

Arrest i skib

med særligt fokus på arrest efter søloven nu og i fremtiden

Arrest of Ships

with special focus on arrest under the Danish Merchant
Shipping Act now and in the future

af ANNE ISAKSEN

Sølovens kapitel 4 indeholder den danske omskrivning af ”International Convention for the Unification of Certain Rules Relation to the Arrest of Sea-Going Ships, 1952” (1952-konventionen). Afhandlingen undersøger, for hvad og under hvilke betingelser søloven giver ret til arrest i skib. Dette undersøges blandt andet ved en sammenligning af den autentiske konventionstekst med de danske regler om arrest i skib. Retsplejelovens regler er inddraget i et vist omfang, idet disse supplerer sølovens regler om arrest.

Hovedvægten i afhandlingen er lagt på at belyse betingelserne for at foretage arrest efter sølovens kapitel 4. Afhandlingen undersøger desuden, hvilke ændringer ”International Convention on Arrest of Ships, 1999” (1999-konventionen) indeholder i forhold til 1952-konventionen. I denne forbindelse undersøges det, om der er forhold, der med fordel kunne være medtaget eller ændret.

Afhandlingen undersøger sluttelig, hvilken effekt en ratificering af 1999-konventionen vil have for Danmark, og om der fra dansk side bør arbejdes på en ratificering af den seneste arrestkonvention.

Det konkluderes, at de danske arrestregler afviger fra den aktuelt ratificerede internationale konventions autentiske tekst. Man har fra dansk side opretholdt en række af de krav, der var gældende forud for ratificeringen af den internationale konvention på området.

Det konkluderes desuden, at ændringerne i 1999-konventionen i forhold til gældende dansk ret er begrænsede, bortset fra at antallet af søretskrav er udvidet i 1999-konventionen og i et vist omfang præciseret. Et meget begrænset antal stater har ratificeret 1999-konventionen, hvorimod 1952-konventionen er tiltrådt af mange stater. Det synes derfor ikke at være et presserende emne for Danmark at tage skridt til en ratificering af 1999-konventionen på nuværende tidspunkt.

ABSTRACT	3
FORKORTELSER	3
1. INDLEDNING	4
1.1. Problemformulering	4
1.2. Metode og afgrænsning	4
2. KORT HISTORISK OVERBLIK	5
3. GENERELT OM ARREST I SKIB	6

4. ARREST I SKIB EFTER RETSPLEJELOVEN	6
4.1. Arrest i skib uden forbud mod dets afsejling	6
4.2. Betingelser for at foretage arrest efter retsplejeloven	8
5. INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING TO THE ARREST OF SEA-GOING SHIPS, 1952	8
5.1. Formålet med 1952-konventionen	8
5.2. Ratificering af 1952-konventionen i Danmark.....	9
5.3. Konventionskonform fortolkning.....	10
6. ARREST I SKIB EFTER SØLOVEN.....	10
6.1. Skibsbegrebet.....	10
6.2. Til sikkerhed for søretskrav – sølovens § 92, stk. 1	10
6.3. Søretskrav – sølovens § 91, nr. 1-17	12
6.4. Genstanden for arrest	22
6.4.1. Arrest i det skib, som søretsretskravet angår.....	22
6.4.2. Søsterskibsarrest.....	24
6.4.3. Arrest af debtors skib, hvor debitor hæfter for kravet, men ikke er ejer af skyldnerskibet	24
6.4.4. Er vilkåret i sølovens § 93, stk. 4 i strid med 1952-konventionen?.....	24
6.5. Skal retsplejelovens § 627, nr. 2 være opfyldt ved foretagelse af arrest efter søloven? .	26
6.6. Fornyet arrest eller arrest i flere skibe ejet af samme skyldner.....	28
6.7. Fordringshavers sikkerhedsstillelse og erstatning for uretmæssig arrest	29
6.8. Afværgelse og ophævelse af arrest ved sikkerhedsstillelse fra skyldnerens side.....	30
6.9. Retsvirkning af arrest efter søloven	31
7. INTERNATIONAL CONVENTION ON ARREST OF SHIPS, 1999	31
7.1. Baggrunden for 1999-konventionen	31
7.2. Væsentlige ændringer i søretskravene	32
7.2.1. Tab eller skade forårsaget af ” <i>skibets drift</i> ”	33
7.2.2. Udvidelser i relation til bjærgning.....	33
7.2.3. Miljøskader.....	33
7.2.4. Fjernelse af vrage	34
7.2.5. Søretskrav for levering af tjenesteydelser	34
7.2.6. Besætningens lønkrav mv.	35
7.2.7. Havne-, kanal- og andre vandvejsafgifter	35
7.2.8. Forsikringspræmier og P&I-betalinger.....	35
7.2.9. Kommissions-, mægler- og agenthonorar	36
7.2.10. Krav opstået i forbindelse med salg af skibet.....	36
7.3. Væsentlige ændringer i øvrigt.....	36
7.3.1. Adgang til arrest mod ikke-kontraherende staters skibe	36
7.3.2. Hæftelseskrav	36
7.3.3. Konventionsbestemt begrænsning af fordringshavers sikkerhedsstillelse	37
7.3.4. ”Wrongful or unjustified arrest”.....	37
7.4. Arrest of Associated Ships	38
7.5. Effekten i Danmark ved eventuel ratificering af 1999-konventionen.....	40
8. KONKLUSION	41

BILAG

ABSTRACT

This thesis analyses the rules on arrest of ships in Denmark by comparing the rules of chapter 4 of the Danish Merchant Shipping Act with the corresponding rules in the Arrest Convention of 1952, from which chapter 4 has its origin. Additionally, the rules concerning arrest of the Administration of Justice Act are examined. The purpose of this is to examine under which conditions a claimant may arrest a sea-going ship under Danish law.

Further, the corresponding rules on arrest of ships of the Arrest Convention of 1999 is examined and compared with the Arrest Convention of 1952 and the corresponding rules in the Danish Merchant Shipping Act. The purpose of this is to evaluate the impact on the Danish rules on arrest of ships, if Denmark chooses to ratify the Arrest Convention of 1999 and as a consequence of that denounce the Arrest Convention of 1952. In connection with this examination, I consider whether Denmark would benefit from a ratification of the Arrest Convention of 1999.

My conclusion is that the differences from before and after a possible ratification of the Arrest Convention of 1999 seems to be minor. Taken into consideration that only very few states to this date have ratified the Arrest Convention of 1999, a Danish ratification is not of importance today but could be when or if the Arrest Convention of 1999 should be ratified by a substantial number of states.

FORKORTELSER

1952-konventionen	International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Arrest of Sea-Going Ships, 1952
1999-konventionen	International Convention on Arrest of Ships, 1999
Art.	Article
CMI	Comité Maritime International
IMO	International Maritime Organization
RPL	Retsplejeloven
SØL	Søloven
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development
UNICTRAL	United Nations Commission on International Trade Law

1. INDLEDNING

Da Danmark er en søfartsnation og da søtransport spiller en stor rolle for dansk økonomi, er det relevant at beskæftige sig med dette område. I sagens natur er stort set al søtransport international og inkluderer derfor mere end en nations retsregler. Det kan derfor ikke undre, at man forsøger at regulere et område som søfarten via internationale konventioner for derved at opnå ensartethed og global forudsigelighed på området.

Skibe er mobile enheder, og da de er afhængige af at være mobile, er området for tvangsfuldbyrdelse, herunder gennemførelse af arrest, af stor betydning for såvel den, der måtte have et krav imod et skib, som for den, der ejer og/eller står for driften af et skib.

På baggrund af ovenstående er det derfor relevant at undersøge reglerne for arrest i skib nærmere.

1.1. Problemformulering

Jeg vil i specialet undersøge, for hvad og under hvilke betingelser søloven giver ret til arrest i skib. I denne forbindelse vil jeg også kort komme ind på retsplejelovens regler om arrest. Endvidere vil jeg sammenligne sølovens kapitel om arrest med "*International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Arrest of Sea-Going Ships, 1952*" (herefter 1952-konventionen), hvorfra sølovens regler stammer, for derved at få et dybere indblik i, hvorledes de danske regler skal forstås og fortolkes. Herudover vil jeg se på, hvilke ændringer "*International Convention on Arrest of Ships, 1999*" (herefter 1999-konventionen) indeholder i forhold til 1952-konventionen. I denne forbindelse vil jeg undersøge, om der er forhold, der med fordel kunne være medtaget eller ændret. Sluttelig vil jeg vurdere, hvilken effekt en ratificering af 1999-konventionen vil have for Danmark, og om der fra dansk side bør arbejdes på en snarlig ratificering.

1.2. Metode og afgrænsning

For besvarelse af specialets problemformulering vil jeg anvende den retsdogmatiske metode til at beskrive, fortolke og analysere gældende dansk ret om arrest i skib. Specialet inddrager relevante juridiske retskilder, herunder love, konventioner, forarbejder, retspraksis samt juridisk litteratur.

Endvidere vil jeg foretage en komparativ analyse, idet jeg sammenligner den danske omskrivning af 1952-konventionen (sølovens kapitel 4) med den autentiske 1952-konventionstekst. Jeg vil endvidere foretage en komparativ analyse ved at sammenligne gældende dansk ret med mulig fremtidig ret (eventuel ratificering af 1999-konventionen).

Både danske og udenlandske kilder anvendes som grundlag for specialet og for at sikre autenticitet, anvendes citater og termer på originalsprog.

Hovedvægten i specialet er lagt på at belyse betingelserne for at foretage arrest efter sølovens kapitel 4. Retsplejelovens regler om arrest er inddraget i nødvendigt omfang, fordi disse regler supplerer sølovens arrestregler. Dansk, norsk og svensk sølov svarer næsten

til hinanden. Da Norge har en lang tradition for søret, har jeg inddraget norske lovforarbejder, norsk retspraksis og norsk juridisk litteratur. Det har i denne forbindelse haft indflydelse, at de danske forarbejder til arrestkapitlet i søloven er forholdsvis kortfattet.

Da 1952-konventionen et stykke ad vejen bygger på gamle engelske regler på samme område, er engelsk og øvrig britisk lov og retspraksis tillige med engelsk juridisk litteratur inddraget. En stor kapacitet på området, har jeg erfaret, er den italienske professor emeritus i søret Francesco Berlingieri, som derfor også indgår blandt kilderne. Desuden er enkelte afgørelser fra øvrige lande inddraget som eksempler.

Af pladshensyn har jeg koncentreret mit fokus om sammenligningen af betingelserne for foretagelse af arrest i skib i de forskellige regelsæt og jeg har derfor kun i mindre omfang beskæftiget mig med spørgsmål om justifikationsager, værning og erstatning for uretmæssig arrest.

Pladshensyn har også bevirket, at søpant kun er nævnt få steder og i øvrigt ikke er behandlet i specialet.

2. KORT HISTORISK OVERBLIK

Danmark fik sin første ”rigtige” sølov med Frederik d. II's Søret af 9. maj 1561.¹ Senere, i slutningen af 1800-tallet blev der etableret et samarbejde mellem de nordiske lande, og Danmark, Norge og Sverige har nu stort set enslydende sølove.² Således kom forløberen for den sølov, som vi kender fra dansk ret i 1892 ved lov nr. 56/1892. Søloven har siden 1892 undergået en del ændringer, blandt andet fordi Danmark har tiltrådt diverse internationale søretlige konventioner.

Der fandtes indtil 1952 ikke fælles internationale regler for arrest i skib. Arrest blev reguleret i de enkelte staters lovgivning på området, i Danmark via retsplejelovens regler. 1952-konventionen, som blev underskrevet den 10. maj 1952 i Bruxelles, er den første internationale konvention der regulerede spørgsmålet om arrest i skib, og er i dag tiltrådt af 75 lande.³ Denne blev af Danmark ratificeret den 27. april 1989 og blev ved omskrivning indsat i søloven ved Lov 1989-03-15 nr. 158 om ændring af søloven og retsplejeloven og findes i dag blandt andet i sølovens kapitel 4, lovbekendtgørelse 2014-01-17 nr. 75.

I 1999 blev en ny konvention om arrest i skib vedtaget, da man fandt, at der var behov for opdatering af reglerne. Den nye konvention er endnu ikke ratificeret fra dansk side.

¹ Henrik A. Rasmussen: Fra oldtidens søret til vore dages søvejsregler s. 98

² Thor Falkanger m.fl.: Søret s. 24 (herefter Falkanger m.fl.: Søret)

³ CMI Yearbook 2009 s. 462 ff.

3. GENERELT OM ARREST I SKIB

En kreditor vil være interesseret i at sikre sig mulighed for at få sit tilgodehavende honoreret. Er han ikke i besiddelse af det nødvendige udlægsgrundlag i form af dom eller lignende, kan dette for eksempel ske ved, at der begæres arrest foretaget i skyldnerens aktiver.

Arrest i skib kan foretages enten med hjemmel i retsplejelovens kapitel 56 eller sølovens kapitel 4. Uanset hvilket regelsæt arresten foretages efter, er der alene tale om et foreløbigt retsmiddel til sikring af et krav⁴, og arresten sikrer imod, at skyldneren råder over den arresterede genstand til skade for arresterende kreditor og øvrige kreditorer, jf. RPL §§ 631, stk. 2, jf., 519, stk. 1.⁵ Derimod yder arresten ikke arresterende kreditor sikkerhed i forhold til skyldnerens øvrige kreditorer, idet arresten ikke sikrer imod, at disse gennemfører retsforfølgning mod den arresterede genstand.⁶ Når det er anført, at arrest er et retsmiddel af foreløbig karakter, betyder dette, at arresten nødvendigvis skal følges op af andre retsskridt til sikring af den arresterendes ret i forhold til det arresterede aktiv.

Ved foretagelse af arrest i skib skelnes dels mellem, om arresten foretages med eller uden forbud mod skibets afsejling, dels mellem om arresten foretages til sikkerhed for et søretskrav eller til sikkerhed for andre krav. Hvis kreditor ønsker, at arresten skal ske med *forbud mod skibets afsejling*, kan dette alene ske, hvis kravet, der arresteres for, er et søretskrav oplyst i SØL § 91, og arresten skal foretages efter sølovens regler, jf. RPL § 628, stk. 3, jf. § 92, stk. 1. Ønsker kreditor derimod, at arresten skal ske *uden forbud mod skibets afsejling*, kan dette ske til sikkerhed for både søretskrav og andre krav, og arresten skal da foretages efter retsplejelovens regler, jf. SØL § 92, stk. 2 og betingelserne i RPL § 627 skal være opfyldt.

4. ARREST I SKIB EFTER RETSPLEJELOVEN

4.1. Arrest i skib uden forbud mod dets afsejling

I dag er det i praksis hovedreglen, at arrest foretages efter sølovens regelsæt, men arrest i skib kunne tidligere, forud for Danmarks ratificering af 1952-konventionen og de i forbindelse hermed indførte regler om arrest i skib i søloven, alene ske med hjemmel i retsplejeloven. Retsplejeloven giver imidlertid fortsat mulighed for foretagelse af arrest i visse tilfælde, hvor arrest efter søloven ikke lader sig foretage, og jeg vil derfor indledningsvist kort se på, hvornår retsplejelovens regler kan eller skal anvendes, og hvilke betingelser der i disse tilfælde stilles for foretagelse af arrest. Endvidere vil jeg se på nogle af de retsvirkninger arresten har.

Uafhængigt af indførelse af arrestregler i søloven blev arrestreglerne i retsplejeloven ændret med virkning fra 1. januar 1989⁷. Ændringerne i retsplejeloven indebar blandt andet

⁴ Iversen m.fl.: Panteret s. 322 (herefter Iversen)

⁵ Falkanger m.fl.: Søret s. 39

⁶ Bernhard Gomard: Fogedret s. 234 f. (herefter Gomard)

⁷ Ejler Bruun m.fl.: Fogedsager s. 575 (herefter Bruun). Revideret ved lov nr. 731 af 7. december 1988, som bygger på Retsplejerådets Betænkning 1107/1987 om arrest og forbud (herefter Bet. 1107/1987)

en modernisering og revision af reglerne om arrest samt en skærpelse af betingelserne for arrestens foretagelse.⁸

Selvom Danmark har tiltrådt 1952-konventionen, er det værd at bemærke, at konventionen efter sin ordlyd i art. 2, 2. led ikke udelukker kontraherende staters ret til at opretholde regler for arrest parallelt med konventionsreguleringen. Danmark har udnyttet denne mulighed ved indsættelse af SØL § 92, stk. 2, hvori det bestemmes, at retsplejelovens regler finder anvendelse ved foretagelse af arrest i skib uden forbud mod dets afsejling. Sådan arrest kan ske til sikkerhed for såvel søretskrav og andre krav. Desuden kræver retsplejeloven ikke, modsat søloven, at skibet er tilstede ved arrestens foretagelse, jf. U 1994.326 Ø, hvor arrest blev foretaget, selvom skibet befandt sig i Nordirland på tidspunktet for arrestens foretagelse.⁹

Da sølovens arrestregler alene omhandler arrest i skib, skal arrest i for eksempel skibsladning, bunkers mv. ske efter retsplejelovens regler.¹⁰ Herudover henviser SØL § 96 generelt til retsplejelovens regler. Konsekvensen heraf er primært, at alle spørgsmål om retsvirkningen af arrest og processuelle spørgsmål vedrørende arrest afgøres efter retsplejelovens regler.

Udgangspunktet ved foretagelse af arrest i skib efter retsplejeloven er, at dette sker uden forbud mod skibets afsejling, jf. retsplejelovens kapitel 54, jf. SØL § 92. Det kan overvejes, og det diskuteres i øvrigt af Jes Anker Mikkelsen og Jesper Windahl i U 2005B.258, om arrest i skib efter RPL § 627 medfører, at skibet alene i kraft af arresten ikke må forlade dansk jurisdiktion uden fordringshavers samtykke.¹¹ Der argumenteres blandt andet for, at skibets forbliven i Danmark vil vanskeliggøre muligheden for forstikkelse.¹² På den anden side er det forfatterens opfattelse, at et sådant forbud vil ophæve forskellen mellem retsvirkningen af arrest efter søloven og arrest efter retsplejeloven. Der henvises endvidere til RPL § 633, stk. 1, hvorefter fogedretten kan bestemme, at arresteret løsøre skal fratages skyldneren, når det må antages, at muligheden for at opnå dækning ellers vil blive væsentligt forringet. I denne forbindelse anses det ikke for ganske klart, om bestemmelsen kan udstrækkes til at omfatte registrerede skibe. Uanset at der kan gives forfatterne medhold i, at det kan være tvivlsomt, om registrerede skibe er løsøre, jf. for eksempel RPL § 526, stk. 4, som anfører at ”[u]dlæg i løsøre bortset fra registrerede skibe og luftfartøjer [...]”, og således betragter registrerede skibe som en art løsøre, må der gives forfatterne ret i, at det muligvis må anses for at stride imod konventionen, såfremt der i retsplejeloven indfortolkes at arrest indebærer forbud mod skibets afsejling. Det kan ikke have været meningen, at den reelle retsvirkning af en foretaget arrest skal være den samme efter retsplejeloven og efter søloven, når henses til ordlyden i SØL § 92, stk. 2.¹³ Retsvirkningerne af arrest efter retsplejeloven må i stedet sikres ved registrering i skibsregisteret, jf. skibsregistreringslovens § 31.¹⁴

⁸ Jesper Martens: Nye regler om arrest i skib s. 238 (herefter Martens)

⁹ Bruun s. 588 og 600

¹⁰ Jes Anker Andersen: Arrest i skib s. 72 (herefter J.A. Andersen)

¹¹ Jes Anker Mikkelsen og Jesper Windahl i U 2005.B.258 s. 258 (herefter J.A. Mikkelsen m.fl.)

