

Bachelor-Projekt

6. semester 2007

***Emne: Implementeringen af Kommissionens forordning Kom(2005)592
om ansvar for transportører af passagerer ad søveje og indre
vandveje***

Juridisk vejleder: Kim Østergaard

Økonomisk vejleder: Lasse Henningsen

Gruppe:

Navn: Mahan Semnanipour

*CPR-nr.: *****_*****

Navn: Kennie Dyreborg-Kragh

*CPR-nr.: *****_*****

*Det erhvervsøkonomiske / - erhvervsjuridiske studium ved
Handelshøjskolen i København*

EXECUTIVE SUMMARY

This thesis is dealing with the proposal COM(2005)592 on liability for carriers of passengers by sea and inland waterways. The thesis examines which effect the rules of proposal regarding strict liability, obligatory insurance and the rule of pro memoria will have on chapter 15 of the Danish maritime law.

The liability rules under examination are mainly based on the proposal, the Danish maritime law, and the law of tort. However, the proposal seeks to implement the Athen-Convention of 2002 through the Community Law, which therefore will require that we look into some of the articles of the Athen-convention for the purpose to enhancing the dilemma. In addition, the EC Treaty will be mentioned, however, the provisions will not be analysed.

The relationship between carriers and passenger will experience radical changes. The liability rules changes from negligence to strict liability. The global limitations will be changes improving the sanction possibilities and helping the passengers to claim upon there loss.

Furthermore, it is examined whether the law of liability constitutes economic optimal deterrence. Theoretically optimal law regulations are found by examining whether the law imposes an efficient behaviour, which leads to an acceptable social welfare condition.

Additionally, it is measured how the efficiency of the liability rules, can be altered by changing the presumptions, concerning the information relating to the carriers level of activity and level of care. According to the economic theory information should only be obtained when this is socially optimal. What's more, it is analysed whether changing the presumptions, trading the transport (service) as being "durable" instead of "non-durable" could lead to an inefficient scenario.

Finally, it is considered whether the proposal is an optimal solution. The results are found through reviewing IMO's guidelines & the Green Paper COM(2005)275. In general, IMO & the Green Paper requires that the law on maritime legislation should be articulated so it enhances safety, stability and quality. The important in this relation is to point out that the proposal should serve to enhance the aim of IMO and the Green Paper.

INDHOLDSFORTEGNELSE

1	KAPITEL 1- INTRODUKTION	4
1.1	Indledning	4
1.2	Synsvinkel	4
1.3	Problemformulering	5
1.4	Afgrænsning	5
1.5	Struktur	6
1.6	Juridisk teori og metode	6
1.6.1	<i>Juridisk metode</i>	6
1.6.2	<i>Retssætninger og retskilder</i>	6
1.6.3	<i>Retsdogmatisk analyse</i>	7
1.7	Økonomisk teori og metode	8
1.8	Kildekritik	8
1.8.1	<i>Juridisk</i>	8
1.8.2	<i>Økonomisk</i>	9
1.9	Empiri	9
2	KAPITEL 2 – JURIDISK DEL	10
1	Indledning	10
2.2	Baggrund	10
2.2.1	<i>Athen-konventionen af 1974 og tilhørende protokol af 2002</i>	11
2.3	Beskrivelse af retskilderne	12
2.3.1	<i>EF-traktaten</i>	12
2.3.2	<i>Kommissionens forordning KOM(2005)592</i>	13
2.3.2.1	<i>Generelt om forordningen</i>	13
2.3.2.2	<i>Objektivt ansvar og det udvidede erstatningsansvar</i>	13
2.3.2.3	<i>Obligatorisk forsikring</i>	14
2.3.2.4	<i>Direkte krav (pro memoria)</i>	14
2.3.3	<i>Sølovens regler i kap. 15</i>	15
2.3.3.1	<i>Ansvarsgrundlag: Culpa</i>	16
2.3.3.2	<i>Den gældende erstatningsgrænse</i>	16

Implementeringen af Kommissionens forordning (2005)592
Af Mahan Semnanipour og Kennie Dyreborg-Kragh

2.3.3.3	<i>Ingen obligatorisk forsikring i gældende ret</i>	17
2.3.3.4	<i>Deliktskrav</i>	17
2.3.4	<i>Hvidbogen ”om den europæiske transportpolitik frem til 2010”</i>	17
2.4	Vurdering af ændringerne i retstilstanden	18
2.4.1	<i>EU’s transportpolitik</i>	18
2.4.2	<i>Forordningen KOM(2005)592’s effekt på dansk ret, særligt Søloven</i>	18
2.4.2.1	<i>Ændringer i retstilstanden i forhold til ansvarsgrundlaget</i>	18
2.4.2.2	<i>Ændringer i retstilstanden i forhold til ansvarsgrænserne</i>	19
2.4.2.3	<i>Obligatorisk forsikring</i>	20
2.4.2.4	<i>Direkte krav: Mulighed for forskud igennem forsikringselskabet</i>	23
<u>2.5</u>	<u>Juridisk delkonklusion</u>	<u>24</u>
<hr/>		
3	Kapitel 3 Økonomiske del	26
<hr/>		
4.1	Indledning	26
3.2	Baggrund	26
3.3	Beskrivelse af anvendt teori	26
3.3.1	<i>Steve Shavell’s teori</i>	26
3.3.2	<i>Coase-teoremet</i>	27
3.3.3	<i>Transaktionsomkostninge</i>	28
3.3.3.1	<i>Pareto og kaldor-hicks kriteriet</i>	28
3.4	Analyse af de retsøkonomiske teorier	29
3.4.1	<i>Basale forudsætninger for analysen ved den ensidige og den tosidige tilgang</i>	30
3.4.2	<u>Den ensidige betragtning</u>	30
3.4.2.1	<i>Formel for scenarie 1</i>	31
3.4.2.2	<i>Formel for scenarie 2 og 3</i>	32
3.4.2.3	<i>Scenarie 1: Ulykker opstået mellem fremmede parter</i>	33
3.4.2.4	<i>Scenarie 2: Ulykker opstået med sælger og fremmede</i>	34
3.4.2.5	<i>Scenarie 3: Ulykker mellem sælger og kunde eller ansatte</i>	35
3.4.3	<u>Den tosidige betragtning</u>	35
3.4.3.1	<i>Scenarie 4: Ulykker opstået mellem fremmede parter</i>	36
3.4.3.2	<i>Scenarie 5 Ulykker opstået med sælger og fremmede</i>	37
3.4.3.3	<i>Sammenfatning af scenarie 4 og 5</i>	37
3.4.3.4	<i>Scenarie 6: Ulykker mellem sælger og kunde eller ansatte og et ”non-durabelt” produkt</i>	37

Implementeringen af Kommissionens forordning (2005)592
Af Mahan Semnanipour og Kennie Dyreborg-Kragh

3.4.3.4.1	<i>En anden tilgang til scenarie 6</i>	38
3.4.3.5	<i>Scenarie 7: Ulykker mellem sælger og kunde eller ansatte og et "durable" service</i>	39
3.4.3.6	<i>Risikoaversion: Behovet for en forsikring</i>	41
3.4.3.7	Transaktionsomkostninger i forbindelse med implikationer af Forordningen	42
3.4.3.7.1	<i>Søgeomkostninger</i>	42
3.4.3.7.2	<i>Kontrolomkostninger</i>	42
3.4.3.8	Perspektivering	43
<u>3.5</u>	<u>Økonomisk delkonklusion</u>	<u>45</u>
<hr/>		
<u>4</u>	<u>Kapitel 4 Kombineret del</u>	<u>47</u>
4.1	Indledning	47
4.2	Regulering af de søretlige regler	47
4.2.1	<i>Opsummering af juridiske og økonomiske komplikationer ved gennemførelsen af KOM(2005)592</i>	47
4.2.2	<i>International Maritime Organisation</i>	48
4.2.3	<i>Grønbogen set i forhold til Danmark</i>	48
4.3	Det Blå Danmark	49
<u>4.4</u>	<u>Delkonklusion</u>	<u>50</u>
<hr/>		
<u>5</u>	<u>Kapitel 5 Samlet konklusion</u>	<u>51</u>
<hr/>		
	<u>Litteraturliste</u>	<u>52</u>

KAPITEL 1 - INTRODUKTION

1.1 Indledning

Inden for rammerne af den fælles transportpolitik må der træffes yderligere foranstaltninger for at garantere sikkerhed inden for transport ad søvejen og ad indre vanveje. På baggrund af dette, har Kommissionen for de europæiske fællesskaber fremsat forordningsforslag KOM(2005)592 om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under passagertransport ad søvejen og indre vandveje.

Med denne forordnings tilblivelse og følgende implementering i dansk ret, fordrer dette, at de enkelte staters nationale love skal gennemgå ændringer, der stemmer overens med de i forordningens stipulerende artikler. Denne implementering af nye regler i de enkelte staters nationale lovgivninger, følger naturligvis nogle konsekvenser for de enkelte stater. Dette være såvel forbrugere, som erhvervsliv.

Forordningens konkrete formål, i forhold til dansk ret er, at forhøje ansvarsgrænsen pr. passager. Herudover indføres en skærpelse af ansvarsgrundlaget for skibsrelaterede hændelser og en pligt for skibstransportører af passagerskibe til at tegne en obligatorisk forsikring. Endvidere sikres det, at skadelidte kan rejse krav direkte mod forsikringsgiveren.

Derfor er det relevant at undersøge såvel de juridiske, som eventuelle økonomiske konsekvenser heraf, i forbindelse med implementeringen af forordningen i dansk ret,.

1.2 Synsvinkel

De juridiske konsekvenser i forbindelse med forordningsforslaget, vil behandles som en overordnet afvejning af fordele og ulemper for forbrugere og erhvervsdrivende, set i relation til forordningens formål og intentioner.

På baggrund af en analytisk og objektiv metode, skal de økonomiske konsekvenser ved implementeringen af Kommissionens forordning behandles. Problematikkerne analyseres ud fra et retsøkonomisk perspektiv.

1.3 Problemformulering

I hvor høj grad vil Kommissionens forordning ændre passagerers retsstilling i forhold til gældende ret, og i hvilket omfang skaber forordningen en for samfundet efficient løsning ud fra et retsøkonomisk perspektiv. For at finde svaret, skal der svares på følgende 3 spørgsmål.

- Spørgsmål 1 - Juridisk del

Hvilken retsvirkning vil reglerne i Kommissionens forordning KOM(2005)592 om objektivt ansvar, en obligatorisk forsikring og et direkte krav have på passagers og transportørers retsstilling i Danmark.

- Spørgsmål 2 - Økonomisk del

Vil implementeringen af Kommissionens forordning KOM(2005)592, som gennemfører et objektivt ansvar og en obligatorisk forsikring, være samfundsmæssig efficient, set ud fra en retsøkonomisk analyse.

- Spørgsmål 3 - Kombineret del

Hvordan bør de søretlige regler formuleres, så de bidrager til en øget sikkerhed, kvalitet og stabilitet for transport af passagerer til søs.

1.4 Afgrænsning

Denne rapport vil begrænse sig til kun at behandle de konsekvenser, som vedrører passagerer og skibstransportørers retsstilling i Danmark, i forbindelse med implementeringen af kommissionens forordning KOM(2005)592. Rapporten vil derfor ikke behandle passagerers tab som skyldes bortkomst eller beskadigelse af bagage. Rapporten vil ikke behandle

Bestemmelser i Sølovens kap. 15, der vedrører andre forhold, end hvad der følger af objektivt ansvar, erstatningsgrænser, obligatorisk forsikring og et direkte krav, vil ikke behandles i rapporten.

Rapporten vil antageligt behandle en afvejning af fordele og ulemper for forbrugere og erhvervsdrivende. Men det overordnede fokus vil tage udgangspunkt i, om der er tale om en samfundsmæssig optimal tilstand.

Traktatens art. 2 EF, 3 EF litra f, 10 EF, 70 EF, 71 EF, 80, EF og 251 EF, vil kun indledningsvis blive nævnt, for at give et overblik over målene inden for fællesskabet, hvorfor der afgrænses fra videre behandling af disse bestemmelser og den dertilhørende retspraksis.

Idet de enkelte aktører på markedet har forskellige transaktionsomkostninger, finder vi det ikke muligt at estimere de samlede transaktionsomkostninger i kroner og ører. Vi vil således alene søge at identificere og vurdere, om de enkelte transaktionsomkostninger er høje eller lave.

1.5 Struktur

Rapporten bygger på Kommissionens forslag til en forordning om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under passagertransport ad søvejen og indre vandveje. På grundlag af en fastlæggelse af gældende ret for reguleringen af passagerers retsstilling, tages der stilling til hvorvidt Kommissionens forordning vil ændre nuværende retsstilling. Det forudsættes gennemgående i projektet, at forordningsforslaget vil blive vedtaget.

Rapporten er opdelt i 5 kapitler, der er opbygget på en sådan måde, at kap. 2 indeholder den juridiske analyse, kap. 3 indeholder den økonomiske analyse og kap. 4 udgør en sammenfatning af juridiske og økonomiske perspektiver. Hovedkonklusion vil fremgå af projektets kap. 5.

1.6 Juridisk teori og metode

1.6.1 Juridisk Metode

Rapporten vil indeholde en analyse af Kommissionens forordning KOM(2005)592 om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under passagertransport ad søvejen og indre vandveje, set i forhold til gældende nationalret, herunder sølovens kapitel 15.

I udarbejdelsen af rapporten findes det først, hvad der er baggrunden for forordningsforslagets. Derefter tages der stilling til, om forordningsforslaget ændrer retsstillingen i forhold til gældende dansk ret, hvorved problemformuleringens første spørgsmål besvares.

1.6.2 Retssætninger og retskilder

Anvendelsen af hjemmel, til besvarelsen af problemformuleringen, vil følge den retsdogmatiske analyses prioriteret rækkefølge. I besvarelsen af problemformuleringen vil der blive anvendt

følgende retskilder: Traktatbestemmelser, forordning, protokoller og danske love. Som fortolkningsgrundlag for henholdsvis europæisk og dansk ret, vil der blive anvendt hvidbogen. Herudover vil der blive anvendt relevant retspraksis i fortolkningen af retskilderne.

1.6.3 Retsdogmatisk analyse

Den vægtede succession for den retsdogmatiske analyse ser således ud;

Love / retskilder

Traktatbestemmelser

Traktaten er EU's højeste rangerede retskilder og fungerer som EU's grundlov. EU's andre retskilder rangerer under traktaterne og må ikke være i strid med denne.

Forordning

Forordninger som EU har vedtaget, har direkte virkning over for medlemsstaterne, jf. art. 249 EF.

Afgørelser

Afgørelser får retsvirkning ved enstemmig vedtagelse af rådet, jf. art. 250 EF.

Danske lovbekendtgørelser

Lovbekendtgørelser er en samling af de nuværende gældende retskilder. Borgerne i Danmark skal rette sig efter lovbekendtgørelser, og dommerne skal dømme efter dem.

Redegørelser

Redegørelser har normalt ingen juridisk retsvirkning, og bruges heller ikke som fortolknings supplement.

Fortolkningsregler

Hvidbogen, meddelelser, udtalelser, forarbejder og lignende, vil blive brugt som et fortolkningsbidrag til ovenstående.

- Hvidbog: Den europæiske transport politik frem til 2010.
- Grønbogen: Om forbrugerbeskyttelse i DEN Europæiske Union.

Retspraksis

Princippet om EU-retten har forrang frem for nationalret, er udviklet gennem retspraksis.¹ De afgørelser som EU-domstolen er kommet frem til, skal sikre en ensartet fortolkning af fællesskabsretten, og afgørelserne skal derfor accepteres af medlemsstaterne, som præjudikater.

