

Det juridiske fakultet

Hyrekrav

- *sikring, realisasjon og prioritet*

—

Ida Sandvik

Liten masteroppgave i rettsvitenskap våren 2015

Antall ord: 17 645

Innhold

1	Innledning.....	4
1.1	Formål og problemstilling	6
1.2	Avgrensninger	8
1.3	Oppgavens oppbygging	9
2	Rettskildebildet.....	11
2.1	Metodiske avklaringer	11
2.1.2	Norsk lov	12
2.1.3	Internasjonale regler	12
2.1.4	Forarbeider	14
2.1.5	Rettspraksis	15
3	Innføring i sjøpantinstittet	16
3.1	Bakgrunn for reglene om sjøpant	16
3.2	Hvorfor har vi regler om sjøpant?	17
3.3	Hensyn.....	17
3.4	Sjøpants plass i pantesystemet.....	21
3.4.1	Alminnelige panteretter.....	21
3.4.2	Tilbakeholdsrett.....	23
3.4.3	Arrest.....	25
4	Stiftelse og sikring.....	29
4.1	Stiftelse	29
4.2	Hvilke fordringer er sikret ved sjøpant etter sjøloven § 51 første ledd nr. 1.....	29
4.2.1	Endringer som følge av at skipsarbeidsloven erstattet sjømannsloven	34
4.2.2	Oppsummering	37

4.3	Sikring	37
4.3.1	Avbrytelse av foreldelsesfristen	37
5	Realisasjon	39
5.1	Arrest	39
5.2	Rettskraftig tvangsgrunnlag.....	39
5.3	Tvangssalg	43
6	Prioritet.....	48
6.1	Innbyrdes prioritet mellom sjøpantsikrede krav	48
6.2	Prioritet i forhold til konkursboets boomkostninger.....	49
6.3	Prioritet i forhold til utenlandsk sjøpant	53
6.4	Verkstedets tilbakeholdsrett	54
6.5	Oppsummering og vurderinger.....	55
7	Avhandlingens funn	56
7.1	Bør sjøpantregimet opprettholdes.....	57
	Referanser.....	63

1 Innledning

Sjøfart med ulike typer fartøy har pågått i mange hundre år. Like gammelt som sjøfarten selv, er den økonomiske fordel som tilkommer de som har sitt arbeid om bord. Hyrekrav har vært, og er, sjømenns svar på lønn.

Hyrekrav er sikret med det vi kaller sjøpant. I norsk rett følger dette i dag av Lov 24 juni 1994 nr.39 om sjøfarten § 51 første ledd nr.1 som lyder:

§ 51.Fordringer som gir sjøpanterett

Fordringer mot skipets reder er sikret ved sjøpanterett i skipet for så vidt gjelder krav på:

- 1) hyre og annen godtgjørelse til skipsføreren og andre som er ansatt om bord, i anledning av deres tjeneste på skipet***

Det er denne bestemmelsen som er tema for avhandlingen, og som skal undersøkes nærmere.

Sjøpant oppsto på en tid hvor det var viktig for lokale kreditorer å få dekning i skip som anløp havn, på en sikker og enkel måte. Bakgrunnen for behovet for slike regler var at rederen kunne være vanskelig å få tak i som følge av at han var langt unna.¹

Utviklingen som har ført oss til dagens norske regelverk kan antas å ha startet i Skandinavia på 1800- tallet.² Utviklingen innebar at den nordiske sjørettslovgivningen, herunder reglene om sjøpant, ble konsolidert gjennom fellesnordiske sjølover på 1890- tallet.³

Allerede på denne tiden var det oppstått en hovedregel om at rederens kreditorer var henvist til å søke dekning i sjømannens «sjøformue». Sjøformuen var omfattet av skipet og lasten. Hovedregelen innebar et tingling ansvarssystem for rederinæringen.⁴

En sammenfatning fra *Platou*, Norsk Sjørett (1900) s. 687- 688 viser dette tinglige ansvarssystem:⁵

¹ Sjur Brækhus, Omsetning og kreditt 2, Pant og annen realsikkerhet, 3. utgave, Oslo 2005 s. 250

² Thor Falkanger, Sjøpant og beslektede sikkerhetsrettigheter

³ Ibid

⁴ Ibid

⁵ Thor Falkanger, Sjøpant og beslektede sikkerhetsrettigheter

«Sølovens Princip er klart og greit og kan fremstilles i faa Ord. Overalt, hvor rederen optræder som saadan personligt handlende, hæfter han ubegrændset, med hele sin formue, for de deraf opstaaende Forpliktelse, men overalt hvor Skibets vedkommende, Skipper, Besætning, Lods, Stuer, i denne deres Egenskap optræde, der binde de ved deres Handlinger ikke Rederen med hele hans Formue. Rederen hæfter kun med Søformuen (skip og utestående fraktkrav), Fordringshaveren faar kun Ret til å søge sin Satisfaktion af, hvad Rederen har sat i Vove på Søen, af hans `fortune de mer`- og tilsvarende Regel gjælder for Godsets Eier. Men til Gjengjeld herfor indrømmer Søloven i ethvert sådant Tilfælde Fordringshaveren en legal Panteret i de Værdier, som han er henvist til å søge sin Dækning i.»

Det at enkelte krav har vært sikret med sjøpant er ikke særegent for Norge, men et gammelt og internasjonalt fenomen.⁶ Den første internasjonale konvensjonen om rederens ansvar (International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Limitation of Liability of Owners of Sea-going Vessels), vedtatt i Brussel kom alt i 1924.

Konvensjonen fikk liten tilslutning, og ønske om internasjonal harmonisering av reglene på sjørettens område førte til sjøpantkonvensjonen (International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Maritime Liens and Mortgages), vedtatt i Brussel 1926.

Sjøpantkonvensjonen av 1926 fjernet sammenhengen mellom begrensning og sjøpant.⁷ I fra 1926 har sjøpantreglene dermed utelukkende vært regler om sikkerhet for fordringer, herunder regler om hvilke fordringer som fortjener det særlige vern som følger av sjøpantregimet.

Sjømenns hyrekrav har vært ansett å fortjene det særlige vern så langt tilbake i tid som er mulig å si noe om. Avgjørelsen inntatt i Retstidene (rt.) 1935 s. 490 viser at hyrekrav også var sjøpantsikret etter den norske sjølov av 1893, og lov om endring i lov 20.juni 1893 om sjøfarten og visse andre lover. Avgjørelsen dreide seg om en sjøpanthaver som ville få sin rett fortrent av et sjøpantberettiget hyrekrav.

Sjøpantkonvensjonen av 1926 tilkjente flere krav sjøpant, enn vi gjør i dag. Hyrekrav var sikret med sjøpant, men hadde en annen prioritet etter 1926- konvensjonen.

Tilslutningen til sjøpantkonvensjonen var imidlertid ikke stor, og en ny konvensjon om skip under bygging og pant i skip (International Convention for the Unification of Certain Rules

⁶ Thor Falkanger, Sjøpant og beslektede sikkerhetsrettigheter

⁷ Ibid

relating to Maritime Liens and Mortgages) vedtatt i Brussel i 1967, avløste 1926-konvensjonen. Konvensjonen av 1967 blir heretter omtalt som pantekonvensjonen.

Det fremgår av forarbeidene til lov om endringer i lov 20. juli 1893 om sjøfarten og i visse andre lover sjøloven at loven bygger på at reglene i pantekonvensjonen skal innarbeides i sjøloven.⁸ Den norske sjølov bygger dermed på reglene i pantekonvensjonen.

De viktigste endringene som fulgte av pantekonvensjonen er innskrenkningene i hvilke krav som sikres ved sjøpant.⁹

Hyrekrav er ansett å fortjene et sterkere vern i dag, enn etter 1926- konvensjonens regler. Ved implementering av pantekonvensjonen fikk hyrekrav en bedre prioritet, mens lastekrav og leverandørpant mistet sin sjøpantsikkerhet, i tillegg til at sjøpantsikkerhet for offentlige avgifter ble redusert.

Sjøpant, som er en type lovbestemt pant, fremstår som en underlig og annerledes rettsfigur enn det som gjelder for andre typer panterettigheter som stiftes i skip. Andre panterettigheter er blant annet kontraktspant og utleggspant.

Når lovbestemt pantekrav skal realiseres er de ikke underlagt samme enkle realisasjonsmulighet som panterettigheter stiftet ved avtale. Panterettigheter stiftet ved avtale utgjør et særlig tvangsgrunnlag etter Lov 26 juni 1992 nr.86 om tvangsfullbyrdelse (heretter tvangsl.) § 11-2 første ledd. Som følge av det særlige tvangsgrunnlaget kan kreditor kreve tvangsdekning i skipet uten å gå veien om domstolen for å få tvangsgrunnlaget. Sjøpant er ikke ansett som et særlig tvangsgrunnlag og har dermed ikke like enkel vei til realisasjon.

1.1 Formål og problemstilling

Formålet med avhandlingen er å klarlegge gjeldende rett for sjøpantsikrede hyrekrav og foreta en rettspolitisk drøfting av rettstilstanden. I den rettspolitiske drøftingen er det sentrale spørsmålet behovet for sikre hyrekrav gjennom sjøpant, samt om fordringshaverne har tilfredsstillende vern på de ulike stadier.

⁸ Ot.prp.nr. 32 (1970- 1971) s. 15

⁹ Ibid

Et spørsmål vil være om dagens regler er hensiktsmessig, eller om det kan være ønskelig å innføre andre løsninger for å sikre sjørettslige krav. Et særlig fokus vil følgelig være om sjøpantregimet er en hensiktsmessig sikring for hyrekrav.

Avhandlingen skal klarlegge hvilke typer lønns- og godtgjørelseskrav som omfattes av ordlyden «hyre og annen godtgjørelse» i sjøloven § 51 første ledd nr.1.

Videre skal det analyseres eventuelle hindre i regelverket som kan gjøre det vanskelig å få realisert hyrekravet, herunder hvor godt kravet er sikret på de ulike stadier; stiftelse, sikring og realisasjon. Det skal undersøkes hvor «enkelt» det er for ansatte om bord å få utbetalt fordringen i sin helhet, og om det er «farer» som utgjør en trussel mot sjøpanthavere på de nevnte stadier. Særlig skal det belyses hvorvidt det er oppstått en «lovfelle» for sjøpanthavere på sikringsstadiet. Det vil si at det skal undersøkes ut ifra rettskildene på område, om det er en lang og tung vei med flere juridiske fallgruver for sjøpanthavere som ønsker å realisere sitt hyrekrav. Dette vil bli gjort i lys av en nyere Høyesterettsavgjørelse inntatt i Rt. 2014 s. 48 som viser enkelte «problemer» som kan oppstå for sjøpantehavere. Den nevnte avgjørelse er av størst interesse når det skal søkes klarlagt hvor kronglete veien til realisasjon kan være fordi den belyser hvilke rettslige handlinger sjøpanthaverne må foreta seg for å realisere kravet, og ikke minst hva som må gjøres for at kravet ikke skal falle bort.

Tema er altså hyrekravenes rettslige stilling på sikring- og realisasjonsstadiet, samt prioritetsspørsmål knyttet til hyrekravene. Med sikringsstadiet forstås tiden etter at kravet er oppstått, og frem til sjøpanthaver har tatt de nødvendige rettslige skritt for å hindre at hyrekravet faller bort. Realisasjonsstadiet forstås som veien fra sikring av hyrekravet er gjort, frem til hyrekravet er innfridd ved at sjøpanthaver har fått utbetalt hyren. Prioritet vil si hvilken plass hyrekravet har i køen av alle panterrettigheter i skipet, og som dermed konkurrerer om salgssummen ved et tvangssalg.

I avhandlingen skal det, som sagt, også foretas en rettspolitisk drøftelse hvor det skal gjøres noen tanker om sjøpanterett som sikring av hyrekrav er nødvendig eller ønskelig i dagens samfunn eller om et fullgodt alternativ til sikring av hyrekrav eksisterer eller bør innføres. I den rettspolitiske drøftelsen vil rettsstillingen til ansatte som har sitt arbeidsforhold regulert av arbeidsmiljøloven bli trukket inn. Det samme vil rettighetene til ansatte om bord på skip som faller utenfor folketrygden og som arbeider om bord i NIS-skip. Det vil bli gjort for å sammenligne sikkerhet for lønnsutbetaling for ansatte som omfattes av et annet regelverk, og om disse regelverkene kan være aktuelt for å sikre hyrekrav også.

For ansatte som ikke har rettigheter etter folketrygden og som arbeider på NIS- skip er rederiet nemlig pliktig til å stille garanti for utestående hyrekrav i tilfelle konkurs. Det som er av interesse da er om denne garantiordningen fører til at arbeidstakere på NIS- skip har bedre sikkerhet for sine hyrekrav.

1.2 Avgrensninger

Sjøpantekrav som er sikret med sjøpant etter norsk rett følger i dag av sjøloven § 51 første ledd nr. 1 til nr. 5. Bestemmelsen medfører at både enkelte privatrettslige- og offentligrettslige krav nyter et særlig vern gjennom sjøpant. Avhandlingen konsentrerer seg om hyrekrav og annen godtgjørelse for ansatte om bord, som sikres i første ledd nr.1. De krav som sikres etter første ledd nr. 2 til nr. 5 faller dermed utenfor avhandlingen. Sjøpantekrav som sikres i nr. 5 må likevel belyses i noen grad når det skal redegjøres for den innbyrdes prioritet mellom sjøpantekrav.

Avhandlingen konsentrerer seg om det norske regelverk. Etter det norske regelverk kan sjøpanterettigheter stiftes både i skip og last. Avhandlingens hovedfokus ligger på ansattes hyrekrav. Hyrekrav sikres med sjøpant i skipet. Reglene om sjøpant i last vil derfor falle utenfor. Videre vil prosessuelle regler som gjelder for arrest og tvangssalg i utlandet falle utenfor kjernen av avhandlingen, men de rettslige virkningene det kan få for sjøpanthaverne vil nevnes under behandling av tvangssalgsreglene.

Avhandlingen skal redegjøre for regelverket om sjøpant fra en nasjonalt perspektiv. Det vil si at når det er tale om «hyrekrav», er det krav på hyre for personer som har sitt arbeid om bord på norsk skip, jf. skipsarbeidsloven § 1-2. Det betyr videre at avhandlingen vil holde seg til reglene innenfor skipsarbeidslovens virkeområde etter lovens § 1.

I utgangspunktet gjelder skipsarbeidsloven for ansatte som har sitt arbeid om bord på norsk skip. Enkelte unntak gjelder imidlertid etter § 1-2 nr.2. Unntaket gjelder for arbeidstakere som utfører arbeid om bord bare mens skipet ligger i havn.

I tillegg gjelder unntaket for arbeidstakere som gjør arbeid på Forsvarets skip, med unntak av sivilt personell på skip befraktet av Forsvaret.

- Paragraf 1-2 tredje ledd fastsetter at departementet kan gi utfyllende forskrift til første og annet ledd, herunder i hvilken utstrekning loven ikke får anvendelse på arbeidstaker som utfører arbeid som etter sin karakter ikke utgjør en del av skipets

ordinære drift. Det vil blant annet være personell som bare foretar inspeksjoner om bord, som for eksempel inspektører fra offentlig myndigheter eller klasseselskaper, skipsinspektører og driftsinspektører fra rederiet.¹⁰ Unntatt fra lovens virkeområde er også tekniske eksperter, loser, prosjektpersonell i offshorevirksomhet mv. og ansatte som utfører verkstedarbeid i forbindelse med skipets prøvetur, og ved ferdiggjøring av installasjon eller reparasjon.¹¹

Når det gjelder vederlag i fiskeri er det grunnleggende annerledes enn i sjøfarten for øvrig, noe som igjen gjør at det finnes særregler for fiskeri- og fangstfartøyer og de ansatte om bord på slike fartøy. Selv om det finnes særregler for fiske- og fangstfartøy, vil krav på «hyre og annen godtgjørelse» for ansatte om bord være sikret med sjøpant etter sjøl. § 51.

Rettsstilstanden som avhandlingen redegjør for vil dermed også gjelde for krav på hyre for ansatte om bord på fiske- og fangstfartøy.

1.3 Oppgavens oppbygging

I kapittel 2 redegjøres det for metodebruk og gis en generell innføring i rettskildebildet på sjørettens område. Redegjørelsen av rettskildebildet får betydning når den norske rettsstilstanden skal klarlegges. I kapittel 3 gis en generell innføring i sjøpantinstituttet for å vise hvorfor vi i dag har regler om sjøpant, herunder bakgrunnen for reglene og hvilke hensyn som gjør seg gjeldene både for og imot sjøpantinstituttet, fortsatt med hovedfokus på de hensyn som gjør seg gjeldende for å sikre hyrekrav med sjøpant.

Kapittel 4 er den første av avhandlingens tre hoveddeler. Under dette punkt vil det bli redegjort for hvilke typer pengekrav som faller inn under «hyre og annen godtgjørelse» i sjøloven § 51 første ledd nr.1, hvordan sjøpanterett stiftes og hva sjøpanthaverne må foreta seg for å sikre kravet mot bortfall.

I annen hoveddel, under kapittel 5 vil realisasjonsveien klargjøres, herunder hvilke rettslige skritt som må tas og hvilke frister sjøpanthaverne må forholde seg til for å få innfridd hyrekravet.