¹² RPL § 627, nr. 2 og nærmere nedenfor under afsnit 4.2.

¹³ J.A. Mikkelsen m.fl. s. 258

¹⁴ Gomard s. 237

4.2. Betingelser for at foretage arrest efter retsplejeloven

Retsplejelovens betingelser for at foretage arrest fremgår af RPL § 627, hvorefter arrest alene kan ske til sikkerhed for pengekrav. Desuden må der ikke kunne foretages udlæg for fordringen, jf. RPL § 627, nr. 1. Siden lovændringen, der trådte i kraft 1. januar 1989, har det herudover været en grundlæggende betingelse for at foretage arrest efter retsplejeloven, at det må antages, "[...] at muligheden for senere at opnå dækning ellers vil blive væsentlig forringet."¹⁵ Denne særlige betingelse betegnes ofte "forstikkelsesrisiko" og medfører en væsentlig indskrænkning i adgangen til at foretage arrest efter retsplejelovens regler. Vedrørende betingelsen i RPL § 627, stk. 1, nr. 2 fremgår det af betænkningen:

*"Hvilke konkrete omstændigheder, der efter den foreslåede regel skal kunne begrunde arrest, lader sig næppe udtømmende angive, men som eksempel herpå kan arbejdsgruppen pege på tilfælde, hvor det oplyses, at skyldneren agter varigt at tage ophold i udlandet, tilfælde, hvor en forretningsdrivende skyldner foretager usædvanlige realisationer af sine aktiver eller usædvanlige forretningsmæssige dispositioner og endelig tilfælde, hvor skyldneren direkte tilkendegiver at ville lægge hindringer i vejen for fordringshaverens fyldestgørelse."*¹⁶

I U 2001.667 V ophævede Vestre Landsret en arrest foretaget af fogedretten. Kreditor havde ikke henvist til mistænkelige eller påfaldende dispositioner, men alene henvist til, at skyldnerne havde bopæl i udlandet, hvilket kreditor allerede ved aftalens indgåelse var bekendt med. På denne baggrund fandt landsretten ikke, at arrestbetingelsen i RPL § 627, nr. 2 var opfyldt.

5. INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING TO THE ARREST OF SEA-GOING SHIPS, 1952

5.1. Formålet med 1952-konventionen

Frem til midten af det 20. århundrede reguleredes spørgsmålet om arrest i skib alene via nationalstaternes egne regler. Disse regler udviste stor forskellighed¹⁷ og fra CMI's¹⁸ side blev der op til organisationens konference i 1930 i Antwerpen taget skridt til at forsøge at formulere ensartede regler på området.¹⁹ Hovedformålet var, ud over at skabe international retsenhed, at reducere antallet af krav, som kunne give grundlag for arrest i skib.²⁰ 1952-konventionen blev vedtaget ved CMI's konference i Bruxelles den 10. maj 1952 og har titlen: "*International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Arrest of Sea-Going Ships, 1952*".

¹⁵ Jf. RPL § 627, stk. 1, nr. 2

¹⁶ Bet. 1107/1987 s. 44

¹⁷ Martens s. 239

¹⁸ Comité Maritime International. CMI har forberedt flere betydelige søretskonventioner, bl.a. 1952-konventionen. Tidligere blev konventionsudkast færdigbehandlet på CMI's diplomatiske konferencer i Bruxelles, men arbejdet er i de seneste årtier sket i samarbejde med underafdelinger af FN (f.eks. UNCTAD og IMO).

¹⁹ Falkanger m.fl.: Søret s. 40

²⁰ Thor Falkanger: Arrest of ships under Norwegian law s. 4 (herefter Falkanger: Arrest of ships under Norwegian law)

Fra dansk side blev 1952-konventionen ratificeret den 27. april 1989²¹ og den er i dag tiltrådt af 75 lande.²² Forud for 1952-konventionens ratificering var retsstillingen i Danmark den, at arrest i skib kunne foretages efter retsplejelovens dagældende regler til sikring af ethvert krav mod skibets ejer, uanset om kravet havde relation til skibets drift.²³ Denne retsstilling fandtes uhensigtsmæssig, idet der forelå risiko for, at der derved blev gjort unødigt indgriben i skibets drift på grund af krav, der var helt uvedkommende for skibets drift.²⁴ Med 1952-konventionen introducerede man begrebet ”*maritime claims*” (”*søretskrav*”) for at knytte forbindelsen mellem skibet og arresten, jf. nærmere om de enkelte søretskrav i afsnit 6.3. Dette medførte en begrænsning for kreditorerne, idet de ifølge konventionen alene kan foretage arrest for søretskrav. Som kompensation for denne indskrænkning²⁵ opnåede kreditorerne efter konventionen muligheden for at kunne få arrest, uanset om der efterfølgende kunne foretages udlæg for kravet.²⁶

5.2. Ratificering af 1952-konventionen i Danmark

Den sene ratificering fra dansk side skyldtes utilfredshed med konventionen.²⁷ Utilfredsheden vedrørte især tre forhold.

For det første var man fra dansk side utilfreds med, at 1952-konventionen giver mulighed for at foretage arrest for et pengekrav, uanset dette hverken er sikret ved søpant eller anden panteret og ikke kan rettes mod skibets ejer personligt.²⁸ Et sådant krav kan ikke tvangsfuldbyrdes efter dansk ret, og arrest bliver derfor alene et pressionsmiddel og ikke en sikkerhedsret. For det andet var Danmark utilfreds med, at der ikke kunne opnås et flertal for en regulering af spørgsmålet om sikkerhedsstillelse og ansvar for uretmæssig arrest i konventionen.²⁹ Dette blev overladt til national regulering. Endelig fandt man fra dansk side konventionens opremsning af søretskrav usystematisk.³⁰

Danmark ratificerede konventionen i forbindelse med Danmarks ratificering af EF-domskonventionen og Luganokonventionen. Med ratificeringen af EF-domskonventionen og Luganokonventionen mistede Danmark godsværneting efter RPL § 246, stk. 3 i forhold til borgere bosiddende i et konventionsland.³¹ Ved at tiltræde 1952-konventionen kunne man opretholde godsværneting ved arrest i skib, jf. EF-domskonventionens art. 57, stk. 1.³²

²¹ Jf. Bkg. af konvention af 10. maj 1952 om arrest i søgående skibe

²² CMI Yearbook 2009 s. 462 ff.

²³ Allan Philip: Arrest i skib s. 3 (herefter Philip: Arrest i skib)

²⁴ Philip: Arrest i skib s. 3

²⁵ FT A 1988-89 sp. 3302

²⁶ Martens s. 241

²⁷ Sjur Brækhus: Arkiv for Sjørett s. 352

²⁸ Bl.a. Allan Philip: Maritime Jurisdiction in the EEC s. 118 (herefter Philip: Maritime Jurisdiction in the EEC) og Kristina Maria Siig: Ny og bedre arrestkonvention på trapperne? s. 466 (herefter Siig)

²⁹ Bl.a. Philip: Maritime Jurisdiction in the EEC s. 118 og Siig s. 467

³⁰ Brækhus s. 353

³¹ FT A 1988-89 sp. 3299, Philip: Arrest i skib s. 1 og Siig s. 467

³² Siig s. 467

5.3. Konventionskonform fortolkning

Formålet med vedtagelse af 1952-konventionen var, som det ofte er med internationale konventioner, blandt andet at søge at sikre ensartede regler vedrørende foretagelse af arrest i skib. For at sikre forudberegnelighed og dermed at konventionsteksten så vidt muligt fortolkes på samme måde i de enkelte konventionsstater, uanset om konventionsteksten anvendes direkte eller den som i dansk ret omskrives og bliver optaget i specifikke nationale bestemmelser, er det vigtigt at de omskrevne regler fortolkes konventionskonformt og at konventionsteksten fortolkes ud fra samme udgangspunkt i de enkelte konventionsstater.³³ Det er derfor vigtigt at have sig for øje, hvorfra forskellige bestemmelser i konventionen måtte have sit udspring. Søretskravene har deres udspring i Supreme Court of Judicature (Consolidation) Act 1925 section 22, som dannede udgangspunkt i oplistningen i konventionen.³⁴ Der kan derfor hentes støtte i britisk ret og ikke mindst i britisk retspraksis, når afgrænsningen af søretskrav ønskes foretaget.

6. ARREST I SKIB EFTER SØLOVEN

Danmarks opfyldelse af 1952-konventionen er sket ved omskrivning af konventionsbestemmelserne og disse omskrevne bestemmelser er indsat i kapitel 4 (tidligere kapitel 12a) i søloven.³⁵

6.1. Skibsbegrebet

Sølovens kapitel 4 handler alene om arrest i ”skib”. Det er derfor afgørende at afgrænse, hvad der i dette kapitels forstand forstås ved skib. Hverken søloven eller 1952-konventionen indeholder en nærmere definition af begrebet.³⁶ 1952-konventionen omhandler ”Sea-Going Ships” og indeholder tilsyneladende ingen begrænsning af skibsbegrebet, idet konventionen ifølge sin ordlyd i art. 8(1) finder anvendelse på ”[...] any vessel flying the flag of a Contracting State.”³⁷ Da der er en formodning for at samme begreb, anvendt flere gange i en lov, har samme betydning³⁸, kan der hentes støtte til forståelse af skibsbegrebet i bemærkningerne til SØL § 1. Der skal være tale om en hul, flydende indretning af en vis størrelse fremstillet med henblik på at kunne bevæge sig på eller gennem vandet. Formålet med skibet er ikke afgørende og det er desuden ikke afgørende, at det ikke kan bevæge sig ved egen drift.³⁹

6.2. Til sikkerhed for søretskrav – sølovens § 92, stk. 1

Ifølge 1952-konventionens art. 1(2) defineres arrest som ”[...] the detention of a ship by judicial process to secure a maritime claim [...]”. Arrest skal altså ifølge 1952-konven-

³³ Francesco Berlingieri: Arrest of Ships s. 16 (herefter Berlingieri)

³⁴ Anders Møllmann: Søretskrav for levering af tjenesteydelser? s. 19 (herefter Møllmann)

³⁵ Bet. nr. 682/1973 om kundgørelse og opfyldelse af traktater s. 12

³⁶ Jørgen Bredholt m.fl.: Søloven med kommentarer s. 173 (herefter Bredholt m.fl.)

³⁷ Bredholt m.fl. s. 174

³⁸ NOU 1976:59 s. 14

³⁹ Falkanger m.fl.: Søret s. 42 ff., Kleis: Søretten og dens aktører s. 25 f. og U 2013.713 H, hvor det blev slået fast, at en pram indregistreret i det svenske skibsregister, var et skib i SØL § 151s forstand, uanset at den ikke kunne bevæge sig ved egen drift. Se også The ”The Sovereign Explorer” [2001] 1 Lloyd’s Rep. 60 hvor Lord Marnoch anså en mobil borerig for et skib.

tionen sikre ”*maritime claims*” (”søretskrav”). Den danske bestemmelse i søloven stemmer overens med konventionen i denne henseende, idet ordlyden af SØL § 92, stk. 1, 1. punktum er: ”*Arrest i skib i henhold til denne lov kan kun foretages til sikkerhed for et søretskrav.*” Sølovens bestemmelse undlader dog at fremhæve, at tilbageholdelsen skal ske ”*by judicial process*”, idet dette anses for en grundlæggende betingelse for gennemførelse af arrest efter dansk ret.⁴⁰ Konventionens art. 1(2) fremhæver herudover, at arrest: ”*[...] does not include the seizure of a ship in execution or satisfaction of a judgement*”, hvilket stemmer overens med gældende dansk ret om arrest.

Et eksempel fra retspraksis findes i U 2013.713 H, hvor en havn A foretog arrest i et skib tilhørende rederiet B. Begrundelsen for arresten var, at skibet, mens det var befragtet af C, havde forvoldt skader på havnen. Da der forelå bareboatcharter, påhvilede rederansvaret befragteren C. Erstatningskravet for skaderne var et søretskrav, idet der var tale om erstatning for skade på ejendom forårsaget af et skib ved sammenstød eller på anden måde, jf. SØL § 91, nr. 1. Der kunne herefter foretages arrest efter sølovens regler, jf. SØL § 92, stk. 1. Selvom B, som var ejer, ikke hæftede for erstatningskravet, kunne der foretages arrest efter SØL § 93, stk. 1, 2 og 4, idet kravet efter sin art var sikret ved søpant, jf. SØL § 51, stk. 1, nr. 4, jf. stk. 2.

SØL § 92, stk. 1, 2. pkt. strammer op i forhold til konventionsteksten, idet det følger af søloven, at foretagelse af arrest forudsætter, at der sker ”*[...] tilbageholdelse af et tilstedeværende skib.*” Det er hermed en forudsætning, at skibet befinder sig i Danmark på tidspunktet for arrestens foretagelse, og hvis dette ikke er tilfældet kan sølovens regler om arrest som udgangspunkt ikke anvendes. Indsættelsen af tilstedeværelseskravet er begrundet i hjemlen til i dansk ret at foretage arrest efter retsplejelovens regler, også for et ikke tilstedeværende skib (”registreringsarrest”).⁴¹ Et eksempel på kravet om tilstedeværelse ses i U 1994.326 Ø. Fogedretten anførte i sin kendelse at ”*[d]a skibet efter det oplyste ikke befandt sig i dansk havn, og da arrest efter sølovens kapitel 12 alene kan ske ved tilbageholdelse af skibet, jfr. sølovens § 286, stk. 1, 2. punktum, kan der ikke foretages arrest efter sølovens regler*”. Landsretten tog stilling til arrestens lovlighed alene med henvisning til, om retsplejelovens betingelser var opfyldt og tog derfor ikke stilling til, om tilstedeværelseskravet var opfyldt.

Et eksempel på, at tilstedeværelseskravet var opfyldt ses i kendelsen gengivet i FM 2010.29. Her lå skibet, der ønskedes arresteret, i Fredericia havn og var således tilstedeværende efter SØL § 92, stk. 1.

Modsat 1952-konventionens art. 2, 1. led, som kun giver adgang til arrest for søretskrav i et skib, der fører en kontraherende stats flag, sondres der ikke i SØL § 92, stk. 1 mellem konventionsskibe og ikke-konventionsskibe. Konsekvensen heraf er, at området for SØL § 92, stk. 1 er udvidet i forhold til konventionen.⁴²

Arrest efter søloven tjener alene til sikring af bestående krav, og det er i denne forbindelse tilstrækkeligt, at kreditor sandsynliggør kravets beståen, jf. SØL § 96, jf. RPL § 628, stk. 1 og fogedrettens bemærkning i kendelsen, gengivet i FM 2010.29, hvori der henvises til

⁴⁰ Berlingieri s. 147

⁴¹ Berlingieri s. 147

⁴² FT A 1988-89 sp. 3300

RPL § 628, stk. 1. Efter denne bestemmelse er det således op til rekvisitus at antagelig-gøre, at fordringen ikke består.

Et eksempel, hvor kravet ikke fandtes sandsynliggjort, findes i ND 1993.458.⁴³ En arrest blev nægtet foretaget af lagmannsretten, idet arrestgrunden ikke fandtes sandsynliggjort. Tankskibet m/t Kirki (forsikret hos en norsk kaskoassurandør) var forlist ud for Australien. Bjærgningskonventionen af 1989 var inkorporeret i bjærgningskontrakten, hvilket medførte at bjærgeren ville få ret til bjærgeløn samt særligt vederlag for afværgelse af miljøskade. Bjærgeren begærede arrest i rederiets krav (rederiet ejede ikke andet end det forliste skib og krav i anledning af forliset) mod kaskoassurandøren. Da der således var begæret arrest i en fordring og ikke i et skib, skulle afgørelsen af, om betingelserne var opfyldt ske efter den norske tvangsfullbyrdelseslov, som stiller krav om at der skal foreligge risiko for at "[...] *fullbyrdelse ville forspilles eller vesentlig vanskeliggjøres*" (svarende til den danske RPL § 627, nr. 2). Hverken flertallet eller mindretallet i lagmannsretten anså kravet for sandsynliggjort og nægtede med denne begrundelse at foretage arrest. Flertallet var endvidere af den opfattelse, at der heller ikke forelå nogen arrestgrund, idet man henviste til, at der var stillet betryggende sikkerhed for kravet på ordinær bjærgeløn. Da der var uenighed om, hvorvidt der forelå ret til særligt vederlag ud over bjærgelønnen, ansås kravet ikke for sandsynliggjort.

6.3. Søretskrav – sølovens § 91, nr. 1-17

Som tidligere anført var en del af formålet med vedtagelsen af 1952-konventionen at ensrette og ikke mindst begrænse mulighederne for at foretage arrest i skib. Med vedtagelsen af 1952-konventionen introduceredes et nyt begreb, "*maritime claims*" ("*søretskrav*")⁴⁴ som grundlag for foretagelse af arrest, således at arrest efter konventionen alene kan foretages, såfremt det sker til sikkerhed for søretskrav. Disse søretskrav oplystes i 1952-konventionens art. 1(1)(a)-(q). Forud for konventionens vedtagelse var der diskussion om, hvorvidt opregningen i listen skulle være udtømmende eller ej (en såkaldt "*closed list*"⁴⁵). Diskussionen endte med vedtagelse af en udtømmende opregning. Oplistingen i art. 1(1)(a)-(q) genfindes i SØL § 91, nr. 1-17, som således indeholder en udtømmende opregning af søretskrav, for hvilke der kan foretages arrest.

"Ved søretskrav forstås i denne lov krav, som har en eller flere af følgende årsager:"⁴⁶

1) "Skade på ejendom forårsaget af et skib ved sammenstød eller på anden måde"

SØL § 91, nr. 1 gør erstatning for "*skade*", der er "*forårsaget*" af et skib til søretskrav. Ansvarsgrundlaget er uden betydning for bestemmelsens anvendelse.⁴⁷ SØL § 91, nr. 1 afviger fra 1952-konventionens tilsvarende bestemmelse ved i sin ordlyd at have begrænset bestemmelsen til at omfatte skade på "*ejendom*".

⁴³ Kendelsen er fejlagtigt anført som ND 1992.458 i kommentarer til sølovens § 92, stk. 1 i elektronisk Karnovs og Bredholt m.fl.: Søloven med kommentarer om sølovens § 92, stk. 1 s. 180

⁴⁴ David C. Jackson: Enforcement of Maritime Claims s. 19 (herefter Jackson) og Berlingieri s. 41. På konferencen i Amsterdam i 1949 blev det endeligt bestemt, at arrest alene skulle være tilladt i respekt af specifikke krav af maritim karakter, som i England.