Dommene bliver beskrevet løbende i tekstens fodnote og derefter bliver der henvist til den pågældende fodnote, hvis dommen bliver brugt senere i rapporten.

Domme:

- Costa/ENEL - Sag 6/64
- Scandinavian Star – U 1994.62 H

1.7 Økonomisk teori og metode:

I forbindelse med behandlingen af de i forordningsforslagets stipulerede formål, anvendes disse formål til at analysere hvilke retsøkonomiske konsekvenser disse vil have for skibspassagerer og skibstransportører. I hele den økonomiske del, tages der udgangspunkt i den relevante teori², der benyttes til at analysere økonomiske konsekvenser af kommissionens forordnings implementering, hvorved problemformuleringens andet spørgsmål vil blive besvaret.

1.8 Kildekritik

1.8.1 Juridisk

I den juridiske del af analysen er der blevet brugt juridiske bøger og officielle hjemmesider. Bøgerne der er anvendt tillægger vi stor troværdighed, da vi vurderer at de enkelte forfattere har brugt en seriøs og troværdig fremgangsmåde i behandlingen af de emner der netop bliver behandlet i projektanalysen.

¹ Sag 6/64, (Costa/ENEL), om Fleminio Costa mod ENEL, vedr. EU-rettens forrang. Italien havde ved lov nationaliseret hovedparten af elværker og lagt dem ind under det statslige selskab ENEL. Advokat Costa mente, at nationaliseringsloven var i strid med EU-retten, og nægtede derfor at betale sin elregning. Den italienske regering mente, at EF-traktaten via den italienske inkorporeringslov ikke kunne have højere rang end alm. Love, og derfor vige for senere national lov. EF-domstolen fastslog, at EU-retten har ubetinget forrang for en hvilken som helst national bestemmelse. Det blev begrundet i at EU-retten derved ville sikres en effektiv og ensartet anvendelse i medlemsstaterne.

² Østergaard, Kim, Metode på Cand.merc.jur. studiet, s. 276.

Størstedelen af de hjemmesider vi har anvendt, er Den Europæiske Unions og danske officielle hjemmesider. Derfor har vi ikke haft grund til at tvivle på troværdigheden af det tilgængelige materiale. De hjemmesider der yderligere er blevet anvendt i projektanalysen, som ikke er fra Den Europæiske Unions officielle hjemmeside, har vi kontrolleret tværgående med andre mere eller mindre officielle hjemmesider. Disse kontroller er foretaget for at afsløre subjektive fortolkninger af relevante emner i forhold til projektet, og for at sikre en troværdig gennemgang af projektanalysen.

1.8.2 Økonomisk

Dele af den litteratur, der er anvendt igennem projektets økonomiske del, har den ulempe, at den er skrevet på et meget kompliceret niveau. Hermed relateres til litteraturen omkring Steven Shavell's artikel: "Strict liability versus negligence". Der kan i den forbindelse forekomme subjektive fortolkninger. På baggrund af dette, har det været nødvendigt med en kritisk stillingtagen til disse kilder, og derfor er der søgt supplerende litteratur hos andre teoretikere.

1.9 Empiri

Vi har anvendt og kombineret både kvantitative og kvalitative data, med henblik på at opnå en solid undersøgelse så vidt muligt. Empirien i projektet er kun indsamlet gennem "desk research" da det ville være for tidskrævende et arbejde at udarbejde "field research". Informationen der er brugt til rapporten stammer fra Internettet og bøger der har behandlet de emner og fakta vi har fundet relevante at inddrage i projektanalysen.

KAPITEL 2 – DEN JURIDISKE DEL

2.1 Indledning

Reglerne i fællesskabsretten om transport af passagerer til søs er endnu ikke harmoniseret. Det er derfor på nuværende tidspunkt et enkeltstatsanliggende, hvilket vil sige, at medlemsstaterne selv kan regulere forholdet mellem passagerer og transportører til søs. Den fælles transportpolitik bør derfor træffe yderligere foranstaltninger, for at garantere sikkerheden for transport ad søvejen og indre vandveje.

Kommissionens forordning KOM(2005)592 tilstræber et harmoniseret og erhvervsvenligt miljø for passagerer, i henhold til Hvidbogens krav om øget kvalitet og sikkerhed og en bæredygtig transport frem til 2010. Formålet med forordningen er, at håndtere de risici, der er forbundet med transport af passagerer til søs.

Forordningen vil gennemføre nye tiltag nemlig et objektivt ansvar, forhøjet ansvarsgrænser, en obligatorisk forsikring, samt mulighed for passagerer at gøre et direkte krav gældende. Dette vil ændre på passagers og transportørers retstilling, da forordningens tiltag vil få direkte effekt på dansk-ret, særligt de søretlige regler i Søloven kap 15.

2.2 Baggrund

Inden for fællesskabsretten gælder der et generelt princip (*lex superior*), at fællesskabsretten har forrang frem for national ret.³ Dette indebærer at national ret ikke må stride imod fællesskabsretten. KOM(2005)592 vil derfor få direkte virkning på dansk-ret. Det skal i den forbindelse nævnes, at hvis national ret er baseret på internationale konventioner, kan der imidlertid gælde visse undtagelser til dette forrangsprincip.⁴ Dette er dog ikke tilfældet for hvad angår Athen-konventionen, da denne ikke er blevet ratificeret i dansk ret. Men det skal pointeres, at Danmark har adopteret nogle af artiklerne i Athen-konventionen af 1974 omkring begrænsningsretten.

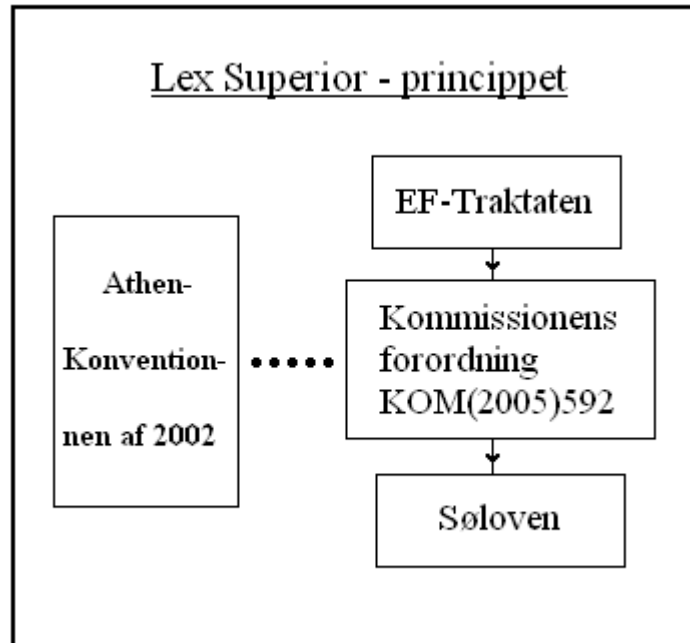
Havde Athen-konventionen derimod været tiltrådt af medlemsstaterne først, og derefter blevet tiltrådt af fællesskabet, ville princippet om EU-rettens forrang kunne tilsidesættes, idet Athen-konventionen ville få forrang for EU-rettens eventuelle modstridende regler på transportområdet.⁵

³ Fodnote 1, Sag 6/64, (Costa/ENEL).

⁴ Ulfbeck, Vibe, Produktansvar i transportretten, s. 109.

⁵ EF-traktatens art. 307 (tidligere 234).

Herunder en grafisk illustration af forholdet mellem Athen-konventionen af 2002 og national ret, i forhold til EU-retten.⁶



Illustrationen viser, at EU-retten har forrang i forhold til Athen-konventionen, idet medlemsstaterne ikke har tiltrådt Athen-konventionen forinden fællesskabet har tiltrådt den.

2.2.1. Athen konvention af 1974 og tilhørende protokol af 2002

I forbindelse med Hvidbogen, har Kommissionen fremstillet en meddelelse om bedre sikkerhed for passagerskibe inden for fællesskabet. Denne meddelelse faldt sammen med at den internationale søfartsorganisation (IMO), var i færd med at reviderer de internationale regler for erstatningsansvar i forbindelse med international søtransport af passagerer, også kaldet Athen-konventionen om søtransport af passagerer og deres bagage af 1974. Kommissionen mente i den forbindelse ikke at Athen-konventionen var tilstrækkeligt reguleret i forhold til visse aspekter, og så den derfor ændret i medhold til Kommissionens meddelelse, som beskrev en række vigtige forhold, heriblandt art og omfang af transportørernes erstatningsansvar og de minimale forsikringskrav, som efter Kommissionens opfattelse var blevet utilstrækkelige blandt den tidligere udgave af Athen-konventionen.

⁶ Egen tilvirkning.

Ændringen af Athen-konventionen af 1974 om søtransport af passagerer og deres bagage, gik ud på at afhjælpe en række vigtige mangler i bestemmelserne for erstatningsansvar, i forbindelse med international søtransport af passagerer. Konventionens indhold regulerer regler af folkeretlig dimension. Dette arbejde førte til en vedtagelse af protokollen af 2002 til Athen-konventionen af 1974 om søtransport af passagerer og deres bagage. Denne protokol vil benævnes som Athen-protokollen i resten af rapporten.

Athen-protokollen til Athen-konventionen af 1974 om søtransport af passagerer og deres bagage, blev vedtaget den 1. november 2002. I forbindelse med denne vedtagelse, betegnes Athen-protokollen til Athen-konventionen af 1974 om søtransport af passagerer og deres bagage, som Athen-konventionen af 2002.

Som nævnt ovenfor, har Danmark ikke ratificeret Athen-konventionen af 2002. Så for at opnå en ensartet og fyldestgørende ordning overfor passagerer i fællesskabet, må fællesskabet derfor indlemme Athen-konventionen af 2002 ved hjælp af en forordning, der kan indfører bestemmelserne i Fællesskabets lovgivning. En sådan forordning vil give Athen-konventionen af 2002's bestemmelser fuld retsgyldighed i forhold til Fællesskabets lovgivning, samt at sikre en harmoniseret anvendelse og håndhævelse af reglerne inden for fællesskabet.

2.3 Beskrivelse af retskilderne

2.3.1 EF-traktaten

Herunder er en beskrivelse af retskilderne med udgangspunkt i EF-traktatens artikel 2, 3, 10, 70, 71, 80 og 251 EF.

Traktaten lægger ud med en beskrivelse, i art 2 EF og art. 3 EF litra f, om hvilke formål fællesskabet forpligter sig at tilstræbe, hvis man ønsker at være medlem af unionen. Herunder bliver det nævnt, at et højt socialt beskyttelsesniveau, inden for en fælles transportpolitik, er et vigtigt punkt for unionen. Samtidig forstærker art. 10 EF kravet til medlemsstaterne, om at sigte mod at fremme opfyldelsen af fællesskabets målsætninger.

I forbindelse med traktatens art. 2 EF og art. 3 EF litra f, er det nærliggende at nævne traktatens art 70 EF og 71 EF, der henregnes under afsnittet V – Transport i EF-traktaten. I art. 70 bliver det understreget for medlemsstaterne, at deres nationale politik skal bidrage til at fremme en bedre transportpolitik. Med henblik på gennemførelsen af målet i traktatens art. 70 EF, kan Rådet efter fremgangsmåden i art. 251 EF og efter høring af Det Økonomiske & Sociale Udvalg og Regionsudvalget, skabe nødvendige tilpasninger så målene realiseres.

I traktatens art. 80, stk. 2 EF, understreges det, at EF-traktatens afsnit V også finder anvendelse på transport af sejlbare vandveje.

2.3.2 Kommissionens forordning KOM(2005) 592

Denne forordnings retsgrundlag er begrundet i EF-traktatens art. 71, stk. 1 og art 80, stk. 2, og finder anvendelse på enhver international eller indenlandsk transport ad søveje eller indre vandveje.⁷ Endvidere skal det pointeres, at forordninger har virkning i alle mellemstater og får direkte effekt, såvel horisontalt, som vertikalt i alle sine enkeltheder.⁸

2.3.2.1 Generelt om forordningen

Kommissionens forordning KOM(2005)592 gennemfører Athen-konventionen af 2002, hvilket sigter efter at forbedre passagerers retsstilling inden for fællesskabet. Den pålægger navnlig transportører *objektivt ansvar* og *obligatorisk forsikring* med ret til *direkte søgsmål* mod forsikringsgiverne.⁹ Udover dette er anvendelsesområdet også blevet udvidet til at omfatte indenlandske passagerskibstrafik og passagerskibstrafik ad indre vandveje.

2.3.2.2 Objektivt ansvar og det udvidede erstatningsansvar

Spørgsmålet om ansvarsgrundlag og bevisbyrde er, i henhold til forordningens art. 3 om transportørers og undertransportørers (herefter bare transportørers) erstatningsansvar, underlagt alle de bestemmelser i Athen-konventionen af 2002, der regulerer et sådan ansvar, primært er der her tale om forordningens art. 3, 4, 7 og 8.

Den nye forordning KOM(2005)592, skal forbedre passagerers retsstilling i forbindelse med personskader, idet transportørers ansvarsgrænse ved personskader forhøjes. Transportører står med et objektivt ansvar for skader i forbindelse med skibets drift. Transportøren kan altså pålægges et ansvar uden at der foreligger culpa.

Athen-konventionen af 1974 fuldbyrdede, i denne sammenhæng, et krav for erstatningsansvar, nemlig en ordning som var baseret på culpa. Forordning KOM (2005)592 skelner derimod mellem to slags krav. Skade, som skyldes skibsfejl og som passagerne har meget ringe indflydelse på, er omfattet af objektivt ansvar, medens andre typer tilskadekomst om bord er omfattet af

⁷ KOM(2005) 592, art. 2.

⁸ EF-traktaten art. 249.

⁹ KOM(2005) 592, art. 6.

erstatningsansvar, hvis der er tale om culpa eller forsømmelser. Der er her tale om en betydelig stigning i forhold til den tidligere gældende erstatningsgrænse.

Der gennemføres et udvidet erstatningsansvar i tilfælde af culpa eller forsømmelser. I denne sammenhæng skal det dog bemærkes at forordningen opererer med to former for erstatningsgrænser. Den ene lyder på 287.500 EUR (250.000 særlige trækingsrettigheder) for objektivt ansvar¹⁰, og den anden erstatningsgrænse er på 460.000 EUR (400.000 særlige trækingsrettigheder) for erstatningsansvar på grund af culpa.¹¹ Bevisbyrden ligger altså hos transportøren.

2.3.2.3 Obligatorisk forsikring

Transportøren har pligt til at forsikre sig mod det objektive ansvar såfremt dennes skib er godkendt til transport af over 12 personer.¹² Det er netop Athen-konventionen af 2002 der indfører dette obligatoriske krav om, at transportører skal have tilstrækkelig forsikring. For at forstå hvad der anses som tilstrækkelig forsikring, må man se i Athen-konventionens art. 4a. Denne bestemmelse forbeholder at den obligatoriske forsikring skal dække hele transporten, og skal foreligge som forsikringsaftale, bankgaranti eller lignende, så længe at den dækker passagerers død eller tilskadekomst.

2.3.2.4 Direkte krav (pro memoria)

I henhold til forordningen om transportørens oplysningspligt, skal passagererne oplyses om deres mulighed for at kunne rejse et direkte krav (pro memoria) over for forsikringsselskabet eller sikkerhedsstilleren, om deres ret til et forskud.¹³ Transportøren skal udbetale et forskud til dækning af øjeblikkelige økonomiske behov.¹⁴ Forskuddet skal udbetales til passageren eller den som indtræder i dennes retsstilling inden 15 dage efter at kravet er blevet rejst. Forskuddet må ikke være mindre end 21.000 EUR ved dødsfald.

