

# Ansvarssubjektet i søsikkerhedslovgivningen - nordisk retsenhed eller ej?

av lektor, ph.d. Anders Møllmann og professor, dr.jur. Vibe Ulfbeck, Center for Virksomhedsansvar, Københavns Universitet

## Ansvarssubjektet i det nordiske søretssamarbejde

Det nordiske søretssamarbejde blev for alvor grundlagt ved det arbejde der ledte til gennemførelsen af næsten identiske sølove i Sverige, Norge og Danmark i 1890'erne. Samarbejdet – der vel i det hele må siges at have aftaget noget i intensitet – er fortsat stærkest vedrørende forholdene reguleret i søloven.

Hvilke forhold, der er reguleret i søloven, har også udviklet sig over tid. I forhold til denne artikels emne er det særligt værd at notere sig, at søloven tidligere i langt højere grad har reguleret ansvaret for sikringen af søsikkerhedsmæssige aspekter, end tilfældet er nu.

Det centrale ansvarssubjekt i søloven har altid været "rederen". Begrebet er ikke defineret i loven, men i praksis og doktrin er indholdet af begrebet blevet nærmere fastlagt. I forbindelse med at reguleringen af søsikkerhedsforholdene i stigende grad blev flyttet ud af søloven og gjort til genstand for egen lovregulering opstod spørgsmålet, om rederen også skulle være det centrale ansvarssubjekt her. Dette blev tilfældet i Sverige, Finland og Danmark, mens Norge valgte betegnelsen "rederiet". Dette rejser videre spørgsmål om samspillet mellem rederbegrebet i søloven og søsikkerhedslovgivningen.

Spørgsmålet om, hvem der er ansvarssubjekt i forhold til søsikkerhedslovgivningen bliver særligt kompliceret i situationer, hvor flere aktører har indflydelse på den sikkerhedsmæssige drift. Dette er i praksis særligt tilfældet, når den tekniske drift er outsourcet til en technical manager.

Formålet med denne artikel er at undersøge, hvem ansvarssubjektet i søsikkerhedslovgivningen i Danmark, Sverige, Norge og Finland er, når den tekniske drift er outsourcet til en technical manager. Herigennem vil det blive påvist, om der kan siges at eksistere nordisk retsenhed også på dette område af sølovgivningen. Afslutningsvis vil det blive drøftet, om det er problematisk, hvis sådan retsenhed ikke består.

I det følgende vil søsikkerhedslovgivningen, konsekvenserne af at være ansvarssubjekt og outsourcing af den tekniske drift først blive kort introduceret. Derefter vil rederbegrebet i søloven blive behandlet, hvorefter ansvarssubjektet i lovgivningen i Danmark, Sverige, Norge og Finland analyseres. Dette afrundes med nogle konklusioner og videre overvejelser.

## Søsikkerhedslovgivningen

Den retlige regulering af de sikkerhedsmæssige aspekter af søfart er vokset kraftigt siden midten af det 20. århundrede. Selve udtrykket søsikkerhed er ikke et defineret begreb og kan tillægges både mere udvidende og indsnævrende betydning. Hugo Tiberger opdeler begrebet i *fartygssäkerhet*, *sjöfartsskydd* og *miljöskydd*.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Tiberger, Hugo; Scheling, Johan; og Widlund, Mattias: *Svensk sjö rätt*, Jure Förlag AB, Stockholm 2016, s. 93f.

denne artikel vil fokus især være på *fartygssikkerhet*, altså skibes tekniske og operative sikkerhed, inklusive sikkerhedsstyringssystem.

Indledningsvis skal det bemærkes, at søloven pålægger skibsføreren en række forpligtelser af søsikkerhedsmæssig karakter, hovedsagelig pligten i § 131 (6 kap 1 §) til at sørge for, at skibet er i sødygtig stand. I en offentligretlig sammenhæng må betydningen af denne bestemmelse imidlertid anses for i vidt omfang at være blevet erstattet af reglerne i den mere tekniske søsikkerhedslovgivning, der – i hvert fald i Danmark – også nu indeholder straffehjemlen for manglende overholdelse.<sup>2</sup> Bestemmelsen vil derfor ikke blive behandlet yderligere her.

Søsikkerhedslovgivningen bygger i vidt omfang på internationale konventioner. Centralt for spørgsmål om *fartygssikkerhet* står SOLAS. SOLAS er møntet på de kontraherende stater – hovedsagelig i deres egenskab af flagstat – og angiver ikke ansvarssubjekter for opfyldelsen af konventionens krav til skibe og deres drift. Dette er således overladt til staterne ved implementeringen af konventionen i national ret.

En væsentlig undtagelse er imidlertid ISM-koden, der er gjort obligatorisk i medfør af SOLAS kapitel IX.<sup>3</sup> ISM-koden udpeger som hovedansvarssubjekt "the Company", der i den danske sprogversion af ISM-forordningen oversættes til "rederi", mens den svenske version anvender den mere direkte oversættelse "företag".<sup>4</sup> Definitionen heraf er:

"ejereren af skibet eller en hvilken som helst anden organisation eller person som f.eks. operatøren eller bareboat-befragteren, som har overtaget ansvaret for skibets drift fra ejeren af skibet, og som ved denne ansvarsoverdragelse har erklæret sig indforstået med hensyn til overtagelsen af alle pligter og ansvarsområder, som ISM-koden pålægger."<sup>5</sup>

ISM-reglerne udpeger således selv et offentligretligt ansvarssubjekt for overholdelsen af disse regler. Ansvarssubjektet er imidlertid ikke nødvendigvis sammenfaldende med ansvarssubjektet for overholdelse af søsikkerhedslovgivningen i øvrigt.

## Konsekvenserne af at være ansvarssubjekt

Før identifikationen af ansvarssubjektet analyseres nøjere vil der i det følgende blive givet en kort beskrivelse af konsekvenserne af at være ansvarssubjekt. Der er ikke tale om en udtømmende opregning, og denne baseres hovedsagelig på dansk ret.