⁴⁵ William Tetley: Arrest, Attachment and Related Maritime Law Procedures s. 1965 (herefter Tetley) og Rizwanul Islam: The Arrest of Ship Conventions 1952 and 1999: Disappointment for Maritime Claimants s. 76 (herefter Islam)

⁴⁶ Jf. SØL § 91

⁴⁷ Siv Aida Rui: Arrest i skip s. 15 (herefter Rui)

Skaden skal være "forårsaget" af skibet, og skibet skal således aktivt have ført til den pågældende skade, modsat efter SØL § 91, nr. 2, hvor tillige skader "opstået i forbindelse med skibets drift" er omfattet.⁴⁸ Også erstatning for skade på ejendom er omfattet af bestemmelsen. Et eksempel herpå ses i U 2013.713 H.⁴⁹

Kerneområdet for SØL § 91, nr. 1 er skade, der opstår som følge af fysisk kontakt – for eksempel sammenstød – men dette er ikke en betingelse for anvendelse af SØL § 91, nr. 1, jf. ordene "på anden måde" ("or otherwise") og jf. House of Lords i The "Eschersheim"⁵⁰, hvor Lord Diplock udtaler:

*"The commonest case is that of collision, which is specifically mentioned in the convention: but physical contact between the ship and whatever object sustains the damage is not essential – a ship may negligently cause a wash by which some other vessel or some property on shore is damaged."*⁵¹

Det antages desuden, at "på anden måde" medfører, at forureningsskader omfattes af bestemmelsen.⁵² Skade på gods må anses for at være omfattet af bestemmelsen, men da SØL § 91, nr. 6 eksplicit omhandler skade på gods, vil SØL § 91, nr. 6 normalt blive foretrukket, når arrest vedrører krav opstået ved skade på gods.

Det har været diskuteret, om bestemmelsen hjemler arrest for krav, som følge af ren formueskade forårsaget af skibet uden sammenhæng med tingsskade. Rui når i "Arrest i skip – Etter Norges tiltredelse av arrestkonvensjonen av 1952", frem til, at ordlyden af den norske sølovs tilsvarende bestemmelse ikke udelukker arrest for et sådant krav.⁵³ Forskellen mellem den norske og den danske bestemmelse på dette punkt (1952-konventionens art. 1(1)(a)) er, at den norske tekst svarer nøje til konventionsteksten, idet man i den norske sølov ikke har indføjet ordet "ejendom" som i den danske sølov. På baggrund heraf kan det være svært at nå frem til andet resultat end, at der ikke i den danske SØL § 91, nr. 1 er hjemmel til at foretage arrest for krav vedrørende ren formueskade opstået uden, at der samtidig foreligger tingsskade, jf. det indsatte "ejendom". Selv ved konventionskonform fortolkning er det svært at se bort fra at skade skal være forårsaget på ejendom, og ren formueskade er således formentlig ikke dækket efter den danske ordlyd af bestemmelsen.

2) "skade på person forårsaget af et skib eller opstået i forbindelse med skibets drift"

I lighed med SØL § 91, nr. 1 stilles der ved anvendelse af SØL § 91, nr. 2 ikke krav til ansvarsgrundlaget. Under forudsætning af, at skaden er "forårsaget" af skibet, finder bestemmelsen anvendelse. I SØL § 91, nr. 2 er medtaget "opstået i forbindelse med skibets drift", hvilket betyder, at også skader i forbindelse med for eksempel lastning af skibet vil være omfattet af bestemmelsen.⁵⁴

⁴⁸ Se hertil om SØL § 91, nr. 2

⁴⁹ Dommen er refereret under afsnit 6.2

⁵⁰ [1976] 2 Lloyd's Rep 1

⁵¹ "The Eschersheim" [1976] 2 Lloyd's Rep 1 s. 8

⁵² Jf. The Cour d'Appel of Rennes, 23. September 1992, Comanav v Etat Français, (The "Azilal") (1995) DMF 301 Berlingieri s. 52 og Jackson s. 53 f

⁵³ Rui s. 17 f. Jackson s. 52 når til samme konklusion

⁵⁴ Bredholt m.fl. s. 176 og Ot.prp.nr. 88 (1992-93) s. 7

Det er uden betydning, hvem der er skadelidt. Bestemmelsen omfatter skade på mand-skab, passagerer og tredjemand, og de nævnte vil have mulighed for at begære arrest foretaget med henvisning til bestemmelsen.⁵⁵

Ordlyden af SØL § 91, nr. 2 er ikke identisk med konventionstekstens ordlyd af den tilsvarende bestemmelse, idet ”død” (*”loss of life”*) er udeladt i søloven. Det er uvist, om dette skyldes en bevidst udeladelse.⁵⁶ Personskade defineres i dansk erstatningsret som *helbredsforringelse* eller *dødsfald*⁵⁷, og på baggrund heraf synes det velbegrundet, at ”død” er udeladt, da det således er indeholdt i *”skade på person”*.

3) ”bjærgning”

SØL § 91, nr. 3 omfatter både de krav, bjærgeren får på bjærgeløn, men også de erstatningskrav, ejeren af det bjærgede får på grund af bjærgerens uagtsomhed, som måtte medføre forsinkelse og skade.⁵⁸ Bjærgning kan angå skib, last eller menneskeliv, som skal være *”forulykket eller i fare”*.⁵⁹

En forudsætning for at kunne foretage arrest for søretskrav opstået i forbindelse med bjærgning er, at disse krav er opstået i forbindelse med selve bjærgningen. I *The ”Tesaba”*⁶⁰ var det indeholdt i bjærgningsaftalen, at ejeren af skibet var forpligtet til ikke at frigive vareladningen, uden at der blev stillet sikkerhed fra varerejernes side. Frigivelse skete, og på trods af, at dette var en overtrædelse af en klausul i bjærgningsaftalen, fandt retten ikke, at det rejste krav udsprang af bjærgningen. Mr. Justice Sheen udtalte: *”[t]he plaintiff’s claim does not arise out of the salvage, it arises out of the conduct of the defendants after the completion of the salvage services”*.⁶¹ Det blev ved denne dom slået fast, at kun de krav, der knytter sig til selve bjærgningen, kan danne grundlag for arrest. Da Danmark har tiltrådt *”The International Convention on Salvage, 1989”* (herefter *”Salvage Convention 1989”*), er det ifølge Berlingieri relevant at se på denne, når afgørelse skal træffes om, hvorvidt en given bjærgning er omfattet af SØL § 91, nr. 3.⁶²

Dette rejser to problemer. For det første om særligt vederlag ved forhindring eller begrænsning af miljøskade i art. 14 i *”Salvage Convention 1989”* er et bjærgningskrav, der har status som søretskrav. Ifølge Berlingieri er dette tilfældet.⁶³ For det andet om de præventive tiltag nævnt under *”International Convention on Civil Liability for Pollution Damage, London, 1992”* og *”International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996”* er bjærgningskrav med status som søretskrav efter SØL § 91, nr. 3. Idet bjærgning traditionelt set forudsættes at rette sig mod skib, last eller menneskeliv i fare, anser Berlingieri ikke disse som omfattet af SØL § 91, nr. 3.⁶⁴

⁵⁵ Rui s. 19

⁵⁶ Berlingieri s. 58

⁵⁷ Bo von Eyben m.fl.: Lærebog i erstatningsret s. 29

⁵⁸ Berlingieri s. 62

⁵⁹ Rui s. 20

⁶⁰ [1982] 1 Lloyd’s Rep. 397

⁶¹ *The ”Tesaba”* [1982] 1 Lloyd’s Rep. 397 s. 400

⁶² Berlingieri s. 63

⁶³ Berlingieri s. 64

⁶⁴ Berlingieri s. 64

4) ”aftale ved certeparti eller på anden måde om brug eller leje af et skib”

”Brug” må i denne forbindelse anses for at skulle forstås bredt, og der opstilles ingen krav til formålet med brugen af skibet.⁶⁵ Brugen kan således vedrøre sædvanlig leje af plads på skibet med besætning, såvel som leje af personale til at drive skibet.⁶⁶ Desuden kan brugen også vedrøre formål som normalt er skibsdrift fremmed, herunder for eksempel brug af et (tank-)skib til oplagring af olie.⁶⁷

For så vidt angår ”leje”, går grænsen i forhold til, om lejeaftalen i virkeligheden er en aftale om køb. Leasingaftaler er ofte skruet sammen på en sådan måde, at man ved udløbet af leasingperioden kan købe skibet for et symbolsk beløb. Det skal ved en sådan aftale afgøres, om leasingbegrebet reelt dækker over en aftale om køb. I denne forbindelse skal man være opmærksom på, at sælgers krav om at få sikkerhed for købesummens betaling ikke kan sikres ved arrest i det solgte skib.⁶⁸

Om forbindelsen mellem aftalen og kravet, for hvilket der foretages arrest og om krav begrundet i misligholdelse, kan henvises til diskussionen nedenfor om SØL § 91, nr. 5, idet ordlyden af den relevante del af bestemmelserne er den samme.

5) ”aftale ved certeparti eller på anden måde om befordring af gods med et skib”

Omfattet af SØL § 91, nr. 5 er ”befordring af gods”, og herunder falder for eksempel tids- og rejsecerteparti, men derimod ikke bareboatbefragtning, som er omfattet af SØL § 91, nr. 4. Opbevaringsmåden af godset under transporten er ikke afgørende, hvorfor såvel stykgods-, bulk- som containertransport er omfattet af bestemmelsen.

SØL § 91, nr. 4 og 5 er enslydende for så vidt angår den første del af bestemmelserne, idet de begge omhandler ”aftale ved certeparti eller på anden måde”. I konventionsteksten er ordlyden for denne del: ”[...] relating to [...] whether by charterparty or otherwise”⁶⁹. Som anført af Rui er udtrykket ”relating to” videre end den norske lovtekst ”aftale ved”⁷⁰ (den norske og danske sølov er identisk på dette punkt), men der er ikke i bemærkningerne til sølovens kapitel 4 (tidligere kapitel 12a) anført noget, som kunne lede tanker hen på, at man havde tænkt sig at indskrænke anvendelsesområdet i forhold til konventionsteksten. Berlingieri er af samme opfattelse, idet han påpeger den mindre sproglige afvigelse og samtidig anfører, at denne afvigelse ikke har indholdsmæssig betydning.⁷¹ Det er ikke en forudsætning for, at et krav er omfattet af bestemmelsen, at det kan relatere sig direkte til aftalen. Også krav, der ikke er opstået direkte i forbindelse med kontrakten, men i forbindelse med gennemførelsen af denne, vil være omfattet af bestemmelsen.⁷² På den anden side skal der være en tæt sammenhæng mellem aftalen og kravet.

⁶⁵ Rui s. 25

⁶⁶ Berlingieri s. 76.

⁶⁷ Tidligere udgave af Francesco Berlingieri: Berlingieri on Arrest of Ships – A Commentary on the 1952 and 1999 Arrest Conventions, third edition, Lloyd’s Shipping Law Library, LLP, 2000 s. 60

⁶⁸ Rui s. 25

⁶⁹ 1952-konventionens art. 1(1)(d) og (e)

⁷⁰ Rui s. 27

⁷¹ Berlingieri s. 76

⁷² Rui s. 26 se også The ”Antonis P. Lemos” [1985] 1 Lloyd’s Rep. 283, hvor et erstatningskrav opstået uden for kontrakt, men i forbindelse med opfyldelse af en kontrakt ansås for ”arising out of”.

Problemet har været behandlet i engelsk og skotsk ret i The "Sonia S"⁷³ og The "Sandrina"⁷⁴. The "Sonia S" handlede om, hvorvidt udgiften til leje af containere havde en så tæt forbindelse til opfyldelse af en fragtaftale, at det faldt indenfor formuleringen "*relating to*" i den engelske udgave af bestemmelsen, som indholdsmæssigt svarer til konventionsteksten i art. 1(1)(d) og (e), som er smeltet sammen i den engelsk lov.⁷⁵ Dette fandtes i dommen at være tilfældet.

Afgørelsen i The "Sonia S" kritiseredes i The "Sandrina", som primært omhandlede krav fra forsikringsselskaber vedrørende forsikringspræmie. Forsikringspræmierne ansås for at have en for fjern tilknytning til fragtaftalen, og man fandt i dommen anledning til specifikt at henvise til The "Sonia S" og kritisere denne. Lord Keith of Kinkel udtalte i sit votum i denne sammenhæng: "*In my opinion that decision was wrong and should be overruled*".⁷⁶ Det er ifølge afgørelsen i The "Sandrina" afgørende, at der er "[...] *some reasonable direct connection* [...]".

Udover krav begrundet i aftalen vil også krav begrundet i misligholdelse af aftalen kunne danne grundlag for foretagelse af arrest. Det gælder for eksempel manglende eller for sen opfyldelse.⁷⁷

6) "tab eller skade på gods, herunder rejsegods, der befordres med et skib"

Efter sin ordlyd omfatter SØL § 91, nr. 6 enhver form for "*gods og rejsegods*", der befordres med skib. Bestemmelsen gælder i og uden for kontraktforhold⁷⁸ og såvel for skade mv. på gods på det skadevoldende skib som på et andet skib, hvilket understøttes af formuleringen "*any ship*" i 1952-konventionsteksten, som afviger en smule fra søloven.

Tab af eller skade på passagerens håndbagage anses for omfattet, ligesom det anses for almindeligt anerkendt at man bør ligestille mandskabets ejendele hermed.⁷⁹ Følgeskader anses for omfattet, såfremt der er den fornødne årsagssammenhæng og adækvans.⁸⁰

7) "almindeligt havari"⁸¹

Begrebet "*almindeligt havari*" eller "*fælleshavari*" har rødder langt tilbage i historien. Således fremgik det allerede i romerretten, at: "*Hvis varer er kastet overbord for at lette et (synkende) skib, skal tabet af det, som er ofret til fordel for alle, erstattes ved bidrag fra alle*"⁸² Krav, der opstår i forbindelse med et havari, søges i fællesskab undgået, og når anerkendte tab, skader og udgifter skal fordeles, sker dette ved fordeling på baggrund

⁷³ [1983] 1 Lloyd's Rep. 63

⁷⁴ [1985] 1 Lloyd's Rep. 181

⁷⁵ Jackson s. 58, note 243

⁷⁶ The "Sandrina" [1985] 1 Lloyd's Rep. 181 s. 188

⁷⁷ Ot.prp.nr. 88 (1992-1993) s. 7

⁷⁸ Rui s. 28 med note 70

⁷⁹ Jackson s. 57 f og Rui s. 29. I modsat retning se The "Jade" [1974] 2 Lloyd's Rep. 188, som undtager bagage tilhørende andre end rejsende. Denne afgørelse kritiseres af Jackson (s. 57 f.) med angivelse af at konventionsteksten uden videre ifølge sin ordlyd kan omfatte også bagage tilhørende andre end rejsende.

⁸⁰ Jackson s. 57

⁸¹ 1952-konventionens art. 1(1)(g)

⁸² Falkanger m.fl.: Søret s. 532, citat fra Justinians Digest, bog 14, kap. 2

af værdien af de involverede interesser.⁸³ Der er søpant for den del af kravet, der falder tilbage på skibet, jf. SØL § 51, stk. 1, nr. 5.

Hvis et krav opstået i forbindelse med en redningsaktion viser sig ikke at opfylde betingelserne for almindeligt havari, mener Berlingieri, at det er usikkert, hvorvidt kravet er omfattet af bestemmelsen.⁸⁴ Modsat anfører Rui, at arrest må tillades, uanset Berlingieris tvivl, da kravene til at få arrest for almindeligt havari alene er, at debitor skal sandsynliggøre, at der er tale om et krav, der har med almindeligt havari at gøre.⁸⁵ Jeg kan tilslutte mig Ruis opfattelse, idet jeg noterer mig, at Berlingieri giver udtryk for tvivl i forhold til sit standpunkt.

8) ”bodmeri”

Ifølge ældre dansk ret kunne en kaptajn optage et lån i nødstilfælde, betegnet ”bodmeri”.⁸⁶ Begrebet anvendes ikke længere i dansk ret og i øvrige moderne søfartslande, men er stadig at finde i sølovens/1952-konventionens opstilling over søretskrav. Det kan ikke på forhånd udelukkes, at der kan fremkomme en begæring om arrest for et sådant krav, idet det fortsat benyttes i enkelte lande, og det synes således bevaret i konventionen samt søloven for alle tilfældes skyld.⁸⁷

9) ”bugsering”

Bugsering af et skib bygger på en aftale, der ofte vil indeholde en klausul om, at ansvaret for bugseringen i det indbyrdes forhold i det hele lægges på det bugserede skib. SØL § 151 bestemmer, at skibets reder er ansvarlig over for tredjemand. I forbindelse med en bugsering vil der som udgangspunkt være solidarisk ansvar for såvel det slæbende som det slæbte skib for uagtsomhed hos det slæbende skib, jf. ND 1984.85. Selvom det i praksis vil være det bugserede skib, der arresteres, kan der forekomme tilfælde, der kan lede til arrest i det bugserende skib, hvis der i det konkrete tilfælde kan rettes krav mod bugseringsbådsselskabet.⁸⁸

Hvis ikke en aftalt bugsering udføres, vil der være tale om ikke-opfyldelse af en aftale, og et krav i denne forbindelse vil ikke kunne danne grundlag for arrest efter SØL § 91, nr. 9, idet kravet ikke udspringer af bugsering. Modsat andre misligholdelsestilfælde vedrørende aftalt bugsering, for eksempel et forsinkelsetilfælde. Her antages, at kravet har sit udspring i en bugseringsaftale og derfor er opstået i forbindelse med en udført bugsering, hvor det kan danne grundlag for arrest.⁸⁹

10) ”havne-, kanal- og andre vandvejsafgifter samt lodsning”

I 1952-konventionsteksten er alene nævnt lodsning. I SØL § 91, nr. 10 har man valgt at udnytte muligheden i konventionens art. 2, som bestemmer at konventionen ikke skal indskrænke nogen ret, som for eksempel dok- eller havnemyndigheder har i henhold til

⁸³ Falkanger m.fl.: Søret s. 538

⁸⁴ Berlingieri s. 90

⁸⁵ Rui s. 29 f

⁸⁶ Bredholt m.fl. s. 177

⁸⁷ FT A 1988-89 sp. 3303. Bodmeri (bottomry) er ikke optaget i 1999-konventionen.

⁸⁸ Rui s. 30

⁸⁹ Ot.prp.nr. 88 (1992-93) s. 7

nationale love eller forskrifter, til også at lade bestemmelsen omfatte ”havne-, kanal og andre vandvejsafgifter”, jf. bemærkningerne til søloven.⁹⁰

Formuleringen ”havne-, kanal- og andre vandvejsafgifter samt lodsnings” er den samme, som er anvendt i SØL § 51, stk. 1, nr. 2 om søpant, og efter forarbejderne til denne bestemmelse fremgår det, at der ved ”afgifter” forstås afgifter, der følger af lov eller offentlige forskrifter.⁹¹

11) ”levering af gods eller materialer til et skib, uanset leveringsstedet, for at bruges til dets drift eller vedligeholdelse”

SØL § 91, nr. 11 omhandler ”levering” af gods eller materialer og finder anvendelse, når der er tale om køb, leje eller leasing. I The ”River Rima”⁹² slog House of Lords fast, at ”supplied” ikke alene henviser til salg, men også kan omfatte for eksempel leje af containere. Det blev endvidere slået fast, at der skal være tale om brug for et *bestemt* skib. Når lejede containere i afgørelsen skulle anvendes på to forskellige skibe, var kravet ikke opfyldt.