¹⁰ Jf. KOM(2005) 592, art. 4, dog med særlig henvisning til Athen-konventionen af 2002 art. 3.

¹¹ KOM(2005) 592, art. 4, dog med særlig henvisning til Athen-konventionen af 2002 art. 7.

¹² Athen-konventionen af 2002 art. 4a.

¹³ KOM(2005) 592, art. 5, jf. dog også Athen-konventionen af 2002 art. 4a, nr. 10.

¹⁴ KOM(2005) 592, art. 5,

2.3.3 Sølovens regler i kap. 15

Reglerne om transport af passagerer og rejsegods er i dag reguleret i Sølovens kap. 15, herunder §§ 401 – 431 (§§ 432 – 440 er ubenyttede). Disse regler gennemfører store dele af Athen-konventionen af 1974 om befordring af passagerer og deres bagage til søs.¹⁵

Kap. 15 finder kun anvendelse i det omfang befordringen ikke er underkastet international konvention om befordring med andet transportmiddel.¹⁶ Dette betyder altså, at såfremt befordring af passagerer sker med et andet transportmiddel end skib, færge mv., eksempelvis tog eller fly og der findes særlovgivning på området så finder Sølovens kap. 15. ikke anvendelse.

Udgangspunktet er, at Sølovens regler kun finder anvendelse på danske skibe. For at et skib kan anses som værende dansk, må dets ejer dermed også være dansk.¹⁷

Sølovens § 402 understreger, at der med undtagelse af reglerne i §§ 408, 430 og 431, der betegnes som værende beskyttelsespræceptive, er aftalefrihed.

Reglerne i §§ 411 – 429 er som ovenfor nævnt også beskyttelsespræceptive. Disse regler indtager en central plads i kapitlet.¹⁸ Passageren skal overholde de forskrifter som gives om bord for god ro og orden.¹⁹ §§ 411 – 429 kan ikke fraviges til skade for passageren²⁰, dog kan bortfragteren (transportør i forordningen's forstand) fraskrive sig ansvaret for, hvad der måtte hænde i tidsrummet, hvor passageren ikke er ombord på skibet. I forbindelse med dette kan her nævnes et eksempel, hvor en passager er placeret i terminalens ventesal.²¹ Ligeledes kan bortfragteren fraskrive sig ansvaret for, hvad der sker, når en anden udfører transporten.²²

Spørgsmål omkring *søgsmålskompetence* er reguleret i § 428. I henhold til denne bestemmelse kan passageren, eller den som er indtrådt i hans rettigheder, fremsætte krav mod bortfragteren ved personskade og forsinkelse. Ved dødsfald kan personer som var afhængige af transportøren ligeledes rejse erstatningskrav.

¹⁵ Falkanger, Thor & andre: Introduktion til Søretten, s. 436.

¹⁶ Søloven, § 403.

¹⁷ Søloven, § 1, stk. 1 og 2.

¹⁸ Falkanger, Thor & andre: Introduktion til Søretten, s. 440.

¹⁹ Søloven, § 408.

²⁰ Søloven, § 430.

²¹ Søloven, § 431, stk. 1.

²² Søloven, § 431, stk. 3.

2.3.3.1 Ansvarsgrundlag: Culpa

Spørgsmål omkring *ansvarsgrundlag* og *bevisbyrde* er behandlet i § 418 - § 421.²³ Bortfragteren skal erstatte tab som skyldes culpa eller forsømmelse under befordringen, udvist af denne eller nogen, som denne svarer for.²⁴

Bortfragter er den der afgiver et transportløfte.²⁵ Forudsætningen er imidlertid, at transportløftet er afgivet erhvervsmæssigt eller mod vederlag. Den, som sejler med som passager vil ligeledes være omfattet af lovens regler. Transportløftet kommer normalt til udtryk i form af en billet.²⁶

Undtagelsen til hovedregelen findes i § 421, stk. 2, 2. pkt. og stk. 4, hvor det fremgår, at der er omvendt bevisbyrde, såfremt skaden skyldes forlis, sammenstød, stranding, eksplosion, brand eller følge af mangler ved skibet, eller tab som skyldes forsinkelse. Under disse forhold er det bortfragteren, som bærer bevisbyrden. Jf. § 420 nedsættes ansvaret, hvis skadelidte har medvirket til skaden eller forsinkelsen. Eksempelvis hvis en passager er kommet til skade og skaden skyldes andre grunde end de, som er nævnt ovenfor i § 421 stk. 2, 2. pkt. bærer passager bevisbyrden for skadens fremkomst.²⁷

2.3.3.2 Den gældende erstatningsgrænse

Spørgsmål vedrørende *begrænsningsretten* er reguleret i § 422. Udgangspunktet er, at erstatningsstørrelsen fastsættes efter de almindelige erstatningsregler. Dog, skal det kort nævnes, at Sølovens kap. 9 §§ 171, 172 og 174 danner grundlag til § 422. Ifølge § 171 kan transportøren begrænse sit ansvar. Retten til at begrænse ansvaret foreligger uanset ansvarsgrundlag.²⁸ Transportøren kan dog ikke begrænse sit ansvar, hvis denne selv har forvoldt tabet eller skaden forsætligt eller groft uagtsomt.²⁹

§ 422 opremser maksimumsgrænserne for hvad bortfragterens erstatningsansvar er. Ifølge denne bestemmelse kan bortfragterens ansvar i forbindelse med transporten ikke overstige 175.000 SDR ved dødsfald eller personskade. Ved forsinkelse kan ansvaret ikke overstige 4.150 SDR. Beregningsenheden SDR³⁰ er omhandlet i § 505.

²³ Falkanger, Thor & andre: Introduktion til Søretten, s. 440.

²⁴ Søloven, § 418, 1. pkt.

²⁵ Søloven, § 401.

²⁶ Falkanger, Thor & andre: Introduktion til Søretten, s. 437.

²⁷ Sølovens § 421 stk. 2, 1. pkt.

²⁸ Søloven § 172, jf. dog § 174.

²⁹ Søloven § 174.

³⁰ SDR består af et afvejet gennemsnit af 16 udvalgte valutaer, jf. SL § 505. 1 SDR = ca. 8,5 kr.

Efter § 422, stk. 6 kan ansvarsgrænsen fastsættes til en højere grænse end den som står nævnt i stk. 1 og 2. Ifølge § 424 kan begrænsningsretten fortabes, som hvis bortfragteren har forvoldt skaden forsætligt eller groft uagtsomt.

2.3.3.3 Ingen obligatorisk forsikring i gældende ret

I dag er transportører af passagerskibe ikke pålagt nogen form for obligatorisk forsikring. Derimod er de fleste mere eller mindre finansielt sikret gennem P&I-clubs (Protection and Indemnity). P&I-clubs er gennemgået i nærmere detaljer nedunder i vurderingsafsnittet. Dog, skal det nævnes, at P&I-klubberne er almennyttige foreninger, der har til formål at tegne P&I-forsikringer for sine medlemmer, rederierne.

2.3.3.4 Deliktskrav

Spørgsmålet om *deliktskravet* er reguleret i §§ 425 – 427.³¹ I henhold til §§ 425 og 427 skal passagerer, som kræver erstatning, ikke stilles bedre, end hvad Søloven tillader. For så vidt angår bortfragterens hjælpere³², kan disse påberåbe sig samme regler som bortfragter selv.

Alle transportører er ansvarlige og hæfter i den forbindelse solidarisk (en for alle og alle for en)³³, medmindre reglen i § 431, stk. 3 finder anvendelse, hvorefter bortfragteren kan fraskrive sig ansvar i den periode, hvor befordringen udføres af en anden end bortfragteren selv.

2.3.4 Hvidbogen om ”den europæiske transportpolitik frem til 2010”

Denne Hvidbog har til formål, at forene den europæiske udvikling med behovene i et samfund, der er krævende hvad angår kvalitet og sikkerhed, for at udvikle en moderne og bæredygtig transport frem til 2010

Hvidbogen koncentrerer sig om transport generelt i EU, og fastslår at søtransport tegner sig for 70 % af al udveksling mellem Fællesskabet og resten af verden. Hvidbogen indeholder et handlingsprogram fra 2001 til 2010 med mere end 60 konkrete initiativer, og har som mål at forene den europæiske udvikling med behovene i et samfund, der er krævende hvad angår kvalitet og sikkerhed.

³¹ Falkanger, Thor & andre: Introduktion til Søretten, s. 441.

³² Ved bortfragteres hjælpere forstås i forhold til Sølovens forstand det samme som forordningens definition af underbortfragtere. Jf. art. 1 nr. 1, litra b.

³³ Søloven, § 426.

2.4 Vurdering af ændringerne i retstilstanden

2.4.1 EU's transportpolitik

Traktatens art. 2 EF, art. 3 litra f og art. 10 EF, i samspil, viser at EU ligger et stort præs på medlemsstaterne, for at fremme transporten inden for EU. Det må derfor tolkes at Danmark på lige fod med resten af EU, forpligter sig til at have en national politik der fremmer og støtter nuværende tiltag til sikkerhed og forbedring af kvalitet.

I forbindelse med målet i EF-traktaten, har Den europæiske Union haft vanskeligt ved at gennemføre den fælles transportpolitik. På baggrund af dette blev der i 2001 udstedt en Hvidbog, omkring EU's transportpolitik frem til 2010.

2.4.2 Forordningen KOM(2005)592 effekt på dansk ret, særligt Søløven kap. 15

Kommissionens forordning skal være med til at skærpe reglerne omkring passagers og transportørers (bortfragteres) retstilling inden for fællesskabet. Forordningen har altså en direkte effekt på de søretlige regler, som vedrører ansvarsgrundlag, erstatningsansvar, obligatorisk forsikring og mulighed for at rejse et direkte krav. Det er ikke tilfældigt, at det netop er spørgsmålet omkring ansvarsgrundlag, erstatningsansvar, obligatorisk forsikring og det direkte krav som ønskes reguleret. Det har mere eller mindre en direkte eller indirekte sammenhæng.

Hovedsageligt er forordningens mål med til at sætte transportørerne i en dårligere position. Begrænsningerne i de nuværende regler forhøjes med forordningen, og disse er med til at forbedre passagers mulighed for en højere erstatning. Disse ændringer er gennemgået efterfølgende.

2.4.2.1 Ændringer i retstilstanden i forhold til ansvarsgrundlaget: Objektivt ansvar versus Culpa

I forbindelse med implementeringen af kommissionens forordning KOM(2005)592, gennemføres et objektivt ansvar³⁴, der er med til at tilsidesætte det nugældende culpaansvar med ligefrem bevisbyrde for passagerskader, som er hovedreglen i SL §§ 421, stk. 1 og 421, stk. 2, 2. pkt. I visse tilfælde fraviges dette udgangspunkt dog til fordel for et skærpet ansvar i form af et præsumptionsansvar³⁵, der er henført i Søløvens § 421, stk. 2, 2. pkt. Hovedreglen i dansk erstatningsret er culpa-reglen, som pålægger en almindelig pligt til at optræde forsvarligt i relation til andres liv og ejendom.³⁶

³⁴ Athen-konventionen af 2002 art. 3.

³⁵ Culpaansvar med omvendt bevisbyrde, således at skadevolderen er erstatningsansvarlig, medmindre han kan bevise, at han ikke har handlet uagtsomt

³⁶ Dahl, Børge, Erhvervsjura, s. 271.

Udstedelsen af denne forordning vil derfor have en direkte effekt på de søretlige regler omkring ansvarsgrundlaget, og give passagerer en bedre retsstilling i forbindelse med evt. ulykker.

Reglerne om bevisbyrde er tilsvarende når, man ser i produktansvarsloven. Her er det også op til skadelidte at føre bevis for skaden, defekten og årsagsforbindelsen mellem defekten og skaden.³⁷ En producent skal erstatte skade, der er forårsaget af en defekt ved et produkt, som er produceret eller leveret af denne. Denne problemstilling er gennemgået i afsnittet om passagerens mulighed for at kunne rejse et direkte krav.

2.4.2.2 Ændringer i retstilstanden i forhold til ansvarsgrænserne

Transportørens udvidede erstatningsansvar er i øjenfaldende. Man kan ikke komme uden om, at såfremt forordningen bliver gennemført, vil det lægge et øget pres på transportørerne.

Forordningens regler vil få en direkte indflydelse på SL § 422 i kap.15, samt §§ 171 og 172 kap. 9. Ifølge forordningen kan begrænsningsretten fortabes, som hvis bortfragteren har forvoldt skaden forsætligt eller groft uagtsomt. Lignende regel findes i SL § 424. Der sker altså ikke nogen ændring her i forhold til dansk ret. Dette skyldes, at regelen i SL § 424 er adopteret fra den gamle Athen-konvention af 1974.

Som et eksempel, på at begrænsningsretten fortabes, kan nævnes, at såfremt bortfragteren mangler at afholde periodiske brandøvelser med besætningen kan dennes ansvar ende med at blive højere, end hvad der må gælde efter reglen i § 422, som det skete i sagen om "Scandinavian Star".³⁸

Athen-konventionen af 1974 fuldbyrdede en erstatningsgrænse på 53 665 EUR (46 666 særlige trækingsrettigheder). Dog ville der være mulighed for at ophæve transportørers ret til at begrænse erstatningen i tilfælde af grov forsømmelse.

Kommissionens forordning KOM (2005)592 opererer med to ordninger. For søulykker etableres der en ny ordning med to dimensioner. Den første grænse går ved 287 500 EUR (250 000 særlige trækingsrettigheder) for den del, der er omfattet af objektivt ansvar, og derudover er der en højere grænse op til 460 000 EUR (400 000 særlige trækingsrettigheder) for transportøren, medmindre det kan bevise, at den tabsforvoldende hændelse er sket uden culpa eller forsømmelighed fra transportørens side. Grænserne må anses, som været øget med 600 – 900 %. Endvidere forhøjer

³⁷ Produktansvarslovens § 6, stk. 2.

³⁸ U. 1994.62 H. Det drejede sig om manglende sikkerhed på et passagerskib i rutefart med Frederikshavn og Oslo. Den 7. april omkom 158 af de ombordværende, som følge af brand. Mandskabet om bord "Scandinavian Star" var samlet med kort tid og tjenesten til trådte kort inden første afrejse fra Frederikshavn d. 1. april. I dette tilfælde var det nødplanen som var behæftet med culpa. Havde der været fortaget en ordentlig brandøvelse kunne man have haft afhjulpet ulykken eller i hvert mindsket tabet. Nogle af bestemmelserne i Sømandsloven var ligeledes overtrådt. Højesteret stadfæster Sø- og handelsretten dom.

forordningen det maksimale beløb som et transportør kan hæfte for. Beløbet er forhøjet til 340 mio. (særlige trækingsrettigheder).

Der er nu et større incitament for at skibstransportørerne forsikre sig mod eventuelle tab, som kan opstå ved ulykker til søs. Det er også derfor oplagt at forordning i takt med de forhøjede erstatningsgrænser pålægger skibstransportørerne en obligatorisk forsikring.

2.4.2.3 Obligatorisk forsikring

I dag er spørgsmålet om passagerskibes forsikring meget relevant. Manglen på et forsikringskrav for passagerskibe er helt ude af proportion med de risici, der er forbundet med at transportere hundredvis eller tusindvis af passagerer på et skib.³⁹ Da, der til dagsdato ikke er noget forsikringskrav fra EU side, er der næsten ingen mellemstater, som har indført en obligatorisk forsikring. Dog er der enkelte undtagelser, herunder kan nævnes Estland.⁴⁰

Athen-konvention af 2002 pålægger passagerskibe med plads til min. 12 personer en obligatorisk forsikring eller en tilsvarende finansiel sikkerhed, eks. bankgaranti. Dette skaber større sikkerhed for passagerens mulighed for at opnå fuld erstatning.⁴¹

Som nævnt i beskrivelsen overfor omkring forsikring, er transportører af passagerskibe i dag, ikke pålagt nogen form for obligatorisk forsikring i Danmark. Dog, kan man forestille sig, at mange af rederierne er sikret gennem, de såkaldte (P&I)-klubber.

