

# MARLUS

SCANDINAVIAN INSTITUTE OF MARITIME LAW

Anniken Enersen, Trine-Lise Wilhelmsen,  
Vibeke Kofoed, Ulla Fabricius og Johan Schelin

## Sjørøveri og logistikkavtaler

Foredrag fra det 24. Nordiske Sjørettsseminar  
i Reykjavik, august 2010

# Sjørøveri og logistikkavtaler

Foredrag fra det 24. Nordiske Sjørettsseminar  
Reykjavik, august 2010



Marlus nr. 406  
Sjørettsfondet  
Nordisk institutt for sjørett  
Universitetet i Oslo

© Sjørettsfondet, 2011  
ISSN: 0332-7868

Sjørettsfondet  
Universitetet i Oslo  
Nordisk institutt for sjørett  
Postboks 6706 St. Olavs plass  
N-0130 Oslo

Telefon: 22 85 96 00  
Telefaks: 22 85 97 50  
E-post: [sjorett-adm@jus.uio.no](mailto:sjorett-adm@jus.uio.no)  
Internett: [www.jus.uio.no/nifs](http://www.jus.uio.no/nifs)

Redaktør: Postdoktor Alla Pozdnakova

Abonnement og løssalg: [www.audiatur.no](http://www.audiatur.no) - [post@audiatur.no](mailto:post@audiatur.no)

Trykk: 07 Xpress as

# Innhold

## Del I Sjørøveri

BEKJEMPELSE AV PIRATVIRKSOMHETEN UTENFOR KYSTEN AV SOMALIA. Straffeløpfølging av pirater. Mulighet for internasjonale løsninger?..... 7 Av Anniken Enersen, ambassaderåd for rettslige spørsmål ved Norges FN-delegasjon i New York	
NY MARKEDSDELING FOR SJØRØVERRISIKO I NSPL 2010 ..... 25 Av Trine-Lise Wilhelmsen, professor og instituttleder ved Nordisk institutt for sjørett, Universitetet i Oslo	
GENERELT OM FORSIKRINGSDÆKNINGEN FOR SØRØVERI..... 39 Regler i danske forsikringsvilkår sammenholdt med Norsk søforsikringsplan version 2010. Av Vibeke Kofoed, Dispatchør, Middelboe, Kofoed & Voigt Larsen, København	

## Del II Logistikkavtaler

FRA TRANSPORTAFTALE TIL LOGISTIKAFTALE - NYE MARKEDSVILKÅR..... 53 Av Ulla Fabricius, Bang + Regnarsen advokater, København	
THE ROTTERDAM RULES - EXCLUSIVE OR ALTERNATIVE RULES? ..... 63 By Johan Schelin, Associate Professor, Stockholm University	
SJØRETTSFONDETS UTGIVELSER..... 75	



Del I

SJØRØVERI



# Bekjempelse av piratvirksomhet utenfor kysten av Somalia

## **Straffeforfølging av pirater: Er en internasjonal løsning mulig?<sup>1</sup>**

Av Anniken Enersen, ambassaderåd for rettslige spørsmål ved Norges FN-delegasjon i New York

### **1 Innledning: Hva gjør man med en pågrepet pirat?**

Piratvirksomheten utenfor kysten av Somalia øker stadig i styrke. Den blir både mer sofistikert og aggressiv i sin form, og foregår i et stadig større område av Det indiske hav. Løsepenge summer som blir utbetalt er økende.<sup>2</sup> I løpet av den første en og en halv måned i 2011 har det vært 48 kapringsforsøk og herav 11 vellykkede kapringer. 224 sjøfolk er tatt som gisler. Pr. 15. februar 2011 holdes minst 33 skip med 712 sjøfolk tilbake av somaliske pirater.<sup>3</sup>

Siden de første marinefartøyene ble sendt til Adenbukten i august 2008, har det militære nærværet økt kraftig. Både de multinasjonale militære koalisjonene Ocean Shield (NATO), Combined Task Force 151 (CTF-151) og Atalanta (EUNAVFOR), samt enkeltland som bl.a. Russland, India og Kina, har maritime styrker i området. Formålet har vært å beskytte internasjonal skipsfart og Verdens matvareprogramms leveranser til Somalia.

---

<sup>1</sup> Artikkelen bygger på et foredrag holdt på det 24. Nordiske Sjørettsseminar i Reykjavik i august 2010. Artikkelen er a jour med rettsutviklingen på foredragstidspunktet.

<sup>2</sup> Løsepenger som utbetales i dag antas gjennomsnittlig å ligge på ca. 5 millioner amerikanske dollar pr. kapring.

<sup>3</sup> Kilde: International Maritime Bureau (IMB).



Det internasjonale militære nærværet i Adenbukten har delvis hjulpet, men har samtidig ført til at piratene opererer i et mye større område i Det indiske hav. Løsepengene gjør at piratene kan gå til anskaffelse av både større og mer effektive båter, samt mer avansert navigasjonsutstyr og tyngre våpen. Forebyggende tiltak foretatt av handelsskipene som seiler gjennom området har imidlertid en stor effekt på skipenes mulighet til å forhindre kapringer.

Et sentralt problem, som denne artikkelen vil fokusere på, er at flesteparten av de mistenkte piratene som blir pågrepet, av ulike grunner settes fri igjen.<sup>4</sup> Det er uheldig både fra et operasjonelt ståsted og ut fra allmennpreventive betraktninger at så mange som 9 av 10 pirater blir pågrepet og deretter løslatt. Selv om straffeforfølgning av mistenkte pirater ikke alene vil løse problemet med den tiltakende piratvirksomheten<sup>5</sup>, lar det seg vanskelig forsvare at alvorlige kriminelle handlinger ikke blir straffet.

Denne artikkelen vil ta for seg den pågående internasjonale debatten om hvordan en skal sikre at somaliske pirater som blir pågrepet, blir straffeforfulgt. Da Somalia per dags dato ikke har noe eget fungerende rettssystem, er man avhengig av å finne alternative løsninger for å sikre straffeforfølgning. Artikkelen vil først redegjøre for det internasjonale samarbeidet som pågår i Den internasjonale kontaktgruppen for bekjempelse av piratvirksomhet utenfor kysten av Somalia (2 og 3) og det internasjonale rettsgrunnlaget for bekjempelse av piratvirksomhet (4). Deretter vil det redegjøres for spørsmålet om straffeforfølgning av somaliske pirater og opprettelse av eventuelle internasjonale mekanismer (5). Avslutningsvis vil det sies noe om langsiktige løsninger og veien videre (6).

For fullstendighetens skyld må det nevnes at det er en rekke menneskerettighetsproblemstillinger som oppstår i forbindelse med pågripelse,

---

<sup>4</sup> Hvis det skyldes mangelfulle bevis eller frifinnelse, vil det i en rettstat være det eneste riktige.

<sup>5</sup> Det er ingen tvil om at løsningen på piratproblemet utenfor kysten av Somalia ligger på land i Somalia. For å få bukt med piratvirksomheten må stabilitet og nødvendige samfunnsstrukturer sikres. I tillegg må en drive holdningsskapende arbeid og sikre alternative leveveier.

fengsling og overføring av pirater for straffeforfølgning og soning. De relevante menneskerettslige problemstillingene er:

- rettslig grunnlag for å frihetsberøve pirater pågrepet på det åpne hav og deres rett til å bli brakt for retten innen rimelig tid,<sup>6</sup>
- overføring av pirater for straffeforfølgning og soning til stater i regionen og vern mot utsendelse ("non-refoulement"),<sup>7</sup>
- overholdelse av rettsikkerhetsgarantier ved slike overføringer<sup>8</sup> og
- retten til effektivt nasjonalt rettsmiddel for å klage på vedtak om overførsel.<sup>9</sup>

Først må en imidlertid ta stilling til inngangsspørsmålet om hvilke regler som kommer til anvendelse, herunder reglens ekstraterritoriale effekt og ansvarliggjøring av internasjonale organisasjoner. Denne artikkelen vil ikke berøre de ovennevnte menneskerettslige problemstillingene.

## **2 Internasjonalt samarbeid for å bekjempe piratvirksomhet utenfor Somalia: Kontaktgruppen**

FNs sikkerhetsrådsresolusjon 1851 av 16. desember 2008 oppfordrer til opprettelse av et internasjonalt samarbeid for bekjempelse av piratvirksomhet utenfor kysten av Somalia. På denne bakgrunn ble Kontaktgruppen for bekjempelse av piratvirksomhet utenfor kysten av Somalia (The Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia (CGPCS)) opprettet på amerikansk initiativ den 14. januar 2009. Den er ikke et FN-organ, men rapporterer til Sikkerhetsrådet og er åpen for

---

<sup>6</sup> Jfr. SP artikkel 9 og EMK artikkel 5.

<sup>7</sup> Jfr. SP artikkel 7 og EMK artikkel 3.

<sup>8</sup> Jfr. SP artikkel 9 og 14 og EMK artikkel 5 og 6.

<sup>9</sup> Jfr. SP artikkel 2 og EMK artikkel 13.

alle stater som bidrar i innsatsen mot piratvirksomheten utenfor kysten av Somalia og i Det indiske hav. Kontaktgruppen avholder kvartalsvise plenumsmøter under rullerende formannskap.<sup>10</sup>

Kontaktgruppen har fire underliggende arbeidsgrupper som arbeider med følgende:

- i) Militær og operativ koordinering og informasjonsdeling og kapasitetsbygging,<sup>11</sup>
- ii) Juridiske spørsmål, herunder straffeforfølgning og fangebehandling,<sup>12</sup>
- iii) Forebyggende tiltak fra skipsindustriens side,<sup>13</sup> og
- iv) Diplomatsk innsats og informasjon til offentligheten.<sup>14</sup>

I tillegg til de fire arbeidsgruppene er det etablert et ad-hoc initiativ for å se på hvordan man kan følge pengestrømmene fra piratvirksomheten.<sup>15</sup>

### **3 Kontaktgruppen: Arbeidsgruppen for rettslige spørsmål**

Arbeidsgruppen for rettslige spørsmål ledes av Danmark<sup>16</sup> og assisteres av FNs kontor for narkotika og organisert kriminalitet (United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC)) i Wien. Gruppen utveksler informasjon om nasjonal gjennomføringslovgivning og pågående nasjonale straffesaker. Den diskuterer juridiske emner og forståelsen av det internasjonale rettslige rammeverket, men fremforhandler ikke juridisk

---

<sup>10</sup> Til nå har USA, Egypt, Japan, Norge, Hellas og Sør-Korea hatt formannskapet i CGPCS. Tyrkia og deretter Nederland står for tur.

<sup>11</sup> Ledes av Storbritannia.

<sup>12</sup> Ledes av Danmark.

<sup>13</sup> Ledes av USA.

<sup>14</sup> Ledes av Egypt.

<sup>15</sup> Initiativet ble tatt av USA, Storbritannia med fler.

<sup>16</sup> Leder for dansk UDs rettsavdeling, Thomas Winkler.

bindende tekster. Videre utarbeider den praktiske og velfunderte råd for å hjelpe stater og organisasjoner, bl.a. gjennom å opprette en verktøykasse (“legal toolbox”) med ulike rettslige instrumenter og generiske modellavtaler. I verktøykassen finnes bl.a. sammendrag av internasjonal rett og nasjonal gjennomføringslovgivning, standardavtaler og eksempler på Memorandum(s) of Understanding (MOU) om f.eks. overføring av pågrepne pirater til tredjestater for straffeforfølgning og benyttelse av såkalte ”shipriders”<sup>17</sup> samt oversikt over spesielle beviskrav i de tredjestater som tar i mot mistenkte pirater for straffeforfølgning. Hvordan man skal sikre straffeforfølgning av pågrepne mistenkte pirater har vært og er fortsatt et meget sentralt tema for arbeidsgruppen.

## 4 Internasjonal rett og bekjempelse av piratvirksomhet

FNs havrettskonvensjon fastslår i artikkel 100 en plikt for alle stater til å samarbeide om bekjempelse av sjørøveri<sup>18</sup>. Den unntar sjørøverskip fra det vernet andre skip har til fri ferdsel på det åpne hav, og gir rett til visitasjon og oppbringelse. Rettslig grunnlag finnes i konvensjonens artikler 101-107.<sup>19</sup> Artikkel 101 oppstiller fire kumulative vilkår for å kunne definere en handling som sjørøveri:

- i) ulovlige volds- eller tilbakeholdelseshandlinger eller plyndring,

---

<sup>17</sup> Dvs. politimyndighet fra den tredjestaten som skal straffeforfølge ombord i marineskipet som pågriper.

<sup>18</sup> Sjørøveri og piratvirksomhet er synonymer i vanlig dagligtale. Piratvirksomhet benyttes enkelte ganger videre og omfatter både sjørøveri, dvs. handlinger på det åpne hav og væpnet ran til sjøs, dvs. når samme handling begås innefor en stats territorialfarvann.

<sup>19</sup> Konvensjonen om bekjempelse av ulovlige handlinger mot sikkerheten ved skipsfart (SUA-konvensjonen) utfyller Havrettskonvensjonen ved å angi en forpliktelse for partene til å kriminalisere sjørøverhandlinger og væpnet ran, jf. artiklene 3, 5 og 6.

- ii) som utføres for personlige formål,<sup>20</sup>
- iii) på det åpne hav eller et sted utenfor noen stats jurisdiksjon,<sup>21</sup>
- iv) av mannskap eller passasjerer på et privat skip, og som er rettet mot et annet skip eller personer eller gods om bord i skipet.<sup>22</sup>

Den folkerettslige hjemmelen for pågrepelse og straffeforfølging av pirater er klar. Havrettskonvensjonens artikkel 105 slår fast at enhver stat kan oppbringe et sjørøverskip og pågripe personer og beslaglegge gods om bord på det åpne hav. Utfordringen ligger i manglende nasjonale gjennomføringsbestemmelser, og ikke minst manglende politisk vilje til å straffefølge pågrepne mistenkte pirater.

Ytterligere folkerettslig grunnlag for bekjempelsen av piratvirksomheten i Adenbukten finnes i sikkerhetsrådsresolusjonene som er vedtatt for dette formål: 1814(2008), 1816(2008), 1838(2008), 1844 (2008), 1846(2008), 1851(2008), 1897(2009), 1918(2010) og 1950(2010). Flere av Sikkerhetsrådsresolusjonene inneholder i henhold til FN-pakten bindende kapittel VII-vedtak som tillater bruk av nødvendige tiltak ("all necessary means"). Resolusjonene gir regimet som gjelder for bekjempelse av sjørøveri på det åpne hav tilsvarende anvendelse innenfor somalisk territorium, dvs. territorialfarvann og i henhold til de seneste resolusjoner også på fastlandet.<sup>23</sup> Resolusjonene fastslår imidlertid at man må holde seg innenfor rammene som internasjonal rett for øvrig setter. Resolusjonene er således i stor grad gjentakende og gir ikke myndighet som ikke allerede følger av andre kilder.<sup>24</sup>

Resolusjonene inneholder også en generell henvisning til internasjonal humanitærrett og internasjonale menneskerettigheter. Det er viktig

---

<sup>20</sup> Må være for private formål, politisk motiverte handlinger er ikke piratvirksomhet, men terrorisme.

<sup>21</sup> Må skje utenfor territorialfarvannet til en stat. Innenfor territorialfarvannet vil imidlertid samme handling kunne straffeforfølges som væpnet ran til sjøs.

<sup>22</sup> Må være en handling fra et skip mot et annet, interne kidnappinger omfattes ikke.

<sup>23</sup> De aller fleste pirathandlingene finner imidlertid sted på det åpne hav.

<sup>24</sup> Resolusjonene gir imidlertid adgang til å konfiskere piratenes utstyr, som ikke følger av Havrettskonvensjonen.

å understreke at med hensyn til bruk av væpnet makt, anses anti-pirat-operasjonene for å være rettshåndhevelsesoperasjoner utført med militære virkemidler. Man står ikke overfor en væpnet konflikt. Internasjonal humanitærrett kommer derfor ikke til anvendelse, men internasjonale menneskerettigheter må ivaretas. Dette innebærer at all maktbruk må være nødvendig, proporsjonal og siste utvei.

## 5 Straffeforfølging av pågrepne mistenkte pirater

### 5.1 Nasjonal straffeforfølging

Som allerede påpekt, består ikke utfordringen i manglende folkerettslig grunnlag for å pågripe og straffeforfølge pirater, men manglende nasjonal gjennomføringslovgivning og ikke minst viljen til å påberope seg jurisdiksjon i disse sakene. Ikke alle stater har innført universaljurisdiksjon for piratvirksomhet, og de har dermed ikke mulighet til å straffeforfølge mistenkte somaliske pirater for handlinger begått enten på åpent hav eller i somalisk territorialfarvann. Og de fleste stater som har innført universaljurisdiksjon, er svært skeptiske til å skulle transportere mistenkte pirater fra Somalia til sitt hjemland.