¹⁰ NOU 2012:18 s. 115

¹¹ Ibid

I avhandlingens siste hoveddel i kapittel 6, behandles hyrekravenes stilling i prioritetsrekkefølgen for ulike rettigheter i skipet. Her skal både den innbyrdes prioritet i forhold til andre sjøpantekrav klarlegges, i tillegg til prioriteten i forhold til andre panterettigheter i skipet som følger av andre stiftelsesgrunnlag, herunder prioritet i forhold til lovbestemt tilbakeholdsrett som tilkommer verksted etter sjøloven § 54. Tilbakeholdsretten etter sjøloven § 54 er ikke en direkte panterettighet, men er så nært beslektet med pant at det er naturlig å behandle under kapittel 6.

I kapittel 7 gjøres en avsluttende oppsummering. I tillegg gjøres egne vurderinger om sjøpanteinstituttet i dag kan være vanskelig å forstå og dermed kan føre til at sjøpanthavere med hyrekrav ikke får det vernet de behøver for å få utbetalt hyre. Det skal også vurderes om sjøpantinstitutttet bør opprettholdes for hyrekravs vedkommende.

2 Rettskildebildet

2.1 Metodiske avklaringer

Avhandlingen er av rettsdogmatisk karakter siden problemstillingen er å klarlegge gjeldende rett. Gjeldende rett skal klarlegges ved bruk av juridisk metode. Med juridisk metode forstås bruk av tillatte rettskildefaktorer. De tillatte rettskildefaktorene forstås hovedsakelig rettskildefaktorene som er oppstilt i Eckhoffs rettskildelære.¹²

Disse rettskildefaktorene danner grunnlaget for tolkningen som må foretas for å komme frem til «rettsregelen». Den rettsregelen vi sitter med etter en samlet tolkning av kildematerialet, uttrykker gjeldene rett.

For at en rettskildefaktor skal anses som tillatt, må den ha relevans i forhold til rettsspørsmålet, og vil dermed variere ut i fra typetilfellet.

Når gjeldene rett for sjøpant sikrede hyrekrav skal klarlegges, må det tas utgangspunkt i sjøloven § 51 første ledd nr. 1, som hjemler sjøpantkravet. Lovteksten og forarbeidene til sjøloven vil dermed være den sentrale rettskildefaktor.

En særegen side ved rettskildebildet for avhandlingen er bruken av lovforarbeider og andre rettskildefaktorer fra nabolandene.

En annen side ved sjøretten som får betydning for rettskildebildet, er sjørettens internasjonale karakter. Den norske sjølov bygger på internasjonale overenskomster, og disse vil dermed være relevante rettskildefaktorer.

Som regel vil vi finne holdepunkter for løsning av rettsspørsmål i flere rettskildefaktorer, som lovbestemmelser, deres forarbeider og rettsavgjørelser. De slutningene som trekkes ut i fra de enkelte faktorene må da harmoniseres for å klarlegge gjeldende rett.¹³ Det er dette som skal gjøres i avhandlingen.

¹² Torstein Eckhoff, Rettskildelære, 5. utgave, Oslo, 2001 s. 23, Eckhoff oppstiller 7 rettskildefaktorer i sin rettskildelære: lov, lovforarbeider, rettspraksis, andre myndigheters praksis, privates praksis, rettsoppfatninger (særlig juridisk teori) og reelle hensyn

¹³ Torstein Eckhoff, Rettskildelære, 5. utgave, Oslo, 2001 s. 27

2.1.2 Norsk lov

I rettskildebildet vil norsk lov være den sentrale rettskilde, og dermed danne utgangspunktet for rettsanvendelsen. Sjøloven er den sentrale lov for oppgaven, da den hjemler sjøpant. Sjøloven har søkt å samle alle regler som gjør seg gjeldene og er spesielle for sjøfarten. Noen regler må likevel søkes i andre lover. Det følger blant annet av sjøl. § 98 at enkelte regler i tvangsfullbyrdelsesloven og tvisteloven kommer til anvendelse. Tvangsfullbyrdelsesloven § 14-12 inneholder blant annet spesialregler om arrest i skip.

Det nordiske lovsamarbeid på sjørettens område har ført til at de nordiske landene, Norge, Danmark og Sverige, nesten har like sjølover. Reglene om sjøpant er imidlertid helt identiske.¹⁴ Dermed er det legitimt å søke over landegrensene for tolkningsmomenter når norsk lov skal tolkes. Av samme grunn vil det være relevant å benytte dansk og svensk litteratur for å klarlegge innholdet i de norske sjørettslige reglene.

2.1.3 Internasjonale regler

Det internasjonale sjørettslige regelverk består i dag av skrevne rettsregler. Reglene har sitt utspring i de internasjonale Brusselkonvensjonene som er omtalt overfor. På grunn av at reglene oppsto for flere hundre år siden som sedvaner, er innføringen av konvensjoner mer en kodifisering av gjeldende rett for sjøpant.

De ulike flagg-, havne- og kyststater har jurisdiksjon i sine områder, noe som betyr at statene i utgangspunktet har fri rådighet til å fastsette sjørettslige internregler under sitt jurisdiksjonsområde. Det er likevel et sterkt ønske og behov om at sjøretten har internasjonal tilslutning slik at reglene er mest mulig lik uavhengig av hvilke nasjonalitet tvistens parter har.¹⁵

Norge har ratifisert en rekke konvensjoner som gjelder kollektive og individuelle rettigheter for sjøfolk. Norge er dermed folkerettslig forpliktet til å sikre at nasjonal lovgivning er i samsvar med konvensjonene, og at rettsavgjørelser og forvaltningsavgjørelser ikke medfører krenkelse av konvensjonens forpliktelser.¹⁶

¹⁴ Ot.prp. nr.32 (1970-1971) s. 5

¹⁵ Per Aasmundseth, Sjørett og økonomi, Universitetsforlaget 2013

¹⁶ Prop.115L s.57

Innarbeidelsen av pantekonvensjonen i norsk internrett medførte at enkelte krav som tidligere var sikret med sjøpant, mistet det særlige vern. Det gjaldt blant annet sjøpant for kapteinbestillinger, som i dag ikke er sikret med sjøpant.¹⁷

Hyrekravene er imidlertid ansett som særlig viktige, og fikk dermed beholde det vernet som sjøpant gir. Innarbeidelsen av pantekonvensjonen medførte at hyrekravene fikk bedre prioritet. I tillegg ble det gjort visse endringer i reglene om tvangsauksjon av skip som reguleres av tvangsfullbyrdelsesloven.¹⁸

Siden konvensjonsreglene anses å være godt implementert i den norske sjøloven og tvangsfullbyrdelsesloven, er det ikke nødvendig å hyppig søke pantekonvensjonen etter svar på rettsregler. Rettspraksis viser heller ikke i stor utstrekning til denne konvensjonen. Likevel vil den være av betydning ved tolkning av de norske sjørettslige reglene i og med at de bygger på konvensjonen. Hvordan EF-domstolen tolker konvensjonsbestemmelsene kan legge en føring i tolkning av de norske sjørettslige regler.

Pantekonvensjonen har også ført til endringer i reglene om tvangsauksjon, herunder regler om bortfall av panterrettigheter og andre heftelser i skip som blir tvangssolgt, slik at et tolkningsmoment vil være hvordan konvensjonsbestemmelsene er blitt tolket.

I 1993 ble det vedtatt en ny internasjonal konvensjon; International Convention on Maritime Liens and Mortgages. I grove trekk samsvarer den med sjølovens regler.¹⁹

Ytterligere en konvensjon av rettslig betydning for avhandlingen er Maritime Labour Convention som ble vedtatt 23. februar 2006, heretter forkortet MLC. Denne er en av mange såkalte ILO-konvensjoner.

Det er konvensjonens bestemmelser om ansattes lønnsutbetaling, hjemreise, rederiets ansvar ved sykdom og personskade, og regler om ytelse ved sykdom og yrkesskade som vil ha betydning for avhandlingen. Disse konvensjonsbestemmelsene anses som alt påpekt, å være implementert i de norske sjørettslige reglene. Konvensjonen faller hovedsakelig inn under sjømannsloven og skipssikkerhetsloven, men berører også folketrygdloven og

¹⁷ Ot.prp. nr.32 (1970-1971) s. 15

¹⁸ Ot.prp. nr.32 (1970-1971) s.3

¹⁹ Thor Falkanger og Hans Jacob Bull, Sjørett, 7. utgave, Oslo 2010 s. 103

sjømannspensjonstrygdloven.²⁰ Konvensjonene vil dermed være aktuell som støttemoment, ikke som direkte rettskilde.

Det må likevel bemerkes at konvensjonen medfører at utenlandsk rett vil kunne få betydning overfor norske skip i et type tilfelle, nemlig ved tvangssalg.

Årsaken til det er at konvensjonen bestemmer at dersom det begjæres tvangssalg mens skipet er under arrest i en annen stat, skal tvangssalg skje i vedkommende stat etter statens intern rett, så fremt tvangssalg skjer i samsvar med konvensjonen. Som følge av at konvensjonsbestemmelsene er implementert i norsk internrett følger regelen av den norske sjøl. § 76.

Paragraf 76 bestemmer at «dersom et skip blir tvangssolgt i utlandet, faller sjøpanterett, registrert panterett og alle andre rettigheter i skipet bort, forutsatt at skipet på salgstidspunktet befinner seg i vedkommende stat og at salget skjer i samsvar med denne stats lovgivning og reglene i den internasjonale konvensjon 1967 om panterett i skip.» Hvilken rettslig betydning bestemmelsen får for hyrekrav som er sikret med sjøpant etter sjøl. § 51 første ledd nr. 1 vil bli nærmere behandlet i punkt 5.3.

2.1.4 Forarbeider

Det nordiske lovsamarbeidet, og identiske regler om sjøpant i de nordiske land, gjør at forarbeidene til dansk og svensk sjølov er relevant som støttemoment ved tolkning av de norske reglene. Det er fordi det er en fellestanke og en likhetstanke som kommer til uttrykk gjennom likelydende lovtekster, og med pretensjon om styring av tolkningen gjennom formål og utsagn i forarbeider.²¹ Derfor kan altså forarbeidene til svensk og dansk sjølov være nyttig som støttemoment ved lovtolking.

På enkelte områder gir for eksempel de svenske lovforarbeidene mer presis veiledning.²²

Det er de «eldre» lovforarbeidene fra 1971 som gir mest utførlig drøftelse av reglene om sjøpant, og det vil derfor bli tatt utgangspunkt i disse forarbeidene.

²⁰ Prop.115L s. 31

²¹ Nils Nygaard, *Rettsgrunnlag og standpunkt*, 2. utgåve, Oslo 2004 s. 52

²² Thor Falkanger og Hans Jacob Bull, *Sjørett*, 7. utgåve, Oslo 2010

2.1.5 *Rettspraksis*

Rettspraksis er en viktig rettskildefaktor på sjørettens område. Domstolene kan både skape nye regler over tid, i tillegg til at domstolen kan klarlegge hvordan lovbestemmelser skal forstås, herunder rette opp rettssituasjonen ved å fravike prejudikatvirkningen av en tidligere dom.²³

Det er derfor viktig å holde seg oppdatert på rettsutviklingen som skjer gjennom domsavsigelser. I avhandlingen vil det søkes tolkningsstøtte i rettspraksis. Særlig avgjørelsen inntatt i Rt. 2014 s. 48 har vært med å klarlegge hvordan enkelte regler skal tolkes, og som videre har fått stor rettslig betydning for sjøpanterettigheter.

²³ Nils Nygaard, *Rettsgrunnlag og standpunkt*, 2. utgåve, Oslo 2004 s. 76

3 Innføring i sjøpantinstituttet

3.1 Bakgrunn for reglene om sjøpant

Bakgrunnen for at reglene om sjøpant oppsto antas å være behovet for enkle regler å praktisere. I og med at forsikring og garantier ikke var vanlig, og det ikke var de samme kredittordningene som vi har i dag, var det naturlig at flere krav var sjøpantsikret tidligere.

Behovet for regler som er enkle å praktisere gjør seg gjeldende også i dag. Sjøfartens internasjonale side byr på problemer i forhold til regelverket. Sjøpantreglene virker som en god løsning på problemet, ved at sjøpantreglene har bred internasjonal tilslutning gjennom pantekonvensjonen.

I dag finnes andre alternativ for befraktning av varer enn sjøveien. Både ved fly og landtransport kan benyttes. Likevel er behovet og ønske om å benytte sjøveien til dette formålet fortsatt tilstede i aller høyeste grad.

I senere tid har sjøfarten blitt større. Det er både et større antall fartøy, og fartøyene er generelt blitt større. Samtidig har finansieringsbehovet økt. Samfunnsendringene har ført til at sjøpantreglene har måtte justeres. Bakgrunnen for at sjøpantreglene fortsatt består er at de søker å balansere de ulike, og til dels motstridende behov og interesser som gjør seg gjeldende hos aktørene på sjørettens område.

En av årsakene til nedjustering av antall krav som sikres med sjøpant, var trusselen sjøpantreglene utgjorde mot realkreditten, og at det dermed var ubalanse mellom aktørene. Hvordan sjøpantreglene skal balansere de ulike behov hos aktørene på sjørettens område er behandlet i punkt 2.2 og blir videre behandlet i punkt 3.3.

Platou fremhevet i et den tidligere koblingen mellom rederansvaret og sjøpant. Skadelidte var tilkjent en sterkere kreditorstilling for å veie opp for at de bare kunne søke dekning i rederens formue når de skulle gjøre erstatningskrav gjeldende. Den sterke kreditorstillingen innebar at kreditorene uten videre fikk pant for fordringen når hendelsen inntraff. Panteretten fikk også prioritet foran andre heftelser.²⁴ Det er færre krav som sikres ved sjøpant i dag. Likevel er sjøpantreglene av stor betydning og høyst aktuell i dagens samfunn. Dette på grunn av den

²⁴ Thor Falkanger og Hans Jacob Bull, *Sjørett*, 7. utgave, Oslo 2010 s. 103

gunstige posisjonen i prioritetsrekkefølgen, og den særlige inndrivelsesadgangen som sjøpant medfører.

3.2 Hvorfor har vi regler om sjøpant?

Formålet med sjøpantreglene er i dag å finne balansen mellom de ulike kommersielle aktørene på sjørettens område, på en tilfredsstillende måte. Krav som er sikret med sjøpant kan være både av privatrettslig karakter og offentligrettslig karakter.

Det å oppnå så ensartede regler som mulig på internasjonalt nivå er et grunnleggende hensyn bak sjølovens regler. Reglene om sjøpant har i stor grad oppnådd dette.

For å beskytte de svake parters interesse, gjelder det enkelte unntak i de alminnelige prosessuelle reglene ved inndrivelse av kravet. Dette for å gjøre det lettere for svake parter å inndrive kravet. Svake parter er for eksempel ansatte på skipet.

Unntaket gjelder blant annet for kravet om at saksøker må stille sikkerhet for sitt mulige erstatningsansvar overfor saksøkte dersom det viser seg at arrest i skipet ikke var berettiget. Sikkerhetsstillelse vil kunne være vanskelig for den som ønsker å inndrive hyrekravet sitt.

Sjølovens bestemmelser skal også oppfylle bestemmelsene som følger av arrestkonvensjonen. Formålet med arrestkonvensjonen er å beskytte «sjøfarten som sådan». Det er behovet for å ha skip i drift uten at alle mulige krav skal gi grunnlag for arrest som skal ivaretas gjennom konvensjonsbestemmelsene. Dette viser at sjøpantreglene søker å ivareta hensyn hos alle aktører på sjørettens område.

En annen grunn som ligger bak sjøpantregimet er at enkelte fordringer er ansett som så viktige at de fortjener sikkerheten og inndrivelsesadgangen som sjøpant gir.

3.3 Hensyn

Hensyn som taler mot sjøpantregimet er hensynet til kreditorer med konkurrerende rettigheter i skipet.

Ulike panterettigheter kan være påheftet samme skip. Det medfører at det kan være motstående interesser blant kreditorene. Interessene blant kreditorene skal belyses i dette punkt.

En særegen side ved sjøpant er at sjøpanterettigheter hverken skal eller kan registreres i skipsregisteret eller andre offentlige registre, jf. sjøloven § 20 første ledd annet punktum.

Skipsregisteret skal, som andre realregistersystem medføre en negativ troverdighet for de som ønsker å stifte rettigheter i skipet. Når sjøpant ikke blir registrert i skipsregisteret, fører det til hull i den negative troverdigheten. Det vil si at det foreligger usikkerhet og redusert forutberegnelighet.

Ved at sjøpant som utgangspunkt går foran alle andre heftelser i skipet som alt eksisterer, også de registrerte rettigheter, og i tillegg følger med skipet når det blir solgt, utgjør den usynlige siden ved sjøpant en trussel mot øvrige kreditorer. Bestemmelsen om at skipet følger med ved salg følger av sjøloven § 53 første ledd.

Hensyn til kreditorer og kjøpere av skip taler dermed mot sjøpantregimet. Ved at et av hensynene bak panteinstituttet er behovet for realkreditt, er det viktig med regler som gir kredittgivere god sikkerhet for sine krav. Dersom kredittgivere vanskelig fikk realisert kravene, ville det utgjøre en trussel for pantinstituttet. I den senere tid er det tatt hensyn til øvrige kreditorer ved å begrense krav som sikres med sjøpant. Hensikten med innskrenkning i fordringer sikret med sjøpant, var å styrke langtidskreditten.²⁵

På den annen side er det mulighet for å redusere trusselen mot øvrige kreditorer gjennom ulike garanti- og forsikringsordninger.

Utviklingen går i retning av at flere typer ansvarsforsikringer både tillates og pålegges rederiene.

