Trond Solvang

FORSINKELSE I HAVN

risikofordeling ved reisebefraktning

GYLDENDAL
AKADEMISK

Forsinkelse i havn

Til Nicholas Hambros minne

Trond Solvang

Forsinkelse i havn

Risikofordeling ved reisebefraktning

GYLDENDAL
AKADEMISK

© Gyldendal Norsk Forlag AS 2009
1. utgave, 1. opplag 2009

ISBN 978-82-05-47407-9

Omslagsdesign: Gyldendal Akademisk

Alle henvendelser om boken kan rettes til
Gyldendal Akademisk
Postboks 6730 St. Olavs plass
0130 Oslo

www.gyldendal.no/akademisk
akademisk@gyldendal.no

Det må ikke kopieres fra denne boken i strid med åndsverkloven eller avtaler om kopiering inngått med KOPINOR, interesseorgan for rettighetshavere til åndsverk. Kopiering i strid med lov eller avtale kan medføre erstatningsansvar og inndragning, og kan straffes med bøter eller fengsel.



Foreord

Describe the aroma of coffee.
Why can't it be done? Do we lack the words?
And for *what* are words lacking?

But how do we get the idea that such a description must after all be possible? Have you ever felt the lack of such description? Have you tried to describe the aroma and not succeeded?
Ludwig Wittgenstein

Boken tar sikte på å belyse sentrale forskjeller i kontraktsrettslig tenkemåte i norsk og engelsk rett. Med utgangspunkt i et relativt avgrenset kontraktsrettslig emne – liggetidssystemet ved reisebefraktning – undersøkes hvordan den rettslige forståelse er utviklet og gir seg uttrykk innenfor norsk og engelsk rettstradisjon. Forholdet mellom norsk og engelsk rett er her sentralt fordi bransjeaktørene benytter standardkontrakter som i hovedsak er forankret i engelsk rettstradisjon. Spørsmålet blir så, når kontrakter fra tid til annen er underlagt norsk rett, om engelske tolkningsløsninger lar seg opprettholde i et norskrettslig perspektiv. Selv om bildet åpenbart må nyanseres, er min hovedkonklusjon at grunnleggende forskjeller både i bakgrunnsrett og tolkningsmetode, tilsier at rettsspørsmålene ikke kan besvares tilfredsstillende uten nærmere forankring i en norsk rettstradisjon. Belysningen av slike spørsmål gir samtidig grunnlag for enkelte refleksjoner av mer overordnet art: Er et system med lovgivning som tolkningsramme, som det norske, mer eller mindre «rettseffektivt» enn et system kun basert på domspraksis, som det engelske?

Boken er med mindre endringer basert på mitt doktorgradsarbeid innlevert i november 2007. Kildemessig oppdatering er gjort frem til sommeren 2008.

Enkelte ord bør sies om tilblivelsesprosessen. Det hele begynte med et førsteutkast til det som etter hvert ble del IV. Dette gjaldt liggetidens begynnelse som jeg så som det mest intrikate (og uavklarte) temaet innenfor liggetidsretten. Etter innspill fra min gode veileder Erik Røsæg begynte jeg å se nærmere på de mer teoretiske sider ved temaet; hvilken form for «risikoovergang» er det her er tale om? Dette ledet meg over på generelle fremstillinger av forsinkelse og vederlagsrisiko i norsk kontraktsrett, noe som munnet ut i hva som nå utgjør del II. En slik åpning mot de mer abstrakte sider relatert til vederlagsrisiko, pirret min nysgjerrighet i retning av å plassere selve liggetidsfenomenet innenfor en slik ramme. Dette ledet etter hvert frem til nåværende del III. Samtidig skrev jeg på et mer løsrevet tolkningsmessig emne, som nå utgjør del I.

Til denne beskrivelsen hører en innrømmelse av mulige svakheter ved arbeidet. Tilblivelsen har medført en viss dobbeltbehandling, særlig ved forsøkene på å flette sammen det generelle (del I og II) med det spesielle (del III og IV). Videre er ikke alle temaer like grundig behandlet; del IV har en annen kilde- og fremstillingsmessig grundighet enn del III. Jeg valgte allikevel å videreføre del III; under arbeidet med dette temaet øynet jeg ulike problemstillinger som jeg ikke ønsket å la ligge urørt, samtidig som en fullstendighet i behandlingen truet med å sprenge prosjektets ramme. Arbeidet bærer altså preg av en viss prioritering (eller personlig legning); jeg har valgt å løfte frem og belyse de problemstillinger jeg har sett, uten å gjøre krav på fullstendighet i tenkningen rundt alle spørsmål. Og hva gjelder del I: dette var opprinnelig ment å utgjøre et selvstendig bidrag til den tolkningsmessige problemstilling mellom norsk og engelsk rett, men underveis så jeg i økende grad verdien av å supplere del I med illustrasjonsmateriale hentet fra del III og IV. Det kan derfor være at del I er knyttet opp til de etterfølgende temaer i en slik grad at del I med fordel kan leses etter del III og IV.

Jeg står i gjeld til mange for at prosjektet lot seg realisere. På ulikt vis står Nordisk Skibsrederforening helt sentralt. Prosjektet har sitt utspring i mitt arbeid som advokat i Nordisk. Tilfanget av saker og daglige diskusjoner i et internasjonalt sammensatt kollegium har gitt verdifull praktisk innsikt i en rekke problemstillinger, og retning til mange av de refleksjoner som gjøres underveis. En takk går derfor til gode kollegaer gjennom mange år. En særlig takk går til Georg Scheel som ga meg frihet og rom til å gjennomføre prosjektet, og for at han er en leder med sterk faglig stimulans. En særlig takk også til Lasse Hagen som jeg har opplevd som en åndsfelle i flere av de temaer som for meg har vært sentrale. Nordisk har også stilt

sekretærhjelp til rådighet; mitt arbeidsverktøy har vært notater og diktafon. Boken er derfor ikke skrevet av meg, men av Marit Krane – og i tidligere utkast av Margareth Bliksøen. Deres utrettelige innsats og positive innstilling underveis skapte en verdifull følelse av kompaniskap rundt prosjektet.

Prosjektet hadde allikevel ikke blitt noen realitet uten fagmiljøet på Nordisk Institutt for Sjørett, Universitet i Oslo, som jeg i ulike perioder har vært tilknyttet. Skoleringen fra det mer praktiskorienterte til en akademisk tilnærming må jeg i stor grad tilskrive de mange gode samtaler opp gjennom årene, særlig med Thor Falkanger, Hans Jacob Bull og Erik Røsæg. En særlig takk går til Erik som også var min veileder under doktorgradsarbeidet. Han har vært sentral på flere plan; både som stifinner av de bærende teoretiske problemstillinger innen emnet, og som kjærkommen inspirator og støttespiller underveis.

Videre må jeg takke Anders Evje for usedvanlig innsats både med korrekturlesning og kildearbeid i prosjektets sluttfase. Videre takker jeg Audun Hagene Egge, Andreas Dale og Marie Melling for korrekturlesning, og Inger Hamre og Kirsten Al-Araki for å ha utarbeidet registrene. I forbindelse med bokutgivelsen vil jeg takke Jarle Havnes hos Gyldendal for effektivt og hyggelig samarbeid. Jeg vil også takke min bedømmelseskomité; Erling Selvig, Lars Gorton og Kristina Siig, for fruktbare innspill og en, for meg, givende doktordisputas.