Hvis vi forutsetter at alle stater har innført universaljurisdiksjon for sjørøveri, kan en imidlertid spørre seg hvilken stat som bør påta seg oppgaven å straffeforfølge i disse sakene. I mangel av et gitt rettslig hierarki, må det være den staten som er mest berørt. Det er imidlertid ikke alltid helt enkelt å svare på når piratene er pågrepet av et marinefartøy fra én stat, det kaprede skipet er flagget i en annen stat, skipet er eid av en tredjestat, operert av en fjerdestat og har mannskap fra en femte stat. Det fåtall saker som er reist for vestlige nasjonale domstoler er stort sett basert på flaggstatsjurisdiksjon, dvs. at flaggstaten til det

kaprede skipet har straffeforfulgt piratene.<sup>25</sup>

Utgangspunktet må være at stater som faktisk har en interesse i at straffeforfølging finner sted, tar sin del av byrden. Når det er sagt, kan man stille spørsmål ved om å bringe pirater fra Det indiske hav for straffeforfølging i vår del av verden er en hensiktsmessig løsning. Det er flere forhold som taler mot dette. For det første vil ikke korte fengselsstraffer og gode soningsforhold virke særlig avskrekkende og allmennpreventivt.<sup>26</sup> For det andre er frakting av pirater til vestlige jurisdiksjoner en operasjon som byr på en rekke praktiske og logistiske utfordringer. Som følge av dette oppstår det igjen en rekke menneskerettslige problemstillinger og prosessuelle utfordringer.<sup>27</sup> I tillegg kommer de utlendingsrettslige perspektivene og det forhold at den pågrepne piraten vil kunne være vernet mot ut/hjemsendelse etter endt soning pga. ”non-refoulement”.<sup>28</sup>

Når en straffer bør det være av både allmenn- og individpreventive hensyn. Et viktig element er avskrekkingseffekten. For å sette det på spissen, kan det fremstå som en ”vinn-vinn”-situasjon for en pirat å forsøke å kapre et skip hvis straffeforfølgingen skal skje i Norge; enten lykkes han i kapringen eller han blir pågrepet og overført til en vestlig jurisdiksjon for straffeforfølging, hvor straffene er milde, en slipper ut før tiden ved god oppførsel, er vernet mot retur, får opphold og kanskje til og med har krav på familiegjenforening.

## 5.2 Straffeforfølging i regionen på bakgrunn av bilaterale overføringsavtaler

Enkelte stater i regionen har påtatt seg å straffeforfølge pirater overført fra det internasjonale marinenærværet. Det er ulike grunner til det. De

---

<sup>25</sup> Nederland, Tyskland, Frankrike, Spania og USA har alle initiert saker på bakgrunn av flaggstatsjurisdiksjon.

<sup>26</sup> Selv om det er variasjoner her, er det strengere straffer og verre soningsforhold i USA enn f.eks. i Norge.

<sup>27</sup> Som f.eks. lang frihetsberøvelse og retten til å stilles for retten innen rimelig tid, jfr. EMK artikkel 5.

<sup>28</sup> Jfr. EMK artikkel 3.

er direkte berørt og har en egeninteresse som naboland<sup>29</sup> og de kan ikke delta militært og anser det som deres måte å bidra på.

*Kenya* var den første staten som inngikk avtaler om overføring av pirater for straffeforfølgning, og er den staten i regionen som har inngått flest slike avtaler<sup>30</sup> og som til nå har domfelt flest pirater overført fra internasjonale militære styrker.<sup>31</sup> *Kenya* gikk imidlertid lei rollen som den eneste staten i regionen som straffeforfulgte pirater overført fra utenlandske marinestyrker og sa opp samtlige av sine avtaler.<sup>32</sup> Etter dette har de kun tatt i mot mistenkte pirater på ad-hoc basis. Straffeforfølgningen av pirater er meget upopulært innenrikspolitisk i *Kenya*,<sup>33</sup> og det er uklart om *Kenya* vil fornye disse avtalene.

*Seychellene* har også inngått avtaler om overføring av pirater for straffeforfølgning.<sup>34</sup> De har imidlertid ikke kapasitet til å ta imot like mange pirater som *Kenya*. Det er også en utfordring at *Seychellene* ikke har kapasitet til å la dømte pirater sone der. Det bygges nå et høysikkerhetsfengsel på *Seychellene*, finansiert av det internasjonale samfunnet, for å avhjelpe dette. *Seychellene* er også i ferd med å inngå avtaler med overgangsregjeringen i *Somalia* (TFG) og *Somaliland/Puntland* om overføring av straffedømte pirater for soning i hjemlandet.

*Mauritius* er i forhandlinger om overføringsavtaler.<sup>35</sup> Også flere andre stater i regionen kan være potensielle mottakere av pirater, bl.a. *Tanzania* og *Maldivene*.

Det er mange vektige argumenter for at straffeforfølgning av pirater bør skje i regionen nærest mulig mistenktes hjemsted. Først og fremst foreligger det preventive hensyn, men også hensynet til kostnadseffek-

---

<sup>29</sup> Nabostatene er direkte berørt. På *Seychellene* sank BNP med 4 % pga. piratvirksomheten.

<sup>30</sup> Dette er ikke rettslig bindende avtaler, men MoUer. *Kenya* har inngått slike avtaler med *Canada*, *Kina*, *Danmark*, *Storbritannia*, *USA* og *EU*.

<sup>31</sup> Per 3. desember 2010 var til sammen 163 pirater overført, hvor av 69 avventer dom, 50 er dømt og 17 er frifunnet.

<sup>32</sup> Ble oppsagt i mars 2010 med 6 måneders varsel, dvs. fra september 2010.

<sup>33</sup> Bl.a. på grunn av en allerede stor og upopulær somalisk diaspora.

<sup>34</sup> *Seychellene* har inngått overføringsavtaler med *Storbritannia* og *EU*.

<sup>35</sup> *Mauritius* forhandler med *EU* om en overføringsavtale.



tivitet og logistikk spiller inn. I tillegg kommer hensyn relatert til kultur, språk og nærhet til familie.

Selv om det er hensiktsmessig at straffeforfølgning og soning skjer i stater i regionen, er det grunn til å understreke at dette ikke er ensbetydende med at disse statene også skal bære kostnaden ved dette. Kontaktgruppen for bekjempelse av piratvirksomhet utenfor kysten av Somalia har derfor opprettet et eget støttefond for å legge til rette for og finansiere straffeforfølgning av pirater i regionen.<sup>36</sup> Fondets midler går til kapasitetsbyggingsprosjekter i justissektoren i stater i regionen som straffeforfølger eller er villig til å straffeforfølge. Det er helt avgjørende at stater innbetaler penger til fondet for at dette skal være en bærekraftig løsning.<sup>37</sup>

UNODC, som er den FN-institusjonen som utfører kapasitetsbyggingsprosjekter i regionen, har en plan om først å arbeide med Kenya og Seychellene og dernest Tanzania og Mauritius. Parallelt, for å avhjelpe soningsproblematikk, bygger og oppgraderer UNODC fengsler i trygge deler av *Somalia*, dvs. i *Somaliland* og *Puntland*.

## 5.3 En internasjonal mekanisme?

### 5.3.1 Internasjonale mekanismer

En har i lengre tid diskutert muligheten for å etablere eventuelle internasjonale mekanismer for straffeforfølgelse av mistenkte somaliske pirater. En rekke alternativer har vært brakt opp og drøftet i arbeidsgruppen for rettslige spørsmål under Kontaktgruppen. Disse alternativene er.<sup>38</sup>

<sup>36</sup> “Trust Fund to Support the Initiatives of States to Counter Piracy off the Coast of Somalia” opprettet av FNs generalsekretær 27. januar 2010 etter mandat fra Kontaktgruppen under norsk formannskap.

<sup>37</sup> Norge ga 8 millioner NOK til støttefondet i 2010 og vurderer å øke støtten for 2011.

<sup>38</sup> Forslaget om bruk av Den internasjonale straffedomstolen, Det internasjonale havrettstribunalet og Den afrikanske menneskerettighetsdomstolen vil alle kreve endring av statuttene til domstolene. Endring av Romavedtektene ble ikke tatt opp under tilsynskonferansen i Kampala i juni 2010. Dette synes derfor ikke å være noen opsjon. Det internasjonale havrettstribunalet og Den afrikanske menneskerettighetsdomstolen er domstoler som behandler mellomstatlige tvister og har ikke strafferettslig jurisdiksjon, og anses derfor heller ikke som reelle opsjoner.

- i) å opprette *en relokalisert somalisk domstol*,<sup>39</sup> i en tredjestat, basert på somalisk rett.<sup>40</sup>
- ii) å opprette *en ny regional domstol*,<sup>41</sup> evt. *benytte en eksisterende regional domstol*, slik som Den afrikanske menneskerettighetsdomstolen ("The African Court of Human Rights") eller Det internasjonale havrettstribunalet ("The international Tribunal for the Law of the Sea").
- iii) å opprette *en ny internasjonal domstol*,<sup>42</sup> *en hybriddomstol eller et internasjonalt kammer i en nasjonal domstol i en eller flere stater i regionen*<sup>43</sup> eller benytte *Den internasjonale straffedomstolen (ICC)*.

Det er ulike syn i Kontaktgruppen mht. behovet for og nytten av en internasjonal mekanisme, og i tilfelle hvilken av disse opsjonene som er den mest fordelaktige. Flertallet synes å foretrekke et spesialkammer i en eller flere stater i regionen, med eller uten internasjonale komponenter, hvis en overhodet skal gå inn for en internasjonal eller internasjonalsert løsning.

### 5.3.2 Sikkerhetsrådets arbeid med å styrke straffeforfølgning av pirater

FNs sikkerhetsrådsresolusjon 1918 av 27. april 2010 ga FNs generalsekretær i oppgave å utarbeide en rapport med mulige alternativer for å styrke muligheten for straffeforfølgning og fengsling av pirater som blir

---

<sup>39</sup> Portugal og Frankrike har tatt til orde for en relokalisert somalisk domstol.

<sup>40</sup> Eks. "Lockerbie"-saken.

<sup>41</sup> Spania har tatt til orde for opprettelsen av en ny regional domstol i regionen.

<sup>42</sup> Russland og Tyskland har bl.a. tatt til orde for opprettelse av en ny internasjonal domstol.

<sup>43</sup> Eks. Spesialdomstolene for Sierra Leone, Øst-Timor, Libanon og Kambodsja. ("Sierra Leone hybrid court", The Special Panels of the Dili District Court/the East Timor Tribunal, The Special Tribunal for Lebanon, The Extraordinary Chambers in the Courts of Cambodia for the Prosecution of Crimes Committed During the Period of Democratic Kampuchea/ Cambodia Tribunal").

pågrepet utenfor kysten av Somalia. Rapporten<sup>44</sup> som forelå 26. juli 2010 identifiserer syv alternativer og gjennomgår fordeler og ulemper ved de enkelte. Opsjonene er:

- i) *Styrking av FNs kapasitetsbygging i stater i regionen for å straffeforfølge og fengsle personer som er mistenkt for pirathandlinger og væpnet ran til sjøs utenfor kysten av Somalia*

Styrking av FNs kapasitetsbygging i regionen vil både innebære å styrke kapasiteten i de stater som allerede mottar pirater og i potensielle mottakerstater for å oppmuntre til dette. Det vil kreve politisk engasjement og påtrykk, herunder gjennom Kontaktgruppen og økt finansiell støtte, bl.a. gjennom Støttefondet. Det vil også måtte innebære kapasitetsbygging mht. soningsmuligheter. Bygging og oppgradering av fengsler i Somaliland og Puntland er trolig en nøkkel til progresjon, da stater som påtar seg å straffeforfølge pirater ikke ønsker å bli sittende med dem etter at de er domfelt.

- ii) *Etablering av en relokalisert somalisk domstol i en tredjestat i regionen, med eller uten bidrag fra FN*

Fordeler ved en relokalisert somalisk domstol vil være at Somalia vil kunne spille en rolle i løsningen av eget problem og at kapasitetsbygging vil medvirke til styrking av rettssikkerheten og rettspleien generelt i Somalia. Ulemper vil være tidsaspektet knyttet til å etablere en slik domstol, særlig på grunn av at Somalias materielle og prosessuelle regler for straffeforfølgning av pirater er svært fragmentariske og vil kreve store endringer.

- iii) *Etablering av et spesialkammer innenfor en nasjonal jurisdiksjon*

---

<sup>44</sup> "Report of the Secretary-General on possible options to further the aim of prosecuting and imprisoning persons responsible for acts of piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia, including, in particular, options for creating special domestic chambers possibly with international components, a regional tribunal or an international tribunal and corresponding imprisonment arrangements, taking into account the work of the Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia, the existing practice in establishing international and mixed tribunals, and the time and resources necessary to achieve and sustain substantive results S/2010/394".

*i en eller flere stater i regionen, uten bidrag fra FN*

Fordeler ved et spesialkammer i en eller flere stater i regionen, vil være at kammeret er en del av en allerede eksisterende jurisdiksjon med etablerte materielle og prosessuelle regler. Kostnadseffektivitet og logistisk nærhet for overføring av pirater fra internasjonale marinestyrker vil være andre fordeler. Ulemper vil være at det trekkes ekspertise og ressurser bort fra statens eget rettsvesen, og at det utvikler seg et tosporet system hvor pirater blir behandlet bedre enn andre kriminelle. Et slikt kammer vil også ha begrenset kapasitet.

iv) *Etablering av et spesialkammer innenfor en nasjonal jurisdiksjon i en eller flere stater i regionen, med bidrag fra FN*

Et spesialkammer med bidrag fra FN vil ha de samme fordelene og ulempene som beskrevet over under 3, men kostnadene vil sannsynligvis være høyere enn for alternativ 3.

v) *Etablering av et regionalt tribunal på grunnlag av en multilateral avtale mellom regionale stater, med bidrag fra FN*

Fordeler ved å etablere et nytt regionalt tribunal vil være kapasitetsbygging for de deltakende statene, nærhet i forbindelse med overføring fra internasjonale marinestyrker og nærhet til evt. tredjestater for soning (forutsatt at tribunal og soning finner sted i regionen). Et slikt tribunal vil også sannsynligvis ha større kapasitet enn et spesialkammer i en nasjonal jurisdiksjon. Ulempene vil være behovet for å etablere jurisdiksjon for et nytt tribunal, herunder materielle og prosessuelle regler, tidsaspektet og at kostnadene sannsynligvis vil være høyere enn ved etablering av et spesialkammer innenfor en nasjonal jurisdiksjon. Det vil også være en risiko at et slikt tribunal vil trekke ekspertise og ressurser bort fra nasjonale rettsvesen i stater i regionen.

vi) *Etablering av et internasjonalt tribunal på grunnlag av en avtale mellom en stat i regionen og FN*

Fordeler ved denne opsjonen vil være kapasitetsbygging for vertsstaten til et slikt tribunal, selv om slik kapasitetsbygging sannsynligvis vil

være mindre enn ved etableringen av et spesialkammer. Nærhet mht. overføring av pågrepne pirater for straffeforfølgning og videre til en tredjestat for soning (forutsatt at tribunal og soning finner sted i regionen) vil være andre fordeler. Ulemper vil være behovet for å etablere ny jurisdiksjon, herunder materielle og prosessuelle regler, tidsaspektet ved å få på plass et slikt tribunal og at kostnadene mest sannsynlig vil bli høyere enn om man etablerer et spesialkammer i en eller flere nasjonale jurisdiksjoner.

vii) *Etablering av et internasjonalt tribunal ved en Sikkerhetsrådsresolusjon i henhold til kapittel VII i FN-pakten*

Fordeler ved dette alternativet vil være at et slikt tribunal vil ha større kapasitet enn et spesialkammer i en nasjonal domstol i en stat i regionen og at Sikkerhetsrådet har mandat til å kreve at stater samarbeider med tribunalet gjennom bindende kapittel-VII vedtak i henhold til FN-pakten. Ulemper vil være høyere kostnader og mangel på nærhet mht. overføring hvis vertsstaten ikke ligger i regionen.

For samtlige opsjoner som innebærer en ny mekanisme (dvs. opsjonene 2-7) må det identifiseres en eller flere stater som vil være villig til å være vertskap for en slik mekanisme. Det vil videre være nødvendig å kartlegge preferansene til en slik vertsstat, herunder om den kan og vil akseptere internasjonale komponenter, og i tilfelle i hvilken form.

Generalsekretærenes rapport ble debattert i et åpent møte i Sikkerhetsrådet 25. august 2010. Presidenten for sikkerhetsrådet avga en uttalelse<sup>45</sup> som følge av debatten hvor bl.a. Generalsekretærens intensjon om å oppnevne en spesialrådgiver for rettslige spørsmål relatert til piratvirksomheten utenfor kysten av Somalia<sup>46</sup> ble ønsket velkommen.