P&I-forsikringsaftalerne omfatter forskellige typer af risici, herunder personskade eller tab af menneskeliv, kollisionsskader på skibe, skader på tredjemands og forureningsskader.⁴² De fleste P&I-klubber sikre sådanne typer af risici ved en enkelt aftale.

Medlemmerne i disse P&I-klubber hæfter derimod solidarisk (en for alle og alle for en) for de andre medlemmers eventuelle erstatningsansvar. Det er ens betydende med, at hvis der eksempelvis er tre medlemmer (A, B og C) i en P&I-klub, og medlem A forsager skade på en passager, vil medlem A, B og C hæfte solidarisk. Havde vi nu forstillet os at medlem B ikke kunne dække sin del (1/3 af samlede erstatning), så ville A og C betale B's andel, og derefter kunne gøre et regres krav gældende overfor medlem B.

I forbindelse med sådan en P&I-aftale kræves der også en løbende betaling, i form en forsikringspræmie. F.eks. koster en P&I-forsikringsaftale for et rederi med 7-8 skibe med plads til

³⁹ Jf. Kommissionens meddelelse.

⁴⁰ Estonian Maritime Code art. 59, nr. 6.

⁴¹ Athen-konventionen af 2002 art. 4a.

⁴² Professor Erik Røsægs briefing paper; ”Financial aspects of the proposal on the liability for carriers of passengers by sea and inland waterways.”

Implementeringen af Kommissionens forordning (2005)592
Af Mahan Semnanipour og Kennie Dyreborg-Kragh

600 passagerer ca. 80.000 EUR årligt.⁴³ Man kan forstille, at denne forsikringspræmie vil stige i takt med at erstatningsgrænserne forhøjes.

Endvidere skal det i denne sammenhæng nævnes, at der er større incitament for at indgå en P&I-forskringsaftale, frem for en forskringsaftale, da det er økonomisk mere optimalt, idet det der i princippet bliver foretaget en individuel evaluering af det enkelte passagerskib, med henblik på vurdering af den risiko der forbundet med det pågældende passagerskib.

Obligatorisk forsikring for passagerskibe er et nyt begreb hos forsikringselskaberne. Man kan i den forbindelse forestille sig, at forsikringspræmien vil blive meget høj, da det kan være meget svært at vurdere hvilken risiko der forbundet med et given skibs transport af passager. Der er mange elementer, der indgår i sådan en risikoallokering. Her kan blandt andet nævnes skibets alder, størrelse, ruten som skibet sejler, og et hav af andre elementer. Vi forstiller os, at en P&I-forsikring vil kunne danne grundlag for en lavere forsikringspræmie, da risikoen er blevet fastsat forinden aftalen om forsikringen er indgået.

Spørgsmålet er imidlertid om, man kan sige, at P&I-aftaler kan anses som værende tilstrækkelig forsikring i forordningen's forstand?

Udgangspunktet i henhold til forordningen, som henviser til Athen-konventionen af 2002, er, at forsikringen anses som værende tilstrækkelig, når den dækker hele transporten og foreligger som forsikringsaftale, bankgaranti eller lignende.⁴⁴ Om aftalen dækker hele transporten afhænger vel af formuleringen i P&I-forsikringsaftalen. Det vanskelige er derimod, at vurdere om aftalen er tilstrækkelig, som en forsikring eller garanti.

Det er, i denne sammenhæng, vigtig at bemærke reglerne i Athen-konventionen af 2002's art. 7 og 8 og Søloven § 422 i kap. 15, samt §§ 172 og 174 i kap. 9, som omhandler spørgsmålet om *begrænsningsretten*.

Grunden til at disse bestemmelser er så vigtige er fordi de kan få katastrofale følger for hvornår en P&I-forsikringsaftale kan anses som værende tilstrækkelig i forordningens forstand. Det, der kan være et problem, er, når f.eks. en P&I-klubs samlede kapital ikke rækker til at dække den samlede erstatning.

Lad os antage, at et passagerskib ender op med et erstatningsansvar på 340 mio. (særlige trækingsrettigheder) i henhold IMO guidelines for hvor meget et passagerskib kan komme til at

⁴³ Professor Erik Røsægs briefing paper; "Financial aspects of the proposal on the liability for carriers of passengers by sea and inland waterways", s. 6.

⁴⁴ Athen-konventionen af 2002 art. 4a.

Implementeringen af Kommissionens forordning (2005)592
Af Mahan Semnanipour og Kennie Dyreborg-Kragh

hæfte for ved passagerskade eller død, men P&I-clubben samlede rådigheds kapital ikke ligger i nærheden af 340 mio. I dette eksempel vil passagerne i princippet ikke kunne opnå fuld kompensation. Dette er et eksempel på hvornår en P&I-forsikringsaftale ikke kan anses, som værende tilstrækkelig i forordningen's forstand. Det må derfor i denne sammenhæng gøres klart om den pågældende forsikring, bankgaranti eller lignende er tilstrækkelig forsikring i forordningens forstand.

En helt anden grund til at forordningen ønsker at gennemføre obligatorisk forsikring er bl.a. fordi passagerskibe ejes af selskaber, som kan være temmelig komplekse og ugenomsagelige opbygget. Med det menes, at selskabskonstruktionerne kræver nærmere observation og tid, for at kunne forstå, hvorfor disse er konstrueret, som de er. Dette kan gøre det vanskeligt for passagerer at gøre et eventuelt krav gældende. Hvem skulle passageren sagsøge?

I engelsk-selskabsret taler man om "*lifting the veil of incorporation*".⁴⁵ Begrebet referer til de sager hvor den engelske domstol har fundet det relevant at løfte sløret i koncernerne, ved at gøre moderselskabet ansvarlig for datterselskabets bedrifter.⁴⁶ Dette går imod udgangspunktet om begrænset hæftelse.

Her kan som eksempel nævnes, sagen der omhandlede "Scandinavia Star".⁴⁷ Det, der har relevans i denne forbindelse er, at der for kapitalselskabernes vedkommende, er begrænset hæftelse for aktionærene. Det betyder, at aktionærene, altså ejerne, som udgangspunkt kun kan komme til at hæfte med deres indskudte kapital. Det kan blive et problem, hvis en passager eller flere rejser krav i mod selskabet, altså rederiet, og ikke kan opnå fuld kompensation for tabes størrelse, da der ikke er mere likvid at hente i selskabet. En obligatorisk forsikring er derfor, at fortrække for de passagerer, som ønsker at rejse krav. En obligatorisk forsikring vil være med til at fremme passagerers mulighed for at opnå kompensation ved ulykker til søs. Kravet om en obligatorisk forsikring hænger derfor sammen med forordningens art. 5 om det direkte krav.

⁴⁵ Dignam, Alan & Lowry, John; Company Law, p. 31-38.

⁴⁶ The Court of Appeal in *Adam v. Cape Industries PLC [1990] ch 433* stated that, the veil of incorporation would only be lifted by the courts under the following three circumstances: 1. if the courts are deemed to treat the group as a single entity, because the lack of clarity in document or statutes or, 2. if the courts find that, the creation of the company is merely 'a facade hiding the true facts'. A classical example of this is the *Jones v Lipman [1962]*. 3. if the courts apply the agency principle and theory by proving that there have been entered an agency agreement or prove that an agency could be implied from their manner. The last would be very difficult to prove, because the *Adams* case sets very stringent bars, as, this would require that the parent company would have to exercise day-to-day control over the subsidiary.

⁴⁷ Se fodnote 37.

2.4.2.4 Direkte krav: Mulighed for forskud igennem forsikringsselskabet

Kommissionens forordnings KOM(2005)592 forbedrer passagerers retsstilling ved at transportøren igennem forsikringsselskabet skal dække øjeblikkelige økonomiske behov ved passagerskader eller død.⁴⁸

Som udgangspunkt kan skadelidte rejse krav mod transportøren, dog kan man forstille sig scenarier, hvor skadelidte rejser krav mod værftet (producenten) i stedet for. Dette reguleres efter de produktansvarsretlige regler, hvor ansvaret for personskader, i forhold til de søretlige regler, er et ubetinget objektivt ansvar. I denne sammenhæng, hvor passagerskader skyldes en defekt ved skibet fra værftets side, vil det derfor være en klar fordel for skadelidte, at rette kravet mod værftet gennem produktansvarsreglerne, frem for transportøren efter de søretlige regler. Hvis der i den forbindelse skulle opstå en evt. ansvarsfraskrivelse fra værftets side, vil det ikke kunne påberåbes over for den skadelidte. Dette skyldes, at skadelidte ikke står i nogen form for kontraktforhold til værftet.⁴⁹

Det rejser i midlertidigt følgende spørgsmål. Udgør en billet mellem passager og skibstransportør en kontrakt? Det er ikke helt indlysende. Det, der skal overvejes i denne sammenhæng, er om der ved en eventuel ulykke til søs i form af passagerskade eller død, som udmunder i et erstatningsstab, skal betales erstatning inden eller uden for kontrakt.⁵⁰ Søger man inspiration i ”Introduktion til søretten” af Thor Falkanger og andre, understreger den, at forholdet mellem passager og bortfragter er deliktsretligt reguleret. Denne påstand bakkes op af SL §§ 425 – 427, som siger, at retslige krav ikke behøver at være grundet i befodringsaftalen, altså billetten.

Passager stilles bedre, når forholdet mellem denne og skibstransportøren er deliktsretligt reguleret, frem for kontraktsretligt reguleret. Antog vi, at forholdet var kontraktsretligt reguleret, ville det medføre, at passager ikke kunne opnå erstatning ved en eventuel ulykke, da erstatning inden for kontrakt som udgangspunkt forudsætter, at der er et kontraktsbrud. Et eksempel på et deliktsretligt krav, altså erstatning uden for kontrakt, ville være den erstatning som opnås igennem produktansvarsreglerne.⁵¹ Der jo ikke nogen kontrakt imellem forbrugeren og producenten.

⁴⁸ KOM(2005) 592, art. 5.

⁴⁹ Produktansvarslovens § 12.

⁵⁰ 5 betingelser for erstatning: 1. Der skal være lidt et økonomisk tab. 2. Ansvarsgrundlag. 3. Årsagsforbindelse. 4. Adækvans. 5. (Særlige ansvarsfrihedsgrunde)

⁵¹ Dahl, Børge, Erhvervsjura, s. 283.

I forhold til gældende ret i dag, er ansvaret efter de produktansvarsretlige regler strengere end reglerne er i de søretlige regler. Dette har medført, at der hidtil har været større incitament til at rejse et evt. krav mod producenten igennem de produktansvarsretlige regler end mod transportøren gennem de søretlige regler.

Med indførelsen af kommissionens forordning bliver de nugældende regler i Søloven opstrammet. Denne opstramning vil have en positiv virkning over for passagerer, da incitamentet til at rette kravet mod producenten i stedet for mod transportøren, bliver udlignet. Det må også være hvad der ifølge Hvidbogen er tilsigtet, nemlig ønsket om sikkerhed for passagererne. Passagererne vil ikke længere stå bedre igennem produktansvarsreglerne end de søretlige regler, hvilket på den anden side vil lægge et større pres på transportøren. Passageren vil efter forordningen kunne rejse et direkte krav (*pro memoria*) over for forsikringselskabet eller sikkerhedsstilleren.⁵²

2.5 Juridisk delkonklusion

Kommissionens forordning KOM(2005)592 gennemfører Athen-konventionen af 2002, og den sigter at gennemføre en nævneværdig ændring af transportørers (bortfragter i Sølovens forstand) erstatningsansvar ved ulykker under passagertransport. Athen-konventionen af 2002 rummer folkeretlige regler, som gennemføres ved forordningen.

Forordningen vil få en direkte indflydelse på reglerne om befordring af passagerer i Sølovens kap. 15. Passagerers retstilling forbedres, samtidig med at transportørers retstilling forværres. Det er i den forbindelse de søretlige regler, der vedrører ansvarsgrundlag, udvidet erstatningsansvar, obligatorisk forsikring og mulighed for passagerer at rejse et direkte krav, der er med til at sætte transportørerne i en dårligere position. Ændringer er opsummeret herunder.

I spørgsmålet om ansvarsgrundlag vil forordningen give passagerer en bedre retsstilling i forbindelse med evt. ulykker. I forbindelse med implementeringen af kommissionens forordning KOM(2005)592, gennemføres et objektive ansvar, der er med til at tilsidesætte det nugældende culpaansvar med ligefrem bevisbyrde for passagerskader, der er hovedregelen i SL §§ 421, stk. 1 og 421, stk. 2. 1. pkt. Det objektive ansvar vil være med til, at pålægge en større finansiel byrde hos transportørerne.

⁵² KOM(2005)592, art. 6.

I spørgsmålet om erstatningsansvar udvider forordningen erstatningsgrænserne bemærkelsesværdigt. Grænserne vil øges med 600 til 900 %. Den første grænse går ved 287 500 EUR (250 000 særlige trækingsrettigheder) for den del, der er omfattet af objektivt ansvar, og derudover er der en højere grænse op til 460 000 EUR (400 000 særlige trækingsrettigheder) for transportøren, medmindre det kan bevises, at den tabsforvoldende hændelse er sket uden culpa eller forsømmelighed fra transportørens side. Her ligger bevisbyrden for culpa eller forsømmelighed hos skadelidte. Endvidere forhøjer forordningen det maksimale beløb som et transportør kan hæfte for. Beløbet er forhøjet til 340 mio. (særlige trækingsrettigheder).

Spørgsmålet om den obligatorisk forsikring reguleres gennem Athen-konventionen af 2002. Athen-konvention pålægger passagerskibe med plads til min. 12 personer en obligatorisk forsikring eller en tilsvarende finansiel sikkerhed, eks. bankgaranti. Dette er skaber større sikkerhed for passagerne mulighed for at opnå fuld erstatning.⁵³ En obligatorisk forsikring er derfor, at fortrække for de passagerer, der ønsker at rejse krav, da de vil være med til at fremme passagerers mulighed for at opnå kompensation ved ulykker til søs.

Udgangspunktet i henhold til forordningen, som henviser til Athen-konventionen, er, at forsikringen anses som tilstrækkelig, når den dækker hele transporten og foreligger som forsikringsaftale, bankgaranti eller lignende.⁵⁴ Det er, i denne sammenhæng, vigtig at bemærke reglerne i Athen-konventionens af 2002 art. 6.

Spørgsmålet om det direkte krav, er reguleret i forordningens art. 5 og 6. Muligheden for at passageren rejser et erstatningsretlig krav overfor skibstransportøren forudsætter ikke kontraktsbrud, da der er tale om erstatning uden for kontrakt. Det skal også bemærkes, i denne sammenhæng, at forordningsforslaget vil øge incitamentet for at søge erstatning gennem de søretlige regler frem for de produktretlige regler.

⁵³ Athen-konventionen af 2002 art. 4a.

⁵⁴ Athen-konventionen af 2002 art. 4a.