At blive udpeget som ansvarssubjekt i søsikkerhedslovgivningen medfører en række konsekvenser af både offentligretlig og privatretlig karakter. Sidstnævnte består hovedsagelig i, at statussen af ansvarssubjekt vil kunne have indflydelse på et eventuelt erstatningsansvar over for tredjemand ved manglende overholdelse af søsikkerhedslovgivningen. Dette vil ikke blive behandlet nærmere i denne artikel. De offentligretlige konsekvenser kan deles op i egentlige offentligretlige konsekvenser, altså forvaltningsmæssige konsekvenser, og strafferetlige konsekvenser.

At blive anset for ansvarssubjekt medfører (naturligvis) som hovedkonsekvens en forpligtelse til at opfylde de krav, lovgivningen opstiller. Efterledes disse ikke, kan det, som allerede nævnt, være strafbelagt, ligesom det kan medføre et erstatningsansvar efter de almindelige erstatningsregler. Som ansvarssubjekt kan man

---

<sup>2</sup> Søsikkerhedsloven § 10, jf. § 28.

<sup>3</sup> ISM-koden er i EU's medlemsstater gennemført ved forordning 336/2006.

<sup>4</sup> Forordning 336/2006, artikel 2, nr. 3.

<sup>5</sup> Ibid. Dette er en oversættelse af definitionen i SOLAS kapitel IX, regulation 1(2).

derudover blive adressat for påbud fra myndighederne, jf. søsikkerhedsloven § 18. Det vil sige, at myndighederne kan påbyde modtageren at foretage specifikke handlinger eller undladelser. Efterleves påbuddet ikke, er dette i sig selv strafbart, jf. § 22, nr. 3.

Efterleves påbuddet ikke, vil myndighederne desuden kunne lade de påbudte handlinger udføre for ansvarssubjektets regning.

Separat herfra vil det være strafbart ikke at efterleve forpligtelserne i søsikkerhedslovgivningen. Strafbarheden kan udformes på forskellig vis, bl.a. ved at strafbarheden alene påhviler det udpegede ansvarssubjekt, eller at der vælges en bredere tilgang, hvor alle, der indgår i søsikkerhedsarbejdet, kan straffes. Som det vil blive vist, er der valgt forskellige tilgange i de nordiske lande.

Der er således væsentlige konsekvenser af at blive anset for ansvarssubjekt i søsikkerhedslovgivningen.

## Outsourcing af driften

Rederibranchen har som så mange andre brancher udviklet sig i retning af en højere og højere grad af specialisering. Dette giver sig blandt andet udslag i en udbredt tendens til at outsource dele af driften. I forhold til emnet for denne artikel er det mest interessante eksempel, når den tekniske drift af skibet lægges ud til en tredjemand; det, der normalt omtales som technical management.

Ved technical management indgås der en aftale mellem ejeren og et managementfirma (en manager), hvorved manageren som tjenesteyder påtager sig de opgaver, der er forbundet med den tekniske drift af skibet. Manageren handler som udgangspunkt som fuldmægtig for ejeren, men har normalt et vidt spillerum for at vurdere, hvad der er nødvendige tiltag i forbindelse med den tekniske drift af skibet. Aftalen indgås ofte ved anvendelse af en standardkontrakt, hvor BIMCO's Shipman 2009 anvendes i vidt omfang.

Der opstår derved en situation, hvor ejeren har den økonomiske interesse/risiko i skibets drift, men manageren rent faktisk forestår driften og træffer beslutningerne i forbindelse hermed, herunder beslutninger af sikkerhedsmæssig karakter. Det kan derfor tænkes, at manageren har overtaget driften i et sådant omfang, at manageren opfylder definitionen af "Company" i ISM-koden, og derved er ansvarssubjekt for disse regler. Shipman 2009 betemmer således også, at manageren (der leverer technical management) skal acceptere at lade sig udpege som "Company" i forhold til ISM-koden og fremgå som sådan på det Document of Compliance, der udstedes i henhold til konventionen.<sup>6</sup> Det skal imidlertid aftales mellem parterne

Spørgsmålet er, hvilke konsekvenser overladelsen af driften til en manager har, i forhold til hvem der er ansvarssubjekt i søsikkerhedslovgivningen generelt, og herunder om manageren skal anses for at være reder efter disse regler. Inden dette analyseres, ses der i det følgende afsnit på, hvordan rederbegrebet anvendes i søloven.

## Rederbegrebet i søloven

Rederbegrebet anvendes flere steder i søloven, og der knyttes en række forskellige retsvirkninger til begrebet. Således er rederen ansvarssubjekt efter sølovens § 151, retssubjekt med ret til globalbegrænsning efter sølovens kap. 9, ligesom rederbegrebet er relevant i relation til reglerne om søpant i § 51.

---

<sup>6</sup> Clause 8(b).

Søloven definerer imidlertid ikke begrebet.<sup>7</sup> I litteraturen er rederen traditionelt blevet beskrevet som "skipsfartsnæringens driftsherre".<sup>8</sup> Rederen er således den, "som setter virksomheden i gang, leder den og bærer den økonomiske risiko".<sup>9</sup> Det vil således typisk være rederen, der bemander skibet, sørger for dets udrustning og beslutter, hvordan det skal udnyttes.

Rederen vil ofte være ejeren af skibet. Særlig simpel er denne konstruktion, hvis der er tale om en enmandsvirksomhed. Et skib kan imidlertid også være ejet af flere med fuldt (proratarisk) ansvar i et partrederi. Partrederne er i så fald ejerne af skibet<sup>10</sup> og dermed ofte også rederne.<sup>11</sup> Virksomheden kan også være organiseret i selskabsform og skibene ejet af eksempelvis et aktieselskab. Aktieselskabet er i så fald ejer af skibet og dermed ofte også rederen.