Et eksempel er den så kalte P&I- forsikringen, som er den sentrale forsikring på sjørettens område. Forsikringen skal i stor grad dekke rederens eller sikredes ansvar som følge av skade på person eller tap av liv, og skade på eller tap av gjenstand. Disse typer krav er også sikret med sjøpant etter sjøloven § 51 første ledd nr. 3 og nr. 4.

Når sjøpant er så sterkt knyttet til skipet, kan det også slå uheldig ut for sjøpanthaverne selv.

Det vil for eksempel være når skipet går tapt før realisasjon av kravet er oppnådd. Det er nemlig slik at dersom skipet går tapt, går også sjøpanteretten tapt samtidig. Retten går altså ikke over til surrogater som erstatningskrav, forsikringssum, havaribidrag eller bergelønn.²⁶ Dersom sjøpantet faller bort innebærer det ikke at kravet i seg selv faller bort, bare at

²⁵ Ot.prp.nr. 32 (1970- 1971) s. 15

²⁶ Viktor Haxthow, Sjølovene, 27. utgave (2007) s. 66

sjøpanthavere mister sin plass i prioritetsrekkefølgen, og må følge alminnelige regler om inndrivelse, og kravet følger alminnelige regler om foreldelse.²⁷

Det er nå vist at sjøpant kan føre til ulemper for øvrige kreditorer med rettigheter i skipet. For at trusselen mot kreditorene og muligheten for skipets eier å skaffe finansiering, er det et samfunnsmessig behov for å begrense sjøpantregime slik at det bare er særlig viktige fordringer som sikres med sjøpant.

Flere hensyn taler imidlertid for sjøpantregimet. Hensyn som taler for at «hyrekrav» er sikret med sjøpant er blant annet arbeidstakers svake stilling i arbeidsforholdet. Det er arbeidsgiver som har kontroll med både den økonomiske- og sikkerhetsmessige side ved driften.

Arbeidstaker stiller sin arbeidskraft til disposisjon, og arbeidsgiver har ikke krav på denne arbeidskraften vederlagsfritt. Arbeidstaker arbeider for å forsørge seg selv og sin familie.

Sosiale hensyn ligger altså til grunn for at arbeidstakere skal få utbetalt lønn for utført arbeid.

Et annet hensyn som taler for sjøpantregimet er den særlige inndrivelsesadgangen det medfører. Det er på sikringsstadiet sjøpantregimet ofte viser seg å være nyttig for å inndrive kravet. Sjøpantehavere må begjære arrest i skipet for å sikre kravet. Vilkåret om arrestbegjæring for sikkerhet behandles i punkt 4.3

Arrest i skip vil kunne lede til tvangssalg, noe som enhver reder vil unngå. For å unngå tvangssalg av skipet vil derfor rederen tilstrebe å få innfridd den sjøpantberettigede fordring.

Arrest vil videre føre til betydelig inntektstap for rederiet. Arresten hindrer nemlig rederiet rådighet over skipet all den tid det er arrestert, med mindre det blir underlagt tvangsbruk.

Ved at rederiet ikke har skipet i drift, vil ikke eventuelle avtaler kunne oppfylles. Frykten for betydelig økonomisk tap som følge av avtalebrudd mv vil gjøre at de fleste rederi skaffer midler til å gjøre opp fordringen så raskt som mulig.

Arresten av Cruiseskipet Independence of the seas er et eksempel på dette. Skipet er et av verdens største cruiseskip. Det ble tatt i arrest i Ålesund, mai 2014. Bakgrunnen for arresten var utestående fordringer i form av losavgifter og sikkerhetsavgifter som er sikret med sjøpant etter sjøloven § 51 første ledd nr. 2.

²⁷ ibid

Fordringene gjaldt avgifter for flere seilaser som var gjennomført i 2013, og som utgjorde et beløp på NOK 600 000. Da fordringene ikke var gjort opp mai 2014, ble det begjært arrest av Kystverket, som var kreditor i dette tilfelle.

Da skipet ble tatt i arrest, tok kapteinen på skipet umiddelbart kontakt med rederiet og en time etter arrest fant sted, var fordringen på NOK 600 000 betalt.



Bilde 1 : Cruiseskipet "Independence of the Seas" under arrest i Ålesund

I forbindelse med arresten, uttalte Avdelingsdirektør for sjøsikkerhet i Kystverket at «Det er mye arbeid for oss å følge opp disse sakene. Skipa er ofte basert i utlandet, og det er avhengig av sesong når de er innom vårt område. Det er en fordel for oss at vi kan ta i bruk regimet med sjøpant. Da får vi sikra betalings.»²⁸ Avdelingsdirektøren refererer med «disse sakene» til flere cruiserederier som har vært problematisk med betaling.

I og med at arrest av skip får så uheldige konsekvenser for rederiet, er ofte trussel om arrest nok til at fordringen blir innfridd. En slik rask løsning vil være en fordel for både sjøpanthaver og rederi.

²⁸ <http://www.nrk.no/mr/tok-arrest-i-cruiseskip-i-alesund-1.11733407>

3.4 Sjøpants plass i pantesytemet

Panterettigheter kan stiftes på ulike grunnlag. Panterettigheter kan også stiftes i ulike sikringsobjekt. Sjøpant stiftes gjennom lov, og skipet er alltid sikringsobjekt.

I dette punktet belyses lovbestemt pant, i sammenheng med panterettigheter som stiftes på grunnlag av andre regelsett. Det skal også klargjøres hvordan de tre regelsettene forholder seg til hverandre.

De tre regelsettene som stifter panterettigheter er: Alminnelige panteretter, tilbakeholdsrett og arrest.

3.4.1 Alminnelige panteretter

Det første regelsettet som medfører at kravsikring med skipet som pantobjekt er mulig, er alminnelige panteretter. Disse alminnelig panteretter kan skje på tre ulike stiftelsesgrunnlag, henholdsvis avtalepant, utleggspant og lovbestemt pant.²⁹

1. Avtalepant

Avtalepant er stiftet gjennom avtale. Avtalepant kan omfatte alle slags formuesgoder, og ethvert krav kan sikres med avtalepant dersom ikke annet følger særskilt av lov. I praksis er avtalepant en svært viktig del av pantinstituttet siden avtalepant ofte brukes til å sikre lån i bank eller annen finansinstitusjon.

2. Utleggspant

Utleggspant kan deles inn i to undergrupper: namsutleggspant og skifteutleggspant, jf. panteloven § 5-1.

For avhandlingen er det «namsutleggspant» som er av interesse. Namsutleggspant vil si panterett som blir stiftet av namsmyndighetene som ledd i vanlig gjeldsinndrivelse.³⁰

²⁹ Jens Edvin A Skoghøy, Panterett, 2. utgave, Oslo 2008 s.33

³⁰ Jens Edvin A. Skoghøy, Panterett, 2. utgave, Oslo 2008 s. 33

Avtalepant i skip samsvarer i all hovedsak med pantsettelse av fast eiendom gjennom kontrakt/ avtale.³¹ Det samme gjelder for utleggspant i skip. Avtalepant og utleggspant faller utenfor avhandlingens kjerne, og blir ikke nærmere redegjort for.

3. Lovbestemt pant

Det siste stiftelsesgrunnlag for panterettigheter er lov. Lovbestemt pant oppstår uten særskilt stiftelsesgrunnlag. Panterettigheten stiftes direkte på grunnlag av lov eller annen rettsregel. Sjøpant oppstår dermed direkte av at lovens vilkår blir oppfylt.

Brækhus uttaler at det som kjennetegner legalpanteretter, herunder sjøpant, er at rettighetene hverken er stiftet ved avtale eller utlegg, men ved omstendigheter angitt i vedkommende lov.³² Det vil si at når lovens vilkår inntreffer, blir sjøpant stiftet som følge av hendelsen.

De aller fleste panterettigheter må oppfylle spesialitetsprinsippet, som er et grunnleggende prinsipp for pant. For de tilfeller hvor skip er dekningsobjekt, fremgår spesialitetsprinsippet av sjøloven § 42.

Spesialitetsprinsippet innebærer at pantgjenstanden må være individualisert i det registrerte dokument som hjemler retten, og at pantkravets størrelse eller det høyeste beløp panteretten skal sikre fremgår av samme dokument.

Et slikt krav vil være vanskelig å oppfylle for sjøpantekrav. En sammenhengstolkning av sjøloven §§ 42 og 41 viser imidlertid også at spesialitetsprinsippet ikke gjelder for sjøpant.

Paragraf 42 bestemmer at spesialitetsprinsippet må være oppfylt for at pantsettelse av skip etter § 41 skal kunne få rettsvern. Paragraf 41 gjelder imidlertid bare for frivillig stiftet panterett i skip, jf. første ledd.

Sjøpant er ikke basert på frivillig grunnlag, og er dermed unntatt fra kravet om spesialisering av kravets størrelse. Pantgjenstanden er imidlertid individualisert for sjøpant etter sjøl. § 51, og er følgelig det skip som kravet knytter seg til.

³¹ Thor Falkanger og Hans Jacob Bull, *Sjørett*, 7. utgave, Oslo 2010 s. 102

³² Sjur Brækhus, *Omsetning og kreditt 2, Pant og annen realsikkerhet*, 3. utgave, Oslo 2005 s. 34

Rettsvernsreglene er også spesielle for lovbestemt pant. Hovedregelen er at panterrettigheter må registreres i offentlig register for å få rettsvern.

Panteloven § 6-2 gir regler om rettsvern for lovbestemt pant i løsøre, og bestemmer at lovbestemt pant i løsøre har rettsvern uten noen særskilt rettsvernsakt, for såvidt ikke annet følger av den lovbestemmelse som fastsetter panteretten.

Selve hjemmelen for lovbestemt pant må imidlertid søkes i spesiallovgivningen.

Lovbestemt pant for hyrekrav er hjemlet i sjøloven § 51 første ledd nr. 1. Sjøloven § 51 inneholder ingen spesielle regler om rettsvernsakt, og panteloven § 6-2 kommer dermed til anvendelse.

3.4.2 Tilbakeholdsrett

Det andre regelsett som kan medføre at krav sikres i skipet, er kreditors «tilbakeholdsrett». Alminnelig tilbakeholdsrett kan være avtalt eller følge av særlige lovregler eller ulovfestede rettsprinsipper.³³

Med «tilbakeholdsrett» menes en rett som tilkjennes den som har rådighet over gjenstanden, til å holde den tilbake fra eieren eller andre som normalt har rådighet over gjenstanden. Tilbakeholdsretten tilkjennes inntil eieren eller andre har gjort opp forpliktelsen som gir grunnlag for tilbakeholdsretten.³⁴ Tilbakeholdsretten medfører bare at eieren blir hindret rådighet, og gir dermed ikke salgsrett.³⁵ Den gir likevel både sikkerhetsrett i form av beskyttelse mot debitors sviktende betalingsevne, i tillegg til at den utgjør et «pressmiddel» for å få debitor til å betale.³⁶

Tilbakeholdsretten er ikke en direkte panterrettighet, men er så nært beslektet med panteretten at det er naturlig å plassere den inn i «pantesystemet».

³³ Jens Edvin A. Skoghøy, *Panterett 2. utgave* (2008) s. 316, samt Falkanger/ Bull, *Sjørett*, 7. utgave, Oslo 2010 s. 120

³⁴ Jens Edvin A. Skoghøy, *Panterett* (2008) s.315

³⁵ Sjur Brækhus, *Omsetning og kreditt 2, pant og annen realsikkerhet*, 3. utgave, Oslo 2005 s. 568

³⁶ Sjur Brækhus, *Omsetning og kreditt 2, pant og annen realsikkerhet*, 3. utgave, Oslo 2005 s. 568

Verkstedets tilbakeholdsrett er hjemlet i lov. Nærmere bestemt sjøloven § 54 første ledd.

Sjøloven § 54 første ledd slår fast at «den som bygger eller reparerer et skip, kan utøve tilbakeholdsrett i skipet til sikring av sin fordring i anledning av byggingen eller reparasjonen så lenge denne fortsatt har skipet i sin besittelse.»

Ordlyden i § 54 første ledd viser at det sentrale vilkår for tilbakeholdsretten er at verkstedet faktisk har besittelsen av skipet. Med andre ord kan ikke verkstedet utlevere skipet til eier, for så i etterkant påberope seg «tilbakeholdsrett». En midlertidig oppgivelse av besittelsen medfører som regel også at tilbakeholdsretten faller bort. Det fremgår av avgjørelsen inntatt i Rt.1932 s. 38 (NH KRISTINA OG BENDIGO) og ND 1991- 176 (NH WALKER), hvor det legges til grunn av Høyesteretts kjæremålsutvalg at to dagers «utlåning» av skipet for å hente to kraner medførte tap av tilbakeholdsretten.

Det følger imidlertid et unntak fra vilkåret om «besittelse». Verkstedet kan ha sin tilbakeholdsrett i behold dersom eier av skipet tiltvinger seg besittelsen av skipet, og verkstedet tar steg for å gjenopprette tilbakeholdsretten rimelig raskt.

Avgjørelsen inntatt i Rt.1933 s. 367 (NH RUBBY OG BRYDA) viser at gjenoprettelsen av tilbakeholdsretten natten etter at skipet urettmessig var ført tilbake til eier, var tilstrekkelig til at verkstedet beholdt tilbakeholdsretten.

Det samme viser en avgjørelsen inntatt i ND 1990.178 (Hålogaland LINÅS) hvor det ble godtatt gjenoprettelse av tilbakeholdsrett når det ble begjært midlertidig forføyning om reetablering samme dag som skipet var bortført fra verftet.³⁷ Avgjørelsen inntatt i ND 1977.306 viser på den annen side at skipets fravær på 52 timer førte til at tilbakeholdsretten gikk tapt.

For at et skip skal anses som rettsstridig bortført fra verkstedet må det imidlertid være gjort enkelte grep fra verkstedets side for å sikre besittelsen. Dersom det ikke er noen fysiske hindringer for rederiet og verkstedet ikke har sikret seg skipspapirene, vil tilbakeføring til eier ikke være rettsstridig, og verkstedet har ikke tilbakeholdsretten i behold. Det fremgår av avgjørelsen inntatt i RG-2011- 1426 hvor et skip ble liggende ved verftets kai, etter endt reparasjonsoppdrag uten fremdriftsmaskineri. Da reder forhalte skipet til annen kai, hentet verftet det tilbake under påberopelse av tilbakeholdsrett. Lagmannsrettens flertall fant som

³⁷ Avgjørelsen er behandlet av Thor Falkanger og Hans Jacob Bull, Sjørett, 7. utgave, Oslo 2010 s. 120.

tingretten at verftet ikke hadde tilbakeholdsrett i skipet. For at verftet skulle ha tilbakeholdsrett i dette tilfellet, måtte det i alle fall være et vilkår at de hadde foretatt seg noe for å frata rederiet rådigheten

Det viser at «nøkkelpantordningen» også godtas for tilbakeholdsrett.

Det er ikke nødvendig at de ansatte har besittelsen over skipet til enhver tid, så lenge verkstedet effektivt kan bestemme om og i tilfelle når eieren skal få rådigheten tilbake.³⁸

Dersom skipet eksempelvis ligger i fortøyet, i sjødyktig stand ved verkstedets kai, eller til ankers på eller ved verkstedets område, kan verkstedets kontroll bli for svak.

Besittelsesvilkåret er heller ikke nødvendigvis oppfylt dersom verkstedet foretar reparasjonen ved en offentlig kai mens skipet er fullt bemannet.³⁹

En ordlydsfortolkning av «byggingen eller reparasjonen» taler for at det er det arbeid som er utført denne gangen skipet er på verkstedet som er grunnlag for «tilbakeholdsretten», og at verkstedet dermed ikke kan påberope seg gyldig tilbakeholdsrett for sikring av fordringer som er oppstått på et tidligere tidspunkt.

Verkstedets tilleggsutgifter som påløper ved utførelsen av tilbakeholdsrett, som omsorgskostnader, herunder kaiplass/ verkstedplass, sikret under tilbakeholdsretten sammen med hovedkravet.

Dersom verkstedet ikke får kravet sitt innfridd frivillig, er det henvist til å skaffe seg tvangsgrunnlag for kravet og så begjære utlegg på samme måte som sjøpanthavere.

Hvilken prioritet verkstedets tilbakeholdsrett har i forhold til sjøpant sikrede hyrekrav behandles i punkt 6.4.

3.4.3 Arrest

Det siste regelsett som sikrer pantekrav i skip, er «arrest».

³⁸ Sjur, Brækhus, Omsetning og kreditt 2, Pant og annen realsikkerhet, 3. utgave, Oslo 2005 s. 579

³⁹ Sjur Brækhus, Omsetning og kreditt 2, Pant og annen realsikkerhet, 3. utgave, Oslo 2005 s. 580

Hovedregelen om arrest finnes i tvisteloven § 33-1 første ledd. Hovedregelen bestemmer at det kan besluttes arrest i skyldners formuesgoder. Arrest kan tas i ethvert formuesgode som det kan tas utlegg i, jf. § 33-6.

Regelen bestemmer videre at «det skal velges et formuesgode som vil gi saksøkeren tilstrekkelig sikkerhet for arrestkravet og som i tilbørlig utstrekning tar hensyn til saksøktens interesser». Ved at arrest kan tas i «ethvert «formuesgode, er arrest i skip i utgangspunktet omfattet av hovedregelen.

Sjøloven § 51 bestemmer imidlertid at «skipet» er sikringsobjekt for sjøpanteberettigede hyrekrav, slik at arrest i skip ikke bare er mulig, det er også eneste mulige dekningsobjekt.

