

1. Indledning

1.1. Hvad er Søret?

Enhver opdeling i fag eller emner er mere eller mindre vilkårlig. Det kan, måske med god grund, altid gøres på en anden måde. Traditionen spiller imidlertid en vigtig rolle, og således er det i høj grad for søretten (engelsk: maritime law, tysk: *Seerecht*, fransk: *droit maritime*).

Med søret menes i almindelighed de retsregler, som kommer til anvendelse i søfartsforhold. Herunder falder også reglerne om havari og søforsikring, skønt mange er mest tilbøjelige til at opfatte søforsikring som et fag for sig. Denne ramme er så vid, at man kunne inddrage f.eks. de almindelige regler om, hvorledes aftaler indgås og fortolkes. For at undgå dette siger man gerne, at sørettens regler er de, som er *særegne for søfarten*. En anden sag er, at løsningen af søretlige konflikter ofte stiller store krav til kundskab om f.eks. aftaleretlige spørgsmål.

Søretten omfatter både privatretlige regler (typisk regler for certeparti- og konnossementsforhold) og offentligretlige regler (f.eks. om skibes nationalitet og om det offentlige tilsyn med skibes sødygtighed). Endog folkeretlige regler hører med i nogen udstrækning (f.eks. om skibes ret til fri passage af en stats ydre søterritorium, om havnestatens ret til at kontrollere besøgende fremmede skibes sødygtighed eller om statslige skibes immunitet over for arrest i fremmede havne).

For en nærmere omtale af ovenstående, se *Brækhus: Sjørettens område og særpreg*, MarLus nr. 2.

1.2. Sørettens særpreg

Karakteristisk for de livsforhold, som søretten beskæftiger sig med, er særligt de store værdier, som kan være koncentreret på én køl. Der er mange farer, som kan true disse værdier; ofte forholder det sig således, at når en interesse er i fare, vil de øvrige interesser, som er knyttet til skibet, ligeledes være i fare (farefællesskab). Vi ser derfor en udpræget tendens til risikoudjævning. Dette sker gennem såvel lovmæssige ansvarsbegrænsninger (typisk reglerne om det begrænsede rederansvar, jf. nedenfor i kap. 9) som kontraktmæssige (f.eks. Gencon certepartiets

klausul 2, Baltice-certepartiets klausul 13) – og ikke mindst igennem søforsikringen og reglerne om fælleshavari.

Et andet karakteristisk træk er søfartens internationale karakter. At et skib anløber mange lande under kontrakter, som kan have tilknytning til andre lande igen, sætter sit præg også på retsreglerne. Op igennem årene har der været ydet en stor arbejdsindsats for at forenkle, forbedre og ikke mindst harmonisere regelsættet. Dels er dette sket ved, at man i et land har hentet løsninger fra andre landes lovgivning, og dels ved at flere lande i samarbejde har fundet frem til fælles løsninger – et godt eksempel er de skandinaviske landes praktisk talt ens sølove. Men frem for alt er ensartethed over landegrænserne opnået igennem internationale konventioner (f.eks.: Bjærgningskonventionen af 1910, Konnossements-konventionen af 1924 med protokollen af 1968 og Begrænsningskonventionen af 1976 med protokollen af 1996).

Et tredje forhold, som fortjener særlig omtale, er, at næppe noget andet erhverv er udsat for så markante konjunkturbevægelser som søfarten. Det, der i dag synes at være en god kontrakt, kan give tab i morgen. Og omvendt: Det marked, som synes håbløst, kan på meget kort tid blive særdeles lukrativt. Disse muligheder for dramatiske ændringer betyder meget, når det f.eks. skal vurderes, om der er adgang til at blive løst fra et certeparti, fordi forholdene har ændret sig (typisk: En krig bryder ud – noget som medfører øget fare for skibe og mandskab samt radikal ændring i omkostningsstrukturen og ofte en drastisk stigning i fragtraterne).

Se også til dette afsnit Brækhus: Sjørettens område og særpreg, MarIus nr. 2.

1.3. Emnerne, som skal behandles

Fremstillingen begynder med en omtale af det, vi kan kalde reglerne om skibets retsforhold. Disse falder i en række underpunkter. Der gives først en redegørelse for, hvad et skib er, og i nær tilknytning hertil ser vi på reglerne om nationalitet og registrering af skibe (kap. 2). Der stilles en lang række krav til et skib og dets udstyr – en oversigt over reglerne findes i kap. 3 om skibskontrol og klassifikation. De følgende afsnit gælder bygning og reparation af skibe (kap. 4), køb og salg af sejlene skibe (kap. 5) og hæftelser på skibet i form af søpant og kontraktant (kap. 6).

Det næste hovedafsnit handler om reder og rederansvar: Hvad ligger der i rederbegrebet, og hvorledes bliver rederivirksomheden organiseret (kap. 7)? Og hvornår ifalder rederiet ansvar (kap. 8)? Et ansvar kan i

mange tilfælde begrænses – reglerne omtales i kap. 9. For olieforurening har vi imidlertid særlige regler (kap. 10), og endelig har vi regler om kollision (kap. 11), som i vid udstrækning bliver specialanvendelse af de regler, som vi har set på i de foregående kapitler.

Skal et skib kunne sejle, må det have en besætning. En oversigt over enkelte af de vigtigste regler vedrørende besætningen gives i kap. 12.

Befragtningsreglerne udgør næste store hovedafsnit. Først er der en oversigt vedrørende fragtaftalerne (kap. 13). Reglerne om konnossementer, rejsecertepartier, tidscertepartier og visse særlige befragtningsformer bliver derefter mere detaljeret behandlet hver for sig i kap. 14-17. I kap. 18 gives der en oversigt over reglerne for transport af passagerer og rejsegods.

Bjærgning og fælleshavari omtales i kap. 19 og 20. Derefter følger en kort fremstilling af søforsikringsretten (kap. 21), før det hele rundes af med et kapitel om undersøgelse af søulykker (kap. 22).

De offentligretlige og folkeretlige regler omtales i begrænset omfang i forbindelse med beskrivelsen af reglerne om nationalitet og registrering, om sødygtighed, sødygtighedskontrol og om olieforureningsansvar. Også strafferetten lider den skæbne at blive behandlet overfladisk. Vi strejfer den her og der, f.eks. i forbindelse med omtalen af den offentlige sødygtighedskontrol.

Men vi må begrænse os til at nævne, at søloven indeholder et selvstændigt kapitel om forbrydelse og forseelser i søfartsforhold (Sl. kap. 21), og derudover er der selvfølgelig en række andre straffebestemmelser i straffeloven eller andre love med strafferetlige bestemmelser, som kan være aktuelle. Desuden kan det nævnes, at vi i straffelovens § 6 finder centrale regler om, hvornår en dansk straffebestemmelse finder anvendelse på handlinger begået ombord på et skib. Reglen er, at straffeloven gælder for handlinger begået ombord på danske skibe af personer, der hører til skibet eller som rejsende følger med dette.

Det er dansk søret, og for væsentlige dele nordisk søret, som skal omtales, men på mange områder ville det være snæversynet at begrænse sig hertil. Udenlandsk ret – især engelsk søret – kan man ikke komme udenom i befragtningsretten. Og i en kollisionssag, som har tilknytning til f.eks. amerikansk farvand, er det indlysende, at amerikansk ret kan blive afgørende for det involverede danske skib. Fremmed ret vil derfor blive nævnt på enkelte punkter, og det samme vil spørgsmålet om, hvilket lands ret der kommer til anvendelse (generelt om lovvalg, se kap 1.53).