---

<sup>45</sup> Statement by the President of the Security Council S/PRST/2010/16

<sup>46</sup> Den tidligere franske kulturminister Jack Lang ble utnevnt til spesialrådgiver. Han avga sin rapport i slutten av januar 2011. Lang går inn for å etablere en relokalisert somalisk domstol i Rwanda (i lokalene til Den internasjonale straffedomstolen for Rwandas (ICTRs lokaler) og to lokale domstoler i Somaliland og Puntland. Dette er alle opsjoner som i beste fall ligger langt frem i tid.

### 5.3.3 Hvorfor det ikke er noen god idé å etablere en ny internasjonal mekanisme

Det er flere vektige grunner til at det ikke er hensiktsmessig å opprette en ny internasjonal mekanisme eller mekanismer med internasjonale komponenter for straffeforfølging av pirater utenfor kysten av Somalia. Hovedpoenget er at stater har jurisdiksjon til å straffefølge piratvirksomhet i henhold til internasjonal- og nasjonal rett og at hovedutfordringen har vært knyttet til soning eller opphold ved frifinnelse. Det er sistnevnte hensyn som har ført til begrensninger på villigheten til å innlede straffeforfølging. Dette avhjelpest ikke av en internasjonal domstol som uansett må be om nasjonal bistand til soning.

For det andre er det svært tidkrevende å etablere en internasjonal mekanisme, og problemet med å straffefølge pirater er akutt.<sup>47</sup>

For det tredje er det svært kostnadskrevende å etablere en internasjonal mekanisme. Hvis den ikke finansieres over FN-budsjettet vil den måtte basere seg på frivillige bidrag som det tidligere har vist seg svært vanskelig å fremskaffe.<sup>48</sup> I motsetning til tidligere opprettede internasjonale mekanismer, vil en slik mekanisme måtte forholde seg til fortsatt pågående kriminell aktivitet og potensielt en meget stor saksmengde, uten at det er mulig å angi en sluttdato for dens virksomhet. Dette vil kunne bli meget kostnadskrevende.

For det fjerde er sjørøveri en økonomisk vinningsforbrytelse som ikke kan sammenlignes med de politiske forbrytelsene det tidligere har vært opprettet internasjonale mekanismer for, som folkemord, forbrytelser mot menneskeheten og krigsforbrytelser. Det er ingen grunn til å tro at pirater ikke vil få en rettferdig rettergang i de stater i regionen som tar på seg å straffefølge. Statene i regionen er ikke ukvalifisert til å ta seg av problemet – det er kun et spørsmål om kapasitet og ressurser.

---

<sup>47</sup> Hvis FNs sikkerhetsråd vedtar å opprette en internasjonal mekanisme ved et bindende kapittel VII-vedtak vil dette kunne skje relativt mye raskere enn ved at en mekanisme opprettes ved traktat/avtale. Det er imidlertid ikke politisk klima for dette, da tre av de fem faste medlemmene av Sikkerhetsrådet er i mot dette.

<sup>48</sup> Eks. Spesialdomstolen for Sierra Leone

For det femte vil det ved en evt. opprettelse av en internasjonal mekanisme kunne utvikle seg et tosporet system der personer tiltalt for sjørøveri blir behandlet bedre<sup>49</sup> enn personer tiltalt for andre og kanskje alvorligere kriminelle handlinger.

Sist men ikke minst, og tilbake til hovedpoenget, opprettelse av en internasjonal mekanisme løser ikke den største utfordringen, nemlig hvor dømte pirater skal sone eller få opphold ved frifinnelse. En slik mekanisme har ingen fasiliteter for soning og man må som kjent inngå avtaler om soningsoverføring.

## **6 Langsiktige løsninger. Veien videre.**

Som det fremgår ovenfor, fremstår verken nasjonal straffeforfølgning i vestlige jurisdiksjoner eller etablering av en ny internasjonal mekanisme som hensiktsmessige løsninger. Førstnevnte vil bl.a. ikke være særlig praktisk og avskrekkende, og sistnevnte vil bl.a. være svært tids- og kostnadskrevende. Svært mange stater i Kontaktgruppen støtter også alternativet om straffeforfølgning i allerede eksisterende jurisdiksjoner i stater i regionen, basert på bilaterale overføringsavtaler.

På lengre sikt bør det systematisk arbeides for at Somalia selv settes i stand til å straffeforfølge sine egne pirater, herunder i Puntland-regionen hvor majoriteten av piratene opererer fra. Inntil dette er en reell mulighet må en sørge for at de stater som faktisk er villige til å straffeforfølge, basert på bilaterale overføringsavtaler, settes i stand til å gjøre dette igjennom tilstrekkelig bistand og kapasitetsbygging fra det internasjonale samfunnet.

På kort sikt er det derfor avgjørende å øve politisk press på, og samtidig sikre økonomisk bistand til, stater som sier seg villig til å straffeforfølge pirater. Seychellene, Mauritius og Maldivene er små øystater med svært begrenset kapasitet, og det er derfor viktig å fortsette med å sondere muligheten for at andre og større stater i regionen vil kunne

---

<sup>49</sup> Bl.a. mht. til rettsikkerhetsgarantier

påta seg denne oppgaven. Det vil ikke bare øke kapasiteten, men føre til økt byrdefordeling innad i regionen. Parallelt bør man oppgradere og bygge fengsler i Somaliland og Puntland, slik at pirater vil kunne overføres til soning der, så snart de er domfelt i andre stater i regionen.<sup>50</sup> Dette er avgjørende for at de stater som har påtatt seg å straffeforfølge pirater, fortsetter med dette arbeidet, og det øker samtidig sannsynligheten for at andre stater begynner å ta sin del av byrden.

---

<sup>50</sup> Norge planlegger å støtte slik fengselsbygging med 15 millioner NOK i 2011.





# Ny markedsdeling for sjørøverrisiko i NSPL 2010

Av Trine-Lise Wilhelmsen, professor og instituttleder ved Nordisk institutt for sjørett, Universitetet i Oslo

## 1 Innledning

Temaet for denne artikkelen er den nye markedsdelingen for sjørøverrisikoen i Norsk Sjøforsikringsplan 1996 Versjon 2010 (NSPL).<sup>1</sup> NSPL er en fremforhandlet avtale om sjøforsikring hvor alle partene i sjøforsikringsmarkedet har deltatt i forhandlingene. Avtalen har lange tradisjoner, og suppleres med omfattende motiver. En permanent komitee sørger for endringer ved behov.<sup>2</sup> En relativt omfattende revisjon fant sted i 2007. Forhandlinger med sikte på revisjon av Versjon 2007 av Planen startet i juni 2009, og var ferdige i desember 2009. De nye vilkårene trådte i kraft 1. januar 2010. Versjon 2010 inneholder også en rekke endringer. En del av disse er knyttet til risikoen for sjørøveri, som er blitt stadig mer fremtredende de siste tre årene.

I de tidligere sjøforsikringsplaner og versjoner av 1996 Planen er risikoen for sjørøveri ikke gitt mye oppmerksomhet. I motivene til 1996

---

<sup>1</sup> <http://www.norwegianplan.no/nor/index.htm>

<sup>2</sup> NSPL 1996 er utgitt i versjon 1997, versjon 1999, versjon 2002, versjon 2003, versjon 2007 og nå versjon 2010. Det er laget motiver til alle versjonene, men motivene til 2007 og 2010 versjonene finnes kun på nettet, <http://www.norwegianplan.no/nor/index.htm>

Motivene til 2003 versjonen er trykket på Hustrykkeriet på Det Juridiske Fakultet, mens motivene til 1999 versjonen er publisert av Det norske Veritas, Elanders Publishing AS, Oslo 1999. Det henvises derfor i det følgende fortrinnsvis til Motiver 1999, med mindre det er skjedd endringer som gjør at det må henvises til de senere motivene.

Planens forgjenger, Planen av 1964,<sup>3</sup> omtales problemet som ”upraktisk”, og kun med betydning hvor inngrep fra fremmed statsmakt grenset mot sjørøveri pga manglende legitimitet.<sup>4</sup> Under forhandlingene knyttet til Planen av 1996 ble løsningene fra 1964 adoptert uten nærmere diskusjon.<sup>5</sup> 1996 Planens motiver inneholder en del enkeltstående betraktninger, men ingen helhetlig diskusjon av dekningsbehov og dekningsmuligheter.

Fra 2007 har imidlertid sjørøveri blitt et presserende internasjonalt og nå også norsk problem. Dette førte til behov for en del endringer i 2010. Det karakteristiske med endringene er at de i hovedsak har vært foretatt i motivene, og ikke i planteksten. Forklaringen er i en del tilfelle at de problemer som har oppstått skyldes formuleringer i motivene mht hvordan teksten skal forstås. Her har man endret motivene for å få en endring i tolkningen av teksten. I andre tilfelle har planteksten vært uklar. I disse tilfellene har man dels presisert forståelsen i motivene, dels også endret teksten. Det fremgår av motivene selv hva slags karakter endringene har.

I det følgende gis det først en oversikt over reguleringen av sjørøveri i Planen og de endringer som er foretatt. Deretter behandles endringene i detalj.

## 2 Oversikt over reguleringen av sjørøveri i NSPL og endringene i 2010

Planen er delt inn 19 kapitler, hvor kapitlene 1-9 gir generelle regler, mens de øvrige kapitlene gir spesielle regler for forskjellige forsikringsformer. Kaskoforsikring er regulert i kapitlene 10-13, interesseforsik-

---

<sup>3</sup> Norsk Sjøforsikringsplan av 1964, Rederplanen, Den norske Veritas, 1964 (1964 Planen)

<sup>4</sup> Motiver til Norsk Sjøforsikringsplan av 1964, Rederplanen, Det norske Veritas 1964 (Motiver 1964), s. 21.

<sup>5</sup> Motiver til Norsk Sjøforsikringsplan av 1996, Versjon 1999 (Motiver 1999), s. 42.

ringer er regulert i kapittel 14, krigsforsikring i kapittel 15 og tidstapforsikring i kapittel 16. Kapitlene 17-19 gir regler for fiskefartøyer, offshoreinnretninger og byggerisiko. De særlige reglene for sjørøveri finnes i kapittel 2 om hvilke farer forsikringen omfatter, og i kapittel 15 om krigsforsikring. Endringene er derfor knyttet til disse kapitlene, men med noen bemerkninger også i tilknytning til den alminnelige ansvarsbestemmelsen i kapittel 16 for tidstap.

Planen sonderer mellom forsikring mot sjøfare og forsikring mot krigsfare. Forsikring mot sjøfare omfatter ifølge NSPL § 2-8 første ledd alle farer som ikke er spesielt unntatt. Sjørøveri er ikke spesielt unntatt, og er derfor i utgangspunktet inkludert. Av § 2-8 litra a) følger imidlertid at de farer som er dekket under forsikring mot krigsfare er unntatt fra forsikring mot sjøfare. Sjøfarefeltet er definert i § 2-9, hvor litra d) sier at forsikring mot krigsfare omfatter sjørøveri. Den nærmere definisjonen av sjørøveri i litra d), og dermed avgrensningen mellom krigsfarefeltet og sjøfarefeltet, har imidlertid voldt en del problemer. Disse ble gjenstand for en prinsipiell diskusjon i 2010 endringen, jfr. pkt 3 nedenfor.

Kapittel 15 avsnitt 4 inneholder særlige regler om totaltap ved kapring i § 15-11 og innesperring i § 15-12. Disse reglene er ikke endret i 2010 versjonen. I tillegg kommer særlige regler om tidstap i § 15-16, som gir en utvidelse av den alminnelige ansvarsbærende bestemmelsen for tidstap i § 16-1. For begge disse bestemmelsene er det gjort endringer i motivene. Bestemmelsen i § 15-16 tilsvarende § 15-12, og endringene må derfor antas å ha betydning for begge bestemmelsene. Videre inneholder kapittel 15 avsnitt 6 regler om P&I forsikring mot krigsfare. Her er det gjort endringer både i tekst og motiver.

### **3 Sjørøveri som sjøfare eller krigsfare**

En forsikring mot sjøfare omfatter ”alle farer som interessen blir utsatt for” med unntak av de farer som er angitt i litra (a) til (d), jfr. § 2-8 første

ledd første punktum. I henhold til litra (a) unntas ”de farer som omfattes av en forsikring mot krigsfare etter § 2-9”. En forsikring mot krigsfare omfatter ifølge § 2-9 litra (d) ”sjørøveri og mytterier”. Samlet innebærer dette at ”sjørøveri” slik dette er definert i § 2-9 litra (d) ikke er omfattet av forsikring mot sjøfare. Kriminelle handlinger som faller utenfor begrepet ”sjørøveri” er derimot dekket under sjøfarefeltet. Løsningen innebærer at definisjonen av ”sjørøveri” ikke har betydning for spørsmål om risikoen er dekket, men hvilken assurandør som skal dekke den. Sondringen har likevel betydning fordi forsikring mot krigsfare inneholder en del særregler som kan medføre en bedre dekning for sjørøveri.

Begrepet sjørøveri er ikke nærmere definert i planen, men omtalt i motivene. Generelt reiser begrepet 4 spørsmål: For det første hva slags handlinger som utgjør sjørøveri, for det andre hvem som kan være sjørøver, for det tredje om det stilles noe krav til handlingens motiv og for det fjerde hvor sjørøveri kan utøves. De to første spørsmålene har ikke reist problemer i praksis, og uttalelsene om dette i motivene fra 1996/1999 er videreført i 2010 motivene. Dette betyr at sjørøveri defineres som ulovlig maktanvendelse på sjøen,<sup>6</sup> og kan utføres både av tredjemann utenfor skipet og personer som har kommet om bord som besetningsmedlemmer eller passasjer.<sup>7</sup> Definisjonen av sjørøveri i FNs Havrettskonvensjon<sup>8</sup> omfatter bare tredjemann utenfor skipet, men en slik løsning har ikke vært diskutert i plansammenheng.

Spørsmålet om krav til motiv ble derimot diskutert. Begrepet sjørøveri sier ikke noe om motivet for handlingen. Definisjonen i FNs Havrettskonvensjon legger opp til at maktanvendelsen må ha økonomisk motiv,<sup>9</sup> men i motivene til 1996 Planen la komiteen til grunn at også en ”aksjon som bare resulterer i tings- eller personskade kan være sjørøveri”, og at begrepet inkluderer ”personer som pretenderer å utøve statsmakt (for eksempel en eksilregjering som oppbringer fartøyer for å

<sup>6</sup> Motiver 1999 s. 42, Motiver 2010 s. 45 annet avsnitt under kommentarene til litra (d).

<sup>7</sup> Motiver 1999 s. 42, Motiver 2010 s. 47, Wilhelmsen 2009 s.182-183.

<sup>8</sup> FN's Havrettskonvensjon av 1982 art 101.

<sup>9</sup> FN's Havrettskonvensjon av 1982 art 101.

påkalle verdens oppmerksomhet ...”.<sup>10</sup> Dette er blitt tolket slik at det ikke er noe krav til økonomisk hensikt. Under revisjonen i 2010 ble det foreslått at begrepet ”sjørøveri” kun omfattet handlinger med økonomisk motiv, men ingen endring om dette ble vedtatt, og den opprinnelige teksten i motivene ble beholdt.<sup>11</sup> Løsningen synes derfor å være at det ikke er noe krav om økonomisk vinning. Fordelen med denne løsningen er at man ikke trenger å trekke grensen mellom på den ene siden sjørøveri, og på den andre siden terrorisme og sabotasje, som er handlinger med et politisk eller sosialt motiv.

Den mest omdiskuterte problemstillingen var likevel hva slags geografisk begrensning man skulle knytte begrepet til. Problemet har sammenheng med en uttalelse i motivene til 1996 Planen om at sjørøveri kun omfatter ulovlig maktanvendelse ”på det åpne hav”.<sup>12</sup> Formuleringen ”det åpne hav” tilsvarer formuleringen som brukes i den norske oversettelsen av definisjonen av begrepet sjørøveri i FNs Havrettskonvensjon art. 101. Det åpne hav eller ”the high seas” er videre i konvensjonen definert som

“all parts of the sea that are not included in the exclusive economic zone, in the territorial sea or in the internal waters of a State, or in the archipelagic State.”<sup>13</sup>

Det har derfor vært hevdet at begrepet sjørøveri i Planen kun omfatter ulovlig maktanvendelse utenfor kyststatens jurisdiksjon, og i hvert fall utenfor territorialgrensen på 12 nautiske mil. Formuleringen ”det åpne hav” var imidlertid hentet fra Brækhus og Reins tolkning<sup>14</sup> av den tilsvarende bestemmelsen i 1964 Planen, og i 1964 var det ikke tilsvarende klare internasjonale regler om kyststatens jurisdiksjon.<sup>15</sup> Det var derfor usikkert om den geografiske avgrensningen skulle knyttes til spørsmå-

---

<sup>10</sup> Motiver 1999 s. 42.