Den rettslige virkningen av arrest er at skyldneren mister retten til å råde over det arresterte formuesgode til skade for arresthaveren, jf. tvisteloven § 33-7 første ledd. Det følger også av sjøloven § 95 annet ledd som bestemmer at skip som er arrestert etter tvisteloven § 33-2 tredje ledd, ikke må forlate det sted det ligger før tvangssalg er holdt eller tvangsbruk iverksatt.

En beslutning om arrest vil derfor være praktisk for en sjøpanthaver som ønsker å forhindre at skipet forlater den lokale rettens jurisdiksjonsområde.⁴⁰

Reglene om arrest i skip følger av sjøloven kapittel 4. Sjølovens regler må imidlertid suppleres med de alminnelige reglene om arrest som følger av tvisteloven kapittel 33. Supplering med reglene i tvisteloven kapittel 32 og 33, og tvangsfullbyrdselslovens regler følger av sjøloven § 98.

Hovedregelen om arrest i formuesgoder følger av tvisteloven § 33-2 første ledd, som bestemmer at den som har et pengekrav mot en annen, kan begjære midlertidig sikring ved arrest etter kapittel 33 i samme lov dersom det finnes en sikringsgrunn.

En slik sikringsgrunn vil være at «debitors adferd gir grunn til å frykte at tvangsfullbyrdelse av kravet ellers enten vil bli forspilt eller vesentlig vanskeliggjort, eller må skje utenfor riket, jf. tvistel. § 33-2 nr.1.

Når det skal tas arrest i skip gjør det seg gjeldende noen særregler i forhold til arrest i annet løssøre.

⁴⁰ Viktor Haxthow, Sjølovene, 27. utgave, Oslo 2007 s. 70

Arrest i skip kan besluttes uten særlig arrestgrunn når det begjæres av en fordringshaver som har et forfalt pantekrav i skipet, jf. annet ledd. Hyrekrav er følgelig pengekrav. Hyrekravet vil videre være forfalt på det tidspunkt da lønn skulle vært utbetalt. Arrest i skipet kan dermed besluttes når lønn skulle vært utbetalt, uten at det er grunn til å frykte at tvangsfullbyrdelse ellers vil bli vanskelig, jf. § 33-2 tredje ledd.

Støtte for tolkningen av at sjøpantekrav medfører at det kan begjæres arrest i skip uten særlig arrestgrunn finnes i avgjørelsen fra Gulating lagmannsrett inntatt i RG. 2000 s.808.

Avgjørelsen er avsagt før lovendring i 2005, slik at lagmannsretten viser til tvangsfullbyrdsloven § 14-2 annet ledd første punktum når det legges til grunn at arrest i skip kan begjæres uten særlig arrestgrunn så fremt kravet er forfalt.

Etter lovendring følger imidlertid regelen av tvisteloven § 33-2 tredje ledd.

Paragraf 33-7 tredje ledd viser videre at arrest i skipet ikke gir arresthaver rett til å kreve tvangsdekning, men at arrest er nødvendig for sjøpanthavere for å sikre hyrekravet mot foreldelse og for muligheten til å realisere kravet.

Begjæring om arrest må følge enkelte prosessuelle regler for å være gyldig. De prosessuelle reglene for sjørettslige krav er også spesielle.

Regler for arrestbegjæring i skip følger av tvisteloven § 4-5 nr.5.

Det følger av bestemmelsen at når kravet utspringer av sjøfartsforhold, kan stevning anlegges i den rettskrets hvor skipet har sitt hjemsted. Dersom skipet også tidligere har vært i arrest, kan stevning anlegges der skipet frigis.

Ordlydens «hvor skipet har sitt hjemsted» kan indikere at arrest bare kan begjæres i registreringsstaten.

Det følger imidlertid av sjøloven § 95 første ledd at arrest i skip bare kan besluttes dersom skipet befinner seg i eller ventes å komme til rettskretsen, eller namsmannsdistriktet dersom namsmannen skal utpeke arrestgjenstanden. En ordlydsfortolkning av bestemmelsen taler for at saksøker dermed kan anlegge arrestbegjæring i hvilken som helst rettskrets, så fremt skipet befinner seg der eller er ventet å komme dit i nær fremtid.

Åpning for å anlegge stevning andre steder enn «saksøktes alminnelige verneting», som ellers er hovedregelen, er viktig for å sikre sjøpanthaver en reell mulighet til å få anlagt kravet.

Det kan bare tas arrest i skip når kravet er av sjørettslig art, jf. sjøl. § 92 første ledd.

Bestemmelsens annet ledd angir hva som anses som sjørettslige krav.

Det følger av annet ledd bokstav m at krav på hyre og annen godtgjørelse til skipsføreren og andre ansatte om bord i anledning deres tjeneste på skipet, er et sjørettslig krav.

Uavhengig av om hyrekrav ble omfattet av § 92, ville ansatte om bord likevel kunne begjære arrest i skipet direkte på grunnlag av sjøl. § 51. Følgen av at hyrekrav både er et sjørettslig krav etter § 92 og sikret med sjøpant etter § 51, er at hyrekrav får en bedre prioritet enn andre sjørettslige krav, jf. sjøl. § 52. Den nærmere prioritet blir behandlet i punkt 6.

Gjennomføring av arrest må følge reglene i tvisteloven § 33-5.

Første ledd bestemmer at arresten skal skje straks. Avgjørelsen inntatt i LH-2012-102097 viser imidlertid at arrest kan avverges fra rederiets side dersom det stilles sikkerhet for sjøpantekravet. Avgjørelsen viser videre at sikkerhetsstillelse fra rederiets side ikke er tilstrekkelig til å få realisert hyrekravet. I avgjørelsen ble saksøkers krav avvist under henvisning til at saksøker manglet tvangsgrunnlag, selv om det var stilt sikkerhet fra rederiet.

Det er dermed vist at det er svært viktig for sjøpanthavere å skaffe seg tvangsgrunnlag for å få realisert hyrekravet.

I dette punkt er det nå vist at det er tre ulike regelsett som kan stifte panterrettigheter i skipet. Sjøpant er en type lovbestemt pant, som faller inn under det første regelsett «alminnelige panteretter». Dermed avgrenses sjøpant mot de to andre regelsett «tilbakeholdsrett» og «arrest» som også kan stifte panterettigheter i skipet.

4 Stiftelse og sikring

4.1 Stiftelse

Stiftelsesgrunnlaget for sjøpant er lov. Dermed stiftes sjøpant når lovens vilkår inntreffer.

Hva som anses som stiftelsestidspunktet for hyrekrav følger imidlertid ikke direkte av lov, og må dermed søkes i rettspraksis og andre rettskilder.

I avgjørelse inntatt i Rt. 2004 s. 1423 kom Høyesteretts kjæremålsutvalg til at «sjømenns krav på hyre og annen godtgjørelse for tjeneste om bord oppstår når korrekt utlønning skal skje. Det legges til grunn at sjøpanterett for skattetrekk etter sjølovens § 51 første ledd nr.1 er avledet av vedkommende sjømanns krav på hyre og annen godtgjørelse for tjeneste om bord.⁴¹ Videre legges det til grunn av kjæremålsutvalget at slike krav oppstår når korrekt utlønning skal skje og arbeidsgiver skal iverksette skattetrekk.

Det vil si at sjøpanteberettigede hyrekrav stiftelses på det tidspunkt hyren skulle vært utbetalt og arbeidsgiver etter skattebetalingsloven § 10 første ledd annet punktum skal iverksette skattetrekk.⁴²

Det fremgår av avgjørelse inntatt i ND 2004-621 NH MELØYFISK at Høyesteretts kjæremålsutvalg mener at bakgrunnen for et slikt stiftelsestidspunkt er nødvendigheten i forhold til foreldelsesreglene. Det vil være vanskelig å praktisere reglene om foreldelse av sjøpant, dersom foreldelsesfristen skulle knyttes til opptjeningen til enhver tid.

Tidspunktet for korrekt utlønning må imidlertid søkes i den enkelte arbeidsavtale.

4.2 Hvilke fordringer er sikret ved sjøpant etter sjøloven § 51 første ledd nr. 1

I det videre skal det undersøkes hvilke fordringer som omfattes av «hyre og annen godtgjørelse» i § 51 første ledd nr.1

⁴¹ Rt. 2004 s. 1423 premiss 14

⁴² Thor Falkanger og Hans Jacob Bull, Sjørett, 7.utgave, Oslo 2010 s.108

Hvilke fordringer som omfattes av bestemmelsen beror på en tolkning av «hyre» og en tolkning av «annen godtgjørelse».

Hyre er et begrep som henger igjen fra eldre tid, og har vært sjømenns svar på lønn. Skipsarbeidsloven har innført et mer moderne språk, og benytter dermed begrepet «lønn». Begrepet hyre henger imidlertid fortsatt ved i sjøloven. I og med at skipsarbeidsloven inneholder bestemmelser om lønn mv for ansatte om bord, er det en kobling mellom sjøloven og skipsarbeidsloven, på samme måte som mellom sjøloven og tidligere sjømannslov.

Det må dermed anses som klart at krav på alminnelig lønn er omfattet av hyrebegrepet.

Det støttes opp av at skipsarbeidsloven har søkt dette klarlagt ved å erstattete «hyre» med «lønn» da den avviklet sjømannsloven.⁴³ Begrepsbruken er altså ikke ment å føre til noen realitetsendring av reglene.⁴⁴ Årsaken til å benytte begrepet «lønn» istedenfor «hyre» er som sagt å gi loven en mer moderne språkbruk, og samtidig klarlegge sjøfolks krav på ordinær lønn.

Hva som inngår i lønnsbegrepet må vurderes konkret ut i fra en tolkning av den enkelte lovbestemmelse.⁴⁵ Om andre godtgjørelser omfattes av hyrebegrepet, og hva som inngår i «annen godtgjørelse» kan imidlertid ikke fastslås ut i fra en alminnelige språklig forståelse av ordlyden, og må dermed søkes i forarbeider, rettspraksis og juridisk litteratur.

I følge Falkanger/ Bull må uttrykket «hyre og annen godtgjørelse» forstås temmelig vidt.⁴⁶

Rettspraksis viser også at godtgjørelse på annet grunnlag enn vanlig lønn, omfattes av bestemmelsen.

En avgjørelse inntatt i RG- 1980 s. 957 viser blant annet at «lott» faller inn under begrepet «hyre». Avgjørelsen dreide seg om at eieren av fiskefartøyet hadde avtalt med mannskapet at de skulle delta i loddefisket. Få dager før fisket skulle begynne underrettet eieren av fartøyet mannskapet om at det ikke kunne bli noe av loddefisket fordi han ikke hadde klart å skaffe penger til fornyelse av forsikringspremien. Kort tid etter ble fartøyet solgt på tvangsauksjon.

⁴³ NOU 2012:18 s. 140

⁴⁴ Ibid

⁴⁵ Ibid

⁴⁶ Thor Falkanger og Hans Jacob Bull, Sjørett, 7. utgave, Oslo 2010 s.105

Mannskapets lottkrav ble meldt på auksjonen og bestridt. Lott utgjør en fastsatt prosentandel av den totale fortjenesten ved utøvelse av salthavsfangst. Da avgjørelsen ble avsagt var hyrekrav sikret gjennom sjømannsloven. I dag er sjømannsloven opphevet av skipsarbeidsloven.

Om rettstilstanden er den samme i dag, må derfor søkes i skipsarbeidsloven og dens forarbeider.

Forarbeidene til skipsarbeidsloven viser at enkelte bestemmelser i kapittel 4 om lønn mv får anvendelse også for lott, mens andre bestemmelser ikke gjelder for lott.⁴⁷

Lovteksten og forarbeidene viser imidlertid at § 4-2 om utbetaling av lønn og feriepenger gjelder for lott.

Skipsarbeidsloven § 4-8 gjelder også for krav på lott⁴⁸. En tolkning av bestemmelsens «krav på lønn mv» i lys av forarbeidene viser at dersom rederiet har dekket krav på lott, trer rederiet inn i arbeidstakers rettigheter, herunder sjøpant.

Dagens regler må derfor anses å samsvare med tidligere praksis på dette område, og det er dermed klart at lott fortsatt er sikret ved sjøpant.

Avgjørelsen inntatt i RG. 1980 s. 957 er også interessant fordi den viser at krav på lott som ikke er opptjent, også kan falle inn under «hyre og annen godtgjørelse»⁴⁹, dersom kreditor har en arbeidsavtale om fiske, som ikke er blitt oppfylt fra rederens side. Det fremgår av uttalelsen til herredsretten: «Retten mener også at lott faller inn under begrepet «hyre og annen godtgjørelse» i sjølovens § 244 nr. 1. Dette må også gjelde ikke opptjent lott.» Dersom krav på lott som ikke er opptjent skal føre frem, må det imidlertid være på grunnlag av en arbeidsavtale som ikke er oppfylt fra rederens side.

Skipets eier krevde også lott, og hevdet at lottkravet hans var sikret med sjøpant. Påstanden førte ikke frem med henvisning til at eieren ikke er sjøpanteberettiget til krav på hyre etter sjøl. § 51 .

⁴⁷ NOU 2012:18 s. 142

⁴⁸ Ibid

⁴⁹ RG 1980-957 s. 962

Avgjørelsen inntatt i Rt. 1911 s. 762 viser at dette har vært rettstilstanden helt siden den første sjølov. Disponenten av dampskipet ble ikke tilkjente sjøpant for hyrekravet med den begrunnelse at det i realiteten ville være en betaling til seg selv.

Sjøpant for «hyrekrav og annen godtgjørelse» blir dermed bare tilkjent ordinære ansatte om bord, og ikke til reder eller andre i posisjoner som gjør egen økonomi vanskelig å holde adskilt fra skipets økonomi.

Det at ordlyden uttrykkelig sier at krav på hyre og annen godtgjørelse må være oppstått i «anledning tjeneste på skipet» taler også for at det bare er krav oppstått i et ansettelsesforhold som er omfattet.

I tidligere sjølover har vilkåret vært formulert som «på grunn av arbeidsavtale» og «ifølge arbeidsavtale». Ordlyden «ifølge arbeidsavtalen» ble foretrukket fordi det skulle klargjøre at krav som ifølge sjømannsloven utsprang fra tjenesteforholdet også var omfattet av bestemmelsen. Etter sjømannsloven § 1 fikk sjømannslovens regler anvendelse på «den som har sitt arbeid om bord på norsk skip», og som ikke bare arbeidet når skipet lå i havn.

Det er altså krav som ifølge tidligere sjømannslov utsprang fra tjenesteforholdet som var sikret med sjøpant.

Spørsmålet blir hvilke krav som fulgte av sjømannsloven, og om disse fortsatt sikres med sjøpant gjennom skipsarbeidsloven, jf. sjøloven § 51.

Forarbeidene til skipsarbeidsloven⁵⁰ viser at begrepet «hyre» omfatter ordinær hyre og lott, ekstragodtgjørelse for overtid, og for arbeid utenfor de ansattes ordinære arbeidsplikt, feriepenger og sykehyre. Når det gjelder krav på sykehyre har skipsarbeidsloven innført en begrensning i de ansattes rettigheter. Det vil bli nærmere behandlet i punkt 4.2.1.

I avgjørelse inntatt i LG- 2007- 59763 fra Gulating lagmannsrett, jf. HR- 2008-582-U ble det lagt til grunn at retten til sykelønn ikke faller bort ved utløp når perioden med sykepenger fra folketrygden er over.

Lagmannsretten beskriver sjømannsloven § 28 nr.2 som en «fratrekksregel». Regelen fastslår arbeidsgivers lønnsplikt i hele den perioden arbeidsforholdet besto, men i tilfeller hvor den ansatte fikk noen form for ytelse fra folketrygden, kom dette beløpet til fradrag i sykehyren

⁵⁰ NOU 2012:18 punkt 4.5.2

fra arbeidsgiver. Avgjørelsen viser dermed at arbeidstakers lønnsplikt gjenintrådte ved opphør av sykepenger. Dersom arbeidstaker gikk over på annen stønad fra folketrygden, var også arbeidsgiver pliktig å betale differansen mellom hyren og trygdeytelsen.

Anke over avgjørelsen til Høyesterett ble ikke fremmet.⁵¹

Hvordan arbeidsgivers lønnsplikt stiller seg i dag behandlet i neste punkt.

Forarbeidene til skipsarbeidsloven viser at utbetalinger som har tilknytning til tjenesteforholdet, som for eksempel kost- og losjigodtgjørelse og reisepenger omfattes av «annen godtgjørelse».⁵²

I sjømannsloven var reglene om fri hjemreise spredt over flere bestemmelser.

Skipsarbeidsloven har samlet reglene om fri hjemreise i lovens § 4-6.

Hovedregelen om krav på fri hjemreise er at arbeidstaker har krav på fri hjemreise når arbeidsgiver har brakt arbeidsforholdet til opphør, jf. første ledd. Reisekostnadene som inngår i fri hjemreise gjelder fra havn hvor arbeidstakere blir satt av og til avtale bosted. Avtalt bosted vil være det bosted arbeidstaker hadde ved inngåelse av arbeidsavtalen.⁵³ Dersom reisen blir dyrere fordi arbeidstaker har flyttet bosted, vil ikke ekstrakostnadene gå under «fri hjemreise» og heller ikke være sikret med sjøpant.

Andre forhold enn at arbeidsgiver har brakt arbeidsforholdet til opphør kan også gi rett til fri hjemreise. Hvilke forhold det gjelder for følger av § 4-6 annet punktum bokstav a til h.