Rederen er imidlertid ikke nødvendigvis ejeren af skibet. Rederværdigheden kan gå over til en anden juridisk person, hvis rådigheden over skibet i videre omfang overlades til en anden. I en sådan overdragelsessituation har man ved identificering af rederen traditionelt lagt vægt på, hvem der har den nautiske ledelse af skibet.<sup>12</sup>

Et klart eksempel på dette er situationen, hvor skibet er bareboatbefragtet. Rederværdigheden overgår her til bareboatbefragteren, idet denne overtager opgaven med at bemane skibet og i det hele har både den nautiske og kommercielle ledelse af skibet. Bareboatbefragteren bærer dermed også den økonomiske risiko for skibets drift. Er der derimod tale om andre typer certepartier, som eksempelvis tidscertepartier, hvor den nautiske ledelse forbliver hos bortfragteren, vil rederværdigheden ikke gå over på befragteren.

Når der lægges vægt på den nautiske ledelse skyldes det især, at den, der har den nautiske ledelse, kan udøve kommandomyndighed over skibets besætning, og den der på denne måde har instruktionsbeføjelse over skibets besætning også bør være den, der bærer arbejdsgiveransvaret, som er en central del af rederansvaret. Hos Brækhus, *Rederens husbondsansvar*, 1953, s. 36 beskrives forholdene grundlæggende på denne måde. Således nævnes, at den omstændighed, at rederen er arbejdsgiver, normalt indebærer, at a) han har kommando- eller instruktionsbeføjelse over hjælperne, b) at han er part i arbejdsaftalerne, c) at han også endelig skal belastes med udgifterne til løn mv. Der peges dog samtidig på, at i "de atypiske tilfælde er disse forskellige sider ved arbejdsgiverstillingen ikke samlet hos en og samme person".<sup>13</sup> I tilfælde af en sådan opsplnitning af rederværdigheden må man ifølge forfatteren lægge vægt på, hvem der har

---

<sup>7</sup> Se hertil også Wetterstein, Peter: *Redarens Miljöskadeansvar*, Åbo Akademis Förlag, Åbo 2004, s. 33.

<sup>8</sup> Falkanger, Thor og Bull, Hans Jacob: *Sjørett*, 7. udgave, Sjørettsfondet Akademisk, Oslo 2010, s. 124, Brækhus, Sjur: *Rederens husbondsansvar*, Handelshögskolans i Göteborg skriftserie nr. 2, Gumperts Förlag, Göteborg 1953, s. 33.

<sup>9</sup> Ibid.

<sup>10</sup> Kragelund, Gitte Vannus: *Partrederiers partssubjektivitet*, Erhvervsretligt Tidsskrift 2011.333, afsnit 3.2.1.

<sup>11</sup> Partrederne skal udpege en bestyrende reder (der ikke behøver være partreder), jf. søloven § 103, stk. 1 (5 kap. 3 §).

<sup>12</sup> Wetterstein, Peter: *Redarens Miljöskadeansvar*, Åbo Akademis Förlag, Åbo 2004, s. 37. I relation til arbejdsgiveransvaret fremstår dette som velbegrundet: Den, der har den nautiske ledelse, kan udøve kommandomyndighed over skibets besætning, og den der på denne måde har instruktionsbeføjelse over skibets besætning bør også være den, der bærer arbejdsgiveransvaret, som er en central del af rederansvaret.

<sup>13</sup> Brækhus, Sjur: *Rederens husbondsansvar*, Handelshögskolans i Göteborg skriftserie nr. 2, Gumperts Förlag, Göteborg 1953, s. 36.

kommandomyndigheden,<sup>14</sup> og hvis dette ikke giver noget klart svar som supplerende kriterium inddrage, hvem der bærer den økonomiske risiko ved ekspeditionen.<sup>15</sup>

I moderne rederidrift forekommer – som beskrevet ovenfor – i vidt omfang en opsplitning af rederens opgaver ved indgåelse af managementaftaler. Det kan herunder også tænkes, at forhyring af mandskab og den kommercielle drift af skibet uddelegeres. De retlige konsekvenser mellem parterne af et sådant arrangement afhænger selvfølgelig af aftalens indhold. Aftalen vil ofte have karakter af et fuldmagtsforhold, sådan at den, der har rollen som manager, optræder på vegne af rederen.<sup>16</sup> Fuldmagtskonstruktionen er indbygget i standardkontrakten for managementaftaler, Shipman 2009, klausul 3, som lyder:

”Subject to the terms and conditions herein provided, during the period of this Agreement, the Managers shall carry out management services in respect of the Vessel as agents for and on behalf of the owners...”

Det antages, at en sådan aftale normalt ikke indebærer rederstatus for managementselskabet i henhold til søloven.<sup>17</sup>

Managementselskabet kan derimod pådrage sig et almindeligt culpaansvar over for tredjemand, hvis han for eksempel har udvist forsømmelse i forbindelse med ansættelse af mandskab. Spørgsmålet om, hvorvidt et managementselskab kan få rederstatus i henhold til søloven, hvis det ikke – udtrykkeligt ifølge aftalen – optræder som fuldmægtig for rederen, har ikke været prøvet i praksis. Principielt kan det næppe udelukkes, at en managementaftale kan overlade en så stor del af rådigheden over skibet til managementselskabet, at dette kan få status af reder.

Et parallelt spørgsmål blev behandlet i den norske afgørelse HR-2017-331-A. Denne sag drejede sig om vragjernelse, og spørgsmålet var, om et managementselskab kunne pålægges en sådan pligt. Efter den norske forurensningslovs § 37 andet led, kan pålæg rettes mod ”skibets ejer”. Lagmannsretten var nået frem til, at managementselskabet i relation til denne bestemmelse måtte anses for ejer, da selskabet ”var og er...i posisjon til å utøve en rekke av de beføyelser som normalt tilligger en eier”.<sup>18</sup> Høyesteret var ikke enig i denne vurdering, idet man fandt, at det ville have været naturligt at tydeliggøre det i forureningsloven, hvis managementselskaber skulle kunne anses for at være ”ejer” i denne sammenhæng. Høyesteret nåede frem til dette resultat til trods for, at der var tale om en ”meget omfattende managementaftale”, idet man ikke fandt at aftalen i sig selv gik ud over, hvad som med rimelighed kan følge af en managementaftale.