Der hersker ikke enighed om, hvorvidt leverancen skal have været nødvendig for skibet. Jackson er af den opfattelse, at der ikke kan indfortolkes et nødvendighedskrav for brug af bestemmelsen.⁹³ Modsat mener Berlingieri, at der i ordet ”for” i konventionsteksten ligger et nødvendighedskrav.⁹⁴ Også de norske forarbejder indfortolker et sådan nødvendighedskrav.⁹⁵ De danske forarbejder er tavse om spørgsmålet, men det forekommer nærliggende at hælde til en fortolkning svarende til den, der er kommet til udtryk i de norske forarbejder, og således indlægge et nødvendighedskrav for brug af bestemmelsen, jf. også ordlyden ”bruges til dets drift eller vedligeholdelse”. ”Drift” må forstås bredt, og omfatter således både skibets nautiske drift og manøvrering af skibet, såvel som skibets kommercielle drift.⁹⁶

Ordlyden af SØL § 91, nr. 11 kunne tyde på, at bestemmelsen alene omfatter levering af fysiske genstande, jf. ”gods og materiale”. Anders Møllmann peger på, at opregningen af søretskrav er sket med udgangspunkt i de tidligere regler i engelsk ret⁹⁷, og han når via henvisning til engelsk retspraksis på området frem til, at bestemmelsen omfatter tjenesteydelser til brug for skibets drift eller vedligeholdelse.⁹⁸

12) ”bygning og reparation af eller levering af udstyr til et skib samt omkostninger og afgifter ved doksætning”

Ordlyden af SØL § 91, nr. 12 er ikke identisk med den tilsvarende bestemmelse i 1952-konventionens art. 1(1)(l), idet ”*construction, repair or equipment*” i søloven er erstattet

⁹⁰ FT A 1988-89 sp. 3303

⁹¹ Bet. 580/1970 s. 22

⁹² [1988] 2 Lloyd’s Rep. 193

⁹³ Jackson s. 67

⁹⁴ Berlingieri s. 100

⁹⁵ Ot.prp.nr. 88 (1992-1993) s. 8

⁹⁶ Bredholt m.fl. s. 177

⁹⁷ Jf. de engelske regler i section 22(1)(a)(vii) af Supreme Court of Judicature (Consolidation) Act 1925 om krav for ”necessaries og jf. Anders Møllmann s. 18

⁹⁸ Jf. The ”Equator” [1921] 9 Ll.L. Rep. 1 og ”Edinburgh Castle” [1999] 2 Lloyd’s Rep. 362 og Anders Møllmann, s. 19

af ”bygning og reparation af og levering af udstyr”. Konventionens formulering skal forstås i betydningen ”arbejdet ved levering” af udstyr til et skib frem for selve leveringen, og indholdet er betydningsmæssigt identisk i den danske sølov og 1952-konventionen.⁹⁹ Formålet med arbejdet er uden betydning for bestemmelsen anvendelse.¹⁰⁰ ”Bygning” omfatter nybygning, ombygning og tilbygning. I forhold til afgrænsningen og definitionen af begrebet ”reparation” kan der opstå visse problemer, hvis begrebet skal afgrænses således, at en reparation alene foreligger, når en skade udbedres. En sådan afgrænsning vil dog ikke få den store praktiske betydning, idet et arbejde, der ikke er direkte omfattet af ”reparation”, på grund af bestemmelsens brede formulering, må kunne omfattes af begrebet ”bygning”¹⁰¹ eller ”udstyr”.

Berlingieri påpeger, at det i The Travaux Préparatoires of the 1952 Arrest Convention¹⁰² blev overvejet, at ”omkostninger og afgifter ved doksætning” (”dock charges and dues”) alene kunne danne grundlag for arrest, såfremt disse var fremsat af reparatøren. Rui anfører hertil, at dette vil være urimeligt, idet dokejerens krav også bør være omfattet på lige fod med en reparatørs krav.¹⁰³ Det forekommer at være en teoretisk diskussion, da det klart af bestemmelsen fremgår, at ”omkostninger og afgifter ved doksætning” er omfattet.

En dansk dom har taget stilling til, hvorvidt krav vedrørende bortskaffelse af affald kunne anses som et søretskrav. I U 2014.2635 Ø fandt Østre Landsret, at et krav i anledning af bortskaffelse af affald, som var en nødvendig forudsætning for reparationsarbejder var et søretskrav, jf. SØL § 91, nr. 12. En brand opstået på skibet ”MSC Flaminia” (ejet af rederiet Conti) medførte eksplosioner og dermed omfattende skader. Conti og selskabet Nordgroup A/S (Nord), indgik ”Kontrakt om bortskaffelse af affald ombord på skibet MSC Flaminia”. Dette skete med henblik på klargøring af skibet til reparation på et værft i Rumænien. Nords arbejder var en forudsætning for skibets reparation og Nords krav i anledning af disse reparationsarbejder var dermed at betragte som et søretskrav i medfør af bestemmelsen. Landsretten tiltrådte fogedrettens afgørelse om, at der kunne foretages arrest i skibet med forbud mod ”MSC Flaminia”s afsejling til sikkerhed for et søretskrav på DKK 8 mio., jf. RPL § 628, stk. 3, jf. SØL § 92, stk. 1, jf. § 91, nr. 12.¹⁰⁴

13) ”hyre til skibsfører og andre medlemmer af besætningen”

At SØL § 91, nr. 13 ikke direkte nævner ”officers”, som i 1952-konventionsteksten, indsnævrer ikke anvendelsesområdet i forhold til konventionen, idet dette må anses for indeholdt i ”og andre medlemmer af besætningen”.¹⁰⁵

Rækkevidden af begrebet ”hyre” er ikke nærmere fastlagt. ”Hyre” synes at være en snæver betegnelse,¹⁰⁶ og det er uvist hvad begrebet omfatter. Berlingieri har med henvisning

⁹⁹ Berlingieri s. 107

¹⁰⁰ Berlingieri s. 107

¹⁰¹ Måske nærmere bestemt ”ombygning” (som er omfattet af bestemmelsen,) hvis hensigten med et arbejde er at forbedre en tilstand på skibet.

¹⁰² Forhandlinger i forbindelse med konventionens udformning

¹⁰³ Rui s. 33

¹⁰⁴ Se også FM 2010.191, hvor kravet blev anset for et søretskrav, jf. SØL § 91, nr. 12

¹⁰⁵ Berlingieri s. 112

¹⁰⁶ Den norske sjølovs tilsvarende bestemmelse omhandler ”hyre eller annen godtgjørelse”,

til en række engelske afgørelser påvist, at rækkevidden ikke er så snæver, som man umiddelbart kunne tro.¹⁰⁷ Omfattet er også bonus, sociale udgifter, forsikringer, pensionsudgifter og skattekrav.¹⁰⁸

Personer, der står i direkte ansættelsesforhold til rederen, men også personer, der under andre aftaler herunder managementaftaler er ansat, er omfattet af bestemmelsen.¹⁰⁹

14) ”skibsførers udlæg, herunder udlæg gjort af afskibere, befragtere eller agenter for skibets eller ejerens regning”

Bestemmelsen skelner mellem to grupper af udlæg, nemlig udlæg på vegne af skibets ejer og udlæg på vegne af skibet. Udlæg på vegne af skibet skal relatere sig direkte til skibet, og ikke (kun) til skibets drift.¹¹⁰ Et udlæg skal for at kunne danne grundlag for arrest være foretaget inden for bemyndigelsen til at forpligte ejeren af skibet.¹¹¹ Efter bestemmelsen skal udlægget være gjort for ”skibets eller ejerens regning”. Erstatning til skibsfører, afskiber, befragter eller agent kan herefter ikke danne grundlag for arrest.¹¹²

En skibsfører har fuldmagt til på en reders vegne at indgå aftaler angående bevaring af skibet eller udførelse af rejsen, jf. SØL § 137, stk. 1. Skibsføreren får med denne bestemmelse en lovbestemt stillingsfuldmagt, der legitimerer ham til at handle på rederens vegne. De øvrige personer oplyst i SØL § 91, nr. 14 må være legitimeret på en anden måde, idet de ikke er omfattet af SØL § 137.¹¹³ Hvis der er tale om refusion af et udlæg, som ikke er nævnt i SØL § 137, må der foreligge legitimation på anden vis, hvis udlægget skal kunne danne grundlag for arrest.¹¹⁴

Rui anfører i ”Arrest i skip – Etter Norges tiltredelse av arrestkonvensjonen av 1952”, at en skibsfører ofte i praksis vil optage et lån eller handle på kredit i stedet for at lægge ud for skibet eller ejeren. Vælger skibsføreren denne fremgangsmåde og er han herefter nødt til at betale renter og afdrag på lånet til delvis indfrielse heraf, er der i teorien enighed om, at sådant udlæg vil være et søretskrav efter bestemmelsen.¹¹⁵

15) ”tvist om ejendomsretten til et skib”

SØL § 91, nr. 15 omhandler mulighed for arrest for andet end et pengekrav, som ellers forud for Danmarks ratificering af 1952-konventionen var eneste mulighed for at foretage arrest i et skib. Der er derfor principielt tale om en udvidelse af arrestmulighederne i forhold til retsstillingen forud for 1952-konventionens ratificering. Som anført af Rui har man mulighed for efter norsk ret at opnå sikkerhed for fyldestgørelse af krav, som er

¹⁰⁷ Berlingieri s. 112

¹⁰⁸ Jf. The ”Tergeste” [1903] P. 26; The ”Elmville” (No. 2), [1904] P. 422; The ”Gee Whizz” [1951] 1 Lloyd’s Rep 145; The ”Arosa Kulm” (No. 2) [1960] 1 Lloyd’s Rep. 97; The ”Arosa Star” [1959] 2 Lloyd’s Rep 396; The ”Fairport” [1965] 2 Lloyd’s Rep. 183; The ”Halcyon Skies” [1976] 1 Lloyd’s Rep. 461 og Berlingieri s. 112, note 138-142

¹⁰⁹ Rui s. 34 f

¹¹⁰ Bredholt m.fl. s. 178

¹¹¹ Bredholt m.fl. s. 178

¹¹² Ot.prp.nr. 88 (1992-1993), s. 8

¹¹³ Rui s. 35

¹¹⁴ Rui s. 35

¹¹⁵ Rui s. 36 og Bredholt m.fl. s. 178

omfattet af SØL § 91, nr. 15 via begæring af forbud mod det omstridte skibs afsejling.¹¹⁶ En tilsvarende ret findes i dansk ret, jf. RPL § 411, men når henses til, at arrest efter søloven er noget lettere at opnå end forbud¹¹⁷ og arrest efter retsplejelovens regler, er der reelt tale om udvidelse af muligheden for at opnå arrest i forhold til forud for 1952-konventionens ratificering.¹¹⁸

Bestemmelsen omfatter enhver tvist omkring ejerskabet, også i forbindelse med salg af skibet, men som et kuriosum kan en belgisk dom angående gyldigheden af et tvangssalg nævnes. En skibsejer fik afvist en anmodning om arrest efter den tilsvarende art. 1(1)(o) med henvisning til, at der ikke forelå et søretskrav.¹¹⁹

Omfattet af bestemmelsen er enhver tvist om ejendomsretten, og tvisten kan angå enten hele skibet eller en andel heraf.¹²⁰ Som Berlingieri anfører, anses det for oplagt, at bestemmelsen også omfatter tvister om ejerforholdet i for eksempel et aktieselskab, der ejer hele skibet.¹²¹ Udeladelsen af ordet ”title”, som findes i konventionsteksten har ikke en indholdsmæssig betydning.¹²²

16) ”tvist mellem samejere af et skib om ejendomsretten, besiddelsen, brugen eller indtægterne af skibet”

Der er et vist overlap mellem SØL § 91, nr. 15 og 16, idet tvist om ejendomsretten mellem samejere sprogligt set også kan henføres under SØL § 91, nr. 15.

Denne bestemmelse omfatter modsat den forrige også tvister omkring ”besiddelsen, brugen eller indtægterne af skibet”. Tvisterne skal angå flere ejere af selve skibet og ikke for eksempel tvister mellem flere ejere af et selskab, som ejer skibet, idet sådanne tvister henhører under SØL § 91, nr. 15.¹²³

17) ”panterrettigheder i skib”

SØL § 91, nr. 17 nævner alene panterrettigheder i skib, men ikke hypotek, som er nævnt i 1952-konventionen. Dette anses for at være uden indholdsmæssig betydning¹²⁴, hvilket giver mening, idet man i dansk ret har forladt anvendelsen af betegnelsen hypotek og anvender pant om enhver form for sikkerhed i for eksempel fast ejendom eller skib. Bestemmelsen omhandler kontraktspant. Efter dansk ret anses søpant ikke for omfattet af SØL § 91, nr. 17, hvilket i øvrigt harmonerer med den norske bestemmelse, som specifikt undtager søpant.¹²⁵ Det bemærkes i denne forbindelse, at stort set alle søpantekrav efter SØL § 51 er søretskrav (alene med undtagelse af erstatning vedrørende fjernelse af vrage), jf. SØL § 51 sammenholdt med SØL § 91.

¹¹⁶ Rui s. 36 f

¹¹⁷ Efter RPL § 413, nr. 3 er det en betingelse ”at partens mulighed for at opnå sin ret vil forspildes, hvis parten henvises til at afvente tvistens retlige afgørelse”.

¹¹⁸ Efter skærpelsen af betingelserne for forbud og arrest, som trådte i kraft 1. januar 1989.

¹¹⁹ Juge des Saisies of Antwerp, 20 October 1980, The ”Jocelyne” og Berlingieri, s. 125, note 160

¹²⁰ Rui s. 37 og Bredholt m.fl. s. 179

¹²¹ Berlingieri s. 125

¹²² Berlingieri s. 125

¹²³ Bredholt m.fl. s. 179

¹²⁴ Berlingieri s. 135

¹²⁵ Ot.prp.nr. 88 (1992-1993) s. 15

Det fremgår hverken af bestemmelsen eller konventionsteksten, om panterrettigheder i en andel af et skib er omfattet. Rui besvarer dette spørgsmål bekræftende.¹²⁶ Berlingieri har en diskussion herom, og synes at nå til det resultat, at hvis pantet angår en betydelig andel af skibet, er det omfattet af bestemmelsen, hvorimod et pant i en ganske lille andel af skibet ikke er omfattet.¹²⁷ Problemstillingen er uomtalt i Jackson, hvilket måske skyldes, at der i engelsk lov er taget stilling hertil ved formuleringen: ” [...] on a ship or any share therein ”¹²⁸, således at der ikke hersker tvivl om, hvorvidt krav vedrørende pant i en andel af et skib er omfattet i engelsk lov. Da søretskravene langt hen ad vejen har sin oprindelse i tidligere engelsk ret, kunne der derfor argumenteres for, at konventionen og dermed også dansk ret skal forstås som givende ret til arrest ved krav vedrørende pant i en andel af et skib.¹²⁹

6.4. Genstanden for arrest

1952-konventionen og søloven gælder som tidligere anført ved arrest i skib. Udgangspunktet for sølovens arrestregler er, at arrest kan foretages i det skib, som kravet vedrører, jf. SØL § 93, stk. 1, 1. pkt. Der kan i visse tilfælde tillige foretages arrest i andre skibe end det skib, som søretskravet vedrører, jf. SØL § 93, stk. 1, 2. pkt. og stk. 2, jf. afsnit 6.4.2 og 6.4.3.

6.4.1. Arrest i det skib, som søretsretskravet angår

Arrest kan foretages ”[...] i det skib, som søretsretskravet angår [...]”¹³⁰ (herefter ”skyldnerskib”). Indholdet af bestemmelsen er identisk med den tilsvarende bestemmelse i 1952-konventionens art. 3(1) om arrest i skyldnerskibet. Det vil, som ovenfor nævnt, ofte være skyldnerskibet, der arresteres¹³¹, og dette skyldes blandt andet, at det ofte er mest praktisk for en kreditor at begære arresten foretaget heri, fordi kreditor kender til dette skibs eksistens, og fordi det netop var dét skib, der har været årsag til kravets opståen.¹³² Det kan desuden være svært for en kreditor at få overblik over, om debitor har andre skibe, der kan arresteres (arrest af søsterskib, jf. afsnit 6.4.2.), og det kan være svært at lokalisere disse mulige andre skibe.

Arrest i skyldnerskibet efter SØL § 93, stk. 1, 1. pkt. kræver alene, at det krav, der foretages arrest på baggrund af, relaterer sig til et bestemt skib, jf. ordet ”angår”. Det fremgår ikke nærmere af de danske forarbejder eller dansk retspraksis, hvad der skal forstås ved dette.¹³³ Ser man på 1952-konventionsteksten, fremgår det af art. 3(1), at kravet skal relatere sig til ”a particular ship”. Herom har Lord Diplock i sit votum i The ”Eschersheim” bemærket:

”It is clear that to be liable to arrest a ship must not only be the property of the defendant to the action but must also be identifiable as the ship in connection with which the claim made in the action arose (or a sister ship of that ship). The nature of the ”connection”

¹²⁶ Rui s. 39

¹²⁷ Berlingieri s. 134 f

¹²⁸ The Senior Courts Act 1981 section 20(2)(c)

¹²⁹ Jf. ovenfor om SØL § 91, nr. 11

¹³⁰ Jf. SØL § 92, stk. 1, 1. pkt.

¹³¹ J.A. Andersen s. 71

¹³² Rui s. 50

¹³³ Der kan heller ikke hentes støtte for fortolkningen i den norske sølov eller dennes forarbejder i denne sammenhæng.

*between the ship and the claim must have been intended to be the same as is expressed in the corresponding phrase in the convention "the particular ship in respect of which the maritime claim arose". One must, therefore, look at the description of each of the maritime claims included in the list in order to identify the particular ship in respect of a particular ship in respect of which a claim of that description could arise."*¹³⁴

Det er efter bestemmelsen ikke en betingelse, at ejeren af skyldnerskibet skal være personligt ansvarlig for kravet. Netop muligheden for at foretage arrest, uden at skibets ejer er personligt ansvarlig for kravet, for hvilket der arresteres, gav anledning til kritik og modstand fra de nordiske landes side ved forhandlingerne op til konventionens vedtagelse.¹³⁵

Ser man alene på SØL § 93, stk. 1 og 1952-konventionen art. 3(4) kan der foretages arrest, uanset at skibets ejer ikke hæfter personligt for det pågældende krav. Man har imidlertid fra skandinavisk side valgt at fravige¹³⁶ 1952-konventionen på dette punkt ved, at man i SØL § 93, stk. 4 har indsat en bestemmelse, der lyder: "Uanset bestemmelserne i stk. 1 og 2 kan arrest ikke foretages i skib, hvori der ikke vil kunne foretages udlæg for kravet." Indsættelsen af denne yderligere betingelse er i overensstemmelse med, hvad der gjaldt i Danmark inden ratificering af 1952-konventionen.¹³⁷ Dette krav har til formål at beskytte en skibsejer mod arrest i skib, hvor han hverken hæfter personligt for kravet, eller hvor kravet ikke er sikret ved søpant¹³⁸ eller tredjemandspant¹³⁹. Forbeholdet i SØL § 93, stk. 4 antages at gælde også over for en fordringshaver hjemmehørende i et land, der ved gennemførelse af konventionen ikke har indsat et sådant forbehold.¹⁴⁰

I FM 2010.191 havde et skibs- og bådbyggeri, R, anmodet fogedretten om foretagelse af arrest efter søloven i et skib i anledning af reparation af skibet, jf. SØL § 92, jf. § 91, nr. 12. E1, der ejede skibet, da reparationen blev bestilt og udført, havde efterfølgende solgt skibet til E2. Søarrestbegæringen var indgivet mod E2. Da E2 ikke hæftede for kravet, der i øvrigt ikke var sikret ved søpant, jf. SØL § 51, ville der ikke kunne foretages udlæg i skibet for Rs tilgodehavende. Allerede derfor var betingelserne for at foretage arrest efter søloven ikke opfyldt, jf. SØL § 93, stk. 4.¹⁴¹

Se endvidere U 2013.713 H, refereret under afsnit 6.2, hvor der netop med henvisning til, at kravet var sikret ved søpant, kunne foretages arrest, uanset at skibets ejer ikke, men derimod en befragter, hæftede for kravet.