1.4. Retskilder mv.

Hvor finder man så de retsregler, som gælder for de områder, som er blevet berørt ovenfor?

1.41. *Søloven og anden lovgivning.* Når en retlig konflikt skal løses (af dommeren, en advokat som skal rådgive osv.), er det naturligt, at der først ses på *lovene*. I vor sammenhæng er søloven den vigtigste. Den har en lang lovgivningsmæssig historie bag sig:

I slutningen af forrige århundrede blev der etableret samarbejde mellem Danmark, Norge og Sverige, som førte til, at de tre lande fik praktisk talt enslydende sølove. Den danske lov kom i 1892 (lov nr. 56/1892), mens Norge og Sverige fik deres love i henholdsvis 1893 og 1891. Søloven af 1892 er blevet ændret en række gange. Ændringerne er især sket som følge af, at Danmark har tiltrådt internationale konventioner på søfartens område (de vil, i det omfang det er nødvendigt, blive omtalt i de enkelte kapitler). Vort retssystem er indrettet således, at skal en konvention blive bindende internt (blive lagt til grund af domstolene), må en særskilt lov herom vedtages. Konventionerne tager direkte sigte på internationale forhold (f.eks. en transport fra Danmark til England i modsætning til en transport fra København til Århus). Men vi har i alt væsentligt fulgt det princip, at der skal være samme regler i nationale som i internationale forhold.

Tilsvarende ændringer skete i Norge og Sverige, således at den oprindelige retsenhed stort set er blevet opretholdt. Finland fik efterhånden en tilsvarende lovgivning, dog således at den finske sølov af 9. juni 1939 havde en anden systematik.

Når lovrevisionsbehovet har meldt sig, har fremgangsmåden i de sidste årtier som regel været, at et sølovsudvalg har gjort det grundlæggende arbejde. Det har f.eks. gennemgået den foreliggende konvention og fremsat forslag om, hvilke lovtekster den nødvendiggør. Sølovsudvalget har samarbejdet med tilsvarende udvalg i de øvrige nordiske lande, hvorefter der udarbejdes et lovforslag. Dette behandles derefter i Folketinget, hvor det bliver drøftet og vedtaget. Til sidst kommer den kongelige tiltrædelse.

I 1994 blev der efter et omfattende nordisk samarbejde foretaget store ændringer i stykgods- og befragtningsreglerne, og samtidig blev loven omstruktureret, dvs. at de fleste bestemmelser – med mindre sproglige justeringer – blev placeret i andre kapitler end tidligere og fik ny paragrafnummerering. Dette skete, uden at realiteten blev ændret.

I Norge førte arbejdet til en ny sølov af 24. juni 1994, i Sverige til en ny sølov af 9. juni 1994 og i Finland til en ny sølov af 5. juli 1994. Realiteten og fællesskabet er opretholdt, men med visse særforhold, som bør bemærkes: Visse emner, som er reguleret i den norske sølov, er ikke medtaget i de øvrige sølove, men er genstand for særlig lovgivning. Derudover er det således, at man er enig om kapitelinddelingen, men ikke om paragrafnummereringen. Danmark/Norge har en gennemløbende paragrafnummerering (dog med visse »huller«), mens Finland/Sverige benytter teknikken med dobbeltnummerering – f.eks. 15 kap. 1 § for den første, 15 kap. 2 § for den anden paragraf i kap. 15 osv. Dette fællesskab ophører imidlertid efter kap. 19.

I Danmark blev reglerne om olieforureningsansvar og bjærgning ændret ved lov nr. 205/1995. Lov om skibsregistrering blev overført til søloven ved lov nr. 901/1998. 1996-protokollen til globalbegrænsningskonventionen af 1976 blev gennemført ved lov nr. 228/1999. Ved lov nr. 1172/2003 kom reglerne om den supplerende internationale olieskade-fond. Desuden er der indført regler, der muliggør digital registrering ved lov nr. 526/2006, og der er sket mindre justeringer af forældelsesreglerne ved lov nr. 523/2007. I 2010 implementeredes miljøansvarsdirektivet ved lov nr. 507/2010. Lov nr. 251/2011 skabte hjemmel til at gennemføre Rådsk Direktivet 2009/20 om reders forsikring mod søretlige krav. Lov nr. 249/2012 indeholder regler om forbedret beskyttelse af passagerer og lettere adgang til at indflage skibe, og lov nr. 1384/2012 gennemfører vragsjernelseskonventionen og fastsætter endog mere vidtrækkende regler. Desuden gennemfører den EU's passagerrettighedsforordning og indfører betalingsordninger vedrørende sønærings- og kvalifikationsbeviser samt skibsregistrering.

Om den historiske udvikling, som gør, at sølovens oprindelige forarbejder er uden eller af svært begrænset betydning *de lege lata*, se *Brækhus: De nordiske sjølover. Ett tilbageblik ved 100 års jubileet*, i *Brækhus: Sjørett, voldgift og lovvalg* (1998), s. 269-288. Se også festskrift i anledning af sølovens 100-års jubilæum den 1. april 1992 af *Bredholt*, udgivet af Den Danske Søretsforening.

Den nugældende sølov (lovbekendtgørelse nr. 856/2010) er opdelt i 22 kapitler og slutter med § 519. Men som nævnt er ikke alle tal fra 1 til 519 benyttet. Den dækker væsentlige, men langt fra alle, sider af søfartsvirksomheden.

1.42. *Fortolkning af love.* Udgangspunktet er, at lovens ord fortolkes i overensstemmelse med, hvorledes disse opfattes i almindelighed (objek-

tiv fortolkning). Ordet *skib* går f.eks. igen i søloven. Det må forstås således, som folk i almindelighed bruger ordet – naturligvis med de forbehold, som søloven selv giver udtryk for. Som det fremgår af fremstillingen i kap. 2.1, melder der sig en række problemer ved en nærmere analyse af skibsbegrebet.

Den særlige sammenhæng, som ordet forekommer i, påvirker naturligvis fortolkningen. Når Sl. § 471 indeholder regler om *skibsdagbøger* og *kladder*, falder det næppe nogen ind at forstå disse ord i deres gængse dagligdags forstand. Ordet *gods*, som forekommer en række gange i Sl. kap. 13, vil man ikke forbinde med en stor landejendom. Som et tredje eksempel kan vi tage ordet *fragt*. De fleste opfatter det som *vederlag for udført transport*, men undertiden bruges det for at betegne det, som transporteres (altså svarende til *gods*). I Sl. § 344 er *gods* og *fragt* tydeligvis forskellige begreber; den anden fortolkning er derfor udelukket.

Ofte vil lovens ord ikke have noget klart indhold i daglig tale, i modsætning til når det anvendes i søfartsmiljøet; et ord, som har et nogenlunde klart almindeligt indhold, betyder noget andet i fagmiljøet. I sådanne tilfælde vil fagmiljøets (erhvervets) forståelse blive tillagt betydelig vægt, idet det er naturligt at antage, at når lovgiveren har ønsket at regulere et bestemt livsområde (i modsætning til forhold, som vedrører stort set alle og enhver), benytter han sig af et sprog, som bliver forstået af dem, som lovreguleringen direkte vedrører. Problemer kan selvsagt melde sig for den, som ikke er en del af miljøet (f.eks. den tilfældige transportbruger), eller som befinder sig i »yderkanten« af miljøet. Han kan komme til at misfortolke et lovbud. I et vist omfang må der gælde et princip om, at den, som begiver sig ind i et fremmed miljø, må tage sine forholdsregler. Han må spørge sig for eller søge sagkyndig bistand.

