilfelle uoverensstemmelse mellom noen av Tegningene, skal den sist daterte gå foran.

Skipet skal designes og bygges i overensstemmelse med førsteklasses skipsbyggingspraksis i Vest-Europa for nye skip av tilsvarende type og karakteristika som Skipet.

### Artikkel IV – Regulering av kontraktsprisen – kansellering ved kjøperen

Kontraktsprisen skal justeres i ethvert av de tilfeller som er beskrevet i denne Artikkel IV (partene har en gjensidig forståelse om at reduksjon av Kontraktsprisen skal skje som forhåndsbestemt erstatning og ikke som bot), og Verkstedet skal ikke på noen måte være ansvarlig for noen andre konsekvenser, ved erstatning eller på annen måte, som følge av noen av de forhold som er nevnt heretter i denne Artikkel IV, bortsett fra Kjøperens rett til å kansellere i overensstemmelse med Kontraktens bestemmelser.

#### 1. Forsinket levering

**(a)** Hvis leveringen av Skipet er forsinket utover Leveringsdato, så skal Kontraktsprisen reduseres ved fradrag i denne som følger:

1. – 30. dag	Ingen reduksjon/alternativt	..... per dag
31. – 60. dag		..... per dag
61. – 180. dag		..... per dag

Den maksimale reduksjon i Kontraktsprisen for forsinket levering skal ikke overstige totalen av ovenstående forhåndsbestemte erstatning for 180 dagers forsinkelse.

**(b)** Hvis forsinkelsen i levering av skipet fortsetter i en periode utover 180 dager etter leveringsdato, så har kjøperen rett til i sitt valg å kansellere kontrakten.

Dersom Kjøperen ikke har sendt notis om kansellering som bestemt i Artikkel XII innen 185 dagers forsinkelse etter Leveringsdato, kan Verkstedet kreve skriftlig at Kjøperen skal velge enten å kansellere Kontrakten eller å akseptere levering på den dato Verkstedet med rimelighet angir å være den dato når Skipet vil være klart for levering; innen 15 dager etter slikt krav er mottatt, skal Kjøperen gi Verkstedet skriftlig notis om sitt valg. Hvis Kjøperen velger ikke å kansellere, og Skipet ikke er levert på en slik fremtidig dato som i henhold til det ovenstående er fastsatt av Verkstedet, skal Kjøperen ha rett til å kansellere Kontrakten.

**(c)** Dersom den totale forsinkelse, inkludert Force Majeure Forsinkelse, men ekskludert annen Tillatt Forsinkelse, utgjør 270 dager eller mer, så kan Kjøperen kansellere Kontrakten.

Verkstedet kan, på ethvert tidspunkt deretter, kreve skriftlig at Kjøperen skal velge enten å kansellere Kontrakten eller å akseptere levering av Skipet på den dato Verkstedet med rimelighet angir å være den dato når Skipet vil være klart for levering; innen 15 dager etter slikt krav er mottatt, skal Kjøperen gi Verkstedet skriftlig notis om sitt valg. Hvis Kjøperen velger ikke å kansellere, og Skipet ikke er levert på en slik fremtidig dato som i henhold til det ovenstående er fastsatt av Verkstedet, skal Kjøperen ha rett til å kansellere Kontrakten.

**(d)** Hvis det er klart uten enhver rimelig tvil at Skipet vil bli forsinket i mer enn 180 dager slik som bestemt i (b) ovenfor, eller vil bli forsinket for mer enn 270 dager som bestemt i (c) ovenfor, så har Kjøperen rett til umiddelbart å kansellere Kontrakten.

## **2. Fartsmangler**

Hvis farten som bestemt i Artikkel II, klausul 2 (justert i overensstemmelse med Artikkel II, klausul 3 og/eller i tilfelle Artikkel VI) ikke blir oppnådd, skal Kontraktsprisen reduseres som følger:

- (a) For hver fulle tiendedel (1/10) knops reduksjon opp til .... knop skal ingen reduksjon gjøres eller alternativ en reduksjon på ..... (fyll inn enten et bestemt beløp eller en prosentsats av Opprinnelig Kontraktspris).
- (b) For hver fulle tiendedel (1/10) knops reduksjon i farten deretter opptil .... knops reduksjon i farten ....

For hver fulle tiendedel (1/10) knops reduksjon i farten ....

Den totale reduksjon etter denne Artikkel IV, klausul 2, skal under ingen omstendighet overstige .....

- (c) Hvis fartsmangelen er mer enn ..... knop, kan Kjøperen kansellere Kontrakten.

