

MARIUS

SCANDINAVIAN INSTITUTE OF MARITIME LAW

Det 15. nordiske dommerseminar i sjørett

Foredrag holdt i Svendborg, Danmark
5.–7. september 2005

Det 15. nordiske dommerseminar i sjørett

Foredrag holdt i Svendborg, Danmark
5.-7. september 2005

Det 15. nordiske dommerseminar i sjørett

Foredrag holdt i Svendborg, Danmark
5.–7. september 2005



Marlus nr. 354

Sjørettsfondet
Nordisk institutt for sjørett
Universitetet i Oslo

ISSN: 0332-7868 © Sjørettsfondet, 2007

Universitetet i Oslo

Postboks 6706 St. Olavs plass

N-0130 Oslo

Besøksadresse: Karl Johans gate 47

Telefon: 22 85 97 48

Telefaks: 22 85 97 50

E-post: sjorett-adm@jus.uio.no

Internett: www.jus.uio.no/nifs

Redaktør: Professor dr. juris Trine-Lise Wilhelmsen

Trykk: Lobo media

Deltagerliste

Danmark

Senior lawyer Michael Boje-Larsen	SKULD Frederiksborggade 15, DK-1360 København
Vicepræsident Mette Christensen	Sø- og Handelsretten Bredgade 70, DK-1260 København K
Retspræsident Jens Feilberg	Sø- og Handelsretten Bredgade 70, DK-1260 København
Advokat Henrik Thal Jantzen	Kromann Reumert Sundkrogsgade 5, DK-2100 København Ø
Advokat Krester Krøger Kjær	Advokatfirmaet Poul Schmith Knabrostræde 3, 4., DK-1210 København K.
Advokat Morten Kroon	Advokatfirmaet Poul Schmith Knabrostræde 3, 4, DK-1210 København K.
Advokat Alex Laudrup	Gorrissen Federspiel Kierkegaard, H.C. Andersens Boulevard 12, DK-1533 København V
Afdelingschef Helle Lehmann	Sø- og Handelsretten Bredgade 70, DK-1260 København K
Advokat Lars Rosenberg Overby	Kromann Reumert, Sundkrogsgade 5, DK-2100 København Ø
Advokat Mads Poulsen	Kromann Reumert, Sundkrogsgade 5, DK-2100 København Ø
Afdelingschef, kaptajn Bent Rasmussen	Sø- og Handelsretten Bredgade 70, DK-1260 København K
Advokat Peter Ringsted	FOCUS Advokater I/S Fisketorvet 3, DK-5100 Odense C
Advokat Flemming Schmidt	Advokatfirma Flemming Schmidt Klosterpl 2, DK-5700 Svendborg

Lektor Kristina Maria Siig	Juridisk Institut, Universitetet i Odense, Campusvej 55, DK-5230 Odense M
Professor dr. jur. Vibe Ulfbeck	Københavns universitet, Det juridiske fakultet, Studiegården, Studiestræde 6 DK-1455 København K
Advokat Jesper Windahl	Bech-Bruun Dragsted advokatfirma, Langelinie Allé 35, DK-2100 København Ø

Finland

Lagmannen Johan Eklund	Vasa tingsrätt Box 251, FIN-65101 Vasa
Tingsdomare Björn Hellmann	Helsingfors tingsrätt PB 650, FIN-00181 Helsingfors
Tingsdomare Mika Huovila	Nyslotts tingsrätt Tottinkatu 9, FIN-57130 Savonlinna
Tingsdomare Mari Jaakkola	Åbo tingsrätt PL 376, FIN-20101 Åbo
Lagman Kenneth Nygård	Ålands tingsrätt AX-22101 Mariehamn
Tingsdomare Henry Pomell	Raseborg Tingsrätt PL 29, FIN-10601 Ekenäs
Tingsdomaren Sirkka Ristiluoma	Oulo tingsrätt, BOX 141, FIN-90101 Oulo
Tingsdomare Antti Ruotsalainen	Kotka tingsrätt, Karhulantie 38B, FIN-48600 Karluha
Hovrättsrådet Peter Sandholm	Åbo hovrätt, Hämeenkatu 11, FIN-20500 Åbo
Referendierådet Jukka Sippo	Högsta domstolen PB 301, FIN-00171 Helsingfors
Professor Peter Wetterstein	Åbo Akademi, Gezeliusgatan 2 FIN-20500 Åbo

Island

Dommer Jon Finnbjörnsson	Héraðsdómur Reykjavíkur Dómahúsinu við Lækjatorg, IS-150 Reykjavík
Dosent Guðmundur Sigurdsson	Háskólinn í Reykjavík, Ofanleiti 2, IS-103 Reykjavík

Norge

Advokat Bård Amundsen	Blehr & Co DA Advokatfirma Postboks 569 Sentrum, 0105 OSLO
Advokat Jan Heftye Blehr	Blehr & Co DA Advokatfirma Postboks 569 Sentrum, 0105 OSLO
Lagdommer Ivar Danielsen	Agder lagmannsrett Statens Hus, 3708 SKIEN
Rådgiver Kristin Frodtvedt	Kystdirektoratet Serviceboks 2, 6025 ÅLESUND
Advokat Gaute Gjelsten	Wikborg, Rein & Co. Postboks 1513 Vika, 0117 OSLO
Advokat Geir Gustavsson	Nordisk Skibsrederforening Pb. 3033 Elisenberg, 0207 OSLO
Tingrettdommer Bjarne Vidar Kjølmoen	Trondheim tingrett 7004 TRONDHEIM
Advokat Henning Nordtvedt	Regjeringsadvokaten Postboks 8012 Dep, 0030 OSLO
Rådgiver Karen Louise Nærø	Kystdirektoratet Serviceboks 2, 6025 ÅLESUND
Advokat Helge Stemshaug	Advokatfirmaet BAHR Postboks 1524 Vika, 0117 OSLO

Sverige

Rådmannen Marianne Abdon	Malmö tingsrätt Box 265, S-201 22 Malmö
--------------------------	--

Rådmannen Leif Eriksson	Kalmar tingsrätt Box 613, S-391 26 Kalmar
Rådman Marianne Gauffin	Stockholms tingsrätt Box 8307, S-10420 Stockholm
Professor Lars Gorton	Lunds Universitet, Juridiska fakulteten Box 207, S-221 00 Lund
Advokat Anders Höglund	Adv.f. Morssing & Nycander Box 3299, S-103 66 Stockholm
Professor Svante O. Johansson	Göteborgs universitet, Jur. inst. Handelshögskolan Box 650, S-405 30 Göteborg
Hovrättsrådet Per Kjellström	Svea Hovrätt Box 2290, S-103 17 Stockholm
Chefsrådmannen Håkan Körner	Göteborgs Tingsrätt S-404 83 Göteborg
Rådmannen Stefan Olsson	Göteborgs Tingsrätt S-404 83 Göteborg
Rådmannen Inge Simfors	Stockholms tingsrätt, avd. 4 Box 8307, S-104 20 Stockholm
Rådmannen Christer Stridh	Malmö tingsrätt Box 265, S-201 22 Malmö
Rådmannen Helen Svensson	Kalmar tingsrätt Box 613, S-391 26 Kalmar
Advokat Fredrik Vinge	Advokatfirman Vinge Box 11025, S-404 21 Göteborg
Hovrättsrådet Pär Zelano	Hovrätten för Västra Sverige Lundehagsgatan 1, S-41656 Göteborg

Nordisk institutt for sjørett:

Instituttleder, professor Erik Røsæg

Professor Trine-Lise Wilhelmsen

Professor Erling Selvig

Professor Ola Mestad

Stipendiat Sverre Ellenes
Stipendiat Camilla Dalbak
Stipendiat Henrik Ringbom
Vit.ass. Ellen Søliland
Vit.ass. Normann Hansen Meyer
Kontorsjef Ole Bjerknes
Førstekonsulent Jorunn Birkedal
Førstekonsulent Eivind B. Killengreen
Bibliotekar Inger Hamre

Program

Mandag 5. september

Start	Aktivitet
12.00:	Lunsj
13.00:	Åpning Jens Feilberg og Erik Røsæg
13.10:	Nytt CMI- Trine-Lise Wilhelmsen IMO – Erik Røsæg EU – Henrik Ringbom Akademia - Erik Røsæg
13.55:	Kommentar og diskusjon
14.05:	Nye nordiske dommer i sjøfartsanliggender Geir Gustavsson
14.35:	Kommentarer og diskusjon
14.50:	Pause med kaffe etc. INNSJEKING
15.20:	Omsorg og ansvar for enhetslastet last: Noen typetilfeller Trine-Lise Wilhelmsen
16.05:	Kommentarer og diskusjon
16.20:	Twister om voldgiftsavtaler, særlig om skriftlighetskrav Kristina Maria Siig
17.05:	Kommentarer og diskusjon
17.20:	Pause med kaffe etc.
18.00:	Båttur med middag om bord

Tirsdag 6. september

- 09.00: Objektivt og subjektivt erstatningsansvar for forurensingsskade
Peter Wetterstein
- 09.30: Kommentarer og diskusjon
- 09.45: En oversikt over begrensingsregimene, herunder lovvalg og konvensjonsvalg
Gaute Gjelsten
- 10.30: Kommentarer og diskusjon
- 10.45: Pause med kaffe etc
- 11.15: Den vernede krets etter begrensingsreglene, og nasjonal tilknytning som forutsetning for anvendelse av begrensingskonvensjoner
Lars Rosenberg Overby
- 11.45: Kommentarer og diskusjon
- 12.00: Lunsj
- 13.00: Gruppearbeid
Kaffe etc. i gruppene
- 15.15: Kort oppsummering av gruppeoppgaven
Erik Røsæg
- 15.35: Begrensing og Lugano/Brussel
Morten Kroon
- 16.05: Kommentarer og diskusjon
- 16.20: Oppløsningen av unionen Norge-Sverige i 1905 i et nordisk rettshistorisk perspektiv
Ola Mestad
- 17.05: Pause
- 19.05: Middag (mørk dress)

Onsdag 7. september

- 09.00: Prosedyren ved opprettelse av begrensingsfond etter 1976-konvensjonen
Mette Christensen
- 09.30: Renter av begrensingsfond
Erik Røsæg
- 09.45: Kommentarer og diskusjon
- 10.00: Negative fastsettelsessøksmål, begrensingsregimene og Lugano/Brussel
Alex Laudrup
- 10.30: Kommentarer og diskusjon
- 10.45: Pause med kaffe etc. UTSJEKKING
- 11.15: Nasjonal tilknytning og sakstilnytning som forutsetning for anvendelse av Lugano/Brussel-reglene
Svante Johansson
- 11.40: Produktansvar for forurensingsskade til sjøs
Vibe Ulfbæk
- 12.05: Kommentarer og diskusjon
- 12.25: Avslutning
- 12.30: Lunsj og hjemreise

Innholdsoversikt

Del I Bör ett generellt strikt ansvar för miljöskador införas i nordisk sjörätt?	1
<i>Professor Petter Wetterstein, Åbo Akademi</i>	
Del II Den værnede kreds efter begrænsningsreglerne og national tilknytning som forudsætning for anvendelse af begrænsningskonventioner	23
<i>Advokat Mads Poulsen og Advokat Lars Rosenberg Overby, Kromann Reumert</i>	
Del III Begrænsning og Lugano/Bruxelles	39
<i>Advokat Morten Kroon, Kammeradvokaten/Advokatfirmaet Poul Schmith</i>	
Del IV Proceduren ved oprettelse af begrænsningsfond efter 1976 - konventionen.	47
<i>Vicepræsident Mette Christensen, Sø- og Handelsretten</i>	
Del V Renter av begrensingsfond	57
<i>Instituttleder, professor Erik Røsæg, Universitetet i Oslo</i>	
Del VI Negative anerkendelsessøgsmål, begrænsningsregimerne og Lugano-/Bruxelles- konventionerne.....	71
<i>Advokat Alex Laudrup, Gorrissen Federspiel Kierkegaard</i>	

Innehållsförteckning

DEL I BÖR ETT GENERELLT STRIKT ANSVAR FÖR MILJÖSKADOR INFÖRAS I NORDISK SJÖRÄTT?

1	CULPAANSVAR.....	2
2	STRIKT ANSVAR.....	3
3	ETT GENERELLT STRIKT ANSVAR?	13
3.1	Utvidgningsområdet för strikt ansvar	13
3.2	Skäl för strikt ansvar	16
3.3	Ansvarssubjektet	19

DEL II DEN VÆRNEDE KREDS EFTER BEGRÆNSNINGSREGLERNE OG NATIONAL TILKNYTNING SOM FORUDSÆTNING FOR ANVENDELSE AF BEGRÆNSNINGSKONVENTIONER

1	INDLEDNING.....	24
2	REDERE, BEFRAGTERE MV.....	24
3	PERSONER, SOM REDEREN SVARER FOR	28
4	ANSVARSFORSIKRINGEN.....	33
5	NATIONAL TILKNYTNING SOM FORUDSÆTNING FOR ANVENDELSE AF BEGRÆNSNINGSREGLER.....	34

DEL III BEGRÆNSNING OG LUGANO/BRUXELLES

1	OMDREJNINGSPUNKTET - LEX FORI PRINCIPPET VED ANSVARSBEGRÆNSNING	40
2	BESTEMMELSER OM LITIS PENDENS I BEGRÆNSNINGSREGLERNE	40
3	BRUXELLES- OG LUGANO-KONVENTIONERNE SAMT DOMSFORORDNINGEN	41
4	ANSVARSBEGRÆNSNING I BRUXELLES/LUGANO/DOMSFORORDNINGEN.....	41
5	LITISPENDENS BESTEMMELSERNE I BRUXELLES/LUGANO/DOMSFORORDNINGEN.....	42
6	ANERKENDELSE AF RETSAFGØRELSER I BRUXELLES/LUGANO/DOMSFORORDNINGEN.....	44
7	FORARBEJDER	44
8	RETSPRAKSIS - EKSEMPLER	46

DEL IV PROCEDUREN VED OPRETTELSE AF BEGRÆNSNINGSFOND EFTER 1976 -KONVENTIONEN.

1	INDLEDNING	48
2	BETINGELSERNE FOR AT OPRETTE EN BEGRÆNSNINGS FOND	48
3	HVEM KAN OPRETTE BEGRÆNSNINGSFOND.....	49
4	HVOR OPRETTES FONDEN	49
5	KRAVENE TIL BEGÆRINGEN	49
6	RETTENS PRØVELSE	51
7	FONDSBESTYRER	53
8	RETTENS OPGAVER UMIDDELBART EFTER FONDSOPRETTELSEN.....	54

DEL V RENTER AV BEGRENINGSFOND

1	PROBLEMET	58
2	KONVENSJONENE.....	59
2.1	Renter av fondsbeløpet	60
2.2	Renter av kravene	61
2.2.1	Det skal ikke beregnes rente av kravene.....	62
2.2.2	Det skal bare beregnes individuelt rentetap	63
2.2.3	Kravene neddiskonteres og omregnes til begrensningsfondets valuta	64
2.2.4	Det skal beregnes rente av kravene etter fordringens rett	65
2.2.5	Oppsummering	67
3	SÆRLIG OM UBEGRENSET RENTEANSVAR	67
4	NOEN REFLEKSJONER.....	69

DEL VI NEGATIVE ANERKENDELSESSØGSMÅL, BEGRÆNSNINGSREGIMERNE OG LUGANO- /BRUXELLES- KONVENTIONERNE

1	INDLEDNING.....	72
2	BEGRÆNSNINGSREGIMERNE I 1957, 1976 OG 1996..	72
2.1	.....	72
2.2	.....	73

3	FORHOLDET MELLEM EF-DOMSKONVENTIONEN OG GLOBALBEGRÆNSNINGSKONVENTIONEN AF 1976/1996.....	76
3.1	.....	76
3.2	Hovedpunkterne i EF-domskonventionen	77
3.3	Domskonventionens Artikel 57.....	80
3.4	Motiverne til Artikel 57.....	81
3.5	Retslitteraturen.....	82
3.6	Bestemmelser i London-konventionen, som støtter lex specialis-synspunktet.....	83
3.7	Erhvervs- og Økonomiministeriets indstilling til spørgsmålet	84
3.8	Udtalelse fra Erling Selvig	85
3.9	Retspraksis på området nationalt og internationalt	86
4	UNO-SAGEN, AFGØRELSER FRA FREDERICA FOGEDRET, VESTRE LANDSRET OG SØ- OG HANDELSRETTEEN	91
4.1	.....	91
4.2	.....	93
4.3	.....	94
4.4	.....	96
4.5	.....	98
5	KONKLUSION OG AFSLUTTENDE BEMÆRKNINGER...	100
	TIDLIGERE UTGAVER AV MARIUS.....	101
	BØKER UTGITT AV SJØRETTSFONDET FRA 1990.....	102

Del I
**Bör ett generellt strikt ansvar för
miljöskador införas i nordisk
sjörätt?**

Professor Petter Wetterstein,
Åbo Akademi

Föreliggande uppsats¹ diskuterar frågan huruvida ett generellt strikt ansvar för miljöskador orsakade av fartygsdrift bör införas i nordisk rätt. Efter en genomgång av rättsläget *de lege lata* med dess rätt heterogena ansvarsbild och med beaktande av nationella och internationella strömningar inom miljöskadeståndsrätten – även den maritima, argumenterar författaren för en sådan allmän regel. Och det primära ansvarssubjektet borde vara det skadeorsakande fartygets redare som innehar den operativa kontrollen över sjötransporten.

1 Culpaansvar

Den generella utgångspunkten för ansvaret för miljöskador² i nordisk sjörätt är fortsättningsvis culpaprincipen. De centrala stadgandena är härvid 7 kap. 1 § i de finska och svenska sjölagarna samt 151 § i respektive norska och danska sjölagar. I dessa lagrum ingår regeln om redarens, dvs. den persons som utrustar, bemannar och driver sjöfart med ett fartyg, principalansvar. Redaren är det centrala ansvarssubjektet i det sjörättsliga skadeersättningsystemet. Han bär ett vidsträckt specialreglerat principalansvar i de fall där de anställda och de av honom anlitade medhjälparna begår fel eller försummelser i samband med fartygsdriften (omfattande även s.k. anonym och kumulerad culpa).³

¹ Uppsatsen är en uppdaterad och utvidgad version av ett föredrag som författaren höll i september 2005 vid det 15. nordiska domarseminariet i sjörätt i Svendborg, Danmark. En redigerad version er publicerad i JFT (Tidskrift, utgiven av Juridiska Föreningen i Finland) häfte 2/2007 s. 119-131.

² Beträffande miljöskadebegreppet, jfr P. Wetterstein, *Redarens miljöskadeansvar*, 2004 s. 6.

³ Det finska stadgandet lyder till här relevanta delar: «Redaren är, om inte något annat stadgas i denna eller annan lag, ansvarig för skada som genom fel eller försummelse i tjänsten har orsakats av fartygets befälhavare eller

Vid sidan av den särreglerade *principalansvarsregeln* kan redaren givetvis ådra sig ansvar enligt allmänna skadeståndsrättsliga regler och principer. På skada orsakad av redarens *egna* fel eller försummelser tillämpas den finska SkadeståndsL:s (412/1974) culpaprincip (2 kap. 1 §; jfr även de övriga nordiska skadeståndslagarna⁴) – såvitt inte strikt ansvar gäller (se nedan). En redare kan också ådra sig skadeståndsansvar i enlighet med SkadeståndsL:s stadganden om arbetsgivar-/uppdragsgivaransvar (3 kap. 1 §), men enär föreliggande uppsats tar sikte på miljöskador som uppkommer i samband med fartygsdriften, får det allmänna principalansvaret mindre betydelse.⁵

2 Strikt ansvar

En aktuell utvecklingstrend i både nationell och internationell miljö rätt är det strikta ansvarets utbredning. Ett strikt – och i stor utsträckning obegränsat – skadeståndsansvar för utövaren av miljöfarlig verksamhet accepteras i allt större utsträckning. Också i sjö rättsliga sammanhang är det strikta ansvaret på frammarsch.

I *Finland* föreskrivs strikt ansvar för fartygsägaren i SjöL (674/1994) 10 kap., som reglerar oljeskadeansvaret. Dessa regler

besättning, av en lots eller av någon annan som, utan att tillhöra besättningen, på uppdrag av redaren eller befälhavaren utför arbete i fartygets tjänst. Är även den som har orsakat skada utöver redaren ansvarig för denna, svarar han endast intill det belopp som inte kan fås ut av redaren...». Se närmare beträffande redarens principalansvar P. Wetterstein, 2004 s. 57 ff.

⁴ T.ex. i det danska avgörandet ND 1995 s. 163 (Danmarks Højesteret) synes culpabedömningen ha varit sträng.

⁵ Erinras bör, att redarens landbaserade verksamhet som inte har tillknytning till ett *bestämt* fartyg, t.ex. allmän godshantering och lagerhållning, kan givetvis också förorsaka miljöskador. Härvid uppkommer även frågan om MiljöskadeL:s (737/1994) tillämpning. Se närmare P. Wetterstein, 2004 s. 91.

bygger, med vissa nationella utvidgningar, på 1992 års protokoll till 1969 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja (nedan 1992 års oljeansvarighetskonvention).⁶ Vidare har fartygsägaren i 1 kap. 25 § VattenL (264/1961) påförts ett strikt ansvar för uppkomna egendomsskador vid «vattendrags befarande».⁷

Enär MiljöskadeL, som också omfattat principen om strikt ansvar (7 §), endast är tillämplig på «skador som verksamhet på ett *bestämt område* (min kurs.) har orsakat i omgivningen» (1 §), omfattar den inte miljöskador orsakade av fartygsdriften (s.k. rörliga störningskällor). Noteras bör dock, att verksamhet som en redare utför på bestämda områden kan komma att omfattas av MiljöskadeL:s ersättningsbestämmelser. Sådan verksamhet kunde vara t.ex. lastnings- och lossningsoperationer, service- och reparationsåtgärder samt terminalverksamhet.

⁶ Protocol of 1992 to Amend the 1969 International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage. Ändringsprotokollet trädde internationellt i kraft den 30 maj 1996. I Finland trädde det i kraft den 24 november 1996.

⁷ I VattenL 1 kap. 25 § stadgas: «Skada, som genom stöt av farkost, vågsvall, som av farkost förorsakats, gnistor från ångfartyg eller eljest av vattendrags befarande tillskyndas annan tillhörig mark, inrättning, upplag, flottningsanstalt, fångstredskap eller annan egendom, skall av farkostens ägare, med beaktande av vad särskilt är stadgat om begränsning av redares ansvarighet och sjöpanträtt, ersättas, ändå att skadan ej vållats genom fartygets manövrering eller skötsel» (1 mom.). Lagrummet synes vara tillämpligt även vid fartygstrafik i och kring Finlands kustområden. Se från rättspraxis t.ex. HD 1996:150 (även återgivet i ND 1996 s. 73) där Högsta domstolen tillämpade den strikta ansvarsregeln på fartygsägarnas ansvar, då en sammankopplad fartygskombination bestående av en skjutbogserbåt (puscher) och en pråm, på grund av ett navigationsfel av överstyrmannen på skjutbogserbåten, hade sammanstött med ett i havet befintligt fast radarmärke som hade skadats. Beträffande VattenL 1 kap. 25 §, se närmare P. Wetterstein, 2004 s. 66 ff.

MiljöskadeL:s tillämpningsområde är svårtolkat, och särskilt gäller detta förhållandet till olika former av speciallagstiftning. Vägledande rättspraxis har ännu inte utvecklats.

Enligt MiljöskadeL 2 § 1 mom. skall lagen inte gälla skador som ersätts enligt någon annan lag. I motiven uttalas att tillämpningsområdet för MiljöskadeL blir beroende av tolkningen av den speciallag som eventuellt gäller i fråga om samma skadehändelse.⁸ Trots att motiveringarna är knappa, synes det mig att lagstiftaren har strävat till att åstadkomma täckande ersättningsstadganden i fråga om miljöskador i stället för den mångfald av olika typer av stadganden som gällde före MiljöskadeL:s antagande. M.a.o. kunde man tala om en skadeståndsrättslig ramlag innehållande grundprinciperna för ersättning av miljöskador.⁹

Följaktligen synes man kunna argumentera för att nämnda grundprinciper även kan tillämpas inom de specialreglerade ansvarsområdena, under förutsättning att tillämpningen *inte strider mot särskilda bestämmelser i speciallagstiftningen*.¹⁰ Vidare får tillämpningen inte strida mot de rättspolitiska motiveringar som ligger

⁸ Reg.prop. 1992:165 till Riksdagen med förslag till lag om ersättning för miljöskador samt till lagar om ändring av vissa lagar som har samband med den s. 22.