¹³⁴ The "Eschersheim" [1976] 2 Lloyd's Rep. 1 s. 7

¹³⁵ Siig s. 472, Martens s. 241 og Philip: Arrest i skib s. 2

¹³⁶ Siig s. 472

¹³⁷ FT A 1988-89 sp. 3305

¹³⁸ FT A 1988-89 sp. 3305

¹³⁹ Philip: Arrest i skib s. 6

¹⁴⁰ FT A 1988-89 sp. 3305. Dette blev desuden fastslået i Norge af Lagmannsretten i ND 2003.249.

¹⁴¹ Se også den svenske dom gengivet i ND 1999.65 fra Svea Hovrätt, hvor arrest nægtedes for krav vedrørende bunkersleverance til en anden end skibets ejer. Da der ikke var søpant for kravet nægtedes arresten i medfør af den til søloven § 93, stk. 4 i svensk ret gældende regel. (4 kap. 5 § sjölagen (1994:1009)

6.4.2. Søsterskibsarrest

For en kreditor kan det til tider være særdeles besværligt og omkostningskrævende eller ligefrem umuligt, at opnå arrest i skyldnerskibet efter sølovens arrestregler, hvis ikke skibet befinder sig i Danmark, ligesom arrest i skyldnerskibet måske ikke udgør tilstrækkelig sikkerhed. Der er med sølovens regler om arrest hjemmel til, at "[...] arrest også foretages i et andet skib, der ejes af den, som ejede det skib, kravet angår, da kravet opstod" (herefter "søsterskibsarrest"), jf. SØL § 93, stk. 1, 2. pkt. Bestemmelsen bygger på 1952-konventionens art. 3(1). Måtte skyldnerskibet være blevet solgt, inden arrest er foretaget, forhindrer dette ikke arrest i søsterskibe, som den pågældende ejer på tidspunktet for arrestens foretagelse.¹⁴² For at et skib kan anses for et søsterskib, er det efter loven et krav, at skibene er i samme ejerforhold. Ifølge SØL § 91, stk. 3 har skibe samme ejer, når samtlige skibsparter tilhører den eller de samme personer.¹⁴³ "Person" skal forstås i overensstemmelse med art. 1(3) i 1952-konventionen og omfatter udover enkeltpersoner tilføjede selskaber, stater og disses administrationsgrene¹⁴⁴ og begrebet "person" dækker hermed både fysiske og juridiske personer.¹⁴⁵

Arrest kan kun foretages i et søsterskib for søretskrav nævnt i SØL § 91, nr. 1-14, jf. gennemgangen ovenfor. Det er herefter ikke muligt at foretage arrest i et søsterskib, hvis kravet relaterer sig til SØL § 91, nr. 15-17.

6.4.3. Arrest af debtors skib, hvor debitor hæfter for kravet, men ikke er ejer af skyldnerskibet

Ikke al skibsdrift forestås af skibet ejer. Hvis skyldnerskibet ikke drives af skibets ejer, åbner SØL § 93, stk. 2 mulighed for, at arrest udover i skyldnerskibet kan foretages i andre skibe ejet af den, der hæfter for kravet, uden at være ejer af skyldnerskibet. SØL § 93, stk. 2 bygger på 1952-konventionens art. 3(4). Bestemmelsen vil for eksempel være anvendelig i et tilfælde, hvor en befragter hæfter for et krav, og arrest kan herefter enten foretages i det befragtede skib (skyldnerskibet) eller et andet skib, som befragteren ejer. Arrest i andre skibe end skyldnerskibet kan ifølge bestemmelsen alene ske for søretskrav opregnet i SØL § 91, nr. 1-14.

Man skal dog være opmærksom på, at SØL § 93, stk. 4 skal være opfyldt, for at arrest kan foretages i skyldnerskibet. Når den for kravet hæftende ikke er ejer af skibet, er det efter bestemmelsen et krav, at der enten er søpant eller tredjemandspant for kravet, jf. afsnit 6.4.1.

6.4.4. Er vilkåret i sølovens § 93, stk. 4 i strid med 1952-konventionen?

I søloven er der, som ovenfor anført under afsnit 6.4.1., indsat den yderligere betingelse for foretagelse af arrest, at der skal kunne foretages udlæg for kravet.¹⁴⁶ Det må i denne forbindelse overvejes, om en sådan begrænsning af området for foretagelse af arrest er i strid med 1952-konventionen, som ikke indeholder en tilsvarende betingelse.

¹⁴² Philip: Arrest i skib s. 5

¹⁴³ Se hertil Rui s. 55, afsnit 3.4.3.2. for diskussion omkring ejerandele i skib henholdsvis selskab.

¹⁴⁴ Bredholt m.fl. s. 182

¹⁴⁵ 1952-konventionens art. 1(3)

¹⁴⁶ Jf. SØL § 93, stk. 4

Et formål med konventionen, udover at begrænse adgangen til arrest, var at sikre kreditorerne visse rettigheder som modydelse til den begrænsning, som konventionen medførte.¹⁴⁷ I forbindelse med Danmarks ratificering af konventionen anførte Allan Philip, at han var af den opfattelse, at der ikke blev pålagt konventionslandene en *pligt* til at arrestere.¹⁴⁸ Han mente, at konventionen regulerede, hvornår det *kunne* være tilladt at arrestere, fremfor hvornår det *skulle* være tilladt.

Art. 6(2) i konventionen bestemmer, at processuelle spørgsmål afgøres efter national lovgivning i den kontraherende stat. Hertil anfører Rui, at reglen i SØL § 93, stk. 4 ikke er af *processuel*, men derimod af *materiel* karakter. Hun mener ikke, at art. 6(2) kan danne grundlag for at opstille et vilkår om, at der skal kunne foretages udlæg for et krav for gennemførelse af arrest.¹⁴⁹ Modsat anfører Jesper Martens, at man fra Industriministeriets Søløvsudvalgs side var af den opfattelse, at der med 1952-konventionens art. 9 var mulighed for i national lovgivning at opstille betingelser for arrest – også af materiel karakter.¹⁵⁰ Det er i bemærkningerne til lovforslaget¹⁵¹ med speciel henvisning til Allan Philips artikel ”Maritime Jurisdiction in the EEC” fastslået, at konventionen ikke begrænser, hvilke betingelser der kan stilles og derfor ikke udelukker opretholdelse af en betingelse om, at arrest alene kan foretages, såfremt der kan foretages udlæg for kravet.¹⁵² Hertil anfører Kristina Maria Siig, at idet arrest er et foreløbigt retsmiddel til sikring af en kreditors krav, vil arresten savne sit formål, hvis ikke der kan ske tvangsfuldbyrdelse.¹⁵³ Til støtte for den skandinaviske regel anfører Rui desuden, at denne finder støtte i konventionens formål, som var at begrænse arrest, hvilket utvivlsomt er en følge af den skandinaviske regel. Herudover påpeger Rui, at ingen af de andre konventionslande har rejst indvendinger imod den skandinaviske tolkning.¹⁵⁴ Siig bemærker, at et konventionsbrud alene er problematisk, såfremt andre konventionslande reagerer på dem, hvilket ikke ses at have fundet sted.¹⁵⁵

Berlingieri er af den opfattelse, at konventionen ikke giver hjemmel til indsættelse af en begrænsning som den skandinaviske. Han er af den opfattelse, at 1952-konventionens formulering ”*the claimant may arrest such ship*” giver arrestanten en ret til at arrestere skibet. Han erkender dog, at Philips løsningsforslag og dermed den skandinaviske retsstilling er både rimelig og retspolitisk forsvarlig.¹⁵⁶

Spørgsmålet er diskuteret i litteraturen, dog uden at der foreligger en endelig afklaring. Diskussionen synes bilagt med en erkendelse af, at retsstillingen ligger fast, da ingen konventionsdeltagere har protesteret herimod.

¹⁴⁷ FT A 1988-89 sp. 3302

¹⁴⁸ Philip: Maritime Jurisdiction in the EEC s. 118 og Philip: Arrest i skib s. 5

¹⁴⁹ Rui s. 61

¹⁵⁰ Martens s. 241

¹⁵¹ FT A 1988-89 sp. 3301

¹⁵² FT A 1988-89 sp. 3301 og 3305

¹⁵³ Siig s. 473

¹⁵⁴ Rui s. 61

¹⁵⁵ Siig s. 474

¹⁵⁶ Berlingieri s. 232

6.5. Skal retsplejelovens § 627, nr. 2 være opfyldt ved foretagelse af arrest efter søloven?

Som anført ovenfor under afsnit 4 blev betingelserne for at foretage arrest efter retsplejelovens regler skærpet væsentligt med virkning fra 1. januar 1989, idet der blev indføjet et generelt krav for, at der kunne foretage arrest, nemlig at "[...] *muligheden for senere at opnå dækning ellers vil blive væsentligt forringet*", jf. RPL § 627, nr. 2. Siden indsættelsen af kapitel 4 i søloven om arrest i skib har det været omstridt, hvorvidt sølovens arrestinstitut er et selvstændigt arrestinstitut, som alene kræver betingelserne i søloven opfyldt for foretagelse af arrest, eller om henvisningen i SØL § 96 betyder, at retsplejelovens betingelser for foretagelse af arrest tillige skal være opfyldt. Konventionsteksten anses ikke at være til hinder for, at der efter dansk ret stilles supplerende krav for foretagelse af arrest, jf. ovenfor under 6.4.4.

Hvorvidt der kan stilles krav om forstikkelsesrisiko ved anvendelse af sølovens arrestregler, har været berørt i retspraksis flere gange. I afgørelsen gengivet i U 1996.1244 V begærede tre fiskere arrest foretaget i en fiskekutter for hyre optjent på kutteren, jf. SØL § 91, nr. 13. Fiskekutteren blev solgt til tredjemand, idet den tidligere ejer kom under betalingsstandsning. Fogedretten lagde i sin afgørelse til grund, at fordringen på hyre var tillagt søpanteret, jf. SØL § 51, stk. 1, nr. 1, jf. § 53, stk. 1. Arrest i skibet var nødvendig for at sikre fiskernes søpantekrav mod forældelse, jf. SØL § 55. Fogedretten nåede herefter til, at risikoen for forældelse af søpantefordringen ikke opfyldte arrestbetingelsen i RPL § 627, nr. 2 og nægtede at foretage arrest. Vestre Landsret nåede til, at betingelsen i RPL § 627, nr. 2 skulle være opfyldt og mente, at betingelsen var opfyldt, hvorfor sagen blev hjemvist til fornyet behandling ved fogedretten. Fogedretten anså betingelserne i SØL §§ 92 og 93 samt RPL § 627 for opfyldt og foretog arrest. Arresten blev påkæret og Vestre Landsret nåede i sagen gengivet i U 1996.1500 V til, at arrest efter søloven er et selvstændigt arrestinstitut, som skal behandles uden hensyn til, om betingelserne i retsplejeloven er opfyldt. Der blev herefter foretaget arrest med henvisning til SØL §§ 92 og 93.

Problemstillingen var på ny aktuel i Vestre Landsrets kendelse af 19. februar 2004. Et dansk selskab havde solgt kunstgødning til et dansk fabrikationsselskab. Der skete skade på lasten, hvorfor der begæredes arrest i skibet. Fogedretten foretog arrest med henvisning alene til søloven. I kæresagen traf Vestre Landsret på linje med afgørelsen gengivet i U 1996.1244 V afgørelse om, at RPL § 627, nr. 2 skulle være opfyldt. Vestre Landsret fandt RPL § 627, nr. 2 for opfyldt og stadfæstede arresten.

I sagen gengivet i U 2004.2204 Ø nåede Østre Landsret til det modsatte resultat med henvisning til U 1996.1500 V. Et motorværksted anmodede fogedretten om at foretage arrest i et skib for et tilgodehavende for reparationsarbejder, jf. SØL § 92, stk. 1, jf. § 91, nr. 12. Skibet lå i en dansk havn, men afsejling var nært forestående, hvorfor værkstedet gjorde gældende, at arrest var nødvendig til sikring af kravet. Fogedretten afviste at foretage arrest med henvisning til, at RPL § 627, nr. 2 ikke var opfyldt. Østre Landsret nåede til, at sølovens arrestinstitut er et selvstændigt arrestinstitut, hvorfor betingelserne i RPL § 627, nr. 2 ikke skal være opfyldt. Landsretten hjemviste til fornyet behandling i fogedretten.

Jes Anker Mikkelsen og Jesper Windahl opregner en række situationer, hvor arrest efter retsplejeloven er udelukket, men arrest har hjemmel i sølovens bestemmelser. For det første kan arrest i skib efter søloven ske for krav, der ikke er pengekrav, jf. SØL § 91, nr. 15 og 16 (tvist om ejendomsretten til et skib). Arrest efter retsplejeloven kan kun ske for pengekrav, jf. RPL § 627. For det andet kan arrest efter retsplejeloven ikke ske for krav, sikret ved søpant, da udlæg kan foretages på grundlag af søpantet, jf. RPL § 627, nr. 1 modsætningsvist. Søloven indeholder en bestemmelse, som giver ret til at foretage arrest, uanset udlæg kan foretages, nemlig vedrørende et krav sikret ved søpant, idet SØL § 55 angiver, at arrest afbryder forældelse. Forfatterne argumenterer derfor for, at arrest i denne situation må kunne foretages uden hensyn til RPL § 627, nr. 2s krav. Ud fra disse særlige situationer argumenterer de tvøvende for, at der muligvis i det hele taget kan foretages arrest efter søloven uden hensyn til bestemmelsen i RPL § 627, nr. 2.¹⁵⁷

Spørgsmålet har efterfølgende foreligget i FM 2010.29. Kreditor havde anmodet om søarrest i skibet Bestla efter en kollision. Landsretten tiltrådte den foretagne arresten af de af fogedretten anførte grunde og tiltrådte derved, at det ikke er en betingelse for foretagelse af arrest efter søloven, at der er en forstikkelsesrisiko, jf. RPL § 627, nr. 2.

Problemstillingen har senest været til retslig afgørelse i Sø- og Handelsretten. Dommen er gengivet i U 2010.2571 S. C, der var disponerende reder og befragter af et skib, ejet af S, havde dette i charter i henhold til tidscerteparti. Der opstod problemer med skibets motor, hvorfor C tilbageleverede skibet (dette blev oplagt i Hundested). C krævede erstatning af S, som derimod mente at have krav på hyre. Der blev af fogedretten foretaget arrest i skibet på begæring fra C med henvisning til sølovens regler. Sø- og Handelsretten stadfæstede den foretagne arrest. Sø- og Handelsretten forekommer at være meget klar i sin opfattelse, idet det anføres, at:

”Sølovens arrestinstitut er et selvstændigt arrestinstitut, som kan og skal anvendes, hvis betingelserne i søloven er opfyldt, uanset betingelserne i retsplejeloven er opfyldt. Sølovens § 96 kan ikke efter sin ordlyd eller placering i søloven eller efter forarbejderne antages at tage sigte på retsplejelovens betingelser for arrest.”¹⁵⁸

Retsstillingen synes således afklaret derhen, at arrest efter søloven skal foretages uden skelen til bestemmelsen i RPL § 627, nr. 2, idet det må anses for korrekt, når Sø- og Handelsretten anfører, at SØL § 96 alene sigter på retsplejelovens regler om arrestens retsvirkninger og forfølgning af arresten.¹⁵⁹ Selvom bestemmelsen i RPL § 627, nr. 2 ofte benævnes forstikkelsesrisiko bør man være opmærksom på, at netop ved begæring af arrest i skib kan denne betegnelse være misvisende, jf. bestemmelsens ordlyd “[...] muligheden for senere at opnå dækning ellers vil blive væsentligt forringet.” Denne bestemmelse vil måske netop i tilfælde af at begæring om arrest i skib forholdsvis ofte være opfyldt, da skibet jo i sagens natur flytter sig og muligheden for arrest derved forringes eller forsvinder.¹⁶⁰

¹⁵⁷ J.A. Mikkelsen m.fl. s. 263

¹⁵⁸ U 2010.2571 H s. 2573

¹⁵⁹ FT A 1988-89 sp. 3306 f.

¹⁶⁰ Jf. også Martens s. 238, note 2

6.6. Fornyet arrest eller arrest i flere skibe ejet af samme skyldner

"En fordringshaver kan ikke opnå arrest i skib mere end en gang for samme krav", jf. SØL § 93, stk. 5, 1. pkt. Der opstilles hermed et forbud mod arrest *"i skib"* mere end en gang for *"samme krav"*, og forbuddet gælder desuden *"[...] når sikkerhed er stillet for at afværge eller ophæve arrest i skib"*, jf. SØL § 93, stk. 5, 2. pkt. SØL § 93, stk. 5 er en følge af 1952-konventionens art. 3(3).¹⁶¹ Sølovens bestemmelse afviger på visse punkter fra konventionsteksten, men spørgsmålet er, om dette har reel betydning.

Konventionen gælder alene, hvis den første arrest er foretaget eller sikkerhed er stillet i en kontraherende stat. Efter ordlyden og i øvrigt forståelsen af SØL § 93, stk. 5 gælder den tilsvarende danske bestemmelse, uanset om den tidligere arrest eller sikkerhedsstillelse er sket i en kontraherende stat eller ej.¹⁶² Konventionens art. 3(3) omhandler forbud mod *"rearrest"* (fornyet arrest) samt *"multiple arrest"* (arrest i flere skibe ejet af samme skyldner) og det er ifølge ordlyden af art. 3(3) klart, at *"rearrest"* eller *"multiple arrest"* ikke kan foretages i et søsterskib, jf. *"[...] if a ship has been arrested [...], arrest of a ship or of any ship in the same ownership by the same claimant [...] shall be set aside [...]"*¹⁶³ Søloven afviger fra konventionsteksten ved, at søloven alene forbyder fornyet arrest i samme skib, og Berlingieri påpeger, at SØL § 93, stk. 1 og 2 muliggør arrest i flere skibe ejet af samme ejer, jf. ordene *"også"* og *"samt"*.¹⁶⁴ Denne fortolkning har umiddelbart støtte i ordlyden af bestemmelsen i stk. 5, jf. *"i skib"*, men ifølge bemærkningerne til lovforslaget skal bestemmelsen forstås således, at den hindrer såvel fornyet arrest som arrest i andre skibe tilhørende skyldneren.¹⁶⁵

Muligheden for fornyet arrest eller arrest i flere skibe, ejet af samme ejer, består dog efter SØL § 93, stk. 5, 3. pkt. *"[...] hvis fordringshaveren godtgør, at sikkerheden var endeligt frigivet, før den senere arrest blev begæret, eller der er anden særlig grund til at foretage arresten."*¹⁶⁶ *"Anden særlig grund"* kan for eksempel foreligge, hvis kravet, for hvilket der er foretaget arrest, viser sig større end forudsat ved arrestens foretagelse, eller hvis skibet sejler uanset foretagen arrest.¹⁶⁷

Et eksempel, hvor arrest blev nægtet med henvisning til SØL § 93, stk. 5, findes i FM 2010.191, hvor et skibs- og bådebyggeri havde repareret et skib, ejet af E1. Skibet blev siden solgt til E2. Der blev foretaget arrest i skibet (inden dette blev solgt) mod E1, men justifikationssagen blev anlagt for sent, hvorfor arresten blev tilbagekaldt. Da der på ny blev begæret arrest mod E2, nægtede fogedretten at fremme begæring om arrest med henvisning til SØL § 93, stk. 5. Landsretten afviste at foretage arrest, allerede fordi arrest var udelukket efter SØL § 93, stk. 4, se nærmere om dommen under afsnit 6.4.1.