*Sammenfattende* synes rederbegrebet i søloven oprindelig især at være behandlet i relation til arbejdsgiveransvaret og dermed at have været knyttet til arbejdsgiverbegrebet og spørgsmålet om instruktionsbeføjelse, arbejdstagerkontrakt, og (subsidiært eller i forlængelse heraf) økonomisk risiko. Det har været anset for undtagelsen, at rederfunktionen har været så opsplittet, at disse kriterier ikke ville udpege den samme person som reder. Selv om managementaftaler indebærer, at en opsplitning af

---

<sup>14</sup> Brækhus, Sjur: *Rederens husbondsansvar*, Handelshøgskolans i Göteborg skriftserie nr. 2, Gumperts Förlag, Göteborg 1953, s. 38. Det bemærkes her, at også dette kriterium kan være vanskeligt at anvende, da den økonomiske risiko kan være fordelt på flere.

<sup>15</sup> Ibid.

<sup>16</sup> Der har i praksis været eksempler på, at ”manager” er blevet holdt ansvarlig for opfyldelsen af en indgået kontrakt, fordi det ikke har været gjort tilstrækkeligt klart for kontraktsparten, at manager alene optrådte som fuldmægtig, se eksempelvis den norske afgørelse ND 1980.181 NH (Fekete-dommen).

<sup>17</sup> Falkanger, Thor og Bull, Hans Jacob: *Sjørett*, 7. udgave, Sjørettsfondet Akademisk, Oslo 2010, s. 139, Wetterstein, Peter: *Redarens Miljøskadeansvar*, Åbo Akademis Förlag, Åbo 2004, s. 40 med henvisninger.

<sup>18</sup> Refereret i dommen afsnit 114.

rederfunktionen i dag er langt mere sædvanlig, synes det at være den generelle opfattelse i teorien, at managementaftaler normalt ikke overfører rederværdigheden til managementselskabet. Rederbegrebet i søloven synes således (endnu) at have et relativt fast og fælles indhold i de nordiske lande.

## Ansvarssubjektet i søsikkerhedslovgivningen

Efter disse indledende betragtninger vil det i det følgende blive undersøgt, hvordan ansvarssubjektet er defineret i søsikkerhedslovgivningen i Danmark, Sverige, Finland og Norge, herunder hvordan betegnelsen "reder" skal forstås.

### Danmark

I Danmark er den centrale lov på dette område søsikkerhedsloven.<sup>19</sup> Loven fastsætter i kapitel 4 (§§ 9-13) pligter for forskellige parter, nemlig rederen, skibsføreren, "den, der leder arbejdet om bord", de ansatte om bord og enhver ombordværende. Det centrale ansvarssubjekt er rederen, der "skal sikre", at loven og regler udstedt i medfør heraf, fx implementeringen af SOLAS, overholdes, ligesom rederen skal sørge for, at skibsføreren har mulighed for at opfylde sine forpligtelser, jf. § 9.

Rederbegrebet er ikke defineret i loven. Derimod fastsætter loven visse bestemmelser for ansvarets omfang, der har betydning for forståelsen af ansvarssubjektet generelt og rederbegrebet. For det første angiver § 9, stk. 1, 4. pkt.:

"Forpligtelserne efter 1-3. pkt. påhviler rederen, uanset om andre organisationer, virksomheder eller personer opfylder visse af opgaverne eller pligterne på rederens vegne."

Dernæst angiver stk. 2:

"Har rederen helt eller delvis overladt de pligter og ansvarsområder, som er omfattet af den kode om sikker skibsdrift, som er fastsat af FN's Internationale Maritime Organisation, til en anden organisation eller person, finder stk. 1 tillige anvendelse for den pågældende, for så vidt angår de overtagne pligter og ansvarsområder."

Af stk. 1, 4. pkt. kan det udledes, at en part fortsat kan være reder og dermed ansvarssubjekt, selvom en del af opgaverne uddelegeres. Ligeledes fremgår det, at opgaverne ikke kan uddelegeres med ansvarsfritagende virkning. Af stk. 2 kan det endvidere modsætningsvis udledes, at uddelegeringen også kan omfatte ISM-ansvaret, uden at dette nødvendigvis medfører, at den delegerende part ikke længere anses for reder i forhold til søsikkerhedsloven.

Indtil søsikkerhedslovens ikrafttræden i 1999 var rederens ansvar for søsikkerheden bl.a. reguleret i lov om skibes sikkerhed.<sup>20</sup> Heri var rederbegrebet heller ikke defineret. Af forarbejderne fremgår det, at der ved fastlæggelsen af, hvem der var reder "i første række [måtte] lægges vægt på ejerforholdet", men der kunne også i andre situationer være behov for at tillægge "andre forhold såsom dispositionsretten over skibet" betydning.<sup>21</sup> Som eksempler nævntes en korresponderende reder og en bareboat befragter, der under visse omstændigheder kunne anses for reder.<sup>22</sup> Der lagdes altså her meget stor vægt på ejerforholdet.

---

<sup>19</sup> Lovbekendtgørelse 72/2014 om sikkerhed til søs med senere ændringer.

<sup>20</sup> Senest lovbekendtgørelse 594/1996, der blev ophævet samtidig med søsikkerhedslovens ikrafttræden.

<sup>21</sup> Folketingstidende A 1979-80, sp. 815.

<sup>22</sup> Ibid.

Bestemmelsen om rederens pligter i søsikkerhedsloven blev væsentligt ændret og udvidet i 2010.<sup>23</sup> Det var i denne forbindelse stk. 1, 4. pkt., og stk. 2 blev indsat. Det var ligeledes i denne forbindelse, at rederen blev gjort til den primært ansvarlige for overholdelse af lovens pligter.