## **3. Mangler vedrørende bunkersforbruk**

Hvis bunkersforbruket i prøvestand overskrider det tall som er bestemt i Artikkel II, skal Kontraktsprisen reduseres med ..... for hver fulle prosent per gram KW/BHK per time som bunkersforbruket i prøvestand overstiger forbruket bestemt i Artikkel II (øket med ...%), dog slik at slik reduksjon aldri skal være mer enn.....

Hvis bunkersforbruket på prøvestand overskrider det tall som er bestemt i Artikkel II med mer enn .... %, da kan Kjøperen i sitt valg (1) avlså hovedmaskinen eller (2) akseptere hovedmaskinen med en reduksjon i Kontraktsprisen for Skipet overensstemmende med det maksimumsbeløp som er bestemt ovenfor. Hvis Kjøperen avslår hovedmaskinen og Verkstedet som en konsekvens ikke er i stand til å levere Skipet innen den tid som er vist til i Artikkel IV, klausul 1, så kan Kjøperen kansellere Kontrakten.

## **4. Mangler i dødvekt**

Hvis dødvekten (..... tonn), bestemt i Artikkel II, ikke oppnås, og reduksjonen overskrider ... % av den fastsatte dødvekt, så skal Kontraktsprisen reduseres med.....for hvert tonn reduksjon utover nevnte ... %, men alltid begrenset til maksimum .....

Hvis reduksjonen i dødvekt er mer enn ... % av den fastsatte dødvekt, kan kjøperen kansellere Kontrakten.

## **5. Mangler i kubikkapasitet**

Hvis kubikkapasiteten (..... m<sup>3</sup>/cbft) fastsatt i Kontrakten med tilhørende Spesifikasjoner ikke oppnås, og reduksjonen overstiger ... % av den fastsatte kubikkapasitet, så skal Kontraktsprisen reduseres med ... for hver m<sup>3</sup>/cbft) av reduksjonen utover nevnte proSENTSATS.

Hvis reduksjonen i kubikkapasitet er mer enn ... % av den fastsatte kapasitet, kan Kjøperen kansellere Kontrakten.

Hvis Kontrakten kanselleres i overensstemmelse med denne Artikkel IV, så skal avdragene som er betalt av Kjøperen tilbakebetales til ham umiddelbart i overensstemmelse med Artikkel XII, klausul 1.

I den utstrekning bestemmelsene i pkt. 1 til og med pkt. 5 ovenfor ikke er utfylt, så gjelder bestemmelsene i Artikkel X i Kontrakten.

Hvis Artikkel II, klausul 2 inkluderer tall med kvalifikasjon "omkring" eller lignende, så skal slik kvalifikasjon ses bort fra for det formålet å kalkulere forhåndsbestemt erstatning eller rett til å kansellere i overensstemmelse med denne Artikkel IV.

## **Artikkel VII – Sjøprøve og tester**

### **1. Notis**

Verkstedet skal før levering gi Kjøperen ikke mindre enn 7 dagers skriftlig notis om tid og sted for sjøprøven for Skipet. Kjøperen skal ha sin Representant ombord på Skipet for å bevitne sjøprøven. Unnlattelse av Representanten til å være tilstede på sjøprøven uten gyldig grunn på tross av notis til Kjøperen som beskrevet, skal ansees for å være oppgivelse av Kjøperen av hans rett til å være representert.

Verkstedet kan etter behørig notis gjennomføre sjøprøven uten Kjøperens Representant tilstede, under forutsetning av at en representant fra Klaseselskapet er tilstede, og i et slikt tilfelle er Kjøperen forpliktet til å akseptere resultatene av sjøprøven på basis av et sertifikat fra Verkstedet bekreftet av Klaseselskapet og/eller Offentlige Myndigheter som angir resultatene av sjøprøven.

#### **4. Metode for å akseptere eller avslå**

**(a)** Etter gjennomføring av sjøprøven og når prøveresultatet er tilgjengelig, og hvis Verkstedet anser at resultatene av denne viser at Skipet er i overensstemmelse med Kontrakten, skal Verkstedet umiddelbart gi Kjøperen skriftlig notis om fullføringen og når Skipet er klart for levering. Kjøperen skal innen 48 etterfølgende timer etter mottak av slik notis og prøveresultatene gi notis til Verkstedet om sin aksept eller avslag av Skipet.

**(b)** Hvis resultatet av sjøprøven viser at Skipet eller noen del eller utstyr i dette ikke er i overensstemmelse med kravene i Kontrakten, eller hvis Kjøperen av andre gyldige grunner avslår Skipet, skal Verkstedet ta alle nødvendige skritt for å korrigere slike mangler. Hvis nødvendig, skal Verkstedet for egen regning gjennomføre en ytterligere sjøprøve i overensstemmelse med Artikkel VII for å bringe på det rene at Skipet er i overensstemmelse med Kontrakten. Når Verkstedet kan demonstrere at mangler er blitt korrigert, skal notis om dette og om at Skipet er klart for levering, gis til Kjøperen som da innen 48 etterfølgende timer etter mottagelse av slik notis sammen med de nye prøveresultater, skal gi notis til Verkstedet om sin aksept eller avslag.