¹⁶¹ FT A 1988-89 sp. 3305

¹⁶² FT A 1988-89 sp. 3305

¹⁶³ 1952-konventionens art. 3(3)

¹⁶⁴ Berlingieri s. 309

¹⁶⁵ FT A 1988-89 sp. 3305

¹⁶⁶ Jf. SØL § 93, stk. 5, 3. pkt.

¹⁶⁷ Berlingieri s. 305

6.7. Fordringshavers sikkerhedsstillelse og erstatning for uretmæssig arrest

Da gennemførelse af arrest efter sølovens regler indebærer forbud mod skibets afsejling, er dette særdeles indgribende for den, der står for skibets drift, da arresten som udgangspunkt hindrer fortsættelse af den drift, som skibet anvendes til. Gennemførelse af arrest må nødvendigvis ske forholdsvist hurtigt og sker derfor på et spinkelt grundlag rent bevismæssigt. Da kravet ydermere alene skal sandsynliggøres¹⁶⁸, er der en relativ stor risiko for, at arrest fortages uretmæssigt i rekvisitus' skib, hvorfor det vil være relevant at se på reglerne for erstatning for uretmæssig arrest og fordringshaverens sikkerhedsstillelse.

1952-konventionen indeholder ikke nærmere regler om fordringshavers erstatning for uretmæssig arrest eller sikkerhedsstillelse for samme, men konventionen henviser i art. 6(1) til, at problemet "[...] shall be determined by the law of the Contracting State in whose jurisdiction the arrest was made or applied for."

I dansk ret findes reglen vedrørende erstatning for uretmæssig arrest i RPL § 639, jf. SØL § 96. Bestemmelsen hjemler erstatning til rekvisitus på objektivt grundlag, hvis fordringen, for hvilken der er foretaget arrest, viser sig ikke at bestå, jf. RPL § 639, stk. 1. Er arresten ulovlig af andre grunde, er fordringshaveren erstatningsansvarlig for tab og tort på grundlag af culpa, jf. RPL § 639, stk. 3.

Reglerne om fordringshavers sikkerhedsstillelse findes i SØL § 94. Bestemmelsen svarer stort set til RPL § 629, stk. 1, idet der dog er indsat et udgangspunkt for den maksimale sikkerhedsstillelse, ligesom der efter søloven er hjemmel til at forhøje sikkerhedsstillelsen efter arrestens foretagelse, jf. SØL § 94, stk. 2. Dette er for eksempel relevant, hvis arrestperioden bliver længere end først forudsat. Som udgangspunkt kan fogedretten ikke kræve sikkerhedsstillelse ud over et beløb svarende til 5 dages hyretab for skibet, jf. SØL § 94, stk. 1. I bemærkningerne til sølovens arrestregler er der lagt op til, at man tilsigter en ensartet praksis omkring størrelsen på sikkerhedsstillelsen¹⁶⁹, hvilket da også har resulteret i, at niveauet for sikkerhedsstillelsen indtil videre er endt på det lovbestemte udgangspunkt for maksimum, altså svarende til 5 dages hyretab.¹⁷⁰ Fogedretten kan kræve sikkerhedsstillelse, og dettes gøres i langt de fleste tilfælde.¹⁷¹ Begrebet "hyretab" forstås som skibets tab i daglig optjent tidshyre på grund af arresten.¹⁷²

Sikkerhedsstillelsen, der sædvanligvis stilles i form af en bankgaranti, dækker alene rekvisitus' tab vedrørende selve arresten og ikke for eksempel omkostninger forbundet med den efterfølgende justificationssag, jf. U 2001.160 S (ND 2000.132). Rederiet for M/S Tamanlar II (A) begærede arrest i M/S Kapitan Zhuravlov (M/S K), og denne blev foretaget af fogedretten. A mistænkte M/S K for at have påsejlet M/S Tamanlar II i farvandet mellem Sicilien og Tunesien 5 måneder tidligere. Sikkerhedsstillelsen fra kreditors side blev fastsat til USD 100.000, jf. SØL § 94. Arresten blev afværget mod sikkerhedsstillelse fra rekvisitus' side, jf. SØL § 95. Efter at sagsøger/kreditor havde hævet sagen og arresten, krævede rekvisitus (M/S K) selvstændig dom for en række krav. M/S K fik medhold for så vidt angik DKK 800.000 vedrørende sagsomkostninger under arresteringen og hovedsagen. Herudover blev M/S K tillagt torterstatning med DKK 100.000. Uanset den

¹⁶⁸ Falkanger m.fl.: Søret s. 39 og afsnit 6.2.

¹⁶⁹ FT A 1988-89 sp. 3305

¹⁷⁰ Elektronisk Karnov note 123 til SØL § 95, stk. 1 og Bredholt m.fl. s. 183

¹⁷¹ Bredholt m.fl. s. 184

¹⁷² Bredholt m.fl. s. 183

stillede sikkerhed på USD 100.000 var stillet for "[...] ethvert erstatningskrav som rekvirenten (sagsøgeren) og/eller foged eventuelt måtte blive forpligtet til at udrede i tilfælde af arrestforretningens ulovlighed såvel som andre krav mod disse i anledning af arrestforretningen"¹⁷³ skulle den stillede sikkerhed forstås i sammenhæng med RPL § 639, stk. 1, jf. SØL § 94 sammenholdt med RPL § 629, stk. 1 og dækkede uanset formuleringen alene erstatning for skade og ulemper påført rekviritus ved arresten. Sikkerhedsstillelsen kunne derfor kun gøres gældende for den tillagte torterstatning på DKK 100.000.

6.8. Afværgelse og ophævelse af arrest ved sikkerhedsstillelse fra skyldnerens side

En arrest, begæret efter SØL § 91, nr. 1-14 og 17, kan afværges eller ophæves efter § 95, stk. 1. Efter bestemmelsen kan skyldneren afværge en begæret arrest eller få fogedretten til at ophæve en allerede foretaget arrest. Dette forudsætter, at skyldneren stiller en efter fogedrettens skøn tilstrækkelig sikkerhed. Fogedretten skal ved udøvelse af skønnet omkring sikkerhedens størrelse udmåle denne, så den dækker "[...] fordringshaverens fordring med tillæg af såvel forfaldne som anslåede renter samt sandsynlige omkostninger i forbindelse med arrestforretningen, arrestsagen og sagen vedrørende fordringen."¹⁷⁴ Sikkerheden kan udmåles til et højere beløb end svarende til skibets værdi, såfremt værdien af skibet er mindre, end fogeden skønner kravet til sikkerhedsstillelsen¹⁷⁵, men det er opfattelsen, at fogeden også i denne situation skal skønne, hvad der i den konkrete situation er en rimelig sikkerhedsstillelse.¹⁷⁶ Herved undgås situationer, hvor et skib til en værdi af DKK 1 mio., der er arresteret for en fordring på DKK 10 mio., først kan frigives mod en sikkerhedsstillelse på mere end 10 gange skibets værdi.

Hvis arresten derimod er begæret efter SØL § 91, nr. 15 og 16, kan det, hvis der stilles sikkerhed, tillades den person, der har skibet i sin besiddelse at "[...] fortsætte med brugen af skibet, eller der kan træffes anden bestemmelse for brugen af skibet i den tid, arresten varer", jf. SØL § 95, stk. 2. Arresten ophæves altså ikke i denne situation, men hindringerne for brugen af skibet kan fjernes ved, at der stilles sikkerhed.

Kravene til størrelsen af sikkerhedsstillelsen er de samme efter såvel SØL § 95, stk. 1 som stk. 2, og bestemmelsen bygger i det hele på 1952-konventionens art. 5.

I kendelsen gengivet i U 2008.790 Ø blev en arrest foretaget i skibet, M/S Alexa for et beløb på ca. DKK 1,2 mio., jf. SØL § 92. Kreditor anlagde justificationssag, men begrænsede påstanden til DKK 500.000 og tog forbehold om at forhøje påstanden. Skibet blev solgt og rekviritus begærede arresten ophævet mod sikkerhedsstillelse. Fogedretten nedsatte arrestbeløbet til DKK 500.000 og fastsatte størrelsen på sikkerhedsstillelsen for afværgelse af arrest til DKK 705.536,75, jf. SØL § 95 (beløbet dækkede fordringen på DKK 500.000 med tillæg af beregnede renter og omkostninger.) Landsretten stadfæstede afgørelsen. Afgørelsen viser, at når kreditor vælger at begrænse påstanden under justificationssagen, beregnes sikkerhedsstillelse for afværgelse eller ophævelse efter SØL § 95 ud fra den påstand, der er nedlagt inden for den i RPL § 634, stk. 1 nævnte frist.

¹⁷³ U 2010.160 S s. 161

¹⁷⁴ Jf. SØL § 95, stk. 1, 2. led

¹⁷⁵ Jf. FT A 1988-89 sp. 3306

¹⁷⁶ Bredholt m.fl. s. 184

6.9. Retsvirkning af arrest efter søloven

Arrest i skib efter søloven bevirker tilbageholdelse af et tilstedeværende skib, jf. SØL § 92, stk. 1. Fogedretten bestemmer konkret hvilke tiltag, der er påkrævede for skibets tilbageholdelse i den konkrete sag. Det kan i denne forbindelse være nødvendigt, at skibet rent praktisk forhindres i at sejle bort. Rekvirenten medbringer derfor som udgangspunkt en tekniker, der kan fjerne vitale dele af skibet, så det ikke længere (rent praktisk) kan sejle (midlertidigt). Dette sker efter fogedrettens tilladelse. Desuden fjernes skibets logbøger og Certificate of Nationality (nationalitetsbevis) ofte.¹⁷⁷ Vedrørende mandskabet vil det være op til fogedrettens skøn, hvorvidt dette skal forlade skibet. Et eksempel for udøvelse af et sådant skøn findes i ND 1994.160, hvor Nord-Troms namsrett traf beslutning om ikke at efterkomme en begæring om at pålægge mandskabet på MS ”Thor Trawl” at forlade skibet, uanset skibet var begæret tvangssolgt på grundlag af en tidligere foretaget arrest. Såvel lagmannsretten som Høyesteretts kjæremålsudvalg afviste af tilsidesætte Nord-Troms namsrett, idet man angav ikke at ville tilsidesætte det konkrete skøn, som var overladt til namsretten.

I bemærkningerne til lovforslaget fremgår det, at der var visse bekymringer vedrørende sølovens arrestreglers formulering og den manglende omtale af retsvirkningerne heraf. Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at:

”Arrest er i konventionens forstand tilbageholdelse af et skib efter retslig beslutning til sikring af et søretskrav. Andre følger for skibet end selve tilbageholdelsen angives ikke. Den gældende regel i dansk ret om, at skyldneren desuden især afskæres fra ved retshandler at råde over det arresterede, omtales ikke i konventionen, men må kunne opretholdes.”¹⁷⁸

Med sølovens henvisning i § 96 til retsplejelovens regler vil retsvirkningerne af en arrest, der ikke fremgår direkte af sølovens kapitel 4, skulle bedømmes efter retsplejelovens regler.

7. INTERNATIONAL CONVENTION ON ARREST OF SHIPS, 1999

7.1. Baggrunden for 1999-konventionen

IMO¹⁷⁹ og UNCTAD¹⁸⁰ besluttede i starten af 1980erne, at ”*Maritime Liens and Mortgages Convention, 1926*” og ”*Maritime Liens and Mortgages Convention, 1967*” skulle revideres.¹⁸¹ En konsekvens heraf blev, at CMI overvejede en revision af 1952-konventionen. Til en start skulle dette blot have haft karakter af en protokol til den gældende konvention, men det blev med de overvejelser, der blev gjort af en international underkomité,

¹⁷⁷ Bredholt m.fl.: s. 180

¹⁷⁸ FT A 1988-89 sp. 3302.

¹⁷⁹ International Maritime Organization, der er en organisation under FN som varetager internationale forhold som har med søfart at gøre.

¹⁸⁰ United Nations Conference on Trade and Development, der er FN's generalforsamlings hovedorgan for handels-, investerings- og udviklingsspørgsmål.

¹⁸¹ Berlingieri s. 8

ledet af Allan Philip klart, at dette ikke var tilstrækkeligt på grund af omfanget og indholdet af de ændringer, der blev overvejet under arbejdet med protokollen til 1952-konventionen.

Det forberedende arbejde mandede ud i et udkast, ”*The Lisbon Draft*”, til en ny konvention, som blev fremlagt ved den 23. CMI-konference i september i 1985.¹⁸² Sluttelig blev en ny konventionstekst vedtaget den 12. marts 1999 på ”*The Geneva Diplomatic Conference*”.¹⁸³ Uanset at Danmark var en af seks nationer, som signerede 1999-konventionen i forbindelse med dennes vedtagelse, er den endnu ikke ratificeret fra dansk side.

1999-konventionen trådte i kraft den 14. september 2011¹⁸⁴, hvilket var seks måneder efter at den 10. stat tiltrådte konventionen, jf. art. 14(1). Den 10. stat, der tiltrådte, var Albanien, der tiltrådte den 14. marts 2011. Sidenhen har Congo tiltrådt den 11. juni 2014 og i alt har 11 stater på nuværende tidspunkt tiltrådt konventionen, nemlig: Albanien, Algeriet, Benin, Bulgarien, Congo, Ecuador, Estland, Letland, Liberia, Spanien og Syrien.¹⁸⁵

I det følgende undersøges det, hvilke væsentlige ændringer der er foretaget i 1999-konventionen i forhold til 1952-konventionen med det formål at vurdere, hvilken effekt en dansk ratificering af 1999-konventionen vil medføre for Danmark.

7.2. Væsentlige ændringer i søretskravene

Som tidligere anført under afsnit 5.2. blev 1952-konventionen ratificeret af Danmark i 1989, på trods af at Danmark ikke var tilfreds med alle dele af konventionen. En af de danske hovedindvendinger til 1952-konventionen var, at opregningen af søretskrav var usystematisk.

Da arbejdet med 1999-konventionen gik i gang, udarbejdede CMI et udkast, som havde en meget generel definition af søretskrav. Senere nærmede man sig 1952-konventionens struktur over søretskrav og udarbejdede en liste, der mindede om 1952-konventionens, men med den afgørende forskel, at den tillige indeholdt ordene ”*such as*”.¹⁸⁶ Denne vidtgående udvidelse blev senere fjernet, således at man endte med en liste udarbejdet efter samme princip som i 1952-konventionen, men dog med flere ændringer, præciseringer og en række udvidelser. Det vil sige en (lang) liste over søretskrav, som i princippet er udtømmende. Enkelte af kravene er dog formuleret således, at der åbnes mulighed for, at yderligere søretskrav kan blive omfattet af bestemmelserne. Et eksempel herpå findes i 1999-konventionens art. 1(1)(d), idet den sidst i bestemmelsen medtager ”[...] *damage, costs, or loss of a similar nature to those identified in this subparagraph (d)*” (min fremhævning).

¹⁸² Siig s. 467

¹⁸³ Berlingieri s. 11

¹⁸⁴ Berlingieri s. 35

¹⁸⁵ https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XII-8&chapter=12&clang=en

¹⁸⁶ The Travaux Préparatoires of the International Convention on Arrest of Ships (1999) (Appendix VII i Berlingieri), s. 584 (herefter The Travaux Préparatoires 1999)

I det følgende vil jeg se på de bestemmelser i 1999-konventionen opstilling af søretskrav, som er nye eller i væsentlig grad ændret i forhold til bestemmelserne i 1952-konventionen/sølovens kapitel 4.

7.2.1. Tab eller skade forårsaget af ”skibets drift”

Formuleringen af art. 1(1)(a) i 1999-konventionen er valgt for at få ordlyden til at stemme overens med ordlyden af ”*Maritime Liens and Mortgages Convention 1993*”, art. 4(1)(e). Den væsentligste ændring er, at skade opstået i forbindelse med ”*the operation of the ship*” (”skibets drift”) nu er omfattet, hvilket betyder, at fokus ændres fra selve skibet til skibets benyttelse som driftsenhed, og hermed omfattes for eksempel krav affødt af vedligeholdelse og navigation.¹⁸⁷ Set fra et dansk synspunkt vil en ratificering af 1999-konventionen uden ændringer i bestemmelsens ordlyd, betyde en udvidelse, idet den danske SØL i § 91, nr. 1 indeholder en begrænsning ved deri at have medtaget ordet ”*ejendom*”.

7.2.2. Udvidelser i relation til bjærgning

En anden ændring findes i 1999-konventionens art. 1(1)(c), hvor området for krav i relation til bjærgning er udvidet i forhold til 1952-konventionens art. 1(1)(c), idet bestemmelsen dels medtager krav opstået på grundlag af ”*salvage agreement*”, dels medtager ”*special compensation*”. Ordlyden af bestemmelsen er valgt for at bringe denne i overensstemmelse med ”*Salvage Convention, 1989*”.¹⁸⁸ Hvis alene krav som følge af bjærgning er søretskrav, risikerer bjærgeren ifølge en bjærgningsaftale ikke at kunne foretage arrest for sit tilgodehavende i henhold til aftalen, såfremt bjærgning rent faktisk ikke bliver en realitet. En bestemmelse, som indbefatter bjærgningsaftaler som søretskrav, må forventes at medvirke til at opildne potentielle bjærgere til at indgå sådanne aftaler, selv hvor der er stor usikkerhed omkring udfaldet af et bjærgningsforsøg. Særligt vederlag med henblik på at forhindre eller begrænse miljøskade er nu positivt medtaget i bestemmelsen. Det har dog været opfattelsen, blandt andet hos Berlingieri, at særligt vederlag efter en fortolkning af 1952-konventionens art. 1(1)(c) allerede er omfattet af denne.¹⁸⁹ Allan Philip synes at være af den modsatte opfattelse, idet han betragter bestemmelsen i 1999-konventionen som en udvidelse, også på dette punkt.¹⁹⁰ Berlingieris fortolkning synes at være velbegrundet, ikke mindst i lyset af, at man ikke ved 1952-konventionens udarbejdelse kunne have taget højde for posten særligt vederlag, der først blev indsat ved ”*Salvage Convention, 1989*” i art. 14. Ved positivt at medtage særligt vederlag i 1999-konventionen fjerner man enhver tvivl.

