

CISG – unntakene for «ships» og «vessels»

Av universitetsstipendiat Amund Bjøranger Tørum

I hvilken grad kommer konvensjonen om internasjonale løssørekjøp (CISG) av 1980 til anvendelse på skipsbyggingskontrakter og kjøp av brukt tonnasje? Det kan på samme måte spørres om konvensjonen kommer til anvendelse på oljefabrikasjonskontrakter og kjøp av brukte offshoreinretninger. Spørsmålene er til dels uavklarte, samtidig som dette er praktisk viktige internasjonale transaksjoner, fordi henholdsvis kjøper og selger, og bestiller og verksted, ofte har hjemting i forskjellige konvensjonsland.

I likhet med kjl. § 5 tredje ledd bokstav e unntar CISG art. 2 (e) «sales of ships, vessels, hovercraft or aircraft» fra virkeområdet. I forløperne til CISG – Haagkonvensjonene fra 1964 om internasjonale løssørekjøp – var det bare gjort unntak for «sales of any ship, vessel or aircraft, which is subject to registration».¹ I forarbeidene til CISG er unntaket i art. 2 (e) begrunnet slik:²

«9. This subparagraph excludes from the scope of the Convention all sales of ships, vessels, [hovercraft] and aircraft. In some legal systems the sale of ships, vessels, [hovercraft] and aircraft are sales of «goods» while in other legal systems some sales of ships, vessels, [hovercraft] and aircraft are assimilated to sales of immovables. Furthermore, in most legal systems at least some ships, vessels, [hovercraft] and aircraft are subject to special registration requirements. The rules specifying which ones must be registered differ widely. In order not to raise questions of interpretation as to which ships, vessels, [hovercraft] or aircraft were subject to this Convention, especially in view of the fact that the relevant place of registration, and therefore the law which would govern the registration, might not be known at the time of the sale, the sale of all ships, vessels, [hovercraft] and aircraft was excluded from the application of the Convention.»

Hovedbegrunnelsen for ikke å oppstille et registreringsvilkår i CISG var altså dels at det var vanskelig å forene med uniform anvendelse av konvensjonen, fordi vilkårene for registrering i noen grad er forskjellige i de ulike konvensjonslandene, dels at det kunne være vanskelig å ta stilling til hvilket konvensjonslands registreringsvilkår som skal være avgjørende i den enkelte sak, noe som kunne skape rettsusikkerhet. Som alternativ ble det overveid å bare ekskludere skip av en viss størrelse, eller en viss vekt, men heller ikke dette forslaget fikk gjennomslag.³ Ordlyden i CISG art. 2 (e) ble i hvert fall som den ble, og det til tross for at det under forhandlingene var stor uenighet om kjøp av skip etc. overhodet burde unntas fra CISG.⁴

Dette er bakgrunnen for at man strides om rekkevidden av unntaket i CISG art. 2 (e). Uenigheten knytter seg særlig til om bortfallet av registreringsvilkåret innebærer at det ved

¹ ULIS art. 5 (1) (b) og ULF art. 1 (6) (b).

² Se <http://www.cisg.law.pace.edu/cisg/text/secomm/secomm-02.html>

³ Jf. *John Honnold*, *Uniform Law For International Sales*, Pennsylvania 1999, s. 49–50, med videre henvisninger til forarbeidene, og *Franco Ferrari* i *Schlechtriem*, *Kommentar zum Einheitlichen UN-Kaufrecht – CISG*, München 2000, s. 82, sec. 38.