**(c)** Hvis Kjøperen av noen grunn avslår Skipet, så skal Kjøperen i sin notis om avslag gi sin begrunnelse for dette i slik detaljgrad som med rimelighet kan kreves.

**(d)** Kjøperen skal ikke være forpliktet til å ta levering av Skipet hvis dette ikke fullt ut er i overensstemmelse med Kontrakten, eller hvis det er forbehold eller pålegg ilagt av Klaseselskap og/eller Offentlige myndigheter. Hvis imidlertid slike mangler eller forbehold/pålegg er av mindre betydning, og Verkstedet ikke er i stand til å korrigere forholdet innen rimelig tid, da kan Verkstedet likevel kreve at Kjøperen tar levering av Skipet under forutsetning av at:

- i. Verkstedet påtar seg for egen regning å korrigere mangelen eller oppfylle kravet så snart som mulig, og
- ii. Verkstedet skal holde Kjøperen skadesløs for ethvert tap som oppstår som en følge av dette, inkludert tidstap.

(e) Hvis Verksteder er uenig i Kjøperens avslag, skal forholdet overlates til endelig avgjørelse ved voldgift i overensstemmelse med Artikkel XIX nedenfor.

## **Artikkel X – Garanti for kvalitet**

### **1. Omfang av Verkstedets forpliktelse**

Bortsett fra som bestemt nedenfor, og under forutsetning av at alle mangler har blitt korrigert innen rimelig tid, så skal Verkstedet ikke ha noe ansvar for mangler eller for konsekvensene av slike oppdaget etter Levering og Aksept av Skipet (inkludert tap av fortjeneste eller tap av tid).

### **2. Garanti**

Verkstedet påtar seg å reparere og bringe i orden for sin egen kostnad og utgift og uten noe krav mot Kjøperen, enhver mangel – inkludert latente feil og mangler – vedrørende Skipet eller noen del av dette som er forårsaket av feil i design, mangelfulle materialer og/eller dårlig utført arbeid fra Verkstedets side, dets medhjelpere, ansatte eller Underleverandører, men ikke for feil som oppstår etter levering forårsaket av normal slitasje eller uriktig behandling av Skipet, eller forårsaket eller forøket ved unnlattelse eller uriktig bruk eller vedlikehold av Skipet av Kjøperen, hans medhjelpere eller agenter, og ikke for Kjøpers Utstyr.

Verkstedets ansvar som beskrevet her, skal opphøre hvis mangler som beskrevet ikke er oppdaget innen Garantiperioden (på 12 måneder eller slik annen periode som Verkstedet og Kjøperen blir enige om) med mindre annet er beskrevet i Kontrakten.

Enhver slik mangel skal notiseres til Verkstedet så snart som mulig etter denne ble oppdaget, og senest innen 8 dager etter utløpet av Garantiperioden. Slik notis skal inkludere beskrivelse av mangelen i så stor detaljgrad som med rimelighet kan forventes.

Hvis mangelen bare kunne oppdages ved tørrsetting/dokking av Skipet, så trenger slik notis om mangel ikke bli gitt før skipet er i dokk/tørrsatt, men denne må bli gitt før skipet forlater dokken/sjøsettes.

Garantiperioden skal utvides i følgende tilfeller:

(a) Etter reparasjon og korrigering etter denne Artikkel X har blitt utført, skal det løpe en ytterligere periode på     måneder for den/de reparerte og korrigerede deler. Denne ytterligere garantiperiode skal imidlertid ikke være kortere enn den originale garantiperiode for slike deler. Slik ytterligere garantiperiode skal gis på alle reparasjonsarbeider som Kjøperen gir notis om til Verkstedet innen Garantiperioden eller eventuell forlengelse av denne. Kjøperen skal imidlertid ikke være berettiget til slik ytterligere garanti for mangler forårsaket av dårlig arbeid hvis garantiarbeidet ikke er blitt utført av Verkstedet eller dets Underleverandører.

(b) Hvis Skipet som en konsekvens av garantiarbeider har blitt liggende i ro i Garantiperioden i en akkumulert periode på 30 dager eller mer, så skal Garantiperioden utvides med det antall dager Skipet har vært i ro, uansett om annet arbeid er utført i løpet av en slik periode.