⁹ Jfr Reg.prop. 1992:165 s. 3, 16. Se även E.J. Hollo & P. Vihervuori, *Ympäristövahinkolaki*, 1995 s. 78, vilka uttalar att «YVL on tarkoitettu ympäristövahinkojen korvaamisen yleislaki».

¹⁰ Se även J. Tuomainen, *Vastuu saastuneesta ympäristöstä*, 2001 s. 391 ff. Jfr dock E. Routamo & P. Ståhlberg & J. Karhu, *Suomen vahingonkorvausoikeus*, 2006 s. 154, vilka anför: «Ympäristövahinkolaki (19.8.1994/737) on ympäristövahinkoja koskeva yleislaki. Se ei kuitenkaan – tuotevastuuta lukuun ottamatta – koske muissa laeissa säädettyä korvausvastuuta, ellei niissä ole erikseen tätä tarkoittavaa määräystä (min. kurs.).» CHECK

till grund för den skadeståndsrättsliga speciallagstiftningen. MiljöskadeL bör således snarare ges en extensiv än en restriktiv tolkning.¹¹

Beträffande MiljöskadeL:s förhållande till specialregleringen av redaransvaret enligt SjöL 7 kap. 1 § uppstår frågan huruvida sistnämnda lagrums materiella innehåll eller legislativa syftemål utgör ett hinder för tillämpningen av MiljöskadeL. Som tidigare sades, påför SjöL 7 kap. 1 § redaren ett omfattande principalansvar för vållande i fartygets tjänst. De legislativa skäl som ligger bakom denna ansvarsregel överensstämmer långt med de argument och motiv som anförs som skäl för verksamhetsutövarens strikta ansvar enligt MiljöskadeL: verksamheten bedrivs i utövarens intresse, denne är den ekonomiskt starkare och den som kan skydda sig genom ansvarsförsäkring, den skadelidandes ställning kräver ett utökat rättsskydd, preventiva synpunkter talar för ett ansvar osv. Vidare bör noteras formuleringen i SjöL 7 kap. 1 §: «Redaren är, om inte något annat stadgas i denna eller *annan* (min.kurs.) lag, ansvarig (...).»¹² Och beaktas bör att redarens eget ansvar regleras av allmänna skadeståndsrättsliga regler och principer, främst SkadeståndL, och att sistnämnda lag kompletterar MiljöskadeL.¹³ Jag kan sålunda inte se några principiella hinder för en tillämpning av MiljöskadeL på de av redaransvarsregeln omfattade skade-

¹¹ Jfr här tolkningen av SkadeståndL:s tillämpningsområde i P. Wetterstein, *Globalbegränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar*, 1980 s. 200 ff. och H. Saxén, *Tillägg till skadeståndsrätt*, 1983 s. 383 ff. Jfr även B. Sandvik, *Miljöskadeansvar*, 2002 s. 183 ff., som synes förorda en subsidiär tillämpning av MiljöskadeL på specialreglerade ansvarsområden.

¹² Jfr även HD 1996:150 som omnämns ovan i fn. 7. Avgörandet behandlar förhållandet mellan SjöL:s culparegel och det strikta ansvaret enligt VattenL 1 kap. § 25. Frågeställningen kommenteras i P. Wetterstein, 2004 s. 69 ff.

¹³ Se MiljöskadeL 2 § 5 mom. och närmare P. Wetterstein, 2004 s. 94.

situationerna – förutsatt att MiljöskadeL:s övriga tillämpningsrekvisit är uppfyllda.

Enär MiljöskadeL som «verksamhet» även betraktar «att hålla hamn» och annat därmed jämförbart trafikområde (1 § 2 mom.), t.ex. en farled, kan en redare som upprätthåller sådan verksamhet bli ansvarig. Ansvar förutsätter givetvis att lagens kriterier för miljöskada, orsakssamband, ersättningsgill skada etc. är uppfyllda.¹⁴ Det kan ytterligare tilläggas, att i skadeståndsrättslig praxis har en tendens mot strikt ansvar för miljöskador kunnat skönjas.¹⁵

I *svensk* rätt ingår stadganden om strikt ansvar för oljeskador i sjölagens (1994:1009) 10 kap. Också dessa regler bygger, med vissa nationella utvidgningar, på 1992 års oljeansvarighetskonvention. Och som i Finland kan redaren i viss utsträckning ådra sig strikt ansvar för miljöskador enligt 32 kap. i den svenska miljöbalken (1998:808). Beskrivningen av tillämpningsområdet i 1 § är dock något mera inskränkt än i ovan angivna finska regler. Det svenska stadgandet gäller nämligen skada som «verksamhet på en *fastighet* (min kurs.) har orsakat i sin omgivning».¹⁶ Vidare synes det strikta ansvaret vara knutet till fastighetsinnehav.¹⁷

Regler om strikt ansvar för oljeskador, både nationellt och internationellt,¹⁸ ingår i 10 kap. av den *norska* sjöloven (Lov om sjøfarten av 24. juni 1994 nr. 39). Vidare bör noteras att den norska

¹⁴ Se om dessa kriterier t.ex. B. Sandvik, 2002 s. 123 ff.

¹⁵ Se P. Wetterstein, 2004 s. 105 f.

¹⁶ Begreppet «fastighet» omfattar dock även vattenområden, se t.ex. A. Eriksson, *Rätten till skadestånd för miljöskada*, 1986 s. 29.

¹⁷ Till denna del synes viss olikhet i förhållande till den finska MiljöskadeL föreligga. Enligt sistnämnda reglering är ägande- eller dispositionsrätten till ett bestämt område som utgångspunkt irrelevant för ansvarets uppkomst. Det centrala är att skadeorsakande verksamhet faktiskt har utövats på ett bestämt område. Se även E. Hollo & P. Vihervuori, 1995 s. 46.

¹⁸ Också Norge har tillträtt 1992 års oljeansvarighetskonvention.

forurensningsloven (Lov av 13. mars 1981 nr. 6 om vern mot forurensninger), som också omfattat principen om strikt ansvar, avviker från motsvarande andra nordiska regleringar, enär tillämpningsområdet inte är begränsat till förorening från bestämt område eller fastighet. Den breda tillämpningen begränsas emellertid av speciallagstiftning och även av kontraktuella bestämmelser. Ersättningsreglerna i 8 kap. omfattar dock också förorening¹⁹ från transportmedel, t.ex. fartyg.²⁰ Och i 5 § stadgas att «for forurensning fra veger, jernbane o l, havner og flyplasser gjelder loven her så langt forurensningsmyndigheten bestemmer». Men också detta stadgande synes vika för ersättningsbestämmelserna i 8 kap. (5 § fjerde ledd).

I norsk rättspraxis har redaren påförts strikt skadeståndsansvar ifall skadan uppkommit på grund av tekniskt fel i fartyget eller dess utrustning, och det har inte varit fråga om sammanstötning mellan fartyg.²¹ I övrigt har culpaprincipen tillämpats.²² De få rättsfallen om strikt ansvar har dock marginell betydelse för redarens

¹⁹ Ersättningsansvaret gäller «forurensningsskade» («skade, ulempe eller tap forårsaket av forurensning», 53 § andre ledd). Se närmare t.ex. R. Klausen, *Maritimt oljesol og erstatningsvern: Ansvar for miljøskader? Materielle og prosessuelle utfordringer*, 1998 s. 36 ff.

²⁰ I 53 § fjerde ledd stadgas: «Uavhengig av bestemmelse i eller i medhold av 5 § gjelder kapitlet her også forurensning og avfall fra faste transportanlegg og fra det enkelte transportmiddel, jfr 5 § fjerde ledd». Se även T. Falkanger, 'Sjøtransportøren og den norske forurensningsloven', i *Festskrift till Kurt Grønfors*, 1991 s. 147 ff.

²¹ Se ND 1921 s. 401, ND 1952 s. 320 och ND 1969 s. 389, alla avgöranden av Norges Høyesterett. Se även kommentaren av E. Selvig i 'Rederansvaret. § 3. Objektivt rederansvar', *Marlus* Nr. 20, 1977 s. 7 ff.

²² Se t.ex. diskussionen i avgörandena ND 1973 s. 348, särskilt s. 355 f. (Norges Høyesterett) och ND 1990 s. 183 (Gulating lagmannsrett). Den norska saltvannsfiskeoven innehåller dock ett stadgande om strikt ansvar (42 §; skada på fiskeredskap). Se t.ex. RG 2000 s. 142 (Hålogaland lagmannsrett).

miljöskadeansvar, särskilt efter tillkomsten av ovan nämnda ersättningsbestämmelser i forurensningloven.

Danmark har också tillträtt 1992 års oljeansvarighetskonvention och följaktligen ingår stadganden om strikt ansvar för oljeskador i den danska søloven (10 kap.). Även havmiljøloven har omfattat principen om strikt ansvar i 44 §.²³ Däremot gäller den danska Lov nr. 225 af 6. april 1994 om erstatning for miljøskader endast miljøskador som orsakas «som led i erhvervsmaessig eller offentlig aktivitet, der er anført i bilaget til loven» (1 §). I bilagan nämns inte hamn- eller fartygsdrift, men listans uttömmande karaktär synes inte utesluta att domstolarna statuerar strikt ansvar för verksamheter utanför lagens tillämpningsområde.²⁴

De lege ferenda ämnar alla de nordiska länderna tillträda 1996 års HNS-konvention (International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea)²⁵ och 2001 års bunker-

²³ Sø- og Handelsretten i København har nyligen avgjort två avgöranden rörande tillämpningen av bl.a. havmiljøloven 44 §. I avgörandet *M/T BRAGE PACIFIC* (den 24. juni 2005) ansågs fartygets ägare och P&I-försäkringsgivare strikt ansvariga för skadeförebyggande åtgärder, medan domstolen ansåg i avgörandet *Minerva* (den 1. juli 2005) att en köpare av vraket inte ansågs som «ejer» enligt havmiljøloven § 44, stk. 1.

²⁴ Se *Betaenkning nr. 1237 om erstatning for miljøskader*, 1992 s. 189. Se även E.M. Basse & C. Tonnesen & D. Wiisbye, *Miljøerstatningsloven med kommentarer*, 1995 s. 63.

²⁵ Finland undertecknade HNS-konventionen i september 1997. Vid kommunikationsministeriet pågår för närvarande arbete med att implementera HNS-konventionen i finsk rätt. Målet är att avge regeringens proposition till riksdagen under år 2008. I Sverige har en särskild utredning med uppdrag att ta fram ett underlag för bedömningen av om Sverige bör tillträda HNS-konventionen avgivits i oktober 2006 (SOU 2006:92 Skadeståndsansvar vid sjötransport av farligt gods). Betänkandet finner att Sverige bör ansluta sig till konventionen. Också i Norge förordar Sjølovkomiteen landets anslutning till HNS-konventionen (NOU 2004:21

konvention (International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage).²⁶ EU:s råd har bemyndigat medlemsstaterna att underteckna, ratificera eller tillträda nämnda konventioner.²⁷ Vidare har kommissionen uppmanat medlemsstaterna att omedelbart skrida till åtgärder för att ratificera konventionerna.²⁸

Liksom 1992 års oljeansvarighetskonvention har dessa konventioner omfattat ett strikt ansvar för miljöskador – med i konventionerna nämnda undantag. Skrivningen av detta ansvar är i huvudsak likalydande i alla de nämnda konventionerna. Som illustration kan nämnas art. 7 i HNS-konventionen:

«1. Except as provided in paragraphs 2 and 3, the owner at the time of an incident shall be liable for damage caused by any hazardous and noxious substances in connection with their carriage by sea on board the ship, provided that if an incident consists of a series of occurrences having the same origin the liability shall attach to the owner at the time of the first of such occurrences.

2. No liability shall attach to the owner if the owner proves that:

(a) the damage resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character; or

(b) the damage was wholly caused by an act or omission done with the intent to cause damage by a third party; or

(c) the damage was wholly caused by the negligence or other wrongful act of any Government or other authority responsible for the maintenance of lights or other navigational aids in the exercise of that function; or

Erstatningsansvar ved sjøtransport av farligt gods). I Danmark har man hunnit längst, där har lagstiftning färdigställts som torde möjliggöra en ratifikation redan under år 2007. I alla dessa länder tas HNS-konventionens bestämmelser in i respektive sjölags 11 kap.

²⁶ Finland har undertecknat konventionen den 26 september 2002.

²⁷ Se Council Decision 2002/971/EC och Council Decision 2002/762/EC.

²⁸ Se kommissionens meddelande COM(2002) 681 final.

(d) the failure of the shipper or any other person to furnish information concerning the hazardous and noxious nature of the substances shipped either

(i) has caused the damage, wholly or partly; or

(ii) has led the owner not to obtain insurance in accordance with article 12; provided that neither the owner nor its servants or agents knew or ought reasonably to have known of the hazardous and noxious nature of the substances shipped²⁹

3. If the owner proves that the damage resulted wholly or partly either from an act or omission done with intent to cause damage by the person who suffered the damage or from the negligence of that person, the owner may be exonerated wholly or partially from liability to such person.

4. No claim for compensation for damage shall be made against the owner otherwise than in accordance with this Convention....»

Det förtjänar också nämnas att Europaparlamentet och rådet antagit direktiv 2004/35/EG av den 21 april 2004 om miljöansvar för att förebygga och avhjälpa miljöskador. Direktivet, som är ett minidirektiv,³⁰ bygger på den s.k. polluter pays-principen och principen om hållbar utveckling: «Den grundläggande principen i detta direktiv bör därför vara att verksamhetsutövare vars verksamhet har orsakat en miljöskada eller ett överhängande hot om en sådan skada skall ha ett ekonomiskt ersättningsansvar».³¹

²⁹ Ansvarsundantaget (d) saknas från både 1992 års oljeansvarighetskonvention och 2001 års bunkerkonvention.

³⁰ Strängare regler kan införas på nationell nivå. Se direktivets preambel (nr. 29) och art. 16.

³¹ Se direktivets preambel (nr.2) och (nr.18), jfr även art. 1. I denna princip ligger att förorenaren är närmast till att bära kostnaderna för skadorna, enär bl.a. preventionshänsyn talar för att den som erhåller den ekonomiska nyttan även bör bära de utgifter och kostnader som verksamheten förorsakar. På detta sätt kommer marknadspriset på varor att bättre motsvara den samhälleliga kostnaden för deras produktion. Principen om att förorenaren betalar har godtagits av både OECD (1972) och EU (EG-fördraget art. 174.2). Beträffande polluter pays-principen, se t.ex. N. De

Ansvaret är strikt och direktivet har fastslagit principen om ansvar för skada på naturen i sig («environment *per se*») och miljöskadebegreppet omfattar skador på «skyddade arter och skyddade naturliga livsmiljöer» samt på vatten och mark (art. 2.1).

Direktivet har även relevans för *sjöfarten*: det omfattar bl.a. i bilaga III nämnda sjötransporter av farligt eller förorenande gods samt avfall. Det är dock svårt att förutse vilken direkt relevans för redaransvaret direktivet kommer att få,³² men det innehåller undantag för miljöskador (eller omedelbart hot om dessa) som orsakas av en händelse som omfattas av ansvars- och ersättningsreglerna i bl.a. 1992 års oljeansvarighets- och fondkonventioner, 1996 års HNS-konvention och 2001 års bunkerkonvention (art. 4.2 och bilaga IV). Dessutom kan 1976/96 års globalbegränsningskonvention (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims) åberopas (art. 4.3). Konventionerna bör vara i kraft i medlemsstaterna.

Alla miljöskador som kan uppstå i samband med fartygsdriften omfattas likväl inte av de nämnda konventionerna (särskilt gäller detta miljöskador som orsakas av mindre fartyg) och

Sadeleer, 'Polluter – Pays, Precautionary Principles and Liability', i G. Betlem & E. Brans (Ed.), *Environmental Liability in the EU. The 2004 Directive compared with Us and Member State Law*, 2006 s. 89 ff. och den intressanta analysen av H.C. Bugge, *Forurensningsansvaret: Det økonomiske ansvaret for å forebygge, reparere og ersatte skade ved forurensning*, 1999 s. 192 ff.

³² Den ansvarige (med vissa undantag; art. 8.3-4) verksamhetsutövaren definieras i art. 2: «6. *verksamhetsutövare*: varje fysisk eller juridisk person, privat eller offentlig, som driver eller kontrollerar en yrkesverksamhet eller, om detta följer av nationell lagstiftning, den person till vilken avgörande ekonomiska befogenheter när det gäller en sådan verksamhets tekniska funktion har delegerats, inbegripet den person som innehar tillstånd eller godkännande för denna verksamhet och/eller den person som registrerar eller anmäler en sådan verksamhet». Jfr MiljöskadeL 7 § och det sjörättsliga redarbegreppet. Se P. Wetterstein, 2004 s. 33 ff.

gränsdragningen mellan tillämpningsområdet för konventionerna och övrigt redaransvar vid t.ex. hamnfunktioner, som lastning och lossning av fartyg, kan bli problematisk. Särskilt gäller detta HNS-konventionen.³³ Men vad som är centralt, direktivet gäller inte personskada, skada på privat egendom eller ekonomiska förluster (preambel (nr.14) och art. 3.3), dvs. direktivet tar sikte på skyddet av *allmänna* (kollektiva) intressen³⁴ och detta skydd omfattar myndigheternas krav på ersättning för förebyggande och återställande åtgärder.³⁵ Detta är en väsentlig begränsning av direktivets tillämpningsområde.

3 Ett generellt strikt ansvar?

3.1 Utvidgningsområdet för strikt ansvar

Ovan har framgått att fastän utgångspunkten för det sjörättsliga miljöskadeansvaret fortsättningsvis är culpaprincipen, är det strikta ansvaret på stark frammarsch. Beträffande de nordiska länderna är oljeskadeansvaret både nationellt och internationellt tämligen väl täckt. Bunkerkonventionens framtida ikraftträdande kommer därför inte att medföra väsentliga förändringar med avseende på det strikta ansvaret. Försäkringsskyddet för de skadelidande kommer likväl att förbättras på grund av konventionens bestämmelser om obligatorisk försäkring och «direct action».³⁶

³³ Jfr härom P. Wetterstein, 2004 s. 112.

³⁴ Beträffande dessa begrepp, se närmare P. Wetterstein, 2004 s. 167 ff.

³⁵ «Förebyggande åtgärder» jämte «hjälpåtgärder» definieras i art. 2(10),(11) och avhjälpningsåtgärderna (för skador på vatten och på skyddade arter och skyddade naturliga livsmiljöer) uppdelas i «primära hjälpåtgärder», «kompletterande hjälpåtgärder» och «kompenserande hjälpåtgärder». Dessa anges i direktivets bilaga II.1.

³⁶ Se närmare P. Wetterstein, 2004 s. 395 f.

Intresset knyts därför till skador som inte täcks av den existerande oljeskaderegleringen (och för Finlands del VattenL 1 kap. 25 §). Inledningsvis bör dock konstateras att gällande miljöskadelaagstiftning i Finland, Sverige och Norge omfattar strikt ansvar i varierande grad vid en del hamnaktiviteter som godshantering, hamnbogsering, lastning och lossning samt serviceverksamheter – i Norge gäller ersättningsreglerna i 8 kap. forurensningsloven även förorening som orsakas av fartyg som *rörlig* störningskälla. Men för skador som orsakas vid transporter av andra farliga ämnen än olja, t.ex. gaser och kemikalier, bygger redarens ansvar fortsättningsvis på culpagrund (med nämnda undantag för Norge). Detsamma gäller ansvaret för skador genom brand och/eller explosion av olja.³⁷

Jag har i tidigare sammanhang sagt att det kunde vara motiverat med ett generellt strikt ansvar för miljöskador orsakade av fartyg – särskilt när HNS-konventionen inte ännu gäller i de nordiska länderna.³⁸ Men då denna konvention snart tillämpas i de nordiska länderna,³⁹ försvinner härvid behovet för ett sådant ansvar? Även om HNS-konventionen i stor utsträckning råder bot på situationen, är mitt svar nej, dvs. behovet av ett generellt (utfyllande) strikt ansvar kvarstår.

HNS-konventionen tillämpas utgående från sina tillämpningsförutsättningar: fartygsbegreppet, definitionen av farliga ämnen, de geografiska tillämpningskriterierna osv.⁴⁰ Men utgår man från ett brett miljöskadeperspektiv⁴¹ är det klart att inte *alla* tänkbara

³⁷ Jfr definitionen av oljeskada i SjöL 10 kap. 1 § 3 punkten: «I detta kapitel avses med... *oljeskada* skada som orsakats av *förorening* (min. kurs.) genom olja från ett fartyg och som uppkommit utanför fartyget,...».

³⁸ Se P. Wetterstein, 2004 s. 111 ff.

³⁹ Se ovan fn. 25.

⁴⁰ Se närmare artiklarna 1, 3-5 i HNS-konventionen.

⁴¹ Jfr P. Wetterstein, 2004 s. 6 f.

skador omfattas av sagda konvention. Utanför faller t.ex. miljöskador som inte *orsakats* av HNS-ämnen («caused by those substances»⁴²) och av farliga ämnen som inte överhuvudtaget omfattas av HNS-konventionen.⁴³ Och ämnen som inte transporteras som *last* och skador som orsakas av fartyg nyttjade uteslutande för icke-kommersiella ändamål⁴⁴ är också uteslutna.⁴⁵ Och noteras bör, att bunkers som börjar brinna eller exploderar omfattas inte heller av reglerna för *oljeskadeansvar*.⁴⁶

⁴² Med denna skrivning avses «caused by the hazardous or noxious nature of the substances» (art. 1.6).

⁴³ Omkring 6.000 olika ämnen är farliga och skadliga i HNS-konventionens mening. Till dessa hör huvudsakligen kemikalier av olika slag samt olja, kondenserad naturgas (LNG) och petroleumgas (LPG). SOU 2006:92 s. 10.

⁴⁴ I art. 4.4 ingår följande bestämmelse: «Except as provided in paragraph 5, the provisions of this Convention shall not apply to warships, naval auxiliary or other ships owned or operated by a State and used, for the time being only on Government non-commercial service». En medlemsstat kan dock besluta att tillämpa HNS-konventionen på nämnda fartyg (art. 4.5).

⁴⁵ Också andra undantag från HNS-konventionens tillämpning kan göras i enlighet med art. 5. En stat får förklara att HNS-konventionen inte gäller för fartyg vars bruttodräktighet inte överstiger 200 och som transporterar HNS-ämnen i förpackad form när de utför resor mellan hamnar eller anläggningar i den staten. Enligt SOU 2006:92 s. 13 tillkom denna undantagsmöjlighet särskilt på begäran av de små ö-staterna i Stilla havet.

⁴⁶ Det kan ytterligare tilläggas att av definitionen «carriage by sea» i HNS-konventionens artikel 1(9) följer att avgörande för om konventionen skall gälla är, om det farliga godset vid olyckstillfället fanns ombord på ett fartyg eller i någon anordning, t.ex. rörledning eller kran som hör till fartyget («ship's equipment»). Ifall inte fartygets «equipment» nyttjas, begränsas ansvarsperioden av tidpunkterna för när lasten överskrider fartygets reling. Nämnda avgränsning ger upphov till tolkningsvårigheter. Vad avses med begreppet «ship's equipment»? Se härom P. Wetterstein, 2004 s. 112 f. Enär de nordiska miljöskadelagarna i allmänhet endast täcker skador orsakade av «förorening», se t.ex. den norska förorensningloven ovan fn.

Inte heller erbjuder det tidigare nämnda direktivet 2004/35/EG skydd för kränkta *privata* (individuella) intressen,⁴⁷ utan endast myndigheternas krav på ersättning för förebyggande och återställande åtgärder omfattas.