Som nævnt defineres rederbegrebet ikke, og forarbejderne fastslår, at fastlæggelsen fortsat skal ske ud fra en konkret vurdering.<sup>24</sup> Samtidig nedtones den primære betydning af det formelle ejerskab, hvorimod den økonomiske interesse i skibets drift tillægges større vægt.<sup>25</sup> Dette gør sig så meget desto mere gældende, når den, der har den økonomiske interesse i skibets drift tillige "deltager aktivt i rederifunktionerne eller på anden måde øver indflydelse på skibets drift".<sup>26</sup>

Vedrørende outsourcing af den sikkerhedsmæssige drift tillægges den økonomiske interesse i denne del af driften også væsentlig betydning i forarbejderne i forhold til, hvem der anses for at være reder og dermed primært ansvarssubjekt. I forhold til ISM-koden anføres det, at den, der har overtaget ISM-kodens forpligtelser fra ejeren af skibet, kan være reder i søsikkerhedslovens forstand, men at det ikke behøver være tilfældet. I situationer, hvor sikkerhedsstyringen outsources til en virksomhed, der ikke driver skibet for egen regning, vil det fortsat være ejeren (den delegerende part) der har den økonomiske interesse i driften af skibet, herunder den sikkerhedsmæssige drift. Det vil således også være denne part, der tjener ved, at der spares på den sikkerhedsmæssige drift.<sup>27</sup> Der opstår således med forarbejdernes ord et "samvirke omkring den sikkerhedsmæssige drift af skibet" mellem den delegerende part og den, der er ansvarlig for sikkerhedsstyringen efter ISM-koden.<sup>28</sup> I disse situationer vil det være den, i hvis økonomiske interesse skibet drives, der skal anses for reder i søsikkerhedslovens forstand.<sup>29</sup> Denne part vil herefter være det primære ansvarssubjekt, mens den ansvarlige for sikkerhedsstyringen efter ISM-koden kan holdes ansvarlig efter stk. 2.

Hvor den tekniske drift af et skib er outsourcet til en technical manager, vil det typisk være den technical manager, der står anført som rederi på skibets Document of Compliance under ISM-koden,<sup>30</sup> og som derved har de pligter, der følger af koden. Hvor den technical manager er aflønnet for sine services og ikke tager andel i vinding og tab, og heller ikke i øvrigt har andel i driften, må det på baggrund af forarbejderne antages, at der er en kraftig formodning for, at det fortsat er den delegerende part (typisk ejeren eller bareboat befragteren), der vil blive anset for reder i søsikkerhedslovens forstand og dermed primært ansvarssubjekt. Denne part vil heller ikke være fritaget for at opfylde de dele af lovens pligter, der er outsourcet til den technical manager, jf. stk. 1, 4. pkt. Den technical manager vil samtidig blive ansvarlig for de dele af driften, der er overtaget, og vil således også være ansvarssubjekt efter søsikkerhedsloven for disse dele.

En ejer eller bareboat befragter kan således ikke føle sig sikker på at have frigjort sig for sit rederansvar under søsikkerhedsloven ved at outsource den sikkerhedsmæssige drift til en technical manager. Den technical manager, der står anført som rederi på DOC i henhold til ISM-koden kan derimod føle sig sikker på

---

<sup>23</sup> Ved lov 493/2010.

<sup>24</sup> Folketingstidende A 2009-10, lovforslag 100, s. 21.

<sup>25</sup> Ibid.

<sup>26</sup> Ibid.

<sup>27</sup> Folketingstidende A 2009-10, lovforslag 100, s. 22.

<sup>28</sup> Folketingstidende A 2009-10, lovforslag 100, s. 36.

<sup>29</sup> Folketingstidende A 2009-10, lovforslag 100, s. 22.

<sup>30</sup> Jf. ovenfor ved og i note 6.

at være ansvarssubjekt for de dele af driften, der er overtaget, og vil i nogle tilfælde kunne blive anset for reder og derved have det fulde ansvar i henhold til loven.

## Sverige

I Sverige er den centrale lov i denne sammenhæng fartygssikkerhetslagen.<sup>31</sup> Dette er en ganske omfattende lov, der dog fortsat har karakter af en rammelov, med hjemmel i hvilken et stort antal detailregler er udstedt.

I modsætning til i Norge og Danmark indeholder loven ikke mere generelle regler, om hvem der er pligtsubjekt(er) for lovens krav. Visse bestemmelser er rettet direkte til et pligtsubjekt, bl.a. reder og skibsfører, men de fleste regler opstiller krav, som fartøjet skal leve op til, uden at det specifikt er angivet, hvem der har pligt til at sørge herfor.

Lovens kapitel 8 indeholder "ansvarsbestemmelser", hvilket her vil sige straffebestemmelser. Det synes reelt at være herigennem, at pligtsubjekterne identificeres. Straffebuddene retter sig hovedsageligt til rederen og skibsføreren. Sammenlignet med Danmark synes der generelt at påhvile skibsføreren et større ansvar sammenlignet med rederen, end tilfældet er i Danmark, og reguleringen minder således mere om den danske inden 2009-lovændringen der.

Lovens 1 kapitel 2 § indeholder definitioner af forskellige begreber. Rederbegrebet defineres ikke. Af stykke 2 fremgår imidlertid:

"Vad som sägs i denna lag om redare skall gälla även den som i redarens ställe utöver ett avgörande inflytande över fartygets drift."<sup>32</sup>

Modsætningsvis kan det konstateres, at man kan udøve en "avgørende indflydelse" på skibets drift uden at blive anset for reder, men man vil i så fald have de samme pligter som rederen. Dette er åbenlyst relevant i en situation, hvor technical management er outsourcet.

Det er interessant, at den svenske lovgiver har valgt fortsat ikke at definere rederbegrebet. Dette blev ellers foreslået af Sjösäkerhetskommitén i 1996 i dens Handlingsplan för ökad sjösäkerhet.<sup>33</sup> Kommitén foreslog da følgende definition:

"Med redare avses i denna lag den som äger eller hyr hela fartyget och som ensam eller tillsammans med andra personer utövar faktisk beslutanderätt i frågor rörande fartygets säkerhet. Med redaren jämställs en sådan person som enligt avtal eller på något annat sätt faktiskt har hand om frågor med anknytning till fartygets säkerhet."<sup>34</sup>

Af forarbejderne til (den nuværende) fartygssikkerhetslagen fremgår det, at lovgiver alligevel fravalgte den foreslåede definition, dels fordi definitionen i sig selv var kompliceret og åben for fortolkning, dels fordi man frygtede, at definitionen ville kunne medføre situationer, hvor den, som udøver avgørende indflydelse over driften, ikke ville blive omfattet af definitionen, hvilket i øvrigt ville kunne udnyttes af dubiøse aktører

---

<sup>31</sup> 2003:364.