Ord som *konnossement* og *certeparti* er eksempler på behovet for at søge støtte i fagsproget. Hvad lægger de, som beskæftiger sig med skibsfarten, i disse ord? Lovgiveren har imidlertid ikke fundet dette tilstrækkeligt f.s.v.a. betegnelsen *konnossement*. Dette er et vigtigt dokument, som der er knyttet mange retsregler til. Derfor er det defineret i loven, jf. Sl. § 292, jf. også definitionen af *søfragtseddel* i § 308. Som et yderligere eksempel på en lovdefinition kan nævnes Sl. § 505 om betydningen af *særlige trækingsrettigheder* (SDR). *At hæve en aftale* er også en teknisk term uden et klart meningsindhold blandt de fleste folk. Udtrykket har imidlertid en klar betydning i den juridiske terminologi.

I nær forbindelse med ovennævnte bør det også fremhæves, at har en lovregel en klar hensigt, vil man normalt fortolke de enkelte ord i lyset heraf, således at *loven kan virke efter hensigten*. Sømandsloven bærer f.

eks. præg af at være en social vænelov, og det vil have den konsekvens, at såfremt rækkevidden af en bestemmelse er uklar (når sædvanlig sproglig forståelse lægges til grund), vil den som regel blive fortolket i sømandens favør.

En særdeles vigtig kilde til forståelsen af en lovtekst er *forarbejderne* (motiverne), jf. det som er anført ovenfor om forretningsgangen i lovgivningsarbejdet.

Forarbejderne omfatter gerne en betænkning, hvis der er tale om en større lovændring (f.eks. bet. 1215/1991 om befordring af gods). Sommetider findes der tillige bemærkninger til et lovforslag, og ligeledes kan man se efter i Folketingstidende, hvor eventuelle debatindlæg under den mundtlige behandling af lovforslaget i Folketinget kan give yderligere bidrag til forståelse af en lovtekst. Især betænkningen kan give et fylldigt billede af tidligere (gældende) ret, behovet for ændring og ikke mindst, hvad der er formålet med de foreslåede lovbestemmelser.

Lovforslag og bemærkninger vil man finde i Lovtidende. Sølovsudvalgets betænkning vil ofte være vedlagt som et bilag til lovforslaget. Har lovforslaget sit udspring i en konvention, må konventionsteksten og konventionsforarbejderne medregnes til lovens forarbejder.

Det kan fremgå af lovforarbejderne, at det har været hensigten, at en regel, et udtryk eller et ord skal forstås på en bestemt måde. Domstolene lægger ganske betydelig vægt på sådanne udtalelser. Forarbejderne kan også få betydning, hvor loven er tavs. I forarbejderne er der måske gjort opmærksom på, at loven ikke direkte løser et bestemt spørgsmål, men at man forudsætter, at domstolene vil gøre dette på en nærmere angivet måde.

1.43. *Kontrakter og kontraktfortolkning.* På mange områder gælder det ubetinget, at loven er den primære retskilde. Et typisk eksempel har vi, hvor der skal tages stilling til, om og, i bekræftende fald, i hvilket omfang et krav er sikret ved søpant, jf. Sl. §§ 51 og 61. På andre områder spiller loven en mindre rolle, idet lovens regler i visse henseender kan være deklatoriske (fravigelige). Det vil sige, at parterne selv kan bestemme, hvad der skal gælde imellem dem. Hvis aftalen ikke giver svar på et spørgsmål som er opstået, ser man hen til lovens løsning – som altså bliver subsidiær. Tidsbefragtning er et godt eksempel på et område med deklatorisk lovregulering, og dertil kommer, at der her er tale om en frihed, som parterne i praksis udnytter – jf. den detaljerede regulering af rettigheder og pligter, som man finder i et hvilket som helst certeparti. I tidsbefragtningstvister vil løsningen derfor først og frem-

mest skulle søges i kontraktens ord, fortolket i overensstemmelse med almindelige fortolkningsprincipper. At dette ikke altid er enkelt, illustreres ved ARICA-sagen i ND 1983.309 (nærmere omtalt i kap. 16.65).

Her må indskydes, at en mundtlig aftale i princippet er lige så bindende som en skriftlig. Men er der tale om større og lidt indviklede forhold, kan det være letsindigt at nøjes med en mundtlig aftale. Der kan nemt opstå uenighed om, hvad der er blevet sagt, og dertil kommer, at en mundtlig aftale i praksis ikke vil være så detaljeret som sunde forretningsprincipper ellers kunne tilsige. En påstand om, at der foreligger en mundtlig aftale om salg af et større skib eller et langsigtet tidscerteparti, vil derfor blive mødt med skepsis, og domstolene vil måske konkludere, at der nok har været kontraktforhandlinger, men at disse ikke førte til en bindende kontrakt. En vis præcisering må ske: Forhandlingerne kan bølge frem og tilbage gennem længere tid, f.eks. over telex eller e-mail. Det ene punkt afklares efter det andet, og til slut kan det erklæres – skriftligt eller mundtligt – at der nu er opnået enighed. At man i en sådan situation af en eller anden grund ikke har nedfældet forhandlingsresultatet i en formel kontrakt, er ingen gyldig indsigelse imod, at der foreligger en bindende aftale. At udforme kontrakten vil være en *teknisk opgave*, som ofte udføres efterfølgende af den mægler, som forhandlingerne har været ført igennem.

De almindelige principper om kontraktfortolkning indebærer i grove træk, at ordene fortolkes i overensstemmelse med sædvanlig sproglig forståelse (objektiv fortolkning). Men kan det påvises, at parterne har lagt et andet og fælles indhold i ordene, vil dette blive udslagsgivende (subjektiv fortolkning). Hvad parterne har ment, vil ofte kunne klarlægges ved at gennemgå de kontraktforhandlinger, som ledte op til aftaleindgåelsen. Af disse kan det f.eks. fremgå, at man med *tons* tænkte på *metriske tons*, eller at sælgeren af et skib klart gav besked om, at han ikke ville garantere en bestemt egenskab ved skibet, og at dette blev accepteret af køberen.

Undertiden kan det være vanskeligt at finde ud af, hvad parterne virkelig har tilsigtet. Domstolen kan her efter omstændighederne nå frem til et resultat ved at spørge om, hvad parterne antageligt ville have ment, dersom det, der nu er tvist om, havde været fremme i lyset i forhandlingsrunden, se således ND 1961.127 GRANVILLE, hvor det blev antaget, at parterne ikke havde tilsigtet at fravige det velkendte risiko-fordelingsmønster i Baltime, klausul 13, ved at gøre Haag-reglerne til en del af kontrakten gennem en Paramount-klausul (om Paramount-klausuler, se bl.a. kap. 15.83).

Også parternes handlingsmønstre efter kontraktindgåelsen kan kaste lys over, hvad de har lagt i kontraktens ord. Betaler tidsbefragteren f.eks. flere gange tidsfragt til en bank i København den første dag i hver måned uden indsigelser fra bortfragteren, tyder dette på, at en sådan betaling er forudsat i tidscertepartiet.