3.2 Skäl för strikt ansvar

Inledningsvis bör dock konstateras att skillnaden mellan ett ansvarssystem som bygger på ett omfattande principalansvar baserat på culpa och ett system som bygger på strikt ansvarsgrund men med betydande undantag (krigs- och naturhändelser, skada orsakad av tredje man etc.) inte nödvändigtvis är stor. Skillnaden är i betydande grad teoretisk, men innebär dock en viss bevislättning för den skadelidande. Han behöver inte visa culpa, utan svaranden bör visa ansvarsbefrielsegrund. Men ersättningsgill skada och adekvat kausalitet bör den skadelidande givetvis visa.⁴⁸

I sjörättsliga sammanhang minskas divergensen mellan culpa och strikt ansvar ytterligare av bevisbörderegeln utformning i praktiken. När ett fartyg orsakar skada behöver den skadelidande normalt endast föra bevisning om («göra sannolikt») att skadan har uppkommit genom fel begångna ombord på fartyget. Han behöver inte visa vem eller vilka som har företagit den skadeorsakande handlingen eller ansvarsbringande underlåtenheten. Anonym och

19, kan en del brand- och explosionsskador vid lastnings/lossning av HNS-gods bli att bedöma enligt culpaprincipen.

⁴⁷ Jfr P. Wetterstein, 'A Proprietary or Possessory Interest: A *Conditio Sine Qua Non* for Claiming Damages for Environmental Impairment' i P. Wetterstein (Ed.), *Harm to the Environment: The Right to Compensation and the Assessment of Damages* 1997 s. 32 f.

⁴⁸ Jfr P. Wetterstein, 2004 s. 119 ff., 231 ff.

även s.k. kumulerad culpa⁴⁹ är tillräckligt. Det står givetvis redaren fritt att försöka föra motbevisning, men en sådan bevisning är ofta svår att prestera.

Det bör också beaktas att den klart övervägande delen av miljöskador har sin grund i mänskliga fel och försummelser.⁵⁰ Culpnan består ofta däri att någon handlat i strid med givna skydds- och säkerhetsföreskrifter eller överträtt koncessionsvillkor. Och enär mängden av olika bestämmelser, föreskrifter m.m. hela tiden ökar, kan det, då en miljöskada har inträffat, föreligga en viss förhandsförmodan om culpa.

Jag anser likväl att den skadelidandes ställning bör stärkas genom införandet av ett generellt strikt ansvar på föreliggande område. Utgående från dennes behov av *reparation* är culpabedömningar irrelevanta. Strikt ansvar – helst kombinerat med ansvarsförsäkring eller annan säkerhet – är en viktig komponent i ett modernt och ändamålsenligt samt funktionellt ersättningssystem.⁵¹ Också på andra trafikområden gäller strikt ansvar: spårtrafik, flyget och

⁴⁹ Vid kumulerad culpa innebär flera medhjälpares åtgärder var för sig inte ersättningsbetingande culpa, utan endast tillsammans. Jfr H. Saxén, *Skadeståndsrätt*, 1975 s. 182.

⁵⁰ Se t.ex. A. Vinding Kruse, 'Prevention i ersättningsrätten:finns den?', *Svensk Juristtidning*, 1987 s. 400.

⁵¹ Jfr här B. Bengtsson, 'Skadestånd för vissa miljöskador och andra enskilda anspråk', i B. Bengtsson & U. Bjällås & S. Rubenson & R. Strömberg, *Miljöbalken 31-33 kap. En kommentar*. Del II 2003 s. 32:4, som angående skälen för ett strikt ansvar för miljöskador anför bl.a. att det anses «särskilt av sociala och humanitära skäl angeläget att stärka den skadelidandes möjligheter till ersättning och stimulera till skyddsanordningar eller andra åtgärder för att motverka skada». En hänvisning kan även göras till M.A. Polinsky & S. Shavell, 'Punitive Damages: An Economic Analysis', 111 *Harvard Law Review*, 1998 s. 878 ff., särskilt s. 885 f., vilka anför att målet «damages should equal harm» uppnås lättare under ett strikt ansvar än då skadeståndsskyldigheten bygger på vårdslöshet.

motorfordonstrafik (dock via försäkring).⁵² Och om vi har kvar culpaansvaret när HNS-konventionen implementeras i finsk (och övrig nordisk) rätt, kan ändå miljöskadesituationer uppkomma där ansvarsgrunden är culpa. Detsamma gäller i fråga om direktivet 2004/35/EG (ovan under III.1). Utgående från en strävan till koherens och översiktlighet i rättssystemet är detta inte lyckat. Dessutom bör beaktas att enär miljöskadeansvaret för landbaserad verksamhet i allmänhet bygger på strikt ansvarsgrund (ovan under II.), kan det vara svårt att i föreliggande avseende motivera en distinktion mellan «landet och sjön». Ytterligare skäl för att strikt redaransvar kan i korthet sammanfattas som följer:

För ett sådant ansvar talar också den tidigare nämnda principen om att förorenaren betalar («polluter pays») – även om man ännu är något oense om principens ekonomiska implikationer och innehåll.⁵³ Förorenaren (här redaren i egenskap av verksamhetsutövare⁵⁴) är den som erhåller den ekonomiska nyttan av verksamheten och är närmare att bära risken för miljöskadan än de skadelidande. Ett strikt ansvar för redarna (sjöfartsnäringen) innebär att dessa i större grad bli nödgade att beakta förlusterna av de skador som fartygen förorsakar som normala driftskostnader. En risk som är anknuten till en viss verksamhet är lättare förutsebar och kan därigenom lämpligare täckas via en försäkring på den skadeståndsansvariges sida än genom en försäkring tecknad av den skadelidande. Härigenom uppnås ändamålsenlig riskspridning och –pulverisering. Huruvida härigenom uppnås även prevention, dvs. att redarna ges incitament till skadeförebyggande åtgärder, är mera

⁵² För Finlands del: L om ansvar i spårtrafik (113/1999) 3 §, LuftfartsL (281/1995) 9 kap. 66 § och TrafikförsäkringsL (279/1959).

⁵³ Se P. Wetterstein, 2004 s. 8 not 27. Här bör även hänvisas till Sandviks intressanta analys av polluter pays-principen och det strikta ansvaret för miljöskador, se B. Sandvik, 2002 s. 57 ff.

⁵⁴ Jfr P. Wetterstein, 2004 s. 52 ff.

kontroversiellt. Fastän jag själv tror att en sådan presumtion i viss mån är berättigad,⁵⁵ finns även andra åsikter.⁵⁶

Slutligen erbjuder det strikta ansvaret även processekonomiska fördelar: ansvarsfrågans utredning underlättas, vilket medför snabbare och möjligen färre processer,⁵⁷ betydelsen av «forum shopping» minskar⁵⁸ osv.

3.3 Ansvarssubjektet

Det ovan skisserade strikta ansvaret bör påföras redaren av det skadeorsakande fartyget. Detta harmonierar även med ansvarssubjektet «verksamhetsutövaren» enligt de nordiska miljöskadelagarna;⁵⁹ jfr även begreppet «verksamhetsutövare» enligt 2004 års EG-direktiv om miljöansvar för att förebygga och avhjälpa miljöskador (ovan under II).⁶⁰ Redaransvaret är ett driftsansvar: redaren är sjöfartsnäringsens «driftsherre». Genom befälhavaren innehar han

⁵⁵ Se P. Wetterstein, 2004 s. 108 not 182 med hänvisningar.

⁵⁶ T.ex. A. Vinding Kruse, 1987 s. 400 anför att skillnaden culpaansvar/ strikt ansvar inte har större betydelse i preventivt hänseende. Se även A. Hayes, 'The Economics of Strict and Fault-based Environmental Liability', *European Environmental Law Review*, 1994 s. 294 som anför: «The popular belief that strict liability necessarily leads to more prevention than does a fault-based system is simply unsustainable as a general rule».

⁵⁷ Men rättsekonomer har även hävdad att det strikta ansvaret medför ökade transaktionskostnader, bl.a. på grund av ökningen av skador som skall ersättas och ökade kausalitetsbedömningar. Se B. Sandvik, 'Skadeståndsinstitutets preventiva betydelse: särskilt om strikt ansvar och ekonomisk prevention', *Retfaerd* 3, 1999 s. 40.

⁵⁸ Genom ett generellt antaget strikt ansvar undviker man varierande culpapregler och -bedömningar i olika jurisdiktioner.

⁵⁹ Jfr beträffande finsk rätt P. Wetterstein, 2004 s. 52 ff.

⁶⁰ Se art. 2.6.

besittningen av fartyget.⁶¹ Det synes därför naturligt att anse redaren som verksamhetsutövare även i miljöskadestiftningens mening.

Men 1992 års oljeansvarighetskonvention och 1996 års HNS-konvention kanaliserar ansvaret till fartygsägaren. Redaren är sålunda inte ansvarssubjekt då dessa är skilda personer. Jag har tidigare kritiserat den obalans som råder i fråga om ansvaret för olika intressenter (fartygsägare, redare, befraktare etc.) vid sjötransporter av olja.⁶² Ansvaret har helt kanaliserats till den registrerade fartygsägaren som ju ofta inte ens har kontroll över transporten. Ersättning får krävas av andra aktörer endast om dessa «har orsakat skadan uppsåtligt eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma».⁶³ Även om en sådan kanalisering medför vissa fördelar (bl.a. klarhet och undvikande av flerfaldig försäkring av samma ansvarsrisk⁶⁴), är min uppfattning den att riskerna i samband med oljetransporterna borde reflekteras bättre i ansvar också för andra medverkande än fartygsägaren.

För de skadelidande är frågan närmast av *preventiv* betydelse – detta med hänsyn till oljeskadefondernas ersättningstryggande effekt. Därför borde ansvaret påföras åtminstone den som innehar den operativa kontrollen över sjötransporten, dvs. «the operator», som närmast motsvaras av «redaren» (se nedan *petit*text). Denne har ju det primära ansvaret för att säkerhetsföreskrifter och –standarder efterföljs. Detta utesluter givetvis inte att också fartygsägaren fortsättningsvis skulle kunna vara ansvarssubjekt i situationer då dessa aktörer är olika personer.

⁶¹ Se närmare P. Wetterstein, 2004 s. 33 ff.

⁶² Detta har även påtalats av EG-kommissionen. Se närmare P. Wetterstein, 'The Principles of Limitation and Sharing of Liability', i *Legislative Approaches in Maritime Law*, *Marlus* Nr. 283, 2001 s. 110, 113 f.

⁶³ Den finska SjöL 10 kap. 4 § 2 mom.

⁶⁴ Det bör dock noteras att P&I-försäkringen idag ofta täcker fartygsägarens och redarens ansvar under samma försäkring.

HNS-konventionen innehåller en motsvarande «ovillkorlig» ansvarskanalisering till den registrerade fartygsägaren som olje-ansvarssystemet. Följaktligen kan även denna lösning kritiseras. Däremot innehåller 2001 års bunkerkonvention en mera nyanserad skrivning på denna punkt. Ansvaret har inte enbart kanaliserats till fartygsägaren, utan ansvarssubjektet är «the shipowner» (art. 3), som definieras som «the owner, including the registered owner, bare boat charterer, manager and operator of the ship» (art. 1(3)).⁶⁵ Då flera personer är ansvariga är ansvaret solidariskt.

Uttrycket «operator of the ship» torde närmast motsvara «redare» enligt nordisk terminologi.⁶⁶ Att utsträcka ansvaret även till «manager» kan motiveras med att redaren ofta överlåter viktiga bemannings- och tekniska underhållsfunktioner till «ship management» -bolag.

Konklusionen blir sålunda att ett strikt ansvar för miljöskador orsakade av fartyg borde utsträckas också till redaren. Beträffande oljeansvarighets- och HNS-konventionerna skulle detta dock förutsätta en ändring av konventionstexterna.⁶⁷

⁶⁵ Enligt information i CMI Newsletter 1/2002 s. 3 ansågs utvidgningen av ansvarssubjekten önskvärd enär bunkerkonventionen saknade både egna ansvarsbelopp och en kompletterande ersättningsfond.

⁶⁶ Också bare boat-befraktaren bär redaransvar enligt SjöL 7 kap. 1 § - till åtskillnad från tids- och resebefraktaren. Se P. Wetterstein, 2004 s. 38.

⁶⁷ Jämförelsevis kan nämnas att begreppet «responsible party» enligt amerikanska OPA (Oil Pollution Act) 1990 definieras som «any person owning, operating, or demise chartering the vessel» (33 USC § 2701 (32)(A)). Också CERCLA-lagstiftningen (1980/86) påför «the owner and operator of a vessel» strikt och solidariskt ansvar för utsläpp av andra farliga ämnen än olja (42 USC § 9607 (a)). «Owner or operator» omfattar «any person owning, operating, or chartering by demise, such vessel», se närmare P. Wetterstein, *Environmental Impairment Liability in Admiralty: A Note on Compensable Damage Under U.S. Law*, 1992 s. 104 ff.

Del II
Den værnede kreds efter
begrænsningsreglerne og national
tilknytning som forudsætning for
anvendelse af
begrænsningskonventioner

Advokat Mads Poulsen og
Advokat Lars Rosenberg Overby,
Kromann Reumert

1 Indledning

De juridiske og fysiske personer, som kan påberåbe sig begrænsningsreglerne – hvad enten begrænsningsfonden er oprettet af dem selv eller af en anden, som påberåber sig begrænsning – er en kreds, som med tiden er blevet udvidet betydeligt.

Den første og oprindelige begrænsningskonvention af 1924 gav kun redere, skibets ejere eller underbortfragtere begrænsningsret.¹

Denne personkreds blev udvidet ved begrænsningskonventionen af 1957. Her blev rederbegrebet udvidet, ligesom en lang række personer, der gør tjeneste på skibet, blev omfattet. 1976-konventionen tilføjede en enkelt væsentlig persongruppe, nemlig bjærgere, medens 1996-protokollen ikke har medført nogen ændringer med hensyn til den værnede personkreds.

2 Redere, befragtere mv.

Efter 1976 konventionen og 1996 protokollen har *Shipowners* begrænsningsret. Denne term er dog ikke defineret i nordisk ret, idet man frygtede, at en definition af begrebet *Shipowner* ville få utilsigtet virkning på andre områder af søloven².

Tager man i stedet udgangspunkt i det, som gælder i Norden i dag, nemlig 1996-protokollen, fremgår det af den danske sølov § 171, at *«Rederen kan begrænse sit ansvar efter reglerne i dette kapitel. Samme ret har en ejer af et skib, som ikke er reder, en bruger, befragter, disponent samt enhver, der yder tjeneste i direkte forbindelse med bjærgningsarbejdet, herunder arbejde som nævnt i § 172, stk. 1, nr. 4, 5 og 6»*.

¹ Wetterstein, s. 37-38

² BET. 924/1981 s. 29/Ot. Prp. nr. 32 s. 23

Herved forstås altså først og fremmest rederen; ofte den registrerede ejer. Herudover inkluderer det en ejer, som ikke er reder, f.eks. fordi skibet er bareboat-befragtet, og bareboat-befragteren således de jure er reder.

Endelig er en lang række øvrige personer, der som befragtere, agenter eller lignende har interesse i skibets daglige drift eller disponerer over skibsrum, ret til at påberåbe sig begrænsning. Disse betegnes i bestemmelsen som *bruger*, *befragter* eller *disponent*. Dette er en nordisk inkorporering af de engelske begreber *Charterer*, *Manager and Operator*, som ifølge konventionen³ er indbefattet i konventionens begreb *Shipowner*, men den nordiske begrænsningsret er nok gået noget videre i sin definition af den værnede kreds, end man ser andetsteds jf. nedenfor.

Både i og udenfor Norden forstås ved ovenstående både rejse- og tidsbefragtere. Dette har stor betydning i praksis, da mange skibe ejes af en part, f.eks. en tysk reder, men bortfragtes på tidscerteparti til fx et større koreansk linjerederi og udadtil med hensyn til navn, bemaling mv. fremstår som linjerederiets skib. Linjerederiet vil da udstede konnossementer i eget navn. I andre tilfælde har tidsbefragteren måske underbortfragtet en bulk carrier under et rejsecerteparti og herunder udstedt konnossement til rejsebefragteren. I begge tilfælde vil befragteren - der bliver bortfragter eller transportør i forhold til sin aftagerpart længere nede i kæden - have behov for begrænsningsret.

I visse tilfælde vil befragteren ikke en gang have befragtet hele skibet, men blot en del af dettes lastekapacitet. I dette tilfælde er befragter slot charterer, og det har f.eks. i engelsk ret ført til betydelig debat om, hvorvidt sådanne charterers er omfattet af begrænsningsretten. Måske skyldes det, at nogle mente, at ordet

³ 1976-konventionens art. 1.2 / 1957-konventionens art. 6.2

charterer i 1957 konventionen skulle fortolkes indskrænkende⁴. Spørgsmålet er, så vidt ses, stadig uafklaret i engelsk ret. Det er ligeledes diskuteret i engelsk ret, hvorvidt en begrænsningsret, hvis den består, skal beregnes i forhold til hele skibets drægtighed eller alene til den brøkdelt af skibets lastekapacitet, som en slot charterer har befragtet. Ledende forfattere støtter imidlertid en sådan begrænsningsret, således at en slot charterer skal kunne begrænse i forhold til hele skibets tonnage⁵.

I nordisk ret er spørgsmålet imidlertid afgjort således, at slot charterers er omfattet af den værnede personkreds. Dette fremgår direkte af de svenske forarbejder til 1957-konventionen⁶, da denne blev indarbejdet i nordisk ret, og endelig fastslået i forarbejderne til 1976-konventionen. Dette er ikke en nordisk misforståelse, som antydtes af nogen⁷, men et bevidst valg. Af forarbejderne til de nordiske sølove fremgår, at ordet *charterer* er vidt nok at omfatte slot charterers, og at disse bør kunne begrænse ud fra de samme betragtninger, som gør, at man tillader en helbefragter at begrænse.⁸

Nordisk ret går endda så langt, at en *shipper* i en konnossement – dvs. en stykgodsbefragter – kan have begrænsningsret. Selvom de svenske forarbejder indledningsvis udtrykker tvivl, om en stykgodsbefragter er omfattet af konventionens intentioner⁹, leverer samme forarbejder et stærkt argument for, at en stykgodsbefragter skal være omfattet: Et containerskib bryder i brand og der sker omfattende ødelæggelser. Branden er opstået som følge af en

⁴ BET 924/1981 s. 29

⁵ Griggs, s. 9

⁶ SOU 1961:22 s. 52

⁷ Griggs s. 9

⁸ Blom, s. 51 samt s. 55f; Falkanger, Bull og Overby, s. 178; SOU 1981:8 s. 128; BET 924/1981 s. 29; Ot. Prp. nr. 32 s. 23.

⁹ SOU 1981:8 s. 70

shippers mangelfulde indpakning af gods i en enkelt container, noget han med stor sandsynlighed er ansvarlig for, og som vareforsikringen ikke dækker. Og der er ifølge i de nordiske forarbejder ikke noget til hinder for, at man nationalt giver begrænsningsret til parter, som ikke er omfattet af konventionen, hvorfor en sådan stykgodsbefragter bør være omfattet¹⁰. Da denne begrænsningsret således beror på national lovgivning, kan man dog spørge, om den skal eller vil blive respekteret i andre lande.

Endelig er en *disponent* over skibet omfattet af begrænsningsretten. Disponent henviser til konventionstekstens ord *Manager* og *Operator*, dvs. den som faktisk driver skibet.¹¹ Den svenske ordlyd af bestemmelsen er anderledes, idet begrænsningsretten tilkommer «*den som i redarens ställe har hand om fartygets drift*», hvorved forstås f.eks. mæglere, som står for driften af skibet eller andre personkategorier, som varetager skibets drift. Bedømmelsen heraf er ikke restriktiv.¹²

Altså må ikke blot den bestyrende reder i et partrederi anses for at være omfattet. Også de mange agenter, f.eks. *Commercial Managers* og *Technical Managers*, der i mange tilfælde reelt udgør rederiets organisation og landbaserede administration, vil kunne påberåbe sig begrænsningsretten.

Det er dog værd at bemærke, at også dette spørgsmål har givet anledning til nogen debat efter engelsk ret, hvor udstrækningen af ordene *Manager* og *Operator* endnu ikke er afgjort.¹³

Som det fremgik af § 171 omfatter begrænsningsretten også bjærgere. Dette gælder med henvisning til § 172 også, når disse udfører arbejde i forbindelse med vragsfjernelse, fjernelse eller

¹⁰ SOU 1981:8 s. 128

¹¹ Falkanger, Bull og Overby, s. 178

¹² Blom, s. 55

¹³ Griggs, s. 8

uskadeliggørelse af et skibs ladning, eller når de tager forholdsregler for at begrænse eller afværge et tab, som ellers ville være undergivet ansvarsbegrænsning. Dette er en nyskabelse i 1976-konventionen¹⁴, som skyldtes en engelsk sag vedrørende skibet TOJO MARU.¹⁵

I denne sag havde bjærgerne sendt en dykker ned i forbindelse med bjærgningsarbejdet. Dykkeren affyrede fejlagtigt en bolt pistol ind i en gastank, som eksploderede og medførte store skader. Bjærgerne søgte at begrænse deres ansvar, men retten fandt, at de ikke var berettiget hertil. Dykkeren var ikke ombord på et bjærgningsfartøj, da skaden blev forvoldt, og skaden skete således uden forbindelse med bjærgningsfartøjets drift.

1976-konventionen angiver, at bjærgerne kan begrænse for skader opstået i direkte forbindelse med bjærgeoperationer. Dette er specificeret noget nærmere i fx den danske sølov, og det ses, at det omfatter skade både i forbindelse med bjærgning og vragsjernelse, uskadeliggørelse af f.eks. farlig last, der er skyllet over bord, uden at skibet selv er i havsnød, samt endelig skade forvoldt i bestræbelse på at undgå skade, der ellers var omfattet af begrænsningsretten. Herved gives der begrænsningsret for operationer, der falder udenfor traditionel bjærgning, fx for skade forvoldt mens bjærgeren yder en indsats for at «bjærge» miljøet. Dette er måske kun indirekte til den bjærgedes fordel, og skyldes i lige høj grad retspolitiske og miljøpolitiske hensyn, som de traditionelle bjærgehensyn¹⁶.

3 Personer, som rederen svarer for

Derudover har en række andre personer ret til at begrænse jf. fx den danske sølovs § 171, stk. 2:

¹⁴ BET 924/1981 s. 29

¹⁵ [1971] 1 Ll. Rep. 341

¹⁶ Wetterstein s. 94

«Også personer, som rederen eller andre nævnt i stk. 1 svarer for, kan begrænse deres ansvar efter reglerne i dette kapitel.»

Dette gælder en lang række personer, herunder mange fysiske personer, som rederen har et ansvar for, enten i form af ansættelse, eller fordi rederen hæfter for dem i medfør af kontrakter mv. Disse personer har altså ikke en selvstændig ret til at begrænse, men afleder retten fra rederen. Det er således en forudsætning for deres begrænsningsret, at rederen er ansvarlig eller dog hæfter for dem.

Bestemmelsen blev indført første gang i 1957-konventionen og var en følge af den engelske dom *Adler v. Dickson (the HIMALAYA)*.¹⁷

Her var sagsøger kommet til skade på landgangen til P&O-skibet HIMALAYA og havde kun mulighed for at opnå en meget beskeden erstatning fra rederiet. Hun sagsøgte da i stedet bådsmanden, som havde forvoldt skaden ved forsømmelse, samt skibets kaptajn, og de engelske domstole fandt, at rederiets ansvarsfraskrivelse og begrænsningsbestemmelser ikke omfattede disse to personer.

Det fandtes derefter nødvendigt at indarbejde regler om, at disse parter også kunne påberåbe sig globalbegrænsning for at undgå fremtidige søgsmål imod besætningsmedlemmer mv. for at omgå begrænsningsreglerne.

1957-konventionen, art. 6.2, giver begrænsningsret til skibets «*Master, members of the crew and other servants of the owner*». Efter art. 1.4 af 1976-konventionen er begrænsningsretten i stedet givet til «*any person for whose act, neglect or default the shipowner or salvor is responsible*». I nordisk ret krævedes, at kravet var rettet mod skibets «*skibsfører, mandskab eller lods eller nogen som er ansat...*»¹⁸.