Det følger av bestemmelsen at det vil være når arbeidstaker har vært sammenhengende i tjeneste i 6 måneder hos samme arbeidsgiver, og i utenriksfart, jf. bokstav a. Bestemmelsen viderefører sjømannsloven § 8 første ledd.⁵⁴

Midlertidig ansatte har også rett til fri hjemreise ved arbeidsforholdets opphør, jf. bokstav b. Bestemmelsen viderefører sjømannsl. §6.

⁵¹ HR-2008-582-U

⁵² NOU 2012:18 punkt 4.5.2

⁵³ Prop.115L s.197

⁵⁴ NOU 2012:18

Arbeidstakere har rett til fri hjemreise ved uttak av svangerskapspermisjon og fødselspermisjon etter §§ 7-2 og 7-4, jf. bokstav c. Tilsvarende rett fremgikk ikke uttrykkelig av sjømannsloven, men fulgte av permisjonsforskriften § 11.⁵⁵

«Fri hjemreise» dekker også kost og losji, jf. § 4-6 første ledd. Nærmere krav til hvilke kostnader som går in under «kost og losji» må imidlertid søkes i forskrift gitt i medhold av loven.

Dersom det påløpes saksomkostninger for inndrivelse av hyrekrav eller annen godtgjørelse, vil omkostningene også være sikret med sjøpant på lik linje som hovedkravet.⁵⁶

Skattetrekk eller trekk av avgifter som arbeidsgiver trekker fra den ansattes hyre, sikres også med sjøpant. I slike tilfeller trer imidlertid det offentlige inn i den delen av sjøpantekravet, slik at det ikke inngår i «hyrekravet» som den ansatte skal inndrive.

Støtte for en slik tolkning av reglene finnes i avgjørelsen inntatt i Rt.2004 s. 1423.

I avgjørelsen uttales det:

«Sjøloven ikke inneholder bestemmelser om sjøpanterett for krav på forskuddsskatt etter skattebetalingsloven kapittel II. I rettspraksis er imidlertid lagt til grunn at sjøpanterett for skattetrekk er hjemlet i sjøloven § 51 første ledd nr. 1 om sjøpant for hyre og annen godtgjørelse til ansatte ombord for tjeneste på skipet. Også de deler av vederlaget som trekkes for skatt etter skattebetalingsloven, omfattes av sjøpantet, og panteretten følger med ved overgang av denne del av godtgjørelsen til det offentlige etter sjøloven § 71, jf. Rt-1978-1554, Rt-1979-1274 og Rt-1984-570 for så vidt angår tidligere sjølov § 244 første ledd nr. 1 og § 262.»⁵⁷

4.2.1 Endringer som følge av at skipsarbeidsloven erstattet sjømannsloven

Som følge av at skipsarbeidsloven erstattet sjømannsloven i 2013, er virkeområdet blitt noe innsnevret. Skipsarbeidsloven bruker begrepet «arbeidstaker» som har sitt arbeid om bord på norsk skip, mens sjømannsloven brukte begrepet «den» som har sitt arbeid om bord på norsk skip.

⁵⁵ NOU 2012:18 s.150

⁵⁶ NOU 2012:18 punkt 4.5.2

⁵⁷ Rt.2004 s. 1423 premiss 12

Ordlyden taler for at det må være en ansatt som står i et arbeidsforhold. Selvstendig næringsdrivende faller derfor utenfor lovens virkeområde.

En av årsakene til ny lov var ønske om å styrke stillingsvernet til ansatte om bord på norske skip. Til tross for at ulike hensyn fortsatt gjør seg særlig gjeldende for ansatte om bord, og tilsier at det fortsatt må være særreguleringer for dem, er det ønskelig med et tilnærmet likt stillingsvern for ansatte om bord og på land.

En annen årsak til ny lov var ønske om en ytterligere tilpasning av norske rett til internasjonale regler, og styrke konkurranseevnen til norsk sjøfart.

Det uttales i forarbeidene:

«Ved utforming av loven er det også viktig å ta hensyn til at vesentlige deler av den norske flåten er konkurranseutsatt, i første rekke utenriks skipsfart og offshore. Dersom reguleringen av drift under norsk flagg blir vesentlig forskjellig fra drift under utenlandsk flagg, kan man risikere at norsk flagg velges bort. Utviklingen av den norske flåten viser at rederivirksomhetene har sterkt behov for å tilpasse aktiviteten til den gjeldende markeds- og konkurransesituasjonen. Antallet NIS-skip er i løpet av de siste årene redusert, mens det er økende antall norskdrevne skip under utenlandsk flagg».⁵⁸

Den endringen i skipsarbeidsloven som har betydning for ansattes hyrekrav, er endringen i reglene om sykkelønn.

Som følge av at organisasjonene på arbeidsgiversiden reiste krav om endring av sjømannsloven § 28 nr. 2, som regulerte «hyre ved arbeidsuførhet på grunn av sykdom eller skade», ble regelen revurdert og endret ved skipsarbeidsloven.

Sjømannsloven § 28 nr. 2 gav ansatte som var arbeidsufør på grunn av sykdom eller skade, rett til hyre så lenge arbeidsforholdet besto.⁵⁹ En begrensning ble innført i 1978 samtidig som de ansatte om bord fikk en styrket rett til sykepenger fra folketrygden.⁶⁰ Begrensningen gjelder fortsatt i dag, og medfører at ansatte om bord ikke har rett til sykkelønn i de tilfeller hvor de har krav på sykepenger etter kapittel 8 i folketrygdloven.

⁵⁸ Prop.115L punkt 1.1

⁵⁹ NOU 2012:18 s. 143

⁶⁰ Ibid

I dag følger ansattes krav på sykelønn som sagt av skipsarbeidsloven § 4-4. Bestemmelsen viderefører sjømannsloven § 28 nr. 2 og nr. 4.⁶¹ Det vesentlige i kapittel 4 om lønn mv en videreføring og forenkling av reglene i sjømannsloven.⁶² De endringene som er gjort er for å oppfylle kravene i henhold til MLC enda bedre.⁶³

Skipsarbeidsloven § 4-4 første ledd viderefører hovedtrekkene i sjømannsloven § 28 nr. 2. Bestemmelsen uttrykker hovedregelen om arbeidstakers rett til sykehyre når de er arbeidsufør på grunn av sykdom eller skade.

I tillegg til begrensningen som ble innført i 1978, som medfører at ansatte ikke har rett til sykehyre i den grad de har rett til sykepenger etter folketrygdloven kapittel 8, er det altså innført en ytterligere begrensning i ansattes rett til sykehyre.

Videre av annet ledd følger det nemlig at retten til sykelønn under enhver omstendighet faller bort etter 12 måneder fra uførheten oppsto.

Begrensningen er uheldig for ansatte om bord fordi sjømannsloven § 28 nr. 2 var en viktig bestemmelse for ansatte med lønn som oversteg maksimalbeløpet etter folketrygdloven. Ny lovgivning må forstås slik at arbeidsgivers lønnsplikt ikke gjeninntre etter perioden med sykepenger, dersom det er gått mer enn 12 måneder fra arbeidsuførheten oppsto. Som følge av at arbeidsgiver ikke lengre er pliktig til å betale differansen mellom trygdeytelsen og lønnen i hele perioden arbeidsforholdet består, er arbeidstakers økonomiske vern betydelig svekket. Forarbeidene anslår en reduksjon på 10- 40% i inntekt for enkelte arbeidstakere.⁶⁴

Forarbeidene beskriver begrensningen som et kompromiss mellom arbeidsgivere og arbeidstakere på sjørettens område.⁶⁵

Begrensningen medfører følgelig at det opparbeidede økonomiske vern arbeidstakere på sjørettens område hadde, er svekket gjennom § 4-4 i skipsarbeidsloven

⁶¹ NOU 2012:18 s. 144

⁶² Prop.115L s. 112

⁶³ Ibid

⁶⁴ Prop.115L s.118

⁶⁵ Ibid

4.2.2 Oppsummering

Punkt 4.2 og 4.2.1 har klarlagt at begrepet «hyre og annen godtgjørelse» sikrer ordinær lønn, lott, ekstragodtgjørelse for overtid, ekstragodtgjørelse for arbeid utenfor ansattes ordinære arbeidsplikt, feriepenger og sykehyre. I tillegg er andre utbetalinger som har tilknytning til tjenesteforholdet, som kost- og losji og reiseutgifter omfattet av begrepet «hyre og annen godtgjørelse» i sjøloven § 51 første ledd nr. 1. Kostnader de ansatte har i forbindelse med inndrivelse av hyrekravet, sikres også med sjøpant.

Det er vist at sjøpant for krav på hyre og annen godtgjørelse tilkommer ansatte som har sitt arbeid om bord på grunnlag av arbeidsavtale, og at personer i lederstillinger som har en økonomi som er vanskelig å skille fra økonomien til skipet dermed faller utenfor sjøloven § 51 første ledd nr. 1.

Endelig er det vist at § 4-4 i skipsarbeidsloven medfører en svekkelse av det økonomiske vern de ansatte om bord tidligere hadde, som igjen betyr at et eventuelt sjøpantekrav kan bli redusert.

4.3 Sikring

4.3.1 Avbrytelse av foreldelsesfristen

Når lovens vilkår inntreffer og et sjøpantekrav stiftes, sikres det ikke uten videre. Med sikring menes her en handling som hindrer hyrekravet i å falle bort.

Det at sjøpant ikke kan registreres gjør at det er nødvendig å sikre kravet på annen måte enn gjennom registrering i offentlig register. Dersom sjøpanthavere venter for lenge med å foreta en rettslig handling som sikrer hyrekravet, kan det falle bort på flere ulike grunnlag.

Grunnlag som fører til at sjøpant kan falle bort, er naturligvis innfrielse av hyrekravet, tvangssalg av skipet som hyrekravet knytter seg til, og på grunnlag av foreldelse etter sjøl. § 55.

Når sjøpanthavere skal foreta seg de rettslige skritt som sikrer hyrekravet, er det viktig å være klar over de særlige reglene som gjelder for foreldelse av sjøpant.

Hovedregelen for andre pantekrav er at de ikke foreldes, jf. panteloven § 27 nr.3.

For sjøpant gjelder imidlertid sjøloven § 55, som bestemmer at sjøpantekravet foreldes et år etter at kravet oppsto. Den korte foreldelsesfristen for sjøpant er begrunnet ut i fra de særlige

sidene ved sjøpant som fører til ulempe for øvrige kreditorer med panterettigheter i skipet. Dersom sjøpantekrav hadde vært underlagt den alminnelige regelen om at pantekrav ikke foreldes, var sannsynligheten for at flere sjøpantekrav hadde oppstått og ført til en usynlig kumulasjon av sjøpantkrav, som ville ødelagt for andre rettigheter i skipet.

Foreldelsesfristen løper fra den dag kravet oppsto, jf. sjøl. § 55 første ledd. Fristen løper imidlertid ikke så lenge panthaver er rettslig avskåret fra å ta arrest i skipet, jf. annet ledd.

En spesiell side ved fristavbrytelsesreglene er at det bare er en måte å avbryte foreldelsesfristen på. Sjøl. § 55 bestemmer at det bare er «arrest» i skipet som kan avbryte fristen. En arrest av skipet vil si at eieren av skipet mister faktisk og rettslig rådighet over det, og at skipet dermed må ligge i den havn hvor arresten finner sted.

Det er ikke tilstrekkelig at arresten er begjært. Arresten må både være besluttet av namsmannen og forkynt om bord eller være iverksatt, jf. § 55 første ledd annet punktum. Vilkåret om forkynnelse om bord, betyr at rederiet må ha fått rettslig melding om at det er besluttet å ta arrest i skipet.

Et annet moment som er særlig viktig å være oppmerksom på er at arresten kan miste sin virkning dersom den ikke blir fulgt opp og leder til tvangssalg.⁶⁶

Tvisteloven § 33-10 første ledd bokstav c setter fristen for å følge opp en arrest til et år. Fristen for å begjære tvangssalg av skipet begynner å løpe ved avsigelsen av arrestkjennelsen.

Enkelte unntak fra vilkåret om at arrest må lede til tvangssalg innen et år finnes imidlertid. Det gjelder for de tilfeller hvor en annen kreditor med sikkerhet i skipet, begjærer tvangssalg og gjennomfører tvangsauksjon mens et års fristen til sjøpanthaver løper.⁶⁷ Det vil si at sjøpanteretten er i behold for krav som oppstår i ettårsperioden før tvangsauksjon blir avholdt.

⁶⁶ Thor Falkanger og Hans Jacob Bull, *Sjørett*, 7. Utgave, Oslo 2010

⁶⁷ Thor Falkanger og Hans Jacob Bull, *Sjørett*, 7. utgave, Oslo 2010 s. 109

5 Realisasjon

5.1 Arrest

Dersom sjøpanthaver skal kunne tvangsinndrive hyrekravet vedkommende har mot rederen, må det fremsettes arrestbegjæring for tingretten, og forelegge kjennelse om arrest. Å foreta dette skittet er nødvendig for å avbryte foreldelsesfristen, og for å ha en videre mulighet til å realisere hyrekravet, jf. sjøloven § 55.

Det legges i det videre til grunn at skipet er under arrest, og sjøpanthaver kan kreve realisasjon av hyrekravet.

I punkt 3.4.3 ble det vist at arrest ikke gir rett til å kreve tvangsdekning i skipet, men bare medfører en midlertidig sikring slik at skyldneren ikke kan råde over skipet til skade for sjøpanthaver, jf. tvisteloven § 33-7 tredje ledd, jf. § 32-1. Hensikten med arresten er å sikre at skipet er tilgjengelig som dekningsobjekt ved tvangsinndrivelsen.⁶⁸

5.2 Rettskraftig tvangsgrunnlag

Dersom sjøpanthaver skal oppnå namsmyndighetenes bistand, må det foreligge et tvangsgrunnlag. Neste skritt for sjøpanthaver blir dermed å skaffe tvangsgrunnlag for hyrekravet.

Sjøpanthavere er henvist til å gå veien om ordinære domstoler, og adgangen til realisasjon er fortsatt betinget av alminnelige tvangsgrunnlag.⁶⁹ Det neste skritt som må gjøres blir dermed å skaffe tvangsgrunnlag for hyrekravet. Hvilke grunnlag som gir sjøpantehavere mulighet til å begjære tvangsdekning i skipet følger av tvfbl. § 11-2 første ledd.⁷⁰

Tvangsfullbyrdelsesloven § 11-2 første ledd viser til de alminnelige tvangsgrunnlag i lovens § 4-1 annet ledd, i tillegg til noen øvrige tvangsgrunnlag. Både tvangsgrunnlagene nevnt i § 11-2 annet ledd og tvangsgrunnlag etter § 4-1 annet ledd gir grunnlag for tvangsdekning etter tvangsfullbyrdelsesloven kapittel 11, jf. § 11-2 første ledd.

⁶⁸ Ot.prp.nr.88 (1992-1993) s.3

⁶⁹ Sjur Brækhus, Omsetning og kreditt 2, Pant og annen realsikkerhet, 3. utgave, Oslo 2005 s. 404

⁷⁰ Rt. 2014 s. 48

Tvangsfullbyrdelsesloven § 11-2 gir anvisning på særlige tvangsgrunnlag som ikke krever dom for å få pantekravet realisert. Det rettslige spørsmål blir da om sjøpant omfattes av bestemmelsen.

Det er lagt til grunn i teorien at sjøpanthavere er henvist til å gå veien om ordinære domstoler, og adgangen til realisasjon er fortsatt betinget av alminnelige tvangsgrunnlag.⁷¹ Falkanger/Bull legger også til grunn at sjøpant ikke omfattes av § 11-2.⁷² Begrunnelsen er ifølge dem at «...det kan råde betydelig tvil om hvorvidt det underliggende krav som skal sikres ved sjøpant, eksisterer og i tilfelle hvor stort det er.»⁷³

Bakgrunnen for at sjøpant ikke utgjør et særlig tvangsgrunnlag, er at tvil knyttet til eksistens og eventuell størrelse på kravet bør ryddes av veien ved dom.⁷⁴

Dette er jeg enig i. Et omtvistet krav bør ikke under noen omstendighet danne grunnlag for tvangsinn drivelse. Videre ville det by på problemer andre steder ved realisasjon dersom et sjøpantekrav med ukjent omfang ble ansett som rettskraftig tvangsgrunnlag.

Som følge av at sjøpant ikke faller inn under de særlige tvangsgrunnlagene i § 11-2, må tvangsgrunnlag for sjøpant følge av § 4-1.

Paragraf 4-1 annet ledd bokstav a bestemmer at dom eller kjennelse fra norsk domstol er et alminnelig tvangsgrunnlag. Det er dette tvangsgrunnlaget som er aktuelt å realisere sjøpant sikrede hyrekrav.

Det følger av bestemmelsen at rettskraftig tvangsgrunnlag kan fås gjennom dom for kravet, og tvangssalg av skipet eller ved dom for kravet og begjæring om utlegg. Utlegg fører imidlertid ikke til realisasjon av kravet, men utlegget trer inn for sjøpantet og får samme prioritet som sjøpantet tidligere hadde.⁷⁵

⁷¹ Sjur Brækhus, Omsetning og kreditt 2, Pant og annen realsikkerhet, 3. utgave, Oslo 2005 s. 404

⁷² Thor Falkanger og Hans Jacob Bull, Sjørett, 7. utgave, Oslo 2010 s. 116

⁷³ Ibid

⁷⁴ Ibid

⁷⁵ Rt. 2014- 48 premiss 38

Det er imidlertid viktig å merke seg at sjøloven § 55 uttrykkelig bestemmer at sjøpantekravet foreldes innen et år dersom det ikke tas arrest innen fristens utløp og arresten leder til tvangssalg. Sjøloven § 55 utelukker dermed utlegg som tvangsgrunnlag for sjøpantehaverne.