7.2.3. Miljøskader

1999-konventionens art. 1(1)(d) indsætter et nyt krav for miljøskader og hermed forbundne interesser. Bestemmelsen er affødt af tiltagende opmærksomhed på miljømæssige konsekvenser af skibsfart. Teksten er afledt af ”*United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982*” art. 211(1), dog således at ”*marine environment*” er blevet til ”*environment*”. Baggrunden herfor var, at ”*environment*” er mere omfattende, og denne formulering stemmer overens med ordlyden af tilsvarende bestemmelser i ”*International Convention on Civil Liability for Pollution Damage, 1992*”. Det er værd at notere sig, at art.

¹⁸⁷ Berlingieri s. 55 f.

¹⁸⁸ Berlingieri s. 67

¹⁸⁹ Se hertil om SØL § 91, nr. 3

¹⁹⁰ Philip: Arrest i skib s. 4

1(1)(d) omfatter såvel ødelæggelse som truende ødelæggelse, tiltag for at undgå, minimere eller fjerne ødelæggelse, og at bestemmelsen også omfatter tredjeparts eventuelle tab eller truende tab. At "*coastline and related interest*" eksplicit er nævnt i bestemmelsen, er begrundet med, at det herved sikres, at andet end direkte miljømæssige forhold omfattes (for eksempel fiskeri- og hotelinteresser.)¹⁹¹ Som ovenfor anført lægger formuleringen op til, at bestemmelsen kan omfatte krav, som ikke er nævnt på nuværende tidspunkt, men som der med tiden kan være behov for at omfatte.

Set med danske øjne må udvidelserne med 1999-konventionens art. 1(1)(c) (vedrørende særligt vederlag) og (d) ses som et positivt tiltag. Selv hvis man betragter Danmark som en skibsredation, synes tiltag, som dæmper op for de miljømæssige problemer, som skibsfarten kan medføre, at være positive, idet bestemmelserne også må være i danske rederes interesse, da det med muligheden for at foretage arrest for "miljøsvineri" herved søges sikret, at der sker en konkurrencemæssig ligestilling mellem restriktivt regulerede skandinaviske redere og redere fra andre dele af verden, som kunne mistænkes for at tage mere lemfældigt på miljømæssige problemer affødt af skibets ageren.

7.2.4. Fjernelse af vrug

Art. 1(1)(e) i 1999-konventionen omhandler fjernelse af vrug og findes ikke optaget som et søretskrav i 1952-konventionen. Bestemmelsen svarer ordret (bortset fra "*recovery*") til LLMC 1976¹⁹² art. 2(1)(d). 1999-konventionens art. 1(1)(e) blev i øvrigt indsat på grund af bestemmelsen i MLM 1993 art. 12(4), som indrømmer forlodsdekning til omkostningerne forbundet med fjernelse af skibsvrug, forudsat at fjernelsen er udført af en offentlig myndighed og af hensyn til søsikkerheden ("*safe navigation*") eller beskyttelse af havmiljøet. Inden for denne grænse anså man det for nødvendigt at give de netop nævnte omkostninger status som et søretskrav. Man gik dog skridtet videre og lod alle fjernelsesomkostninger få status som søretskrav, da dette blev anset for at være hensigtsmæssigt.¹⁹³ I den norske sjølov har man allerede indført bestemmelse om søretskrav for vrugfjernelse. Der kan argumenteres for, at arrest i et vrug ikke giver stor økonomisk mening, men med både den norske bestemmelse og med den nye bestemmelse i 1999-konventionen (art. 1(1)(e)) åbnes der mulighed for, at arrest kan foretages i et søsterskib til vruget. Dette giver økonomisk mening og må anses for at medvirke til at fremme oprydning i besejlede farvande. Med mere end 7.000 km kystlinje og med farvande, som besejles intensivt, herunder af udenlandske skibe på gennemsejling, må Danmark have en klar interesse i, at forulykkede skibe bliver fjernet og ikke får lov at blive liggende eller kun flyttes nødtørftigt i det omfang, vrug ligger til gene for sejladsen.

7.2.5. Søretskrav for levering af tjenesteydelser

1999-konventionen art. 1(1)(l) er en væsentlig de facto udvidelse i forhold til 1952-konventionens art. 1(1)(k) ved at ordene "*provisions, bunkers, equipment (including containers) supplied or service rendered*" anvendes i stedet for blot "*goods or materials*". Anders Møllmann konkluderer i forbindelse med forståelsen af SØL § 91, nr. 11, at levering af tjenesteydelser til brug for skibets drift eller vedligeholdelse må anses for omfattet af

¹⁹¹ Berlingieri s. 70

¹⁹²

¹⁹³ Berlingieri, s. 73

SØL § 91, nr. 11. Der er med 1999-konventionens art. 1(1)(l) gjort op med denne fortolkningstvivil, ved at det nu fremgår direkte af ordlyden at ”*or service rendered for its operation*” nu er direkte omfattet af 1999-konventionens art. 1(1)(l).¹⁹⁴ Man kan dermed reelt ikke tale om en udvidelse i forhold til fortolkningen af 1952-konventionen. Set fra et dansk synspunkt er det i og for sig en uproblematisk ”udvidelse”, idet der alene er tale om præcisering af, hvad man formentlig kan nå frem til ved en fortolkning af den eksisterende regel. Andre lande kan dog have fortolket bestemmelsen anderledes, således at der reelt er tale om en udvidelse, hvilket kan indebære en forøget risiko for, at et dansk skib bliver arresteret efter det nye søretskrav i forbindelse med levering af tjenesteydelser.

7.2.6. Besætningens lønkrav mv.

Ud fra ordlyden af henholdsvis 1952-konventionens art. 1(1)(m) og 1999-konventionens art. 1(1)(o) vedrørende løn mv., synes der ifølge ordlyden at være sket en betydelig udvidelse af området for arrest. Vedrørende omfanget af 1952-konventionens art. 1(1)(m) har engelsk retspraksis fastslået, at hyrebegrebet skal forstås bredt, således at bonus, sociale udgifter, forsikringer, pensionsudgifter og skattekrav er omfattet. Ordlyden af 1999-konventionens art. 1(1)(o) er ændret, således at den er identisk med ”*Maritime Liens and Mortgages, 1993*” art. 4(1)(a), bortset fra at ordet ”*vessel*” er ændret til ”*ship*” i arrestkonventionen.¹⁹⁵ 1999-konventionens art. 1(1)(o) samler desuden med den udvidede ordlyd op på, hvad der i forvejen var praksis omkring forståelsen af 1952-konventionens art. 1(1)(m). Der er således i realiteten kun tale om en begrænset udvidelse, måske i virkeligheden blot en præcisering af, hvad der allerede gælder efter en fortolkning af 1952-konventionens bestemmelse. Det bør bemærkes, at hverken den gamle eller den nye konvention vedrørende social forsikring indbefatter forsikringselskabets krav på betaling, jf. nærmere nedenfor.

7.2.7. Havne-, kanal- og andre vandvejsafgifter

1999-konventionens indeholder i art. 1(1)(n) et nyt søretskrav for ”*port, canal, dock, harbour and other waterway dues and charges*”. Da Danmark allerede i SØL § 91, nr. 10 har en sådan bestemmelse vil en ratificering af 1999-konventionen ikke ændre dansk ret på dette punkt.

7.2.8. Forsikringspræmier og P&I-betalinger

I 1999-konventionens art. 1(1)(q) er en helt ny bestemmelse indsat. Denne giver mulighed for foretagelse af arrest for forsikringspræmier og P&I-betalinger vedrørende skibet. Berlingieri er af den opfattelse, at bestemmelsen retter op på en mangel i 1952-konventionen, da sådanne krav efter hans opfattelse oplagt er søretskrav.¹⁹⁶ Ifølge ordlyden af bestemmelsen omfatter den såvel traditionelle forsikringspræmier som indbetalinger til ”*mutual insurance calls*”.¹⁹⁷ Det eneste krav i forhold til, hvilke dækninger der er omfattet er, at der skal være tale om forsikringer med relation til driften af skibet.¹⁹⁸ Da kravet skal

¹⁹⁴ Berlingieri s. 105

¹⁹⁵ Berlingieri, s. 115 f.

¹⁹⁶ Berlingieri s. 121

¹⁹⁷ I skibsbranchen forsikrer man sig udover gennem almindelige forsikringer, som finansieres via forsikringspræmier, ofte ved Protection and Indemnity (P&I) forsikringer, hvor man indbetaler ”calls” ved årets start. Begrebet svarer til traditionelt gensidige forsikringselskaber, hvor de forsikrede risici er delt ud på deltagerne i poolen.

¹⁹⁸ Berlingieri s. 122

relatere sig til skibets drift, kan det rejses mod den, der står for driften. Også præmier og mutual insurance calls betalt af mæglere og panthavere på vegne af skibsejeren er omfattet af bestemmelsen.¹⁹⁹ Hvis arresten gøres mod en, der ikke ejer skibet, skal man være opmærksom på, at betingelsen i art. 3(3) (næsten svarende til SØL § 93, stk. 4, jf. nærmere nedenfor) skal være opfyldt.

7.2.9. Kommissions-, mægler- og agenthonorar

1999-konventionen art. 1(1)(r) vedrørende kommissions-, mægler- og agenthonorar, er ligeledes ny. Betingelserne for kravets relation til skibet er de samme som vedrørende art. 1(1)(q). Kravet skal altså relatere sig til skibets drift og kan rejses mod den, der står for driften. Endvidere skal art. 3(3) være opfyldt, hvis arrest gøres mod en, der ikke ejer skibet.

7.2.10. Krav opstået i forbindelse med salg af skibet

Endnu en ny bestemmelse i 1999-konventionen findes i art. 1(1)(v), som udvider listen over søretskrav til at omfatte krav, som vedrører enhver form for tvist, der udspringer af en kontrakt om salg af et skib. Kravet blev optaget uden diskussion, da det blev anset for oplagt, at der var tale om et søretskrav. Alene krav, der udspringer af salgsaftalen, er omfattet, men ikke tvister, der ligger forud for indgåelse af salgskontrakten.²⁰⁰ Såvel krav rejst fra sælgers side som krav rejst fra købers side anses for omfattet af bestemmelsen.

7.3. Væsentlige ændringer i øvrigt

7.3.1. Adgang til arrest mod ikke-kontraherende staters skibe

Art. 2(2) i 1999-konventionen, som omhandler de krav, for hvilke der kan foretages arrest ("*maritime claims*") indeholder ikke samme begrænsning som 1952-konventionens art. 2, 2. led, som angav, at arrest alene kan foretages i skibe, som fører en kontraherende stats flag. Som anført ovenfor under afsnit 6.2. indebærer dette en udvidelse af kredsen af skibe, i hvilke der kan foretages arrest efter konventionen. Da søloven ikke indeholder 1952-konventionens begrænsning af kredsen af skibe, der kan arresteres, svarer den danske sølovs bestemmelse allerede til den tilsvarende bestemmelse i 1999-konventionen. En dansk ratificering af 1999-konventionen vil derfor ikke på dette punkt medføre nogen ændring i dansk ret.

7.3.2. Hæftelseskrav

I 1999-konventionen art. 3(3) er indsat en generel begrænsning af området for foretagelse af arrest. Efter bestemmelsen kan arrest ikke foretages i et skib, der ikke er ejet af den, der er personligt ansvarlig for kravet, medmindre arresten kan føre til tvangssalg af skibet. En (næsten) tilsvarende bestemmelse findes i de skandinaviske sølove (den danske SØL § 93, stk. 4). Begrundelsen for 1999-konventionens art. 3(3)s indsættelse svarer til begrundelsen for, at bestemmelsen allerede findes i dansk ret, nemlig at man fandt det urimeligt, at arrestekvirenten uden en sådan bestemmelse bibragtes et (ikke rimeligt) pressionsmiddel, idet arrest uden mulighed for udlæg og efterfølgende tvangssalg reelt er uden indhold og alene tjener pressionsformål.²⁰¹ En arrest gennemført efter 1952-konventionens art. 3(4) tænkt ud i sin yderste konsekvens forekommer ikke meningsfuld.

¹⁹⁹ Berlingieri s. 122

²⁰⁰ Berlingieri, s. 139

²⁰¹ The Travaux Préparatoires 1999 s. 694

Gennemførelse af arrest – og hvad så? På den anden side ser reglen ikke ud til at have givet de store problemer, men dette kan skyldes, at bestemmelsen måske alene har været anvendt som et pressionsmiddel, der har fungeret efter sin hensigt, og hvis dette ikke har været tilfældet, at arresten efterfølgende er opgivet. Læsning af Francesco Berlingieri peger dog på, at mange lande har forsøgt at afbøde de uheldige konsekvenser af 1952-konventionens art. 3(4). Det fremgår af ”Berlingieri on Arrest of Ships” side 234 ff. og ikke mindst af den opsamlende tabel på side 244, at en fuldstændig efterlevelse af 1952-konventionen kun ses gennemført i et mindretal af de kontraherende stater. Der synes altså at være et behov for en regel svarende til den i 1999-konventionens art. 3(3) indeholdte.

Der vil med en dansk ratificering af 1999-konventionen ikke ske en ændring i denne henseende, men den tvivl, der har været om, hvorvidt den danske bestemmelse i SØL § 93, stk. 4 er konventionsstridig (i forhold til 1952-konventionen) vil være ryddet af vejen.

7.3.3. Konventionsbestemt begrænsning af fordringshavers sikkerhedsstillelse

1999-konventionens art. 4(2) indeholder en regel, der fastsætter en grænse for den sikkerhedsstillelse, der kan kræves for frigivelse af et arresteret skib. Denne må efter 1999-konventionen ikke overstige skibets værdi. Dette svarer ikke ganske til den danske regel, men i RPL § 630 er det overladt til fogeden at foretage et konkret skøn, og der synes således ikke at være tale om nogen større realitetsændring, bortset fra at skønnet er maksimeret i 1999-konventionen.

7.3.4. ”Wrongful or unjustified arrest”

I 1999-konventionen er der i art. 6 indeholdt bestemmelser om fordringshavers mulige ansvar i forbindelse med foretagelse af arrest. 1952-konventionen overlod det fuldstændig til national ret at regulere dette område, hvilket medførte kritik fra skandinavisk side. Ved omskrivningen af 1952-konventionen blev § 94 indsat i søloven, idet reguleringen af eventuelt ansvar i øvrigt sker via retsplejelovens regler, jf. henvisningen i SØL § 96. 1999-konventionens art. 6 indeholder en regel, som giver retten mulighed for at kræve sikkerhedsstillelse fra fordringshaveren, såfremt der foretages ”*wrongful or unjustified arrest*” eller hvis der er krævet eller stillet for stor sikkerhed fra skyldnerens side. Herudover bestemmer reglen, at spørgsmålet om, hvorvidt der foreligger ulovlig arrest, afgøres af den stat, hvori arrest blev foretaget. Som påpeget af Allan Philip i er der dog alene tale om, at der gives retningslinjer, men ikke at der sættes grænser for, hvad der kan bestemmes i national ret.²⁰² Så nogen stor realitetsændring er der ikke tale om i forhold til, hvad der allerede gælder efter dansk ret.

7.3.5. Ready to sail or sailing?

1952-konventionens art. 3(1) giver hjemmel til, at et skib kan arresteres, selvom det er ”*ready to sail*”.²⁰³ I forbindelse med arbejdet med udarbejdelse af 1999-konventionen blev det af CMI foreslået, at et skib skulle kunne arresteres, når det var ”*ready to sail or sailing*”.²⁰⁴ Efter diverse diskussioner om blandt andet eventuelle sikkerhedsproblemer

²⁰² Jf. nærmere under afsnit 6.4.4.

²⁰³ En tilsvarende bestemmelse er ikke indeholdt i den danske sølov. Der er desuden intet nævnt i bemærkningerne til lovforslaget til kapitlet om arrest. De norske forarbejder anfører at præciseringen ikke er medtaget i den norske sølov, idet det anses for at være retsstillingen uden direkte angivelse heraf. Da dansk og norsk ret ligger tæt op ad hinanden anses det samme for at gælde efter dansk ret.

²⁰⁴ The Travaux Préparatoires 1999 s. 634

ved en sådan bestemmelse blev den slettet, og det er herefter overladt til national ret at regulere forholdet.²⁰⁵

7.4. Arrest of Associated Ships

Da arrest primært handler om kreditors mulighed for at få opfyldt et uopfyldt krav, vil den oplagte mulighed for kreditor være at begære arrest i det skib, kravet angår. Der kan være mange årsager til, at dette i praksis ikke er tilstrækkeligt. Skibet kan være uden for dansk territorium, det kan være sunket eller det kan være retsforfulgt af en række andre kreditorer. Der kan derfor være behov for, at kreditor ser sig om efter andre skibe tilhørende skyldneren for om muligt at søge arrest foretaget i et eller flere af disse. Dette er en gammel problemstilling, og 1952-konventionen har da også åbnet mulighed for, at der kan foretages arrest i et søsterskib, jf. SØL § 93, stk. 1, 2. pkt. og 1952-konventionens art.3(1).

1952-konventionen indeholder ikke nogen særskilt definition af ejerforhold og anvender alene betegnelsen "owner", bortset fra i art. 3(4), hvor der er refereret til "registered owner". Berlingieri er af den opfattelse, at der ikke skal tillægges det afvigende ordvalg i art. 3(4) betydning, idet han mener at kunne konstatere, at det skyldes en oversættelsesfejl fra den franske originaltekst i The Travaux Préparatoires.²⁰⁶ Videre anfører han med henvisning til retspraksis i flere konventionsstater, at anvendelsen af begrebet "registered owner", efter hans opfattelse ikke er et udtryk for en begrænsning af anvendelsesområdet af art. 3(4) til den registrerede ejer.²⁰⁷

Igennem de seneste år har der udviklet sig en praksis, hvorefter få eller endda blot ét skib er ejet af ét selskab, som igen ejes af bagvedliggende holdingselskaber eller personer. Denne struktur gør for eksempel søsterskibsarrest umulig.²⁰⁸

For at imødegå problemerne affødt heraf var emnet oppe under forberedelserne til vedtagelsen af 1999-konventionens tekst. CMI pegede på, at der gennem den seneste årrække var en række eksempler på, at retsafgørelser i konventionsstater tillod, at der skete hæftelsesgennembrud, og CMI var af den opfattelse, at det skulle fremgå af 1999-konventionen, at denne ikke indebar noget forbud mod de enkelte konventionsstaters ret til at opretholde en sådan praksis.²⁰⁹ Den britiske delegation fremkom i denne forbindelse med et detaljeret forslag til en tekst, der kunne indgå i 1999-konventionen.²¹⁰ Det blev foreslået, at begrebet søsterskibsarrest blev udvidet til en mulighed for at foretage arrest i "associated ships". Essensen af forslaget var, at det skulle gøres muligt ved arrest at trænge igennem til den reelle ejer, altså den person eller det selskab, der i sidste ende kontrollerer ejeren af skibet, for eksempel et enkeltskibsselskab.²¹¹ Forslaget fandt kun støtte hos et lille udsnit af deltagerne, og med en række forskellige begrundelser pegede man på de problemer, som forslagets eventuelle vedtagelse ville indebære.

²⁰⁵ The Travaux Préparatoires 1999 s. 639

²⁰⁶ Berlingieri s. 265 f. og The Travaux Préparatoires 1952 s. 338

²⁰⁷ Berlingieri s. 266, note 6

²⁰⁸ Tetley s. 1969 f. og Islam s. 79

²⁰⁹ The Travaux Préparatoires 1999 s. 672 f.

²¹⁰ The Travaux Préparatoires 1999 s. 674 ff.