⁴ Se <http://www.cisg.law.pace.edu/cisg/firstcommittee/Meeting1.html> (se punktene 62–65).

kjøp av brukt tonnasje skal *skilles mellom små og store skip*. Det er særlig *Schlechtriem* som har tatt til orde for at unntaket ikke omfatter «boats», i motsetning til «ships»:

«With the elimination of the registration criterion, it has, however, become uncertain whether and to what extent smaller boats – row boats, canoes, dinghies and yachts – belong to the subject matter excluded from the application of the Convention. The function and reason for the exception – recognition of special rules for transactions involving ships – suggest that the exception should not be extended to boats (although no distinction is feasible in regard to aircraft). Delimiting the application of this exception will of course be difficult, for example, with small fishing boats or high sea yachts. In such cases, one will consult domestic law to learn whether such boats come under the special rules applicable to ships. If they do, the sense and purpose of Article 2(e) is that the exception should then apply. In many cases, the duty to register will therefore remain an important criterion. As a whole, the rule is probably only acceptable because it increases the willingness of states to join the Convention.»⁵

Ferrari legger på lignende måte avgjørende vekt på «die Funktion des Wasserfahrzeuges» (fartøyets funksjon), slik at fartøy som egner seg som transportmidler, skal falle utenfor konvensjonen, mens typisk vannsportutstyr, som for eksempel kanoer og gummibåter, skal falle innenfor.⁶ *Krüger* går så langt som å hevde at det er «... klart at lystbåt-import fra utenlandsk produsent må anses dekket av CISG.»⁷ Det har på lignende måte vært hevdet at unntaket bare omfatter også vært hevdet at unntaket bare omfatter skip av «nicht ganz unbedeutender Grösse». Dels på grunnlag av bestemmelsens forhistorie, dels på grunn av behovet for en avgrensning som er autonom i forhold konvensjonsstatenes registreringsvilkår, jf. art. 7 (1).⁸

Khoo, Honnold og Rognlien hevder derimot at alle skip, uansett hvor lite «skipet» er, faller utenfor CISG. Dette begrunnes med at det ikke ble noe av forslaget om bare å unnta skip av en viss størrelse, eller en viss vekt. Og at en slik tilnærming, der man ikke ser hen til «skipets» størrelse, er bedre egnet til å fremme konvensjonskonform tolkning, jf. art. 7 (1), enn å overlate til domstolene å begrense rekkevidden av unntaket.⁹ *Ramberg/Herre* er på linje med dette, og er klare på at ordlyden, som unntar ethvert skip, må tas på ordet. De peker dessuten på at vektlegging av skipets størrelse kan virke vilkårlig, og at kjøp av mindre fartøyer gjerne vil være forbrukerkjøp, jf. art. 2 (a).¹⁰

Fordelen med *Schlechtriem*-linjen er at den henfører i hvert fall noen av de praktisk viktige internasjonale transaksjonene som involverer kjøp av «skip» til CISG, men til gjengjeld er den retts teknisk problematisk. Fordelen med å gi unntaket anvendelse på ethvert «skip», herunder «boats», er at denne enten–eller-løsningen er skarpskåret og enkel å forholde seg til. Partene trenger klare regler å forholde seg til, kanskje særlig i internasjonale kjøp. Eksempelvis kan det lett oppstå rettsusikkerhet dersom CISG skal kunne til anvendelse bare fordi en dommer kommer til at partenes lovvalg eller lovvalgsreglene utpeker et rettssystem som ikke oppstiller et registreringskrav for det aktuelle «skipet». En slik enten–eller-løsning er dessuten enklest å

⁵ Se <http://www.cisg.law.pace.edu/cisg/biblio/schlechtriem-02.html> (1986).

⁶ Se *Ferrari* op.cit. s. 83, sec. 41.

⁷ Se *Kai Krüger*, Norsk Kjøpsrett, Bergen 1998, s. 619, note 6.

⁸ Se opplysningene hos *Ferrari* op.cit. s. 83, sec. 40 og *Jan Ramberg/Johnny Herre*, Internationella köplagen (CISG), Stockholm 2001, s. 91.

⁹ Se *Khoo* i C.M. Bianca/Michael Joachim Bonell, Commentary on the International Sales Law, Milano 1987, s. 38, sec. 2.6, *Honnold* op.cit. s. 50 og *John Egil Bergem/Stein Rognlien*, Kjøpsloven, Oslo 1995, s. 459 (Rognlien er eneforfatter til kommentarene til CISG, jf. forordet).