Å få en dom for retten til å få skipet tvangssolgt, er altså eneste alternativ for sjøpantehavere som skal realisere hyrekrav. Nødvendigheten av å skaffe rettskraftig tvangsgrunnlag fremgår også av avgjørelsen inntatt i Rt. 2014 s. 48.

I det følgende skal vi se nærmere på denne dommen.

Saken gjaldt seks ansatte om bord på skipet MS Sveafjell som hadde utestående hyrekrav på til sammen NOK 1 250 000. Tre av de ansatte fikk kjennelse om arrest i skipet 26. februar 2009, mens de tre andre ansatte fikk arrestkjennelse 25. mai 2009. Arrestkjennelsen ble ikke registrert i skipsregisteret, men ble umiddelbart iverksatt om bord av namsmannen i Sula. I tiden mellom arrestkjennelsene ble det åpnet konkurs i AS Hammerfest Kysttransport, som eide skipet. Da eieren av skipet ble slått konkurs, lå imidlertid skipet på verkstedet Vegsund Skip AS.

I desember 2009 abandonerte boet skipet etter konkursloven § 117b. Det vil si at skipet ble frigitt fra konkursboet, og dermed ble stillet til eierens rådighet.

I mars 2010 fikk de ansatte fullbyrdelsesdom for hyrekravene. Men som følge av at skipet lå på verksted da eieren ble slått konkurs, påberopte verkstedet seg tilbakeholdsrett for sine utestående fordringer etter sjøloven § 54.

Vegsund AS fikk ved beslutning fra lensmannen i Sula 6. januar 2011, utlegg for kravet sitt i skipet, jf. tvfbl. § 7-2 bokstav f. Verkstedets tvangsgrunnlag var uimotsagte fakturer.

Verkstedets krav er i utleggsforretningen beregnet til 2 077 555 kroner.

Etter begjæring fra Vegsund Slip AS ble skipet deretter tvangssolgt ved Sunnmøre tingrett ved bruk av medhjelper. Ved kjennelse 28. september 2011 stadfestet tingretten bud på 750 000 kroner.

Det oppsto så tvist mellom de ansatte som hadde arrest i skipet som sikkerhet for sine sjøpantberettigede hyrekrav og verkstedet. De ansatte hevdet at deres hyrekrav skulle gå foran verkstedets utlegg.

Uten nærmere begrunnelse la tingretten til grunn at hyrekravene ikke var foreldet. Frostating lagmannsrett opphevet kjennelsen på grunn av den manglende begrunnelse. Ved ny kjennelse

oppretholdte tingretten sitt resultat. Resultatet ble begrunnet med at arrest var tatt innen ett år fra kravene oppstod, jf. sjøloven § 55 første ledd. Tingretten fant ikke grunnlag for å oppstille noen frist for arresthaverne til å begjære tvangssalg etter at de hadde fått arrest for sine krav.

Frostatting lagmannsrett opphevet kjennelsen fordi sjøloven § 55 første ledd ikke var ansett som tilstrekkelig for å hindre foreldelse av sjøpantekrav. Lagmannsretten fant det nødvendig å kreve tvangssalg «så snart som mulig etter at arrest ble tatt».

Etter lagmannsrettens syn var arresten falt bort under enhver omstendighet fordi utlegg ikke var begjært innen en måned etter at Sula forliksråds dom av 24. mars 2010 var blitt rettskraftig, jf. tvisteloven § 33-10 første ledd bokstav f.

Arresthaverne påanket lagmannsrettens kjennelse til Høyesterett. Høyesterett måtte dermed ta stilling til hvilke krav som stilles for at hyrekrav sikret med sjøpant ikke skal foreldes etter sjøl. § 55 første ledd.

Det som er interessant i denne avhandling er Høyesteretts tolkning av sjøl. § 55 første ledd og tvisteloven § 33-10 første ledd bokstav f.

Høyesterett tolket sjøloven § 55 første ledd i lys av pantekonvensjonen 1967 som de norske reglene bygger på, og i lys av Sjølovskomiteens utredning (Sjølovskomiteens innstilling VIII) som forberedte lovendringen i 1972.⁷⁶

Det er artikkel 8 i konvensjonen som regulerer foreldelse. Disse bestemmelsene lyder slik:

Sjøloven § 55 første ledd:

«Sjøpanterett foreldes i løpet av 1 år regnet fra den dag da vedkommende fordring oppsto, med mindre skipet blir arrestert innen fristens utløp og arresten leder til tvangssalg. Skipet anses arrestert når arrestbeslutningen er forkynt om bord eller iverksatt om bord på annen måte.»

Konvensjonens art. 8:

«The maritime liens set out in Article 4 shall be extinguished after a period of one year from the time when the claims secured thereby arose unless, prior to the expiry of such period, the vessel has been arrested, such arrest leading to a forced sale.»

⁷⁶ Rt. 2014 s. 48 premiss 26

Høyesterett fant ikke grunn til å innfortolke noe aktivitetskrav i sjøloven § 55 første ledd.⁷⁷

Da Høyesterett tolket tvistel. § 33-10 første ledd bokstav f ble det vist til at sjøpanthaverne nøyde seg med å kreve fullbyrdelsesdom for kravet i sin forliksklage i 2010. Sjøpanthaverne hadde dermed ikke tvangsgrunnlag for hyrekravene. Tvisteloven § 33-10 første ledd bokstav f medførte da at sjøpanthaverne hadde frist på en måned til å begjære utlegg, fra den dag forliksrådets dom ble avsagt.

Avgjørelsen fastslår dermed at det gjelder en annen tidsfrist for å følge opp en arrest, enn det regelverket gir uttrykk for. Sjøpanthaverne har dermed ikke frist på et år på seg før neste rettslige handling må foretas. De må altså foreta den rettslige handling «umiddelbart eller uten unødvendig opphold».

I kjølvannet av avgjørelsen kan det stilles spørsmål om hvor enkelt regelverket er på dette område, og hvorvidt det er oppstått en «lovfelle» for de svake kreditorene. Spørsmålet vil bli drøfte under de lege feranda-drøftelsen i punkt 7.2.

Problemet for sjøpanthavere i dommen var at de ikke hadde tvangsgrunnlag for sitt krav, bare en fullbyrdelsesdom. Da sjøpanthaverne ikke hadde begjært utlegg innen en måned fra domsavsigelse, mistet de sin sjøpanterett i skipet på grunn av foreldelse, jf. tvistel. § 33-10 første ledd bokstav f.

Dersom sjøpanthaverne hadde hatt tilstrekkelig oversikt og forståelse av regelverket, er det vanskelig å tenke seg et tilsvarende utfall av saken.

Hadde sjøpanthaverne krevd dom for rett til å sette skipet til tvangssalg, istedenfor å kreve fullbyrdelsesdom ville de altså fått det tvangsgrunnlag de behøvde og frist til å begjære tvangssalg ville blitt fastsatt av retten, jf. tvistel. § 33-4 annet ledd.

For å få realisert kravet sitt må sjøpanthaverne altså «så snart som mulig eller uten unødvendig opphold» følge opp arresten med et tvangssalg.

5.3 Tvangssalg

Realisasjonsstadiet avsluttes med tvangssalg av skipet. Tvangssalg medfører at hele eller deler av sjøpanterettede hyrekrav innfris av salgssummen. Noen særlige regler om tvangssalg

⁷⁷ Rt. 2014 s.48 premiss 32

finnes ikke i sjøloven, og regler om tvangssalg må dermed fullt ut søkes i tvisteloven og tvangsfullbyrdelsesloven. Sjøloven § 98 viser at reglene i tvisteloven og tvangsfullbyrdelsesloven får anvendelse for tvangssalg av skip. Det følger av tvangsfullbyrdelsesloven § 11-1 første ledd at sjøpanthaver kan begjære tvangsdekning ved tvangssalg etter reglene i kapittel 11 i tvangsfullbyrdelsesloven dersom sjøpanthaver har skaffet seg tvangsgrunnlag

Rettsvirkningene av et tvangssalg er at enhver panterett som er påheftet skipet, opphører. Panterettighetene må gjøres opp etter rangrekkefølgen som følger av sjøloven § 52. I tillegg går følgelig eiendomsretten til skipet over til kjøper.

Alle panterettigheter blir ikke nødvendigvis gjort opp ved et tvangssalg. Hvor mange av panterettighetene som blir gjort opp, avhenger av salgssummens størrelse.

Det er to skranker som gjør seg gjeldende for hvilken salgssum som kan aksepteres ved et tvangssalg. Skrankene, henholdsvis dekningsprinsippet og det forhold at retten må ta stilling til om en høyere salgssum er sannsynlig å få, kommer vi tilbake til.

For at det skal kunne gjennomføres et tvangssalg, må visse prosessuelle regler følges. I sjøfartsforhold gjelder blant annet særlige regler om verneting. Skipet som skal begjæres tvangssolgt kan seile mellom flere ulike stater, og det er ikke sikkert det vender tilbake til Norge eller skipets registreringsstat. Det er disse internasjonale sidene ved sjøfarten som gjør det nødvendig med særlige regler om verneting, for at sjøpanthavere skal ha en reell mulighet til å realisere kravene sine.

Det følger derfor av tvisteloven § 4-5 femte ledd at «Sjøfartsforhold: Søksmål som springer ut av sjøfartsforhold, kan anlegges i den rettskrets hvor skipet har hjemsted. Er det tatt arrest i skipet, kan søksmål om det pengekrav arresten sikrer, anlegges der arrest er tatt. Tilsvarende gjelder der skipet er frigitt eller arrest avverget ved sikkerhetsstillelse. Søksmål mot skipsføreren etter sjøloven § 73 og søksmål mot skipsfører eller mannskap om forpliktelser som er pådradd i tjenesten, kan reises i den rettskrets hvor skipet ligger i havn når stevningen forkynnes.»

Begjæring om tvangssalg anlegges hos tingretten. I tillegg skal den saksøkte rederen få forelagt begjæringen, jf. tvangsfullbyrdelsesloven § 11-7.

Skal tvangssalg gjennomføres følger det av § 11-12 at tingretten må avgjøre om det skal skje ved «medhjelpersalg» eller «tvangsauksjon». Hensikten med det er å få salget gjennomført

med best mulig salgssum. Ved tvangssalg av skip er medhjelpersalg ofte det som gir best nettoutbytte.⁷⁸

Kort forklart går medhjelpersalg ut på at en hjelper/ skipsmekler blir oppnevnt av retten for å «lede» salget. Hjelperen skal innhente bud, og legge det eller de bud hjelperen mener er akseptable, frem for sjøpanthaver. Mener sjøpanthaver også at budet er godt, må budet deretter begjæres stadfestet av retten.⁷⁹

Når sjøpanthaver mener at budet er godt nok, må altså retten ta stilling til om budet skal aksepteres og stadfestes. Et bud som skal stadfestes, er som sagt underlagt to viktige skranker.

Den første skranken budet må gå klar av, er «dekningsprinsippet». Dekningsprinsippet fremgår av tvangsfullbyrdelsesloven § 11-20 nr.1, og er et grunnleggende prinsipp for panterrettigheter. Prinsippet er generelt og gjelder for tvangssalg av alle formuesgoder.

Dekningsprinsippet medfører at tvangssalg bare kan gjennomføres når salgssummen er høy nok til at alle de foranstående panterrettigheter i formuesgode (skipet i dette tilfelle) blir dekket. Med foranstående panterrettigheter menes de panterrettigheter som har bedre prioritet enn kreditoren som har begjært tvangssalg.

Sjøpantberettigede hyrekrav har, med noen få unntak, første prioritet. Det betyr at det sjelden vil ikke være foranstående panterrettigheter å ta hensyn til når budet skal vurderes. Når tvangssalg begjæres av en sjøpanthaver som skal realisere sitt hyrekrav, har dekningsprinsippet derfor liten betydning.

Den andre skranken for hvilke bud som kan stadfestes, gjør seg imidlertid gjeldende i høy grad når det er hyrekrav som skal realiseres, og ingen foranstående panterrettigheter å ta hensyn til.

Sjøpanthaveren har i utgangspunktet kun interesse for å få dekket sitt eget krav. Det vil derfor være uinteressant for sjøpanthaver om skipet selges for spottpris, og dermed ikke dekker noen andre pantekrav.

Hensyn til rederen og øvrige kreditorer med panterrettigheter i skipet gjør det nødvendig med regulering i slike tilfeller. Tvangsfullbyrdelsesloven § 11-30 annet ledd bokstav a kommer

⁷⁸ Thor Falkanger og Hans Jacob Bull, Sjørett, 7. utgave, Oslo 2010 s. 116

⁷⁹ Thor Falkanger og Hans Jacob Bull, Sjørett, 7. utgave, Oslo 2010 s.116

dermed inn og bestemmer at budet ikke kan stadfestes dersom det er sannsynlig at høyere bud kan oppnås med nytt salgsforsøk.

Skipet kan også selges på tvangsauksjon. Regler om tvangsauksjon finnes i tvangsfullbyrdelsesloven §§ 11-43 til 11-54.

I tilfeller hvor et skip skal selges på tvangsauksjon gjelder også dekningsprinsippet, og prisen må være forsvarlig dersom salg skal gjennomføres.

Reglene som gjelder for tvangsauksjon henviser til reglene om medhjelpersalg, slik at skrankene og fremgangsmåten vil være like på enkelte punkt.

Når det gjelder reglene om tvangsauksjon av skip vil også panterettskonvensjonen 1967 spille inn som vurderingsmoment og få betydning for anerkjennelse av salget og slettelse av panteretter som ikke blir gjort opp ved salget.

Konvensjonens art. 11 (1) a går ut på at skipet må befinne seg innenfor vedkommende stats jurisdiksjon. I den stat skipet befinner seg skal tvangsauksjonen holdes.

Norges internrett bygger på panterettskonvensjonen. Konvensjonens bestemmelser om bortfall av panterettigheter og andre heftelser ved tvangsauksjon må derfor vurderes ved tvangsauksjon av norske skip som befinner seg i utlandet. Konvensjonen fastsetter som et vilkår for at auksjonen skal ha utslettende virkning, at skipet på auksjonstiden befinner seg i den kontraherende stat hvor auksjonen holdes.⁸⁰ Ved eventuell tilslutning til konvensjonen mister dermed Norge adgangen til å holde auksjon her i riket over norsk skip som befinner seg i utlandet.⁸¹

Pr. dags dato har ikke Norge tiltrådt pantekonvensjonen. Dersom man i Norge tillater å holde tvangsauksjon over norsk skip som befinner seg i utlandet, vil det således ikke medføre brudd på folkerettslige forpliktelser. Vi må imidlertid forvente at auksjonen og dens virkninger for rettigheter i skipet, ikke blir anerkjent i utlandet. I tillegg risikeres det at det blir holdt dobbeltauksjon i Norge og i utlandet.⁸²

⁸⁰ Ot.prp.nr.32 (1970- 1971) s. 15

⁸¹ Ibid

⁸² Ot.prp.nr. 32 (1970- 1971) s. 16

Slik jeg leser forarbeidene mener departementet at Norge bør holde seg til den internasjonale reguleringen for å unngå problemene den norske regel medfører når det skal holdes tvangsauksjon over norsk skip, i utlandet. Departementet begrunner det med at den norske regelen i praksis har vært lite brukt, og at den er ukjent i de andre nordiske land.⁸³ I de andre nordiske land stemmer konvensjonens prinsipp med intern rett.⁸⁴

Det taler dermed for at Norge blir å holde seg til konvensjonens prinsipp ved tvangsauksjon av norske skip som befinner seg i utlandet.

⁸³ Ot.prp.nr. 32 (1970-1971) s. 18

⁸⁴ Ibid

6 Prioritet

6.1 Innbyrdes prioritet mellom sjøpantsikrede krav

Hovedregelen om prioriteten mellom krav som er sikret i skipet, følger av sjøl. § 23.

Det følger av bestemmelsen at registrerte rettsserverv går foran uregistrert rettsserverv, jf. første ledd. Dersom det er flere registrerte rettsserverv i skipet, går det rettsserverv som er tidligst registrert foran de andre, jf. annet ledd.

Reglene om prioritet er imidlertid en annen særegen side ved sjøpant. Særregelen følger av sjølovens § 52.

I første ledd heter det: «Sjøpanterett har fortrinnsrett foran alle andre heftelser i skipet.»

En naturlig språklig forståelse av ordlyden tilsier at sjøpant har førsteprioritet uansett hvilke andre rettsserverv som måtte påhvile på skipet. I annet ledd reguleres den innbyrdes prioritet mellom ulike krav som begge eller alle er sikret ved sjøpant.

Annet ledd følger bestemmer at «sjøpanteretter dekkes i den rekkefølgen som § 51 nevner dem, og de som går inn under samme nummer, har innbyrdes lik rett.» *I dette ligger det at de sjøpantsikrede hyrekrav må dekkes fullt ut før det kan betales til den som har et tingsskadekrav.*⁸⁵ Det vil altså si at krav på hyre og annen godtgjørelse skal dekkes fullt ut før krav på havne- kanal- og vannveisavgifter, de ulike erstatningskravene og krav på bergelønn, erstatning for fjerning av vrak og bidrag til fellehavari skal dekkes.

De sjøpantekrav som er nevnt i nr. 5, skal likevel gå foran alle andre sjøpanteretter som er oppstått tidligere, og i det innbyrdes forholdet mellom sjøpanteretter som nevnt i nr. 5 skal de yngre gå foran de eldre».