På alle plan utover det rent faglige står jeg i gjeld til Beate. Hun har helhjertet støttet opp om et prosjekt som i lange perioder har tatt vel stor plass.

Til slutt ønsker jeg å nevne Nicholas Hambro, tidligere direktør i Nordisk Skibsrederforening. Nicholas var i sin tid inspirasjonskilden til et slikt arbeid med sammenstilling av praktisk- og akademiskrettet kontraktsjuss. Nicholas var en usedvanlig person og en god venn. Boken tilegnes hans minne.

Vollen, 5. mars 2009

Trond Solvang

Innholdsoversikt

Forord 5

Innledning

Kapittel 1
Emnet 35

Kapittel 2
Litt om emnets praktiske og kommersielle betydning 46

Kapittel 3
Materiale og metode 50

Del I
Angloamerikansk retts innflytelse ved certepartitolkning under norsk rett

Kapittel 1
Innledning 67

Kapittel 2
Ulike tolkningsmetoder som kan medføre fremmedrettslig adoptering 70

Kapittel 3
En kritisk vurdering av sentrale premisser for tolkningsmetoders tillempning av angloamerikansk rett 95

Kapittel 4
Enkelte tolkningsmetodiske komplikasjoner ved «krysning» av norsk og engelsk rett 122

Kapittel 5
Sammenfatning 151

Del II
Generelt om risiko og risikotilordning

Kapittel 1
Innledning 155

Kapittel 2
De sentrale begreper og risikoprinsipper 160

Kapittel 3
Nærmere om risikoprinsipper og risikotilordning innen utvalgte kontraktsområder 225

Kapittel 4
Anskueliggjøring av risikoproblematikken ved hindringer i skipets rådighetsstillelse 261

Del III
Liggetidens rettslige karakter – risikofordeling under lastestadiene

Kapittel 1
Innledning 293

Kapittel 2
Liggetidens karakter – enkelte utgangspunkter 297

Kapittel 3
Liggetidens karakter – nærmere om forholdet mellom bakgrunnsrett og kontrakt 312

Kapittel 4
Særlig om liggetid og konkurrerende hindringer 346

Kapittel 5
Liggetidens overskridelse – overliggetidens rettslige karakter 355

Kapittel 6
Risikofordelingen under overliggetiden 376

Kapittel 7
Forholdet mellom liggetidsrisiko og misligholdsbeføyelser: bortfrakters erstatningskrav utover overliggetidsgodtgjørelse 390

Kapittel 8
Forholdet mellom liggetidsrisiko og misligholdsbeføyelser: partenes hevningsrett ved kvalifisert forsinkelse 403

Kapittel 9
Sluttrefleksjoner 421

Del IV
Lastestadienes inntreden – risikoens overgang

Kapittel 1
Innledning 439

A. Skipets geografiske ankomst og risikoovergang

Kapittel 2
Bestemmelsesstedet i form av avtalt kaiplass 446

Kapittel 3
Bestemmelsesstedet i form av avtalt havn 472

Kapittel 4
Bestemmelsesstedet formulert gjennom uttrykkelig anvisningsrett (ordreklausuler) 509

Kapittel 5
Nærmere om risikoovergang forut for kai – beliggenheten av skipets ventested og arten av de aktuelle hindringer 533

Kapittel 6
Kontraktsregulering av hindringer – tilfeller av fremskutt risikoovergang 559

Kapittel 7
Kontraktsregulering – kvalifisering av anvist plass og hindringsregulering ved anløp til kaiplass (*berthing*) 605

Kapittel 8
Om befraktermislighold og tidstapserstatning som alternativ til risikoovergang 651

B. Mangler, mangelsutbedring og risikoovergang

Kapittel 9
Generelt om rådighetsstillelse, mangelsbedømmelse og hindringstilfeller 672

C. Formalkrav og risikoovergang

Kapittel 10
Generelt om rådighetsstillelse, notiskrav og hindringstilfeller 686

Kapittel 11
Nærmere om notiskrav og virkningen av uriktige notiser 693

Kapittel 12
Alternative rettsfakta som grunnlag for risikoovergang ved uvirksomme notiser 736

D. Sluttrefleksjoner

Kapittel 13
Enkelte særtrekk ved de rettslige modeller for risikoovergang 758

Kapittel 14
Enkelte tolkningsmetodiske aspekter 769

Kapittel 15
Litt om forholdet mellom risikoens overgang og andre oppfyllelsesvirkninger 777

Del V
Avsluttende merknader

Kapittel 1
Betraktninger rundt kontraktstolkning og hensynet til forutberegnelighet i kontraktsforhold 783

Kapittel 2
Betraktninger rundt kontraktsrettslige prinsipper 797

Kapittel 3
Epilog – enkelte veier videre 813

Del VI
Referanser

Litteratur 819

Lover og standardkontrakter 829

Domsregister 833

Stikkord 840

Fullstendig innholdsfortegnelse

Forord 5

Innledning

Kapittel 1
Emnet 35
1.1 Den faktiske bakgrunn 35
1.2 De rettslige spørsmål 40
1.2.1 Kort om liggetidssystemet 40
1.2.2 Partenes samvirke under lastestadiene 41
1.2.3 Partenes samvirke under ankomststadiet 43
1.2.4 Forholdet; midlertidige og varige hindringer 45

Kapittel 2
Litt om emnets praktiske og kommersielle betydning 46

Kapittel 3
Materiale og metode 50
3.1 Norsk og fremmed bakgrunnsrett 50
3.2 Kort om et tema som kunne vært omfattet av undersøkelsen 53
3.3 Materialet 54
3.3.1 Sjøloven 54
3.3.2 Norsk og nordisk rettspraksis 56
3.3.3 Engelsk og amerikansk rett 58
3.3.4 Kontraktspraksis 59
3.4 Undersøkelsens plan 62

Del I

Angloamerikansk retts innflytelse ved certepartitolkning under norsk rett

Kapittel 1
Innledning 67

Kapittel 2
Ulike tolkningsmetoder som kan medføre fremmedrettslig adoptering 70
2.1 Generelt 70
2.2 Formularkonsipistenes (formodede) intensjon om fremmedrettslig tilknytning 73
2.2.1 *Arica*-saken til illustrasjon 73
2.2.2 Enkelte tolkningsdilemmaer foranlediget av *Arica*-saken 76
2.3 Fremmed bakgrunnsrett gjennom kontrakters «trykknappsvirkninger» 80
2.4 Internasjonal rettsenhet som overordnet tolkningsmål 83
2.4.1 Uttalelser i de svenske sjølovsforarbeider 83
2.4.2 Litt om (manglende) nordisk rettsenhet 85
2.5 Et situasjonsbilde fra rettspraksis – de ulike tolkningsmodellers anvendelse og mulige utslag 87
2.5.1 Innledning 87
2.5.2 Hvorvidt angloamerikansk rett overhodet tas i betraktning 88
2.5.3 Mulig sammenvevning av engelsk- og norskrettslige tolkningsløsninger 91