Ofte vil parterne imidlertid have modstridende opfattelser af, hvad der var meningen med kontrakten eller en del af denne. Her vil man i almindelighed foretage en *objektiveret fortolkning*: Hvorledes vil en (tænkt) fornuftig person opfatte kontrakten eller en klausul i denne ud fra de ord, som findes i det skriftlige dokument, de forudgående kontraktforhandlinger og de efterfølgende omstændigheder? Denne objektiverede fortolkning vil normalt ske med udgangspunkt i en fornuftig person inden for vedkommende fagområde og ikke i den *helt almindelige mand*. Sagt på en anden måde: Befinder man sig på et specialiseret område, må man være forberedt på, at de ord og udtryk, som benyttes, har en mere præcis og måske særlig betydning i forhold til dagliglivets sprogbrug (sml. det som er anført om sprogbrug ovenfor). Anvender man f.eks. udtryk som *garanti* og *negotiabelt dokument*, må man finde sig i at være bundet af den tekniske juridiske betydning, som disse ord nu engang har.

Hvor man efter at have anvendt almindelige fortolkningsregler stadig er i tvivl, er der en klar tendens til at fortolke en klausul således, at den mindst muligt afviger fra lovens deklatoriske udgangspunkt, se f.eks. ND 1992.386 GARDEN om fortolkning af Gencon, klausul 2 (omtalt bl.a. i kap. 15.83).

Her kan der være grund til at nævne, at man i engelsk ret i vigtige sammenhænge har en ganske anden holdning til fortolkning af kontrakter.

For det første skal det bemærkes, at efter engelsk ret er et enkeltstående løfte som udgangspunkt ikke bindende. Engelsk ret bygger på kontraktprincippet (overenskomstprincippet). Løftet bliver først endeligt, når der ydes et vederlag herfor – hvad englænderne kalder »consideration«. Der behøver ikke at være en balance mellem løfte og vederlag; et pund kan være »consideration« for meget store værdier.

Dernæst må det fremhæves, at når der foreligger en skriftlig kontrakt – f.eks. et certeparti – anses dokumentet for at give udtryk for, hvad der er aftalt. Parternes rettigheder og pligter må udledes af, hvad der befinder sig »within the four corners of the contract«, dvs. at dommeren ikke vil tage hensyn til, hvad der måtte fremgå af forhandlingerne eller af, hvad en part måtte forklare om hensigten med en bestemt formulering (forudsat at formuleringen i sig selv giver mening). Dette tilsiger, at der bliver lagt et stort arbejde i affattelsen af kontrakten; det er her, rettigheder og pligter defineres; hvad der er sagt tidligere er historie og uden retlig betydning. De engelske kon-

trakter præges derfor af præcision og detaljer, mens vi ofte tager for let på det, idet vi stoler på, at forhandlingerne, der gik forud, sammen med antagne forudsætninger af almen eller speciel karakter vil være tilstrækkeligt til, at man kommer frem til et brugbart fortolkningsresultat.

Det, der befinder sig inden for kontraktens »four corners«, bliver fortolket objektivt. At en engelsk dommer løser fortolkningsproblemerne ved at slå op i »Concise Oxford Dictionary« er naturligvis en overdrivelse. Men for skandinaver tjener illustrationen dog som en advarsel om, at holdningen til fortolkning er væsentlig anderledes. Den engelske højesteret har i *Chartbrook Ltd. v. Persimmon Homes Ltd.* [2009] 3 WLR 267 bekræftet den traditionelle opfattelse, men også præciseret rettens muligheder: »... [T]here is not, so to speak, a limit to the amount of red ink or verbal rearrangement or correction which the court is allowed. All that is required is that it should be clear that something has gone wrong with the language and that it should be clear what a reasonable person would have understood the parties to have meant«.

Se også *Möllmann*, Certepartifortolkning i nordisk og engelsk ret (2007).

1.44. *Domspraksis – herunder voldgiftsafgørelser*. Retsafgørelser er også en vigtig retskilde. I en dom kan der være taget stilling til, hvorledes en lov eller kontraktbestemmelse skal forstås, eller hvilken regel der skal gælde, hvor loven eller kontrakten er tavs. Dette er noget, en anden domstol normalt vil følge i et senere, lignende tilfælde. Jo »højere« den første domstol er, desto mere sandsynligt er det, at dens afgørelse vil blive fulgt. Har Højesteret f.eks. taget et standpunkt, er der som regel grund til at opfatte dette som en lige så sikker regel, som hvis den var forekommet i en formel lov. Det samme kan gøre sig gældende for kontrakter; i hvert fald hvis kontrakten har standardpræg, jf. diskussionen i den netop omtalte *ARICA*-sag, ND 1983.309 (jf. også Bull, *Avtalte standardvilkår som privat lovgivning*, i Lov, dom og bok, Festskrift til Sjur Brækhus (1988), s. 99 ff. Jf. også *Falkanger*, *Tolkning av sjørettslige standardkontrakter – særlig om betydningen av forarbeider*, i *Ånd og rett*, Festskrift til Birger Stuevold Lassen (1997), s. 289 ff.).

Eftersom søloven er fællesnordisk, er det sædvanligt (i langt større omfang end på andre områder) at påberåbe sig afgørelser fra øvrige nordiske lande til støtte for en bestemt fortolkning. En medvirkende årsag til dette er nok, at vi siden år 1900 har haft en fælles nordisk domssamling, *Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender* (ND). Den indeholder de fleste nordiske afgørelser af betydning i søfartssager.

I søfartsforhold aftales det ofte – på forhånd eller senere, efter at en tvist er opstået – at uoverensstemmelsen ikke skal indbringes for de

ordinære domstole, men i stedet afgøres ved voldgift (jf. nedenfor i kap. 1.54). Danske voldgiftskendelser offentliggøres ikke, mens sådanne norske afgørelser i betydeligt omfang publiceres i ND, og i praksis kan en tidligere voldgiftskendelse veje lige så tungt ved afgørelsen af en senere tvist som en dom afsagt af en ordinær domstol. Se nærmere *Brækhus Voldgiftspraksis* som rettskilde, i *Sjørett, voldgift og lovvalg* (1998), s. 185-203.

1.45. *Juridisk litteratur.* Endelig er der grund til at nævne, at den juridiske litteratur (den juridiske teori) ofte er af interesse, når retlige konflikter skal løses. Argumenter, som taler for og imod bestemte løsninger, kan her være trukket frem, og den holdning, som en respekteret forfatter har, kan ofte uden videre blive lagt til grund af parterne, således at der ikke opstår nogen tvist i det hele taget. Skulle en tvist opstå, vil teoriens opfattelser ofte blive refereret og kan spille en væsentlig rolle for udfaldet af dommen, hvad enten der er tale om en retssag for de ordinære domstole eller voldgiftsbehandling.

Litteratur af interesse for de enkelte emner, som vil blive behandlet i det følgende, nævnes efterhånden. Vi er dårligt forsynet med generelle, ajourførte søretlige fremstillinger i Danmark. Vi nøjes med at nævne *Rosenmeyer: Søret* (1975), *Kleis: Søretten og dens aktører i praksis* (1999), *Martens, Mathiasen m.fl.: Søloven med kommentarer*, 4. udg. (2012), og Karnovs lovkommentarer. Fra Norge nævnes *Falkanger og Bull: Sjørett* (7. udg. 2010), *Haxthow: Sjølovene* (27. utg. 2007), som er en kommentarudgave. Fra svensk ret, se kommentarserien i Norstedts Gula Bibliotek: *Blom: Sjölagens bestämmelser om rederansvar* (1985), *Grönfors* (under medvirken af Lars Gorton): *Sjölagens bestämmelser om godsbefordran* (1982), *Grönfors: Sjölagens bestämmelser om passagerarbejdsforordning* (1987) samt *Tiberg & Schelin: On Maritime and Transportation Law* (2008).