<sup>32</sup> I den tidligere fartygssikkerhetslag (1988:49) hed det, at bestemmelserne om rederen også gjaldt den "som i redarens ställe har befattning med fartyget", 1 kap 2 §. Den nuværende formulering synes både at kunne ses som en udvidelse og en indskrænkning i forhold hertil. Således synes "avgörande inflytande över" umiddelbart at være et snævrere begreb end "befattning med", mens "inflytande över" måske kan indbefatte handlinger og undladelser, der så at sige er længere fra selve skibet, end "befattning med" kan.

<sup>33</sup> SOU 1996:182.

<sup>34</sup> Ibid., s. 431.



ved organiseringen af rederivirksomheden.<sup>35</sup> Bekymringen om, at definitionen ikke i alle tilfælde ville omfatte den rette kreds, blev yderligere underbygget med outsourcingtendensen i rederibranchen<sup>36</sup> – en tendens der kun er blevet stærkere, siden loven blev vedtaget.

Det er interessant, at beslutningen i forarbejderne desuden begrundes med, at rederbegrebet er ”av sådan generell betydelse för sjöritten, att den enligt regeringens mening inte lämpligen bör tas upp i detta sammanhang” [in casu Lag om åtgärder mot förorening från fartyg].<sup>37</sup> Dette kunne opfattes som en angivelse af, at definitionen af rederbegrebet bør være det samme på tværs af søretten, men når betragtningen leder til, at begrebet ikke defineres, bl.a. fordi man er bekymret for, at en definition kan lede til situationer, hvor det rette subjekt ikke vil kunne holdes ansvarlig, fordi det falder uden for definitionen, synes det snarere at underbygge et differentieret rederbegreb, eller i hvert fald ansvarssubjekt, i de forskellige dele af søretten.

Bedømmelsen af, hvem der er reder, skal altså ske konkret, og det er her formentlig afgørende, hvem der har udøvet faktisk indflydelse over driften af fartøjet, og ved denne vurdering vil det formentlig blive tillagt væsentlig betydning, hvem der står som rederi på Document of Compliance iht. ISM-koden.<sup>38</sup>

Selv hvis den, der udøver indflydelse over driften, ikke bliver anset for reder, vil personen blive pålagt samme ansvar efter 1 kap 2 §, stk. 2. I en situation, hvor den tekniske drift er outsourcet til en technical manager, vil manageren således også kunne holdes ansvarlig, selvom denne ud fra en samlet vurdering ikke anses for at være reder. Anses den technical manager for at være reder, må bestemmelsen forstås således, at den, der har delegeret driftsansvaret til manageren, altså typisk ejeren, også kan holdes ansvarlig i det omfang, denne har øvet indflydelse på driften. Dette står i kontrast til den danske model, hvor ”sikkerhedsventilen” i søsikkerhedslovens § 9, stk. 2, efter sin ordlyd kun kan anvendes til at holde den ISM-ansvarlige ansvarlig, når den ISM-ansvarlige ikke anses for at være reder, men ikke kan anvendes til at holde den delegerende ansvarlig, når den ISM-ansvarlige anses for at være reder.

## Finland

I Finland er den væsentligste lovgivning om søsikkerhed Lag om fartygs säkerhet och säker drift av fartyg<sup>39</sup> og Lag om tillsyn över fartygssäkerheten.<sup>40</sup> Begge love indeholder en definition af rederbegrebet. Indtil implementeringen af EU's havnestatskontroldirektiv<sup>41</sup> var definitionerne enslydende, men ved gennemførelsen af direktivet, blev definitionen ændret i Lag om tillsyn över fartygssäkerheten. Lag om fartygs säkerhet och säker drift av fartyg 1 kap 2 § nr. 43 indeholder følgende definition:

*”redare den som äger eller hyr hela fartyget och som ensam eller tillsammans med andra personer utövar faktisk beslutanderätt i fartygssäkerhetsfrågorna; i denna lag jämställs med redaren en sådan person som enligt avtal eller på något annat sätt faktiskt har hand om frågor med anknytning till fartygets fartygssäkerhet.”<sup>42</sup>*

<sup>35</sup> Prop 2002/03:109, s. 169, jf. SOU 2001:17, s. 100f, og Prop 2000/01:139, s. 137f.

<sup>36</sup> Prop 2000/01:139, s. 137f.

<sup>37</sup> Prop 2000/01:139, s. 137.

<sup>38</sup> Tiberg, Hugo; Scheling, Johan; og Widlund, Mattias: *Svensk sjö rätt*, Jure Förlag AB, Stockholm 2016, s. 173f.

<sup>39</sup> 2009:1686.

<sup>40</sup> 1995:370.

<sup>41</sup> Direktiv 2009/16 om havnestatskontrol.

<sup>42</sup> Lag om fartygs säkerhet och säker drift av fartyg 1 kap 2§ nr. 43 og Lag om tillsyn över fartygssäkerheten 1 kap 2 § nr. 3.

Som det kan ses, er der tale om den samme definition, som den svenske Sjösäkerhetskommitté efterfølgende foreslog indført i Sverige, men som regeringen afviste af de grunde, der er omtalt i ovenstående afsnit.

Det fremgår direkte af ordlyden, at der er to betingelser for, at en part anses for reder. Dels skal parten være ejer eller (bareboat) befragter af hele fartøjet, dels skal parten have beslutningstagningsret vedrørende sikkerhedsspørgsmål.