Kapittel 3
En kritisk vurdering av sentrale premisser for tolkningsmetoders tillempning av angloamerikansk rett 95
3.1 Formodningen om angloamerikansk rettsenhet 95
3.1.1 Innledning 95
3.1.2 Illustrasjon av forskjeller mellom engelsk og amerikansk rett ... 96
3.1.3 Litt om amerikansk retts syn på fravikelse av engelsk rett, og vice versa 101
3.1.4 Sammenfatning 102
3.2 Formodningen om standardkontrakters genuine tilknytning til engelsk eller amerikansk rett 102

3.2.1 Generelt 102
3.2.2 Eksempler på mulig nordiskrettslig innflytelse 103
3.2.3 Ulike konstellasjoner av engelskrettslig innflytelse 105
3.2.3.1 Eksempler på fravikelse av engelskrettslige løsninger 105
3.2.3.2 Eksempler på adoptering av engelskrettslige løsninger . . . 107
3.2.3.3 Tilfeller av supplerende kilder til belysningen av tilknytningen til engelsk rett 109
3.2.3.4 Betydningen av engelsk retts egen vektlegging av kontraktens rettslige forankring eller konsipistenes intensjon 110
3.3 Påviseligheten av gjeldende engelsk/amerikansk rett 112
3.3.1 Generelt 112
3.3.2 Graden av bestandighet og autoritativ vekt av engelske avgjørelser 113
3.3.3 Særlig om voldgiftspraksis kontra domstolspraksis 117
3.3.4 Litt om amerikansk rett og voldgiftspraksis 119

Kapittel 4
Enkelte tolkningsmetodiske komplikasjoner ved «krysning» av norsk og engelsk rett 122
4.1 Innledning 122
4.2 Generelt om norsk og engelsk tolkningstilnærming 122
4.3 Nærmere om engelsk rett og de ulike varianter av ikke-tekstlig rettstoffs innflytelse ved tolkning 126
4.3.1 Bakgrunnsrettsstoff og presiserende (tekstlig) tolkning 126
4.3.2 Bakgrunnsrettsstoff og tekstlig utfylling gjennom *implied terms* . 129
4.3.3 Nærmere om virkeområdet for, og terskelkrav ved, *implied terms* 131
4.3.4 *Implied terms* som utslag av «kontraktsrettslige prinsipper» 135
4.3.5 Særlig om kontraktsrettslige prinsipper på tvers av grenser for kontraktsområder 139
4.4 Mulige skismaendringer i engelsk tolkningsmetode? 141
4.4.1 Generelt 141
4.4.2 To nylige Court of Appeal-avgjørelser til illustrasjon 144

Kapittel 5
Sammenfatning 151

Del II

Generelt om risiko og risikotilordning

Kapittel 1
Innledning 155

Kapittel 2
De sentrale begreper og risikoprinsipper 160
2.1 Plikt- og misligholdsbegrepet 160
2.1.1 Alminnelige merknader 160
2.1.2 De kompliserende aspekter innen vårt emne 164
2.2 Plikt- og misligholdsbegrepets avgrensning mot kreditormora og kreditorrisiko 169
2.3 Plikt- og misligholdsbegrepet og forholdet til bristende forutsetninger 175
2.4 Vederlagsrisiko 179
2.4.1 Alminnelige merknader 179
2.4.2 Risikoaspektets bakgrunn – (beskadigelses)risikoens overgang i kjøpsforhold 182
2.4.3 Enkelte paralleller til risikoovergang innen vårt emne 185
2.5 Kategorisering av kontraktsplikter som resultat- og omsorgsforpliktelser 188
2.6 Gjensidighetsbeføyelser som risikoprinsipp 194
2.6.1 Litt om forholdet mellom bristende forutsetninger og vederlagsforutsetningen 194
2.6.2 Betydningen av samtidighet mellom ytelse og motytelse 195
2.6.3 Betydningen av ytelse mot ytelse snarere enn ytelse mot plikter – et tolkningsmetodisk poeng 198
2.7 Kreditormora som risikoprinsipp 203
2.7.1 Innledning 203
2.7.2 Forholdet kreditormora/kreditorplikter – et tolkningsmetodisk poeng 204
2.7.3 Kreditormora og kriteriene for vederlagsopptjening 207
2.7.4 Skyld som mulig risikokriterium ved kreditormora 209
2.7.5 Kreditormora og konsekvenshindringer 212
2.7.6 Kreditormora og en alternativ risikomodell basert på *substantial performance* 214
2.8. Visse felles grunnforestillinger vedrørende gjensidighetsbeføyelser og kreditormora 217

2.8.1 Innledning 217
2.8.2 Debitors forventning knyttet til kreditors medvirkning – mulig gradering etter hindringers art 218
2.8.3 Forventninger og doble partskonstellasjoner; debitor for hovedplikten blir «kreditor» for kreditorplikten og omvendt 221
2.9 Sammenfatning 223

Kapittel 3
Nærmere om risikoprinsipper og risikotilordning innen utvalgte kontraktsområder 225
3.1 Tidsbaserte ytelser – gjensidighetsbeføyelser ved forsinket motytelse .. 225
3.1.1 Gjensidighetsbeføyelsens status som rettsregel 225
3.1.2 Et tolkningsmetodisk poeng – fokus mot debitors forventning til vederlagsopptjening, snarere enn kreditors forventning til naturaloppfyllelse? 227
3.1.3 Litt om risikotilordningen 229
3.2 Entrepriseretten – tilleggsvederlag ved kreditorrelatert forsinkelse 231
3.2.1 Visse sammenhenger i problemstillinger ved entreprise og befraktning 231
3.2.2 Rettsgrunnlagene for debitors krav på tilleggsvederlag ved kreditorsvikt 232
3.2.2.1 Konsekvenshensyn og bristende forutsetninger 232
3.2.2.2 Betingelsessynspunkter og kreditormora 236
3.2.3 Enkelte refleksjoner rundt debitors vederlagsmessige forventning – kreditorplikter kontra kreditormora 240
3.3 Reisebefraktning – risikoaspektet ved forsinkelse under bortfrakters eneoppfyllelse 243
3.3.1 Innledning 243
3.3.2 Utgangspunktet om at risiko følger oppfyllelse – de mulige unntak gjennom befrakters «interesse» i lasten 243
3.3.3 Særlig om bortfrakters forsinkelse – bristende forutsetninger eller mislighold 247
3.3.3.1 Problemet – ubestemt formulert oppfyllelsesplikt 247
3.3.3.2 Et historisk riss – bortfrakters forsinkelse vurdert som partenes felles risikoanliggende 249
3.3.3.3 Misligholdskriterier lansert i nyere juridisk teori 250
3.4 Sluttrefleksjoner 255

3.4.1 Visse sammenhenger mellom risikoprinsipper ved eneoppfyllelse og samvirkende oppfyllelse ... 255
3.4.2 Visse sammenhenger mellom kriterier ved risikotilordning og ansvarsgrunnlagskriterier ved erstatning ... 257
3.4.3 Litt om det begrepsmessige ... 258