Tidligere var der en række artikler af søretlig art i ND, og der er stadigvæk værdifulde kommentarer til dommene i samlingen. Arkiv for Sjøret (AfS) udgivet af den norske sørettsforening, 1951-1982, består af 14 bind med større eller mindre afhandlinger om søretlige spørgsmål. Senere er Arkivets rolle blevet overtaget af MarLus, som er en skriftserie udgivet af Sjørettsfondet (Oslo); det første nummer udkom i 1975. Med uregelmæssige mellemrum bringes der her artikler om søretlige og energiretlige (petroleumsretlige) spørgsmål. Fondet har tillige udgivet en række bøger fra de nævnte områder. En anden vigtig søretlig publikationsserie er *Skrifter* udgivet af Sjørettsforeningen i Göteborg (SGS).

Også ikke-skandinavisk ret kan udøve indflydelse på en dansk dommers holdning. Dertil kommer naturligvis, at viden om fremmed ret er

af værdi i sig selv, bl.a. fordi fremmed ret ofte kommer til anvendelse på forhold, som knytter sig til danske skibe. F.eks.: I fremmed havn er der en række lokale regler, som skibet må følge; en kollision mellem danske og fremmede skibe i indre og ydre farvande eller på det åbne hav skal ikke nødvendigvis afgøres efter dansk ret; i en kontrakt kan det være stipuleret, at engelsk ret skal følges.

Som indføringsbog til engelsk ret anbefales *Baughen: Shipping Law* (7th ed. 2018), *Wilson: Carriage of Goods by Sea* (7th ed., 2010) eller *Bath* (ed.): *Maritime Law* (4th ed., 2017). I øvrigt henledes opmærksomheden på serierne »British Shipping Laws« og »Lloyd's Shipping Law Library«, som i omfangsrige bind dækker praktisk talt hele søretten. I serien »British Shipping Laws« finder man standardværkerne *Carver on Bills of Lading* (4th ed., 2017), *Carver on Charterparties* (1st ed., 2017), *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading* (23rd ed., 2017), *Arnould on Law of Marine Insurance and Average* (19th ed., 2018), *Brice on Maritime Law of Salvage* (5th ed., 2012), *Marsden and Gault on Collisions at Sea* (14th ed., 2016) og *Lowndes & Rudolf on The Law of General Average and the York-Antwerpen Rules* (15th ed., 2018).

Fra amerikansk ret er standardværket *Gilmore & Black: The Law of Admiralty* (2nd ed. New York 1975), som imidlertid er noget mangelfuldt m.h.t. certeparti-jura. Af nyere litteratur, se *Schoenbaum: Admiralty and Maritime Law* (5th ed. 2007). Endvidere henvises til *Coghlin m.fl.: Time Charters* (7th ed., 2014) og *Cooke m.fl.: Voyage Charters* (4th ed., 2014) som også behandler amerikansk certeparti-jura.

En særlig grundig fremstilling af tysk ret findes i *Schaps-Abraham: Seerecht i to store bind* (4. udg. 1978). Fra senere tid se *Prüssmann/Rabe Seehandelsrecht* (4. udg. 2000). Af franske fremstillinger nævnes *Rodiere/Du Pontavise: Droit maritime* (2007), *Remond-Gouilloud: Droit maritime* (2. udg. Paris 1993) og *Bonassies/Scapel.: Droit maritime* (2011).

Endelig nævnes *Tetley: International Maritime and Admiralty Law* (2003).

1.46. *Konventioner*. Som nævnt er der en lang række af vore regler, som bygger på konventioner. Konventionerne – og i nogen grad også deres forarbejder – kan derfor i mange situationer kaste lys over, hvorledes en dansk lovregel skal forstås.

Der findes en række publikationer, som gengiver centrale internationale konventioner. Såfremt konventionen har ført til et dansk lovgivningstiltag, vil man ofte finde konventionsteksten optrykt i en betænkning. Endvidere kan det nævnes, at i skrifter udgivet af den private internationale søretsforening (Comité Maritime International, forkortet CMI) – som den danske søretsforening er en underafdeling af – er mange af de vigtigste konventionstekster medtaget med angivelse af, hvilke lande der har tiltrådt konventionen. På internettet er der også adgang

til oplysninger om de forskellige konventioner og det internationale samarbejde, se eksempelvis www.imo.org og www.comitemaritime.org.

1.5. Jurisdiktion og lovvalg

Ovenfor har vi fortrinsvis haft danske forhold for øje: En dansk domstol skal anvende dansk ret. Men så enkelt er det ikke altid, idet et sagskompleks kan have en eller flere tilknytninger til andre lande og tilsvarende svag tilknytning til Danmark. F.eks.: En tvist om demurrageberegning i en amerikansk havn under et rejsecerteparti fra Holland til USA for et skib registreret i Danmark med en engelsk befragter. Eller: Rederiet for et brasiliansk skib kræver erstatning fra et skib, som reelt er ejet af belgiske eller hollandske selskaber, men registreret i Dansk Internationalt Skibsregister (DIS), i anledning af en kollision i engelsk farvand.

Hvilken domstol kan eller skal behandle sådanne tvister? Og hvilket lands lovgivning skal lægges til grund, dersom sagsforholdet har tilknytning til et eller flere andre landes ret end domstolslandets? Disse spørgsmål er vigtige. Svaret beror imidlertid på et omfattende regelværk, som kan byde på betydelige fortolkningsproblemer, således at vi må nøjes med en enkel oversigt, men med Danmark som udgangspunkt.

1.51. *Domstolens kompetence og værneting.* Værnetingsreglerne – altså reglerne om ved hvilken domstol der kan indledes søgsmål mod en person eller et selskab – fastsætter først og fremmest en kompetencefordeling imellem danske domstole i danske tvister. Men de har en videre betydning, idet udgangspunktet hos os er, at værnetingsreglerne er afgørende for danske domstoles kompetence, også der hvor kravet ikke udelukkende har tilknytning til Danmark: Har A værneting i Danmark, anses de danske domstole for at være kompetente til at pådømme B's krav mod A. Værnetingsreglerne findes først og fremmest i Rpl. kap. 22 og i EU-domsforordningen (lovbekg. nr. 1382/2018). Hovedreglen er, at værneting bestemmes af, hvor A har sin bopæl, eller – hvis A er et selskab – hvor selskabet har sit hovedkontor. Har et skib – tilhørende A med hovedkontor i Danmark – påført et udenlandsk skib kollisionsskader på det åbne hav eller i andet lands territorialfarvand, skal A således som udgangspunkt sagsøges i Danmark. Blandt de særlige værneting, som kan nævnes, er »deliktsværnetinget«: Har A, som driver sin virksomhed fra Fjernøsten, påført B skade i Danmark, kan A sagsøges her i landet. Af stor betydning er endvidere Rpl. § 246 a om, at ved arrest af et skib i Danmark – eller sikkerhedsstillelse for at afvær-

ge eller ophæve en arrest – kan søgsmål indledes i den retskreds, hvor arrest blev foretaget (om arrest, se nedenfor i kap. 1.56). Generelt om værneting, se *Gomard og Kistrup: Civilprocessen* (7. udg. 2013). Også i søloven finder vi en del kompetenceregler (f.eks. § 105 om partrederier og §§ 203 og 204 om ansvar for olieforurening).