¹⁷ [1954] 2 Ll.Rep. 267

¹⁸ Jf. den dagældende danske sølovs § 241

1957 konventionen omfattede som nævnt rederiets *servants*, når disse udførte arbejde i skibets tjeneste¹⁹ medens 1976-konventionen omfatter dem, som rederen er «*responsible for*». I engelsk juridisk litteratur diskuteres det, om forskellen i konventionsteksterne medfører en udvidelse af den værnede kreds i 1976 konventionen²⁰. 1976 konventionens ordlyd forekommer videre end 1957 konventionen, ligesom den ovenfor citerede inkorporering i dansk ret om hæftelse for de, som rederen «*svarer for*». Det må derfor formodes, at 1976 konventionen omfatter en bredere kreds af hjælpere end 1957 konventionen.

Det er værd at bemærke, at 1957 konventionen forudsatte, at rækkevidden af hæftelsen skulle følge national ret²¹. Således kunne der være forskel i de forskellige konventionsstater på dette område. Dette må også gøre sig gældende i dag, og der vil måske forekomme forskelle bare indenfor Norden.

Efter norsk og svensk ret tilkommer begrænsningsretten de selvstændige medhjælpere, som rederen hæfter for efter sølovens bestemmelser om rederens principalansvar (den nugældende § 151)²². Ansvarer synes altså knyttet til enhver, som på rederens eller kaptajnens opdrag udfører arbejde i skibets tjeneste, og inkluderer i svensk juridisk teori fartøjsreparatøren²³.

I dansk ret har man antaget, at selvom § 151 gælder udenfor kontrakt, kan dansk rets almindelige regler om ansvar i kontrakt medføre en hæftelse der rækker meget vidt²⁴. Bestemmelsen forstås altså som et videre begreb end rederens almindelige principalansvar

¹⁹ Jf. fx den dagældende danske sølovs § 241

²⁰ Griggs, s. 11

²¹ SOU 1981:8 s. 71

²² Ot. Prp. nr. 32 s. 23; Prop. 1982/83:159 s. 100

²³ Blom, s. 58

²⁴ Bredholt og Philip, Søloven med kommentarer 1977, s. 348

efter Danske Lovs 3-19-2. Det er tidligere antaget, at ansvaret – måske – omfatter en reparatør²⁵.

I nordisk ret omfatter begrænsningsretten således ikke bare kaptajnen og besætningen, men også dem, der i dansk ret betegnes som selvstændigt virkende tredjemænd og disses ansatte. Det kan f.eks. være restauratøren på et skib, der som selvstændigt virkende tredjemand forpagter restauranten samt dennes ansatte, tjeneren, der forvolder skade²⁶.

I engelsk ret har man fundet, at et rederi efter Haag-Visby-reglerne var ansvarligt for fejl begået af en arbejder på et værft, der medførte, at skibet var usødygtigt. Det er herefter logisk at antage, at værftet og svejseren derfor også kan påberåbe sig begrænsningsreglerne efter 1976-konventionen²⁷.

I en finsk sag, ND 1979.383 TUULIKKI, er man nået til et andet resultat.

En last trævarer var blevet beskadiget af indtrængende søvand. Skaden skyldtes, at en ventil var blevet utæt i forbindelse med at en skrue ikke blev monteret korrekt på et anerkendt værft under efter en kollision. Reparationen var godkendt af klassen. Helsingfors Rådstuvurätt fandt, at rederiet, besætningen mv. ikke havde haft anledning til at opdage fejlen og derfor havde opfyldt deres pligt til at se til, at skibet var sødygtigt. Videre fandt retten, at

«bortfraktaren enligt i Norden rådande rättsuppfattning inte kunde vara ansvarig för et svår- upptäckt misstag som drabbat arbetstagare på varv vid arbete på ett känt varv som stod under klassificeringssällskaps övervakning har [rådstuvurätten i medför af Haag-reglerne] förkastat käromålet...»

²⁵ Søloven med kommentarer ved Jørgen Bredholt og Allan Philip, Juristforbundets Forlag, København 1977, s. 349 vedr. den daværende § 233 i den danske sølov.

²⁶ Falkanger, Bull og Overby, s. 178

²⁷ Se the MUNCASTER CASTLE [1961] 1 Ll.Rep. 1957 og Griggs, s. 11

Helsingfors hovrätt stadfästede dommen, og Högsta domstolen afslog anke. Dog følger det ikke entydigt af præmisserne at man har vurderet det som et spørgsmål om hæftelse og ikke som en agtsomhedsnorm.

Den nordiske litteratur og retspraksis er som det ses ikke entydig.

Rederen vil imidlertid i mange tilfælde blive direkte ansvarlig. Agtsomhedskravet for rederen har stor betydning jf. fx UfR 1995.883H: Tankskibet BRAVUR stødte mod et kajanlæg og forvoldte skade, da styresystemet svigtede. Svigtet skyldes brud på en uoriginal bolt, der var indsat i styresystemet før rederens overtagelse af skibet. Skønsmændene konkluderede, at der var tale om en konstruktionsfejl, men at mandskabet ikke havde haft anledning til at opdage denne i forbindelse med skibets drift. Sø- og Handelsretten fandt, at rederen imidlertid ifaldt et skærpet ansvar og burde have foretaget så grundige undersøgelser ved overtagelsen af skibet, at fejlen ville være blevet opdaget. Højesteret stadfæstede af samme grund. Dommen er i tråd med den finske afgørelse vedrørende TUULIKKI; her havde rederen imidlertid opfyldt sin pligt vedrørende skibets sødygtighed. Men hvis han ikke har, ifalder rederen selv ansvaret, og selvom der ikke er tale om hæftelse for reparatøren, bliver «nettoresultatet» det samme.

Ofte skyldes skader og ulykker skjulte fejl og/eller mangler ved skibet eller dets udstyr. Der er derfor anledning til at overveje, om en indisk producent af eksempelvis navigationsudstyr er omfattet af den værnede kreds efter 1976-konventionen (og 1996 protokollen) og dernæst efter 1957-konventionen. Ligeledes kan man overveje, om en producent af noget udstyr skal behandles anderledes end det værft, som bygger skibet.

Såfremt der er fejl i navigationsudstyret, er skibet i de fleste tilfælde usødygtigt. Der vil her opstå betydelige ligheder med den omtalte problemstilling vedrørende reparatøren. Det forekommer rigtigst, at retstilstanden er den samme for den, der første gang udruster et skib, som for den, der siden hen reparerer det. I modsat fald kan det blive problematisk i grænsetilfælde, hvor eksempelvis et skib bygges om.

Hvis man antager, at rederen ikke er ansvarlig for reparatørens fejl, må han så meget des mindre vil han være ansvarlig for den, som har leveret udstyr til skibet, eller bygget dette, da leverandøren er et skridt længere fra rederen end reparatøren.

Desuden er producentens ansvar et produktansvar, som – i Danmark – reguleres af to selvstændige retlige regimer. I forhold til en «forbrugerskade» gælder EU's regler om produktansvar, som er ufravigelige. På dette punkt kolliderer begrænsningsreglerne med EU-retten (i det omfang de overhovedet er relevante).

For så vidt angår produktansvar i forhold til andre end forbrugere er produktansvaret fastlagt i retspraksis, som har betydelige ligheder med «forbruger-produktansvarsretten». På dette område har man dog ikke den samme problemstilling i relation til EU-lovgivningen. Konsekvensen må blive, at produktansvaret kan blive genstand for begrænsning (igen forudsat at rederen hæfter).

4 Ansvarsforsikringen

Endelig følger det af § 171, stk. 3, at den, der forsikrer mod ansvar for krav, der er undergivet ansvarsbegrænsning, har samme ret til at begrænse ansvaret som den sikrede selv. Bestemmelsen er indført med 1976-konventionen²⁸. Således vil kaskoassurandører og P&I-klubber kunne påberåbe sig samme ansvarsbegrænsning som rederen, kaptajnen m.fl., og der vil ikke være mulighed for at gentage taktikken fra *Adler v. Dickson* ved at anlægge sagen imod assurandørerne frem for rederen selv. Det skal dog understreges, at der ikke ved bestemmelsen er blevet adgang til direkte krav imod

²⁸ Ot. Prp. nr. 32 s. 23

assurandørerne, idet et sådant direkte krav stadigvæk forudsætter, at den nationale forsikringsaftalelovgivning herom er opfyldt²⁹.

5 National tilknytning som forudsætning for anvendelse af begrænsningsregler

1976-konventionen og 1996-protokollen giver, jf. art. 15, stk. 1, medlemsstaterne mulighed for at undlade at benytte begrænsningsregler, når den, der påberåber sig dem i medlemsstaten, ikke har bopæl eller hovedforretningssted i en 1976/1996-stat.

I Danmark og Norge overvejede man, om der skulle stilles krav om, at den der påberåbte sig begrænsningsretten skulle komme fra et land, der ville give danske/nordiske statsborgere samme beskyttelse. Dette blev imidlertid ikke gennemført, da det ville føre til praktiske problemer hvis forskellige parter skulle begrænse efter forskellige regler³⁰.

Muligheden er derfor ikke udnyttet i den danske sølov, der i § 170, stk. 1, fastslår, at 1996-reglerne skal benyttes i alle tilfælde, hvor begrænsning påberåbes for dansk domstol. Således har man i Danmark søgt at anvende dansk ret i så vidt muligt omfang i forbindelse med begrænsningssøgsmål. Dette gjaldt tillige efter 1957-konventionen, jf. den dagældende danske sølovs § 242. Samme princip har gjort sig gældende i Sverige³¹.

National tilknytning har derfor ingen betydning for anvendelse af begrænsningsretten.

De nordiske lande har dog indtil for kort tid siden opereret med en overgangsordning, medens 1976 konventionen var ved at blive

²⁹ Om dansk ret se Søloven, 3. udgave med kommentarer, af Bredholt, Martens og Philip, s. 109

³⁰ BET 934/1981 s. 27f; NOU 1980:55 s. 13

³¹ Blom, s. 158f

opsagt. Efter den dagældende danske § 170, stk. 2, skulle 1976-konventionen dog stadigvæk anvendes, hvor den, der påberåbte sig begrænsning, havde sin bopæl eller hovedforretningssted i et 1976-land. Den danske overgangsordning gjaldt således jf. § 170, stk. 2:

«Dog finder reglerne i kapitel 9 a [om brug af 1976 konventionen] anvendelse, hvis den der begrænser sit ansvar, begærer det og på tidspunktet for begæringens fremsættelse havde sin bopæl eller hovedforretningssted i en stat, som er bundet af Londonkonventionen af 1976...(1976 konventionen), men ikke af 1996 protokollen hertil.»

Overgangsordningen er ophævet pr. 1. april 2005. Hvis imidlertid en hændelse er indtruffet før 1. april 2005 – og såfremt rederen ikke allerede har oprettet en 1996-fond, som han ville være forpligtet til efter de danske regler, hvis hans bopæl og/eller hovedforretningssted er i en stat, der ikke har tiltrådt 1976 konventionen – kan man rejse spørgsmålet om en kaptajn med bopæl i eksempelvis Indien kan påberåbe sig 1976-reglerne.

Det har i alle konventionerne været forudsat, at begrænsningsrettens indhold var det samme. Således følger af 1957 konventionens art. 6.2 er, at de som rederen hæfter for, kan begrænse efter «*the same rules*» som rederen. Samme formulering er ikke anvendt i 1976 konventionen, men resultatet følger forudsætningsvis.

Hertil kommer ordlyden af fx den danske sølovs § 171. De personer, som personerne i stk. 1 (rederen mv.) svarer for, kan ifølge stk. 2 begrænse efter «*dette kapitel*». § 171 blev konciperet før overgangsordningen var aktuel, men det fremgår af bestemmelsen at de personer, der afleder deres begrænsningsret fra rederen, idet han hæfter for dem, begrænser efter samme regler som rederen. Hvad enten dette nu er kap. 9 med 1996 protokollens grænser eller kap. 9 a med 1976 konventionens grænser, skal parterne i stk. 1 og stk. 2 altså undergives samme regler.

Tager man den danske overgangsordnings § 170, stk. 2 for pålydende, skulle kaptajnen umiddelbart kunne påberåbe sig 1976 konventionens grænser. De danske forarbejder til overgangsordningen omtaler alene «*rederen*» og tager tilsyneladende ikke højde for, at man ved i § 170, stk. 2 at bruge ordlyden «*Den, der begrænser sit ansvar...*» tilsyneladende åbner for, at alle parter, der kan begrænse, kan gøre brug af overgangsordningen. Imidlertid fremgår det også af forarbejderne, at man ønskede at indsnævre kredsen af personer, der kunne påberåbe sig 1976 konventionen, for at begrænse brugen af dobbelte regelsæt. Det fremgår herefter, at man har søgt dette mål nået med kravet om at *rederen* skal have sin bopæl eller hovedforretningssted i en 1976 stat «*så alene redere med en reel tilknytning til en 1976 konventionsstat kan påberåbe sig de lavere grænser.*»³²

Uagtet at lovteksten ikke henviser til *rederen*, men til «*den, der begrænser*» har intentionen således været, at overgangsordningen kun skulle være tilgængelig for redere der reelt kommer fra en 1976 konventionsstat. Dermed skulle overgangsordningen ikke begrunde en selvstændig adgang til at påberåbe sig selvstændige lavere grænser for de personer, som *rederen* på mere eller mindre løst grundlag svarer for.

Det må erkendes, at lovens ordlyd ikke er klar, og at man derfor kunne få det indtryk, at fx en indisk kaptajn fra en 1976 konventionsstat kunne påberåbe sig disse regler, uagtet at 1996 grænserne måtte gælde for *rederen*. Ordlyden er antagelig en lapsus, og der synes ikke at være holdepunkter for en sådan fortolkning. Det må antages, at det først skal fastslås hvilke regler der gælder for de, som kan begrænse efter § 171, stk. 1, og at de,

³² LFF 1998-1999.1.165 s. 3

som begrænser jf. stk. 2 må gøre dette efter samme regler, da deres begrænsningsret er afledt.

Del III

Begrænsning og Lugano/Bruxelles

Advokat Morten Kroon,
Kammeradvokaten/Advokatfirmaet Poul Schmith

1 Omdrejningspunktet - Lex fori princippet ved ansvarsbegrænsning

Sølovens 9. kapitel om ansvarsbegrænsning, §§ 171-181.

Sølovens § 182:

«§§ 171-181 finder anvendelse i alle tilfælde, hvor begrænsning af ansvaret påberåbes ved dansk domstol ...»

Omfatter i kraft af henvisningen i § 177, stk. 4, også sølovens 12. kapitel om begrænsningsfonde.

Heraf udspringer adgangen til forum shopping, d.v.s. etablering af jurisdiktion i et land, hvor ansvarsbegrænsningsbeløbene er enten højere eller lavere, eller hvor der gælder særlige regler, som kan være relevante i den pågældende sag.

Der skal imidlertid være værneting for et søgsmål eller foreløbigt retsskridt i Danmark, d.v.s. typisk skadelidtes værneting eller sagsøgte hjemting. Uden værneting samt sagsanlæg/foreløbigt retsskridt kan fond ikke oprettes ved oprettende reders hjemting.

Efter begrænsningskonvention (1957) er der imidlertid adgang til oprettelse af begrænsningsfond ved oprettende reders hjemting.

2 Bestemmelser om litis pendens i begrænsningsreglerne

a) I national ret.

Sølovens § 177, stk. 1 og 3:

«Såfremt der her i landet begæres arrest, anlægges sag eller begæres foretaget andre retslige skridt i anledning af krav, der efter deres art kan begrænses, kan der oprettes en begrænsningsfond ved Sø- og Handelsretten i København.

Stk. 3. Særskilt sag om krav, der er undergivet ansvarsbegrænsning, eller om, hvorvidt de personer, til fordel for hvem fonden er oprettet,

har ret til ansvarsbegrænsning, kan ikke anlægges her i landet, efter at der er oprettet en begrænsningsfond i medfør af stk. 1.»

b) **Internationalt**

Begrænsningskonventionen (1976) og (1976/1996) indeholder ingen tilsvarende litispændings-regel.

Begrænsningskonventionen (1976) og (1976/1996) beskytter dog fondsopretteren mod arrest og udlæg, jf. § 178.

Sølovens § 177, stk. 3, hindrer ikke, at der efterfondsoprettelse i udlandet anlægges retssag i Danmark, men dette kan eventuelt forhindres af Bruxelles og Lugano konventionerne.

3 Bruxelles- og Lugano-konventionerne samt Domsforordningen.

a) I Danmark:

Bruxelles-konventionen (Domskonventionen) gælder i forholdet mellem Danmark og de øvrige EU-lande (p.g.a. Danmarks retlige forbehold).

b) I de øvrige EU-lande, herunder Sverige og Finland:

Domsforordningen (Rådets forordning (EF) nr. 44/2001 af 22. december 2000), som trådte i kraft 1. marts 2002, og afløste Bruxelles-konventionen mellem disse lande.

c) I EFTA-landene, herunder Norge og Irland.

Lugano-konventionen

4 Ansvarsbegrænsning i Bruxelles/Lugano/Domsforordningen

Bruxelles- og Lugano-konventionens artikel 6A og Domsforordningens artikel 7 (i det væsentlige enslydende):

«Artikel 6A.(7)

Retten i en kontraherende stat, der i henhold til denne konvention har kompetence til at afgøre sager om ansvar i forbindelse med

brugen eller driften af et skib, eller enhver anden ret, som i henhold til lovgivningen i den pågældende stat træder i stedet for førstnævnte ret, afgør også krav om begrænsning af dette ansvar.»

5 Litispendens bestemmelserne i Bruxelles/Lugano/Domsforordningen.

Bestemmelsen findes i Bruxelles- og Lugano-konventionernes Afdeling 8, Litispendens, og indbyrdes sammenhængende krav, artikel 21-23, samt Domsforordningens Afdeling 9, artikel 27-30. Bestemmelserne 21(27), 22(28) og 23(29) er enslydende, hvorimod artikel 30 kun findes i Domsforordningen.

«Litispendens og indbyrdes sammenhængende krav

Artikel 21 (27)

1. Såfremt krav, der har samme genstand og hviler på samme grundlag, fremsættes mellem de samme parter for retter i forskellige medlemsstater, udsætter enhver anden ret end den, ved hvilken sagen først er anlagt, på embeds vegne sagen, indtil denne rets kompetence er fastslået.
2. Når det er fastslået, at den ret, ved hvilken sagen først er anlagt, er kompetent, erklærer enhver anden ret sig inkompetent til fordel for den første.

Artikel 22 (28)

1. Såfremt sager vedrørende krav, som er indbyrdes sammenhængende, verserer for retter i forskellige medlemsstater, kan enhver anden ret end den, ved hvilken sagen først er anlagt, udsætte sagen.
2. Når de pågældende sager verserer i første instans, kan enhver anden ret end den, ved hvilken sagen først er anlagt, ligeledes efter anmodning fra en af parterne erklære sig inkompetent, forudsat at den ret, ved hvilken sagen først er anlagt, har kompetence til at påkende de pågældende krav, og dens lovgivning tillader forening heraf.

3. Ved indbyrdes sammenhængende krav forstås i denne artikel krav, der er så snævert forbundne, at det er ønskeligt at behandle og påkende dem samtidig for at undgå uforenelige afgørelser i tilfælde af, at kravene blev påkendt hver for sig.

Artikel 23 (29)

Såfremt kravene henhører under flere retters enekompetence, skal enhver anden ret end den, ved hvilken sagen først er anlagt, erklære sig inkompetent til fordel for denne ret.

Artikel 30

[kun i Domsforordningen]

Ved anvendelsen af denne afdeling anses en sag for anlagt ved en ret:

1) på det tidspunkt, hvor det indledende processkrift i sagen eller et tilsvarende dokument indleveres til retten, forudsat at sagsøger ikke efterfølgende har undladt at træffe de foranstaltninger, der kræves af ham, for at få dokumentet forkyndt for sagsøgte, eller

2) hvis det indledende processkrift i sagen eller et tilsvarende dokument skal forkyndes, før det indleveres til retten, på det tidspunkt, hvor dette dokument modtages af den myndighed, der er ansvarlig for forkyndelsen, forudsat at sagsøger ikke efterfølgende har undladt at træffe de foranstaltninger, der krævedes af ham, for at få dokumentet indleveret til retten.»

Det bagvedliggende hensyn er primært at undgå, at uforenelige afgørelser træffes i de forskellige medlemsstater, sådan at afgørelserne efterfølgende må erklæres uegnede til fuldbyrdelse efter artikel 27, nr. 3, og dette er styrende for fortolkningen af litispændsreglerne, jf. EF-Domstolens dom i TATRY-sagen, jf. punkt 8 nedenfor.

Det vil sige, at sigtet er processuelt og ikke harmonisering af materielle retsregler, herunder begrænsningsregler.

6 Anerkendelse af retsafgørelser i Bruxelles/Lugano/Domsforordningen

Retsafgørelser» er defineret i artikel 25(32) og omfatter også afgørelse om oprettelse af en begrænsningsfond, jf. EF-Domstolens dom i sag C-39/02 (punkt 8 nedenfor).

Pligten til gensidig anerkendelse af retsafgørelser truffet i en kontraherende stat følger af artikel 26(33). Der er ingen «overprøvningsret».

7 Forarbejder

- a) Rapport vedrørende Bruxelles-konventionen, udarbejdet af P. Jenard (EF-Tidende nr. C59/1 af 5. marts 1979). Rapporten er udarbejdet af et ekspertudvalg og udgør en kommentar til konventionen.

Det er heri anført:

«Artikel 21

...

I tilfælde af litispændens er retten følgelig forpligtet til enten efter påstand af en af parterne eller på embeds vegne at erklære sig inkompetent, da bestemmelsen har til formål at sikre en ordnet retspleje inden for Fællesskabet. Retten er i den forbindelse ikke altid forpligtet til uden videre på embeds vegne at efterprøve, om en sag verserer, men derimod kun i sådanne tilfælde, hvor omstændighederne taler for, at den samme retssag kunne være indbragt for retterne i en anden kontraherende stat.

Den ret, for hvilken sagen sidst er indbragt, behøver dog ikke ubetinget at erklære sig inkompetent, men kan nøjes med at udsætte afgørelsen, såfremt den rets kompetence, for hvilken sagen først er indbragt, bestrides. Det er hensigten med denne bestemmelse at fastslå, at parterne ikke skal være nødt til at begynde en ny retssag, såfremt den ret, ved hvilken sagen først er anlagt, skulle erklære sig inkompetent. Derved undgås også negative kompetencekonflikter.

Erklæringen om inkompetence har den virkning, at den ret, for hvilken sagen først er indbragt, behandler sagen. Udvalget fandt det ikke påkrævet nøjagtigt i konventionen at fastsætte, på hvilket tidspunkt litispændelsen indtræder; dette spørgsmål overlades derfor til de kontraherende staters interne lovgivning.

Artikel 22

Bestemmelserne i denne artikel om indbyrdes sammenhængende krav adskiller sig på flere punkter fra bestemmelserne om litispændelse, selv om disse bestemmelser også har til formål at undgå uforenelige afgørelser og dermed at sikre en ordnet retspleje inden for Fællesskabet.

Er der tale om indbyrdes sammenhængende krav skal dommeren først og fremmest udsætte afgørelsen. Der skal i den forbindelse være tale om sager, der verserer for samme instans, fordi retssagens genstand i modsat fald ikke ville være den samme, og fordi det kunne befrygtes, at en af parterne berøvedes muligheden for at indbringe sagen for en instans.

For at undgå negative kompetencekonflikter, kan retten kun erklære sig inkompetent, når det er fastslået, at den ret, ved hvilken sagen først er anlagt, er kompetent til at påkende begge krav; den må altså ikke have erklæret sig inkompetent til påkendelse af den anden sag. En sådan erklæring om inkompetence kan kun fremsættes på begæring af en af parterne, og kun hvis lovgivningen i den stat, ved hvis ret sagen er anlagt, tillader forening af indbyrdes sammenhængende krav, der verserer for forskellige retter.

...

Da udtrykket «indbyrdes sammenhængende krav» ikke har samme betydning i alle seks medlemsstater, indeholder artikel 22, stk. 3, en definition. Denne støtter sig til den nye belgiske retsplejelov (artikel 30).

Konventionen omfatter ikke bestemmelser om, efter hvilken procedure indbyrdes sammenhængende krav forenes. Dette spørgsmål er overladt til de enkelte staters nationale lovgivning.»

- b) Rapport om konventionen om bl.a. kongeriget Danmarks tiltrædelse af konventionen udarbejdet af dr. P. Schlosser (EF-Tidende nr. C59/71 af 5. marts 1979). Rapporten er

udarbejdet af en arbejdsgruppe og fremtræder som en kommentar til tiltrædelseskonventionen.