¹⁰ Se *Ramberg/Herre* op.cit. s. 90–91, likevel annerledes de lege ferenda.

håndtere på en ensartet og konvensjonskonform måte, jf. art. 7 (1), og den er mest i tråd med ordlyden i art. 2 (e). Ulempen er, som antydnet, at slike transaksjoner overlates til lovvalgsreglene og nasjonal kjøpsrett; uniforme kjøpsregler har en egenverdi.¹¹ Men det er tvilsomt om dette veier opp for de retts tekniske problemene med å anvende CISG på kjøp av «boats». Behovet for å gi CISG anvendelse på bl.a. kjøp av vannsportutstyr, er vel dessuten begrenset, ettersom slike kjøp kan være forbrukerkjøp, som uansett faller utenfor konvensjonen, jf. art. 2 (a) og kjl. § 5 (3) (a). Konklusjonen blir at art. 2 (e) helst bør tolkes slik at ethvert «skip», uavhengig av størrelsen, vekten og bruksområdet, faller utenfor konvensjonen.

Spørsmålet er hvor langt dette unntaket strekker seg. Det er på det rene at det ikke omfatter *underleveranser*.¹² Kjøp av for eksempel skipsutstyr,¹³ motorer, skipsseksjoner (moduler), og mer eller mindre ferdige skrog, omfattes dermed av CISG.¹⁴

Når det gjelder *skipsbyggingskontrakter*, tyder CISG art. 3 (1) på at slike kontrakter faller inn under unntaket for «sales» av «ships» i art. 2 (e). I art. 3 (1) står det jo at tilvirkningskjøp «... are to be considered sales ...». På bakgrunn av *dette* er det neppe grunnlag for å tolke unntaket i art. 2 (e) antitetisk, slik at skipsbyggingskontrakter omfattes av CISG. I teorien hevder imidlertid *Ferrari* at «... nur wenn ein Kauf die Fahrzeuge als fertige Einheit zum Gegenstand hat, dieser unter den Ausnahmetatbestand fällt [min kursivering].¹⁵ En slik tilnærming, der unntaket i art. 2 (e) synes å tolkes slik at det bare omfatter kjøp av *ferdigbygde* skip, kan muligens forankres i «ship»; inntil skipet er ferdigbygd, er det ikke et «ship». Problemet er at det kan være vanskelig å ta stilling til om skipet er «ferdig» eller ikke. Og det ville være underlig om CISG bare gjaldt fram til skipet er ferdigbygd; partenes rettsstilling ville i så fall bli meget uoversiktlig. – Virkeområdet for CISG bør ikke bero på om nybygget har fått installert og klargjort hovedmaskinen, montert propeller osv. Det som kunne tale for å gi CISG anvendelse på skipsbyggingskontrakter, er at det kan være en flytende overgang fra omfattende kontrakter om underleveranser, eksempelvis kjøp av skrogseksjoner, som klart omfattes av CISG, til regulære skipsbyggingskontrakter. Men dette er vel uansett ikke tilstrekkelig til å fravike det klare utgangspunktet i art. 3 (1) om at også tilvirkningskjøp skal anses som «sales», slik at en skipsbyggingskontrakt helst må anses som «sales» av «ships».

Et annet spørsmål er om «sales» av «vessels» omfatter *kjøp av offshoreinnretninger*, for eksempel borerigger, og produksjonsskip (FPSO) – som ikke kan anses som «ships». I norsk rett kommer registreringsordningen for skip til en viss grad til anvendelse også på offshoreinnretninger, jf. sjøl. § 507. Men dette kan neppe være tilstrekkelig til at slike innretninger også blir å anse som skip etter CISG Art 2 (e).¹⁶ Noe av bakgrunnen for at registreringsvilkåret ble forkastet ved utarbeidelsen av CISG, var, som nevnt, at det er vanskelig å forene et slikt registreringsvilkår med en uniform anvendelse av konvensjonen, jf. art. 7 (1). Derimot kan det hevdes at det neppe er noen reell grunn til at kjøp av slike offshoreinnretninger skal omfattes

¹¹ Jf. særlig *Ernst Rabel*, *Das Recht des Warenkaufs I*, 1954 (optrykk Berlin 1964), s. 43–49.