Kan der ikke påvises et værneting for sagen i Danmark, vil den blive afvist. Undertiden kan værnetingsreglerne føre til, at et sagsforhold, som har beskeden reel tilknytning til Danmark, kommer for en dansk domstol. I amerikansk ret har man en lære om *forum non conveniens*, hvilket vil sige, at domstolen kan afvise en sag, dersom det fremstår som lidet naturligt, at den bliver taget under pådømmelse i USA. Hos os er der ikke udviklet en tilsvarende lære.

1.52. *Aftaler om værneting.* I søretsforhold indgås der ofte aftale om, hvor og hvorledes tvister skal afgøres – undertiden efter at tvisten er opstået, men ofte på forhånd. I certepartiet indføres f.eks. en klausul om, at eventuelle tvister skal afgøres i London (enten af de ordinære domstole eller ved voldgift – om voldgift, se nedenfor i kap. 1.54).

Efter dansk ret er der som udgangspunkt adgang til at aftale, at en tvist ikke skal afgøres af en dansk domstol i de situationer, hvor de danske domstole ellers ville have været kompetente (derogationsklausul), jf. Rpl. § 245, stk. 1, EF-domsforordningen art. 23 og voldgiftslovens § 6. Men i visse henseender er der sat grænser for aftalefriheden. Således er det f.eks. i tvister vedr. besætningsforhold: En tvist imellem en reder for et dansk registreret skib og et besætningsmedlem kan ikke indbringes for en udenlandsk myndighed, jf. sømandslovens § 64, stk. 2. En anden vigtig begrænsning findes i Sl. § 310: Ved stykgodsbefordring skal lasteejeren ikke i kraft af en forhåndsaftale kunne blive frataget muligheden for at indlede søgsmål på nærmere angivne steder, som har en – set fra lasteejerens side – rimelig tilknytning til transportaftalen. For detaljerne, se nedenfor i kap. 14.31. Et tredje eksempel findes i værnetingsreglerne for passagerbefordring (Sl. § 429).

Det aftales sommetider, at en tvist skal afgøres ved en dansk domstol, selvom en dansk domstol ikke i øvrigt ville være kompetent (prorogationsklausul). I en kontrakt mellem f.eks. et norsk og svensk selskab kan det blive bestemt, at mulige tvister skal afgøres i København, som da vil fremstå som »neutral grund«; og de danske domstole vil normalt acceptere den byrde, som et sådant søgsmål indebærer.

1.53. *Lovvalg.* Hvor et retsforhold har tilknytning til flere retssystemer, må den domstol, som har sagen til pådømmelse, tage stilling til, hvilket

lands lovregler der skal anvendes. Svaret beror på domstolslandets internationale privatretlige regler (lovvalgsregler). Her er der en vigtig sondring imellem processuelle og materielle regler. For de processuelle spørgsmåls vedkommende (f.eks. om parts- og vidneforklaringer og fremlæggelse af bevis i øvrigt) vil domstolslandets regler (*lex fori*) blive fulgt. For så vidt angår de materielle regler – f.eks. om ansvar som følge af kontraktbrud er objektivi eller forudsætter uagtsomhed – er variationsmulighederne *legio*. Nogle af de aktuelle regler er lovfæstede, og andre beror på retspraksis – og i mange situationer kan der være tale om ganske fleksible regler (standarder), som kan give mulighed for betydelig fortolkningstvivl i den konkrete tvist.

I søloven finder vi enkelte lovvalgsregler. Således bestemmes det i § 75, stk. 1, at nærmere angivne bestemmelser i søloven finder anvendelse, når en panteret eller tilbageholdsret gøres gældende ved en dansk domstol. F.eks. er det således, at den danske domstol vil anvende § 51 når problemet er, om der hviler en søpanteret med prioritet foran kontraktant på et skib – det være sig et dansk eller fremmed skib. Efter stk. 2 er der andre spørgsmål, som finder deres løsning efter registreringslandets lovgivning. Yderligere et eksempel på en lovvalgsbestemmelse finder vi i § 182 om globalbegrænsning. Af særlig stor betydning er § 252 om dansk rets anvendelse på stykgodsbefordring, jf. også § 321, stk. 3, om de danske reglers betydning for certepartiforhold.

Ved siden af de lovfæstede regler er der en række principper, som afhænger af, hvilken slags retsspørgsmål man står overfor. Tidligere blev f.eks. »flagets lov« tillagt stor betydning. I vore dage er det mere sjældent, at flaget spiller en afgørende rolle for lovvalget i privatretlige konflikter, mens det fortsat har stor betydning i offentligretlige sammenhænge. Ved erstatning uden for kontraktforhold er det den almindelige opfattelse, at skadestedets lov (*lex loci delicti*) skal anvendes som udgangspunkt.

Vi har imidlertid to overordnede principper, som kan medføre, at enkeltreglerne må vige, nemlig:

- a) princippet om partsautonomien og
- b) princippet om den individualiserende metode.

Disse principper indgår også i Rom-konventionen om, hvilken lov der skal anvendes på kontraktlige forpligtelser mv. Konventionen blev gennemført i Danmark ved lov nr. 188/1984, jf. lov nr. 305/1990 og lov nr. 442/2000. Konventionens lovvalgsregler er derfor gældende dansk ret (lovbebg. nr. 139/2014).

Konventionens udgangspunkt er, at lovvalget kan fastsættes ved aftale (partsautonomien). Har parterne ikke udnyttet denne frihed, føl-

ger det af artikel 4, stk. 1, at tvisten skal løses efter det lands lov, som aftalen har den nærmeste tilknytning til (den individualiserende metode). Til brug for denne vurdering indeholder konventionen en række formodningsregler, herunder artikel 4, stk. 4, vedrørende godstransport.

Rom-konventionen er blevet revideret og erstattet af forordning EF 595 2008 (Rom I-forordningen). Forordningen gælder ikke for Danmark. Se nærmere om Rom I-forordningen i UfR 2008 B 234 ff. og i Arnt Nielsen: *International Handelsret* (3. udg. 2015). Se desuden Lando og Arnt Nielsen U 2008 B 283 f.

I kontraktforhold er det naturligt, at parterne selv i betydeligt omfang må kunne bestemme, hvilken slags regler der skal gælde imellem dem, herunder hvilket lovregime kontraktforholdet skal være underlagt. På sørettens område udnyttes denne kontraktfrihed ofte ved, at parterne medtager en udtrykkelig lovvalgsklausul, se f.eks. Saleform 1993, klausul 16, Gencon 1994, klausul 19, Shelltime 4, klausul 41 og den skandinaviske slæbeaftale 1976, klausul 13. I nogle af disse standarddokumenter er det meningen, at parterne i de enkelte tilfælde skal indføre det lands lovgivning, som skal anvendes; i andre er lovvalget udtrykkeligt fastlagt i den fortrykte tekst. Har parterne ikke taget noget klart standpunkt, kan der blive tale om – ved fortolkning – at finde frem til, hvad parterne har tilsigtet. Men herfra er der en glidende overgang til at anvende den individualiserende metode. Før vi omtaler denne, må det imidlertid fremhæves, at i en del situationer har lovgiveren sat grænser for, hvad parterne kan aftale. F.eks. når lovgiveren har ønsket at give lasteejeren en minimumsbeskyttelse ved transport af varer under konnossement eller søfragtseddel, jf. Sl. § 252, jf. § 254, vil det være temmelig meningsløst, hvis transportøren kunne undgå disse regler ved at aftale, at tvister skal afgøres efter et andet lands ret. Det følger af § 254, at en dansk domstol ikke vil anerkende en sådan bestemmelse, og endvidere af § 310, at en dansk domstol heller ikke uden videre er bundet af en bestemmelse, som tilsigter at forhindre, at sagen behandles for danske domstole.