Bemærkningerne til Afdeling 8 angår primært særlige britiske forhold.

8 Retspraksis - eksempler

- Ugeskrift for Retsvæsen 1990, side 579 H, angående M/S FALSTRIA
- ND 1992, side 159 DH/Ugeskrift for Retsvæsen 1992, side 403 H, angående kollision mellem M/S UNIWERSYTET WROCLAWSKI og M/S ELBE
- EF-Domstolens dom af 6. december 1994, Sag C-406/92, angående M/S TATRY
- EF-Domstolens dom af 19. maj 1998, Sag C-351/96, angående prammen SEQUANA
- ND 1998, side 135, Vestre Landsrets dom af 27. april 1998 angående F/F CORNELIS SIMON's beskadigelse af olie- og gasrørsledning.

Anket til Højesteret, der forelagde præjudicielle spørgsmål for EF-Domstolen, som besvaret i EF-Domstolens dom af 14. oktober 2004, Sag C-39/02. Sagen er domsforhandlet for Højesteret 17. august 2005, og dom forventes afsagt om ca. 2 måneder.

[Sagen er nu afgjort ved Højesterets dom af 17. oktober 2005, trykt i Ugeskrift for Retsvæsen 2006, side 195]

Del IV
Proceduren ved oprettelse af
begrænsningsfond efter 1976 -
konventionen.

Vicepræsident Mette Christensen,
Sø- og Handelsretten

1 Indledning

Procedurereglerne findes i Sølovens Kap. 12. Disse gælder både for begrænsningsfonde efter 1976- ansvarsbegrænsningskonventionen og 1969 – olieansvarsbegrænsningskonventionen. Selvom reglerne skal suppleres med regler fra henholdsvis kap. 9 – om ansvarsbegrænsning og kap. 10 om ansvar for olieskade efter reglerne i 1992- ansvarskonventionen og 1992-fondskonventionen, er de ikke særligt udtømmende. Der er i Danmark ingen forordning om begrænsningsfonde, som det kendes fra Sverige.

2 Betingelserne for at oprette en begrænsnings fond

Disse findes i sølovens kap 9 § 177. Efter denne bestemmelse skal der være foretaget retslige skridt såsom arrest, sagsanlæg, herunder også sagsanlæg for en voldgiftsret eller udlæg for et krav i henhold til dom eller frivilligt forlig. Rederen kan ikke selv anlægge anerkendelsessøgsmål, for derved at kunne oprette en begrænsningsfond i et «passende» land. Det bør bemærkes, at domskonventionen art 6 a giver mulighed for, at der indføres en sådan hjemmel, hvilket bl.a. er tilfældet i engelsk ret. Der er derimod ingen pligt for rederen til at oprette en begrænsningsfond i det land, hvor der først bliver foretaget retsskridt. Dette fremgår af Sø- og Handelsrettens dom af 11. maj 2005 i Uno-sagen.

Rederen eller andre, der kan påberåbe sig begrænsningsretten, kan få oprettet begrænsningsfond, selvom den fordringshaver, der gav anledning hertil, bestrider, at der kan ske begrænsning, jf. ovennævnte dom i Uno-sagen.

3 Hvem kan oprette begrænsningsfond

I kap. 12 er det ikke nævnt, hvem der kan oprette begrænsningsfond. I § 234 anvendes alene ordet «den». Af § 171 fremgår, hvem der har ret til at begrænse sit ansvar. Ordet «den» må derfor fortolkes, som omfattende den personkreds, der er nævnt i § 171. Det antages derfor, at begrænsningsfond kan oprettes af andre end den umiddelbart ansvarlige, f.eks. af den ansvarliges forsikringsselskab. I praksis oprettes begrænsningsfonden oftest i den ansvarliges navn, men således at det er den ansvarliges forsikringsselskab, der tilvejebringer garantien.

Der stilles ikke krav om, at skibet skal være hjemmehørende i Danmark eller have dansk repræsentation, men da retssproget er dansk, skal begæringen indgives på dansk eller et andet nordisk sprog.

4 Hvor oprettes fonden

I Danmark har Sø- og Handelsretten monopol, hvilket fremgår af sølovens § 231. I de øvrige nordiske lande indgives begæring til tingsretten. Det er imidlertid ikke særligt belastende antalsmæssigt, idet der i Sø- og Handelsretten kun har været 3 begæringerne på 10 år. Dermed ikke sagt, at begrænsningsfondene ikke kan give anledning til problemer.

5 Kravene til begæringen

Den danske lovtekst i § 233 er ikke meget oplysende om, hvilke dokumenter der skal medfølge en begæring om oprettelse af begrænsningsfond. Loven omtaler alene sikkerhedsstillelse, fordringshaverliste samt en redegørelse om baggrunden for fondens

oprettelse. Af den svenske forordning om begrænsningfonde fremgår det, hvilke dokumenter der skal medfølge.

For at retten kan bedømme, om betingelserne er opfyldt, skal begæringen indeholde oplysning om og/eller dokumentation for:

1. skibets navn
2. nationalitet
3. hjemsted
4. skibets bruttotonnage
5. at der er foretaget retsskridt i landet
6. fordringshaverliste
7. sikkerhedsstillelse eller forslag hertil
8. skibets forsikringsselskab

Punkterne 1-4 kan opfyldes ved fremsendelse af kopi af skibets målebrev.

Punkt 5 kan opfyldes ved fremsendelse af kopi af den retslige begæring.

Det vil endvidere være hensigtsmæssigt, hvis begæringen indeholder en beregning af den foreslåede sikkerhedsstillelse, jf. § 175.

Man bør være opmærksom på, at målingskonventionen gælder, selvom skibet er hjemmehørende i en stat, der ikke har tiltrådt målingskonventionen, idet den finder anvendelse ved beregning af bruttotonnagen, jf. § 175, stk. 6. Den, der begærer fond oprettet, bør derfor i givet fald foretage omregning, således at retten nemt kan efterregne begrænsningsbeløbet.

Den, der begærer oprettet begrænsningsfond, skal tillige tilkendegive, om hvilke krav begrænsningsfonden oprettes for, dvs. om den omfatter alle krav, der er nævnt i sølovens § 175. Såfremt evt. krav fra egne passagerer eller for andre krav i anledning af dødsfald eller personskade ikke overstiger begrænsningsbeløbene for disse krav, hvorimod andre krav gør det, kan rederen vælge kun at oprette begrænsningsfond for disse krav. Måtte der senere

fremkomme krav for, hvilke der ikke er oprettet begrænsningsfond, afskærer det ikke retten til ansvarsbegrænsning. Fondsopretteren kan på den anden side vælge at få fondsbeskyttelse for samtlige krav, der kan begrænses, uanset hvilket krav omfattes af § 172, der har givet anledning til oprettelsen.

6 Rettens prøvelse

Når retten har gennemgået de ovenfor nævnte oplysninger, træffer den afgørelse om oprettelse af begrænsningsfonden. Retten skal endvidere tage stilling til fondsbeløbets størrelse, og om evt. sikkerhed kan godkendes. Retten skal derfor efterkontrollere den beregning, som foreligger. Dette giver normalt ikke anledning til problemer.

Sikkerhedsstillelsen skal omfatte det fulde begrænsningsbeløb samt renter svarende til diskontoen plus 2 % fra hændelsen til oprettelse af fonden, jf. § 234, dette for at tilskynde til, at begrænsningsfonden oprettes så hurtigt som muligt. Som nævnt ovenfor behøver sikkerhedsstillelsen ikke at omfatte alle kategorier af krav nævnt i § 175, hvis der enten ingen krav er i disse kategorier, eller kravene ikke vil overstige begrænsningsbeløbet.. Fonden omfatter kun krav, der opstået ved samme hændelse. Konventionen giver ingen definition af, hvad der er samme hændelse, modsat 1969-olieansvarskonventionen, hvor den er defineret som « enhver begivenhed eller række af begivenheder, som har samme oprindelse.» Spørgsmål vil oftest opstå i forbindelse med søgsmål eller arrest for et krav, som hævdes ikke at være omfattet af begrænsningsfonden. Dette er omtalt i en dansk Højesterets dom af 17. oktober 2005 (Mærsk Olie og Gas A/S > Firma M de Haan en W de Boer).

Begrænsningsfonden skal tillige omfatte et tillægsbeløb til dækning af omkostninger ved administration., herunder sagsomkostninger samt evt. rentekrav.

Omkostninger til administration afhænger af, om der udnævnes en fondsbestyrer. Rettens egne omkostninger er normalt meget beskedne og oftest kun udgifter til annoncering.

Såfremt sikkerhedsstillelsen sker kontant, skal der ske omregning af SDR-kursen på oprettelsesdagen, men dette er næppe noget større problem, da sikkerhedsstillelsen sjældent sker kontant.

I de fleste tilfælde stilles sikkerheden i form af en garanti, der lyder på et beløb i SDR.

Såfremt sikkerhedsstillelsen sker ved en garantierklæring, skal retten påse, at den, der stiller garantien, har en tilstrækkelig bonitet. Retten kan derfor, hvis der ikke kan skaffes tilstrækkelige sikre oplysninger herom, afvise sikkerhedsstillelsen.

Rettens afgørelse om sikkerhedsstillelse skal træffes ved kendelse, jf. § 234. Det betyder, at den skal være begrundet. Begrundelsen er oftest meget kort, som f.eks. « efter de for retten foreliggende oplysninger kan rederen for ...begrænse sit ansvar efter bestemmelserne i sølovens kap. 9. Begrænsningsbeløbet i henhold til Sølovens § 175, stk. 1 er beregnet til...» hvorefter følger beregning og fastsættelse af tillægsbeløbet. Dette sker i praksis ved en tilførsel til retsbogen uden, at der sker indkaldelse af parterne.

Ved afsigelse af kendelsen er fondsbeløbet endeligt fastsat i modsætning til tillægsbeløbet, idet retten senere kan kræve sikkerhedsstillelsen for dette forhøjet, jf. § 234, stk. 2, og 3.

Fonden anses først for oprettet, når sikkerhedsstillelsen er indbetalt til eller stillet over for retten. Er det allerede sket på tidspunktet for afsigelse af kendelse, skal det fremgå af retsbogen. Sker det først senere, påtegner retten kendelsen om, at sikkerhedsstillelse er sket, jf. § 234. I praksis foretages en fornyet retsbogstilførsel.

Rettenns kendelse om sikkerhedsstillelse kan kæres af enhver, over for hvem den indeholder en afgørelse. Senere tilkomne fordringshavere kan ikke kære, men må tage spørgsmålet op på fondsmødet.

Såfremt kæreinstansen forhøjer sikkerhedsstillelsen og fastsætter frist for dens stillelse, vil retsvirkningen af fondsoprettelsen bortfalde, hvis fristen overskrides. Da fordringshavere kan have anmeldt krav i fonden, kan den stillede sikkerhed ikke udbetales til fondsopretteren

Kræves derimod en forhøjelse af tillægsbeløbet, og dette krav ikke opfyldes inden en af retten fastsat frist, får det ikke den virkning, at fondsoprettelsen bortfalder.

Retten skal ikke i kendelsen tage stilling til, om kravet in concreto er undergivet begrænsning, f.eks. fordi kravet er opstået ved en forsætlig handling, jf. § 174. Retten skal alene påse, om det efter sin art kan begrænses, jf. ordlyden i § 177. Retten må dog kunne afslå en begæring, såfremt det er åbenbart, at kravet, der er anledning til begæringen om begrænsning, ikke er undergivet begrænsning. Er det krav der gav anledning til begæring om sikkerhedsstillelse bortfaldet, inden begæringen om fondsoprettelse er taget under behandling, må retten kunne nægte oprettelse af begrænsningsfond. Retten kan ikke tage hensyn til, at det krav, der er årsagen til begæringen, ville have en bedre retsstilling, såfremt fonden var oprettet i et andet land, også selvom fondsopretteren har haft mulighed herfor, jf. Uno-sagen.

7 Fondsbestyrer

Retten kan udnævne en fondsbestyrer, jf. § 236. I de fonde, Sø- og Handelsretten har haft er det ikke sket. Om det er hensigtsmæssigt, afhænger af, hvor mange fordringer der kan forventes anmeldt, og som der skal tages stilling til. Er der kun få fordringshavere, er det

sjældent nødvendigt, ligesom det heller ikke er nødvendigt, hvis fordringshaverne har samme forsikringselskab.

Fondsbestyrerens pligter er ikke fastlagt i loven, men kan på mange måder sammenlignes med en kurators i et konkursbo. Fondsbestyreren skal føre fordringshaverfortegnelse, lave indstillinger vedr. de anmeldte krav og repræsentere fonden. Er fondsbeløbet indbetalt kontant, skal fondsbestyreren sørge for den bedste forrentning. Da sikkerhedsstillelsen er undergivet fondsbestyrerens rådighed, kan der kræves en kaufionsforsikring fra fondsbestyreren, som det kendes fra konkursboer.

8 Rettens opgaver umiddelbart efter fondsoprettelsen.

Som i konkursboer er det vigtigste straks at underrette fordringshaverne om, at der er oprettet en begrænsningsfond. Det skal i Danmark ske ved indkaldelse i Statstien samt underretning til de kendte fordringshaverne, jf. § 235. Såfremt der må antages at være fordringshavere – også i Danmark – som ikke kan forventes at læse Statstien, bør der tillige ske indkaldelse på anden måde f. eks. ved kundgørelse i udlandet, i en lokal avis etc. Dette skøn må retten udøve i den enkelte sag.

Retten fastsætter en frist på ikke under to måneder, men denne frist er ikke præklusiv. Prækclusion indtræder først, når fonden tages op til fordeling i første instans, jf. § 238. Indkaldelsen skal indeholde oplysninger om præklusionsreglerne, jf. § 238, om, at rettens afgørelser om begrænsningsret, fondens størrelse og fondens fordeling er bindende for ikke anmeldte krav, jf. § 245 samt om, at sag ikke kan anlægges her i landet, jf. § 177, stk. 3. Hvis retten ved en forglemmelse ikke får disse oplysninger med i bekendtgørelsen, medfører det ikke genoptagelse af de truffne afgørelser. Endvidere

antages det, at retten ikke er erstatningsansvarlig på grund af forglemmelsen.

De opgaver, som en fondsbestyrer skulle varetage, har retten. Disse begrænser sig til at føre en fortegnelse over de anmeldte krav og kvittere over for anmelderen for modtagelsen. Selvom der intet står om det i søloven, bør kopi af anmeldelsen sendes til den, der har oprettet begrænsningsfonden.

Loven indeholder ingen regler om fremgangsmåden ved prøvelse af de anmeldte krav og fordringshavernes indsigelsesret mod andres anmeldte krav, men måske kunne konkurslovens regler anvendes.

Del V

Renter av begrensingsfond

Instituttleder, professor Erik Røsæg,
Universitetet i Oslo

1 Problemet

Når det samlede ansvaret ved en skipsfartshendelse er begrenset, fordeles de tilgjengelige midlene gjerne i et begrensingsfond etter reglene i sjøloven kapittel 12. Slike fond er

- Globalbegrensingsfondet etter sjøloven kapittel 9 (med tre delfond, sjøl § 175)
- Eieransvarsfondet for oljesøl etter sjøloven kapittel 10
- HNS-fondet etter sjøloven kapittel 11 (foreløpig bare i utkast; NOU 2004:21)

Opprydningsfondet etter sjøloven § 175a og ansvarsfondet for oljeforurensingsskade på det åpne hav etter sjøloven § 207 følger reglene for globalbegrensning. Når bunkerskonvensjonen¹ blir implementert i norsk rett, er det ventet at bunkersoljesøl fortsatt vil følge globalbegrensingsreglene. (se nå sjøloven § 208).

Proseduren er i korthet slik (se nærmere i sjøloven kapittel 12):

Når den ansvarlige ønsker å begrense, melder han dette sammen med en liste over kjente kravshavere til vedkommende domstol. Domstolen fastsetter så det beløpet som skal innbetales eller (mer praktisk) som det skal stilles sikkerhet for. Når dette er innbetalt, fordeler retten beløpet blant kravshaverne omtrent som i en konkurs. Det settes frister, og kravshavere som ikke har meldt seg innen fristene kan risikere helt eller delvis å miste kravet sitt.

Når erstatningen endelig skal utbetales, er det nokså selvsagt at det skal legges til renter. En krone i dag er ikke det samme som en krone i morgen, og begrensingsprosedyren vil til og med lett skape ekstra forsinkelser.

Det er i prinsippet flere måter dette kan gjøres på. Det skulle kunne bli det samme om hovedstolen regnes som det begrensede

¹ International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001.

erstatningsbeløpet, andelen i fondet eller det som skal betales ut fra fondet. Utgangspunktet er at slike krav forrentes etter en lovbestemt forsinkelsesrente.² Men en kunne alternativt tenkt seg at renten ble beregnet ut fra kreditors faktiske rentetap, debtors berikelse eller den avkastningen et fond i form av et kontantdepot kunne gitt.

Hensynene er litt forskjellige fra vanlige erstatningsoppgjør i det at skyldneren ikke har kontroll over når utbetaling skal skje. Lovens forsinkelsesrente, som er satt høyt for å påskynde oppgjør, er da ikke like godt begrunnet som i vanlige erstatningskrav. Videre er det vel vanskeligere enn ellers å beregne tap ut fra individuelle forhold - som for eksempel berikelse eller faktisk rentetap - siden det er tale om et dividendeoppgjør mellom flere kreditorer, og siden fondet i prinsippet representerer alle de ansvarlige.

2 Konvensjonene

Tilnærmingen i konvensjonene³ som ligger til grunn for sjølovens regler er svært enkel. En må her skille mellom renter av begrensingsfondet - det som skal fordeles - og kravene - fordelingsgrunnlaget.

² Lov om renter ved forsinket betaling m.m. nr. 100/1976.

³ Kapittel 9 (globalbegrensning) bygger på Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC), 1976. Kapittel 10 bygger på International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC), 1992, og International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (FUND), 1992. Det kommende kapittel 11 vil bygge på International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea (HNS), 1996. Kapittel 12 er prosedyreregler felles for alle kapitlene/konvensjonene.

2.1 Renter av fondsbeløpet

Når det gjelder selve fondet, er regelen at det opprettes for begrensingsbeløpet uansett om det har gått lang eller kort tid siden hendelsen som ga grunnlag for begrensning.⁴ Slik sett får den ansvarlige rentefordel ved å vente med å opprette begrensingsfond; et uheldig insentiv. Men for skadelidte spiller dette liten rolle så lenge det er et internasjonalt erstatningsfond («annetlag») som dekker det den ansvarliges begrensingsfond ikke dekker. Dette gjelder reglene i sjøloven kapittel 10 og 11 (oljesøl og HNS).

Unntaket er her LLMC.⁵ Ved fondsopprettelsen skal den ansvarlige her betale inn begrensingsbeløpet med tillegg av renter fra tiden fra den hendelsen som ga grunnlag for begrensning. Den ansvarliges rentefordel ved sen fondsopprettelse er på denne måten fjernet. Her er det heller ikke noe internasjonalt fond som kan dekke det begrensingsfondet ikke dekker.

Også etter at fondet er opprettet, oppstår det spørsmål om renter av selve fondet. Konvensjonene er her tause. En tenker seg vel da at begrensingsbeløpet er innbetalt til retten, og plasseres på rentebærende konto. Dette synes iallfall forutsatt i reglene om annetlaget.⁶

I praksis opprettes som nevnt alltid begrensingsfondene ved at det stilles garanti. Garantien må da omfatte ikke bare det beløpet som skal til for å opprette begrensingsfondet, men også løpende renter av dette beløpet etter en passende sats.⁷ Konvensjonene sier ikke noe om hvilken valuta begrensingsfondene skal opprettes i.

⁴ Sjøloven § 232.

⁵ Sjøloven § 232 og LLMC art. 11(1).

⁶ FUND-konvensjonen artikkel 4(4)(d) og HNS-konvensjonen artikkel 14(5)(c).

⁷ Se de la Rue/Anderson: Shipping and the environment (London 1998) s. 110.

Men rentesatsen må uansett settes slik at den passer med inflasjonen etc til den valutaen eller valutakurven (så som SDR) fondet er opprettet i.⁸

I Norge ville en passende rentesats være vanlig forsinkelsesrente - det ville vært det den ansvarlige hadde måttet betale om det ikke hadde vært noen begrensingsprosedyre. Når sjøloven § 234 ikke nevner problemstillingen, men knytter rentespørsmålet til kravene, har dette sammenheng med særnorske regler om ubegrenset renteansvar (se nedenfor i 3). Det er selvsagt ikke meningen at den ansvarlige både skal betale rente til fondet og direkte til kravshaverne, og en har valgt å knytte rentene til kravene.

Om begrensingsfondet unntaksvis innbetales i kontanter, må konsekvensen av det som er sagt her være at renten av fondsbeløpet i utgangspunktet tilfaller den ansvarlige.⁹ Kravshavernes rentekrav er sikret på annen måte - se nedenfor i 3.

2.2 Renter av kravene

Når det så gjelder renter på selve kravene, er konvensjonene om mulig enda tausere. En kan da tenke seg fire alternativer:

- (i) Det skal ikke beregnes rente av kravene.
- (ii) Det skal bare beregnes individuelt rentetap.
- (iii) Det skal ikke beregnes rente av kravene, men de skal neddiskonteres og omregnes til begrensingsfondets valuta.
- (iv) Det skal beregnes rente av kravene etter fordringens rett.

For alle tilfellene (unntatt (ii)) kunne en tenke seg at individuelle rentetap kom i tillegg. Hver av disse mulighetene vil bli kommentert nedenfor.

⁸ Se om denne sammenheng en nedenfor i 2.2.3.

⁹ Uklar her Birgitta Blom: Sjölagens bestämmelser om redaransvar Stockholm: Norstedt 1985) s. 179.

2.2.1 Det skal ikke beregnes rente av kravene

Å helt se bort fra renter ville tilsynelatende være en enkel løsning. Forrentes alle krav med den samme rentesatsen, blir jo den forholdsmessige fordelingen av dem ikke berørt av rentene uansett. Denne løsningen har man valgt i norske konkursoppgjør.¹⁰

Løsningen er imidlertid problematisk i internasjonale forhold. En av rentens funksjoner er å kompensere for inflasjon. Når da kravshavere fra forskjellige land opplever forskjellig inflasjon, fører det til reell forskjellsbehandling om man gir alle den samme inflasjonskompensasjonen, selv om inflasjonskompensasjonen er null.

Løsningen uten renter er videre problematisk når det gjelder krav som er fastsatt med renter inkludert i én sum, for eksempel personskadetap frem til domstidspunktet eller tap i fremtidig erverv. Da må man på en eller annen måte neddiskontere disse kravene til verdien på et tidspunkt som er felles for alle kravene i oppgjøret, så de ikke får en rentefordel andre kravshavere ikke får.¹¹ Teknisk sett er dette et enkelt regnestykke; det er verken vanskeligere eller lettere å trekke fra rente enn å legge til rente. Men det kan være vanskelig å vite hvilken rentesats som skal brukes dersom domstolen som har beregnet kravene ikke har vært eksplisitt i så måte. Og er erstatningssummen skjønnsmessig fastsatt, passer det dårlig å ta ut ett element - så som rente - og gjøre nøyaktige regnestykker om dette.

Alt i alt er det nok en dårlig løsning å helt se bort fra renten av kravene i begrensingsfond.

¹⁰ Dekningsloven § 9-7 nr. 1(a).

¹¹ Dekningsloven § 9-7 nr. 1(c) er nok et utslag av dette.

2.2.2 Det skal bare beregnes individuelt rentetap

Et alternativ til helt å se bort fra rentekompensasjon kunne være å la rentene og inflasjonstap inngå i erstatningsberegningen som alle andre tap. Men det er ganske vanskelig å finne en god beregningsmåte - en må blant annet gjøre seg forutsetninger om hvordan erstatningssummen ville blitt plassert om den hadde vært utbetalt. Det har derfor gode grunner for seg når mange land - som Norge - har valgt et standardisert rentetapssystem - en forsinkelsesrente.¹² Disse gode grunnene bør også være avgjørende i begrensningssammenheng.