<sup>11</sup> Motiver 2010 s. 47 (51. avsnitt under kommentarene til § 2-9)

<sup>12</sup> Motiver 1999 s. 42.

<sup>13</sup> FN's Havrettskonvensjon av 1982 art 86.

<sup>14</sup> Sjur Brækhus og Alex Rein, *Håndbok i kaskoforsikring*, Oslo 1989, s. 80.

<sup>15</sup> Se nærmere Wilhelmsen 2009 s.184.

let om jurisdiksjon. Hvordan man skulle forstå formuleringen ”det åpne hav” hvis den ikke knyttes til folkerettslige jurisdiksjonsregler, var imidlertid også tvilsomt.<sup>16</sup>

Komiteen var enig om at rettstilstanden på dette punktet under 1996 Planen var meget usikker, og at det hensett til utviklingen i sjørøveririsikoen var nødvendig med en avklaring.<sup>17</sup> Man var også enig om at det slik sjørøveririsikoen hadde utviklet seg var lite hensiktsmessig å knytte en avgrensning i dekingen til definisjonen i FNs Havrettskonvensjon og spørsmålet om jurisdiksjon. Den folkerettslige definisjonen av sjørøveri i FNs Havrettskonvensjon tar sikte på å gi statene anledning til å strafforfølge sjørøveri utenfor ordinær jurisdiksjon. Dette er ikke sammenfallende med de hensyn som ligger til grunn for sondringen mellom krigsfare og sjøfare. Ulovlig maktanvendelse endrer ikke karakter i forhold til forsikringen om angrepet er utenfor eller innenfor den økonomiske sonen eller territorialgrensen, og dekningsbehovet er derfor det samme uavhengig av geografisk område.

Samtidig erkjente krigsassurandørene at sjørøveririsikon i utgangspunktet kunne håndteres bedre av krigsforsikringen enn av sjøfareforsikringen. Krigsfareassurandøren har hjemmel i NSPL § 15-9 til å definere geografiske områder som betingede fartsområder som utløser tilleggspremie i løpet av forsikringsperioden. En tilsvarende hjemmel finnes ikke for Sjøfareassurandøren, hvor § 3-15 opererer med fast definerte grenser for betinget fartsområde, og det har heller ikke vært vanlig praksis å operere med andre løsninger.<sup>18</sup> I motsetning til sjøfareassurandøren har derfor krigsfareassurandøren fleksibilitet til å håndtere en risiko som endrer seg geografisk.

Det var imidlertid vanskelig å finne en løsning partene kunne bli enige om. Dette hadde for det første sammenheng med at partene var sterkt uenig i hvordan bestemmelsen skulle tolkes og dermed om hva som ville utgjøre presiseringer og hva som utgjorde endringer. Man ble

---

<sup>16</sup> Wilhelmsen 2009 s. 183-187.

<sup>17</sup> Motiver 2010 s. 45 (42. avsnitt under kommentarene til § 2-9).

<sup>18</sup> Wilhelmsen 2009 s. 209-210, Motiver 2010 s. 45-46 (kommentarer til § 2-9 avsnitt 43).

imidlertid enige om å presisere at tolkningen var usikker,<sup>19</sup> og at eventuelle endringer i motivuttalelsen hadde karakter av endringer, og ikke dreide seg om presiseringer i forhold til den teksten som sto der.<sup>20</sup> For det andre var det motstridende interesser mellom partene mht hvor langt krigsforsikringen skulle overta denne risikoen. Rederisiden ønsket at krigsforsikringen skulle overta sjørøveririsikoen helt inn til land, dvs til fartøyet var fortøyd ved kai, fordi krigsforsikringen i en del tilfeller gir bedre beskyttelse enn sjøfareforsikringen. På den annen side mente krigsassurandøren at mindre omfattende tilfelle av ulovligmaktanvendelse, for eksempel i form av ran fra et skip fortøyd på redan, hadde karakter av ”hverdagskriminalitet” som ikke hørte hjemme i en krigsforsikring. Begrunnelsen var for det første at krigsforsikringsvilkårene ikke opererer med egenandeler for å skjære ut mindre havarier som det ikke lønner seg å erstatte under forsikring. For det andre har angrep på land mer likhet med ordinær kriminalitet som normalt håndteres av havnestatens myndigheter og dekkes av sjøfareforsikringen.

Disse hensynene måtte veies mot behovet for å oppnå en mest mulig enkel og praktikabel grense. Med dette som utgangspunkt valgte komiteen å sondre mellom handelsskip og offshoreenheter, og skissere avgrensningen for disse to gruppene hver for seg.<sup>21</sup>

For handelsskip var komiteens utgangspunkt at ”ulovlig maktanvendelse representerer ”sjørøveri” så lenge skipet er underveis mellom to havner”, uavhengig av hvor skipet befinner seg. Dermed ble løsningen løsevet fra territorialgrensen og kriteriet ”åpent hav”. Løsningen innebærer at også ulovlig maktanvendelse på innsjøer med vannveisforbindelse til hav og elver utgjør ”sjørøveri”. Grensen for ”sjørøveri” trekkes ved havnegrensen. Ulovlig maktanvendelse innenfor havnegrensen er derfor ikke ”sjørøveri”. Begrunnelsen for avgrensningen er at maktanvendelse utenfor havnegrensen skjer på et område hvor havnestatens

---

<sup>19</sup> Motiver 2010 s. 45 (kommentarer til § 2-9 avsnitt 42). Se også Referat fra møte i Revisjonskomiteen onsdag 26. august 2009 datert 8 september 2009 punkt 16.1 [http://folk.uio.no/kajav/motereferat\\_260809\\_v080909.doc](http://folk.uio.no/kajav/motereferat_260809_v080909.doc)

<sup>20</sup> Se Referat fra møte i Revisjonskomiteen fredag 18. september 2009 datert 13. oktober 2009, pkt 5.3, [http://folk.uio.no/kajav/motereferat\\_180909\\_v181009.doc](http://folk.uio.no/kajav/motereferat_180909_v181009.doc)

<sup>21</sup> Motiver 2010 s. 45-46 (til § 2-9 avsnitt 45).



myndigheter kan ha problemer med å bistå. Skjer maktanvendelsen mens skipet er innenfor havneområdet er det mer nærliggende å sammenligne dette med hverdagskriminalitet som håndteres av havnestatens myndigheter, jfr. ovenfor.<sup>22</sup>

Kriteriet om at ”skipet er underveis” medfører at man er utenfor området for sjørøveri dersom skipet er oppankret utenfor havnegrensen. Komiteen erkjente imidlertid at det også ved midlertidig oppankring kan være behov for krigsforsikring. Man aksepterte derfor at ulovlig maktanvendelse mot skip som midlertidig er ankret opp utenfor havnegrensen utgjør sjørøveri, selv om skipet ligger oppankret på vanlig ankringsplass for denne havnen. Når skipet er utenfor havnegrensen er det vanskeligere for havnemyndighetene å gripe inn i tilfelle et angrep.<sup>23</sup>

Den skisserte løsningen betyr at havnegrensen får sentral betydning. Komiteen la til grunn at havnegrensen normalt vil være definert slik at grensen ikke ville by på problemer. Dette behøver imidlertid ikke være tilfelle, og ofte vil situasjonen være at uklar infrastruktur og stor sjørøveririsiko henger sammen. For å løse dette problemet har komiteen følgende kommentar:

“Dersom havnegrensen ikke er definert må grensen trekkes skjønnsmessig med utgangspunkt i om maktanvendelsen har karakter av en sivil fare eller en krigsfare. På den ene siden er det klart at krigsforsikringen ikke skal omfatte det som må regnes som vanlig vinningskriminalitet som naturlig håndteres av havnestatens myndigheter. På den andre siden er det viktig å fange inn områder hvor privat maktanvendelse skjer på en organisert måte og ved bruk av våpen som bærer mer preg av krigsrisiko. I land med lite utbygget infrastruktur hvor havnene er dårlig organisert kan det etter omstendigheten være grunn til å la ”sjørøveri” omfatte angrep mot skip som er midlertidig oppankret relativt langt inn mot land. Det avgjørende må være at maktanvendelsen gjennom sin organisering, og våpenbruk har karakter av en krigsrisiko og ikke av alminnelig vinningskriminalitet som kan håndteres av myndighetene i havnestaten.”<sup>24</sup>

---

<sup>22</sup> Motiver 2010 s. 46 (kommentarer til § 2-9 avsnitt 45).

<sup>23</sup> Motiver op.cit (til § 2-9 avsnitt 47).

<sup>24</sup> Motiver 2010 s. 47 (kommentarer til § 2-9 avsnitt 48).

For offshoreenheter, dynamisk posisjonerte skip og andre typer skip som opererer stasjonært på et felt valgte man en noe annen løsning. Begrepet ”sjørøveri” omfatter i forhold til slike enheter ”ulovlig maktangrep på enheten mens den opererer på feltet, uavhengig av om feltet ligger på det åpne hav”. Begrunnelsen er at en slik situasjon har karakter av en krigsrisiko i den forstand at maktanvendelsen krever en viss organisering og det dessuten skjer et stykke fra land og myndighetenes kontroll. Siden man har valgt å gå bort fra kriteriet ”det åpne hav” har det ingen betydning hvor langt fra land enheten opererer. Også ulovlig maktanvendelse i et elvedelta kan derfor være omfattet.<sup>25</sup>

## 4 Tidstap

### 4.1 Utgangspunktene

Krigsassurandørens ansvar for tidstap er regulert i kapittel 15 avsnitt 6. I utgangspunktet gjelder reglene i kapittel 16, jfr. § 15-16 første ledd. Den grunnleggende ansvarsbærende bestemmelsen finnes i § 16-1. Ifølge § 16-1 første ledd omfatter forsikringen ”tap som skyldes at skipet helt eller delvis har vært ute av inntektsgivende virksomhet på grunn av skade på skipet”. Kravet om skade på skipet er fraveket i annet ledd, og for krigsforsikringen ytterligere i § 15-16 annet ledd. I forhold til risikoen for sjørøveri er motivene endret for § 16-1 annet ledd litra (d) og for § 15-16.

### 4.2 Endringen i motivene til § 16-1 litra (d)

Utvidelsen for tidstapdekning i § 16-1 annet ledd litra (d) gjelder tidstap som følge av en ”begivenhet som er dekningsmessig i felleshavari i henhold til York Antwerpen reglene 1994”. Bestemmelsen ble tilføyd under 2003 versjonen etter mønster fra de engelske vilkårene, men ikke

---

<sup>25</sup> Motiver op cit. (kommentarer til § 2-9 avsnitt 49).

kommentert ytterligere i motivene.<sup>26</sup> I forbindelse med sjørøveririsikoen har det vært diskutert hvor langt dekningen går når rederiet iverksetter tiltak for å avverge et angrep eller begrense følgene av det.<sup>27</sup> Et grunnleggende spørsmål var om formuleringen ”begivenhet som er dekningsmessig i fellehavari” måtte forstås som en fellehavarihandling i snever forstand, eller om enhver utgift eller oppofrelse som er dekningsmessig i fellehavari var omfattet.<sup>28</sup> Komiteen mente den siste tolkningen var riktig, og dette er nå presisert i motivene.<sup>29</sup>

Med en slik forståelse kan alle utgifter og oppofrelser som rederiet iverksetter for å avverge eller begrense et angrep av sjørøvere etter omstendighetene være en ”begivenhet” som utløser tidstapforsikring. Dette er uproblematisk ved deviasjon eller andre tiltak for å flykte fra pirater som forsøker å borde skipet. Spørsmålet var imidlertid om bestemmelsen også omfattet tidstapet som følge av forhandlinger om og utbetaling av løsepenger etter at skipet er kapret. Etter komiteens oppfatning var svaret på dette nei. Dekningen ifølge litra (d) er inntektstapet ”som følge av” en slik utgift eller oppofrelse. Hvis inntektstapet allerede forelå da utgiften eller oppofrelsen ble foretatt, er inntektstapet ikke en følge av fellehavaribegivenheten. Ved kapring av skipet vil skipet være ute av inntektsgivende arbeid fra det øyeblikket kapringen fant sted. Da er det ikke utgiften eller oppofrelsen – for eksempel forhandlinger om løsepenger - som er årsaken til inntektstapet, men piratangrepet. Skipet var mao ute av inntektsgivende arbeid da fellehavarihandlingen ble foretatt, og det er ikke årsakssammenheng mellom begivenheten og inntektstapet.<sup>30</sup>

Under forhandlingene ga rederisiden uttrykk for et sterkt ønske om å inkludere dekning for dette tidstapet i NSPL. En slik utvidet dekning tilbys i dag for krigsforsikring tegnet hos Den norske krigsforsikring for skib, men assurandørsiden for øvrig var ikke innstilt på å inkludere

---

<sup>26</sup> Motiver 2007 til § 16-1 annet ledd litra (d).

<sup>27</sup> Wilhelmsen 2009 s. 199-200.

<sup>28</sup> Wilhelmsen 2009 s. 199.

<sup>29</sup> Motiver 2010 s. 107 (kommentarer til § 16-1 siste avsnitt).

<sup>30</sup> Motiver 2010 s. 107-108 (kommentarer til § 16-1 siste avsnitt).

denne dekningen som normaldekning i Planen. Begrunnelsen var at ikke alle rederier hadde behov for en slik dekning, og at det derfor var mer hensiktsmessig at de som trengte det, kjøpte tilleggsdekning i markedet.

### 4.3 Endringene i motivene til § 15-16

Ifølge § 15-16 annet ledd utvides dekningen av tidstap under krigsforsikringen slik at assurandøren svarer for tidstap ”fordi det som følge av innestengning er forhindret fra å forlate en havn eller et lignende avgrenset område”. Planens § 15-12 inneholder en tilsvarende dekning for totaltap. Det fremgår klart av motivene til bestemmelsene at de gjelder både fysisk innestengning og tilbakeholdelse med ikke fysiske midler.<sup>31</sup> Derimot var motivene uklare mht om dekningen for tilbakeholdelse kun gjaldt tilbakeholdelse av fremmed statsmakt, eller omfattet tilbakeholdelse av alle personer som representerte en krigsfare (sjørøvere, terrorister, sabotører etc).<sup>32</sup> Så lenge ”sjørøveri” i Planen var begrenset til ulovlig maktanvendelse på ”det åpne hav” hadde problemet likevel begrenset betydning i forhold til sjørøveririsikoen fordi man vanskelig kunne tenke seg et ”lignende avgrenset område” på ”det åpne hav”. Med den utvidelsen som ble gjort av det geografiske området for sjørøveribegrepet, ville derimot ulovlig tilbakeholdelse av andre enn fremmed statsmakt i et ”lignende avgrenset område” kunne kvalifisere som sjørøveri i forhold til NSPL § 2-9 litra (d). Spørsmålet var derfor hvordan dette problemet skulle løses.

Assurandørene viste i denne sammenheng til en voldgiftsdom avsagt 8. mai 2009 mellom Dolphin Drilling og Den Norske Krigsforsikring for Skib (Bulford Dolphin), hvor retten uttalte at § 15-16 bare gjelder for innestengning p.g.a inngrep som foretas av statsmakt, og at innestengning som skyldes trusler om angrep fra terrorister eller sjørøvere ikke gir tidstapsdekning. Assurandørsiden mente § 15-16 måtte tolkes i henhold til dommen. Rederisiden var ikke enig i denne konklusjon.

---

<sup>31</sup> Motiver 1999 s. 327 og 331, jfr også Wilhelmsen 2009 s. 196.

<sup>32</sup> Motiver 1999 s. 327 og 331, Wilhelmsen 2009 s. 196.

sjonen. Den riggen saken gjaldt lå oppankret utenfor kysten av Nigeria, og retten la til grunn at denne geografiske plasseringen ikke kvalifiserte som en ”havn eller lignende avgrenset område”. Uttalelsen om fremmed statsmakt er derfor obiter, og gjelder et tolkningsspørsmål som er meget omstridt. Partene ble derfor ikke enige om hvordan tidligere versjoner av § 15-16 skulle tolkes.<sup>33</sup>

Rederisiden ønsket at § 15-16 jfr. § 15-12 skulle omfatte innestengning av sjørøvere, men en slik dekning ville assurandørene ikke gi. Selv om partene ikke ble enige om tolkningen av § 15-16 frem til 2010 versjonen, var man imidlertid enige om at utvidelsen i sjørøveri begrepet i § 2-9 litra (d) ikke uten videre kunne føre til en utvidelse i dekningen etter § 15-16 jfr. § 15-12, og at det derfor var nødvendig å si noe om dette i motivene. Selv om rederisiden var uenig i dommen, var det også i tråd med vanlig praksis å henvise til avsagte voldgiftsdommer. Resultatet var derfor at man i motivene viste til dommen, og uttalte med referanse til utvidelsen av sjørøveribegrepet at ”det er naturlig at § 15-16 begrenses til kun å omfatte inngrep av fremmed statsmakt.”<sup>34</sup>

## 5 Rederansvar m.v

Normalt dekkes rederansvaret under skipets P&I forsikring. Krigsfareforsikring etter NSPL § 15 inkluderer imidlertid rederansvar forårsaket av krigsfare etter reglene i kapittel 15 avsnitt 7. Disse reglene ble endret i 2010 versjonen. Endringene gjaldt både § 15-20 om Dekningsområdet og § 15-22 om Begrensninger i dekningen.

