

Institutt for industriell økonomi og teknologiledelse

Eksamensoppgave i TIØ4215 Kontraktsrett og kontraktsforhandlinger

Faglig kontakt under eksamen: Tor Morten Wedø

Tlf.: 926 40 202

Eksamensdato: 06.08.2019

Eksamenstid (fra-til): 09:00-13:00

Hjelpemiddelkode/Tillatte hjelpemidler: C. Særtrykk av Avtaleloven og Kjøpsloven av 1988, eller Lovsamling.

Annen informasjon: Ingen

Målform/språk: Bokmål

Antall sider (uten forside): 2

Antall sider vedlegg: 0

Informasjon om trykking av eksamensoppgave

Originalen er:

1-sidig 2-sidig

sort/hvit farger

skal ha flervalgskjema

Kontrollert av:

29/7-19 T. Wedø
Dato Sign

T1Ø4215 – Eksamensoppgave Utsatt eksamen 2019

Hvert spørsmål teller tilnærmet likt. Dersom det foreligger flere rettslige grunnlag, må alle drøftes.

Laks AS er et selskap som driver fiskeoppdrett i Nordland fylke. Selskapet har drevet denne virksomheten siden 1980 og har en rekke konsesjoner, tillatelser, til å drive oppdrettsvirksomhet. Selskapet eier også 10 fartøyer som brukes i forskjellige funksjoner i forbindelse med oppdrettsvirksomheten. Disse er blitt bygget ved forskjellige verft, inn og utland. Aksjene i selskapet var eid av brødrene Lars og Peder Ås som også utgjorde styret i selskapet. Ole var ansatt som daglig leder. Den stillingen hadde han hatt siden 1.januar 2013.

10.mai 2014 underskrev daglig leder Ole, en avtale med Skipsverftet AS om bygging av et fartøy for levering og overtakelse ved skipsverftet 1. mars 2018.

Spørsmål 1: Har Ole i kraft av sin stilling fullmakt til å underskrive avtalen?

Avtalen som ble inngått hadde en omfattende teknisk beskrivelse av fartøyet og det lå ved tegninger for utførelsen. Disse var laget av Laks AS. Byggestart var avtalt til 1. juni 2016. Etter kontrakten var det avtalt at Kjøpsloven av 1988 skulle gjelde mellom partene, men mindre annet fremgikk av kontrakten. I kontrakten ble det presisert at Laks AS skulle ha rett til å ha en inspektør som skulle følge byggeprosessen og for øvrig fungere som en kontrollør for Laks AS. Denne kontrollen kom i tillegg til den vanlige kontrollen som skipsfartsmyndighetene foretok.

2 mnd etter byggestart varselet Laks AS at det ønsket at det skulle monteres en annen og noe større maskin for fremdrift av fartøyet i forhold til den som fremgikk av kontrakten. Laks AS sa seg villig til å betale et tillegg i prisen som tilsvarte merkostnadene med denne maskinen, men mente at for øvrig gjaldt kontraktens bestemmelser om pris og dato for overtagelse.

Spørsmål 2: Er Skipsverftet pliktig til å levere slik som Laks AS krever?

Fartøyet var konstruert slik at det hadde tre tversgående skott(vegger) mellom baug og akterenden. Disse skottene hadde flere funksjoner, de skulle avstive fartøyet, og de skulle, i tilfelle at skipet grunnstøtte eller av andre årsaker sprang lekt, hindre at sjø spredte seg inn i hele fartøyet. Dette var en vanlig konstruksjon for fartøy av denne type og størrelse.

Tre måneder etter overtakelsen grunnstøtte fartøyet ved Hustadvika som en følge av feilnavigering. Det oppsto en lekkasje ved en skade i baugen og dette rommet ble fylt av sjø. Det viste seg også at det fremre skottet ikke var tett og det trengte en god del sjø mellom skottet og skipssiden. Det samme skjedde etter hvert også mellom skottene og skipssiden bakover og i løpet av et par timer havarerte fartøyet av denne grunn og gikk ned. Alle om bord ble reddet over i et annet fartøy som kom til unnsetning.

Det ble vurdert å heve fartøyet, men det ble ansett som totalhavarert. Bergingen ble derfor oppgitt. Det var enighet om dette mellom verftet og Laks AS. Dette skjedde ca. to uker etter havariet.

Laks AS fremmet en uke deretter krav mot Skipsverftet AS med grunnlag i at det forelå mangel ved fartøyet og viste til at skottene ikke var tette. Skipsverft AS mente det ikke var noe mangel med fartøyet og viste til at skipet var overtatt i samsvar med protokoll fra overtakelsesforretningen som var gjennomført ved leveringen.

Spørsmål 3: Foreligger det en mangel?