Kapittel 4
Anskueliggjøring av risikoproblematikken ved hindringer i skipets rådighetsstillelse ... 261
4.1 Innledning ... 261
4.2 Oppfyllelsesvirkninger gjennom skipets rådighetsstillelse – enkelte utgangspunkter ... 261
4.3 Nærmere om hindringer i skipets rådighetsstillelse ved kai – de ulike rettslige modeller for risikoplassering ... 264
4.3.1 Problemet og oversikt over løsningsmodeller ... 264
4.3.2 Nærmere belysning av kreditormora som løsningsmodell ... 266
4.3.2.1 Faktisk kontra hypotetisk bedømmelse av kreditormoravirkninger ... 266
4.3.2.2 Endring av risikobildet under kreditormoraperioden – sanksjonselementer nedfelt i regler for risikoovergang ... 268
4.3.2.3 Pliktelementer i kreditormora og betydningen for inntreden av oppfyllelsesvirkninger ... 269
4.3.2.4 Kreditormora og ukoordinerte oppfyllelsesvirkninger ... 271
4.4 Fastleggingen av det geografiske skjæringspunkt for risikoovergang ... 272
4.4.1 Innledning ... 272
4.4.2 Betydningen av det avtalte bestemmelsesstedet – enkelte tolkningsmetodiske aspekter ... 272
4.4.3 En diskurs over norskrettslige risikoprinsipper ... 275
4.4.3.1 Vederlagsforutsetningen og hindringers påregnelighet ... 275
4.4.3.2 Bortfrakters oppfyllelse gjennom forseiling av skipet frem til kai ... 277
4.4.3.3 Befrakters funksjon vedrørende skaffing av last ... 279
4.4.3.4 Befrakters funksjon vedrørende anvisning av kaiplass ... 281
4.4.3.5 Ytre hindringer i form av trafikkopphopning – et risikospørsmål *sui generis?* ... 283
4.4.4 Sammenfatning ... 287
4.5 Begrepsbruk og rettslige modeller for hindringsregulering ... 289

Del III

Liggetidens rettslige karakter – risikofordeling under lastestadiene

Kapittel 1
Innledning 293

Kapittel 2
Liggetidens karakter – enkelte utgangspunkter 297
2.1 Den norskrettslige risikomodell 297
2.1.1 Liggetidens lengde som påregnelig normaltid 297
2.1.2 Risikofordelingen – risiko følger funksjon 300
2.2 Den engelskrettslige kreditor-pliktmodell 303
2.2.1 Liggetiden som befrakters oppfyllelsesfrist 303
2.2.2 Risikofordelingen og unntak for bortfrakters *fault* 307
2.2.3 Enkelte refleksjoner vedrørende risikofordelingen 310

Kapittel 3
Liggetidens karakter – nærmere om forholdet mellom bakgrunnsrett og kontrakt 312
3.1 Innledning 312
3.2 Et historisk riss; ubestemt formulert liggetid gjennom *customary laytime* 314
3.2.1 Engelsk rett 314
3.2.1.1 *Customary time* – forstått objektivisert som normalforventet oppfyllelsestid eller som befrakters aktsomhetsplikt? 314
3.2.1.2 Spørsmål om resultatelementer gjennom befrakters kjerneoppfyllelse; skaffing av last 316
3.2.1.3 Befrakters aktsomhetsplikt og medhjelperaspektet 318
3.2.1.4 Befrakters aktsomhetsplikt og forsinkelse som følge av lastens iboende egenskaper 319
3.2.2 Norsk rett 321
3.2.3 Enkelte refleksjoner over det engelske materialet 325
3.3 Vår tids kontraktspraksis med «tidsbestemt» liggetid 327
3.3.1 Generelt om formuleringsteknikker og forholdet til bakgrunnsretten 327
3.3.2 Liggetid og demurrage formulert i plikt- eller risikoterminologi? 331

3.3.3 Funksjonsfordelingens kontraktsmessige uttrykk 333
3.3.4 Risikofordelingens kontraktsmessige uttrykk 335
3.4 Enkelte legislative betraktninger til norsk rett og sjølovens system 338
3.5 Enkelte tolkningsmetodiske utslag av den engelske pliktmodell 342
3.5.1 Liggetiden som hjemmel for befrakters (adferds)plikter 342
3.5.2 Liggetidens overskridelse og andre tapsposter enn tidstap 344

Kapittel 4
Særlig om liggetid og konkurrerende hindringer 346
4.1 Problemet 346
4.2 Norsk rett med utgangspunkt i bortfrakters debitorsvikt 348
4.3 Engelsk rett med utgangspunkt i befrakters debitorsvikt 351
4.4 Sammenfatning 353

Kapittel 5
Liggetidens overskridelse – overliggetidens rettslige karakter 355
5.1 Innledning 355
5.2 Overliggetidsgodtgjørelsen; erstatning eller tilleggsvederlag? 357
5.2.1 Norsk rett – overliggetidsgodtgjørelse som tilleggsfrakt 357
5.2.2 Engelsk rett – utviklingen fra vederlag til erstatning 361
5.2.3 Amerikansk rett – demurrage som tilleggsfrakt 364
5.3 Overliggetid og hevningsrett ved kvalifisert befrakterforsinkelse 365
5.3.1 Tilfeller av tidsubestemt overliggetid 365
5.3.2 Særlig om avtalt tidsbegrenset overliggetid 369
5.3.2.1 Stillingen under engelsk rett 369
5.3.2.2 Litt om amerikansk rett 372
5.3.2.3 Norsk rett og sjølovens forståelse 373
5.4 Overliggetidens rettslige karakter – en oppsummering 374

Kapittel 6
Risikofordelingen under overliggetiden 376
6.1 Innledning 376
6.2 Hovedtrekk under norsk rett 378
6.2.1 Betydningen av bortfrakters tjenesteytelse 378
6.2.2 Sjølovens løsning med døgnkontinuerlig overliggetid 378
6.2.3 En ekskurs over grensen for befraktertilordnet risiko – med parallell til tidsbefraktning og kjøp 380
6.2.4 Litt om «once on demurrage, always on demurrage» anvendt på

avtalte liggetidsunntak 382
6.3 Hovedtrekk under engelsk og amerikansk rett 383
6.4 Særlig om konkurrerende hindringer 385
6.5 Hindringsreguleringen i kontraktspraksis – med enkelte legislative betraktninger til bakgrunnsretten 387

Kapittel 7
Forholdet mellom liggetidsrisiko og misligholdsbeføyelser: bortfrakters erstatningskrav utover overliggetidsgodtgjørelse 390
7.1 Problemet 390
7.2 Stillingen under engelsk rett 391
7.3 Den avvikende oppfatning under amerikansk rett 394
7.4 Den avvikende oppfatning under norsk rett 395
7.5 En ekskurs over ulike rettslige modeller for bedømmelse av befrakters «formålsstridige» opphold av skipet 398
7.5.1 Innledning 398
7.5.2 Overliggetidsgodtgjørelse som «konvensjonalbot» 398
7.5.3 Overliggetidsgodtgjørelse som (forutsetningsbasert) tilleggsvederlag 399
7.5.4 Overliggetidsgodtgjørelse som tidsbasert tjenestevederlag 401

Kapittel 8
Forholdet mellom liggetidsrisiko og misligholdsbeføyelser: partenes hevningsrett ved kvalifisert forsinkelse 403
8.1 Innledning 403
8.2 Sjølovens system og hindringer på partenes «side» 405
8.2.1 Bortfrakters oppfyllelse og hindring på bortfrakters side 405
8.2.2 Befrakters oppfyllelse og hindring på befrakters side 407
8.2.3 Konsekvensen av avtalt fravikelse av ordinær funksjonsfordeling – fio 408
8.2.4 Særlig om lossing 411
8.3 Situasjonen når avtalt liggetidsrisiko ikke følger partenes funksjonsfordeling 414
8.3.1 Hindringsregulering i befrakters favør 414
8.3.2 Hindringsregulering i bortfrakters favør 416
8.4 Enkelte paralleller til tidsbefraktning og off-hire 417