Den individualiserende metode indebærer, at man ved analyse af det konkrete faktum i sagskaldet finder frem til den lovgivning, som situationen har sin nærmeste tilknytning til. Princippet – som er internationalt anerkendt – har særligt sin plads i formueretten, og da ikke blot i kontraktforhold. Det er også blevet anvendt på ansvar uden for kontraktforhold – se fra norsk ret ND 1923.289:

De norske skibe IRMA og MIGNON kolliderede i engelsk farvand som følge af fejl begået af tvangslodsen på IRMA. Efter engelsk ret (*lex loci delicti*) var IRMA ikke ansvarlig for tvangslodsens fejl. Den norske Høyesterett anvendte imidlertid norsk ret, som medførte ansvar, idet

»... det er naturligt at ta utgangspunkt i den betragtning at et forhold fortrinnsvis bør bedømmes efter loven i det land hvortil det har sin sterkeste tilknytning eller hvor det nærmest hører hjemme. Det er selvfølgelig ikke mulig uten videre at løse alle international-privatretslige spørgsmål ut fra denne almindelige betragtning, men det forekommer mig dog at den er tilstrækkelig til at gi en løsning for det tilfælde som her foreligger.

Det, som her spørres om er jo om en norsk skibseiers ansvar overfor en anden norsk skibseier for skade voldt ved at det første skib har paaseilt den annens skib. Og dette forhold synes jeg maa sis at ha sin sterkeste tilknytning til Norge, uanset at paaseilingen har fundet sted paa en anden stats sjøterritorium« (s. 293).

Den internationale privatret er en del af ethvert lands retssystem, og den indebærer, at en sag efter omstændighederne kan få forskelligt udfald, afhængig af hvor den finder sin afgørelse. Parterne i en tvist (eller en mulig tvist) vil derfor søge at styre sagen derhen, hvor den må antages at få det mest gunstige udfald for dem selv. Dette kaldes forum shopping. Et virkemiddel i denne sammenhæng kan være arrest af skibe eller andre værdier, jf. nedenfor i kap. 1.56 om arrest. Resultatet af aktiv forum shopping kan være, at en sag finder sin afgørelse i et land, hvor den reelt har beskeden tilknytning (hverken parter eller vidner bor der, domstolen er ikke særligt fortrolig med søret osv.). Er retsreglerne ens, falder grundlaget for forum shopping bort, hvilket netop er en af pointerne med de internationale konventioner, som skal sikre retsenheden. Således vil det f.eks. være, når domstolene i de mulige fora for søgsmål vedrørende lasteskader vil anvende Haag-Visby-reglerne.

Litteraturen om de internationale privatretslige spørgsmål er særdeles omfattende. Se *Arnt Nielsen*: International privat- og procesret (1999), *Svenné Schmidt*: International formueret (2. udg. 2000) og *Philip*: EU-IP, Europæisk International Privat- og Procesret (2. udg. 1994). Af direkte søretlig art, se især *Brækhus*: Choice of Law Problems in International Shipping, i *Academy of International Law's Recueil des cours* vol. 164 (1980) s. 251-337 (med bl.a. drøftelse af nationalitet og lovvalg, de generelle principper for søretlige kontrakter og gennemgang af enkelte kontrakter: Skibsbygning, salg af sejlene, tonnage, certepartier og konnossementer). Se også *Cordero Moss*: International Commercial Arbitration (1999).

1.54. *Voldgift*. Som nævnt anvendes voldgift ofte i søretlige tvister. Mange af standardformularerne indeholder en særlig klausul herom, se f.eks. Saleform 2012, klausul 16, Gencon 1994, klausul 19 og Baltime, klausul 23. Ofte er voldgiftsklausulen kombineret med en lovvalgsklausul, normalt således at voldgiftsstedets ret skal anvendes.

Der er mange grunde, som kan tale for voldgift; tungtvejende hensyn kan f.eks. være muligheden for en hurtigere afgørelse med særligt sagkyndige dommere uden offentlighedens øjne. En ulempe er, at voldgiftsafgørelser normalt ikke kan appelleres. Man har kun en mulighed for at præsentere faktum og fremkomme med juridiske anbringender. I en sag for de ordinære domstole kan der ofte rettes op på skaden ved uheldig forberedelse i første instans (eller som følge af at dommeren har misforstået eller truffet en retligt uholdbar afgørelse) ved behandlingen i ankeinstansen. I internationale forhold har voldgiftsafgørelser den fordel, at de ofte kan tvangsfuldbyrdes i andre stater uden alt for mange formaliteter, jf. nedenfor i kap. 1.55.

I dansk ret kan de fleste søretlige spørgsmål afgøres ved voldgift, enten i henhold til en forhånds aftale (jf. eksemplerne ovenfor fra standarddokumenterne) eller en aftale indgået efter at tvisten er opstået (jf. voldgiftslovens § 1). Voldgiftsaftalen behøver ikke at være skriftlig for at kunne håndhæves i Danmark, men skriftlighed er selvsagt at foretrække, ikke mindst når en (udeblivelses)afgørelse eventuelt skal fuldbyrdes. En gyldig voldgiftsaftale indebærer, at søgsmål for de ordinære domstole må afvises, men det hænder, at voldgiftsklausulen giver den ene eller begge parter en valgmulighed (se f.eks. den skandinaviske slæbeaftale af 1976, klausul 13, som fastsætter voldgift »med ret for [slæbebåds]selskabet til i stedet at indbringe tvisten for ... som domstol i første instans«). Af særbestemmelser om voldgift må Sl. § 311 fremhæves: I aftaler om stykgodsbefordring kan der være medtaget en voldgiftsklausul. Som regel sker det i tramp-konnossementer, som henviser til et certeparti og udtrykkeligt inkorporerer certepartiets voldgiftsklausul, se f.eks. Congenbill 1994 Conditions of Carriage, pkt. 1. § 311 anerkender en voldgiftsaftale, forudsat at den giver lasteejeren en tilsvarende valgfrihed som angivet i § 310 f.s.v.a. søgsmål for de ordinære domstole.

Om ovennævnte, se i øvrigt *Juul og Thommesen: Voldgiftsret* (3. udg. 2017), *Siig: Arbitration Agreements – In a Transport Law – Perspective* (2003), *Carsten Smith: Voldgift – domstolens konkurrent og hjælper*, TfR 1993, s. 474-495, jf. også *Aarbakke: Noen bemærkninger om voldgiftsklausuler, særlig i konnossementer*, Afs bind 5 (1964), s. 501 ff. Se endvidere *Selvig* i 1995, s. xxiv-xxvii. Og *Cordero Moss: International Commercial Arbitration* (2014).

1.55. *Opfyldelse af domme og voldgiftsafgørelser – tvangsfuldbyrdelse.* I almindelighed vil en dom eller voldgiftsafgørelse blive respekteret af den tabende part. Indebærer den, at noget skal ydes (fuldbyrdelsesafgørelse) – oftest at penge skal betales – vil dette heldigvis i de fleste tilfælde ske frivilligt. Hvor det ikke går sådan, melder spørgsmålet sig, om afgørelsen kan tvangsfuldbyrdes.