I begrensningssammenheng kommer det inn et tilleggsmoment mot individuelle rentetapkrav: Arbeidet med fordelingen av fondet er en ekstra forsinkelse ved utbetalingen av kravet, som en domstol som har fastsatt enkeltkrav vanligvis ikke kan ha tatt hensyn til, og som kravshaveren ikke kan påvirke. En ny runde i begrensningssammenheng med slike tap ville være praktisk problematisk, og også prosessuelt problematisk om kravet som er meldt i fondet først er rettskraftig avgjort.¹³ Men dette ville ikke være til å unngå ved individuelt beregnede rentetap.

Etter dette bør man ikke beregne rentetap på individuell basis.

Individuelle rentetap som tillegg til en mer sjablonmessig ordning møter ikke de samme motforestillingene.¹⁴ Her vil det være opp til kravshaveren å dokumentere et spesielt tap, og hvordan det skal beregnes. Et problem med slik tilleggserstatning kan imidlertid være å fastsette hva slags tap som skal regnes som inkludert i den mer sjablonmessige ordningen. Men tilleggskravene må selvsagt ikke bli så spesielle at de blir inadekvate.

¹² Lov om renter ved forsinket betaling m.m. nr. 100/1976.

¹³ Se også de mer generelle hensynene påpekt ovenfor til slutt i 1.

¹⁴ Se som eksempel lov om renter ved forsinket betaling § 3 tredje ledd.

2.2.3 Kravene neddiskonteres og omregnes til begrensingsfondets valuta

Et tredje alternativ er at det ikke beregnes rente av kravene, men at de skal neddiskonteres og omregnes til begrensingsfondets valuta.¹⁵

Ved å omregne alle krav til begrensingsfondets valuta, blir verdireduksjonen på grunn av inflasjon lik for alle krav, og noen særskilt rentekompensasjon blir ikke nødvendig av den grunn.¹⁶ Og om én kravshaver hører til i et land med høy inflasjon, er det grunn til å regne med at han får kompensert dette ved at valutakursene endres. For ingen vil kjøpe svenske kroner om det er mye inflasjon der, og da går kursen på svenske kroner ned.¹⁷

Sett at en svensk kravshaver har et krav på SEK 110, mens begrensingsfondet gjøres opp i norske kroner. Kravet omregnes da til motverdien i norske kroner, si NOK 100. Det tar tre år å gjøre opp begrensingsfondet. Om inflasjonen i disse tre årene er mye høyere i Sverige enn i Norge, vil kursen på svenske kroner synke tilsvarende. Hvis begrensingsfondet gir 50 % dividende, får svensken utbetalt NOK 50. Men fordi kursen nå har tatt hensyn til inflasjonen, gir dette ikke SEK 55 (som ville vært resultatet om kursen hadde vært den samme som ved det opprinnelige omregningstidspunktet ved fondsopprettelsen), men si SEK 60. På denne måten får den svenske kravshaveren inflasjonskompensasjon.

¹⁵ Begrensingsfondets valuta er i Norge norske kroner, se sjøloven § 501. Det internasjonale oljefondets valuta er alltid britiske pund.

¹⁶ I konkurs, der man ikke gir rentekompensasjon, omregner man således alle fordringer til norske kroner fra konkursens begynnelse, se dekningsloven § 6-5.

¹⁷ Se f eks N Gregory Mankiw: Principles of economics (Fort Worth: Dryden 1997) s. 651-6 om såkalte purchasing-power parity.

Selv om dette er besnærende i teorien, kan det selvsagt hende at valutamarkedet av forskjellige grunner ikke fungerer helt perfekt, eller at situasjonen til den individuelle kravshaver er atypisk i forhold til det som preger markedet. Men dette kan kompenseres ved at man i åpner for individuelle tilleggskrav dersom man har lidd inflasjonstap utover det valutakursen kompenserer for. Og grovere enn å kompensere inflasjonstap med en standard forsinkelsesrente er det ikke.

Hovedproblemet med denne løsningen er at det ikke er kurant å gjøre alle kravene sammenliknbare. Man må velge et tidspunkt - ulykkestidspunktet eller at annet tidlig tidspunkt før rente har påløpt - for konverteringen til fondets valuta, og neddiskontere alle kravene til verdien på dette tidspunktet. Gjør man ikke det vil noen få dobbelt rentekompensasjon; både i form av valutagevinst og i form av rente noe etter omregningsdagen. Slik sett hefter de samme problemene med denne løsningen som den som er diskutert i 2.2.1 ovenfor.

2.2.4 Det skal beregnes rente av kravene etter fordringens rett

Det siste alternativet som skal drøftes her er at det beregnes rente av kravene etter fordringens rett. Utgangspunktet må vel da være at de forrentes slik det er fastsatt i en dom for kravet, eller eventuelt etter de reglene - inklusive interlegale regler - som gjelder for det. I tilfelle måtte kravene omregnes til begrensningsfondets valuta først ved utbetalingen, for å unngå å bruke en rentesats på en valuta den ikke hører sammen med.

Det kan være vanskelig å lage en god lovvalsregel, og f eks i England har man derfor overlatt til domstolenes å fastsette rente på fordringer i fremmed mynt

etter skjønn.¹⁸ I Norge følger renten kontraktsforholdets rett,¹⁹ men dette kan medføre at man bruker norske rentesatser på fordringer i fremmed valuta.²⁰ Det beste ville nok være å følge valutaen, siden det (som forklart ovenfor i 2.2.3) er en sammenheng mellom valutakurs og inflasjon/rente..

Ved en slik ordning ville krav med forholdsvis høy rente kunne få en stadig større andel i fondet ettersom tiden går.²¹ Og de samlede rentefordringer mot begrensingsfondet kan meget vel overstige det fondet selv har opptjent i rente, også med tillegg av en eventuell renteinnbetaling ved fondsopprettelsen etter LLMC. Det er imidlertid vanskelig å karakterisere disse effektene som spesielt uheldige.

Det kan hende at det ikke kan kreves forsinkelsesrenter fordringslandets rett. I så fall bør vel dette legges til grunn også i fondsoppjøret, fordi en må regne med at kravet er fastsatt ut fra de renteregler som gjelder. I ekstreme tilfelle får vel heller vedkommende kreve individuelle rentetap erstattet (men se motforestillingene ovenfor i 2.2.2).

Noen land - som Norge - vil kunne anvende samme forsinkelsesrentesats uansett hvilken valuta det dreier seg om, og også en forsinkelsesrentesats som er så høy at den inneholder et betydelig pønalt element. Også i slike tilfeller vil det å bruke fordringens forsinkelsesrentesats i begrensingsfondssammenheng føre til skjevheter. Men noen bedre ordninger det vanskelig å etablere på det

¹⁸ Private international law (miscellaneous provisions) act 1995 (chapter 42) section 1, som tilføyer en ny section 44A i administration of justice act 1970 (chapter 31).

¹⁹ Rt. 1982 s. 394.

²⁰ Se note 1 til lov om renter ved forsinket betaling mv i Norsk Lovkommentar <http://www.rettsdata.no/nlk/> (sist sjekket 19.01.2007).

²¹ Godtar man argumentet ovenfor i 2.2.3 om at det er en sammenheng mellom renter (inflasjon) og valutakurs, vil det relativt store rentetillegget ikke gi store utslag når kravet regnes om til begrensingsfondets valuta.

konvensjonsgrunnlaget som foreligger. Problemer med å finne rentesats for diskontering eller forrenting slipper man iallfall.

2.2.5 Oppsummering

Av alternativene som er drøftet ovenfor ble de to siste stående. Det siste er nok noe enklere, fordi en slipper vanskelige ned-diskonteringer. I tillegg må det være et viktig moment at IOPC-fondet bruker denne regelen (dvs at kravene i det internasjonale annetlagsfondet forrentes etter kravets lands rett),²² og at det ikke foreligger opplysninger om avvikende praksis.²³ Jeg mener derfor dette bør oppfattes som gjeldende rett i begrensingsfonds-sammenheng.

3 Særlig om ubegrenset renteansvar

I nordisk praksis har det lenge vært oppfatningen at renter kunne beregnes i tillegg til begrensingsbeløpet.²⁴ Synspunktet ble første gang etablert ved implementeringen av 1957-begrensingskonvensjonen.²⁵ Synspunktet er svakt forankret i konvensjons-

²² Se Det internasjonale oljefondets dokumenter FUND/A.4/10, annex, para 21 og FUND/WGR.7/3 avsnitt 4.5 samt de la Rue/Anderson lc s. 143.

²³ Patrick Griggs et al: *Limitation of liability for maritime claims* (4 utgave, London: LLP 2005) inneholder Länderberichte fra en rekke land, men ingen klar praksis i strid med ordningen som foreslås her.

²⁴ Sjøloven §§ 173 nr. 6 og 194 annet ledd samt utkastet til ny § 215 i NOU 2004:21. Ordningen er særnordisk. Griggs lc opplyser iallfall ikke om tilsvarende praksis annetsteds. Det oppgis imidlertid at situasjonen i Sør-Afrika og Pakistan er uavklart (henholdsvis s. 402 og s 359); i det sistnevnte tilfellet på grunn av renteforbudet i islamsk rett.

²⁵ Se særlig Sjølovkomiteens Innstilling I s. 9 og NOU 1980:55 s. 50 fg. Se om dette Erling Selvig: *Redransvaret § 4 Ansvarsbegrensning I: Marlus nr. 35* (Oslo: Sjørettsfondet 1978) s. 12.

tekstene, men har sterkere reelle grunner for seg jo mindre begrensingsbeløpene er.

En har trukket den konsekvensen av det ubegrensede renteansvaret at rentekrav heller ikke kan meldes i begrensingsfondet.²⁶ Rentetap er slik sett ikke erstatningsmessig tap. Dette er uvanlig.

Politikken med ubegrenset renteansvar er kanskje ikke nok gjennomtenkt for de tilfellene der skipets ansvar blir supplert med et annetlagsfond. Her har jo skadelidte mer å hente i et internasjonalt fond, så det vil ikke være nødvendig å tøye tolkingen av konvensjonene av hensyn til skadelidte.

Teknisk sett er det ikke veldig problematisk om den ansvarlige hefter solidarisk med det internasjonale annetlagsfondet for så vidt angår rentekrav. Oftest vil den skadelidte uansett se seg best tjent med å gå på annetlaget i slike tilfeller, og noen regress fra annetlagsfondet blir det ikke tale om.²⁷

Et litt større teknisk problem er imidlertid at en med den nordiske særordningen må operere med en kravliste uten rentekrav i førstelaget og en med rentekrav i annetlaget. Selv om renter ikke kan meldes i fondet, er det derfor foreslått at fordelingen av beløpene skal skje etter krav med renter.²⁸ Dette gjør at kravlisten blir den samme i begrensingsfondet og i annetlagsfondene, noe som letter oppgjørene. I globalfondet får denne fordelingen bare betydning dersom rentekravene ikke kan dekkes.

Ved fondsopprettelse skal det normalt stilles sikkerhet for rentekrav.²⁹ Dette vil løse problemet som er nevnt rett ovenfor. Men det er tvilsomt om det er konvensjonshjemmel for å sette et slikt vilkår for fondsopprettelse.

²⁶ Se slik uttrykkelig sjøloven § 173 nr. 6 om globalfondet.

²⁷ FUND-konvensjonen artikkel 9 og HNS-konvensjonen artikkel 41.

²⁸ Se forslag til endring av sjøloven § 244 i NOU 2004:21.

²⁹ Sjøloven § 234 annet ledd.

4 Noen refleksjoner

Etter mitt syn ville det være en fordel om man i norsk rett tok eksplisitt stilling til hvordan renter av kravene skal behandles i begrensingsfond. Den foreslåtte revisjonen av sjøloven § 244 er bra så langt den rekker, men den burde vært kombinert med en regel om at kravene i begrensingsfondet først skal konverteres til begrensingsfondets valuta ved utbetalingen,³⁰ og at forsinkelsesrenten skal følge kravets rett (valuta).

Det er etter mitt syn videre på tide å revurdere om det ubegrensede ansvaret for renter virkelig er i samsvar med konvensjonene. Velger man å legge seg på konvensjonens ordlyd og internasjonal praksis i dette spørsmålet, vil man også kunne fjerne særregelen om tilleggsikkerhet for rentekrav i sjøloven § 234 som et vilkår - i tillegg til de konvensjonenes stiller - for å kunne opprette begrensingsfond.

Ser man først på renter, vil det være naturlig se på reglene om saksomkostninger samtidig. De er også unntatt fra begrensning etter særnordiske regler. For saksomkostninger reiser det seg et tilleggs spørsmål om hva som er relevante saksomkostninger, for meningen er neppe at den ansvarlige skal måtte finansiere enhver tvist som en kravshaver i fondet måtte ønske å reise. At den ansvarlige helt skal slippe unna utgiftene til fordeling av fondet - som han ikke ville ha ansvar for etter vanlige regler om saksomkostnader, fordi han ikke har noen interesse i det og følgelig ikke tar noe initiativ - kan heller ikke være riktig.³¹

³⁰ Dette er praksis i Det internasjonale oljefondet (personlig meddelelse).

³¹ Sjøloven § 234 taler om «omkostningene ved fondsopprettelse og begrensningssøksmål.» I sjøloven § 177 er «begrensningssøksmål» definert temmelig vidt, nemlig som «søksmål for å få avgjort spørsmål om ansvar for de enkelte krav, retten til ansvarsbegrensning, begrensingsbeløpets størrelse og fordeling av fondet.» Om engelsk praksis, se Nigel Meeson: Admiralty jurisdiction and practice (London: LLP 1993) s. 255 og Griggs lc s. 72 fg.

Del VI
**Negative anerkendelsessøgsmål,
begrænsningsregimerne og
Lugano-/Bruxelles-
konventionerne**

Advokat Alex Laudrup,
Gorrissen Federspiel Kierkegaard

1 Indledning

Som jeg forestår opgaven (og overskriften), er jeg blevet bedt om at gennemgå hovedprincipperne for de gældende, maritime globalbegrænsningskonventioner; at vurdere disse forhold til EFTA/EF's Domskonventionen; og at berøre behandlingen af negative anerkendelses-/fastsættelsessøgsmål i det omfang, hvor dette er relevant for anvendelsen af begrænsnings- og fondsreglerne.

2 Begrænsningsregimerne i 1957, 1976 og 1996

2.1

Man kan med det samme konstatere, at der ikke er truffet overnationale beslutninger indenfor disse retsområder, om hvilken af de relevante ansvarsbegrænsningskonventioner på sørettens område, som medlemslandene ønsker anvendt. Dette er en national beslutning for de enkelte medlemmer af EU og EFTA.

I denne forbindelse kan fortsat tre maritime globalbegrænsningskonventioner tænkes at finde anvendelse i praksis:

- (a) «The International Convention Relating to the Limitation of the Liability of Owners of Seagoing Ships», Bruxelles, 10. oktober 1957 (den såkaldte «Bruxelles Konventionen»); eller
- (b) «The Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, London 1976 (den såkaldte «London Konvention»); eller

- (c) Opdateringen heraf, «Protocol of 1996 to Amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims», 1996 (den såkaldte «1996 Konvention» eller «Protokol»).

Norge og Danmark indgår i gruppen af 1996-konventionslande, som har gennemført disse sidstnævnte opdateringsregler, men subsidiært anvender 1976-systemet, som opretholdes i en overgangsperiode. Under alle omstændigheder vil jeg om lidt komme ind på overgangsreglerne mellem 1976- og 1996-reglerne, som kan give anledning til tvivl med hensyn til ikrafttrædelsestidspunktet, og som har givet anledning til en nylig dom fra Sø- og Handelsretten i København, i UNO-sagen.

2.2

De væsentligste forskelle mellem de tre regelsæt er som følger:

- (a) Ansvarsgrænserne er væsentligt forskellige. 1976-reglerne har selvsagt højere ansvarsgrænser end 1957-reglerne, og 1996-Protokollen har tilsvarende væsentligt højere ansvarsgrænser end 1976-reglerne. Gennemsnitligt er ansvarsbegrænsningsniveauet for de seneste 1996-regler hævet med en faktor på 2,3; hvorom dog må bemærkes, at fra det tidspunkt, hvor 1976-reglerne i praksis trådte i kraft i de fleste ratificerende lande (i 1980'erne) og indtil dags dato, har prisstigninger og inflation reelt elimineret forhøjelsen på faktor 2,3.
- (b) En anden væsentlig forskel på reglerne er de vigtige bestemmelser om bortfald af ret til ansvarsbegrænsning i tilfælde af egen fejl på rederiets side, hvor reglerne er afgørende forskellige. Ifølge 1976-/1996-systemet kræves for ansvarsgennembrud bevis for, at skaden og tabet er forvoldt *«forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at sådan skade sandsynligvis ville blive forårsaget»*, jfr. Sølovens § 174, som således reelt opstiller et strengt dolus eventualis-

krav («ske, hvad der vil») for, at det skal lykkedes reklamanten at bryde globalbegrænsningen. Der findes ingen tilfælde i trykt nordisk retspraksis på, at dette har ladet sig gøre indenfor 1976-regiet. I England er en enkelt sag på vej gennem retssystemet, men i andre europæiske lande, som har valgt at se mindre strikt på kravet (især i Frankrig), er det i retspraksis lykkedes i nogle enkelte tilfælde at etablere ansvarsgennembrud. Ifølge det tidligere regelsæt fra 1957 konstitueres derimod ansvarsgennembrud ved traditionel grov uagtsomhed.

- (c) En tredje forskel er, at ansvarsgrænsen i 1957-konventionen også omfattede olieforureningsansvaret. Dette ansvar er jo undtaget fra 1976- og 1996-konventionerne, fordi særlige regler nu findes i separate konventioner og regler herom.
- (d) En fjerde og ganske væsentlig forskel mellem 1957-konventionen på den ene side og 1976-/1996-konventionerne på den anden side er den, at ifølge de sidstnævnte konventioner kan en ansvarsbegrænsningsfond alene oprettes efterfølgende, og af en anden sagspart end rederiet, nemlig når en kreditor i sagskomplekset allerede har indledt retsskridt. Rederen må for så vidt passivt vente på, enten at han sagsøges, derved at en retssag mod ham anlægges ved et korrekt værneting, eller derved at en udenlandsk retsafgørelse søges eksekveret mod rederen, hvor han er domicileret eller i øvrigt har midler/gods.

Ifølge 1957-konventionen tillod man imidlertid rederierne på egen hånd at anlægge negative anerkendelsessøgsmål (eller som det kaldes i Norge «negative fastsættelsessøgsmål»), således at konventionen hjemlede ret til, at rederierne ved et korrekt værneting anlagde sag mod en reklamant i sagskomplekset med påstand om, at denne debitor tilpligtedes

at anerkende, at rederiet ikke havde pådraget sig et ansvar. En sådan procesregel giver selvsagt rederierne god mulighed for at vælge et favorabelt forum (og altså reelt at gennemføre såkaldt «forum shopping») for dermed at styre sagen processuelt derhen, hvor materialretligt favorable nationale ansvarsregler finder anvendelse.

Jeg skal vende tilbage til Maersk Olie & Gas-sagen, også kaldet «CORNELIS SIMON»-sagen, hvor en hollandsk trawler skadede en A.P. Møller-rørledning i Nordsøen. Den hollandske reder skyndte sig at anlægge negativt anerkendelsessøgsmål i Holland, som på det pågældende tidspunkt anvendte 1957-reglerne med forholdsvis lavere ansvarsgrænser end i Danmark, men hvor A.P. Møller-siden fulgte op med et søgsmål i Danmark, der på skadestidspunktet havde tiltrådt 1976-reglerne.

Slutteligt kan i øvrig nævnes, at Artikel 18 i London-konventionen fra 1976 åbner mulighed for at undtage krav i anledning af fjernelse af skib eller last med tilknyttede oprensningsudgifter (de såkaldte «vragfjernelsessager») fra retten til ansvarsbegrænsning. Konventionen lægger således op til, at de enkelte konventionslande kan gå enegang her. Dette er sket på lidt forskellig måde i relevante lande. De fleste ratificerende lande har ligesom Danmark ladet vragfjernelsesomkostninger været omfattet af begrænsningsretten. Andre lande såsom Tyskland og en række nord-europæiske lande har derimod valgt at etablere et system med to lige store fondsbeløb, ét for vragfjernelseskrav og ét af samme størrelse for de øvrige tingsskadekrav. Dette vil jeg vende tilbage til, når jeg skal omtale Sø- og Handelsrettens

dom i UNO-sagen¹, som har vurderet forholdet mellem EF-domskonventionen og Globalbegrænsningskonventionerne.

Når man tager Artikel 18 i betragtning og de forskellige regler, som landene følgelig har valgt at indføre for så vidt angår vragfjernelsesomkostninger, kan man konstatere at tale om, at der aktuelt er hele 5-6 konventionsbaserede globalbegrænsningsregimer i gang på det søretlige område.

Hertil kommer selvsagt de regler, som anvendes i lande, som ikke ar tiltrådt disse konventioner – for eksempel USA.

3 Forholdet mellem EF-domskonventionen og Globalbegrænsningskonventionen af 1976/1996

3.1

Efter denne lille introduktion rejser sig det ganske komplicerede spørgsmål om forholdet mellem anvendelsesområdet for EF-domskonventionen af 1968 om «Retternes kompetence og om fuldbyrdelse af retsafgørelser i borgerlige sager», den såkaldte «Bruxelles-konvention», samt den tilsvarende EFTA/Lugano-konvention på den ene side, og anvendelsesområdet for Globalbegrænsningskonventionerne af 1976 og 1996, på den anden side.

- (a) Spørgsmålet er kompliceret, dels fordi begge konventionssæt ifølge deres sproglige indhold og angivne anvendelsesområde tiltager sig kompetence, som efter omstændighederne rækker ind på det andet regelsæts område.

¹ U2005/2550

- (b) Spørgsmålet er også kompliceret, fordi koncipisterne af de to konventionssæt ikke klart har reguleret kompetencekonflikten for så vidt angår de forholdsvis mange maritime krav, som ved domstole i EU og EFTA kan blive underlagt globalbegrænsning af rederens ansvar.
- (c) Spørgsmålet er også vanskeligt, fordi førende retsvidenskabelige forfattere er uenige om løsningen.
- (d) Sidst, men ikke mindst foreligger ikke i øjeblikket en entydig retspraksis på området.

3.2 Hovedpunkterne i EF-domskonventionen

- (a) Ser vi først, på den ene side, på hovedpunkterne i EF-domskonventionen, Bruxelles-konventionen (og her gælder jo det samme for så vidt angår EFTA-området i Lugano-konventionen), indeholder den først og fremmest en række værnetingsregler, jfr. Artikel 2ff, som også for eksempel regulerer, hvor der kan anlægges sag i søretlige tvister.

Værnetingsreglerne gælder sammen med de nationale værnetingsregler. Undertiden foreligger der således alternative værneting – såsom godsværneting, skadesstedets værneting etc., men forholdet er det, at det jurisdiktionsmæssige udgangspunktet er at finde i Domskonventionen.

En sådan problemstilling kom frem i UNO-sagen, som Vestre Landsret og Sø- og Handelsretten har afgjort i 2005, men med modsatte resultater, hvor reklamanten, Den Tyske Stat, forlangte, at en tysk EU-dom skulle tvangsfuldbyrdes (uden ændring), men hvor rederiet og Skuld gjorde gældende, at den tyske reklamant skulle respektere alene at få delvis dækning, eftersom en begrænsningsfond var blevet oprettet

ved Sø- og Handelsretten i København. Disse retsafgørelser vil blive behandlet nedenfor.

- (b) Den anden hovedhjørnesten i EF-domskonventionen er konventionens regler om international litispænd og reglerne om fælles behandling af krav, som udspringer af samme retsforhold (såkaldte «konnekse krav»).

Er vi indenfor EU- og EFTA-området, og bliver sag om samme sagsgenstand, hvilende på samme retsgrundlag, rejst mellem de samme parter ved domstolene i flere lande, skal ifølge konventionens Artikel 21, alle andre domstole end den først involverede, afvise sagen.

Desuden bestemmer Artikel 22, at «såfremt krav, som er indbyrdes sammenhængende, fremsættes for retter i forskellige kontraherende stater, og sagerne verserer for disse retter i første instans, kan enhver anden ret end den, ved hvilken sagen først er anlagt, udsætte afgørelsen».