Kapittel 9
Sluttrefleksjoner 421
9.1 Kontraktsrettslige prinsipper og samvirkende oppfyllelse 421
9.1.1 Utgangspunkter under norsk og engelsk rett 421
9.1.2 Visse terminologiske «dobbeltaspekter» ved samvirkende oppfyllelse 423
9.1.3 Kontraktsrettslige prinsipper og tilordningskriterier i form av skyld, kjerneoppfyllelse og ytre hindringer 424
9.1.4 Nærmere om tilordningskriterier som supplement til (tradisjonelle) risikoprinsipper 428
9.1.5 Risikoprinsippers berøringspunkter med misligholdslæren 429
9.1.5.1 Tradisjonelle ansvarskriterier som mulige bestanddeler i risikoprinsipper 429
9.1.5.2 Visse sammenhenger mellom kreditormora og kreditorplikter som «resultatforpliktelser» 431
9.2 En sammenfatning rundt det tolkningsmetodiske mellom norsk og engelsk rett 433

Del IV

Lastestadienes inntreden – risikoens overgang

Kapittel 1
Innledning 439

A. Skipets geografiske ankomst og risikoovergang

Kapittel 2
Bestemmelsesstedet i form av avtalt kaiplass 446
2.1 Generelt om oppfyllelse og forsinkelsesrisiko relatert til avtalt bestemmelsessted 446
2.2 Risikoovergang og hindringstilfeller – norsk rett 450
2.2.1 Utgangspunkter under sjølovens system 450
2.2.2 Nærmere om trafikkopphopning som hindringsgrunn 452
2.2.3 Nærmere om alternativet «andre hindringer» 457
2.2.3.1 Problemet 457
2.2.3.2 Sjøloven 1893 – «trafikkopphopning og andre lignende

hindringer» 458
2.2.3.3 En antydet tolkningsløsning 459
2.3 Risikoovergang og hindringstilfeller – engelsk rett 461
2.3.1 Avtalt kai som kjerneområde for *berth charters* 461
2.3.2 Litt om forholdet mellom bortfrakters oppfyllelse (risikoovergang) og erstatning basert på kreditormislighold 466
2.4 Risikoovergang og hindringstilfeller – amerikansk rett 469
2.5 Norsk/nordisk rett i lys av engelsk og amerikansk rett 470

Kapittel 3
Bestemmelsesstedet i form av avtalt havn 472
3.1 Innledning 472
3.2 Forholdet mellom sjøreisens utstrekning (bortfrakters oppfyllelsesplikt) og stedet for risikoovergang – norsk rett 475
3.2.1 Sjølovens modell for sjøreisens utstrekning – en anakronisme? .. 475
3.2.2 Rettsstillingen under sjøloven 1893 (før lovendringen i 1938) ... 477
3.2.3 Rettsstillingen etter lovreformen av 1938 482
3.2.4 Sjøloven 1994 og forholdet til rettstilstanden under den tidligere lov 485
3.3 Engelsk rett og utviklingen av *port charters* – fra ankomst sedvanlig lasteplass til ankomst venteplass i havnen 486
3.3.1 De tidligere saker med krav til ankomst ved sedvanlig lasteplass . 486
3.3.2 Utvikling i retning av krav til ankomst venteplass i havnens *commercial area* – *Leonis v Rank* 489
3.3.2.1 *Leonis v Rank* og kriterier for *commercial area* 489
3.3.2.2 Enkelte paralleller til sjølovens system 490
3.3.3 *Commercial area*-kriteriet anvendt i senere saker – *Aello* og *the Parker-test* 493
3.3.4 Det rådende prejudikat – *Johanna Oldendorff* 496
3.3.4.1 Revurdering av de tidligere prejudikater og nyetablering av ankomstkriterier 496
3.3.4.2 De nærmere kriterier – *the Reid-test* 497
3.3.4.3 Litt om kriterienes egnethet ved senere saker 500
3.4 Hovedtrekk fra amerikansk rett 502
3.5 Nærmere om norsk rett og sjøloven 1994 503
3.5.1 En praktisk ekskurs vedrørende havners innretning 503
3.5.2 Synspunkter i juridisk teori 505

3.5.3 En antydet lovforståelse 507
3.5.4 Litt om den engelskrettslige innflytelse 508

Kapittel 4
Bestemmelsesstedet formulert gjennom uttrykkelig anvisningsrett (ordreklausuler) 509
4.1 Innledning 509
4.2 Ordreklausuler – norsk rett 510
4.2.1 Tidligere rettspraksis med opphopningsrisikoen pålagt befrakter 510
4.2.1.1 Domstolers uttrykk for presumsjonsløsninger i bortfrakters favør 510
4.2.1.2 Rettspraksis og forståelsen av ordreklausuler i lys av sjølovens (tidligere) risikoløsning 514
4.2.1.3 Enkelte refleksjoner over domsmaterialet 517
4.2.2 Synspunkter i juridisk teori vedrørende ordreklausuler og forholdet til sjølovens risikoløsning 519
4.3 Ordreklausuler – engelsk rett 524
4.3.1 Generelt – anvisningsrett bedømt som opsjonsutøvelse 524
4.3.2 Tilfeller av tolkningstvil – hvorvidt havn eller kaiplass utgjør bestemmelsesstedet 525
4.3.3 Synspunkter i nordisk juridisk teori til adoptering av den engelskrettslige løsning 528
4.4 Ordreklausuler – amerikansk rett 529
4.5 Oppsummering – engelsk retts innflytelse under norsk/nordisk rett ... 531

Kapittel 5
Nærmere om risikoovergang forut for kai – beliggenheten av skipets ventested og arten av de aktuelle hindringer 533
5.1 Innledning 533
5.2 Den geografiske yttergrense i hindringstilfeller – ankomst i eller utenfor havnen? 535
5.2.1 Enkelte utgangspunkter under norsk rett 535
5.2.2 Enkelte utgangspunkter under engelsk rett 537
5.2.3 Enkelte paralleller mellom engelsk og norsk rett 539
5.2.4 Nærmere om engelsk rett – prejudikatbasert «lovgivning» som styrende for rettsanvendelsen 542
5.2.4.1 Generelle betraktninger – med utgangspunkt i *Johanna Oldendorff* 542

5.2.4.2 Utprøvning av prejudikatskapt «lovgivning» – illustrert gjennom *Maratha Envoy* 544
5.2.4.3 Enkelte synspunkter i senere saker – herunder i amerikansk rett 548
5.3 Arten av hindringer som medfører risikoovergang 550
5.3.1 Innledning 550
5.3.2 Engelsk rett – befrakterrisiko for hindringer under bortfrakters funksjonsområde 551
5.4 Oppsummering 555