KAPITEL 3 – DEN ØKONOMISKE DEL

3.1 Indledning

Det er i de fleste tilfælde umuligt at bestemme, hvad der er den mest samfundsmæssig efficiente løsning, når det gælder forslag til nye tiltag, som ændrer den gældende ret. Mange faktorer spiller ind i vurderingen af hvad der er den efficiente løsning. Der er ikke en løsning, som er mere efficient end andre. Retsøkonomien giver os i den forbindelse nogle værktøjer, til at vurdere, hvordan vi skaber og opnår den efficiente tilstand ved hjælp af retsregler. I denne rapport forudsættes det, at Fællesskabets overordnede mål er, at skabe en efficient adfærd hos skibstransportører og passagerer. Er Kommission forordning Kom(2005)592, bestemmelser omkring objektivt ansvar kontra culpa ansvar efficiente, altså værdiskabende? Det kan man afgøre på mange måder. Der vil derfor nedenfor gennemgås nogle forskellige efficiens betragtninger.

3.2 Baggrund

Den amerikanske økonom Steve Shavell har i bogen "Economic foundation of private law" fremlagt hans syn på, hvilket formål erstatningsretten bør opfylde, samt en analyse af hvilke regler der bør gælde, for dette mål opnås. I den aktuelle bog diskuteres nogle af de væsentligste ideer heri, særligt angående spørgsmålet om hvornår objektivt ansvar skal gælde i stedet for culpa-reglen.

Shavell tager i den forbindelse udgangspunkt i erstatningsretlige principper, der bør tjene det formål at forebygge uhensigtsmæssig adfærd, sikre en hensigtsmæssig risikoallokering og minimere forsikringsudgifter.

3.3 Beskrivelse af teori

3.3.1 Steven Shavell's teori

Til brug for den videre analyse gives nedenfor en kort introduktion til Shavell's teori. Formålet med introduktionen er dels at skabe et grundlag for den økonomiske analyse, og at afprøve holdbarheden af teoriens forudsætninger på området omkring ansvarsgrundlag i forholdet mellem passagerer og transportører.

Shavell mener, at ansvarsreglernes vigtigste funktion er, at minimere de samfundsmæssige omkostninger, der er forbundet med ulykker. Shavell begrundet dette med, at der i vores samfund eksisterer velfungerende forsikringsordninger, der kan sikre kompensation for skadelidte.

Ifølge Shavell må man i hver enkelt scenarie undersøge, hvorledes man kan minimere de omkostninger som påvirker samfundsvelfærden.

Det højeste niveau for samfundsøkonomisk efficiens opnås ved at potentielle skadevoldere, søger at forebygge de skader, der kan resultere i erstatning. Scenariet defineres ved, at skadevolder sigter efter et optimalt agtpågivenheds- og aktivitetsniveau.⁵⁵ Eksempelvis vil agtpågivenhed kunne ses igennem de omkostninger, som der er forbundet med at forebygge skader.

Shavell indfører desuden de forventede omkostninger, der følger af, at der er sket en ulykke. Det kan være administrationsomkostninger.

Shavell taler også om de omkostninger, der er ved at bære risiko. Disse omkostninger følger af, at skibstransportøren eller passageren er risikoavers, og ønsker derfor har et nyt tab ved at bære risiko. Når eksempelvis transportøren er risikoavers, ønsker vedkommende at sikre sig mod tab, gennem en forsikring. Omkostningerne udgør således omkostningerne til forsikringstegning.

Det scenarie der bedst forklarer hvordan samfundsøkonomisk efficiens opnås, defineres som det scenarie der bedst muligt minimerer omkostningerne til forsikring mv.

3.3.2 Coase-teoremet

Ronald Coase⁵⁶ argumenterer for, at parternes uafhængighed af den retlige fordeling af rådigheder gennem samarbejde, vil frembringe et efficiens resultat, hvis der ikke findes nogen transaktionsomkostninger, og rettighederne er veldefinerede. Denne del af Coases argumentation kaldes den stærke version af Coase-teoremet.⁵⁷ Den stærke version af Coase-teoremet er dog blevet kritiseret på flere punkter, idet den ikke tager højde for en del aspekter, som forekommer i den virkelige verden. Dette vil også være tydeligt at se i næste afsnit om transaktionsomkostninger nedenfor.

Med udgangspunkt i disse tanker, har Coase modificeret den stærke version af teoremet. Denne

⁵⁵ Agtpågivenhedsniveauet er den grad, hvormed en skadevolder eller en skadelidte forsøger at forebygge en skade. Aktivitetsniveauet er den hyppighed hvormed aktiviteten udføres. Aktiviteten defineres her i relation til den enkelte behandlingsmetode eller produkt. Sælgerens aktivitetsniveau bliver den hyppighed, hvormed han producerer og sælger et specifikt produkt.

⁵⁶ Med udgangspunkt i Ronald H. Coases artikel "The problem of social cost" blev der redegjort for, at rettighedsfordelingen i nogle tilfælde vil være uden betydning for, hvordan ressourcer anvendes.

⁵⁷ Eide, Erling & Stavang, Endre, Retsøkonomi; Analyse for privatret og miljøret s. 71.

modificering kaldes også for det svage Coase-teoreme. Teoremet siger, at "Hvis transaktionsomkostningerne er så høje, at de forhindrer forhandlinger eller et effektivt forhandlingsresultat, vil ressourceudnyttelsen blive pareto-efficient, hvis den retlige allokering af rådigheder initialt er sådan som forhandlingerne uden transaktionsomkostninger ville have ledet til, men ellers ikke".⁵⁸

3.3.2.1 Transaktionsomkostninger

Transaktionsomkostninger kan beskrives som de omkostninger, der er forbundet med at definere rettigheder, udveksle rettigheder og håndhæve rettigheder.⁵⁹ Overordnet kan det siges, at når parter frivilligt bytter rettigheder, kan der opstå transaktionsomkostninger. En bred definition af transaktionsomkostninger er: ressourcetab opstået på grund af ufuldkommen information.⁶⁰ Det kan for eksempel være forhandlingsomkostninger, som er omkostninger forbundet med forhandlingen og udformningen af kontrakten mellem parterne. En anden slags transaktionsomkostning kan betegnes gennem kontrolomkostninger, som er omkostninger forbundet ved at håndhæve kontrakten.⁶¹

Som nævnt ovenfor, så er transaktionsomkostninger derfor grunden til, at den stærke version af Coase-teoremet sjældent vil holde i den virkelige verden, da næsten alle udvekslinger af rettigheder vil være forbundet med transaktionsomkostninger. Det må imidlertid ligge klart, at ikke alle udvekslinger er forbundet med lige høje transaktionsomkostninger.

Høje transaktionsomkostninger vil især forekomme, når goderne er specielle, når parterne er ukendte og mange, når parterne er fjendtlige, og når rettighederne er uklare.

Modsætningsvis vil lave transaktionsomkostninger især forekomme, når goderne er standardiserede, når parterne er kendte og få, når rettighederne er klare, og når parterne er venligtsindede.⁶²

3.3.3 Pareto & Kaldor-Hicks kriteriet

Begrebet Pareto⁶³-optimalitet og -forbedring bruges til at analysere effekten af ændringer i

⁵⁸ Eide, Erling & Stavang, Endre, Retsøkonomi; Analyse for privatret og miljøret s. 76

⁵⁹ Raaschou-Nielsen, Agnete & Juul, Nicolai, Indledning til rets- og kontraktsøkonomi, s. 26.

⁶⁰ Raaschou-Nielsen, Agnete & Juul, Nicolai, Indledning til rets- og kontraktsøkonomi, s. 25.

⁶¹ Eide, Erling & Stavang, Endre, Retsøkonomi; Analyse for privatret og miljøret s. 34.

⁶² Eide, Erling & Stavang, Endre, Retsøkonomi; Analyse for privatret og miljøret s. 34.

⁶³ Pareto-optimaliteten er opkaldt efter den italienske økonom Vilfredo Pareto.

samfundet. Ved en Pareto-forbedring forstås en ændring, der fører til, at mindst et af medlemmerne i et bestemt samfund får det bedre end før, samtidig med at ingen stilles dårligere.⁶⁴ I en Pareto optimal situation er der således ingen, der kan stilles bedre uden, at man stiller andre dårligere. Man kan derfor ikke stille alle bedre. At en situation er Pareto-optimal medfører ikke automatisk, at den også er den optimale tilstand for samfundet. Mange egentlige forbedringer for samfundet vil ikke kunne gennemføres, såfremt ingen af samfundets medlemmer må stilles dårligere herved.

Er Kommissionens forordning Kom(2005)592 overordnede mål derimod at maksimere nytten i samfundet, ved hjælp af lovændringer, kan kriterierne for en Pareto-optimal tilstand således i udgangspunktet spærre for opnåelsen af dette. Antager man eksempelvis, at fordelingen af nytte i samfundet ikke er væsentlig, må det væsentlige derfor være, at den samlede nytte bliver maksimeret. Det medlem af et samfund, der får mest nytte ud af en lovændring, vil selvfølgelig være mere glad for ændringen end medlemmet der får minimeret sin nytte. Tilstanden, hvor samfundets samlede nytte er maksimal, kaldes Kaldor-Hicks optimal.⁶⁵ En Kaldor-Hicks forbedring kan dermed opnås, når et medlems gevinst ved at få et bestemt gode er større end et andet medlems tab ved at miste dette gode.⁶⁶

3.4 Analysen af de retsøkonomiske teorier

Analysen tager udgangspunkt i Shavell's teori, som sigter at forklarer hvornår det er optimalt med culpa, og hvornår det er optimalt med objektivt ansvar? Shavell's retsøkonomiske teori er i høj grad af metodisk art.⁶⁷ Metoden består i at fastlægge et klart formål med erstatningsretten, ved at bestemme hvilke motiver folk handler ud fra. Der forudsættes, at alle potentielle skibstransportører er rationelle og deres adfærd er bestemt af et ønske om at maksimere deres individuelle forventede nytte.

Shavell sondrer mellem en ensidig betragtning (en ikke markedsbetragtning), og en tosidig betragtning (en markedsbetragtning). Til uddybning af dette er der hentet inspiration fra Steven Shavell's journal: "*Strict Liability versus Negligence*".⁶⁸ Analysen vil illustrere skibstransportørers og passagerers adfærd underlagt henholdsvis culpa og objektivt ansvar ved hjælp af de to betragtninger.

⁶⁴ Agnete Raaschou-Nielsen 1997

⁶⁵ Kaldor-Hicks kriteriet er opkaldt efter de engelske økonomer Nicholas Kaldor og John Richard Hicks.

⁶⁶ Raaschou-Nielsen, Agnete & Juul, Nicolai, Indledning til rets- og kontraktsøkonomi, s. 14.

⁶⁷ Lando, Henrik, Working Paper 96 – 2, s. 7.

⁶⁸ Posner, Richard A. & Parisi, Francesco, Economic Foundations of Private Law, s. 597 - 621.

3.4.1 Basale forudsætninger for analysen ved den ensidige såvel, som den tosidige tilgang

Det er en forudsætning for analysen, at der foreligger risikoneutralitet. Dette princip giver skadevolder, såvel som skadelidte et incitament til at udvise en optimal agtpågivenhed. Dette er et hovedprincip i dansk erstatningsret: culpa suppleret med egen skyld, hvilket i lighed med ovennævnte er en symmetrisk regel (når der ses bort fra bevisbyrden).

Vi antager, at tab ved ulykker involverer to parter, nemlig en skadevolder ("*skibstransportør*") og en skadelidt ("*passager*"), altså svarer antallet af skadevoldere til antallet af skadelidte. Endvidere antages det erstatningsstab ved ulykker ligger hos skadelidte. Dvs. at det er skadelidt, som ønsker at gøre et krav gældende. Skadelidte kan enten være fremmede, kunder eller ansatte.

I den forbindelse antages det endvidere, at alle potentielle skadevoldere er bekendt med ansvarsreglerne (ansvarsgrundlaget) og hvilke sanktioner der er forbundet med disse. Det antages yderligere, at enhver form for forebyggelse af økonomiske tab ved ulykker også er forbundet med omkostninger. Hermed menes, at skibstransportører vil forsøge at beregne den risiko der er tilknyttet hans aktiviteter. Ansvarsreglerne påvirker direkte af skibstransportørers og passagers adfærd.⁶⁹ Dvs. at modparten adfærd til tages for givet.

Endvidere er det en forudsætning for analysen, at det under et culpa ansvar er skadelidte, som bærer risikoen ved evt. tab, og at det under et objektivi ansvar er skadevolder, som bærer risikoen ved et evt. tab.

3.4.2 Den ensidige betragtning

Der er to grunde til den ensidige betragtning. For det første, ønsker den at beskrive hvordan en ændring i lovgivningen omkring ansvarsgrundlag kan påvirke skadelidtes handlinger, og derved have en lille indflydelse på tabets størrelse. For det andet ønsker den ensidige betragtning at gøre det nemmere at forstå den tosidige betragtning.⁷⁰ Under analyse gennemgangen svarer skibspassager til skadelidte og skibstransportør til skadevolder.⁷¹ Under den ensidige betragtning, er passagerens agtpågivenheds- og aktivitetsniveau fastlåst. Vi antager at passageren ikke kan udøves indflydelse på disse faktorer.

⁶⁹ Posner, Richard A. & Parisi, Francesco, *Economic Foundations of Private Law*, s. 604.

⁷⁰ Posner, Richard A. & Parisi, Francesco, *Economic Foundations of Private Law*, s. 597.

⁷¹ Shavell anvender termerne: *injurer* og *victims*.

3.4.2.1 Formlen for scenarie 1: Den ikke ”markedsrelaterede” betragtning

Så nu kan vi opstille en formel under den basale antagelse, at ansvarsgrundlag anses for efficient når den maksimere socialvelfærd, $W(x,y)$.⁷² Definitionen på følgende variable:

x = 0, skadevolders agtpågivenhedsniveau

y = 0, skadevolders aktivitetsniveau

$l(x)$ = det forventede tab som funktion af skadevolders aktivitetsniveauet

Modellen tillader altså at aktivitetsniveauet sættes lig 0, hvilket ikke er efficient, da den socialvelfærd vil være lig 0. Vi indfører nu to begreb funktioner, nemlig $a(x,y)$ og $yl(x)$;

$a(x,y)$ den forventede indkomst, som skabes ved at skadevolder indgår i en aktivitetsniveau svarende til y og udviser et agtpågivenhedsniveau x , og

$yl(x)$ skadelidte forventede tab.

Vi antager nu at den samlede sum af disse svarer til socialvelfærd. Vi kan nu opstille følgende formel:

$$W(x,y) = a(x,y) - yl(x)^{73}, \text{ som viser,} \quad (1)$$

at der er samfundsmæssig efficiens, når den sociale velfærd er positiv, hvilket understreges af, at $yl(x)$ ikke må være større end $a(x,y)$.

Ovenstående formel fortæller også at når skadevolders aktivitetsniveau øges, så øges risikoen for potentielle tab ved ulykker.

Vi kan derfor omskrive ovenstående formål:

$$-l(x) = \frac{W(x,y) - a(x,y)}{y} \quad \text{eller} \quad l(x) = \frac{a(x,y) - W(x,y)}{-y}, \quad (2)$$

som indikerer, at når skadevolders aktivitetsniveau y går imod 0, går $l(x)$ også mod 0. Når $l(x)$ er negativ skyldes det, at der er tale om et forventede tab. Det ville ikke være hensigtsmæssigt, hvis den var positiv.

⁷² Posner, Richard A. & Parisi, Francesco, Economic Foundations of Private Law, s. 607.

⁷³ Posner, Richard A. & Parisi, Francesco, Economic Foundations of Private Law, s. 607.

Formel understreger endvidere, at når skadevolder øger aktivitetsniveau y , forbeholdt agtpågivenhedsniveauet x holdes konstant, så øges det forventede tab.