Imidlertid taler ordlyden i annet ledd for at krav på bergelønn, erstatning for fjerning av vrak og bidrag til fellehavari står i en særstilling, og skal dekkes først dersom hendelsen som utløser slikt sjøpantekrav har inntruffet når det alt foreligger andre sjøpantsikrede heftelser i

⁸⁵ Tron Dalheim, Tonje Urdal Sand og Anders Østre, Sjømannsrett, Oslo 2008 s.112

samme skip. Et slik unntak for krav på bergelønn mv etter sjøl. § 52 annet ledd bekreftes i forarbeidene til skipsarbeidslov.⁸⁶

Bakgrunnen for at krav som faller inn under nr. 5 står i en særstilling forklares med at en bergingsaksjon også berger de heftelser som alt påhviler skipet, jf. Thor Falkanger/ Hans Jacob Bull.

6.2 Prioritet i forhold til konkursboets boomkostninger

Dersom det åpnes konkurs mot skipets eier, vil panteloven § 6-4 første ledd komme til anvendelse. Bestemmelsen regulerer boomkostninger for konkursboet. Konkursbo blir styrt av en bostyrer, og overtar forvaltningen av eiendelene som inngår i konkursboet til konkursrammede. Panteloven § 6-4 første ledd første punktum lyder:

«Konkursboet har lovbestemt pant i et hvert formuesgode beheftet med pant som tilhører skyldneren på konkursåpningstidpunktet og som kan være gjenstand for utlegg eller konkursbeslag».

Ordlyden viser at konkursboet har lovbestemt pant i skipet når det åpnes konkurs mot eieren. Den lovbestemte panterettigheten er begrenset til 5% av skipets verdi, og konkursboet får aldri pant for mer enn «nødvendige» utgifter til boomkostninger, jf. § 6-4 første ledd siste punktum.

Det følger videre av bestemmelsen at konkursboets panterett går foran annet lovbestemt pant og andre heftelser i skipet, jf. § 6-4 nr.1. Bestemmelsen kan dermed gi uttrykk for å være i strid med sjøloven § 52, som bestemmer at «sjøpanterett har fortrinnsrett foran alle andre heftelser i skipet». Ordlyden i sjøloven § 52 omfatter imidlertid bare «heftelser», mens panteloven § 6-4 (1) eksplisitt sier at konkursboets boomkostninger går foran alle andre lovbestemte panterettigheter og heftelser i pantobjektet. Det kan tyde på at konkursboets legalpant har bedre prioritet enn sjøpant.

⁸⁶ NOU 2012:18 punkt 4.5.2

Når både sjøpant og konkursboets lovbestemte pant har førsteprioritet etter hvert sitt regelsett må det redegjøres for hvilket pant som faktisk har best prioritet.

For å ta stilling til hvilken panterett som skal ha best prioritet, må det søkes i forarbeidene til panteloven.

Konkursboets lovbestemte pant ble innført ved lovendring i 2004. Formålet med regelen er å sikre konkursboet de nødvendige midler til å utføre en forsvarlig konkursbehandling.⁸⁷ Forslag om å gi konkursboet legalpant for nødvendige boomkostninger ble foreslått alt i 1976, men ble da ikke ansett som nødvendig. Det fremgår av forarbeidene til m lov om endringer i lov 8. juni 1984 nr. 58 om gjeldsforhandling og konkurs og i enkelte andre lover at bakgrunnen for regelen om konkursboets legalpant, var økningen av antall konkursboer som innstilles etter konkursloven kkl. § 135 fordi det ikke fantes midler i boet til å dekke fortsatt bobehandling.⁸⁸

En forsvarlig bobehandling innebærer mulighet til etterforskning av debtors aktiva og transaksjoner i tiden før konkursåpning. Ved at konkursboet har midler til nødvendig etterforskning, vil flere transaksjoner utført av debitor kunne bli omstøtt. Det vil komme andre panthavere til gode i form av økte midler til fordeling etter prioritetsrekkefølgen.

Hensyn til konkursboets mulighet til forsvarlig bobehandling og hensyn til øvrige kreditorer som har behov for en forsvarlig bobehandling taler for at konkursboets legalpant skal ha bedre prioritet enn sjøpant.

Slik er også reglene ment å forstås. Konkursboets legalpant etter panteloven § 6-4 første ledd har bedre prioritet enn sjøpant.

For at konkursboet skal beholde første prioritet er det et vilkår at boet ellers ikke har tilstrekkelige midler til å dekke nødvendige boomkostninger, jf. forarbeidene. Der fremgår det at legalpant ikke bør gripe inn i pantekreditorenes rettigheter i større grad enn formålet tilsier.⁸⁹

At konkursboets legalpant er subsidiært i forhold til konkursboets egne midler støttes opp i avgjørelsen inntatt i Rt. 2014 s. 14. I avgjørelsen legges det til grunn at retten må ta stilling til

⁸⁷ Jens Edvin A. Skoghøy, Panterett, 2. utgave, Oslo 2008 s.35

⁸⁸ Ot.prp.nr.23 (2003-2004) s. 7

⁸⁹ Ot.prp.nr.23 (2003-2004) s. 14; viser til departementets høringsnotat 6. september 2001

om boet har tilstrekkelige midler før en tvangssalgsbegjæring kan tas til følge, og at boet ikke kan gjøre panteretten gjeldende dersom boet har tilstrekkelige andre midler til å dekke nødvendige boomkostninger.⁹⁰

I den grad konkursboet har tilstrekkelige midler til bobehandlingen, beholder sjøpantkravene første prioritet etter sjølovens § 52.

Dersom 5% av skipets verdi, overstiger de nødvendige boomkostningene skal det resterende beløp tilbakeføres og tilkomme panthavere etter prioritetsrekkefølgen, jf. § 6-4 sjuende ledd.

I utgangspunktet er ikke norsk internrett i samsvar med pantekonvensjonen på dette område. Etter konvensjonens art. 6 skal andre legalpantekrav i nasjonal lovgivning ha prioritet etter disse sjøpantekravene, og etter registrert kontraktspant og utleggspant.

Pantekonvensjonen gir sjøpanterett for krav på hyre og annen godtgjørelse til medlemmer av besetningen, krav i anledning tap av liv eller skade på person som har oppstått i direkte forbindelse med driften av skipet, krav på bergelønn, krav på enkelte avgifter, bl.a havneavgift, og for krav på erstatning for materielt tap forårsaket av driften av skipet. Disse sjøpantekravene skal etter konvensjonen ha prioritet foran alle andre krav. Etter konvensjonen artikkel 6 skal andre legalpantekrav i nasjonal lovgivning ha prioritet etter disse sjøpantekravene, og etter registrert kontraktspant og utleggspant.»

Selv om de norske reglene om pant i skip bygger på pantekonvensjonen, er ikke konvensjonen ratifisert av Norge. På grunn av at konvensjonen ikke er tiltrådt av Norge, vil norsk internrett kunne opprettholde regelen om at konkursboets legalpant går foran sjøpanthavernes hyrekrav.

Det vises her til departements bemerkninger til forholdet til internasjonale konvensjonene:

«...vil departementet bemerke at forholdet til de to konvensjonene om sjøpant er ivarettatt i utkastet til panteloven § 6-4 åttende ledd, hvorefter paragrafen gjelder med de begrensninger som følger av overenskomst med fremmed stat. Bestemmelsen er tatt inn særlig med tanke på tilfeller hvor Norge er folkerettslig forpliktet til å gi bestemte typer krav. Sjøpantberettigede hyrekrav skal ha prioritet foran alle andre heftelser, slik som i Brussel-konvensjonen av 1967 og Genève-konvensjonen av 1993. Utkastet til § 6-4 åttende ledd vil således begrense boets legalpant i skip dersom disse konvensjonene trer i kraft. Det er lite trolig at Brussel-konvensjonen av 1967 noen

⁹⁰ Rt. 2014 s. 14 premiss 39

gang vil tre i kraft. Genève-konvensjonen av 1993 er undertegnet av Norge, men foreløpig ikke ratifisert eller satt i kraft.

Konkursboets legalpant omfatter også «formuesgoder som en tredjeperson har stilt som pantesikkerhet for konkursskyldnerens gjeld, når sikkerheten består på konkursåpningstidspunktet», jf. § 6-4 første ledd andre punktum.

Dette dekker ikke bare tilfeller der tredjemann har stilt sikkerheten direkte, men også en kjede av bakenforliggende ansvarsforhold - for eksempel der det er stilt sikkerhet overfor en bank som deretter garanterer for tredjemanns gjeld.⁹¹

Overfor er det vist at konkursboets nødvendige boomkostninger er sikret med legalpant, og har bedre prioritet enn sjøpant, jf. panteloven § 6-4 første ledd. Det kan stilles spørsmål om det også gjelde dersom skipet er registrert i utenlandsk register.

I en prinsipputtalelse/ fortolkning fra 08.07.2009 gjort av Regjeringens lovavdeling⁹² tas det stilling til om konkursboets lovbestemte panterett etter panteloven § 6-4 første ledd kommer til anvendelse der skipet er registrert i utenlandsk register. Uttalelsen bekrefter at pantel. § 6-4 første ledd gjelder for pant i skip, og eller andre pantobjekter registrert i utenlandske register.

Det vises imidlertid til Ot.prp.nr. 23 (2003-2004) s. 19 hvor Norges Rederiforbund uttaler:

«Når det gjelder skip registrert i utlandet vil ikke 5 % regelen komme til anvendelse. Rederiet vil være underlagt norsk konkurslovgivning og konkursboet kan i kraft av det trekke dennes aktiva inn i konkursboet. Skipet som sådan og panthaverne vil imidlertid ikke være underlagt norsk jurisdiksjon. Det norske konkursboet vil derfor ikke kunne påberope seg legalpanterett fastsatt i norsk pantelovgivning. Dette vil gi utenlandske registre et konkurransemessig fortrinn idet eieren i større grad vil kunne utnytte skipet som sikkerhet ved finansieringen.»

Dette kan gi uttrykk for at konkursboet ikke får lovbestemt pant for nødvendige boomkostninger når skipet er registrert i utlandet.

Et slikt resultat mener imidlertid lovavdelingen harmoniserer dårlig med reglenes formål, og legger til grunn at legalpanteretten til konkursboet også omfatter skip registrert i utenlandsk register.

⁹¹ Ot.prp.nr.23 (2003-2004)

⁹² Referanse 200808073 EP IKR, <https://www.regjeringen.no/nb/dokumenter/-6-4---panteloven--6-4---legalpant-for-b/id571040/>

Konkursboets mulighet til å få realisert pantet hviler imidlertid på reglene i registreringsstaten, og den rettslige betydningen av legalpantet kan dermed bli fraværende.

6.3 Prioritet i forhold til utenlandsk sjøpant

I norsk internrett er omfanget av de sjøpant sikrede krav er redusert i nyere tid. Det samme gjelder ikke i alle andre stater. Mange land godtar også sjøpantekrav i større grad enn Norge. Dette vil kunne by på utfordringer når tvisten har tilknytning til Norge og en stat som anerkjenner flere eller færre sjøpanterettigheter enn Norge.

Sjøpanteloven § 75 første ledd gir angir en hovedregelen om at norsk domstol bare anerkjenner et krav som sjøpant sjøpantberettiget når det også er sjøpantberettiget etter norsk internrett.

Et begrenset unntak følger av annet ledd: Dersom registreringsstaten anerkjenner et sjøpant som ikke faller innenfor oppregningen i § 51, kan det godtas av Norge, men da med prioritet etter alle registrerte heftelser.

Det betyr at utenlandsk sjøpant ikke utgjør en trussel mot hyrekrav, så fremt saken anlegges for norsk domstol. Sjøloven § 75 gir imidlertid ikke noe vern for hyrekrav stiftet i norsk skip, når saken anlegges for utenlandsk domstol.

At andre stater kan godta andre sjøpantekrav enn Norge, vil imidlertid ikke by på særlig problemer når det gjelder «hyrekrav». Hyrekrav har konvensjonsbestemt førsteprioritet, og vil bli anerkjent i andre konvensjonsstater.

Når skip blir tvangssolgt i en annen konvensjonsstat må salget skje i samsvar med statens lovgivning og reglene i den internasjonale konvensjon 1967 om panterett i skip.⁹³ For at salget skal være i samsvar med pantekonvensjonen må «hyrekravet» dekkes av salgssummen.

Imidlertid er det viktig å merke seg at utenlandsk sjøpant kan ha ulike regler om foreldelse.

Reglene om sjøpants foreldelse er underlagt reglene etter lex fori. Det at foreldelsesfristen skal følge av internrettslige regler fulgte av tidligere sjøl. § 285.

⁹³ Viktor Haxthow, Sjølovene, 27. utgave, Oslo 2007 s. 68

Etter amerikansk rett finnes det for eksempel ikke alminnelige regler om foreldelse av sjøpant.⁹⁴ Regelen etter amerikansk rett er at sjøpant kan falle bort dersom sjøpanthaveren ikke innen rimelig tid har gjort sin rett gjeldende.⁹⁵ Hva som anses innen rimelig tid, avgjøres at domstolen.⁹⁶

Det faktum at foreldelsesreglene kan være ulike i andre land, har ikke betydning for prioriteten mens begge kravene består. Reglene kan imidlertid sette utenlandsk sjøpant i en bedre stilling ved at norsk sjøpant faller bort tidligere.

6.4 Verkstedets tilbakeholdsrett

I den tid verkstedet har skipet i sin besittelse, er tilbakeholdsretten i utgangspunktet fullt beskyttet både overfor eierens vanlige kreditorer og omsetningsserververe fra eieren.⁹⁷

Tilbakeholdsretten går også ofte foran andre heftelser i skipet.⁹⁸

Rettsstiftelser i formuesgoder får som hovedregel kun rettsvern vern registrering i realregister. Tilbakeholdsretten får imidlertid rettsvern med førsteprioritet uten registrering.⁹⁹

Det tyder på at både sjøpantsikrede hyrekrav og verkstedets tilbakeholdsrett har beste prioritet, etter hvert sitt regelsett.

Sjøloven § 54 annet ledd regulerer imidlertid prioritetsforholdet mellom sjøpant og tilbakeholdsrett.

Annet ledd bestemmer at tilbakeholdsretten står tilbake for sjøpanterett i skipet, men går foran annen rett og andre heftelser i skipet.

Sjøpant har dermed bedre prioritet enn verkstedets tilbakeholdsrett.

⁹⁴ Erik Siesby, *Søretslige Lovkonflikter*, København 1965 s. 88

⁹⁵ Ibid

⁹⁶ Ibid

⁹⁷ Sjur Brækhus, *Omsetning og kreditt 2, Pant og annen realsikkerhet*, 3. utgave, Oslo 2005 s. 568

⁹⁸ Sjur Brækhus, *Omsetning og kreditt 2, Pant og annen realsikkerhet*, 3. utgave, Oslo 2005 s. 568

⁹⁹ Sjur Brækhus, *Omsetning og kreditt 2, Pant og annen realsikkerhet*, 3. utgave, Oslo 2005, s.576

6.5 Oppsummering og vurderinger

En nærmere undersøkelse av prioritetsreglene har vist at hyrekrav har et sterkt vern gjennom dem. Hyrekrav har med få unntak, beste prioritet.

Unntakene gjelder for konkursboets boomkostninger og krav på bergelønn, erstatning for fjerning av vrak og bidrag til fellehavari, som er oppstått etter hyrekravet. Disse pantekrav må anses som så viktig ut i fra allmenne hensyn, at det er rimelig å sette disse i en særstilling.

7 Avhandlingens funn

I denne avhandlingen er hyrekravenes rettslige stilling belyst. Det er klarlagt hvordan kravene er sikret overfor skyldner og andre kreditorer med krav sikret i samme skip. Det er vist at det finnes fallgruver i regelverket som kan føre til at hyrekrav går tapt. Videre er hyrekravenes prioritet i forhold til andre pantekrav klarlagt. Under prioritetsdrøftelsen er det konstatert at hyrekrav har en meget god prioritet, men at «første prioritet» som sjøloven § 52 virker å gi uttrykk for, er noe misvisende.

Påstanden om at ordlyden i § 52 er noe misvisende, begrunnes ved at en nærmere undersøkelse har vist at konkursboets lovbestemte pant etter panteloven 6-4 går foran sjøpant sikrede hyrekrav.

Videre har vi sett at et sjøpanteberettiget hyrekrav kan miste sin plass i prioritetsrekkefølgen, dersom skipet i etterkant av hyrekravets stiftelse, havner i en situasjon hvor det må berges, må betale erstatning for vrakfjerning eller bidra til fellehavari etter sjøloven § 51 første ledd nr. 5. Dette fordi sjøpanteretter etter nr. 5 går foran alle andre sjøpanteretter som er oppstått tidligere, jf. § 52 annet ledd andre punktum.

Avhandlingen har også belyst enkelte problemer som regelverket kan by på for sjøpanthavere. Det er blant annet vist at sikringsstadiet kan være kritisk. Dersom sjøpanthavere ikke er oppmerksom på hvordan reglene i sjøloven kapittel 4, tvisteloven og tvangsfullbyrdelsesloven sammen regulerer sikringsstadiet, kan sjøpantet fort falle bort. Med «samspillet» mellom sjøloven, tvisteloven og tvangsfullbyrdelsesloven menes at sjøloven bestemmer at arrest er eneste måte å sikre sjøpantekrav på, mens tvisteloven og tvangsfullbyrdelsesloven kommer inn og bestemmer at arrest ikke er tilstrekkelig for å sikre kravet, og medfører en svært kort frist for å foreta neste rettslige skritt i realisasjonen, jf. «uten unødvendig opphold» innfortolket i tvisteloven § 33- 10 første ledd bokstav f.