²¹¹ The Travaux Préparatoires 1999 s. 675, pkt. 16

I den endeligt vedtagne ordlyd af 1999-konventionen er problemet uomtalt, hvilket er kritiseret af blandt andet Tetley og Islam.²¹² Retsstillingen i forhold til 1999-konventionen er herefter den, at det er overladt til de nationale staters lovgivning og retspraksis at afhjælpe de problemer, man måtte mene, den manglende optagelse af konkrete regler i 1999-konventionen kunne medføre.

Som påpeget af Berlingieri er der i dansk ret en lang tradition for at anerkende selskabers autonomi.²¹³ Da Storbritannien i forbindelse med forberedelserne til 1999-konventionens udarbejdelse stillede det ovennævnte detaljerede forslag, var den danske delegation da også skarp i kritikken. Det blev anført, at en sådan regel måtte indføres i de enkelte staters lovgivning, men at dette på den anden side ville gå imod den tilsigtede ensartethed af reglerne.²¹⁴ Det her drøftede problem er ikke en speciel søretlig problemstilling, men derimod en generel obligationsretlig og ikke mindst selskabsretlig problemstilling. Problemstillingen er tæt forbundet med problemet omkring muligt hæftelsesgennembrud. I dansk retspraksis findes der eksempler på hæftelsesgennembrud, se for eksempel U 2014.3410 H og U 1997.1642 H.

Tendensen i dansk lovgivningen i øvrigt går i retning af krav om større gennemsigtighed i forhold til ejerskabet af selskaber med begrænset ansvar. Således blev der i 2016 vedtaget en ændring af selskabsloven så der nu er krav om, at de reelle ejere af et selskab skal registreres hos Erhvervsstyrelsen. Med reel ejer menes der en fysisk person, der i sidste ende direkte eller indirekte ejer eller kontrollerer selskabet, jf. selskabslovens § 5, nr. 26. Reglerne om registrering af den reelle ejer er netop trådt i kraft den 23. maj 2017, således at registrering skal ske senest den 1. december 2017. Der er ikke med dette nødvendigvis lagt op til, at det skal være nemmere at opnå hæftelsesgennembrud, men ved at øge gennemsigtigheden vil muligheden for at vurdere, om der kunne være grundlag for et hæftelsesgennembrud være til stede i større omfang end hidtil.

Der kunne sagtens tænkes situationer, hvor håndhævelse af regler om reelt ejerskab i forhold til et skib kunne være ønskelig. For eksempel kunne man forestille sig, at et skib forårsagede en større miljøkatastrofe. Var et sådant skib ejet af et enkeltskibsselskab, var det nærliggende at ønske sig regler om muligheden for arrest i et andet skib ejet af samme person eller selskab, svarende til det britiske forslag.

På den anden side må det anses for meget vidtgående, såfremt man indførte regler svarende til det britiske forslag, og som påpeget af den danske delegation er det et område, som er svært regulerbart, hvis man ønsker en balanceret lovgivning. I dansk retspraksis foreligger der i tilfælde af hæftelsesgennembrud normalt en eller anden form for ansvarspådragende adfærd fra selskabets ledelse eller ejerkreds, blandt andet begrundet i, at man normalt som ovenfor anført respekterer selskabers autonomi. En international konvention om arrest i skib synes ikke at være det rette sted for detaljeret regulering af et kompliceret selskabs- og erstatningsretligt spørgsmål. Så uanset at man mister en del af ensartetheden ved at overlade det til national regulering, synes dette at være at foretrække frem for at presse en konventionsregulering ned over fremtidige konventionsstater, som i udgangspunktet står langt fra hinanden på dette område.

²¹² Tetley s. 1969 f. og Islam s. 79

²¹³ Berlingieri s. 267.

²¹⁴ The Travaux Préparatoires 1999 s. 679

7.5. Effekten i Danmark ved eventuel ratificering af 1999-konventionen

1952-konventionen blev med visse modifikationer, som fremgår af afsnit 6, omskrevet og indført i dansk ret i 1989. Når man som ovenfor sammenligner 1952-konventionens regelsæt, således som dette kommer til udtryk gennem sølovens regler, med reglerne i 1999-konventionen, må det konstateres, at der er forskelle, men at disse forekommer relativt begrænsede. Den største ændring ligger reelt i udvidelsen af oplystningen af søretskrav, som dog langt hen ad vejen blot er en ratificering af, hvad der gælder efter en fortolkning af rækkevidden af bestemmelserne. Ratificeres 1999-konventionen fra dansk side, vil muligheden for gennemførelse af arrest i skib blive udvidet. Det bemærkes i denne forbindelse, at den principielle ændring, som fra CMI's side blev foreslået, således at søretskravene blev opregnet på en ikke udtømmende liste, blev opgivet, hvilket i et vist omfang begrænser omfanget af, hvad arrest kan foretages for. Den udtømmende opregning af søretskrav bevirker desuden, at heller ikke 1999-konventionen er så fremtidssikret, som en ikke-udtømmende liste ville være.

Reelle ændringer, om end disse ved en nærlæsning ikke er så omfattende, som man umiddelbart kunne forledes til at tro, ses på området for krav opstået i relation til miljømæssige eller truende miljømæssige problemer. Det kan være svært at have indvendinger imod en udvidelse af muligheden for foretagelse af arrest på dette område – også set fra et dansk synspunkt.

Imidlertid er det set fra et redersynspunkt og med øje for, at Danmark traditionelt betragtes som en redernation, ikke nødvendigvis at foretrække, at listen over søretskrav generelt udvides.

Ved vurderingen af i hvilket omfang en dansk ratificering af 1999-konventionen vil betyde en reel ændring af retstilstanden, kan det i øvrigt noteres at flere regler i 1999-konventionen indebærer en slags ratificering af tilsvarende danske regler, som allerede findes i søloven. Her kan nævnes reglerne i SØL § 93, stk. 4, som stort set genfindes i art. 3(3), SØL § 92, stk. 1, som genfindes i art. 2(2) og SØL § 91, nr. 10, som genfindes i art. 1(1)(n).

Der synes således ikke at foreligge afgørende argumenter for at ratificere 1999-konventionen nu og her, slet ikke når man tager i betragtning, at den alene ses ratificeret af et ganske lille antal stater, som ikke umiddelbart synes at være blandt verdens førende søfartsnationer (måske med undtagelse af Spanien).

Derimod bør det tillægges vægt, at 1952-konventionen er tiltrådt af 75 lande. Et af formålene med at indføre konventionen om arrest var jo netop at få ensartede regler, og dette opnås i den aktuelle situation bedst ved, at 1952-konventionens regler forbliver gældende. Måtte udviklingen gå i retning af, at førende søfartsnationer og/eller mange søfartsnationer vælger at tiltræde 1999-konventionen og opgive 1952-konventionen, hvilket vil være nødvendigt ved tiltrædelse af en ny konvention på området²¹⁵, vil der foreligge en ny situation. I et sådant tilfælde, bør Danmark overveje, også at ratificere 1999-konventionen. Som Allan Philip har påpeget forud for Danmarks ratificering af 1952-konventionen,

²¹⁵ Betænkning om kundgørelse og opfyldelse, s. 12

vil det i sig selv være et argument for en ratificering, at en given international konvention er tiltrådt af en majoritet af stater.²¹⁶

Undervejs i forbindelse med udarbejdelsen af nærværende speciale har jeg undret mig over, at spørgsmålet om dansk tiltrædelse af 1999-konventionen synes stort set uomtalt. Jeg kontaktede derfor blandt andet CMI og Søfartsstyrelsen. Hos Søfartsstyrelsen påpegede særlig rådgiver, Birgit Sølling Olsen²¹⁷, at der er tale om et område, der pt. ikke har stor bevågenhed, og arbejdet med andre lovændringer har haft højere prioritet. Hun påpegede endvidere, at der har været udført forberedende arbejde for en ratificering ved sølovsudvalget, men at der hende bekendt ikke foreligger en tidshorisont for arbejdets afslutning.

8. KONKLUSION

Når Danmark overhovedet har ratificeret en international konvention på området for arrest i skib, skyldes dette en nødvendighed forårsaget af ændringer på et andet retsområde, nemlig ratificeringen af EF-domskonventionen og Luganokonventionen.

Min undersøgelse af de danske arrestregler har herudover vist, at der fra dansk side er en række afvigelser i søloven i forhold til den aktuelt ratificerede internationale konventions autentiske tekst. Således har man fra dansk side opretholdt en række af de krav, der var gældende forud for ratificeringen af en konvention på området. Særligt den efter dansk opfattelse vigtige grundbetingelse, der er indsat i SØL § 93, stk. 4.

Min analyse af 1999-konventionen har vist, at der muligvis er skelet til blandt andet de danske regler ved udarbejdelse af konventionsteksten. I hvert fald genfindes en betingelse svarende til den i SØL § 93, stk. 4 indeholdte i 1999-konventionstekstens art. 3(3). Også en regel, som bestemmer, at konventionen finder anvendelse på såvel skibe fra konventionsstater som fra ikke-konventionsstater, går igen i konventionen.

Herudover konstateredes det, at ændringerne i forhold til gældende dansk ret er begrænsede, bortset fra at antallet af søretskrav er udvidet og præciseret i et vist omfang. Jeg har desuden konstateret, at kun et begrænset antal stater har tiltrådt til 1999-konventionen, Derimod er 1952-konventionen pt. er tiltrådt af ganske mange stater.

Det synes således ikke at være et presserende emne for Danmark at tage skridt til at ratificere 1999-konventionen, og jeg har da også konstateret, at det ikke synes at være et emne, der har den højeste prioritet fra de danske myndigheders side. Tiltræder et større antal stater derimod 1999-konventionen, bør Danmark overveje at følge trop.

²¹⁶ Philip: Maritime Jurisdiction in the EEC s. 118

²¹⁷ Se bilag 3

9. LITTERATURLISTE

9.1 Bøger

Berlingieri, Francesco: "Berlingieri on Arrest of Ships – A Commentary on the 1952 and 1999 Arrest Conventions", **fifth** edition, Lloyd's Shipping Law Library, LLP, 2011 (citeret: Berlingieri).

Berlingieri, Francesco: "Berlingieri on Arrest of Ships – A Commentary on the 1952 and 1999 Arrest Conventions", **third** edition, Lloyd's Shipping Law Library, LLP, 2000 (citeret: som anført her, idet det er en gamle udgave af bogen).

Bredholt, Jørgen, Martens, Jesper, Mathiasen, Jens V. og Philip, Allan: "Søloven med kommentarer", Jurist- og Økonomforbundets Forlag, 4. udgave, 2012 (citeret: Bredholt m.fl.).

Bruun, Ejler, Møgelvang-Hansen, Peter og Petersen, Lars Lindencrone: "Fogedsager", Thomsen Gadajura, 2. udgave, 2000 (citeret: Bruun m.fl.).

Eyben, Bo von og Isager, Helle: Lærebog i erstatningsret, 7. udgave, Jurist- og Økonomforbundets Forlag, 2011.

Falkanger, Thor, Bull, Hans Jacob og Overby, Lars Rosenberg: "Søret", Karnov Group, 4. udgave, 2013 (citeret: Falkanger m.fl.: Søret).

Gomard, Bernhard: "Fogedret", 4. udgave under medvirken af Michael Kirstrup, Lars Linencrone Petersen og John Lundum, Jurist- og Økonomforbundets Forlag, 1997 (citeret: Gomard).

Iversen, Bent, Kristensen, Lars Hedegaard og Madsen, Lars Henrik Gam: "Panteret", 4. udgave, Karnov Group, 2012 (citeret: Iversen m.fl.).

Jackson, David C.: "Enforcement of Maritime Claims", second edition, Lloyd's Shipping Law Library, LLP, 1996 (citeret: Jackson).

Kleis, Henrik: "Søretten og dens aktører i praksis", Nyt Juridisk Forlag, 1999.

9.2. Artikler

Andersen, Jens Anker: "Arrest i skib", Fuldmægtigen, årg. 61, nr. 6 (1989), s. 71-73 (citeret: J.A. Andersen).

Brækhus, Sjur: "Arkiv for sjørett", Akademisk forlag i kommisjon, 1951-1954, bind 1, udgivet af Den norske sjøretts-forening, Avdeling av Comité Maritime International. Artikel: "Den diplomatiske sjørettskonferanse i Brussel 1952", s. 344-358

Falkanger, Thor: "Arrest of ships under Norwegian law", Nordisk institutt for sjørett, Simply 2000, s. 3-34 (Marius-2000-258-3), 2000 (citeret: Falkanger: Arrest of ships under Norwegian law).

Islam, Rizwanul: "The Arrest of Ship Conventions 1952 and 1999: Disappointment for Maritime Claimants" Journal of Maritime Law & Commerce, Vol. 38, No. 1, January, 2007, s. 75-82 (citeret: Islam).

Martens, Jesper: "Nye regler om arrest i skib", Juristen (Danmarks jurist- og økonomforbund), årg. 72, nr. 5 (1990), s. 237-245 (citeret: Martens).

Mikkelsen, Jes Anker og Windahl, Jesper: "Arrest i skib", U 2005B.258

Møllmann, Anders: "Søretskrav for levering af tjenesteydelser?", U 2005B.17

Philip, Allan: "Arrest i skib", Marius nr. 251, Sjørettsfondet, 1999, s. 1-12

Philip, Allan: "Maritime Jurisdiction in the EEC", Scandinavian Institute of Maritime Law Yearbook, Vol. 1977, pp. [iv]-[ii]

Rasmussen, Henrik A: "Fra oldtidens søret til vore dages søvejregler", Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg Årbog 1996, H&S 1996.

Rui, Siv Aida: "Arrest i skip. Etter Norges tiltredelse av arrestkonvensjonen av 1952, Oslo, 1995, Marius nr. 211 (citeret: Rui).

Siig, Kristina Maria: "Ny og bedre arrestkonvention på trapperne?: Forskellige problemstillinger vedrørende arrest af søgående skibe i arrestkonventionen, Lissabonudkastet og dansk ret", Juristen, årg. 79, nr. 10, 1997, s. 466-475 (citeret: Siig).

Tetley, William: "Arrest, Attachment, and Related Maritime Law Procedures" Tulane Law Review, Vol. 73, Issues 5 & 6 (June 1999), s. 1895-1986

9.3. Forarbejder

Bekendtgørelse af konvention af 10. maj 1952 om arrest i søgående skibe

Betænkning nr. 682/1973 om kundgørelse og opfyldelse af traktater

Betænkning nr. 1107/1987 om arrest og forbud

Folketingstidende A 1988-89 spalte 3295 ff. Bemærkninger til lovforslag nr. L 138. Fremsat den 14. december 1988 af industriministeren (Henning Dyremose fg.) (citeret: FT A 1988-89)

NOU 1976:59 Privatretlige regler for borefartøyer

Ot.prp.nr.88 (1992-1993) Om lov om endringer i lov 20 juli 1893 nr 1 om Sjøfarten m.v (arrest i skip)

The Travaux Préparatoires of the 1952 Arrest Convention

The Travaux Préparatoires of the International Convention on Arrest of Ships (1999) (Appendix VII i Berlingieri), s. 584 (citeret:The Travaux Préparatoires 1999)

9.4. Internettet

https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XII-8&chapter=12&clang=_en (besøgt den 30. maj 2017)

<http://www.comitemaritime.org/Uploads/pdf/CMI-SRMC.pdf> (CMI Yearbook, Part III, Status of ratifications to Maritime Conventions, s. 432-476) (besøgt den 30. maj 2017)

https://pro.karnovgroup.dk/document/7000751249/2#LBKG201475_P94 (Elektronisk Karnov om sølovens kapitel 4) (besøgt den 30. maj 2017)

9.5. Afgørelser

Danske afgørelser:

U 1994.326 Ø

U 1996.1244 V

U 1996.1500 V

U 1997.1642 H

U 2001.160 S (ND 2000.132)

Vestre Landsrets kendelse af 19. februar 2004

U 2004.2204 Ø

U 2008.790 Ø

U 2010.2571 S

U 2013.713 H

U 2014.2635 Ø

U 2014.3410 H

FM 2010.29

FM 2010.191

Afgørelser trykt i ”Nordiske domme i Sjøfartsfartsanliggender”

ND 1984.85

ND 1993.458 (Kendelsen er fejlagtigt anført som ND **1992**.458 i kommentarer til sølovens § 92, stk. 1 i elektronis Karnovs og Bredholt m.fl.: Søloven med kommentarer om sølovens § 92, stk. 1 s. 180)

ND 1994.160

ND 1999.65

ND 2003.249

Engelske og skotske afgørelser:

”Antonis P. Lemos”, The [1985] 1 Lloyd’s Rep. 283
”Arosa Kulm”, The (No. 2) [1960] 1 Lloyd’s Rep. 97
”Arosa Star”, The [1959] 2 Lloyd’s Rep 396
”Edinburgh Castle”, The [1999] 2 Lloyd’s Rep. 362
”Elmville”, The (No. 2), [1904] P. 422
”Equator”, The [1921] 9 Ll.L. Rep. 1
”Eschersheim”, The [1976] 2 Lloyd’s Rep 1
”Fairport”, The [1965] 2 Lloyd’s Rep. 183
”Gee Whizz”, The [1951] 1 Lloyd’s Rep 145
”Halcyon Skies”, The [1976] 1 Lloyd’s Rep. 461
”Jade”, The, [1974] 2 Lloyd’s Rep. 188
”River Rima”, The [1988] 2 Lloyd’s Rep. 193
”Sandrina”, The [1985] 1 Lloyd’s Rep. 181
”Sonia S”, The [1983] 1 Lloyd’s Rep. 63
”Sovereign Explorer” The. Global Marine Drilling & Co. v. Triton Holdings Ltd [2001] 1 Lloyd’s Rep. 60, SCS (Oter House)
”Tesaba”, The [1982] 1 Lloyd’s Rep. 397
”Tergeste”, The [1903] P. 26

Belgisk afgørelse:

Juge des Saisies of Antwerp, 20 October 1980, The ”Jocelyne (BELGIEN)

Fransk afgørelse:

The Cour d’Appel of Rennes, 23. September 1992, Comanav v Etat Français, (The ”Azilal”) (1995) DMF 301

9.6. Love og konventioner

Søloven, LBKG 2014-01-17 nr. 15

Søloven af 1892, Lov nr. 56/1892

International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Arrest of Sea-Going Ships, 1952 (citeret: 1952-konventionen).

International Convention on Arrest of Ships, 1999 (citeret: 1999-konventionen).

Retsplejeloven, LBKG 2016-10-13 nr. 1257

Lov om søfarten, LOV-1994-06-24-39

Øvrige konventioner og udenlandsk lov:

Convention on jurisdiction and enforcement of judgments in civil and commercial matters, Luganokonventionen

EF-domskonventionen, Konvention af 27. september 1968 om retternes kompetence og om fuldbyrdelse af retsafgørelser i borgerlige sager, herunder handelssager

International Convention on Civil Liability for Pollution Damage, 1992

International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996

Maritime Liens and Morgages Convention, 1926

Maritime Liens and Morgages Convention, 1967

Maritime Liens and Mortgages Convention 1993

Selskabsloven, LBKG 2015-09-14 nr. 1089 om aktie- og anpartsselskaber

Supreme Court of Judicature (Consolidation) Act 1925

The International Convention on Salvage, 1989

The Senior Courts Act 1981

United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982