Af formelen, $W(x,y) = a(x,y) - yl(x)$, kan udledes at:

$$l(x) \sim y - x,^{74} \text{ hvor} \quad (3)$$

$l(x)$ svarer til det forventede tab eller risiko, y svarer til aktivitetsniveauet og x svarer til agtpågivenhedsniveauet. Det vil sige, at risikoen for tab mindskes ved forebyggelse af disse igennem agtpågivenhed, og risikoen for øges ved forøget aktivitetsniveau.

Scenarierne fra 1 til 3 vurderer skadevolders (skibstransportørers) og skadelidte (passagerers) adfærd under henholdsvis et ansvarsgrundlag med henholdsvis culpa og objektivet ansvar.

3.4.2.2 Formlen for scenarie 2 og 3: Den ”markedsrelaterede” betragtning

Så nu kan vi opstille en formel under den basale antagelse, at ansvarsgrundlag anses for efficient når den maksimere socialvelfærd, $W(x,y)$.⁷⁵ Definitionen på følgende variable:

x = 0, skadevolders agtpågivenhedsniveau

y = 0, skadevolders aktivitetsniveau

$l(x)$ = det forventede tab som funktion af skadevolders aktivitetsniveauet

De nye variable er:

$c(x)$ = omkostningen per enhed givet agtpågivenhedsniveau

p = prisen på produktet eller servicen.

Modellen er i udgangspunktet den samme som i scenarie 1, men den er bare udvidet til at omhandle pris og den forventede omkostning.

$$p = c(x) + \text{forventede omkostning pr. enhed} \quad (4)$$

Vi indfører nu en ny funktion $b(y)$:

$b(y)$ = den forventede forbrug, som forbrugeren kan nyde ved at skadevolder indgår i et aktivitetsniveau svarende til y .

⁷⁴ Egen tilvirkning.

⁷⁵ Posner, Richard A. & Parisi, Francesco, Economic Foundations of Private Law, s. 607.

Forbrugerens nyttevirkning forøger i takt med sælgeren øger antallet af hans aktiviteter. Vi sætter forbrugers nytte til at være lig med U , så vil nytten kunne opstilles på følgende måde:

$$U(y) = b(y) - py - \text{det forventede tab} \quad \Leftrightarrow \\ U(y) = b(y) - py - l(x)$$

Det er nu muligt at opstille følgende formel, da alle de variable kan udregnes:

$$W = b(y) - yc(x) - yl(x),^{76} \text{ som viser,} \quad (5)$$

at der er samfundsmæssig efficiens, når den sociale velfærd er positiv, hvilket understreges af, at $yl(x)$ ikke må være større end $a(x,y)$. Ovenstående formel fortæller også at når skadevolders aktivitetsniveau øges, så risikoen for potentielle tab ved ulykker. Men den viser også, at øget agtpågivenhed ikke nødvendigvis giver øget velfærd.

Herunder ses en oversigt udfaldet i scenarierne 1 – 3.⁷⁷

		Culpa ansvar	Objektivt ansvar
Scenarie 1:	Ulykker mellem fremmede parter	ikke efficient	efficient
Scenarie 2:	Ulykker mellem sælgere og fremmede	ikke efficient	efficient
Scenarie 3:	Ulykker mellem sælgere og kunder eller ansatte	efficient*	efficient

Efficient = efficient, men kun under forudsætning af der foreligger perfekt information om den forventede risiko*

3.4.2.1 Scenarie 1: Ulykker opstået mellem fremmede parter⁷⁸

I denne situation er forudsætningen den, at skadevolder og skadelidte er fremmede. Det er usandsynligt at disse parter indgår i nogen form for aktivitet med hinanden.

Underlagt Culpa med ligefrem bevisbyrde – ikke efficient!

Det er ikke efficient med Culpa, som ansvarsgrundlag. Det skyldes, at det eneste skibstransportøren skal gøre for at holde sig fri fra et eventuelt erstatningsansvar er, at opfører sig anstændigt, altså ikke forsættligt eller groft uagtsomt.

Dette medfører, at skibstransportøren ikke føler sig tvunget til at overveje de eventuelle tab der kunne opstå ved skibstransportørens handlinger. Man kan forestille sig, at skibstransportøren har valgt et for højt aktivitetsniveau.

⁷⁶ Posner, Richard A. & Parisi, Francesco, Economic Foundations of Private Law, s. 607.

⁷⁷ Egen tilvirkning.

⁷⁸ Posner, Richard A. & Parisi, Francesco, Economic Foundations of Private Law, s. 598.

Underlagt et objektivt ansvar – efficient!

Her er situationen anderledes. Under det objektive ansvar har skibstransportøren en pligt til at betale erstatning for skader han har været medvirken i. Det er efficient, da skibstransportøren ikke bare vil opføre sig ansvarligt, men ligefrem vil tage de forbehold, som kan mindske risikoen for at tab vil opstå. Altså er der et øget incitament for at skibstransportøren kunne finde på at mindske antallet af sine aktiviteter. I dette eksempel er det efficient med et objektivt ansvar, da risikoen for skader er mindsket til fordel for skibspassageren.

3.4.2.2 Scenarie 2: Ulykker opstået med sælgere og fremmede⁷⁹

I dette scenarie er forudsætningen den, at skibstransportøren er sælgerne og skibspassageren er køberen. Det antages endvidere, at der er fuldkommen konkurrence og skibspassageren ikke har noget som helst kendskab til sælgernes kunder eller ansatte.

Underlagt Culpa med ligefrem bevisbyrde – ikke efficient!

Her er det uefficient ligesom i scenariet ovenfor, dog er situationen lidt anderledes end anført i det første scenarie. Så længe skibstransportøren opfører sig ansvarligt kan han ikke komme til at hæfte for et eventuelt tab. Prisen på sælgerens varer vil derfor ikke reflektere på det aktuelle tab, hvilket betyder at køberne af sælgers tjenesteydelser vil bruge for mange varer.

Hvis eksempelvis, en skibstransportør ikke skulle tage højde for risikoen i hans pris, som var tilknyttet hans foretagende, da der ingen risiko er for erstatning så længe han opfører sig ansvarligt, eller hvad der kan forventes af en lignende, i samme branchen. Prisen ville være lig med produktionsomkostningerne, og derfor ville skibspassagerne komme til at sejle flere ture end påtænkt. I takt med at efterspørgslen stiger, stiger antallet af ture, og derfor stiger antallet af uheld til søs også. Dette er ikke samfundsmæssigt efficient, ifølge Shavell.

Underlagt et objektivt ansvar – efficient!

Her er udfaldet efficient. Sælgeren er tvunget til at tage de nødvendige forbehold for at minimere sandsynligheden for, at der kan lides et tab. Dette vil reflektere sig i prisen, da prisen vil tage højde for den forventede risiko, der er tilknyttet sælgeren aktiviteter. Shavell betegner prisen, den såkaldte ”sociale” pris, fordi den relative prisstigning vil formindske efterspørgslen, og derved mindske antallet af sejlture, hvilket medfører at sandsynligheden for ulykker minimeres.

⁷⁹ Posner, Richard A. & Parisi, Francesco, Economic Foundations of Private Law, s. 599.

Forudsætningen er jo, at flere sejlture vil øge den forventede risiko for at ulykker opstår. Derfor vil antallet af uheld falde i takt med, at efterspørgslen efter skibsfarter falder.

3.4.2.3 Scenarie 3: Ulykker mellem sælgere og kunde eller ansatte⁸⁰

I denne situation er forudsætningen den, at skibstransportøren er sælgerne og at skibspassageren har kendskab til sælgerne. Skibspassageren kan i dette eksempel enten være sælgers kunder eller ansatte. Det er underordnet om skibspassageren er kunde eller ansat hos sælger. Det er derfor tilstrækkeligt at gennemgå situationen med passager, som kunde hos sælger.

Underlagt Culpa med ligefrem byrde– efficient så længe kunden kan beregne risikoen!

Udfaldet er kun efficient, når kunden har fuldt kendskab til den risiko, som er tilknyttet til sælgers aktiviteter. Sælger vil foretage de nødvendige forbehold så risikoen mindskes, da kunden jo kender sælgeren. Sælgeren ønsker ikke at forhøje prisen, da prisen i kundens øjne afspejler markedsprisen plus den risiko, som er tilknyttet handlen med varen eller tjenesteydelsen. En stor risiko ville nemlig være ensbetydende med en høj pris. Kunden er ikke interesseret i en stor risiko. Hvis kunden beregner risikoen til at være lille, altså en lav pris, så vil kunden reelt handle mere, hvilket er til fordel for sælgeren. En efficient tilstand opnås kun, hvis kunden kan beregne den reelle risiko, og denne fortager sin beslutning om handel derefter.

Underlagt et objektivt ansvar – efficient!

Her er udfaldet efficient, uanset om kunden kan beregne den risiko, som er tilknyttet handlen med varen eller tjenesteydelsen. Sælgeren vil fastsætte den korrekte pris og købe den korrekte mængde. Prisen vil her reflektere den forventede risiko.

3.4.3 Den tosidige betragtning⁸¹

Den tosidige betragtning går ud på, at undersøge den risiko som er tilknyttet skibstransportørens aktiviteter, som kan forhindres både ved de forbehold, som tages af skibstransportøren for, at mindske risikoen for tab (agtpågivenhedsniveauet), samt en mindskelse i forhold til hyppigheden af handler (aktivitetsniveauet), der foretages af skibspassageren.⁸²

⁸⁰ Posner, Richard A. & Parisi, Francesco, Economic Foundations of Private Law, s. 599.

⁸¹ Posner, Richard A. & Parisi, Francesco, Economic Foundations of Private Law, s. 602.

⁸² Posner, Richard A. & Parisi, Francesco, Economic Foundations of Private Law, s. 602.

Implementeringen af Kommissionens forordning (2005)592
Af Mahan Semnanipour og Kennie Dyreborg-Kragh

Formlerne for den tosidige tilgang er ikke opstillet, da disse nemt kan forvirre mere end de gavner. Formlerne i den tosidige betragtning anvender bare flere variable, men samme udgangspunkt.

Herunder ses en oversigt udfaldet i scenarierne 4 - 6.⁸³

		Culpa ansvar	Objektivt ansvar
Scenarie 4:	Ulykker mellem fremmede parter	ikke efficient	ikke efficient
Scenarie 5:	Ulykker mellem sælgere og fremmede	ikke efficient	ikke efficient
Scenarie 6:	Ulykker mellem sælgere og kunder eller ansatte	efficient*	efficient*

Efficient* = efficient, men kun under forudsætning af der foreligger perfekt information om den forventede risiko

3.4.3.1 Scenarie 4: Ulykker opstået mellem fremmede parter⁸⁴

Underlagt Culpa med ligefrem bevisbyrde – ikke efficient!

Ligesom i den ensidige betragtning, scenarie 1, kan skibstransportøren forholde sig skyldfri, ved at opfører sig anstændigt og ansvarligt. Der er derfor et incitament for skibstransportøren i at øge antallet af aktiviteter, hvilket i henhold til forudsætningen vil medføre at risikoen øges.

I forhold til den ensidige betragtning er scenariet lidt anderledes. Passageren er klar over, at der er større sandsynlighed for ulykker nu, hvor skibstransportøren øger antallet af aktiviteter. På baggrund af denne opfattelse, vil passagerne opføre sig mere ansvarligt og vil derfor reducere antallet af sejlture, og forøge antallet af alternativ transport. Det vil medføre økonomiske konsekvenser for skibstransportøren.

Underlagt et objektivt ansvar med Culpa – ikke efficient!

Dette ansvarsgrundlag er ligeledes uefficient, dog lidt anderledes end scenariet med Culpa. I stedet for at passageren kun vil sejle når det er nødvendigt, er det sælgeren, der kun vil sejle, når det er økonomisk fordelagtigt. Den øgede risiko, som er forbundet med skibstransportørens aktiviteter under et objektivt ansvar, tvinger skibstransportøren til kun at sejle med passager, når der er "fuldt hus", derved er der ikke incitament til at sejle, når der er få passageren, da dette ville blive for dyrt. Det er også selvom den forventede risiko for tab øges i takt med der er flere passagerer under transporten.

Så længe skibspassageren opfører sig forsvarligt, vil han ikke miste muligheden for opnå erstatning. Det styrkes ved, at passageren sejler mindre. Samtidig ønsker transportøren, at sejle mindre, da han ikke ønsker at forøge hans risiko.

⁸³ Egen tilvirkning.

⁸⁴ Posner, Richard A. & Parisi, Francesco, Economic Foundations of Private Law, s. 602.

3.4.3.2 Scenarie 5: Ulykker opstået med sælgere og fremmede⁸⁵

Underlagt Culpa med ligefrem bevisbyrde - ikke efficient!

Her er situationen uefficient, ligesom i scenarie 4. Under et culpa-ansvar er udfaldet uefficient, da det eneste skibstransportøren skal gøre, for at holde sig fri fra et eventuelt erstatningsansvar er, at opfører sig anstændigt, altså ikke culpiøst. Da prisen ikke reflekterer risikoen, vil skibspassageren sejle mere end, hvad der må anses som værende optimalt. Under et culpa-ansvar er det passageren, som bærer risikoen, og derfor vil passageren mindske aktivitetsniveauet.

Underlagt objektivt ansvar – ikke efficient!

Under et objektivt ansvar vender situationen. Sælgeren bærer risikoen, hvilket vil afspejle sig i prisen, idet prisen bliver højere. Passagerne vil have et incitament til at købe et korrekt antal, da prisen reflekterer risikoen. Dog, kan man forestille sig at passagerne vil vælge et højere aktivitetsniveau, da risikoen ligger hos transportøren.

3.4.3.3 Sammenfatning af scenarie 4 og 5

Under den tosidige betragtning i scenarie 4 og 5, hvor parterne er fremmede, er det uefficient uanset ansvarsgrundlag. Det betyder, at uanset om passageren og transportøren opfører sig forsvarligt og udviser et acceptabelt agtpågivenhedsniveau og aktivitetsniveau, vil der, set fra en samfundsmæssig synsvinkel, blive produceret mindre, da passageren og transportøren, begge er interesseret i færre sejlture for at minimere risikoen for ulykker. Det må ikke være begge parter, som stræber efter et optimalt agtpågivenhedsniveau. Det vil, ifølge Shavell, presse aktivitetsniveauet ned.

Eksempelvis, kunne man forestille sig hvis risikoen for ulykker til søs var meget høj på grund af en eventuel frygt for terror, så ville aktivitetsniveauet pludselig blive lig nul, og der ville ikke blive foretaget nogen sejlture. Det ville ikke være samfundsmæssigt efficient.

3.4.3.4 Scenarie 6: Ulykker mellem sælgere og kunde eller ansatte (non-durable)⁸⁶

I dette scenarie er forudsætningen den, at skibstransportørerne er sælgerne. Passagerne, er enten forbrugere eller ansatte og har kendskab til sælgerne. Det er underordnet om passagerne er kunder eller ansatte hos skibstransportøren. Det er derfor tilstrækkeligt at gennemgå scenariet med passager, som kunde hos sælger.

⁸⁵ Posner, Richard A. & Parisi, Francesco, Economic Foundations of Private Law, s. 603.

⁸⁶ Posner, Richard A. & Parisi, Francesco, Economic Foundations of Private Law, s. 604.

Underlagt Culpa ansvar med ligefrem bevisbyrde eller objektivt ansvar – efficient!

I dette scenarie vurderes skibstransportørers og skibspassagers adfærd ud fra dels et culpa ansvar og et objektivt ansvar. Dette skyldes, at når der er opnået perfekt information om den forventede risiko, der er tilknyttet skibstransportørens aktivitet, så vil udfaldet være efficient, uanset ansvarsgrundlag.