Ifølge 1996 Planens § 15-20 første ledd heftet krigsassurandøren for

---

<sup>33</sup> Se diskusjonen i Referat fra møte i Revisjonskomiteen onsdag 26. august 2009 datert 8 september 2009 punkt 16.1 [http://folk.uio.no/kajav/motereferat\\_260809\\_v080909.doc](http://folk.uio.no/kajav/motereferat_260809_v080909.doc), Referat fra møte i Revisjonskomiteen fredag 18. september 2009 datert 13. oktober 2009, pkt 5.4. [http://folk.uio.no/kajav/motereferat\\_180909\\_v181009.doc](http://folk.uio.no/kajav/motereferat_180909_v181009.doc) og Referat fra møte i Revisjonskomiteen tirsdag 10 november datert 16. november 2009 pkt. 4.2 [http://folk.uio.no/kajav/motereferat\\_101109\\_utkast.doc](http://folk.uio.no/kajav/motereferat_101109_utkast.doc)

<sup>34</sup> Motiver 2010 s. 87 (kommentarer til § 15-16 tredje avsnitt)

”ansvar og utgifter som ville ha vært erstatningsmessige under skipets P&I forsikring, dersom vedkommende hendelse ikke hadde vært forårsaket av en krigsfare, jfr. § 2-9”. Det var uklart om henvisningen til krigsfare forutsatte at den aktuelle faren var unntatt som krigsfare i P&I vilkårene. Dette hadde betydning i forhold til sjørøveririsikoen fordi denne risikoen var dekket under sjøfarefeltet i P&I forsikringen. Det kunne derfor hevdes at krigsfareassurandørens ansvar etter § 15-20 ikke omfattet sjørøveri.<sup>35</sup>

Meningen var imidlertid at krigsassurandøren skulle overta alle farer som definert i § 2-9 uansett hvordan den aktuelle faren var regulert i P&I forsikringen. Teksten ble derfor endret i 2010 versjonen § 15-20 første ledd litra (a) slik at assurandøren ”dekker ansvar og utgifter som er omfattet av skipets P&I forsikring dersom ansvaret/utgiftene er forårsaket av en krigsfare som definert i § 2-9”. Dette betyr at Rederansvaret etter kapittel 15 nå inkluderer risikoen for sjørøveri selv om denne er omfattet av P&I assurandørens sjøfaredekning.<sup>36</sup>

Ifølge § 15-22 er dekningen etter § 15-20 subsidiær i forhold til en annen forsikring som dekker slikt ansvar og utgifter som er omfattet av § 15-20. Siden sjørøveririsikoen omfattes av P&I assurandørens sjøfaredekning, ville det i praksis foreligge dobbeltforsikring dersom krigsfareassurandøren overtok denne risikoen etter § 15-20. Også P&I forsikringen inneholder imidlertid en subsidiaritetsklausul. Med dobbel subsidiaritet blir resultatet at begge forsikringene blir subsidiære og sikrede får ingen dekning.<sup>37</sup> I 2010 versjonen tilføyet man derfor at dette ikke skal gjelde ”ansvar og utgifter som er dekningsmessig under skipets P&I forsikring og også dekket etter § 15-20, dersom P&I forsikringen er tegnet i en P&I forening som er part i International Group of P&I Clubs Pooling Agreement.” Endringen er i samsvar med praksis i

---

<sup>35</sup> Nærmere, se Wilhelmsen 2009 s. 190-192.

<sup>36</sup> Motiver 2010 s. 90 (til § 15-20 tredje avsnitt). Det ble også gjort andre endringer § 15-20, men de gjelder ikke sjørøveririsikoen spesielt og omtales derfor ikke her.

<sup>37</sup> Ifølge NSPL § 2-6 tredje ledd medfører dobbel subsidiaritet at ingen av assurandørene kan påberope seg subsidiaritet. Bestemmelsen gjelder i forhold til NSPL kapittel 15, men ikke i forhold til P&I assurandørene. I praksis ville derfor DNK bli ansvarlig etter denne bestemmelsen til tross for § 15-22.

sjørøverisaker, hvor krigsforsikringen normalt har opptrådt som primærassurandør.

## 6 Avslutning

Utviklingen i sjørøveririsikoen viste at markedsdelingen av denne risikoen i NSPL ikke var hensiktsmessig. Med vanlige fremforhandlede avtaler er det en tung prosess å foreta endringer for å følge med i utviklingen. Det er en klar styrke med Planen at man har en permanent revisjonskomitee som fortløpende kan foreta nødvendige justeringer. Dermed unngår man behov for tilleggsklausuler og et uoversiktlig kontraktsbilde når risikobildet endrer seg. Man tar nå sikte på slike revisjoner hvert tredje år.

## **Generelt om forsikringsdækningen for sørøveri**

### **Regler i danske forsikringsvilkår sammenholdt med Norsk Søforsikringsplan version 2010.**

Av Vibeke Kofoed, Dispachør,  
Middelboe, Kofoed & Voigt Larsen, København

## **Dækning af piratangreb/sørøveri**

### **Marine – Krig**

Hovedreglen for dækning af piratangreb i NSPL er § 2-9 stk.1 (d) hvor sørøveri og mytteri udtrykkeligt er nævnt. I Dansk Søforsikrings-Konvention af 2. april 1934 er hovedreglen § 50, en all risks-klausul som dækker al skade forårsaget ved ulykkelig hændelse, med mindre dækning er undtaget i andre bestemmelser i Konventionen. Sørøveri er således ikke udtrykkeligt nævnt her.

Konventionen indeholder dog en bestemmelse i § 132, som regulerer forholdet, hvor et skib er taget af sørøvere. Såfremt det ikke frigives inden 6 måneder, har den forsikrede ret til totaltab. Sørøveri er i konventionen således betragtet som en marinekaskoskade.

I Kasko Forsikringsbetingelser 1.1.1992 erstattes skade på løst inventar, når den er en følge af vold og røveri herunder sørøveri og er ligeledes omfattet af marinekaskoforsikringen.

I de senere år er dækningen flyttet fra marinekaskodækningen til krigskaskodækningen. Dette er ikke sket på grundlag af et agreed document, som Konventionen eller Kaskobetingelserne, men på baggrund



af klausuler i de enkelte forsikringsaftaler.

## Klausuler

Klausulen i krigskasko policerne lyder som følger: Denne police dækker skade, tab eller omkostninger, som er en direkte eller indirekte følge af eller skyldes piratangreb eller lignende voldeligt angreb.

Klausulen i marinekasko policerne lyder således: Uanset bestemmelserne i nærværende police eller Dansk Søforsikrings-Konvention af 2. april 1934, dækker forsikringen ikke skade, tab, omkostninger eller ansvar, som er en direkte eller indirekte følge af eller skyldes piratangreb eller lignende voldeligt angreb.

Det vil herefter være nødvendigt at undersøge forsikringsaftalerne for at kunne fastslå, hvor dækningen af piratangreb er placeret i dansk forsikring. Hvis er reder ikke har tegnet krigskaskoforsikring, og marinekaskodækningen undtager ansvar for piratangreb, vil rederen kunne falde i et forsikringsmæssigt hul, såfremt dennes skib udsættes for piratangreb. Og ligeledes hvis marinekaskodækningen undtager sørøveri og denne ikke er medtaget under krigskaskodækningen.

## Totaltab

NSPL § 15.11 stk. 2 svarer til Dansk Søforsikrings-Konvention § 132: Skib er beslaglagt af fremmed magt eller taget af oprørere eller sørøvere og frigives det ikke inden **6 måneder**, udløses ret til erstatning som for totaltab. NSPL opererer med **12 måneders** tilbageholdelse inden retten til totaltab udløses. Under begge forsikringer gælder, at såfremt der er udsigt til at rederen ikke vil få sit skib tilbage, så udløses retten til erstatning for totaltab inden fristens udløb.

NSPL § 15.12 stk. 1 er enslydende med bestemmelsen i Danske Krigsforsikringsbetingelser (Codan) § 2: hvis et skib som følge af indespærring er forhindret i at forlade en havn eller et lignende afgrænset område, kan forsikrede kræver erstatning for totaltab efter indespærring i 12 måneder.

## Tidstab – Marine

NSPL § 16-1 svarer til Danske Forsikringsbetingelser for Tidstab § 1 stk.1 og § 2 stk.1: kun tidstab som er en følge af en **skade** dækket under marinekaskopolicen udløser erstatning under tidstabspolice. Det vil sige, at skade påført af sørovere ikke udløser tidstabserstatning i de tilfælde, hvor dækning af piratangreb er henført til krigskaskoforsikringen. Udvidelsen under NSPL § 16-1 stk. 2 (a) til (d) gælder ikke for dansk tidstabserstatning.

## Tidstab – Krig

Der findes ikke i dansk forsikring regler, som svarer til NSPL Kapitel 15 Afsnit 6 - tidstab under krigsforsikring § 15-16 til § 15-19. Dette medfører, at hvis en krigsforsikringspolice dækker tidstab, udløses dækningen efter Danske Forsikringsbetingelser for Tidstab § 1 stk.1 og § 2 stk.1 svarende til NSPL § 16-1 stk.1 *kun* ved skade på skibet.

## Krigsforsikring P&I

Danske Krigsforsikringsbetingelser § 1 stk.1.5 overtager dækning for ansvar, tab og omkostninger, som ville være dækket under skibets P&I forsikring, hvis denne ikke havde undtaget dækning af krigsrisiko.

P&I forsikringen undtager dækning af krigsskader - som ifølge definitionen af krigsskade ikke omfatter ansvar for skader som følge af piratangreb (barratry and piracy). Det vil sige, at P&I betragter stadig ansvar for skader opstået ved piratangreb som en marinekaskoskade.

Det danske forsikringsmarked har dog valgt at læse bestemmelsen i Krigsforsikringsbetingelserne § 1 stk.1.5 som også at omfatte ansvar, tab og omkostninger opstået som følge af piratangreb.

NSPL § 15-20 svarer til ovennævnte bestemmelse § 1 stk.1.5, den danske bestemmelse har dog ingen henvisning til International Group of P&I Clubs Pooling eller navngiven P&I klub.

NSPL § 15-22 svarer til Danske Krigsforsikringsbestemmelser § 5 stk.5.4 og 5.5, dette medfører at krigsskadedækningen generelt er subsidiær i forhold til andre forsikringer - dog ikke P&I dækningen.

## Forsikringsdækning af sørøveri i fælleshavari

### Fordelingsregler

Hvorledes dækkes omkostninger opstået i forbindelse med sørøveri? Det vil være nærliggende at se på **York-Antwerp-reglerne**, hvor de mest interessante regler er regel A samt Paramount reglen.

#### Regel A:

Der foreligger en havari grosse handling, når - og kun når - en ekstraordinær opofrelse eller udgift **forsætligt** og **rimeligt** foretages eller pådrages for til fælles frelse at redde værdier, der sammen er udsat for fare på søen.

#### Rule Paramount:

Ingen opofrelse eller udgift skal godtgøres, medmindre den er **rimeligt** foretaget eller pådraget.

Der har været og er til dels stadig en del diskussion om betaling af løsesum kan være forsætlig og rimelig, således kravene i York-Antwerp reglerne er opfyldt.

I England har man taget en pragmatisk holdning:

Udtrykket **forsætligt** og **rimeligt** tolkes således, at så længe opofrelsen eller udgiften i sin natur *ikke* er hænderlig og *ikke* uundgåelig så er den frivillig og rimelig og vil derfor kunne godtgøres i havari grosse.

Men i visse kredse diskuterer man fra tid til anden, at en løsesum betales under tvang og er derfor ikke en frivillig omkostning indenfor regel A.

Holdningen er derfor ikke helt entydig i England, men man har indtil videre anvendt den praksis, at godtgøre løsesum og omkostninger i forbindelse hermed som fælleshavari.

I Danmark har man en lidt mindre pragmatisk holdning. Vi kalder det for en havari grosse lignende situation, men resultatet bliver det samme. Den danske praksis er at anvende York-Antwerp reglerne som

grundlag for fordeling af omkostninger i forbindelse med piratangreb.

## Andre fordelingsregler

Der foreligger umiddelbart ikke andre regelsæt end York-Antwerp reglerne, som med fordel kan anvendes som fordelingsgrundlag for opofrelser eller omkostninger, opstået som følge af piratangreb.

- York-Antwerp reglerne er udbredt i hele verden og er inkluderet i den overvejende del af fragtaftaler
- De fleste maritime nationer anvender York-Antwerp reglerne ved fordeling af løsesummer, også i de områder hvor der findes nationale regler på området
- Der eksisterer ikke andre universelle regler, som kan benyttes
- Det kan skabe uklarhed at anvende særregler i fragtdokumenter

Der er således overvejende enighed om at anvende York-Antwerp reglerne som fordelingsgrundlag.

Under York-Antwerp reglerne er der dækning i fælleshavari for følgende omkostninger, som kan opstå som følge af piratangreb:

- Løsesum
- Omkostninger ved levering af løsesum
- Omkostninger til forsikring af kontanter i transit og under leveringsprocesser
- Omkostninger til forhandlere
- Omkostninger til professionel rådgivning - i.e. advokater, dispatchører og lignende
- Bevæbnede vagter for at undgå at skibet atter falder i piraternes vold efter betaling af løsesum

Følgende omkostninger *kan* være dækningsberettigede:

- Ved frigivelse af skib efter betaling af løsesum kan anløb af nødhavn være nødvendig
- enten for at tage bunkers ombord
- få besætning ombord

eller

- for at reparere skader påført af pirater, hvis skibet herefter er usødygtigt og ikke kan fuldføre den oprindelige rejse

Herefter vil omkostninger til deviation og ophold i nødhavn ofte være dækkede i fælleshavari.

Omkostninger som *ikke* vil være dækkede under tilbageholdelse, kan være følgende:

- Hyre og kostpenge til besætningen
- Bunkers og udredning forbrugt under tilbageholdelsen
- Skade som påføres af pirater eller skyldes manglende vedligehold under tilbageholdelsen
- Omkostninger til besigtelse af skib og ladning efter frigivelse, idet skader opstået under tilbageholdelse ikke godtgøres i fælleshavari

## Sikkerhedsdokumenter

Sædvanlige havari grosse dokumenter bliver anvendt ved indhentning af sikkerhedsstillelse i forbindelse med piratangreb:

- Average Bond/Valuation Form underskrevet af ladningsejerne
- Average Guarantee underskrevet af ladningens assurandører

Både Average Bonds og Average Guarantees kan indeholde speciel reference til piraters frigivelse af tilbageholdt skib og ladning for at imødegå senere indvendinger fra ladningsinteresser om at løsesum ikke skal godtgøres i fælleshavari.

Et eksempel herpå kan lyde som nedenstående:-

“We further agree to pay cargo’s pro rata share....of costs paid....in order to secure the safe release of the properties from pirates currently holding the ship and cargo.....”

Denne tekst er taget fra et eksempel på Average Guarantee og Average Bond, som er kopieret på de næste to sider.

**AVERAGE GUARANTEE**  
**(To be signed by Insurers of Cargo)**

NOTE: This guarantee will only be accepted provided that no additions, deletions or amendments are made to it.

**To the Owners of the  
and other parties to the adventure as their interests may appear.**

In consideration of the delivery in due course of the goods specified below to the consignees thereof without collection of a deposit, we, the undersigned insurers, hereby undertake to pay to the shipowners or to the Average Adjusters, Rogers Wilkin Ahern LLP, on behalf of the various parties to the adventure as their interests may appear, any contribution to General Average and/or Salvage and/or Special Charges which may hereafter be ascertained to be legally due in respect of the said goods.

We further agree to pay cargo's pro-rata share, based upon the contributory values at the termination of the voyage, of monies and directly related costs paid by ship and cargo interests in order to secure the safe release of the properties from pirates currently holding the ship and cargo, plus the costs of any special insurances effected on the sum at risk, in respect of which we irrevocably agree not to challenge this requirement on any basis whatsoever in the future.

We further agree:

- a) to make a payment on account of such sum as is duly certified by the average adjusters to be properly payable in respect of the goods and which is legally due in respect of the goods from the shippers or owners thereof.
- b) to furnish to the said Average Adjusters at their request all information which is available to us relative to the value and condition of the said goods.
- (c) that this agreement shall be governed by English Law and the High Court of Justice of England and Wales shall have exclusive jurisdiction over any dispute arising out of this agreement and each party shall irrevocably submit to the jurisdiction of that Court.