En dansk dom eller voldgiftsafgørelse kan fuldbyrdes i Danmark efter reglerne i Rpl. kap. 45, jf. voldgiftslovens § 38, stk. 1. En afgørelse, som forpligter til at betale et pengebeløb, kan således føre til, at der bliver foretaget udlæg hos den genstridige debitor i værdier, som befinder sig her i landet, hvilket senere kan danne grundlag for tvangssalg.

Også udenlandske aftaler kan danne grundlag for tvangsfuldbyrdelse i Danmark. Mest enkelt er det med voldgiftsafgørelser. Dette hænger sammen med, at ganske mange stater – herunder Danmark – har ratificeret New York-konventionen af 1958 om »Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards«, jf. bekg. nr. 117 om anerkendelse og fuldbyrdelse af udenlandske voldgiftskendelser og om international handelsvoldgift af 7. marts 1973. Overenskomst med en fremmed stat kan ligeledes medføre, at en dom fra en udenlandsk domstol kan fuldbyrdes i Danmark, jf. Rpl. § 479.

For så vidt angår domstolsafgørelser er EF-domsforordningen samt Lugano-konventionen særligt vigtige: De indeholder ikke blot regler om domstolenes kompetence, men også regler om, at domme afsagt i en konventionsstat kan tvangsfuldbyrdes i en anden konventionsstat.

1.56. *Arrest i skib og last.* Hvor et krav ikke kan tjene som udlægsfundament allerede fra stiftelsen, kan det tage tid at opnå et sådant fundament – og i mellemtiden kan debitorens værdier være forsvundet eller være blevet utilgængelige eller vanskeligt tilgængelige for tvangsfuldbyrdelse i form af udlæg. Kreditor gives her en vis hjælp igennem arrestreglerne, jf. Rpl. § 627:

Den, som har et pengekrav – forfaldent eller ikke forfaldent – kan efter en forholdsvis enkel procedure opnå arrest i debitorens formueværdier, dersom (1) »der ikke kan foretages udlæg for fordringen« og (2) »det må antages, at muligheden for senere at opnå dækning ellers vil blive væsentligt forringet«. Der kræves ikke noget endeligt bevis for fordringens gyldighed – det er tilstrækkeligt, at kreditor kan sandsynliggøre kravet og arrestens begrundelse. Retsvirkningen af en arrest er, at debitor mister retten til fysisk og retlig råden over det arresterede formuegode (fast ejendom, en bankkonto, et udestående købesumskrav osv.) til skade for arresthaveren. Når arresthaveren senere opnår udlægsfunda-

ment (f.eks. en dom) for sit krav og derefter udlæg i den faste ejendom, vil udlægget opnå samme prioritet, som arresten havde. Men over for kreditorforfølgelse ved udlæg eller konkurs er arresten dog uden betydning – et udlæg i 2011 vil således gå forud for en arrest fra 2012.

I praksis er det ofte således, at en arrest afværges eller bliver ophævet, ved at debitor stiller sikkerhed for kravet.

Arrest er af særlig betydning for krav i søfartsforhold – f.eks.: Der kan være problemer forbundet med at forfølge et krav mod et udenlandsk registreret skib, som ikke betaler en bunkersregning i Danmark, eller som har forvoldt skade på et havneanlæg. Arrest i debitors værdier – i særdeleshed skibe – som kravet knytter sig til, vil måske her være den eneste praktiske mulighed for at fremtvinge betaling. Derudover må det bemærkes, at en arrest kan give jurisdiktion, jf. Rpl. § 246 a.

Det er selvsagt ønskeligt, at arrestreglerne vedrørende skibe er ens i alle lande. Bruxelles-konventionen af 1952 (International Convention relating to Arrest of Seagoing Ships) har desuden det formål at begrænse antallet af krav, som kan give grundlag for arrest i skibe. Danmark har ratificeret 1952-konventionen, jf. Sl. kap. 4, som modificerer og supplerer reglerne i Rpl. kap. 56. Hovedprincipperne er: Der kan alene foretages arrest i skibe for de såkaldte søretskrav, jf. opregningen i § 91. Groft sagt forholder det sig således, at er et krav sikret ved søpant (jf. nedenfor i kap. 6), falder det indenfor, men opregningen omfatter også krav, som ikke er sikret ved søpant, f.eks. krav i anledning af leverancer til skibe (§ 91, nr. 11). Arrest skal alene kunne foretages i det skib, som kravet knytter sig til, men her er der en del undtagelser (de såkaldte søsterskibsundtagelser), jf. Sl. § 93. Reglerne er ikke til hinder for, at der for et søretskrav foretages arrest i andre værdier end det pågældende skib, f.eks. i rederiets kontorbygninger.

Sl. § 96 fastslår, at bestemmelserne i retsplejeloven om arrest i øvrigt finder anvendelse for arrest af skib, og forståelsen af bestemmelsen er behandlet i flere afgørelser; særligt UfR 2010.2571.

Nærmere om arrest i skibe, se Karnovs lovkommentarer til Sl. kap. 4, *Martens, Mathisen m.fl.*: Søloven med kommentarer (4. udg. 2012), *Martens*: Nye regler om arrest i skib, Juristen 1990, s. 237 ff., *Anker Andersen*: Arrest i skib, Fuldmægtigen 1989 s. 71 ff., *Falkanger*: Arrest of Ships under Norwegian Law, MarIus nr. 258 (2000) og *Berlingieri*: Arrest of Ships (5th ed. 2012).

Kontrolspørgsmål til kapitel 1

1. Hvad er karakteristisk for søretten?
2. Fra hvilke kilder hentes materiale til afgørelse af søretlige spørgsmål efter dansk ret?
3. Hvorledes er dansk søret påvirket af fremmed ret?
4. Hvad skal der til, for at en international konvention bliver bindende i Danmark?
5. Hvad er forskellen mellem ufravigelige (præceptive) lovregler og fravigelige (deklaratoriske) lovregler?
6. Har voldgiftsbehandlingen nogle fordele frem for ordinær retssagsbehandling?
7. Hvad er forskellen mellem »subjektiv« og »objektiv« fortolkning?
8. Hvad indebærer den engelske »four corner rule«?
9. Er der nogen principiel forskel på den måde, en advokat og en dommer fortolker en lov eller kontrakttekst?
10. Hvad er en prorogationsklausul?
11. Hvad indebærer tvangsfuldbyrdelse?
12. Kan man i Danmark få tvangsfuldbyrdet:
 - a. en udenlandsk dom?
 - b. en udenlandsk voldgiftsavgørelse?
13. Kan der indgås en gyldig aftale om voldgiftsbehandling af en lasteskadesag knyttet til et konnossement?
14. Hvilke krav stiller voldgiftsloven til en gyldig voldgiftsaftale?
15. Hvad går den individualiserende metode ud på?
16. Hvad menes der med »partsautonomi« i den internationale privatret?
17. Er dansk og engelsk international privatret ens?
18. Hvad er »forum shopping«?
19. Hvad regulerer Bruxelles-konventionen af 1952?
20. Forklar begrebet værneting.
21. Hvad er arrest?
22. Kan en lasteejer opnå arrest til sikring af sit påståede lasteskadekrav i:
 - a. Det transporterende skib?
 - b. Rederiets krav på tidsfragt?
23. Kan arrest give jurisdiktion for søgsmål mellem arresthaver og debitor?