Definitionen lægger således betydelig vægt på ejerskab eller fysisk besiddelse af skibet, hvilket umiddelbart taler imod, at en technical manager vil kunne klassificeres som reder, da denne netop ikke er hverken ejer eller bareboat befragter, selvom manageren typisk vil have fået delegeret væsentlige dele af beslutningstagningsretten vedrørende sikkerhedsspørgsmål fra ejeren eller befragteren og ofte står anført som "the company" på Document of Compliance i henhold til ISM-koden. Dette understøttes af forarbejderne til bestemmelsen. Heraf fremgår det, at beslutningsretten kan bestå i enten faktisk beslutningstagning i driftsmæssige spørgsmål eller i at træffe beslutning om uddelegering af driften.<sup>43</sup>

Ved outsourcing af den tekniske drift til en technical manager vil den delegerende ejer/bareboat befragter altså fortsat blive anset for reder.<sup>44</sup> Manageren vil imidlertid ligeledes være ansvarlig i medfør af bestemmelsens andet led. Outsourcingen medfører således ikke ansvarsfrihed for den delegerende ejer/bareboat befragter, idet denne stadig anses for at have rederværdigheden.

Wetterstein anfører, at definitionen i vidt omfang stemmer overens med sølovens rederbegreb og anfører, at det er ønskværdigt, at rederbegrebet gives det samme indhold i begge love.<sup>45</sup>

Som nævnt indeholdt Lag om tillsyn över fartygssäkerheten samme definition indtil implementeringen af havnestatskontrollordivet ved lov 2010/1138. Ved loven blev første led af definitionen i 1 kap 2 § nr. 3 ændret til følgende ordlyd:

*"redare fartygets ägare eller ett bolag, någon annan organisation eller person eller den som hyr hela fartyget, som antingen ensam eller tillsammans med andra personer utövar faktisk beslutanderätt i fartygssäkerhetsfrågorna".*

Definitionen svarer til direktivets definition af "rederi".<sup>46</sup> Af forarbejderne fremgår det blot, at rederdefinitionen udvides, så den "utöver fartygets ägare och den som hyr fartyget även täcker" parter, der har overtaget ansvaret for driften fra rederiet.<sup>47</sup> Det fremgår ikke klart, om dette betyder, at rederværdigheden i relevante tilfælde overgår til fx den technical manager, der ikke er ejer eller bareboat befragter, eller der bliver tale om en deling af rederværdigheden. Henset til bestemmelsens andet led, må den praktiske betydning heraf dog formentlig antages at være stærkt begrænset – i hvert fald så længe

---

<sup>43</sup> RP 250/2009, s. 27, hvor det anføres, at bestemmelsen svarer til definitionen i 2 § 3 punkt i Lag om tillsyn över fartygssäkerheten. Det er i forarbejderne til denne bestemmelse, det ovenstående er anført, RP 1994:344, detaljmotiverne til 2 §. Teksten er baseret på Peter Wettersteins citat af motiverne, da disse ikke foreligger på svensk (online), Wetterstein, Peter: *Redarens Miljöskadeansvar*, Åbo Akademis Förlag, Åbo 2004, s. 50f.

<sup>44</sup> Se også Wetterstein, Peter: *Redarens Miljöskadeansvar*, Åbo Akademis Förlag, Åbo 2004, s. 40.

<sup>45</sup> Wetterstein, Peter: *Redarens Miljöskadeansvar*, Åbo Akademis Förlag, Åbo 2004, s. 51. Bemærk dog, at Åbo Hovrätt i Linda-sagen, ND 2000.169, anførte, at definitionen var "flexiblare" – vistnok i betydningen bredere – end det almindelige rederbegreb, og at denne "flexiblare" definition kun var gældende inden for lovens anvendelsesområde og altså ikke en udvidelse af rederbegrebet generelt, jf. dommens afsnit "Redaregenskapen", pkt. 7.

<sup>46</sup> Direktiv 2009/16, artikel 2, nr. 18.

<sup>47</sup> RP 196/2010, s. 8.

udtrykket "faktisk har hand om frågor med anknytning till fartygets fartygssäkerhet" i andet led fortsat forstås som også at omfatte beslutning om delegation af driftsansvaret.

## Norge

I Norge har man valgt en anden løsning end i de øvrige nordiske lande. I den centrale lov, Skipssikkerhetsloven,<sup>48</sup> har man ligesom i Danmark en bestemmelse, der på generelt plan udstikker pligten til at overholde loven, jf. § 6, men som ansvarssubjekt har man valgt betegnelsen "rederi" og altså ikke rederen, som i de øvrige lande. "Rederi" er defineret i § 4, 1. led:<sup>49</sup>

"Med rederiet menes den som i det sikkerhedsstyringscertifikatet som skipet skal ha etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 7, jf. § 5 i denne loven, er opplyst å være driftsansvarlig selskap."

Definitionen medfører, at den, der står anført som the company på Document of Compliance efter ISM-koden, er "rederiet" og dermed hovedpligtsubjekt i skipssikkerhetsloven.

Skipssikkerhetslovutvalget havde oprindeligt foreslået en definition, der tog udgangspunkt i, at rederiet var den registrerede ejer, men at denne kunne have overladt ansvaret for skibets drift til en anden, der i så fald skulle være rederi.<sup>50</sup> Denne definition lå meget tæt op ad ISM-kodens definition af the Company og ville derfor formentlig i langt de fleste tilfælde have ført til samme resultat i praksis som den endelige definition. Imidlertid blev bestemmelsen i løbet af lovforberedelsen ændret til den nuværende formulering med henblik på at sikre en regel med en høj grad af forudsigelighed med hensyn til, hvem der er "rederiet".<sup>51</sup>

Loven indeholder ikke nogen regel om, at andre, der udøver indflydelse over driften af skibet, skal sidestilles med rederiet eller lignende. Står en part for (en del af) driften af skibet uden at være anført på sikkerhedsstyringscertifikatet bliver denne altså ikke til pligtsubjekt i henhold til loven af den grund. I en situation, hvor den tekniske drift er outsourcet til en technical manager afhænger identiteten af pligtsubjektet således af, om manageren er opført som driftsansvarlig ("Company") på ISM-certifikatet. Er manageren det, bliver manageren "rederiet" og dermed pligtsubjekt, mens ejeren er frigjort fra at være pligtsubjekt; er manageren det ikke, forbliver ejeren (eller en eventuelt tredje part, der står anført på ISM-certifikatet) pligtsubjekt, og manageren bliver ikke pligtsubjekt.