PORT OF LOADING	PORT OF DISCHARGE	BILL OF LADING	QUANTITY & DESCRIPTION OF GOODS	INSURED VALUE (IF KNOWN)	PREMIUM
--------------------	----------------------	-------------------	---------------------------------------	--------------------------------	---------

POLICY/CERTIFICATE NUMBER.....

NAME OF INSURER .....

NAME & ADDRESS .....

.....

.....

TEL NO ..... FAX NO ..... E-MAIL .....

AUTHORISED SIGNATURE ..... DATE.....

.....

Average Adjusters are:-

**AVERAGE BOND**  
**(To be signed by Receivers of cargo)**

**To the Owner(s) of the  
and other parties to the adventure as their interests may appear.**

Port of shipment: ..... Port of destination/discharge: .....

Bill of Lading or waybill number(s): .....

Quantity and Description of Goods: .....

Invoice Value (**attach copy invoice or other evidence of value**).....

In consideration of the delivery to us or to our order, on payment of the freight due, of the goods noted above we agree to pay the proper proportion of any salvage and/or general average and/or special charges which may hereafter be ascertained to be due from the goods or the shippers or owners thereof under an adjustment prepared in accordance with the provisions of the contract of affreightment governing the carriage of the goods (or, failing any such provision, in accordance with the law and practice of the place where the common maritime adventure ended) and which is legally due in respect of the goods from the shippers or owners thereof.

We further agree to pay cargo's pro-rata share, based upon the contributory values at the termination of the voyage, of monies and directly related costs paid by ship and cargo interests in order to secure the safe release of the properties from pirates currently holding the ship and cargo, plus the costs of any special insurances effected on the sum at risk, in respect of which we irrevocably agree not to challenge this requirement on any basis whatsoever in the future.

We also agree:

- (a) to furnish particulars of the value of the goods, supported by a copy of the commercial invoice rendered to us or, if there is no such invoice, details of the shipped value.
- (b) to make a payment on account of such sum as is duly certified by the average adjusters to be properly payable in respect of the goods and which is legally due in respect of the goods by the shippers or owners thereof.
- (c) that this agreement shall be governed by English Law and the High Court of Justice of England and Wales shall have exclusive jurisdiction over any dispute arising out of this agreement and each party shall irrevocably submit to the jurisdiction of that Court.

RECEIVER OF GOODS: .....

ADDRESS: .....

TEL NO: ..... FAX NO: ..... E-MAIL: .....

AUTHORISED SIGNATURE: ..... DATE .....

Average Adjusters are:-

## Fordeling af omkostninger i fælleshavari

• Løsesum	Fordeles over værdierne
• Omkostninger i forbindelse hermed	af skib og ladning
• Fællesomkostninger i forbindelse med anløb af nødhavn efter frigivelse incl. kommission og renter	Fordeles over værdierne af skib og ladning

## Andre omkostninger

• Skade på skib og manglende Genstande	Dækkes af skibets krigskaskoassurandør
• Besætningens tab af ejendele	Tabet må bæres af Rederen
• Hyre og kostpenge samt forbrug af bunkers under tilbageholdelse	Tabet må bæres af Rederen/ Befragteren

Såfremt der ikke er last ombord på skibet, så kan York-Antwerp reglerne ikke anvendes. Løsesum og omkostninger for skib alene, vil derfor blive dækket som redningsomkostninger under skibets krigskaskoforsikring.

## Substituerede omkostninger

Pirater starter erfaringsmæssigt altid med krav om løsesum i den høje ende, og kravet forsøger Rederen efterfølgende at få forhandlet ned, hvilket kan tage en rum tid.

Man kan derfor spørge om reglerne om substituted expenses kan finde anvendelse her.



York-Antwerp reglerne regel F:

Enhver ekstra udgift, der afholdes *i stedet* for en anden udgift, der ville have været at beregne som havari grosse, skal anses for og godtgøres som havari grosse.....

Betyder denne regel om substituerede omkostninger, at de omkostninger til fx hyre, kost og bunkers, som påløber i den tid hvor der foregår forhandlinger med pirater for at nedbringe løsesummen, skal erstattes i fælleshavari op til den oprindelige løsesum?

For at illustrere problemet vil der blive behandlet et eksempel taget fra en havari grosse dispache, som blev udstedt i 2009, og som i den grad strider imod den klare holdning som dispachørerne her i landet har. I denne dispache blev følgende omkostninger godtgjort i fælleshavari:

- Hyre/kost under tilbageholdelsen, mens forhandlinger om løsesummen foregik med piraterne
- Bunkersforbrug i samme periode
- Fjernelse af sludge produceret i samme periode
- Rengøring af skrog og skrue for begroning opstået i samme periode
- Krigstillæg til besætningen fra tidspunktet for hijacking til skibets frigivelse
- Betaling til familiemedlemmer for mental stress i tilbageholdelsesperioden
- Medicinsk behandling af besætningsmedlemmerne for psykiske og mentale problemer opstået under tilbageholdelsen
- Omkostninger til udskiftning af besætning i nødhavn efter frigivelse
- Krigsforsikringspræmie i hele den periode hvor skibet befandt sig i Somalisk territorium

Dette er en meget ”kreativ” dispache, som ikke vinder støtte blandt andre dispachører.

De fleste - hvis ikke alle - vil afvise alle de nævnte omkostninger efter York-Antwerp reglerne regel C:-

Kun sådanne skader, tab eller omkostninger, der er en *direkte følge* af havari grosse handlingen, godtgøres som havari grosse. Skade eller tab, som skib eller ladning lider ved *forsinkelse* på rejsen..... *godtgøres ikke* som havari grosse.

En del af de ovenfor nævnte omkostninger som påløber under anløb af nødhavn godtgøres ud fra et substituted expenses princip, men dette princip vil aldrig kunne anvendes i tilfælde hvor et skib er taget af pirater, alene af den grund at en havn eller plads under piratherredømme aldrig vil blive anset som ”port of refuge”.

## Besætning

Når man anvender York-Antwerp reglerne som fordelingsgrundlag for omkostninger i forbindelse med piratangreb, vil man komme i den situation at menneskeliv, som er reddet ved en havari grosse handling, ikke vil blive bragt ind som bidragende værdi. Det medfører, at passagerer og besætning ikke vil blive pålagt at betale en del af løsesum mv., ydermere vil det være umuligt at værdisætte liv som en pengemæssig værdi.

Det har dog været diskuteret i visse kredse – og bliver det stadig – om det rimelige i, at en Reder ikke skal betale for sin besætning ud fra den holdning, at hovedformålet med at betale løsesum for skib og last er for at frikøbe besætningen. Det vil således ikke kunne lade sig gøre ved anvendelse af York-Antwerp reglerne i en decideret havari grosse opgørelse, men en aftalemæssig løsning vil kunne anvendes.

Det sidste punkt som skal nævnes i dette indslag, er den ulykkelige situation, hvor pirater vælger at fjerne besætningen fra skibet og lade sidstnævnte ligge ubemandet.

Da besætningen som oplyst ikke er en bidragende værdi efter York-Antwerp reglerne, vil der ikke være dækning for løsesum eller andre omkostninger for at opnå frigivelse af besætningen. Disse omkostninger må bæres af Rederen, med mindre der er tegnet særskilt forsikring fx en Kidnap & Ransom forsikring.



Del II

Logistikkavtaler



# Fra transportaftale til logistikaftale – nye markedsvilkår

Av Ulla Fabricius, Bang + Regnarsen advokater, København

## Indledning

Jeg vil i det følgende give et indblik i den udvikling, jeg som advokat har oplevet inden for transport- og logistikområdet, hvor markedet er gået fra forholdsvis simple transportaftaler til store komplekse logistikaftaler.

Fokus vil hovedsageligt ligge på mine erfaringer med forhandling af store projektrelaterede logistikaftaler, men jeg vil også kort omtale de mere løbende logistikaftaler, ligesom jeg vil komme ind på den seneste udvikling, hvor logistik kunderne forsøger at forpligte logistikoperatørerne på kundernes egne standardiserede rammeaftaler.

## Transportaftalen i sin oprindelige enkle form

Transportaftalen er i sin oprindelige enkle form en aftale mellem varesiden og en transportør om transport af gods fra et sted til et andet enten ved brug af en eller flere forskellige transportformer. Det er altså som udgangspunkt en forholdsvis enkel aftale, som i de fleste tilfælde ikke giver anledning til de store hverken praktiske eller juridiske udfordringer.

Transporten vil typisk enten være direkte reguleret af internationale konventioner eller af standarddokumenter, som i ganske vidt omfang inorporerer de internationale konventioner.

Indenfor den kommercielle verden er de traditionelle transportaftaler imidlertid blevet udviklet i takt med, at globaliseringen har muliggjort en produktionsproces, hvor delkomponenter bliver udviklet eller samlet i alle verdenshjørner med den konsekvens, at virksomhedernes supply chains (forsyningskæder) er blevet længere og længere.

Kunsten at styre sin supply chain er dermed blevet stadig vanskel-

gere, og når dertil kommer, at supply chain styringen med tiden er blevet en særdeles væsentlig faktor for producenternes succes, er det ikke svært at forstå, at mange producenter på et tidspunkt begyndte at outsource styringen af deres supply chain til professionelle logistikoperatører. Herved opstod konceptet omkring logistikaftalerne.

## **Hvad er en logistikaftale for en størrelse?**

Logistikaftalen er en videreudvikling af de ydelser, som speditørerne traditionelt har udbudt, og det er da også i meget vidt omfang de store speditørvirksomheder, der nu også udfører logistikopgaver.

Der findes ikke nogen juridisk definition af logistik eller logistikaftaler, og da logistikkonceptet til stadighed videreudvikles, er det da også svært at give en entydig og fuldt beskrivende definition uden, at beskrivelsen samtidig bliver så bred, at den egentlig ikke siger noget om, hvad det er for type aftale, vi har med at gøre.

Hvis man derfor med mere almindelige ord skal forsøge at beskrive en logistikaftale, kan man vel sige, at det er en aftale mellem to professionelle parter, typisk en producent og en logistikoperatør, ifølge hvilken logistikoperatøren typisk påtager sig at styre producentens supply chain i større eller mindre udstrækning.

I branchen taler man om tredjeparts, fjerdeparts og femteparts logistikaftaler, som udtryk for den grad af overtagelse af opgaver, som logistikoperatøren påtager sig. I en traditionel tredjeparts logistikaftale er det kunden selv, der styrer sin supply chain og definerer hvilke opgaver, logistikoperatøren skal udføre. Markedet har imidlertid flyttet sig, så vi nu også taler om fjerdeparts logistikaftaler, hvor logistikoperatøren overtager hele styringen af kundens supply chain, og derved forpligter sig selv til at sørge for, at kundens supply chain er organiseret og vedligeholdt på den mest effektive måde. Femteparts logistik er den nok mest vidtgående form for logistikaftale, og her taler vi om aftaler, hvor logistikoperatøren ikke blot styrer kundens supply chain, men også forestår salg af produkter via e-business.

Som det fremgår, varierer det meget, hvilke opgaver logistikoperatø-

ren påtager sig, men det helt centrale ved en logistiktaftale er, at logistikoperatøren ikke blot sørger for at transportere kundens varer fra A – B, men også tilfører ekstra værdi udover selve transporten.

## **To kategorier af logistikaftaler**

Overordnet set kan man dele logistikaftalerne op i to kategorier, nemlig på den ene side de løbende generelle samarbejder og på den anden side de projektorienterede samarbejder, der relaterer sig til udførelsen af et eller flere store projekter.

### **Løbende generelle samarbejder**

I den første kategori finder vi eksempelvis logistikaftaler vedrørende postordrevirksomhed (homeshopping), ligesom de løbende logistikaftaler er vidt udbredt indenfor tøj-, bil- og medicinalindustrien.

På homeshoppingmarkedet ses der jo i disse år en voldsom vækst, hvilket medfører, at et stigende antal logistikkontrakter bliver indgået på netop dette område. I disse aftaler vil logistikoperatøren ofte have påtaget sig meget vidtrækkende opgaver, og det er således almindeligt, at logistikoperatøren styrer hele lageret både i forhold til kundens opfyldning på lageret og distribution fra lageret, ligesom logistikoperatøren i de tilfælde, hvor der ikke sker betaling samtidig med, at varen bestilles, kan stå for udstedelse af fakturaer, inkasso ved manglende betaling, retursystemer mv.

Som eksempler på logistikoperatørens ydelser under en løbende logistikaftale kan nævnes:

- Organisering, implementering og kontrol med, at råvarer, materiel, halvfabrikata og færdige varer flyder gennem systemet på en måde, som er optimal både i tidsmæssig og økonomisk henseende.
- Oplagring, transportmanagement og udarbejdelse af alle relevante dokumenter i relation til transport af varer, herunder toldbehandling, forsikring osv.
- Mærkning af varer og samling af forskellige dele af varer, ek-



sempelvis påmontering af særligt ekstraudstyr i biler eller indlæg af indlægssedler i medicin.

- Herudover er det almindeligt, at logistikoperatøren tilbyder kunden mulighed for track and trace information vedrørende de enkelte varer eller varedele igennem hele processen.
- Videre er det ikke ualmindeligt, at ydelsen inkluderer udstedelse af regninger samt senere inkassering heraf.
- Endeligt ses det som nævnt i de mest vidtrækkende aftaler, at logistikoperatøren tilbyder at forestå salg af produkter via e-business.

## **Projektorienterede logistikaftaler**

I den anden gruppe af logistikaftaler, nemlig de projektorienterede, påtager logistikoperatøren sig typisk at stå for al koordinering af transport til en given byggeplads med alt hvad der hertil hører. De konkrete projekter kan eksempelvis være anlæg af vindmøllefarme onshore eller offshore, bygning af fabrikker og lignende.

I de konkrete projekter af denne karakter stilles der ofte krav til logistikoperatørerne om, at de skal løse og bære ansvaret for følgende opgaver:

- Sikring af transportruten. Logistikoperatøren skal således undersøge, om vejene kan bære og er brede nok og, om køretøjerne kan komme gennem diverse broer og skarpe sving samt under el-ledninger mv. I visse tilfælde involverer dette også egentlig anlæg af vej til byggepladsen, dersom der skal bygges i øde områder, ligesom transport af store enkeltdele kan kræve politicskorte. Endvidere skal det kontrolleres, om havne og terminaler har den fornødne kapacitet og de relevante faciliteter i form af kraner mv., ligesom det skal vurderes, om der er specifikke krav, som skal opfyldes på selve byggepladsen.
- Indhentelse af tilladelser. Det er typisk logistikoperatøren, der står for at indhente alle relevante tilladelser i forbindelse med transporten, herunder diverse told-, import- og eksport-

- tilladelser, polititilladelser og andre myndighedstilladelser.
- Koordination af transporter. Det er logistikoperatøren, der står for udførelse, styring og kontrol af transporterne, herunder subkontrahering i ind- og udland af skibe, biler, agenter, besigtigelsesfolk, havneterminaler og lignende. I den forbindelse er det typisk også logistikoperatøren, der står for at samordne tidsplaner således, at udstyr og elementer mv. kommer frem til byggepladsen på præcis det tidspunkt, hvor de skal anvendes.

## **Sammenfatning af logistikaftalens karakteristika**

Som det ses, er der meget vide grænser for, hvad en logistikaftale kan omfatte, og det er da også klart, at der forudsættes en meget vidtgående udveksling af oplysninger - herunder følsomme oplysninger - mellem logistikoperatøren og kunden for, at logistikoperatøren kan udføre de nævnte opgaver. Endvidere er det heller ikke usædvanligt, at logistikoperatøren for at kunne udføre opgaverne i henhold til logistikaftalen er nødsaget til at overtage noget af kundens personale, ligesom det ofte er nødvendigt for logistikoperatøren at foretage store investeringer i forbindelse med køb eller leasing af lagerlokaler, IT-udstyr mv.

Alle disse særlige forhold ved logistikaftaler medfører, at parterne er nødsaget til at agere i et meget integreret og nærmest partnerlignende samarbejde, som i visse tilfælde forudsættes at skulle vare i et betydeligt antal år og derfor kræver en detaljeret regulering af parternes rettigheder og forpligtelser.

Det er endvidere værd at bemærke, at de forskellige risici, som logistikoperatøren påtager sig, spænder over en bred vifte som blandt andet kan indeholde produktansvar, almindeligt ansvar for serviceydelser, transportansvar og ansvar for oplagring. I den relation er det væsentligt at notere sig, at det tab, som kan opstå i forbindelse med selve den konkrete transport af varerne, oftest vil være af underordnet betydning sammenlignet med de tab, som kan opstå i andre faser af processen. Det kan således udløse enorme erstatningskrav, hvis logistikopera-

tøren eksempelvis får ilagt forkerte instruktioner i en medicinforpakning, eller hvis det viser sig, at biler eksporteret til hele Europa er samlet forkert og må tilbagekaldes.