Kapittel 6
Kontraktsregulering av hindringer – tilfeller av fremskutt risikoovergang 559
6.1 Innledning 559
6.2 *Wibon* – whether in berth or not 560
6.2.1 En foreløpig vurdering under norsk rett 560
6.2.2 Bestemmelsens opprinnelse i og rettsstillingen under engelsk rett 562
6.2.3 Amerikansk rett 568
6.2.4 Bransjedefinisjoner 569
6.2.5 Oppsummering – engelsk retts innflytelse ved tolkning under norsk rett 571
6.3 *Time lost waiting for berth to count as loading time* 572
6.3.1 Generelt om *time lost*-bestemmelsen og de ulike modeller for risikoovergang 572
6.3.1.1 Innledning 572
6.3.1.2 Kreditormora – ulike årsaksaspekter 573
6.3.1.3 Kreditorplikter og kreditormislighold – ulike årsaksaspekter 576
6.3.2 En foreløpig vurdering av *time lost* under norsk rett 576
6.3.3 Bestemmelsens opprinnelse i og rettsstillingen under engelsk rett 577
6.3.3.1 De tidligere saker med *time lost*-kompensasjon løsrevet fra liggetidstelling 577
6.3.3.2 Nåværende rettsstilling med *time lost* samkjørt med liggetidstelling 581
6.3.3.3 Nærmere om nåværende rettsstilling og «hypotetisk kreditormora» 584
6.3.4 Amerikansk rett 585

6.3.5 Fransk rett 586
6.3.6 Bransjedefinisjoner 587
6.3.7 Kontraktspraksis: Gencon 1994 og forholdet til engelsk rett 588
6.3.8 Nærmere om norsk rett i lys av bl.a. engelsk rett og kontraktspraksis 589
6.3.8.1 Generelt om *time lost* som forenlig med sjølovens system 589
6.3.8.2 Synspunkter i juridisk teori 593
6.4 Særlig om risikoovergang utenfor bestemmelseshavnen – *wipon / at or off port* 595
6.4.1 Innledning 595
6.4.2 Engelsk rett 596
6.4.2.1 *Wipon* 596
6.4.2.2 *At or off port* 602
6.4.3 Amerikansk rett 602
6.4.4 Oppsummering – norsk/nordisk rett 603

Kapittel 7
Kontraktsregulering – kvalifisering av anvist plass og hindringsregulering ved anløp til kaiplass *(berthing)* 605
7.1 Innledning – utviklingen av nyere kontraktspraksis i retning av *port charters* 605
7.2 Særlig om Asbatankvoy og sentrale tolkningsspørsmål 608
7.2.1 Problemet 608
7.2.2 En foreløpig vurdering under norsk rett 610
7.2.3 Engelsk rett 611
7.2.3.1 Innledende merknader – den engelskrettslige metode ... 611
7.2.3.2 Anvisning av *reachable* eller *accessible* kaiplass 612
7.2.3.2.1 Hindring av bortfrakters oppfyllelse gjennom befraktermislighold 612
7.2.3.2.2 Befraktermislighold ved såvel nautiske som kommersielle hindringer 615
7.2.3.2.3 Befestning av rettspraksis vedrørende nautiske hindringer 620
7.2.3.2.4 Litt om tidstapsberegningen samt øvrige tapsposter ved befraktermislighold 625
7.2.3.3 Hindringer i *berthing* utenfor befrakters kontroll 627
7.2.3.4 Kombinasjonen av kravet til *reachable berth* og hindringer utenfor befrakters kontroll 628

7.2.4 Amerikansk rett 636
7.2.4.1 Kravet til *reachable berth* 636
7.2.4.2 Hindringer utenfor befrakters kontroll 637
7.2.4.3 Kombinasjonen av *reachable berth* og hindringer utenfor befrakters kontroll 640
7.2.5 Bransjedefinisjoner og *berth reachable on arrival* 642
7.2.6 Nærmere om norsk rett i lys av bl.a. engelsk rett 644
7.2.6.1 Rettskildebildet 644
7.2.6.2 Kravet til *reachable berth* 645
7.2.6.3 Kontrollbegrepet relatert til befrakters hindringer i bortfrakters oppfyllelse 647
7.3 Sammenfatning 649

Kapittel 8
Om befraktermislighold og tidstapserstatning som alternativ til risikoovergang 651
8.1 Innledning 651
8.2 En diskurs over engelsk rett og grunnlaget for befrakter-medvirkningsplikter 654
8.2.1 Skipets hindring gjennom befrakters forsinkede fremskaffelse av last 654
8.2.2 Skipets hindring gjennom befrakters forsinkede dokumentklarering e.l. 659
8.2.3 Skipets hindring gjennom befrakters forsinkede anvisning av bestemmelseshavn 664
8.3 Betraktninger rundt prinsipper for vederlagsrisiko kontra kreditormislighold (erstatning) 667

B. Mangler, mangelsutbedring og risikoovergang

Kapittel 9
Generelt om rådighetsstillelse, mangelsbedømmelse og hindringstilfeller 672
9.1 Innledning 672
9.2 Enkelte utgangspunkter vedrørende mangelsbedømmelse og rådighetsstillelse ved kai 674
9.3 Nærmere om hindringstilfeller og ulike modeller for risikoplassering 676
9.3.1 Ankomst ventestedet som «fremskutt» oppfyllelse 676

9.3.2 Tidstapserstatning basert på kreditormislighold 678
9.3.3 Befrakters risiko for forsinket mangelsbesiktigelse 679
9.3.4 Kreditormora (og samtidig debitormislighold) 680
9.3.5 Tilnærming basert på (hoved)årsaksbetraktninger 682
9.4 Tendensen i kontraktspraksis 684

C. Formalkrav og risikoovergang

Kapittel 10
Generelt om rådighetsstillelse, notiskrav og hindringstilfeller . 686
10.1 Notisers funksjoner og formål 686
10.2 Litt om notistid som forløper for liggetid 690
10.3 Undersøkelsens videre opplegg 691

Kapittel 11
Nærmere om notiskrav og virkningen av uriktige notiser 693
11.1 Norsk rett og sjølovens bestemmelser 693
11.1.1 Utgangspunkter og problemstilling 693
11.1.2 Tilfeller av rådighetsstillelse ved kai 695
11.1.2.1 Rettstilstanden før sjøloven 1994 695
11.1.2.2 Sjøloven 1994 698
11.1.3 Hindringstilfeller og sjølovens notisbestemmelser – enkelte utgangspunkter 700
11.2 Engelsk rett og notisgivning i hindringstilfeller 701
11.2.1 Innledning 701
11.2.2 Notiskravene i henhold til den engelske oppfyllelsesmodell 702
11.2.2.1 Notisgivning og skipets tilstand 702
11.2.2.2 Kontraktsbestemmelser med tilsidesettelse av det bakgrunnsrettslige utgangspunkt 707
11.2.2.3 Notisgivning og geografisk ankomst 712
11.2.2.4 Øvrige tilfeller av ikke-kontraktsmessig notisgivning ... 718
11.2.3 Notiskravene ved alternative kompensasjonsgrunnlag 719
11.2.3.1 Generelt om de alternative kompensasjonsgrunnlag 719
11.2.3.2 *Time lost waiting for berth* og notisgivning 720
11.2.3.2.1 Notisgivning og geografisk ankomst 720
11.2.3.2.2 Notisgivning og skipets tilstand 721
11.2.3.3 Mislighold av *reachable berth*-forpliktelse og annet befraktermislighold 725

11.2.3.4 Om årsaksaspekter vedrørende kreditormislighold kontra kreditormora – enkelte paralleller til norsk rett 727
11.3 Amerikansk rett 728
11.4 Sammenfatning 731
11.4.1 Forholdet mellom engelsk og amerikansk rett 731
11.4.2 Norsk rett og sjølovens system 732