Fallgruven som rettskildene kan sies å ha skapt for sjøpanthavere, er at de kan tro at hyrekravet er sikret når de har fått kjennelse om arrest i skipet. Som følge av det kan sjøpanthavere vente for lenge med å foreta seg videre rettslige skritt.

Det er ikke nødvendigvis enkelt for sjøpanthavere å vite at en fullbyrdelsesdom ikke anses som tvangsgrunnlag. Det er heller ikke allment kjent hvilken type avgjørelse som må til for å sikre hyrekravet tilstrekkelig.

Støtte for at denne fallgruben som er oppstått i rettskildene utgjør en reell trussel for sjøpanthavere, er vist i avgjørelsen inntatt i Rt. 2014 s. 48. Her «mistet» seks ansatte om bord på MS Sveafjell hyrekravene sine som følge av at de ikke hadde foretatt seg de riktige rettslige skrittene for å realisere kravene.

De ansatte hadde krevd kjennelse for arrest i skipet, og deretter tvangsfullbyrdsdom, istedenfor å kreve dom for rett til å sette skipet til tvangssalg. Det må kunne antas at de ansatte har handlet «feil» på grunn av manglende oversikt over reglene som kommer til anvendelse på sikring- og realisasjonsstadiet.

Den manglende oversikt over reglene, medførte at hyrekravene falt bort på grunn av foreldelse etter den korte foreldelsesfristen fastsatt i sjøl. § 55.

Vi har videre sett at arbeidstakere på sjørettens område har fått sitt økonomiske vern svekket ved at arbeidsgiverne har fått sin lønnsplikt redusert.

7.1 Bør sjøpantregimet opprettholdes

Når det gjelder spørsmålet om sjøpantregimet bør opprettholdes, er det hensiktsmessig å vurdere hvorvidt hensynene bak reglene blir godt nok ivaretatt gjennom regelverket vi har i dag.

Reglene om sjøpant er bygget på flere, og til dels motstridende hensyn. På den ene siden har vi hensyn til de svake kreditorene som behøver beskyttelse av sine sosiale rettigheter, herunder krav på hyre/ lønn til å forsørge seg selv og sin familie. På den annen side har vi næringsmessige hensyn som blant annet behovet for langtidskreditt til finansiering av skip, samt hensyn til skipsfarten som sådan.

Det må kunne legges til grunn at svært få rederi hadde kunnet eid fartøy dersom det ikke var mulighet for kreditt.

For sjøfarten sitt vedkommende er det også svært viktig at havner og farvann blir vedlikeholdt og kontrollert. Det er et betydelig arbeid som ligger bak sikkerheten i norsk farvann. Ved at det er i aktørenes egen interesse at sikkerheten er god og kontrollen effektiv, er det også rimelig at kostnadene dekkes av næringen. Avgiftene som pålegges næringen er en god investering, da ulykker vil kunne føre til betydelig høyere utgifter og tap for de enkelte aktørene.

I avhandlingen er det inntatt et eksempel som viser at de offentlige aktørene, som Kystverket har stor nytte og behov for reglene om sjøpant fordi reglene gir en effektiv inndrivingsadgang, samtidig som reglene gjør det enklere å inndrive krav rettet mot utenlandske skip som sjelden er i Norge.

Det er imidlertid ansattes hyrekrav som er tema for avhandlingen, og det sentrale i vurderingen om sjøpantregime bør opprettholdes er dermed hvorvidt hensynene bak sjøpant for hyrekrav er tilstrekkelig ivarettatt i dagens regelverk.

Som vist, kan regelverket virke noe komplisert for de svake kreditorene, herunder ansatte med sjøpant sikrede hyrekrav. Prosessen gjennom sikring- og realisasjonsstadiet kan være både lang og vanskelig. Det er viktig å foreta de riktige rettslige handlinger og forholde seg til fristene som gjør seg gjeldende. Det kan dermed sies at sjøpantregime ikke er en optimal løsning for ansatte om bord.

På den annen side gir sjøpant i seg selv en svært effektiv inndrivingsadgang. Dersom de ansatte er oppmerksomme på de problemene som kan oppstå, og dermed unngår dem, er sannsynligheten for realisasjon svært stor.

Det er flere årsaker til at sannsynligheten for realisasjon er stor. Først og fremst er sannsynligheten stor på grunn av presset som trusselen om arrest legger på skipets eier. Som nevnt er arrest en ulempe for skipets eier og rederi. På grunn av at arrest kan føre til et enormt økonomisk tap, er det sannsynlig at de fleste sjøpantekrav blir gjort opp etter at arrest er begjært.

Dersom hyrekravene likevel ikke blir gjort opp ved begjæring om arrest, eller rett arrest er tatt, fører hyrekravenes gode prioritet til at kravet sannsynligvis blir dekket i sin helhet ved tvangssalg.

Dessuten kan det ikke uten videre legges til grunn at realisasjon av hyrekrav ville være enklere gjennom andre regelsett. En optimal løsning for sjøpanthavere vil være svært vanskelig å oppnå. Ved at sjøpantreglene skal balansere de ulike behov og interesser hos aktørene, vil reglene måtte medføre både fordeler og ulemper for aktørene.

En løsning som sikret hyrekrav gjennom garanti eller forsikring kan tenkes, men det er ikke klare grunnlag for å si at en rettslig prosess mot forsikringselskap vil være uproblematisk eller enklere for de ansatte.

Avhandlingen har også vist at lovbestemt pant som tilkjennes konkursboet for nødvendige boomkostninger, kan være en trussel mot hyrekravene. Konkursboets boomkostninger er imidlertid begrenset til 5% av skipets verdi. Som følge av at verdien på skip som regel er høy, utgjør ikke konkursboets boomkostninger en betydelig trussel for sjøpant sikrede hyrekrav. Det er videre antatt at innføringen av regelen vil få næringsmessige konsekvenser i form av at næringsdrivende som vil pantsatte sine formuesgoder, normalt bare vil få dem belånt med inntil 95 % av verdien, forutsatt at det ikke gjelder et særlig kostbart pantobjekt.¹⁰⁰

Det resterende finansieringsbehovet må de næringsdrivende dekke ved egne midler eller ved usikret kreditt til høyere kredittpris. Departementets syn er at det ikke nødvendigvis er uheldig dersom næringsdrivende på denne måten får en noe mer begrenset tilgang på realkreditt. Dette er noe som, om enn i begrenset utstrekning, kan bidra til å bedre kredittterens kredittvurdering og oppfølging av kreditten.¹⁰¹

Ved at debitor, skipets eier ikke oppnår høyere lån enn inntil 95% av skipets verdi, fører til at konkursboets legalpant ikke utgjør en særlig trussel mot sjøpant.

Sett fra øvrige kreditorers side, på trusselen sjøpantregimet utgjør mot kreditorer med konkurrerende rettigheter i skipet, taler hensynet til dem mot sjøpant. Etter min mening er det imidlertid svært viktig å beskytte de sosiale rettighetene til ansatte om bord. Det kan hevdes at næringsmessige hensyn taler for å gi givere av langtidskreditt best prioritet fordi de sikrer næringsdrivende muligheten til å eie skip. Hensynet gjør seg imidlertid også gjeldende andre veien. Det ville ikke være aktører på sjørettens område dersom ansatte ikke var sikret lønn for utført arbeid.

Det finnes i tillegg ulike tariffestede forsikringsordninger, blant annet trygghetsforsikringen som ble innført i 1986. Forsikringen dekker yrkesskade og fritidsskade.¹⁰²

Som følge av at det nå finnes forsikringer som dekker de typer sjøpant som følger av sjøloven § 51 første ledd nr. 3 og 4, er det færre sjøpantkrav som utgjør en trussel mot langtidskreditten i dag. Det svekker hensynene mot sjøpantregimet. Hensynet til de svake kreditorene, som har behov for et særlig vern, bør her tillegges større vekt.

¹⁰⁰ Ot.prp.nr.23 (2003-2004) s. 21

¹⁰¹ Ibid

¹⁰² Tron Dalheim, Tonje Urdal Sand og Anders Østre, Sjømannsrett, Oslo 2008 s. 338

Det kan også stilles spørsmål om forsikrings- og garantiordninger kan være et hensiktsmessig sikringsalternativ for hyrekrav.

Forsikringer er imidlertid mest hensiktsmessig i forhold til ulykker. Det er vanskeligere å se for seg et forsikringsselskap som ønsker å dekke hyrekrav. Dersom hyrekrav skulle omfattes av en forsikringsordning ville nok forsikringspremien øke. Det er ikke nødvendigvis en god løsning for rederinæringen. En forhøyet forsikringspremie vil neppe være ønskelig i det store bildet, spesielt sett i fra ståstedet til arbeidsgivere som har en forsvarlig driftsøkonomi, og oppfyller plikten å utbetale hyre til sine ansatte.

Her kan vi imidlertid merke oss reglene som gjelder for arbeidstakere som ikke omfattes av norsk trygdeordning ved lov, konvensjon eller rådsforordning EØF 1408/71 art. 14, og som arbeider om bord på NIS- skip. For ansatte dette gjelder for er det fastsatt i forskrift at rederiet skal stille sikkerhet for utestående arbeidsvederlag. Lønnsgarantien skal dekke uoppgjorte lønnsfordringer dersom det åpnes konkurs i selskapet eller hos person som direkte eller indirekte er ansvarlig for å betale vederlag for arbeidstakers tjeneste.¹⁰³

I juridisk litteratur legges det til grunn at rederiet plikter å stille garanti for sykepleie, lønn ved sykdom, erstatning ved yrkesskade og arbeidsuførhet. Garantien skal videre sikre arbeidstaker som er syk eller skadet, rett til sykepleie for rederiets regning under arbeidsforholdets varighet.¹⁰⁴ Litteraturen er imidlertid skrevet før lovendring, slik at det må antas at sykepleie på rederiets regning nå er begrenset til 12 måneder. Garantien skal videre sikre arbeidstaker som er arbeidsufør som følge av sykdom eller skade, rett til full lønn inntil 2 måneder samt rettigheter i samsvar med bestemmelsene i tidligere sjømannslov § 28 nr. 2.¹⁰⁵

Det må kunne legges til grunn at garantien i dag sikrer rettighetene som følger av skipsarbeidsloven § 4-4, siden bestemmelsen viderefører tidligere § 28 nr. 2.

Fordringene som sikres av garantien, er dermed de samme som blir sikret med sjøpant etter sjøl. § 51 første ledd nr. 1 «hyre og annen godtgjørelse».

¹⁰³ Tron Dalheim, Tonje Urdal Sand og Anders Østre, Sjømannsrett, Oslo 2008 s 113

¹⁰⁴ Tron Dalheim, Tonje Urdal Sand og Anders Østre, Sjømannsrett, Oslo 2008 s.330

¹⁰⁵ Ibid

Om en tilsvarende sikkerhetsstillelse kunne være ønskelig for alle ansatte om bord, er dermed et annet spørsmål.

Et viktig moment som må tas med i vurderingen om hvordan hyrekrav bør sikres, er imidlertid sjørettens internasjonale karakter. I og med at sjøretten er internasjonal, behøver vi regler som sikrer rettighetene til de ansatte også utenfor Norges jurisdiksjon.

Å få en bred tilslutning til sjørettslige regler, har vist seg vanskelig. Reglene om sjøpant for hyrekrav er imidlertid anerkjent i mange stater gjennom pantekonvensjonen.

Pantekonvensjonen sikrer dermed hyrekrav til de ansatte godt over landegrensene, og bør medføre forsiktighet ved eventuelle endringer.

En bred internasjonal enighet om sjøpant for hyrekrav, den svake kreditorstillingen ansatte ellers har og den særlig effektive inndrivelsesadgangen sjøpant gir, taler for at reglene bør opprettholdes i fremtiden.

Referanser

Lover

LOV-1975-05-30-18 Sjømannslov (opphevet)

Lov 8 feb 1980 nr. 2 om pant

Lov 26 juni 1992 nr. 86 om tvangsfullbyrdelse

Lov 24 juni 1994 nr. 39 om sjøfarten

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

Lov 21 juni 2013 nr. 102 om stillingsvern mv. for arbeidstakere på skip

Forarbeider

Ot.prp.nr. 13 (1929)

Ot.prp.nr 32 (1970- 1971) Om lov om endringer i lov 20. juli 1893 om sjøfarten og i visse andre lover.

Ot.prp.nr.94 (1991-1992) Om lov om gjennomføring i norsk rett av Luganokonvensjonen om domsmyndighet og fullbyrding av dommer i sivile og kommersielle saker

Ot.prp.nr.88 (1992-1993) Om lov om endringer i lov 20 juli 1893 nr. 1 om Sjøfarten mv. arrest i skip)

Ot.prp.nr.55 (1993-1994) Om lov om sjøfarten (sjøloven)

Ot.prp.nr. 23 (2003-2004)

Prop.115L (2012-2013) Lov om stillingsvern mv. for arbeidstakere på skip (skipsarbeidsloven)

NOU 1993: 16 Etterkontroll av konkurslovgivningen m.v

NOU 2012:18 Rett om bord

Konvensjoner

International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Limitation of Liability of Owners of Sea- going Vessels, Brussels 1924

International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Maritime Liens and Mortgages, Brussels 1926

International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Maritime Liens and Mortgages, Brussels 1967

International Convention on Maritime Liens and Mortgages, Geneva 1993

The International Convention on the Arrest of Ships, Geneva 1999

The Maritime Labour Convention, Geneva 2006.

Juridisk litteratur

Andenæs, Mads Henry, Konkurs, 3. utgave, 07 Gruppen AS, Oslo 2009

Aasmundseth, Per, Sjørett og økonomi, Universitetsforlaget, Oslo 2013

Brækhus, Sjur, Omsetning og kreditt 2. Pant og annen realsikkerhet, 3. utgave, Universitetsforlaget, Oslo 2005

Dalheim, Tron, Tonje Urdal Sand og Anders Østre, Sjømannsrett, Universitetsforlaget, Oslo 2008

Eckhoff, Torstein, Rettskildelære, 5. utgave, Universitetsforlaget, Oslo, 2001

Falkanger, Thor og Bull, Hans Jacob, Sjørett, 7. utgave, Sjørettsfondet Akademisk, Oslo 2010

Falkanger, Thor, Hans Jacob Bull og Lars Rosenberg Overby, Sjørett, 4. utgave, Karnov Group, København 2013

Haxthow, Viktor, revidert av Jan E. Holmvik, Sjølovene, 27. utgave, Universitetsforlaget, Oslo 2007

Kleis, Henrik, Sjøretten og dens aktører, Nyt Juridisk Forlag, København 1999

Nygaard, Nils, Rettsgrunnlag og standpunkt, Universitetsforlaget, Oslo 2004

Siesby, Erik, Sjøretlige Lovkonflikter, Juristforbundets forlag, København 1965

Skoghøy, Jens Edvin A., Panterett, 2. utgave, Universitetsforlaget, Oslo 2008

Artikler

Brækhus, Sjur «De nordiske sjølover- Et tilbakeblikk ved 100 års jubileet», Tidsskrift MarLus, 1993, nr. 200 s. 1-21, Sjørettsfondet

Falkanger, Thor, «Sjøpant og beslektede sikkerhetsrettigheter», lustus forlag, Festskrift till Torgny Håstad s. 99-113 (FEST – 2010-th-99) 2010

Jakhelln, Henning, «Sjøpant for krav i anledning av arbeidsavtale om bord», Arkiv for sjørett, bind 9 s. 567-577, 1969

Masteravhandling 2012, «Krav sikret ved sjøpant», Oslo

Selvig, Erling, «Mot objektivt rederansvar? Det objektive bedriftsansvars anvendelse i sjøfartsforhold», 1970, Tidsskrift for rettsvitenskap 1970 s. 225-253- (TFR-2970-225)

Selvig, Erling, Kommentarer 1994- 95 til Nordiske domme i sjøfartsanliggender «Sjøpant for hyrekrav», 1997, Nordiske domme i sjøfartsanliggender 1994-95- (ND-1995-KOM)

Sæther, Mats E., «Pant og tilbakeholdsrett», 2015, Nordisk institutt for sjørett

Rettspraksis

Rt. 1911 s. 762

Rt. 1932 s. 38 (NH KRISTINA OG BENDIGO)

Rt. 1933 s. 367 (NH RUBBY OG BRYDA)

Rt. 1935 s. 490

Rt. 2004 s. 1423

Rt. 2004 s. 1909

Rt.2014 s. 48

Rt. 2014 s. 14

RG-1980-957

RG-2011-1426

Gulating lagmannsrett- LG-1999- 1767

Gulating lagmannsrett- LG-2007- 59763- HR-2008-582-U

LH-2012-102097

ND. 1977.306

ND. 1990.178 (Hålogaland LINÅS)

ND 1991-176 (NH WALKER)

ND 2004- 621 (NH MELØYFISK)

Nettsider

- <http://www.arbeidstilsynet.no/fakta.html?tid=78210> (9.mars 2015)
- http://www.konkursradet.no/konkursradet.no/element_db/11/119_Kapittel_14.pdf (9.mars 2015)
- <http://www.nrk.no/mr/tok-arrest-i-cruiseskip-i-alesund-1.11733407> (10. mars 2015)
- <https://www.regjeringen.no/nb/dokumenter/-6-4---panteloven--6-4---legalpant-for-b/id571040/> (3. mai 2015)