Under de forudsætninger, som er anlagt i scenarie 6, er det altså ikke ansvarsgrundlaget, der afgør om forholdet er efficient. Det er derimod spørgsmålet om der er perfekt information. Følgende påstand kan derfor antages at gælde: ”Perfekt information vil medføre samfundsmæssig efficiens under forudsætning om at produktet er ”non-durable”.

Passagerer vil altid ønske at købe billetter til lavest mulig pris, hvilket vil tvinge skibstransportørerne til at yde særlig omtanke omkring prisen. Passagerne vil derfor være klar over at skibstransportøren har taget højde for konkurrenceelementet om lavest mulig pris, så passagerne køber det korrekte antal billetter. Samtidig med at det er passagerne der bære risikoen, vil disse også opføre sig anstændigt og ansvarligt ombord på skibet.

3.4.3.4.1 En anden tilgang til scenarie 6

Der er en særlig pointe, som må nævnes i denne sammenhæng. Der bør sondres mellem om produktet er et ”durable” eller ”non-durable”.⁸⁷ Forklaringen af begreberne følger. Ovenstående vil ikke gælde, hvis vi ændrede forudsætningen om hvorledes passageren kan påvirke sandsynligheden for at der kunne opstå et eventuelt tab. Her er salgsgenstanden en service, som ikke ydes mere end en gang, altså et nondurable.⁸⁸ Med dette menes, at når passageren har købt en billet til en rutefart, kan vedkommende ikke anvende billetten mere en gang.

Lad os nu antage, at servicen svarede til et produkt, som man kunne bruge igen og igen. Hvad en service af denne karakter indebærer, er ikke ligefrem indlysende. Derimod anses et produkt, som værende ”durable”, når produktet giver kunden en mulighed for at anvende den flere gange.

Et eksempel på dette, ville være en græsslåmaskine. En græsslåmaskine er ”durable”⁸⁹, da den giver køberen af denne, mulighed for at anvende produktet flere gange. Dette betyder, at når produktet købes, er sælgeren klar over, at der er en større risiko tilknyttet salget af produktet, idet produktet opsætning vil forhøje risikoen for, at produktet forvolder skade og resultere i et eventuelt erstatningsansvar.

⁸⁷ Non-durable er ikke et ikke varigt forbrugsgode, eksempelvis et måltid mad på en restaurant.

⁸⁸ Posner, Richard A. & Parisi, Francesco, *Economic Foundations of Private Law*, s. 604.

⁸⁹ Durable er et produkt som kan anvendes til samme formål flere gange.

Et ”durable” produkt skaber derfor et incitament for sælgeren til at udøve en mere omhyggelig omtanke med produktet, da produktet reelt udsætter køberen for større risiko end et ”non-durable” produkt.

En service vil efter ovenstående betragtning kunne anses som et ”durable”, hvis det opfylder kriteriet om at kunne anvendes mere en gang. Vi forestiller os, at en service i form af en rutebillet vil kunne anses som durable, hvis det giver passager mulighed for at kunne sejle mere en gang.

Lad os antage, at en billet havde karakter, som et pendlerkort, der gav passageren mulighed for at sejle mere end en gang. Udgangspunktet i scenarie 6 tager ikke højde for om produktet er ”durable”. Det forudsætter derimod at produktet er et ”non-durable”. Konklusionen i scenarie 6 var, at efficient forelå, når der var perfekt information uanset ansvarsgrundlag. Dette ville ikke være holdbart, hvis produktet var ”durable”.

Derfor skal scenarie 6 prøves igen. Denne gang forudsættes at servicen er ”durable”.

Herunder ses en oversigt udfaldet i scenarie 7.⁹⁰

Scenarie 7:	Ulykker mellem sælgere og kunder eller ansatte	Efficient*	ikke efficient
--------------------	--	------------	----------------

Efficient* = efficient, men kun under forudsætning af der foreligger perfekt information om den forventede risiko

3.4.3.5 Scenarie 7: Ulykker mellem sælgere og kunde eller ansatte (durable)⁹¹

I dette scenarie er forudsætningen næsten samme som i scenarie 6. Det er eneste forskel er, at produktet eller servicen er ”durable”. Skibstransportørerne er sælgerne. Passagerne, er enten forbrugere eller ansatte og har kendskab til sælgerne. Det er underordnet om passagerne er kunder eller ansatte hos skibstransportøren. Det er derfor tilstrækkeligt, at gennemgå scenariet med passager, som kunde hos sælger.

Underlagt et culpa ansvar med ligefrem bevisbyrde og produktet er ”durable” – efficient!

I dette eksempel er det eneste skibstransportøren skal gøre for at holde sig fri for et eventuelt erstatningsansvar er, at opføre sig anstændigt og forsvarligt. Den forventede risiko øges af passageren øgede aktivitet. Da, servicen er ”durable”, betyder dette, at det eneste tidspunkt der vil være efficient er, når der foreligger culpa, da det er køberen, som bærer risikoen.

Antagelsen er her, at billetten svarer til et pendlerkort, hvilket betyder, at passageren ved et enkelt køb har gjort det muligt, at sejle lige så ofte det er muligt, inden for den periode pendlerkortet er

⁹⁰ Egen tilvirkning.

⁹¹ Egen tilvirkning.

gyldigt. Øger passageren antallet af sejlture, øger han derved også den forventede risiko for, at der kan opstå en ulykke. Passageren ønsker ikke at øge risikoen, så derfor mindsker denne antallet af sejlture.

Underlagt et objektivt ansvar – ikke efficient!

Her er situationen modsat. Passager vil ikke have noget incitament for at mindske antallet af sejlture, da det er skibstransportøren, som bærer risikoen. Den forventede risiko øges i takt med passageren sejler oftere, hvilket skibstransportøren må tage højde for. Det kunne man forestille sig skibstransportøren vil opnå igennem en forsikring.

Shavell's model giver, hvis man er villig til at acceptere den grundlæggende antagelse, at folk handler rationelt, gode holdepunkter for at vurdere, hvornår objektivt ansvar er at foretrække frem for culpa ansvaret.

Scenarie 7 forudsætter, at der er perfekt information om den forventede risiko for, at der kunne opstå ulykker til søs. Williamson taler om begrænset rationalitet. Begrænset rationalitet kan opstå i forbindelse med asymmetrisk information eller begrænsede muligheder for informationsbehandling, og bunder i de menneskelige begrænsninger. På trods af at alle tænkelige hændelser i en given situation er minimale, er det ikke menneskeligt muligt at håndtere og anvende tilgængelig information fejlfrit. En skibstransportør, der er begrænset rationelt, vil derfor handle subjektivt rationelt. Hermed menes hvad der for skibstransportøren virker rationelt, og ikke objektivt rationelt. Der vil derfor altid opstå et vist fejlskøn i skibstransportørens dispositioner. Var dette ikke tilfældet, ville ingen skibstransportører begå culpa, da de derved altid ville have mulighed for at forudse mulige fejl i en fremtidig situation.

Antog vi nu, at der ikke var perfekt information om den forventede risiko, så ville der ifølge Shavell ikke være noget ansvarsgrundlag, som ville være efficient, da det er nok, at både skibstransportørerne og passagerne sigter efter et optimalt agtpågivenhedsniveau, når de samtidig vil forøge der aktivitetsniveau og derved den potentielle mulighed for at kunne blive udsat for en ulykke. Den forventede risiko for tab vil øges, som følge af øget aktivitetsniveau. Derfor når den forventede risiko for tab øges, vil incitamentet for at etablere forsikring også øges, forudsat at parterne er risikoaverse. Dette er gennemgået under næste afsnit.

3.4.3.5.1 Risikoaversion: behovet for en forsikring

I forbindelse med gennemgangen af ovenstående, viser Shavell fordelagtigheden af objektivt ansvar i forhold til Culpa ansvar kan afhænge af parternes grad af risikoaversion.⁹² Når parterne er risikoaverse har de behov for at sikre sig mod tab. Forordningen danner grundlag for en obligatorisk forsikring. Det er meget nærliggende, når den samtidig pålægger objektivt ansvar. Forklaring følger.

Den relative omkostning ved at forsikre sig for henholdsvis skibstransportør og passager fremkommer herved som en faktor, der bestemmer hensigtsmæssigheden af det objektive ansvar. Forsikring er dyr at erhverve sig, hvis forsikringstager kan foretage aktiviteter, der påvirker sandsynligheden for at der kan opstå tab, såfremt disse aktiviteter ikke kan kontrolleres af forsikringsselskabet.

Under objektivt ansvar er det kun skibstransportøren, der løber en risiko, og derfor kun ham der vil ønske at tegne forsikring. Den obligatoriske forsikring hænger meget godt sammen med det objektive ansvar.

Under culpa-reglen behøver skibstransportøren derimod ikke at tegne en forsikring, så længe han ikke handler culpøst, men derimod kan man forestille sig at den potentielle skadelidte, altså passageren, vil ønske at tegne en forsikring. Moral hazard foreligger når sandsynligheden for tab vil kunne påvirkes af forsikringstager. Lad os give et eksempel på moral hazard. Moral hazard foreligger, når en ejer af en cykel, som er forsikret, ikke tager hensyn til om cyklen holder et sted hvor der er potentiel stor risiko for at den kan blive stjålet, da cyklen jo er forsikret, og ejeren i princippet ikke vil komme til at lide et tab selv han mister den. Er der meget moral hazard involveret, kan man forestille sig det vil afspejle sig i forsikringspræmien.

På baggrund af ovenstående kan man derfor forestille sig, at der for skibstransportøren vil være større omkostninger forbundet med det objektive ansvar end culpa ansvaret i form af forsikring og administrationsomkostninger.⁹³ Det skyldes, at passageren nok vil rejse flere krav under det objektive ansvar end culpa ansvaret, da det er skibstransportøren, som bærer ansvaret. Endvidere kan man forestille sig, at skibstransportørerne ikke ville bruge ressourcer på, at fastslå hvorvidt der foreligger culpa eller ej, da sagerne ved domstolene vil undgås. På den anden side, vil de udvidede erstatningsgrænser give et større incitament for skibstransportørerne til at overveje domstole af lige

⁹² Lando, Henrik, Working Paper 96 – 2, s. 6.

⁹³ Lando, Henrik, Working Paper 96 – 2, s. 7.

vel, da de heller ikke ønsker at hæfte med mere end nødvendigt. Dette lægger op til næste afsnit om transaktionsomkostningsteorien.

3.4.3.5.2 Transaktionsomkostninger i forbindelse med implikationer af forordningen

Transaktionsomkostninger er en vigtig del af den retsøkonomiske analyse, som det også pointeres i beskrivelsen af Coase-teoremet ovenfor. Betragtningen af transaktionsomkostningerne er vigtig, når det skal vurderes, hvilken indvirkning kommissionens forordning KOM(2005)592 får på transportørers og passagerers adfærd, da vi nu antager at en ændret adfærd kan skyldes de omkostninger, som er forbundet med aktiviteten.

3.4.3.5.2.1 Søgeomkostninger

På et marked, hvor der er mange både store og små skibstransportører, kan den enkelte skibspassager, have svært ved at gennemskue, hvilken skibstransportør der skal sættes penge på. Skibspassageren skal derfor bruge tid på at finde informationer om de enkelte skibstransportører, og de ruter de udbyder. Skibsfart er en kompleks tjenesteydelse, da den findes i mange varianter. En sådan søgeproces kan være omkostningsfuld. De omkostninger kaldes for søgeomkostninger.

Nogle passagerer vil endvidere ikke være i stand til at skelne de gode transportører fra de dårlige, og skibspassagerernes penge kunne derfor havne der, hvor de gav skibspassageren mindst muligt nytte i form af sikkerhed og kvalitet. Den dårlige skibstransportør er en skibstransportør, der er uansvarlig, hvad angår sikkerhed på skibet, og som ikke tager de optimale forbehold for eventuelle uheld der kan ske i forbindelse fremtidig transport.

3.4.3.5.2.2 Kontrolomkostninger

Når en aftale er indgået, ved at passageren har købt en billet af skibstransportøren, vil der være omkostninger forbundet med at kontrollere, at aftalen rent faktisk bliver overholdt. Det er nok mindre relevant i vores tilfælde. Om passageren møder op eller ej er for så vidt underordnet, da billetten jo er betalt. Transportøren er mindre interesseret i at vide om passageren er med på skibet eller ej. Så længe han har fået hans befordringspenge behøver transportøren ikke at føre yderligere kontrol med om passageren overholder aftalen. Antog vi i stedet, at det var i skibstransportøren interesse, at kontrakten blev overholdt, ville han jo gøre det mere eftertragtet for passagerer at overholde aftalen. Skibstransportøren ville overdrive om sikkerheden på færgen, og derved påvirke passagerne mentalt. Passageren vil have vanskeligt ved at kontrollere, om denne sikkerhed

overholdes. Under kategorien opportunistisk adfærd falder handlinger, der bevidst foretages med egen nyttighed/interesse for øje.⁹⁴ Skibspassageren vil i den forbindelse således skulle afholde omkostninger i form af tid og penge for at kontrollere skibstransportørens påstand om sikkerhed.

Finder skibspassageren, at skibstransportøren ikke har overholdt aftalen, vil det endvidere være svært at bevise, at han har lidt et tab, hvis der ikke er sket nogen skade. Det vil i den forbindelse være omkostningsfuldt for skibspassageren at få kompensation for sit "tab", idet det vil koste penge at gå rettens vej. Det skal til sidst nævnes, at skibstransportøren ikke reelt har nogen kontrolomkostninger, idet skibspassageren ved indgåelse af aftalen betaler kontant og således at betalingen afslutter passagerens del af aftalen.

Man kan forestille sig, at skibstransportøren vil have kontrolomkostninger, hvis der med billetten fulgte en 14 dages returret. Dette ville give transportøren et større incitament til, at vil føre kontrol med aftalen om befordring blev gennemført. Det er en omkostning, som over en periode nok ville afspejle sig prisen på billetten. Er dette optimalt? Nok, ikke set fra passagerens side.

Det rejser nu følgende spørgsmål. I hvor stor en grad vil implementeringen af forordningen Kom(2005)592 lede til et optimalt samfundsmæssigt udfald? Det er gennemgået i næste afsnit.

3.4.3.5.3 Perspektivering: Sammendrag af de forskellige efficientbetragtninger

Vi har igennem de 7 scenarier, baseret på Shavell, set under hvilke forudsætninger, det kan være effektivt med objektivt ansvar eller culpa ansvar, eller begge dele. Nu vil vi drøfte lidt generel effektivitets teori med henblik på at give en mere generel vurdering af hvad en implementering af kommissionens forordning Kom(2005)592 vil give af implikationer. Det er kun reglerne om objektivt ansvar og obligatorisk forsikring, som vil blive drøftet

Er reglerne om objektivt ansvar og obligatorisk forsikring Pareto eller Kaldor-Hicks effektive i forhold til skibstransportørers og passagers retstilling?

Udgangspunktet er, at det vil stride imod den generelle opfattelse af retfærdighed i samfundet, såfremt et medlem af samfundet A kan tilegne sig et andet medlem B's gode, alene fordi A værdsætter godet højere end B. Samfundets opfattelse af retfærdighed kan derved bevirke, at den

⁹⁴ Opportunisme: Williamson definerer dette begreb som: "self-interest seeking with guile". Hermed forstået, at skibstransportørerne ikke kun foretager handlinger for at tjene egne interesser, men også gør det med list. Eksempler på dette kunne være snyderi, løgn eller fortielse af ad vigtig informationer som ville være relevante for modparten. Det skal dog understreges, at teorien ikke påstår, at alle skibstransportører er opportunistiske i samme grad. Det afgørende er selve muligheden, for at aftalepartneren udviser opportunistisk adfærd.

optimale situation ikke opnås. Kaldor-Hicks⁹⁵ løser dette problem ved at forudsætte, at A kan kompensere B økonomisk for tabet af godet. A's gevinst skal således være større end B's tab.