- (c) Den tredje hjørneste n i EF-Domskonventionen er selvsagt de meget udførlige regler om gensidig anerkendelse af retsafgørelser, jfr. Artikel 25-29.

Hovedprincippet er ifølge Artikel 25, at enhver retsafgørelse (ikke bare domme) skal anerkendes og i givet fald fuldbyrdes indenfor konventionsområderne, EU/EFTA, således at der kun gælder meget snævre undtagelser fra dette hovedprincip, jfr. Artikel 26-28.

Et fundamentalt princip er således, at en EF-retsafgørelse ikke skal kunne efterprøves og ændres af domstolene i det andet EU-land, hvor den måtte kræves anerkendt og tvangsfuldbyrdet, jfr. Artikel 29.

Dette princip blev selvsagt påberåbt i den omtalte danske UNO-sag, hvor en tysk søretsdom vedrørende et

vragfjernelseskrav søgtes tvangseksekveret i Danmark, udenom den begrænsningsfond, som på basis netop af den tyske parts udlægsforretning i Danmark var blevet oprettet ved Sø- og Handelsretten i København. Den Tyske Stat argumenterede for, at Sø- og Handelsretten ikke skulle efterprøve denne endelige EU-dom, som ikke skulle ansvarsbegrænses én gang til, (først ifølge London-Konventionen og så i fonden), i strid med princippet i Artikel 29.

Deroverfor står på den anden side 1976-Konventionens regelsæt (som går igen i 1996-Konventionen på dette område), og som basalt fastslår, at tvister af den omtalte type skal løses efter *lex fori*, således at domstolslandets processuelle og materielle regler, det sted, hvor fonden oprettes, skal finde anvendelse, jfr. 1976-Konventionens Artikel 14. Desuden fastslår Konventionen, at der efter fondens oprettelse ikke længere med rette kan foretages individualforfølgning i form af arrest eller udlæg, jfr. konventionens Artikel 13.

Sølovens § 182 bekræfter dette for nordisk rets vedkommende, idet loven i stk. 1 fremhæver, at «§§ 171-181 finder anvendelse i alle tilfælde, hvor begrænsning af ansvaret påberåbes ved dansk domstol». De 10 danske sølovsbestemmelser, som således refereres til, indeholder både processuelle og materielle regler om ansvarsgrundlag, ansvarsbegrænsning, fondsoprettelse osv., og det er som udgangspunkt disse, som skal finde anvendelse, når en fond er oprettet.

Sølovens § 178 indeholder den tilsvarende «bar to actions»-stipulation (korresponderende med Artikel 13), der udtaler, at «*Er et krav anmeldt overfor en begrænsningsfond ..., kan der ikke for dette krav gøres arrest eller udlæg i eller udøves*

andre rettigheder over skib eller andre formuegoder, som tilhører nogen, på hvis vegne fonden er oprettet og som har ret til ansvarsbegrænsning».

En hurtig foreløbig refleksion, ved at sammenholde Domskonventionen og Globalbegrænsningskonventionen, indikerer således, at hvis ingen af de to konventioner giver efter for den anden, kan de to citerede regelsæt trække hver sin vej.

3.3 Domskonventionens Artikel 57

Denne og lignende mulige regelkonflikter er dog søgt løst i Domskonventionens Artikel 57, stk. 1, som stipulerer:

«Denne konvention berører ikke konventioner, som de kontraherende stater har tiltrådt eller vil tiltræde, og som på særlige områder fastsætter regler for retternes kompetence samt for anerkendelse eller fuldbyrdelse af retsafgørelser».

Det er ikke mindst her, at en række modstridende synspunkter gør sig gældende i retsteorien og retspraksis, nemlig hvorvidt de nævnte globalbegrænsningskonventioner er at opfatte som lex specialiskonventioner, der ifølge Artikel 57 efter deres indhold *«fastsætter regler for retternes kompetence samt for anerkendelse eller fuldbyrdelse af retsafgørelser»* og skal gå forud for Domskonventionerne; eller man i tilfælde af en kompetencetvist skal falde tilbage på hovedreglerne og hovedprincipperne i Domskonventionen om fuld anerkendelse og tvangsfuldbyrdelse af nationale eller ikke-nationale EU-domme. Vælger man den sidste fortolkning af Globalbegrænsningskonventionerne, kan man i hvert fald hurtigt konstatere, at det påtænkte formål med Globalbegrænsningskonventionen, som går på at indføre et internationalt virkende princip, hvor samtlige sager løses ét sted efter et lex fori-princip, således at samtlige krav efter omstændighederne deler

ansvarbegrænsningsfonden efter konkurslignende principper, ikke efter omstændighederne opfyldes. I stedet kan en sådan fortolkning føre til dramatiske, juridiske konsekvenser i strid med Globalkonventionernes intentioner.

Hvis Globalbegrænsningskonventionerne ikke anses for Artikel 57-konventionen, er det let at se, hvordan globalbegrænsningssystemet og «bar to action»-princippet i praksis kan nedgøres, for eksempel indenfor EU-området med 25 medlemslande med den følge, at en tvangseksekvering af relevante EU-domme kan ske på kryds og tværs i andre EU-lande respekt uden af en i et andet EU-land oprettet begrænsningsfond.

3.4 Motiverne til Artikel 57

Spørgsmålet er, hvad Domskonventionens motiver måtte oplyse om forholdet mellem Domskonventionen på den ene side og de maritime Globalbegrænsningskonventioner på den anden side?

Schlosser-Rapporten, som er optrykt i EF-Tidende, 1979, C59, side 109 m.v. (og som er skrevet på et tidspunkt, hvor alene 1957-ansvarbegrænsningskonventionen var i kraft), udtaler følgende om forholdet til Artikel 57:

«(124) Det er meget vanskeligt at udtale sig om, hvordan anvendelsen af Artikel 57 ... kan kædes sammen med anvendelsen af den internationale konvention af 10. oktober 1957 om rederens ansvar, jfr. pkt. 127 in fine – og med de tilsvarende nationale retsregler. Den nævnte konvention indeholder nemlig ingen udtrykkelige forskrifter, som direkte vedrører reglerne om kompetence i internationale sager eller om fuldbyrdelse af retsafgørelser».

Herefter opfordrer Schlosser-Rapporten eksperterne til at vurdere spørgsmålet.

I øvrigt refererer Schlosser-Rapporten til Domskonventionens Artikel 6 a, som indeholder den daværende hjemmel til, at man

fortsat skulle kunne starte negative anerkendelsessøgsmål i maritime begrænsningsager, således som Globalbegrænsningskonventionen af 1957 netop tillod det. Denne ret er dog som omtalt bortfaldet i 1976-Globalbegrænsningskonventionen og Domskonventionens Artikel 6 a får derfor tilsvarende begrænset anvendelse.

3.5 Retslitteraturen

Hvad siger det førende standardværk om 1976-Globalbegrænsningskonventionens rækkevidde og retskraft?

Den tidlige præsident for CMI, englænderen Patrick Griggs, analyserer i 3. udgaven af sin bog «Limitation of Liability» spørgsmålet, herunder især Artikel 14, som jo indeholder den omtalte *lex fori*- hovedregel, der efter sin ordlyd overlader det til fondslandets domstol at anvende nationale processuelle og materielle regler, hvor der måtte være behov for dette. Til spørgsmålet, hvorvidt den nationale domstol, hvor fonden oprettes, også har international kompetence ifølge 1976-konventionen, for eksempel til at efterprøve udenlandske afgørelser, konkluderer han på side 61 følgende:

«Whilst it is difficult to be dogmatic on this issue, on balance the authors consider that English law would characterise the 1976 Convention as procedural in nature, rather than substantive».

Patrick Griggs' gennemgang i øvrigt af emnet sammenholdt med den engelske Court of Appeal's afgørelse i HAPPY FELLOW-dommen, som kom kort efter udgivelsen af 3. udgaven (og som vil blive kommenteret nedenfor), indicerer, at man i England nærmest synes at være af den opfattelse, at Globalbegrænsningskonventionens Artikel 14 og den deri indeholdte kompetence, anses at tildele de engelske domstole en processuel ret til at efterprøve udenlandske EU-domme og til at lade disse udenlandske EU-domme indgå i en begrænsningsfond til deling af fonden, på lige fod med andre kreditorer.

Der findes desuden udtalelser i andre standardværker i England, der peger i samme retning. Der kan her henvises til John Reeder: «Brice on Maritime Law of Salvage», 4. udgave, 2003, side 136ff, hvor forfatteren giver udtryk for, at Globalbegrænsningskonventionen formodentlig er en Artikel 57-konvention.

3.6 Bestemmelser i London-konventionen, som støtter lex specialis-synspunktet

Med lidt god vilje kan også en sproglig/indholdsmæssig fortolkning af de væsentligste artikler i 1976-Konventionen siges at pege i retning af, at der i et vist omfang er tale om bestemmelser, som internationalt og nationalt, processuelt og materielt, fastsætter regler om «Rettsens kompetence samt om anerkendelse eller fuldbyrdelse af retsafgørelser»:

- Således stipulerer Artikel 11, at «Enhver der påstås ansvarlig, kan oprette en fond ved en domstol ... i enhver kontraherende stat, hvor det retslige skridt foretages». Konventionen tildeler altså den konkrete domstol med den nævnte kompetence, og bestemmelsen kan derfor siges at have karakter af at regulere jurisdiktionsforholdet.
- Artikel 12 stipulerer i øvrigt, at domstolen i den stat, hvor fonden er oprettet, er den kompetente domstol for så vidt angår ansættelsen af beløb til senere dækning. Også dette er formodentlig en bestemmelse, som kan siges at regulere afgørende jurisdiktionsforhold.
- Endelig indeholder Artikel 13 således den fundamentale bestemmelse om «Bar to other actions», og Artikel 13, stk. 2, kontrollerer indirekte jurisdiktionsspørgsmålet i tilfælde, hvor værnetinget kan baseres på en arrestbegæring.

- Frem for alt bestemmer Artikel 14 imidlertid, at «Alle processuelle regler i forbindelse hermed skal være underkastet lovgivningen i den kontraherende stat, hvor fonden oprettes». Også denne bestemmelse kan med rimelighed hævdes at være altfavnende eller dog meget bred, både processuelt og materielt, som også Patrick Griggs indikerer i sin bog.

Det er derfor næppe korrekt at hævde, at 1976-Konventionen ikke i sin tekst overhovedet indeholder internationale kompetencer, jfr. nedenfor om Vestre Landsrets kendelse i UNO-sagen.

3.7 Erhvervs- og Økonomiministeriets indstilling til spørgsmålet

Særlig interessant for dansk rets vedkommende er måske den udtalelse, som Erhvervsministeriet er fremkommet med i Ministeriets bemærkninger til «Forslag til lov om ændring af Søloven», fremsat den 21. januar 1999, da spørgsmålet om gennemførelsen af 1996-Protokollen til Globalbegrænsningskonventionen af 1976 kom på tale. Her gennemgår Ministeriet konventionsudkastet, samt dets økonomiske og juridiske konsekvenser og konkluderer på side 8 under overskriften «Forholdet til EU-retten»:

«Globalbegrænsningskonventionen af 1976 og 1996-protokollen hertil indeholder både værnetingsregler og procedurebestemmelser. Disse har ifølge Artikel 57, stk. 1, i Konventionen om Retternes Kompetence og om Fuldbordelse af Retsafgørelser i Borgerlige Sager ... forrang for EF-Domskonventionen og Luganokonventionen».

Det danske ressortministerium er således ikke i tvivl: De maritime Globalbegrænsningskonventioner har karakter af Artikel 57-konventioner, og går altså som *lex specialis*-regler forud for EF-domskonventionen.

3.8 Udtalelse fra Erling Selvig

Heroverfor står imidlertid et norsk synspunkt, som uttrykt af professor Erling Selvig i dennes foredrag og i et dertil knyttet manuskript fra begyndelsen af 2005 om «Lugano Konventionen og begrænset rederansvar», hvor Selvig giver udtryk for følgende synspunkter:

«Reglerne om begrænset rederansvar er et område med betydelige forskjeller EU/EFTA landene imellom. De tre begrensingskonvensjonene fra 1957, 1976 og 1996 har alle sine tilehngere, selv om 1976 konvensjonen har størst tilslutning (nedenfor 4). I hvilket land søksmål reises og begrensingsfond opprettes, må derfor få stor betydning for ansvarsbegrensningen. Regelverket i Lugano-konvensjonen gjør at dette får enda større betydning uavhengig av hva de enkelte konvensjoner om begrenset rederansvar selv sier. Det er lett å se at det prosessrettslige regelverket kan virke på en måte som er i strid med det rettenhetsformål som konvensjonene hver for er utslag av. Det er derfor reist spørsmål om Lugano-konvensjonen må vike for globalbegrensingskonvensjonene.

EU/EFTA regelverket har ingen virkning for konvensjoner «som regulerer jurisdiksjon og anerkjennelse eller fullbyrding av dommer på særskilt avgrensede saksfelter» (Lugano-konvensjonen art. 57). Slike bestemmelser finnes imidlertid verken i 1996- eller 1976-konvensjonen om begrensning av ansvar for sjørettlige krav. I disse konvensjonene har ikke noe motstykke til de reglene om internasjonal domstolskompetanse og anerkjennelse av dommer som oljeansvar- og fondskonvensjonene 1992 inneholder (sjøl. §§ 203-205).

Det fremgår foran 1 at regelverket om begrensning av ansvaret for sjørettlige krav ikke inneholder regler som angir hvor det kan reises søksmål om krav undergitt ansvarsbegrensning, og dermed heller ikke regler om hvor det i tilfelle kan opprettes begrensingsfond. Dette er spørsmål som må avgjøres etter ellers gjeldende regler om nasjonal domsmyndighet. Heller ikke inneholder regelverket bestemmelser om internasjonal litispensens eller om gjensidig anerkjennelse av dommer i konvensjonsstatene. Om en konvensjonsstat plikter å anerkjenne rettsavgjørelse fra annen stat om opprettelse av begrensingsfond, retten til ansvarsbegrensning,

de enkelte erstatningskrav, eller fordeling av fondsbeløpet, må derfor også avgjøres etter ellers gjeldende regler. Andre konvensjonsstater har ikke plikt til å ta hensyn til begrensningsfond opprettet i en konvensjonsstat, på annen måte enn den reglene om «bar to other actions» angir, dvs. ved å hindre at en kreditor ved arrest eller annen tvangsforretning skaffer seg særskilt dekning for sitt krav i et annet land enn der begrensningsfondet er opprettet. Dette kan i praksis indirekte føre til at krav undergitt ansvarsbegrensning bli kanalisert til begrensningsfond opprettet i annet land (foran 1.2), men dette er rettslig sett ikke ensbetydende med at en rettsavgjørelse om opprettelse av begrensningsfond «anerkjennes» i andre konvensjonsstater.

Dette betyr at unntaket i Lugano-konvensjonen art. 57 ikke omfatter de internasjonale konvensjoner om begrensning av ansvaret for sjørettlige krav. EU/EFTA regelverket gjelder derfor fullt ut også i forhold til tvister vedrørende sjørettlige krav undergitt begrensning og anvendelsen av begrensningsreglene i disse konvensjonene. (4) Virkningene av Lugano-konvensjonen på dette område må imidlertid vurderes særskilt i forhold til reglene om henholdsvis værneting, litispensens og anerkjennelse av rettsavgjørelser».

Første del af konklusjonen fremstår således ganske kategorisk. Den anden del mere modifierende.

3.9 Retspraksis på området nasjonalt og internasjonalt

Også retspraksis (domstolene i Danmark og i EU-området) har berørt emnet, om end ikke endelig afgjort alle de omdiskuterte spørsmål.

- (a) Mere overordnet behandlede Danmarks Højesteret spørsmålet i sagen UfR2003.2490/2H: Sagen vedrørte CMR-konventionen og CMR-loven og et tilfælde, hvor vareeieren sagsøgte den utførende og kontraherende landevejsfragtfører for ladningsskade. En tvist opstod i denne hovedsag om spørsmålet, hvorvidt der kunne laves såkaldt «subjektiv kumulation» og etableres værneting for den kontraherende

fragtførers regreskrav overfor den udførende fragtfører, således at også regreskravet procederes i den samlede sag.

Et sådant værneting for subjektiv kumulation er hjemlet ifølge EF-domskonventionens Artikel 6, men ikke efter CMR-lovens § 39, stk. 1.

Under sagen citerede man den principielle dom fra EF-domstolen i TATRY-sagen, som fastslår, at hensigten med Artikel 57 er «at sikre, at kompetenceregler i specialkonventioner respekteres, idet disse regler er fastsat under hensyn til de særlige omstændigheder, der gør sig gældende indenfor de pågældende områder».

Højesteret fandt, at CMR-lovens § 39 svarende til CMR-konventionens Artikel 31 netop skulle have forrang, hvorfor der ikke var værneting i sagen, da der var tale om en regel baseret på en specialkonvention, og værnetingsreglen i øvrigt var udtømmende. Forrangsprincippet for specialkonventioner blev altså opretholdt.

Man kan heroverfor hævde, at dette resultat måske ikke var så overraskende, fordi netop CMR-konventionen er opregnet på den positivliste, der fremgår af Schlosser-Rapporten, med eksempler på konventioner, der er klare Artikel 57-konventioner, men Danmarks Højesteret opretholdt i hvert fald lex specialis-princippet.

- (b) Engelske domstole har også berørt spørgsmålet, som allerede antydnet, nemlig i Court of Appeal's afgørelse i HAPPY FELLOW-sagen, Lloyds Law Report 1998, Vol. 1, side 13. I november 1995 kolliderede to skibe ved indsejlingen til Seinen, M/S «DARFUR» og M/S «HAPPY FELLOW», formodentlig på grund af et defekt rør på M/S «DARFUR». Kort efter blev M/S «DARFUR» arresteret i Le Havre af interesser på M/S «HAPPY FELLOW»-siden. Nogle uger

efter blev der udtaget stævning mod ejeren af M/S «DARFUR» i Le Havre blandt andet af skibets pool-operatører. M/S «DARFUR's» tidsbefragter valgte imidlertid at starte proces i England mod ejeren af M/S «DARFUR», som dermed var involveret i proces både i Frankrig og England om den samme sag, men med forskellige sagsøgere. Derved var der indledt de nødvendige retsskridt i England, og M/S «DARFUR's» engelske advokater arrangerede nu, at en ansvarsbegrænsningsfond blev etableret i England i medfør af 1976-konventionen. Det blev gjort gældende i den engelske proces, at de to sager i Frankrig og England vedrørte samme «course of action», og da den franske proces var indledt først, skulle den engelske proces angiveligt afvises; alternativt udsættes ifølge EF-domskonventionens Artikel 21, henholdsvis Artikel 22. I den pågældende sag var der ingen, der gjorde forsøg på at hævde, at den franske sag skulle leve sit eget liv, og at den franske dom skulle fyldestgøres 100 % udenfor fonden. Tværtimod. Tilsyneladende lagde de engelske dommere både i Underretten og i Appelretten vægt på, at fondsreglerne har deres egen processuelle karakter. Den franske EU-dom skulle fremtidigt anerkendes fuldt ud, og kravet måtte så slutteligt anmeldes i den engelske fond og dér behandles på lige fod med andre kreditorer. I øvrigt nåede man frem til, at der var tale om to forskellige retsskridt foretaget af forskellige parter, hvorfor EF-domskonventionens Artikel 21 ikke kunne finde anvendelse. Derimod fandt man i begge instanser, at ansvarsbegrænsningssagen i England skulle udsættes ifølge Artikel 22 i afventning af den franske afgørelse.

- (c) Af særlig interess er Vestre Landsrets og EF-domstolens afgørelse i Maersk Olie & Gas-sagen, som ofte benævnes

«CORNELIS SIMON»-sagen, jfr. domstolens dom, 3. afdeling, af 14. oktober 2004, i sag C-39/02.

I maj 1985 udlagde Maersk Olie & Gas («Maersk») en olie- og gasledning i Nordsøen. I juni måned 1985 foretog et hollandsk skib, «CORNELIS SIMON», fiskeri i området, og Maersk konstaterede efterfølgende, at rørledningerne havde lidt skade. Det pågældende rederi, som var hjemmehørende i Holland, blev ansvarligholdt, og i april 1987 indgav det hollandske rederi begæring om oprettelse af en ansvarsbegrænsningsfond i Groningen ifølge 1957-ansvarsbegrænsningsreglerne, nemlig ved retten på det sted, hvor fartøjet var registreret. Den hollandske ret afsagde kendelse om fondsoprettelsen og fastslog, at rederiets hæftelse var begrænset til cirka Gylden 52.000, og med visse tillæg blev der oprettet en ansvarsbegrænsningsfond på basis heraf.

Den 20. juni 1987 anlagde Maersk imidlertid erstatningssag ved Vestre Landsret. Kort tid herefter appellerede Maersk fondskendelsen til højere hollandsk ret med påstand om, at Retten i Groningen ikke havde kompetence til at behandle spørgsmålet. Maersk foretog herefter ikke yderligere retsskridt i Holland, og anmeldte trods opfordring heller ikke noget krav i fonden. Maersk fremmede i stedet sagen ved Vestre Landsret, og i Vestre Landsretssagen blev synspunkter om litispændens og retskraft, som vi kender den fra UNO-sagen, fremført. Sagen blev påstået afvist.

Vestre Landsret fandt, at sagen vedrørte samme parter og samme retsgrundlag i Holland og i Danmark, hvorfor man afviste sagen i henhold til Artikel 21. Landsretsdommen blev appelleret til Højesteret, som imidlertid fandt, at sagen burde forelægges EU-domstolen.

I oktober 2004 kom EF-domstolen til den konklusion, at EF-domskonventionens Artikel 21 om litispændens ikke fandt anvendelse, fordi begrænsningssøgsmålet i Holland og erstatningssøgsmålet i Danmark ikke vedrørte samme genstand og heller ikke hvilede på samme retsgrundlag. Dette begrundede man meget detaljeret i afgørelsen. Formålet med et erstatningssøgsmål er ifølge dommen at fastslå rederiets eventuelle ansvar efter reglerne om erstatning udenfor kontraktsforhold, mens formålet med at oprette en begrænsningsfond er at sikre, at muligt ansvar bliver begrænset som fastsat i 1957-konventionen og i den hollandske sølov.

Bortset fra, at EF-domstolen således fremkom med et interessant præjudikat omkring Artikel 21, synes dommen også at indikere, at hvor der foreligger en EU-domsforhandling og siden én EU-dom i et land, og én fondsoprettelse i et andet, hviler disse på hver deres særlige fundamenter og retsregler. Den behandling, der foregår i udlandet, har ikke litispændens-virkning eller anden retsvirkning på fondssagen i et andet EU-land, blandt andet fordi der ikke er tale om samme retsgrundlag.

Overfører man EU-afgørelsen til UNO-sagen, er synspunktet vel, at den tyske dom i UNO-sagen ikke havde særlig retskraft i forhold til Sø- og Handelsrettens fondsbehandling, som tilsvarende kørte separat efter sine egne regler, nemlig 1976-Konventionen, Søloven og de udfyldende lex fori-regler.

4 UNO-sagen, afgørelser fra Fredericia Fogedret, Vestre Landsret og Sø- og Handelsretten

4.1

Dette var de retlige forudsætninger, da de danske domstole blev involveret i UNO-sagen.

Interessentskabet UNO i Fredericia var ejer af M/S «UNO», et mindre dansk fragtskib bygget i 1971. Rederiet havde tegnet søkaskoforsikring hos Codan og P&I-forsikring hos Skuld i København.

Den 11. juni 2002 sejlede M/S «UNO» med last ombord i kommerciel fart i den nordøstlige del af Kieler Kanalen lastet med scrapjern. I modsat retning af Kieler Kanalen sejlede et pramslæb. Pludselig drejede M/S «UNO» hårdt til bagbord muligvis som følge af en fejl i ledningstettet, og M/S «UNO» sejlede ind prammen med så voldsom kraft, at M/S «UNO» straks fik slagside og sank i løbet af få minutter. Beklageligvis omkom M/S «UNO's» maskinchef. Som følge af ulykken lå M/S «UNO» nu som vrage i Kieler Kanalen. Vraget lå et uheldigt sted, og Den Tyske Stat lod ret hurtigt vraget fjerne og blev hermed fordringshaver i sagen. Af andre fordringshavere kan nævnes, at Staatliches Umweltamt Itzehoe foretog oprensning efter den i øvrigt ret begrænsede bunkersforurening, ligesom vareejere dækket hos Tryg Forsikring led skade og måtte betale erstatning for den tabte last ombord på M/S «UNO». Der var altså tre kravstyper: Vragfjernelsesudgifter, olieforureningskrav og lastskadefordringer.