## **Artikkel XII – Misligholdsbestemmelser**

### **1.               Verkstedets mislighold – kansellering av Kjøper**

Enhver sum som betales av Kjøperen under denne Kontrakt før levering av Skipet, skal skje som forskuddsbetalinger til Verkstedet. I tilfelle Kjøperen bruker sin rett til å kansellere Kontrakten i henhold til bestemmelser i Kontrakten som spesielt gir ham anledning til dette, så skal Kjøperen gi skriftlig notis til Verkstedet bekreftet med rekommandert brev, og slik kansellering skal være effektiv på den dato notis om dette blir mottatt av Verkstedet.

Ved slik kansellering skal Verkstedet umiddelbart enten akseptere kanselleringsnotisen, eller erklære sin hensikt om å få prøvet gyldigheten av denne i henhold til bestemmelsene i Artikkel XIX nedenfor.

Ved kansellering skal Verkstedet tilbakebetale alle beløp betalt av Kjøperen til Verkstedet i henhold til Artikkel III ovenfor, samt rente på slike beløp med rentesats ... % (prosent) per år fra dato for betaling til dato for tilbakebetaling. Verkstedet skal også returnere Kjøpers Utstyr, eller hvis disse ikke kan returneres skal Verkstedet betale til Kjøperen et beløp tilsvarende Kjøperens kostnader for slikt utstyr.

Bortsett fra Verkstedets forpliktelser til å tilbakebetale de beløp som er beskrevet ovenfor, skal Verkstedet ikke ha noe ansvar for noe annet tap som Kjøperen lider forårsaket av kansellering i henhold til denne Artikkel XII Klausul 1 første avsnitt.

## **Artikkel XVIII – Fullstendig kontrakt**

Kontrakten inneholder den fullstendige Kontrakt og forståelse mellom partene og skal gå foran alle tidligere forhandlinger, anførsler, løfter og avtaler vedrørende noe forhold som er omfattet av Kontrakten.

## **Artikkel XIX – Lovvalg, tvist og voldgift**

### **1. Lovvalg**

Partene er enige om at gyldigheten og forståelsen av Kontrakten skal være undergitt norsk rett.

### **2. Voldgift**

Enhver tvist mellom partene vedrørende Kontrakten, skal avgjøres med endelig og bindende virkning for begge parter ved voldgift i ....., Norge. Partene skal i fellesskap oppnevne tre voldgiftsdommere av hvilke minst en skal være advokat med tillatelse til å praktisere i Norge. Hvis partene ikke blir enige om valg av voldgiftsdommere innen 14 dager fra en av partene har presentert skriftlig krav om voldgift, så skal hver part oppnevne en voldgiftsdommer, og



de to som slik blir oppnevnt skal oppnevne den tredje voldgiftsdommer som skal opptre som formann for voldgiftsretten. Hvis en part unnlater å oppnevne voldgiftsdommer innen 14 dager etter han er blitt bedt om å gjøre det av den annen part, så skal lagmannen i det lagdømme hvor Verkstedet har sitt verneting på anmodning fra en av partene oppnevne voldgiftsdommer(e).

## **Utvalg av henvisninger til NTK 15**

### **Forord**

Som et resultat av arbeidet i samarbeidsorganet KonKraft, etablerte Norsk Industri og Norsk Olje og Gass i 2012 et standardkontraktstyre med mandat til å bidra til utvikling av standardkontrakter for petroleumsvirksomheten på norsk sokkel. Målet var å oppnå mer kostnadseffektiv prosjektgjennomføring og ressursforvaltning.

NTK 15 er fremforhandlet som ledd i dette samarbeidet. Norsk Industri og Norsk Olje og Gass anbefaler at standardkontrakten benyttes for kontrakter om leveranse av større komponenter til produksjon av petroleumsforekomster på norsk sokkel der leverandøren skal stå for prosjektering, innkjøp, bygging og eventuelt installasjon (EPC(I)).

### **Art. 32 Ansvarsbegrensning og ansvarsfraskrivelse**

#### **32.2**

Leverandørens samlede ansvar for kontraktsbrudd, inklusiv ansvar etter art. 24, 25 og 25, og uansett om Kontrakten heves eller ikke, skal være begrenset til [...] % av Kontraktsprisen. Dette globalansvar skal imidlertid under ingen omstendigheter overstige NOK ..... millioner.

## **Utvalg av henvisninger til NS 8407**

### **16.1 Prosjektering**

Er ikke annet avtalt, skal totalentreprenøren sørge for all nødvendig prosjektering for å kunne levere kontraktsgjenstanden i samsvar med kontrakten, herunder reglene i punkt 14.

#### **42.3.1 Totalentreprenørens plikt og rett til utbedring**

Totalentreprenøren har plikt til å utbedre mangelen med mindre kostnadene til utbedringen vil bli uforholdsmessig store i forhold til det som oppnås.