Når vi således forsøger at betragte logistikaftalen lidt fra oven, kan vi se, at selv om de ydelser, som logistikoperatøren tilbyder med hensyn til selve transporten af godset, formentlig stadig må betragtes som en af hjørnestenene i en logistikaftale, så er det ikke givet, at selve transporten også er hovedformålet eller hovedforpligtelsen i kontrakten. Tværtimod er det tvivlsomt, hvorvidt det overhovedet er muligt at inddele kontrakten i hoved- og biforpligtelser, idet logistikoperatørens forskellige ydelser, er indbyrdes afhængige af hinanden for, at kundens supply chain kan fungere effektivt.

Set ud fra dette markedsperspektiv er der meget, der taler for ikke blot at anse en logistikkontrakt for at være en slags udvidet transportaftale med en række andre delelementer – eller for den sags skyld for at være en slags paraplykontrakt med en række underkontrakter, der regulerer hver enkelt af de services (transport, oplagring, fakturering etc.) som logistikoperatøren udbyder. Derimod bør man efter min opfattelse se logistikaftalen som en helt særegen kontrakttype med den konsekvens, at man blandt andet ikke uden videre kan overføre de transportretlige regler på logistikaftalerne.

## **Logistikaftalens udformning – regulering af logistikoperatørens ansvar**

### **Logistikaftaler baseret på speditionelle standarder**

Den indledende planlægning af selve logistik samarbejdet mellem kunden og logistikoperatøren er som oftest ikke noget, jeg som advokat direkte bliver bedt om at involvere mig i. Fokusområderne for mig er derfor typisk at se på kontraktens bestemmelser om ansvar og ansvarsgrundlag, herunder adgangen til ansvarsbegrænsning for dermed i samarbejde med kunden eller logistikoperatøren at afklare mulige forsikringsdækninger.

Mange logistikaftaler har haft - og nogen har fortsat - de speditio-

nelle standardregler, herunder NSAB 2000, britiske BIFA og tyske ADSp som grundlag. Disse kontrakter er typisk konciperet således, at de speditionelle standarder skal gælde mellem parterne, med mindre de særskilt er fraveget i selve logistikaftalen.

Standardreglerne har således i ganske vidt omfang enten direkte eller via netværksbestemmelser sikret, at ansvaret er blevet reguleret indenfor nogle kendte rammer i transportretten. I logistikaftalen har man således kunnet nøjes med at bygge på der, hvor standardreglerne var tavse, eller kunderne ønskede en specifik fravigelse. Med dette som udgangspunkt har det også været forholdsvis simpelt for logistikoperatøren at få ansvaret under disse logistikaftaler behørigt forsikret.

### **”Skræddersyede” logistikaftaler**

Over de senere år er der kommet et stigende pres fra de store aktører på kundesiden for at få skræddersyet logistikaftaler, som ikke indeholder nogen henvisning til de speditionelle standardregler, og som direkte fraviger internationale transportretlige konventioner, ligesom de fragiver de standarder, vi kender i konnossementer eller certepartier.

Om ansvarsgrundlaget bemærkes generelt, at de store og stærke kunder stiller meget vidtgående krav, og logistikoperatøren bliver således ofte undergivet et præsumptionsansvar eller et objektivt ansvar. Kundernes udgangspunkt er, at logistikoperatøren skal være ansvarlig, når der opstår fejl i deres supply chain med tab til følge.

Forsinkelsesansvaret er ofte i en kategori for sig selv, idet enhver forsinkelse typisk er knyttet sammen med en ganske betydelig konventionalbod plus ansvar for tab, der måtte kunne dokumenteres af kunden.

Man kan spørge sig selv, hvorfor kunderne stiller så voldsomme krav til logistikoperatørerne, og hvordan de kommer igennem med disse krav. Dette er ikke et spørgsmål, der kan besvares entydigt, men mit gæt er, at disse kunder qua deres størrelse og den omsætning, de kan lægge hos logistikoperatørerne, har et ganske godt udgangspunkt for forhandlingen med logistikoperatøren. Hertil kommer en voldsom konkurrence mellem logistikudbyderne, som spilles ud mod hinanden. Endelig er det mit indtryk, at kunderne ganske enkelt ikke finder det

rimeligt, at logistikudbyderen skal have adgang til ansvarsbegrænsning, hvis noget, som logistikoperatøren er ansvarlig for, går galt. De kan med andre ord ikke se noget særligt beskyttelsehensyn i forhold til logistikoperatøren.

Den angrebsvinkel, jeg tager i forhold til hele ansvarssiden af logistikkontrakterne, er derfor ofte at søge at etablere en åben dialog mellem kunden og logistikoperatøren. Denne dialog skal først og fremmest tage udgangspunkt i, hvordan parterne i fællesskab på den mest effektive og økonomiske måde kan sikre, at kunden får dækket sine tab, uden at logistikudbyderen tvinges til at skulle betale eksorbitante forsikringspræmier for at få afdækket et meget vidtrækkende ansvar, da dette selvsagt vil medføre højere priser overfor kunden.

Denne dialog forudsætter ofte, at forsikringsfolk (risk managers) både på vare- og operatørsiden deltager. I de forhandlinger jeg har været involveret i, har dialogen altid ført til, at alle kunne se det fornuftige i for det første at få lavet en god kombination af vareforsikring og ansvarsforsikring, og for det andet at få lagt en øvre grænse for logistikoperatørens ansvar ind i logistikaftalen, så det bliver muligt at forsikre de forskellige typer ansvar til en rimelig pris.

## **Standardiserede rammeaftaler**

Det sidste skud på stammen inden for logistikaftaler, er de såkaldte rammeaftaler (Framework Agreements), som der bliver flere og flere af. Rammeaftalerne er aftaler, som kunderne udarbejder ud fra et ønske om på forhånd at have en standard, hvor alle de grundlæggende forhold mellem parterne, herunder også ansvarsgrundlag og forsikringsforhold er reguleret. Disse rammeaftaler indgår kunden med et antal logistikudbydere som en slags standardaftale, således at kunden ikke er bundet op på én logistikudbyder, men kan gøre brug af flere udbydere, der alle har forpligtet sig til at stå til rådighed via kundens rammeaftale.

Rammeaftalerne tjener yderligere det formål, at eksempelvis vindmølleproducenter og andre kan se en fordel i på forhånd at have hele det

juridiske fundament på plads i en rammeaftale, således at de ikke ved opstarten af et hvert nyt projekt skal i gang med at forhandle med logistikudbyderne om alle de retlige og grundlæggende dele af logistikydelsen, men kan koncentrere sig om de specifikke detaljer omkring de konkrete projekter og services.

Ved at forpligte sig under sådanne rammeaftaler kan logistikudbyderen blive mere eller mindre tvunget til at have et konstant beredskab parat til at servicere under rammeaftalen, men uden på nogen måde at have sikkerhed for at få opgaver og dermed indtjening under rammeaftalen.

Det siger sig selv, at disse rammeaftaler skaber lidt af en udfordring for logistikoperatørerne, idet der i logistikaftalerne normalt er en del give and take. Hvis logistikoperatørerne accepterer at gå på kompromis i forhold til ansvar og ansvarsbegrænsning, er det typisk ud fra en betragtning om, at de kan være sikre på en bestemt indtjening, hvilket de jo imidlertid ikke kan med de typiske rammeaftaler. Men det er altså den tendens, der er i markedet, uanset om operatørerne kan lide det eller ej.

## **Er logistikaftalerne underlagt de transportretlige konventioner?**

Det kan de facto konstateres, at parterne i de store skræddersyede logistikaftaler ikke anser de transportretlige konventioner for gældende for deres aftaleforhold. Om det er en korrekt antagelse eller ej, skal jeg ikke gå dybere ind i her, men blot nævne, at det er min personlige opfattelse, at parterne i logistikaftalerne ikke er underkastet nogen af de transportretlige konventioner og heller ikke bør være det.

Under alle omstændigheder er det et faktum, at alene CMR-konventionen er fuldstændig præceptiv, mens Rotterdam-reglerne, Søloven, Montreal-konventionen og COTIF derimod kun er beskyttelsespræceptive til fordel for varesiden. Da det imidlertid er mit indtryk, at det i dagens logistikmarked oftest vil være logistikudbyderen - altså transportøren - der har brug for beskyttelse, har transportkonventionerne

ikke afgørende betydning på logistikområdet. I overensstemmelse hermed kan det da også konstateres, at der endnu ikke foreligger nogen domme vedrørende spørgsmålet om konventionernes anvendelse på logistikaftaler.

# The Rotterdam Rules

## - Exclusive or alternative rules?

By Associate Professor Johan Schelin<sup>1</sup>

### Introduction

In modern logistics the transport customer is often less interested in how the goods are carried as long as the goods arrive safely and on time at their destination. As a matter of fact there is a trend today not to talk about transports, but to talk about logistics. This trend is driven by the fact that production methods have changed radically during the last decades. Outsourcing of the manufacturing of components to sub-contractors situated all over the world and the development of so-called lean production methods have created an ever increasing demand for transports door-to-door. These door-to-door transports necessarily involve a number of different transport modes, re-loading and storage of goods while in transit. From a technical point of view this development has been made possible by the containerization of cargo and the digitalization of cargo handling.<sup>2</sup> The Rotterdam Rules represent a legal response to this development as it covers not only sea transports port-

<sup>1</sup> Johan Schelin is the director of the Axel Ax:son Johnson Institute of Maritime and Transport Law, Stockholm University. He has worked as deputy director at the Ministry of Justice, Stockholm and has got extensive experience from negotiations in different international organizations, such as UNCITRAL, IMO and EU. From 2002 to 2008 he was the head of the Swedish Delegation during the negotiations on the Rotterdam Rules. In addition he was a member of the Group of Experts that assisted the UNCITRAL Secretariat in the work with the Convention.

<sup>2</sup> The economic significance of the containerization and computerization cannot be overestimated. According to a report from 1985 an average cargo liner of 22,000 dwt. spent 149 days per annum in port. And in addition to the slow loading and discharge operations the cargo was stored for long periods in warehouses waiting either for the ship to arrive or for being picked up by the consignee. A modern container ship of the corresponding size spends only 64 days in port per annum. Containers are quickly loaded on or discharged from the ship by specially built cranes and stored outside for a short period of time before the final road or rail transport to the inland customer. See further Stopford, M., *Maritime Economics*, London 1988, 193.



to-port, but also transports ancillary to the sea transport. Inevitably this expansion of the scope of the Rotterdam Rules compared to the existing port-to-port regimes, such as the Hague Visby and Hamburg Rules, increases the risk of overlapping liability regimes. The aim of this paper is to discuss how the liability regime in the Rotterdam Rules is supposed to work in a multimodal context and to answer the question whether the rules are to be viewed as exclusive or alternative (or perhaps inclusive) in relation to other transport liability regimes.

## **The multimodal liability regime in the Rotterdam Rules**

### **Legal development before Rotterdam**

Traditionally the focus of international transport conventions has been to regulate one specific transport mode. This is quite natural since all these conventions have been driven by the needs of each specific transport branch. Air transport is governed by the Montreal Convention and sea transport by the Hague Visby Rules and to a certain extent the Hamburg Rules. In Europe road transport is governed by the CMR Convention and rail transport by COTIF 1999.

However, modern production with its demand for door-to-door transports seems to require more standardized liability regimes covering all transport legs as well as the transshipment at different cargo hubs. In such a situation the next step would logically seem to be to develop a true multimodal convention above and beyond the specific transport modes. Such an attempt was also made in the aftermath of the Hamburg Rules. In 1980 the United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods was adopted. However, the Multimodal Transport Convention has not yet entered into force and it is likely that it will never do so.

There are probably several reasons why the Multimodal Transport Convention has not attracted sufficient support – one of the most important being that it is closely linked to the Hamburg Rules, which were heavily criticized by a number of shipping countries

right after the adoption of the Rules.<sup>3</sup>

But the Multimodal Transport Convention itself also appeared as controversial at the time of the adoption. Compared to the existing unimodal regimes, such as the Hague Visby Rules, the limitation levels were raised considerably. In addition the Multimodal Transport Convention by its very nature came to cover storage during transhipment of the goods, a type of liability which was not covered by any international liability convention in 1980.<sup>4</sup> Moreover it came to contain a provision on localized damage, which provided that if higher limits were prescribed by applicable international conventions or mandatory international law such limitation levels would prevail.<sup>5</sup>

However, there were not only problems with the actual content of the Multimodal Transport Convention. Even more problematic was that the liability regime inevitably became of a very general nature, while it was felt by the industry that there was a need for taking into account the specific features of each transport mode involved in a multimodal transport. This discrepancy is illustrated by the fact that the

---

<sup>3</sup> See Honka, H., *The 1980 convention on multimodal transport – why did it fail and what can we learn from the experience*, *Future logistics and transport law*, Stockholm 2008, at 49–50. The deletion of the Hague catalogue, especially the error in navigation exemption, together with higher limitation levels and provisions on jurisdiction that were considered as unfavourable for ship owners led to that many shipping countries abstained from ratifying the Hamburg Rules.

<sup>4</sup> A new attempt to specifically regulate the liability of terminal operators was later made by UNCITRAL. In 1994 the United Nations Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade was adopted. As with the Multimodal Transport Convention the resistance from the industry has been strong and it has not yet entered into force. See further Gorton, L., *Warehousing and transport liability – the need for an international regime*, *Future logistics and transport law*, Stockholm 2008, 18–20.

Honka, at 49–50, also suggests that another reason for the failure of the Multimodal Transport Convention might have been the indistinct regulation of the liability with regard to recourse actions between the multimodal transport operator and the performing unimodal carriers. Another reason suggested is the high number of ratifications required for the convention to enter into force (30).

<sup>5</sup> With regard to non-localized loss or damage to goods a similar provision was included in the draft Rotterdam Rules in the form of Article 62(2). It provided that in case of non-localized loss or damage the sender or consignee would have the right to make use of the highest limitation level. The provision was later deleted as a part of a final compromise on the limitation levels.

multimodal transport documents used on the market are usually built on the so-called network principle, where each leg of the transport is governed by the liability regime applicable for that transport mode. The network principle leads to a very flexible liability regime that automatically adapts itself to each transport mode used during the transport of the goods. The backside of the coin is, however, that, opposite to the true multimodal convention, the uniformity and predictability get more or less completely lost. In this respect the network principle does not create much more uniformity and predictability than the traditional transport mode oriented conventions themselves applied in a multimodal context.

### **An industry related liability regime**

A response to the problems with the inflexibility of the true multimodal regulation as well as with the unpredictability of the network liability regulations was to adapt the unimodal international transport conventions to the multimodal transport reality by adding a multimodal element to them. This adaptation is built on the idea that most multimodal transports include a transport leg that appears as the main leg, while the other legs are ancillary to the first one. A typical example here is an intercontinental sea transport where in addition the goods are carried by truck from the place of the sender to the initial port of loading and from the final port of discharge to the place of the consignee. It is perhaps appropriate to name this type of conventions ‘industry related’ conventions or ‘plus’ conventions because, although they apply to the whole door-to-door transport, the liability regime is still primarily adapted to the main transport mode.

The first example of such a liability regime was COTIF 1999 where the liability regime in CIM was made applicable not only to the actual railroad transport, but also to ancillary transports by other transport modes such as transports by truck from the railroad terminal to the manufacturing plant of the consignee. However, the scope of application of Article 1 § 3 of CIM is quite modest since it is limited to domestic transports ancillary to the rail road carriage in order not to give rise to

conflict with other international transport law conventions, such as the CMR Convention. The Rotterdam Rules represent a second and in certain respects more ambitious step in this direction since they cover in principle also international transports ancillary to the sea transport.

In principal the development of this type of liability regimes appears as a sort of middle way between the true multimodal regime and the network liability regime, attempting to pick up the best features of both – the predictability on the one hand and the adaptation of the liability regime to the specific main transport mode used on the other hand. It can of course be debated whether the development of such liability regimes represent a step forward or whether it is just an example of another bad compromise. However, taking into account that the number of possible combinations of multimodal transports are rather limited in practice – very often there is either a sea, air or rail road leg in the middle and a road leg before and after the main leg – it seems quite appropriate to model the liability regime on the basis of the main transport mode. In many cases freight forwarders are often specialized in one type of transport, some working with only air transport, others working with maritime transport, including ancillary transports to those. In other words it may not be a “clean” solution as the true multimodal liability regime, but on the other it is adapted to the needs of the specific transport mode at the same time as it is more predictable than the network principle found in the existing multimodal transport documents on the market today.