Kapittel 12
Alternative rettsfakta som grunnlag for risikoovergang ved uvirksomme notiser 736
12.1 Generelt om forholdet mellom tolkning, utfylling og anvendelsen av bakgrunnsrettslige prinsipper 736
12.2 Enkelte utgangspunkter under engelsk rett 739
12.3 Norsk rett og ulike kontraktsrettslige prinsipper 741
12.3.1 Lojalitetsplikt og reklamasjon 741
12.3.2 Partenes vederlagsforutsetninger 742
12.3.3 Betydningen av faktisk gjennomført levering – paralleller til besittelsesovergang bl.a. i kjøpsrett 746
12.3.4 Berikelsesgrunnsetningen 749
12.3.5 Antydning av en bredere tilnærming basert på partenes subjektive forhold, konsekvensene av uvirksomt formalia, osv. 750
12.3.5.1 Generelt 750
12.3.5.2 Partenes subjektive forhold – forhold på bortfrakters side 752
12.3.5.3 Partenes subjektive forhold – forhold på befrakters side . 754
12.3.5.4 Graden av bortfrakters svikt og varigheten av befrakters hindring 756

D. Sluttrefleksjoner

Kapittel 13
Enkelte særtrekk ved de rettslige modeller for risikoovergang 758
13.1 Den engelske plikt- og oppfyllelsesmodell 758
13.2 Modell for vederlagsrisiko og kreditormora 761
13.3 Mellomformer av de ulike rettslige modeller 764
13.4 Litt om sammenhengen mellom de rettslige modeller ved risikospørsmål under ankomst- og lastestadiet 766

Kapittel 14
Enkelte tolkningsmetodiske aspekter 769
14.1 Bakgrunnsrettens rolle ved kontraktstolkning og utfylling 769
14.2 Det internasjonale rettskildebildet 772
14.3 Særlig om kontraktskonsipistenes formodede intensjon som tolkningskilde 774

Kapittel 15
Litt om forholdet mellom risikoens overgang og andre oppfyllelsesvirkninger 777

Del V

Avsluttende merknader

Kapittel 1
Betraktninger rundt kontraktstolkning og hensynet til forutberegnelighet i kontraktsforhold 783
1.1 Innledning 783
1.2 Bakgrunnsrettslige strukturer og generering av tolkningsbehov 785
1.3 Deklaratorisk lovgivning og case law som tolkningsreferanse 790
1.4 Betydningen av lovgivningens kvalitet 793
1.5 Kontraktsskrivningsteknikk og internasjonal rettsenhet 795

Kapittel 2
Betraktninger rundt kontraktsrettslige prinsipper 797
2.1 Litt om prinsippers opprinnelse og karakter som presumsjonsløsning ved kontraktstolkning 797
2.2 Særlig om risikoprinsippets anvendelse ved samvirkende oppfyllelse .. 801
2.2.1 Ulike prinsippers møtepunkt 801
2.2.2 Utgangspunkt i debitors oppfyllelse ellers kreditors funksjoner? . 802
2.2.3 Tilpasning av risikoprinsipper (kreditormora) til det samvirkende 804
2.2.4 Visse «nærhetsbetraktninger» vedrørende hindringer i grenseområdet for partenes oppfyllelse/funksjoner 806
2.2.5 Nyansering av risikoprinsippers virkeområde 808
2.3 Litt om befrakterplikter kontra befrakterrisiko under skipets sjøreise .. 811

Kapittel 3
Epilog – enkelte veier videre 813

Del VI

Referanser

Litteratur 819
Lover og standardkontrakter 829
Domsregister 833
Stikkord 840

Innledning

Kapittel 1

Emnet

1.1 Den faktiske bakgrunn

Avhandlingen omhandler forsinkelsesproblematikken i forbindelse med skipets havneanløp for laste-/losseformål ved reisebefraktning. Disse lastestadiene særkjennes ved partenes samvirkende oppfyllelse; bortfrakter besørger skipet brakt frem til den plass (kaiplass, lasteterminal, lastebøye osv.) hvor selve operasjonene skal gjennomføres, mens befrakter besørger lasten brakt frem til skipet ved lasting, og mottatt fra skipet ved lossing. I tillegg vil det skje en ytterligere sammenvevning av partenes oppfyllelse under selve lasteoperasjonene. Ved tradisjonell tørrlast (bulklast i form av korn, sukker, tømmer, jernprodukter osv.) vil ordningen normalt være at bortfrakter besørger operasjonene gjennomført – ved skipets utstyr og mannskapets innsats, eventuelt ved innleie av landsidens lasteinnretninger og lastearbeidere (stevedorer). Men en annen fordeling kan være avtalt: Befrakter besørger operasjonen gjennomført (gjennom landsidens innretninger og lastearbeidere), men i så fall betinges fortsatt et samvirke med bortfrakters rolle; skipet må være stilt til rådighet for operasjonenes gjennomføring, kapteinen må føre nødvendig tilsyn under operasjonene blant annet av hensyn til skipets sjødyktighet (trimming, ballastering, forsvarlig stuing, osv.). I tankfart vil de praktiske forhold kunne fremtvinge endring av en slik rollefordeling. Den flytende lasten må pumpes om bord og i land. I hovedsak vil derfor landsidens pumpeutstyr utgjøre den sentrale funksjon ved lasting, og tilsvarende skipets pumper ved lossing. Men dette utelukker ikke det samvirkende aspekt; skipet må være i stand til å motta lasten ved at tanker er tilstrekkelig rengjort, skipets rørsystemer er intakt osv., og tilsvarende må landsidens mottaksutstyr være funksjonabelt ved lossing.

Utover slikt samvirke under selve lasteoperasjonene, kommer den form for sam-

virke som kan være betinget forut for operasjonenes påbegynnelse. Det tilligger normalt befrakter å anvise den kaiplass hvor selve operasjonene skal finne sted. Det foreligger med andre ord en rådighetsutøvelse fra befrakters side overfor skipet; befrakter anviser plassen mens selve det å bringe skipet frem dit må utføres av bortfrakter.

Gjennomføringen av disse samvirkende operasjonene er på ulikt vis eksponert for hindringer. Arten av slike hindringer kan variere, og derved også deres tilknytning til den ene eller annen parts rolle. For å gi en antydning av hindringer som kan inntre under selve lasteoperasjonene: Lasten kan være ømtålig for fukt eller regn (som korn eller sukker), noe som kan medføre avbrudd i lasteoperasjonene. Eller skipets kaiplass kan være eksponert for vær- eller sjøforhold; skipet må vike kai på grunn av sterk vind, innslag av dønninger i havnen, endring av strømforhold i elvehavner osv. Eller forsinkelse inntrer på grunn av ulike former for mekanisk svikt; skipets eller landsidens lasteutstyr havarerer med forsinkelse i form av utbedringstid, driftsavbrudd inntrer ved raffineriet som forsyner skipet med last, osv. Eller hindringer skyldes bemanningsmessige forhold; streik bryter ut blant havnens stevedorer eller annen mangel på arbeidskraft forsinker operasjonene.