Den Tyske Stat ønskede ikke at forlige sagen ifølge danske regler og startede retssag i Tyskland for vragfjernelseskravet. Det særlige i M/S «UNO»-sagen var det forhold, at der i den tyske søret er to tingsskadepuljer med hjemmel i 1976-Konventionens Artikel 18,

nemlig én for vragsfjernelseskrav og én for andre tingsskadekrav. Den Tyske Stat anlagde sag mod rederiet ved Landesgericht Itzehoe i september 2002 og var den eneste kreditor i vragsfjernelsespuljen.

Under sagen fremkom rederiet med en række processuelle og materielle indsigelser, herunder at kravet under alle omstændigheder måtte ansvarsbegrænses, hvilket Den Tyske Stat under domsforhandlingen anerkendte. Den Tyske Stat vandt sagen og fik dom for ansvarsbegrænsningsbeløbet i en dom afsagt den 29. juni 2003. Derefter hørte rederiet i lang tid ikke mere til sagen, før man knap et år senere blev notificeret om, at Den Tyske Stat nu ønskede at foretage udlæg i Danmark overfor rederiet via Fogedretten i Fredericia, hvor man gjorde gældende, at der forelå en endelig og bindende tysk EU-dom, for hvilken man måtte have umiddelbart exequatur.

Fogedretten i Fredericia var som udgangspunkt enig i dette og havde forberedt en udlægsafgørelse. Rederiet gjorde heroverfor gældende, at kriteriet i Sølovens § 177 for oprettelse af en begrænsningsfond i Danmark imidlertid var opfyldt, idet en tvangsfuldbyrdelse af en EU-dom måtte anses for et «retsskridt» i Sølovens § 177's forstand. Derfor sendte rederiet en begæring om oprettelse af en begrænsningsfond til Sø- og Handelsretten, med opfyldelse af de formalia i øvrigt, der stilles i Søloven.

Sø- og Handelsretten etablerede herefter en begrænsningsfond baseret på en garanti stillet af Skuld og beregnede ansvarsbegrænsningsbeløbet på basis af 1976-Konventionen og ikke på basis af 1996-Protokollen, hvorefter dette blev meddelt til de involverede parter. Samtidig fulgte Sø- og Handelsretten de fastlagte regler ved at indrykke en notits om dette i Statstidende, hvor kreditorerne blev gjort opmærksomme på, at det ikke længere var berettiget at foretage individualforfølgning.

Rederiet overbeviste Fogedretten i Fredericia om, at man ikke under disse omstændigheder kunne fremme sagen i Fredericia ved

at gennemføre en udlægsforretning for det fulde domsbeløb, idet Danmark har tiltrådt Globalbegrænsningskonventionen, Søloven indeholder tilsvarende regler herom, og idet Sø- og Handelsretten nu bestyrede en begrænsningsfond. Det blev derfor besluttet at foretage en skriftveksling herom.

Under skriftvekslingen blev fremsat synspunkter for og imod udlægsforretningens fremme af den karakter, som er anført ovenfor. Desuden gjorde Den Tyske Stat gældende, at rederiet i den tyske sag burde have sørget for, at der blev taget forbehold i den tyske dom for andre reklamanter for en eventuel fremtidig tvangseksekution i Danmark, jfr. Sølovens § 180, ligesom den tyske dom, som muligvis var forkert, angiveligt burde være blevet anket.

4.2

Den 13. september 2004 afsagde Fogedretten sluttelig sin kendelse, der lød som følger:

«Det lægges til grund, at reglerne om fuldbyrdelse af retsafgørelser i konvention om begrænsning om ansvar for særretslige krav (1976-konventionen) går forud for EF-domskonventionen, idet 1976-konventionen omfattes af EF-domskonventionens § 57.

Rekvirentens krav kan derfor kun fuldbyrdes i Danmark i den udstrækning, 1976-konventionen, som inkorporeret i Den Danske Sølov, tillader det. Artikel 10 og 11 i 1976-konventionen er inkorporeret i dansk ret ved Sølovens § 182, jfr. §§ 180 og 177.

Rekvisitus har forsømt at benytte de retsmidler i form af appel af dom afsagt af Landgericht Itzehoe om afslag på anmodningen om ansvarsbegrænsning efter Den Danske Sølov. Der er således ikke i dommen fra Landgericht Itzehoe optaget forbehold som nævnt i Sølovens § 180, stk. 1, ligesom der ikke, forinden dommen blev retskraftig den 3. juli 2003, er oprettet en begrænsningsfond. Som følge heraf kan rekvisitus ikke påberåbe sig Sølovens § 178, stk. 2, overfor rekvirenten, hvorfor rekvirentens begæring om udlæg vil være at fremme.

Rekvirenten, Wasser- und Schiffahrtsdirektion Nord, begæring om foretagelse af udlæg hos rekvisitus, Interessentskabet UNO, fremmes ...».

Rederiet var uenig i Fogedrettens meget konkrete præmisser om manglende forbehold og appel m.v., men enige i Artikel 57-synspunktet, og kærede derfor sagen til Vestre Landsret med begæring om, at kæren blev tillagt opsættende virkning under indtryk af sagens omstændigheder.

Det ganske usædvanlige var således, at man nu fulgte et to-strengt system, hvor Retten i Fredericia havde givet exequatur til den tyske dom, som altså skulle nyde fremme for det fulde beløb, mens Sø- og Handelsretten havde etableret en begrænsningsfond og præciseret i Statstidende, at ingen måtte foretage individualforfølgning. Sø- og Handelsretssagen blev derfor fremmet, og det blev aftalt med Sø- og Handelsretten, at en række afgørende retsspørgsmål, processuelle og materielle, skulle behandles under en separat hovedforhandling.

Derefter fulgte en betydelig skriftveksling for både Vestre Landsret og for Sø- og Handelsretten, og reelt de samme retsspørgsmål blev herefter procederet først for Vestre Landsret i februar 2005 og derefter for Sø- og Handelsretten i april 2005.

4.3

Vestre Landsrets kendelse lød som følger:

«Ved stævning forkyndt den 4. september 2002 anlagde indkærede sag mod kærende ved Landgericht Itzehoe i Tyskland. Kærende havde herefter mulighed for i overensstemmelse med Artikel 11 i Konventionen om begrænsning af ansvaret for søretlige krav af 1976, som Tyskland har tiltrådt, at oprette en begrænsningsfond ved den kompetence tyske myndighed. I så fald ville de tyske regler, som implementerer reglerne i Konventionens Artikel 13 om udelukkelse af andre retlige skrift, have fundet anvendelse på sagens videre forløb.

Kærende oprettede imidlertid ikke en sådan fond, og Landgericht Itzehoe afsagde herefter dom i sagen den 29. april 2003. Denne dom er omfattet af EF-domskonventionen, jf. Artikel 25, og kan derfor tvangsfuldbyrdes her i landet, jf. domskonventionens Artikel 31, stk. 1. Det bemærkes i den forbindelse, at domskonventionens Artikel 57 ikke kan føre til noget andet resultat, idet London-konventionen ikke fastsætter regler for retternes kompetence samt for anerkendelse eller fuldbyrdelse af retsafgørelser. Den begrænsningsfond, som kærende nu har oprettet her i landet, er oprettet efter, at dommen i Landgericht Itzehoe var endelig, og Sølovens § 178, stk. 2, 1. pkt. er derfor ikke til hinder for, at der foretages udlæg på grundlag af dommen.

Med denne begrundelse stadfæster landsretten fogedrettens kendelse».

Vestre Landsrets kendelse var således ganske kortfattet og begrundelsen det samme. Retten syntes at være af den opfattelse, at når det er uklart, om Globalbegrænsningskonventionen er at anse som en Artikel 57-konvention, og uklart om den opfylder kravene med hensyn til at indeholde de nødvendige internationale kompetencer, må Landsretten vælge at holde sig til hovedreglen. EF-domskonventionen og dens hovedregel må altså slå igennem, og den tyske dom skal ikke efterprøves eller underlægges en ny begrænsning i fonden i Danmark.

Vestre Landsrets begrundelse om rederiets pligt til at oprette en fond i Tyskland for at bevare begrænsningsretten er sværere at forholde sig til, og synspunktet forekommer ukorrekt, cfr. også Sø- og Handelsrettens modstående dom. Ifølge motiverne til 1976-Globalbegrænsnings-konventionen og anerkendte retsteoretikeres/praktikeres kommentarer har det aldrig været meningen, at et selvøgt rederi med begrænsningsret skal skynde sig dér at oprette en begrænsningsfond i det land, hvor en retssag måtte være anlagt mod rederiet – som betingelse for at bevare begrænsningsretten.

De konkrete begrundelser for Fogedrettens resultat (om manglende anbringender og appel af den tyske dom) afvistes i øvrigt af Landsretten, og senere også af Sø- og Handelsretten.

Vestre Landsret nåede i virkeligheden til det helt modsatte resultat af Fogedretten. Retten fandt således, at Artikel 57 ikke skulle finde anvendelse efter Landsrettens opfattelse, men anerkendte heller ikke de konkrete begrundelser, som Fogedretten anvendte for sit resultat.

4.4

Den 11. maj 2005 faldt Sø- og Handelsrettens dom. Sø- og Handelsretten nåede til det modsatte resultat, nemlig at Globalbegrænsningskonventionen må anses for at være en Artikel 57-konvention, og Rettens velargumenterede afgørelse i så henseende lød som følger:

«Efter Sølovens § 177 kan der oprettes en begrænsningsfond ved Sø- og Handelsretten i København, såfremt der her i landet begæres arrest, anlægges sag eller begæres foretaget andre retslige skridt i anledning af krav, der efter deres art kan begrænses. Efter ordlyden af denne bestemmelse, baggrunden for den og formålet med den, jf. herved betænkning nr. 924/1981 om begrænsning af rederansvaret, side 39, må det antages, at anmodningen om eksekution af en dom, som den foreliggende af 29. april 2003 fra Landgericht Itzehoe, der vedrører et krav, som efter sin art kan begrænses, kan danne grundlag for oprettelse af en begrænsningsfond i Danmark. En modsat opfattelse ville føre til det uacceptable resultat, at området for anvendelse af reglerne om ansvarsbegrænsning gennem oprettelse af en fond kunne blive elimineret i et ikke-uvæsentligt omfang, hvilket ville stride mod formålet med 1976-konventionen og 1996-protokollen.

Det forhold, at der foreligger en retskraftig dom fra et andet EU-land, afskærer ikke fra ansvarsbegrænsning ved oprettelse af en begrænsningsfond i Danmark.

Efter EF-domskonventionens Artikel 57 berører den ikke konventioner, som de kontraherende stater har tiltrådt eller vil

tiltræde, og som på særlige områder fastsætter regler for retternes kompetence samt for anerkendelse og fuldbyrdelse af retsafgørelser. 1976-konventionen indeholder i Artikel 11-13 nærmere regler om oprettelse af en begrænsningsfond, fordelingen af fonden og om udelukkelse af andre retslige skridt efter oprettelse af en ansvarsbegrænsningsfond, herunder om udelukkelse af arrest. Disse bestemmelser må, i øvrigt i overensstemmelse med Erhvervsministeriets tilkendegivelse i forbindelse med fremsættelsen af forslaget til ændring af Søloven (gennemførelse af 1996-protokollen til Globalbegrænsningskonventionen af 1976 m.v., lovforslag nr. 165, folketingssamlingen 1998-99), medføre, at 1976-konventionen og 1996-protokollen har forrang for EF-domskonventionen, jf. Artikel 57, stk. 1, i EF-domskonventionen.

Samme resultat kan også støttes på EF-domstolens dom af 14. oktober 2004 i sagen Maersk Olie og Gas A/S mod Firma M. de Haan og W. de Boer (C-39/92), der bl.a. fastslår, at en anmodning fra en reder til den kompetence ret i en stat om oprettelse af en begrænsningsfond med angivelse af en bestemt skadelidt og et søgsmål i en anden stat fra den skadelidte mod rederen ikke medførte litispændsvirkning, jfr. domskonventionens Artikel 21. Endvidere fastslår domstolen, at et erstatningssøgsmål og en anmodning om oprettelse af en begrænsningsfond ikke har samme saggenstand. Dette må føre til, at ansvarsbegrænsningsfonden oprettet den 5. april 2004 også er oprettet med rette i forhold til [den tyske stats] krav.

Retten kan tiltræde, at det er uden betydning for spørgsmålet om berettigelsen af oprettelsen af fonden af 5. april 2004, at UNO ved Landgericht Itzehoe ikke tog forbehold efter Sølovens § 180, stk. 1, 2. pkt. om andre krav, allerede fordi der efter det oplyste ikke ville være andre krav mod UNO i Tyskland i anledning af vragsfjernelsen for hvilken der i Tyskland oprettes en særskilt fond. Et forbehold i dommen fra Landgericht Itzehoe ville derfor savne menig efter tysk ret».

Sø- og Handelsretten nåede således til det modsatte resultat i forhold til Vestre Landsrets kendelse og bygger dette på en lang række forhold: Formålet med Globalbegrænsningskonventionen; dennes sproglige indhold med hensyn til dens internationale kompetence; EF-domstolens afgørelse fra oktober 2004, som

bekræfter begrænsningssagens selvstændige juridiske liv; og Erhvervsministeriets bemærkninger til Konventionen og loven. Dommen fremstår som både klar og velunderbygget.

4.5

I øvrigt tog Sø- og Handelsretten også stilling til et spørgsmål, som Den Tyske Stat rejste kort før domsforhandlingen. Her blev gjort gældende, at de højere 1996-satser ifølge protokollen skulle gælde i denne sag, eftersom fonden blev oprettet i en mellempperiode mellem de nye reglers formelle igangsættelse den 1. januar 2004 og indtil deres reelle ikrafttræden medio maj 2004, hvor 1996-Konventionen blev bindende, fordi tilstrækkelig mange lande havde ratificeret den. Mine klienter og jeg var uenige i dette synspunkt, og det samme var Sø- og Handelsretten, der udtalte følgende:

«1996-protokollen fastsætter i artikel 9, stk. 3, at 1976-konventionen som ændret ved protokollen kun gælder for krav, som opstår ved hændelser, der finder sted, efter at protokollen træder i kraft for enhver stat, som er deltager i protokollen. Efter lov nr. 228 af 21. april 1999, der gennemførte 1996-protokollen i Danmark, træder lovændringen i kraft efter erhvervsministerens bestemmelse, således om det nærmere angives i ændringslovens § 2. Af bemærkningerne til denne bestemmelse fremgår, at bestemmelsen «indeholder en bemyndigelse til erhvervsministeren til at bestemme tidspunktet for lovens ikrafttræden, samt til at sætte loven i kraft successivt. Bestemmelsen muliggør, at loven kan sættes i kraft, når protokollen træder i kraft». Endvidere fremgår det af bemærkningerne samme sted, at bestemmelsen gør det muligt at sætte bestemmelserne om de nye højere ansvarsgrænser for passagerskader, der er baseret på 1996-protokollen, i kraft tidligere end de øvrige bestemmelser, og også førend 1996-protokollen er trådt i kraft.

Dette var muligt, fordi 1976-konventionen gav mulighed for at fastsætte et højere ansvarsbegrænsningsloft for passagerskader. Der er i § 2 i forslaget til lov om ændring af søloven eller bemærkningerne til den ikke holdepunkter for, at det tillige til sigtedes at sætte bestemmelserne om ansvarsgrænser for andet end

passagerskade i kraft, dvs. få retsvirkninger for hændelser, der ligger før det i protokollen angivne tidspunkt, som viste sig at blive den 13. maj 2004.

De ændrede regler trådte i kraft den 1. januar 2004 som fastsat af erhvervsministeren i bekendtgørelse nr. 782 af 5. september 2003. I overensstemmelse med det anførte må det antages, at det herved tilsigtedes at lade de ændrede bestemmelser vedrørende andet end personskader træde i kraft, dvs. få anvendelse på hændelser indtruffet efter det tidspunkt, som er angivet i protokollen.

Det er derfor med rette, at ansvarsbegrænsningsfonden af 5. april 2004 blev oprettet med beløb i henhold til 1976-konventionen.

Reglerne i sølovens kapitel 9, der indeholder 1996-protokollens bestemmelser, skal efter sølovens § 170 finde anvendelse i alle tilfælde, hvor begrænsning af ansvaret påberåbes ved dansk domstol. Dog kan reglerne i kapital 9 a, der indeholder 1976-konventionens bestemmelser, finde anvendelse, hvis 1. det begæres, og 2. den begærende har bopæl eller hovedforretningssted i en stat, som er bundet af 1976-konventionen, men ikke af 1996-protokollen. Disse bestemmelser tilsigter, således som det fremgår af bemærkningerne til bestemmelsen, at løse nogle af de lovkonflikter, der kan opstå som følge af, at nogle stater tilslutter sig 1996-protokollen, mens andre bliver stående ved 1976-konventionen. Bestemmelserne har ikke betydning for spørgsmålet om 1996-protokollens anvendelse i tid, hvilket spørgsmål skal afgøres efter protokollens artikel 9, stk. 3 og de nationale ikrafttrædelsesbestemmelser.

Af de af Uno anførte grunde tiltrædes i øvrigt, at Danmark ikke var bundet af 1996-protokollen på tidspunktet for oprettelsen af begrænsningsfonden i overensstemmelse med Unos begæring. Efter 1996-protokollens artikel 11 træder den i kraft 90 dage efter den dato, hvor ti stater har udtrykt deres samtykke til at være forpligtet af protokollen. Betingelsen om tilslutning fra ti stater var opfyldt den 13. februar 2004, hvorfor protokollen trådte i kraft den 13. maj 2004, fra hvilken dato Danmark, der havde ratificeret protokollen den 12. april 2002, blev bundet af den. Danmark blev således ikke bundet af 1996-protokollen fra den 1. januar 2004, uanset at ændringsloven blev sat i kraft ved bekendtgørelse nr. 782 af 5. september 2003, der angav at træde i kraft den 1. januar 2004. De anførte to betingelser for anvendelsen af 1976-konventionen var således opfyldt på tidspunktet for oprettelsen af ansvarsbegrænsningsfonden.

Retten må derfor give Uno medhold i, at WSN skal anerkende, at det i fonden anmeldte krav skal begrænses i henhold til sølovens ansvarsbegrænsningsregler gældende på skadestidspunktet».

5 Konklusion og afsluttende bemærkninger

Konkluderende må derfor konstateres, hvad angår spørgsmålet om forholdet mellem EF-Domskonventionen og Globalkonventionen, at der i Danmark er afsagt to modstående afgørelser, af to domstole på samme niveau i domstolshierarkiet, Vestre Landsret og Sø- og Handelsretten.

Retsstillingen kan derfor ikke siges at være afklaret, men man kan vælge at mene, at den overvægt af gode argumenter, som er opregnet af Sø- og Handelsretten, taler for anse Globalbegrænsningskonventionen for en Artikel 57-specialkonvention.

Forholdets vigtighed (eftersom det maritime begrænsningssystem i flere situationer ellers vil være uvirksomt) taler imidlertid for at få afklaret spørgsmålet endeligt. Sø- og Handelsrettens og Vestre Landsrets afgørelser er ikke blevet appelleret til Højesteret, men man må dog gå ud fra, at i det omfang, hvor nye tilsvarende spørgsmål forelægges Sø- og Handelsretten, vil resultatet blive som ovenfor anført.

Jeg håber imidlertid, at de mange tilstedeværende dommere fra de nordiske lande har fundet støtte i det foreliggende materiale og i de beskrevne argumenter med henblik på at træffe den rette materielle afgørelse, hvis spørgsmålet måtte opstå igen ved andre nordiske jurisdiktioner.

Tidligere utgaver av MarIus

De oppgitte prisene er for abonnenenter. Andre kjøpere som ønsker enkelthefter må betale dobbelt pris, med minstepris kr. 50 + porto. Fullstendig register i runde nummer (310, 320 osv.) og på våre nettsider www.jus.uio.no/nifs.

- 345 GRØNLI, Bjørn Gisle Krav til nasjonale underleveranser i iransk petroleumsrett. 2006. 104 s. Kr 60,-
- 346 SIMPLY Yearbook 2006, 2006. 376 s. Kr. 120,-.
- 347 HEGNA, Caroline Jahre Transport og salg av gass i det britiske gassnettet - hovedtrekk ved nettorganiseringen. 2006. 173 s. Kr 90,-
- 348 DØVIK, Kristian Statnetts utøvelse av systemansvaret. 2006. 160 s. Kr 80,-
- 349 OULIE-HAUGE, Toini Små kraftverk – store utfordringer? 2006. 177 s. Kr 90,-
- 350 Avdeling for petroleums- og energirett 25 år. 2007. 94 s Kr 60,-
- 351 EVJE, Anders Regelendringer i tidsbefragningsforhold. 2007. 180 s. Kr 90,-
- 352 VALMOT, Caroline Universal service, en fremstilling av medlemsstatenes forsyningsplikt innenfor det europeiske elektrisitetsmarkedet. 2007. 176 s. Kr 90,-
- 353 Det 21. nordiske sjørettsseminar: Foredrag holdt i Nyslott, Finland. 22.-25. august 2004. 2007. 326 s. Kr 140,-.
- 354 Det 15. nordiske dommerseminar: Foredrag holdt i Svendborg, Danmark. 5.-7. september 2005. 2007. 120 s. Kr 70,-.

Bøker utgitt av Sjørettsfondet fra 1990

- Syverson, Jan: **Skatt på petroleumsutvinning**. 762 s. ISBN 82-90260-1991. Kr. 50.- 33-4
- Askheim, Bale, Gombrii, Herrem, Kolstad, Lund, Sanfelt, Scheel og Thoresen: **Skipsfart og samarbeid**. Maritime joint ventures i rettslig belysning. 1119 s. 1991. Kr. 50.-. ISBN 82-90260-34-2
- Brækhus, Sjur og Alex Rein: **Håndbok i kaskoforsikring** På grunnlag av Norsk Sjøforsikringsplan av 1964. 663 s. 1993. Kr. 100.-. ISBN 82-90260-37-7
- Hans Peter Michelet: **Last og ansvar**. Funksjons- og risiko- fordeling ved transport av gods under tidscerteparti. (Hefte) 180 s. 1993. Kr. 50.-. ISBN 82-90260-36-9
- Røsæg, Erik: **Organisational Maritime Law**. 121 s. (Utsolgt) 1993. Kr. 100.-.
- Nygaard, Dagfinn: **Andres bruk av utvinningsinnretninger**. 365 s. 1997. Kr. 100.-. ISBN 82-90260-40-7
- Bull, Hans Jacob: **Hefte i sjøforsikringsrett**. 60 s. 2. (Utsolgt) utg. 1997. Kr. 60.-.
- Michelet, Hans Peter: **Håndbok i tidsbefraktning**. 600 s. 1997. Kr. 100.-. ISBN 82-90260-31-8
- Arnesen, Finn, Hans Jacob Bull, Henrik Bull, Tore Bråthen, Thor Falkanger, Hans Petter Graver: **Næringsreguleringsrett** 187 s. 1998. Kr. 150.-. ISBN 82-90260-42-3
- Brautaset, Are, Eirik Høyby, Rune O. Pedersen og Christian Fredrik Michelet: **Norsk Gassavsetning - Rettslige hovedelementer** 611 s. 1998. Kr. 100.-. ISBN 82-90260-43-1
- Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull: **Innføring i sjørett. 6. utg.** 573 s. 2004. Kr. 300.-. ISBN 82-90260-46-6
- Karset, Martin, Torkjel Kleppo Grøndalen, Amund Lunne: **Den nye reguleringen av oppstrøms gassrørledningsnett**. 344 s. 2005. Kr. 500,-. ISBN 89-90260-47-4

SCANDINAVIAN INSTITUTE OF MARITIME LAW forms part of the University of Oslo. It is also a part of the co-operation between Denmark, Finland, Iceland, Norway and Sweden through the Nordic Council of Ministers. The core research areas are maritime law and petroleum/energy law. In MARIUS, articles from these core areas are published in the Nordic languages or English. It is issued at irregular intervals.