¹² Jf. *Ferrari* op.cit. s. 83, sec. 45, med videre henvisninger til teori og praksis.

¹³ Slik også *Honnold* op.cit. s. 50.

¹⁴ I samme retning *Krüger* op.cit. s. 619, note 4.

¹⁵ Jf. *Ferrari* op.cit. s. 83, sec. 45, med henvisninger til teori og praksis, og muligens forutsetningsvis *Honnold* op.cit. s. 50. Motsatt *Rognlien* op.cit. s. 459 og *Krüger* op.cit. s. 620. De ulike språkversjonene av art. 2 (e) er ikke her helt konsistente, jf. *Ramberg/Herre* op.cit. s. 642.

¹⁶ Motsatt *Krüger* op.cit. s. 620.

av CISG, når ikke kjøp av regulære skip omfattes, og at hensynet til konsekvente regler derfor taler for å likestille kjøp av slike offshoreinnretninger med kjøp av «ships» og «vessels».

Men ifølge *Ferrari* og *Herber* er det bare «ships» og «vessels» som er i stand til bevege seg effektivt av egen maskin som omfattes av unntaket i art. 2 (e).¹⁷ Dette har også en viss støtte i ordlyden. Det er tvilsomt om eksempelvis oppdrettsmerder og flytebrygger kan anses som «fartøy», og de kan i hvert fall ikke anses som «skip», mens det ikke er like klart for eksempelvis lektere. Holder man fast ved at bare «ships» og «vessels» som er i stand til bevege seg effektivt av egen maskin omfattes av unntaket i art. 2 (e), betyr det at CISG omfatter kjøp av borerigger og produksjonsskip (FPSO). Sistnevnte kan riktignok bevege seg av egen maskin, men ikke like effektivt som regulære skip. De er til forveksling lik skip, men funksjonelt tar de bare sikte på utvinning og oppbevaring av olje, ikke transport av olje. Men det er, som antydnet, ikke opplagt at et «fartøy» må kunne bevege seg effektivt av egen maskin; ordlyden er vag. Det kan dessuten virke noe tilfeldig at virkeområdet for CISG her skal bero på om «fartøyet» kan bevege seg effektivt av egen maskin. Løsningen må derfor sies å være usikker.¹⁸ Etter min mening bør man her legge avgjørende vekt på at avgrensningen av CISG mot «sales» av «ships» og «vessels» er vanskelig å begrunne, og at man derfor ikke bør legge mer i den enn nødvendig.

Hvorvidt CISG kommer til anvendelse på *oljefabrikasjonskontrakter*, må vel etter dette bero på om CISG kommer til anvendelse på «sales» av offshoreinnretningen. – I CISG art. 3 (1) er det, som nevnt, bestemt at tilvirkningskjøp skal likestilles med «sales».

Som det har framgått, er det vanskelig å begrunne unntaket i CISG art. 2 (e), og det er vanskelig å avgrense et slikt unntak på en adekvat måte. Det er derfor et framskritt når Study Group on a European Civil Code ser ut til å foreslå at European Principles for Sales Law (Art. 1:104 (a)) også skal omfatte «ships» og «vessels».¹⁹

¹⁷ Jf. *Ferrari* op.cit. s. 82–83, sec. 39, med henvisning til *Herber*.

¹⁸ Helst slik *Ramberg/Herre* op.cit. s. 92.

¹⁹ Se http://www.sgecc.net/index.php?subsite=subsite_4.