Hindringer kan tenkes å ramme kun den ene parts del av oppfyllelsen, men vil også kunne ramme begges oppfyllelse; tvinges skipet fra kai på grunn av storm, ville det samme uvær kanskje hindret befrakters del av oppfyllelsen dersom skipet ikke hadde måttet vike kai. Separate/uavhengige hindringer kan videre tenkes på hver parts side, f.eks. ved at skipets kraner havarerer samtidig som befrakter under slikt avbrudd uansett ikke kunne ha benyttet skipet ved at lastens frembringelse til skipet er hindret.

Eksemplene så langt har tatt utgangspunkt i stadiet for selve lasteoperasjonenes gjennomførelse (lastestadiene). På samme måte kan hindringers art under skipets forseiling frem til kai (ankomststadiet) være sammensatt. Hindringen kan tenkes å ramme kun bortfrakters del av oppfyllelsen; medhjelpertjeneste i form av los eller taubåt forsinkes på grunn av værforhold, streik, underbemanning i havnens tjenesteytelse, osv. Innseilingen forsinkes på grunn av tidevannsendringer av betydning for skipets dyptgående, eller innløpet til elvehavnen forsinkes på grunn av pågående mudringsarbeider, osv. Men slik forsinkelse i skipets bevegelser kan ha sin bakenforliggende årsak i forhold som typisk omfattes av befrakters del av oppfyllelsen: Den aktuelle terminal eller havnens trafikkontroll slipper ikke skipet inn fordi befrakter ennå ikke har lasten klar til skipet. Eller – som det hyppigst forekommende problem – den aktuelle kaiplass er for tiden opptatt av annet skip, eller havnen er generelt opphopet av trafikk, og skipet henvises til å vente gjennom hav-

nens mer eller mindre ordnede system for tidsprioritet. Og den bakenforliggende årsak til slik opphopning kan igjen tenkes å ligge på ulike plan – relatert til et tenkt hovedskille mellom bortfrakters oppfyllelse gjennom skipets forflytning, og befrakters oppfyllelse gjennom kaiplassens tilgjengelighet. Den kan skyldes havnens utilstrekkelige logistikksystem ved at lastefasilitetene ikke er utviklet i forhold til havnens varestrøm. Årsaken kan også være av force majeure-karakter; ekstraordinære værforhold (orkanangrep, storm osv.) eller streik i havnen kan ha medført langvarig stans i godsekspedering med opphopning som konsekvens. Eller opphopningen kan ses som en kombinasjon av ulike årsaksforhold; hadde havnens fasiliteter vært bedre utbygget, ville konsekvensene av slike ytre hindringer vært avdempet osv.

Også under ankomststadiet kan en og samme hindring tenkes å ramme begge parters del av oppfyllelsen; generalstreik i havnen forhindrer bortfrakters anskaffelse av medhjelpere (f.eks. taubåttjeneste), mens befrakters del av oppfyllelsen (skaffing av lasten helt frem til kai) ville vært forhindret selv om skipet hadde kunnet anløpe. Eller hindringer kan også her foreligge på separat hold; skipet må avvente på grunn av værforhold samtidig som befrakter uansett ikke hadde hatt lasten klar.

Endelig bør påregnelighetsaspektet vedrørende hindringer fremheves. Visse hindringer vil etter sin art normalt ikke kunne påregnes, f.eks. midlertidig blokkering av innseiling på grunn av grunnstøtt skip, mens andre kan være påregnelige, som når tidevannstabeller benyttes for beregning av skipets innseiling og dyptgående. Atter andre kan endog foreligge med visshet, så som generell opphopning allerede eksisterende på kontraktstidspunktet.

Hindringsproblematikken kan med andre ord være sammenvevd og kompleks. Som illustrasjon på sammenvevning av årsaksforhold, herunder påregnelighetsaspektet ved hindringer, gjengis et utdrag av premissene fra saken *Venore*[1], så å si som forsmak på den faktiske kontekst undersøkelsen dreier seg om. Saken gjaldt flere skip (lightening vessels[2]) under ett og samme certeparti. Transporten gjaldt korn for lossing i elvehavnen Calcutta, i forbindelse med hungerskatastrofen i India i 1966. Skipene ble henvist til å vente i 38 dager ved ankringsplassen Sandheads som lå 125 nautiske mil fra selve havnen Calcutta, og 47 mil ut i havet fra elvemunningen for elven Hooghly. Saken gjaldt spørsmålet om liggetidstelling under ventetiden.

1 [1973] 1 Lloyd's Rep. 494 U.S. Ct.

2 Lightening vessel brukes som betegnelse på mindre skip, som på grunn av «morskipets» dyptgående, og dybdebegrensninger, må benyttes for å bringe lasten frem til bestemmelsesstedet, f.eks. i elvehavner.

Vedrørende prosedyren for innklarering sies i dommen:

> «Sandheads is a deepwater anchorage located in the Bay of Bengal at lat. 20 55 N., long. 88 15 E. Although Sandheads lies 47 nautical miles south of Saugor lighthouse at the mouth of the Hooghly River and 125 nautical miles from the commercial limits of the port of Calcutta, it falls under the jurisdiction of the commissioners of the Calcutta Port Trust ('commissioners') operating under the Indian Navigational Channels and Approaches Act of 1881. All vessels en route to Calcutta must proceed first to Sandheads, and no vessel is allowed beyond that point until the commissioners have determined that there is a berth available for it at Calcutta port. In order to facilitate this determination, all vessels must notify the pilot station of their estimated times of arrival at Sandheads 24 to 48 hours prior to arrival. Upon actual arrival at Sandheads, vessels' agents at Calcutta are required to report arrival times and cargo manifests to the commissioners and to Calcutta customs. Upon receipt of these reports, rotation numbers are assigned in order of arrival times. The cargo manifests are utilized by customs for planning purposes and by the port commissioners for assignment of berths. Vessels are allowed to proceed up the Hooghly to Calcutta as berths become available, substantially in the order of their rotation numbers. As Calcutta port is generally prone to congestion, a voyage to Calcutta normally entails a wait or delay of some duration at Sandheads.»[3]

Vedrørende forsinkelsen og dens sammensatte årsak gis følgende beskrivelse:

> «The delays sustained by the lightening vessels were not caused by anything that happened at Sandheads, but by congestion and the unavailability of berths at Calcutta. This congestion, which is not unusual at Calcutta, is caused by a number of factors, principal among which are the size and location of the port and navigational difficulties on the Hooghly. Despite the fact that Calcutta is the only major port serving north eastern India, 52 of its 96 berths are river moorings. Cargo handling at these locations, which involve barge or lightening operations, are, of course, more time consuming than equivalent operations at Calcutta's 44 shoreside and jetty berths.
>
> Under normal conditions, the Hooghly's tides, bars, and severe bends restrict Calcutta port to ships of less than 30 ft. in draft. This necessitates the lightening operations in many shipments to Calcutta which in turn increase the number of vessels requiring berths within the port itself.
>
> During the Indian dry season, the lack of freshets lowers the level of the Hooghly and places even more severe limitations upon ships entering Calcutta. During this period, which generally occurs from July through October of every year, vessels entering Calcutta are restricted to 23 ft. drafts. In addition, the seven-knot flood tides that sweep the Hooghly during this period serve to lessen the overall length of vessels that can transit the Hooghly en route to Calcutta.
>
> Also, during the month of September, the Hooghly is subject to what are called 'bore'

3 Dommen side 496.