However, there are also disadvantages with industry related liability regimes such as the Rotterdam Rules. Despite the restriction in Article 5(1) that the transport must consist of at least one international sea leg, it is a fact that in some situations the Rotterdam Rules will be applicable to certain transports even if they are not suited for it. Such a situation is at hand when the international sea leg is a very short one compared to the ancillary land legs. An example of such a transport could be a transport where the first leg consists of a rail or road leg from Siberia to St. Petersburg at the Baltic Sea. The goods are then loaded on board a

container vessel and shipped to Sweden. The far most important part of that transport would here be the transport by rail, but anyway the Rotterdam Rules would be applicable. However, this problem must not be exaggerated. According to Article 24 of the COTIF it is possible to declare a certain sea leg as a part of the rail road transport and apply the CIM instead of the Rotterdam Rules. With regard to road transport the goods would in most cases for practical reasons not be re-loaded, but shipped still loaded on the truck and in such a case the CMR Convention would be applicable (Article 2 CMR).

### **The limited network principle**

Although the Rotterdam Rules apply in principle to the ancillary land transports the scope is restricted with regard to international land transports by the so-called limited network principle. According to Article 26 the provisions of the Convention do not prevail over those provisions regarding the carrier's liability, limitation of liability and time for suit in another mandatory international instrument that would have been applicable if a separate contract had been made for that part of the voyage.

The limited network principle in the Rotterdam Rules appears to some extent as an anomaly. To a certain extent it indicates that other mandatory liability regimes may apply to the ancillary transport legs at the same time as it only recognises a part of those liability regimes. It may have been more straight forward to adopt from the beginning a single liability principle, such as the one in CIM, and apply it also to all international transports ancillary to the sea leg. This could have been justified from a legal point of view by the argument that as long as the parties can be said to have concluded a contract for the carriage of goods by sea a regulation making that liability regime applicable also to the ancillary land legs would not be in conflict with other mandatory transport law conventions on the contract of carriage by rail or road, such as CIM or CMR.

However, in practice such a single liability regime would probably have called for a liability more in line with the other mandatory inter-

national land transport conventions. And since the international ancillary transports can be of a long distance it appears as an advantage in the recourse action between the contracting carrier and the performing land carrier that they are subject to the same liability regime with regard to loss and damage to the goods that occur during that leg of the transport.

However, the most important reason for not introducing a fully-fledged single liability regime, but to have a limited network liability was probably of a political nature. During the negotiations the draft convention was accused by various interests of being very aggressive with regard to the scope and of creating conflicts with other conventions, especially the CMR. In order not to provoke an extensive debate on this and to hamper the ratification process the scope of the Rotterdam Rules was made more narrow on this point than there is really need for from a strictly legal point of view. It could perhaps on the one hand be argued that a single liability regime would have lead to a more straight forward solution with a higher degree of predictability, but on the other hand it was probably necessary to be pragmatic here having in mind the future ratification process.

### **Non-localized losses and damages**

Unlike many multimodal transport documents used on the market the Rotterdam Rules do not contain any provision on limitation of liability in case of non-localized losses or damages to the goods. The draft convention once did, but that provision was deleted in the end of the negotiations as a part of the final compromise package on liability and limitation. This means that if the loss or damage to the goods cannot be attributed to a certain transport leg, the carrier will have the right to make use of the maritime limitation in the Rotterdam Rules and consequently the limited network principle will not apply. The advantage with such a rule is that it represents a rather simple and easy to handle solution where the limitation level of the main transport mode is used as a fall back. In this respect it strengthens the character of the Rotterdam Rules as an industry related liability regime. On the other hand in

certain trades where the limitation levels provided by the applicable land transport liability regimes are higher the shipper may lose a part of the compensation he would be have been entitled to if the loss or damage could have been localized. A provision where the shipper or consignee had had the possibility to make use of the highest limitation level would also have given the carrier a greater incentive to locate the damages rather than just to pay a low compensation under the maritime liability regime.

### **The position of the performing land carrier**

Another intricate issue is the position of the performing carrier with regard to multimodal transports. As indicated earlier the fact that a limited network system is introduced in Article 26 of the Rotterdam Rules means that, in case of an ancillary land transport under CMR or CIM, the contracting carrier and the performing carrier will be subject to the same liability regime. However, if the ancillary land transport is a domestic one the liability regime will vary between the carriers involved. This is due to the fact that the performing land carrier will always operate under his own liability regime, which might be a domestic act on road or rail transport, while the liability of the contracting carrier will still be governed by the Rotterdam Rules. In jurisdictions where it is possible under national law to sue the performing land carrier directly this might lead to that these carriers will be more exposed to claims from shippers or consignees, especially if the applicable national regime appears as more favorable to make use of. If for example it appears as more easy to get the land carrier to lose his right to limit the compensation under the national liability regime compared to the contracting carrier operating under the Rotterdam Rules it might be tempting for the shipper to sue the performing land carrier instead of the contracting carrier.

Another problem is the relationship between the contracting carrier and the performing land carrier. Because of the fact that the latter will always operate under his own liability regime there is a risk that in a recourse action the contracting carrier will not be able to acquire com-

pensation from the performing carrier equal to what he has paid to the sender or consignee. This is probably one of the main reasons why the freight forwarder organizations so far have been rather negative to the Rotterdam Rules. In this situation the freight forwarders run the risk of being squeezed between the performing carriers and the transport customer in the way that the former will operate under their own regimes and the latter will be entitled to compensation from the freight forwarder acting as a contracting carrier under the Rotterdam Rules. This could be the case even in relation to maritime performing parties, such as big liner operators, if they make use of the possibilities in Article 80 to derogate from the otherwise mandatory liability regime. On the other hand it is possible to argue that today this risk is actually transferred to the shipper and the consignee through the network clauses in the freight forwarding contracts used on the market. And in a sense the freight forwarder seems to be closer to bear this risk rather than the shipper or the consignee because the performing carriers are his sub-contractors.

### **Conflict with other conventions?**

Because of the fact that the Rotterdam Rules include a multimodal element there is also a risk of conflict with other transport conventions, especially since some of those conventions also include certain multimodal elements. For example in the original text the Rotterdam Rules were applicable to all multimodal transports where the goods for a part of the voyage were shipped by sea without any exceptions. The problem was, however, that the CMR Convention applies to international transports by road where the goods are partly transported by sea (provided that the goods are still loaded on the trailer). In other words there existed a potential conflict of conventions here. The same risk also existed in relation to COTIF, CMNI as well as the Montreal Convention (even though the combination sea and air transport is more uncommon in practice).

In order to avoid these potential conflicts of conventions it was ne-



cessary during the negotiations to make it clear that the CMR, CIM, CMNI and Montreal Convention shall prevail over the Rotterdam Rules. In Article 82 it is therefore prescribed that if there exist mandatory conventions governing a certain transport these instruments shall prevail over the Rotterdam Rules. This means that if goods are carried by truck from Paris to London and the truck is shipped by ferry from Calais to Dover during the voyage the CMR will apply according to its own terms and prevail over the Rotterdam Rules according to Article 82. Also the CIM will prevail in a situation where a shipping line has been declared a CIM line under Article 24 of the COTIF. Even if the goods are loaded off the rail road cars and loaded on to the ship this will be the case.

To a certain extent this will of course reduce the scope of the Rotterdam Rules compared to the original proposal, but on the other hand for political reasons it was necessary to deal with these potential conflicts already in the text, not leaving them for the national courts to solve. Otherwise there would have been a risk that a number of States for formal reasons would have abstained from ratifying the Rotterdam Rules although the conflict could have been solved by the courts through interpretation of the provisions on the scope of application of the respective conventions. As the text now stands it is clear that there are no conflicts of conventions and the decision whether a State should ratify the Rules or not is a purely political matter.

## **Conclusion**

Do the Rotterdam Rules appear as exclusive or alternative then? The answer to that question is basically that they appear as exclusive and as a mandatory liability regime they should do that, otherwise it would be too easy to circumvent them. Because of this it becomes utterly important to see to that no conflicts of conventions occur in relation to other transport liability regimes. This is what has been done in Article 82 of the Rotterdam Rules.

However, as long as there exist no formal conflict with other trans-

port liability regimes nothing prevents the incorporation of a liability regime of another transport law convention into the Rotterdam Rules. This is what has been done by the introduction of a limited network liability system in Article 26. In a European perspective this means that the liability regimes of the CMR Convention and CIM will apply with regard to the ancillary land leg in Europe in relation between the contracting carrier and the shipper although the transport as a whole will be subject to the Rotterdam Rules. In this respect it is probably possible to say that the Rotterdam Rules are alternative, or more precisely inclusive, because if the loss or damage occur during a certain leg of the transport another liability regime will actually apply. Although not totally logic, this solution was probably a necessary concession to those interests who thought that the Rotterdam Rules would otherwise appear as too aggressive in relation to already existing land carriage liability regimes, such as the CMR Convention and CIM. And maybe this is the illustration of a successful international negotiation, that the participants have not been able to find the perfect solution, but a pragmatic one that everyone can accept and live with (although not totally satisfied). And this is how the Rotterdam Rules should be viewed – not as a perfect piece of legislation, but as a pragmatic liability regime developed to serve the needs of modern international carriage by sea.



## Sjørettsfondets utgivelser

Sjørettsfondet fremmer forskning innen sjørett, transportrett, petroleumsrett, energirett og beslektede juridiske emner. I tidsskriftet *Marlus*, inkludert *Scandinavian Institute Maritime and Petroleum Law Yearbook (SIMPLY)*, publiserer studenter og forskere sine arbeider. Fondet utgir også pensumlitteratur for studenter.

### Tidsskriftet *Marlus* - siste utgaver

- |     |                           |   |
|-----|---------------------------|---|
| 398 | MOSTAD, Linn Therese      | Håndtering av målkonflikter i bøyelast. 2011. 119 s.  |
| 399 | SOLUM, Ingrid             | Sikkerhetsregulering og kaskoforsikring av skip. 2011. 149 s.   |
| 400 | SIMPLY 2010               | Med bidrag av Finn Arnesen, Ellen Efestøl-Wilhelmsson, Thor Falkanger, Lars Gorton, Rosa Greaves og Svetlana Nasibyan, Ulf Hammer, Marian Hoeks, Hannu Honka, Svante Johansson, Knut Kaasen, Erik Røsæg, Johan Schelin, Erling Selvig, Kristina Siig, Peter Wetterstein, Trine-Lise Wilhelmsen, Kirsten Al-Araki og Inger Hamre. 2011. 490 s. |
| 401 | BRUSERUD, Herman          | Villfarelse som ugyldighets- og forpliktelsesgrunnlag. 2011. 74 s.  |
| 402 | KIØVE, Tormod             | P&I assurandørens risikoeksponering ved lasteskadeansvar under unimodal og multimodal transport. 2011. 148 s.   |
| 403 | GRAM MORTENSEN, Bent Ole  | Dansk regulering af havvindmøller. 2011. 178 s.   |
| 404 | Articles in Petroleum Law | Med bidrag av Ulf Hammer, Anne-Karin Nesdam, Dagfinn Nygaard, Knut Kaasen, Jan B Jansen og Joachim M Bjerke. 2011. 374 s.   |
| 405 | UELAND, André Lamark      | Offshore rørtransport av CO2 fra kontinentet til lagringssted på norsk sokkel. 2011. 146 s.   |

## Bøker utgitt av Sjørettsfondet

- Syversen, Jan: Skatt på petroleumsutvinning. 762 s. 1991. ISBN 82-90260-33-4
- Askheim, Bale, Gombrii, Herrem, Kolstad, Lund, Sanfelt, Scheel og Thoresen: Skipsfart og samarbeid. Maritime joint ventures i rettslig belysning. 1119 s. 1991. ISBN 82-90260-34-2
- Brækhus, Sjur og Alex Rein: Håndbok i kaskoforsikring På grunnlag av Norsk Sjøforsikringsplan av 1964. 663 s. 1993. 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. ISBN 82-90260-36-9
- Røsæg, Erik: Organisational Maritime Law. 121 s. 1993. (Utsolgt)
- Nygaard, Dagfinn: Andres bruk av utvinningsinnretninger. 365 s. 1997. ISBN 82-90260-40-7
- Bull, Hans Jacob: Hefte i sjøforsikringsrett. 60 s. 2. utg. 1997. (Utsolgt)
- Michelet, Hans Peter: Håndbok i tidsbefraktning. 600 s. 1997. ISBN 82-90260-31-8
- Arnesen, Finn, Hans Jacob Bull, Henrik Bull, Tore Bråthen, Thor Falkanger, Hans Petter Graver: Næringsreguleringsrett 187 s. 1998. ISBN 82-90260-42-3
- Brautaset, Are, Eirik Høiby, Rune O. Pedersen og Christian Fredrik Michelet: Norsk Gassavsetning - Rettslige hovedelementer 611 s. 1998. ISBN 82-90260-43-1
- Karset, Martin, Torkjel Kleppo Grøndalen, Amund Lunne: Den nye reguleringen av oppstrøms gassrørledningsnett. 344 s. 2005. ISBN 89-90260-47-4
- Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull: Sjørett. 7. utg. 602 s. 2010. ISBN 978-82-90260-48-9

## Ny distribusjonsordning

Bøker, pensum og tidsskriftet MarLus distribueres nå via nettbokhandelen Audiatur og andre bokhandler. Nordisk institutt for sjørett håndterer ikke lenger bestillinger.

Informasjon om priser på enkeltnummer av MarLus er oppdatert på [audiatur.no](http://audiatur.no) <Bokhandel. For bestilling på nett, søk på den aktuelle tittelen eller klikk på lenken Sjørettsfondet i bunnteksten på siden. Her er en side med lenker til alle utgivelser fra Sjørettsfondet. Du kan også bestille på epost: [kontakt@audiatur.no](mailto:kontakt@audiatur.no)

Fullstendig oversikt over Sjørettsfondets utgivelser finnes på nettsidene til Nordisk institutt for sjørett: [jus.uio.no/nifs](http://jus.uio.no/nifs). Se banneret MarLus nede til høyre på siden.

## Tidsskriftet MarLus – ny abonnementsordning

Til nå har det vært mulig å abonnere på enkeltnummer og innbundet årgang. Fra årgang 2010 tilbyr Sjørettsfondet abonnement med flere valgmuligheter:

A: Alle utgaver

B: Innbundet årgang

C: Sjørett (på norsk og engelsk)

D: Petroleums- og energirett (på norsk og engelsk)

E: Utgaver på engelsk, inkludert SIMPLY  
(både sjørett, petroleums- og energirett)

F: SIMPLY

For å tegne abonnement, send epost til: [kontakt@audiatur.no](mailto:kontakt@audiatur.no) Prisen vil variere med sidetall per publikasjon og antall utgivelser i året. Faktura basert på kostnader sendes i etterkant et par ganger i året. For de ni utgavene som ble utgitt i 2010 ble prisen under 2

# Terje Hernes Pettersen og Hans Jacob Bull

# SKIPSSIKKERHETSLOVEN

## - MED KOMMENTARER



Boken inneholder grundige kommentarer til skipssikkerhetsloven av 2007 med senere endringer, først og fremst bygget på forarbeidene og praksis. Loven fremstår på mange måter som en rammelov, og boken har derfor også en gjennomgang av det omfattende og komplekse forskriftsverket som er hjemlet i loven. Siden loven har sin bakgrunn i et bredt internasjonalt regelverk, fastsatt av IMO, ILO og EU, redegjør boken dessuten detaljert for dette.

Terje Hernes Pettersen er seniorrådgiver i Nærings- og handelsdepartementet, og har tidligere arbeidet i Sjøfartsdirektoratet. Han var medlem av Skipssikkerhetslovutvalget, oppnevnt av direktoratet, og hadde hovedansvaret i departementet for utarbeidelsen av lovproposisjonen.

**Hans Jacob Bull** er professor ved Nordisk institutt for sjørett, Universitetet i Oslo, og var leder av Skipssikkerhetslovutvalget. Han er forfatter av en rekke bøker, først og fremst innenfor sjørett, forsikringsrett og sjøforsikringsrett.

ISBN: 978-82-450-0583-7 | Kr 1278,- | 925 sider



**FAGBOKFØRLAGET**

www.fagbokforlaget.no > e-post: ordre@fagbokforlaget.no > ordreteltelefon: 55 38 88 38

THE SCANDINAVIAN INSTITUTE OF MARITIME LAW is a part of the University of Oslo, with close links to the faculty's Centre for European Law. The Institute is also connected to the Nordic Council of Ministers and cooperates with researchers from Denmark, Finland, Iceland, Norway and Sweden – recently also from Northwest Russia and the Baltic states.

The core research areas of the Institute are maritime and transport law, petroleum law and energy law. Members of the Institute also engage in teaching and research in general commercial law and EU law. The Institute offers two master programmes and several graduate courses.

In MARIUS, issued at irregular intervals, articles are published in the Nordic languages or English.

ISSN: 0332-7868