Parter, der håndterer driften af skibet uden at være "rederiet", kan imidlertid ifalde strafansvar for overtrædelse af reglerne i loven, jf. § 69, 2. led. Bestemmelsen retter sig mod enkeltpersoner.<sup>52</sup> Det vil sige, at personer, der er ansat i ejerselskabet eller managementselskabet, der ikke er pligtsubjekt, jf. netop ovenfor, eller i et helt tredje selskab, der udøver driftsopgaver, kan straffes for overtrædelser. Personer ansat i det selskab, som er pligtsubjekt, kan straffes direkte efter straffebudene i kapitel 10.

---

<sup>48</sup> Lov af 16. februar 2007, nr. 9.

<sup>49</sup> 2.-4. led indeholder regler for skibe, der ikke har pligt til at have sikkerhedsstyringsystem mv. Disse vil ikke blive behandlet nærmere her.

<sup>50</sup> NOU 2005:14, lovudkastet § 2-1. Se også Pettersen, Terje Hernes og Bull, Hans Jacob: *Skipssikkerhetsloven – med kommentarer*, Fagbokforlaget, Bergen 2010, s. 121f.

<sup>51</sup> Se gennemgangen af processen i Pettersen, Terje Hernes og Bull, Hans Jacob: *Skipssikkerhetsloven – med kommentarer*, Fagbokforlaget, Bergen 2010, s. 121ff.

<sup>52</sup> Pettersen, Terje Hernes og Bull, Hans Jacob: *Skipssikkerhetsloven – med kommentarer*, Fagbokforlaget, Bergen 2010, s. 870f.

## Konklusion og videre overvejelser

Man behøver ikke kaste mange blikke på lovgivningen, før man kan konstatere, at de nordiske lande har valgt ganske forskellige lovtekniske tilgange til udpegelsen af ansvarssubjektet i søsikkerhedslovgivningen.

Norge har valgt en løsning med et let konstaterbart ansvarssubjekt og uden anvendelse af det klassiske rederbegreb. Sverige, Finland og Danmark har alle valgt at benytte rederbegrebet, men på hver sin måde og alle tre med en udvidelse af ansvarssubjektet. I praksis vil reglerne i langt de fleste tilfælde formentlig lede til udpegelsen af den samme part som ansvarssubjekt, men ikke mindst i tilfælde, hvor den tekniske drift er outsourcet til en technical manager, vil reglerne kunne føre til forskellige resultater. Der kan således ikke siges at være retsenhed i Norden, når det gælder ansvarssubjektet i søsikkerhedsspørgsmål.

Det giver anledning til (i hvert fald) to spørgsmål. For det første: Er det et problem, at der ikke er retsenhed på dette område? For det andet: Er det problematisk at benytte rederbegrebet som ansvarssubjekt? I det følgende vil der blive fremsat nogle (relativt frie) betragtninger herom.

Det nordiske samarbejde på sørettens område har bestået i over et århundrede og medfører den dag i dag, at vi har næsten identiske sølove. Dette medfører også en fælles forståelse af rederbegrebet som det centrale ansvarssubjekt i søloven. På søsikkerhedsområdet har landene ikke nødvendigvis helt sammenfaldende interesser, om end alle fire lande repræsenterer kvalitetsskibsfart og generelt er hurtige til at ratificere nye konventioner og protokoller på området. Således har der heller ikke været tradition for et lige så tæt samarbejde landene imellem, når det kommer til søsikkerhedsområdet.

Er det så et problem, at landene ikke har retsenhed i forhold til, hvem der er ansvarssubjekt? Formentlig ikke. De forhold, der reguleres, er hovedsagelig flagstatsforhold. Sikkerheden til søs opnås ved at skibet og dets drift lever op til en række krav, der hovedsagelig er baseret på internationale regler/standarder. Opfyldelsen heraf sikres i vidt omfang ved havnestatskontrol. Hvem der offentligt kan holdes ansvarlig for at bringe skibet i overensstemmelse med reglerne og eventuelt gøres strafferetligt ansvarlig for den manglende overholdelse er herefter et anliggende for flagstaten, uanset hvor i verden den manglende opfyldelse er konstateret.<sup>53</sup> I en sådan sammenhæng synes der ikke at være væsentlige fordele ved en nordisk retsenhed for så vidt angår ansvarssubjektet.

Med hensyn til anvendelsen af rederbegrebet som ansvarssubjekt i søsikkerhedslovgivningen, kan det først konstateres, at rederbegrebet i søloven ikke er defineret, men der findes en vis retspraksis og nogen teori herom. Ved "overførelsen" af begrebet til søsikkerhedslovgivningen har Finland valgt at indføre en definition af begrebet, mens Sverige og Danmark har indsat bemærkninger herom i forarbejderne. Dette medfører en risiko for, at rederbegrebet fortolkes på en anden måde efter søsikkerhedslovgivningen end efter søloven, og at begrebet på baggrund af de forskellige regler fortolkes forskelligt i de tre lande. Dette medfører videre i hvert fald en risiko for, at fortolkningen får en afsmittende effekt på fortolkningen af rederbegrebet i søloven, hvilket kan give en mere diffus forståelse af begrebet og i værste fald en forståelse, der ikke er fællesnordisk.

Samtidig kan det konstateres, dels at alle landene under alle omstændigheder har fundet det nødvendigt at udvide ansvarssubjektet udover "rederen", dels at flere af de nyere, internationale regelsæt selv definerer ansvarssubjektet. Derved kommer der under alle omstændigheder til at være et mere differentieret ansvarssubjekt end blot "rederen". Dette er heller ikke et nyt fænomen særligt i forhold til de regler, der

---

<sup>53</sup> Situationen kan være en anden, særligt i forbindelse med ulykker.

vedrører forureningsforebyggelse og –bekæmpelse, hvor miljølovgivningen også har medført et bredere ansvarssubjekt.

Henset til risikoen for at udvande det fællesnordiske rederbegreb i søloven, bør lovgiverne i hvert fald overveje, om det er hensigtsmæssigt fortsat at anvende rederbegrebet som det centrale ansvarssubjekt også i søsikkerhedslovgivningen.

19.09.2017