Det antages derfor, at når A opnår en større gevinst på B's bekostning, som følge af lovreglerne. Vi sætter A til at være lig med skibstransportørerne og B til at være passagererne. Endvidere antages det, at nytten er større eller lig med nul. Vi kan derfor opstille følgende formel:

$$\text{Samfundsretfærdighed} = A \text{ nytte} + B \text{ nytte} \quad \Leftrightarrow \quad (6)$$

$$\text{Samfundsretfærdighed} = \text{Skibstransportørernes nytte} + \text{passagerens nytte}^{96} \quad (7)$$

Af denne formel kan uddrages, at såfremt samfundsretfærdigheden holdes konstant og passagerens nytte maksimeres må det være på bekostning af transportøren.

Inden for retsøkonomien vil det relevante kriterium ved vurdering af to mulige tilstande ofte være Kaldor-Hicks kriteriet.⁹⁷ Med forordning vil det ikke kunne undgås, at nogle medlemmer i samfundet vil blive påvirket i en negativ retning, og herigennem ofte blive stillet dårligere.

Pareto-kriteriet kan ikke danne grundlag for forordning, da den ikke tillader at nogen stilles dårligere. En lovændring er imidlertid til stor gavn for samfundet. Man kan forestille sig, at et objektivt ansvar kan give inciment til oprigtig adfærd i henhold til Shavell's agtpågivenhedsniveau, hvorfor den samlede nytte vil blive maksimeret, idet vindernes gevinst vil være større end tab. Kaldor-Hicks kriteriet kan derfor danne grobund for forordningens målsætninger.

I forhold til Coase, bør der reguleres, når transaktionsomkostninger er høje. Regulering skal have den virkning, at sænke transaktionsomkostningerne og smidiggøre forhandlingerne for parterne.⁹⁸ Eksisterer der ikke transaktionsomkostninger, vil rettigheden over ressourcen gennem forhandling automatisk tilfalde den af parterne, der værdsætter den mest. Det er tilsyneladende ikke tilfældet, da det er transaktionsomkostninger forbundet med den obligatoriske forsikring. Det går ud over skibstransportørerne, som taber mest.

Den efficiente tilstand, opstår ifølge Coase, når parterne uden transaktionsomkostninger forhandler

⁹⁵ I en Kaldor-Hicks optimal tilstand er der ingen, der kan stilles bedre, uden at andre stilles dårligere. Dette er en følge af, at et gode skal fordeles til det medlem af samfundet, der tillægger det størst nytte. En Kaldor-Hicks optimal tilstand er således også altid Pareto-optimal.

⁹⁶ Egen tilvirkning.

⁹⁷ Eide, Erling & Stavang, Endre, Retsøkonomi; Analyse for privatret og miljøret s. 23. Mere praktisk anvendeligt i et retspolitiske sammenhæng end Pareto-kriteriet.

⁹⁸ Eide, Erling & Stavang, Endre, Retsøkonomi; Analyse for privatret og miljøret s. 77.

sig frem til en løsning. Denne løsning vil således ikke alene være Pareto efficient, men også Kaldor-Hicks efficient. Det kan ikke lade sig gøre i dette tilfælde, da man ikke kan forhandle sig ud af en lovpligtig forsikring. Passagerne står til den bedste position, som transportørerne ikke kan gøre særlige indvendinger imod. Det er transportøren, som er den stærke part i forholdet, hvilket reelt også bør danne grundlag for, at det er ham, som bærer den større del af ansvaret, altså risikoen, set ud fra en samfundsmæssig betragtning.

Forordningen er derfor ikke en Pareto-optimal tilstand i henhold til Coase. Dette skyldes, at udfaldet af forordningen ikke bringer parterne i en position, som man kunne forestille sig, de indbyrdes ville have forhandlet sig frem, under antagelse af, at der ingen transaktionsomkostninger var. Havde det været tilfældet, ville forordningen kunne anses, som værende Pareto-optimal.

3.5 Økonomisk delkonklusion

Med udgangspunkt i Steven Shavell's teori, analyserer der under hvilke forhold, det er efficient med objektivt ansvar contra culpa ansvar. Shavell påpeger at adfærd hos henholdsvis skadevolder og skadelidte er afhængig af ansvarsgrundlaget. Der er nogle forskellige elementer, der kan bevirke at tilstanden ikke er samfundsmæssigt efficient. Det er elementer, som agtpågivenheds- og aktivitetsniveau, ligeledes den forventede risiko, som er tilknyttet sælgerens aktivitet, som har betydning for udfaldet i scenarierne.

Herunder ses en oversigt over udfaldet i scenarierne 1 – 7.⁹⁹

		Culpa ansvar	Objektivt ansvar
Scenarie 1:	Ulykker mellem fremmede parter	ikke efficient	efficient
Scenarie 2:	Ulykker mellem sælgere og fremmede	ikke efficient	efficient
Scenarie 3:	Ulykker mellem sælgere og kunder eller ansatte	Efficient*	efficient
Scenarie 4:	Ulykker mellem fremmede parter	ikke efficient	ikke efficient
Scenarie 5:	Ulykker mellem sælgere og fremmede	ikke efficient	ikke efficient
Scenarie 6:	Ulykker mellem sælgere og kunder eller ansatte	Efficient*	efficient*
Scenarie 7:	Ulykker mellem sælgere og kunder eller ansatte	efficient	ikke efficient

Efficient* = efficient, men kun under forudsætning af, at der foreligger perfekt information om den forventede risiko

Hvad der er vigtig at bemærke i denne sammenhæng er tilfældet i scenarie 7. Antagelsen er nu, at der er tale om en durable service, i stedet non-durable. Da, servicen er "durable", betyder dette, at det eneste tidspunkt der vil være efficient er, når der foreligger culpa, da det er passageren, som bærer risikoen. Passageren ønsker ikke at øge risikoen, så derfor mindsker denne antallet af sejlture,

⁹⁹ Egen tilvirkning.

Implementeringen af Kommissionens forordning (2005)592
Af Mahan Semnanipour og Kennie Dyreborg-Kragh

hvilket er med til at øge den samlede sociale velfærd. Det bliver derfor optimalt med et culpa ansvar i stedet for objektivi ansvar, hvilket stiller spørgsmål til forordningen forskrifter om objektivi ansvar grundlag.

Endvidere, viser Shavell i den forbindelse, at graden af efficient kan afhænge af om parterne, henholdsvis skibstransportør og passager, er risikoaverse. Når parterne er risikoaverse har de behov for at sikre sig mod tab. Forordningen danner grundlag for en obligatorisk forsikring.

Under objektivi ansvar er det skibstransportøren der bærer en risiko, og derfor kun ham der vil ønske at tegne forsikring. Den obligatoriske forsikring hænger meget godt sammen med det objektive ansvar.

Under culpa-reglen behøver skibstransportøren derimod ikke at tegne en forsikring, så længe han ikke handler culpøst, men derimod kan man forestille sig at den potentielle skadelidte, altså passageren, vil ønske at tegne en forsikring. Tegningen af forsikringen vil være ensbetydende med, at der øget transaktionsomkostninger.

Generelt for opgaven har vi analyseret forholdet mellem passagerer og skibstransportører. Inden for retsøkonomien vil det relevante kriterium ved vurdering af to mulige tilstande ofte være Kaldor-Hicks kriteriet. Kaldor-Hicks kan kriteriet danne grobund for forordningens målsætninger, derimod kan en Pareto-optimal tilstand ikke i henhold til Coase. Dette skyldes, at udfaldet af forordningen ikke bringer parterne i en position, som man kunne forestille sig, de indbyrdes ville have forhandlet sig frem, under antagelse af, at der ingen transaktionsomkostninger var. Havde det været tilfældet ville forordningen kunne anses som værende Pareto-optimal.

KAPITEL 4 – DEN INTEGREREDE DEL

4.1 Indledning

Forordningens mål er, at etablere et fælles sæt regler for transportørers og passagerers rettigheder i tilfælde af ulykker.¹⁰⁰ Grunden til udstedelsen af denne forordning bunder i, at medlemsstaterne ikke i tilstrækkelig grad har kunnet opfylde behovet i forbindelse med sikkerhed og kvalitet.

4.2 Regulering af søretlige regler

4.2.1 Opsummering: Juridiske og økonomiske implikationer ved KOM(2005)592

Kommissionens forordning Kom(2005)592 er med til at forbedre passagerers retstilling ved ulykker til søs inden for EU. Herunder ses en opsummering af forslaget til den nye maritime politik.

Tabellen illustrere hvilke implikationer der følger af hhv. et objektivt ansvar og en obligatorisk forsikring.¹⁰¹

	Juridiske implikationer		Økonomiske implikationer
Objektivt ansvar	Transportører kan pålægges et ansvar, uden at der foreligger skyld. I forhold til det nugældende culpa, vil det objektive ansvar forbedre passagerers retstilling i henhold til art 3.		Transportøren vil under et objektivt ansvar være den risiko bærende. Det giver incitament for denne at udvise agtpågivenhed, men passageren vil øge aktivitetsniveauet.
Obligatorisk forsikring	Transportører pålægges en obligatorisk forsikring. Forsikringen gør det muligt for passagerer at rejse et direkte krav i henhold til art. 5 og 6 i forordningen.		Transportøren vil ønske at forsikre sig i takt med øget risiko. Derfor er det oplagt, at forordningen pålægger en obligatorisk forsikring for transportørerne.

Spørgsmålet er imidlertid om forordningen danner grundlag for en solid løsning af retsforholdet mellem passager og transportører ved transport til søs. Udgangspunktet for forordningens retsgrundlag findes i EF-traktatens art. 71,stk.1, og art. 80, stk. 2.

Forordningen stræber efter en harmonisering af de søretlige regler inden for EU. Det skal i den forbindelse påpeges, at EU's overordnede mål i henhold til EF-traktaten er, at skabe et fællesskab, som er baseret på et fælles sæt af regler. Det er beskyttelse af fællesskabet, som er målene ved fællesskabets transportpolitik ønsker at sikre. Derfor bør spørgsmål om sikkerhed, kvalitet og

¹⁰⁰ KOM(2005) 592, art. 1.

¹⁰¹ Egen tilbliven.

stabilitet også behandles på EU-niveau. Det gælder særligt spørgsmål vedrørende de rettigheder som tilfalder passagerne, og de erstatningskrav som pålægges transportørerne i tilfælde af ulykker.

Der er stor risiko forbundet med at transportere af passagerer ad søvejen, hvilket derfor ikke bør tillade forskellige nationale regler og standarder, da disse vil danne grundlag for uretfærdige konkurrenceforhold mellem de nationale transportører, samtidig med at passagererne vil stå forskelligt når de rejser rundt i mellem medlemsstaterne i EU. Derfor bør søretlige regler formuleres så de skaber størst mulig sikkerhed, kvalitet og stabilitet for transportører og passagerer til søs, hvilket er afgørende for søfart inden for EU.

4.2.2 International Maritime Organization

IMO (International Maritime Organization) er en organisation, som blev dannet ved vedtagelsen af FN-konventionen i Genève i 1948. Organisationen varetager internationale forhold, som har med søfart at gøre. Det oprindelige formål i forbindelse med oprettelsen af denne organisation var, at forbedre sikkerheden til søs og beskyttelse af havet mod forurening.¹⁰²

Igennem dette mål arbejder IMO på at udarbejde konventioner, anbefalinger og regelsæt, som medlemsstaterne inden for fællesskabet kan tilslutte sig. I forbindelse med dette, er det i denne sammenhæng nærliggende at nævne den europæiske Grøn bog, om forbrugerbeskyttelse i Den Europæiske Union, som behandles nedenfor.

4.2.3 Grønbogen KOM(2006)275 set i forhold til Danmark

Grønbogen har til formål at bestemme hvad, der er EU's fremtidige søfartspolitik.¹⁰³ Formålet med bogen er at afhjælpe de forhold, som danner grundlag for en øget sikkerhed, harmoni og et forbedret erhvervsvenligt miljø.¹⁰⁴ Grønbogen præsenterer en masse ideer, som bidrager til EU's strategi om at forblive den fremherskende nation indenfor sikkerhed, kvalitet og stabilitet af maritim udvikling.

Den maritime regulering skal, i henhold til grøn bogen, sigte efter at styrke forståelsen, og dynamikken ved den maritime industri, samt den indvirkning og effekt den får på passagerens adfærd.

¹⁰² Artikel 1: ...at give et redskab til mellemstatslig koordinering af regulering og praksis vedrørende tekniske spørgsmål af enhver art om skibsfart som relaterer til international handel; at opmuntre og hjælpe til generel indførelse af de højeste standarder vedrørende søsikkerhed, navigation samt forureningsbeskyttelse og -kontrol.

¹⁰³ Contribution by the Danish Government on the European Commission Green Paper Towards a future maritime policy for the Union: A European vision for the oceans and seas COM(2006)275 Final.

¹⁰⁴ COM(2006)275: "The Member States should continue to concentrate their efforts on the transposition and effective implementation of existing international and EU legislation on safety, social and security standards and protection of the marine environment into national legislation."

I relation til forordningen må man i den forbindelse sige, at incitamenterne som afledes af denne, bør sigte efter at øge sikkerheden for passagererne. Forordningen bør derfor stræbe efter, at opmuntre organisationerne til at optimere forhold omkring sikkerhed, kvalitet og stabilitet. Det kan man sige, at forordningen på sin vis gør, men da der er mange transaktionsomkostninger forbundet med, f.eks. den obligatoriske forsikring, kan man forstille sig, at der er mange transportører, som har klaget over forslaget.

Endvidere kan det forstilles, at der er forskellige elementer, som har indflydelse på forsikringspræmiens størrelse. Det, der er vigtigt, i denne sammenhæng er, at Grønbogen pålægger medlemsstaterne til at beregne de risici, der er forbundet med de forskellige typer af ulykker, der vedrører passagerskader eller død. Kan Danmark leve op til dette?

4.3 Det Blå Danmark

Det Blå Danmark refererer til det mål Danmark har sat sig, for at blive Europas førende søfartsnation. Dette er en stor udfordring, hvilket i Økonomi- og Erhvervsministeriet ikke anses, som en umulig opgave. Det er i den sammenhæng nærliggende at nævne, at dansk skibsfart hører blandt de stærkeste aktører på det globale marked, med en samlede bruttoindtjening i 2005 på 140 mia., hvilket forventes at vokse med 10 % pr. år.¹⁰⁵

Planen med Det Blå Danmark, er at blive de mest konkurrencedygtige industrier i Europa, hvilket har udmøntet sig i en handlingsplan for Det Blå Danmark. Handlingsplanen har til formål at forbedre følgende 7 områder;

1. Bedre uddannelse og øget tilgang til Det Blå Danmark.
2. Forskning, udvikling og innovation i Det Blå Danmark
3. Beskatning og udviklingsfinansiering
4. Lettelse af administrative byrder og færre danske særregler
5. Fremme af dansk indflydelse og markedsadgang
6. Øget fokus på kvalitetsskibsfart.
7. En effektiv, serviceorienteret og moderne administration.

Disse mål har til formål, at øge sikkerhed, kvalitet og stabilitet for transportører og passagerer til søs, hvilket stemmer overens med IMO og Grønbogens forskrifter.

¹⁰⁵ Økonomi- og erhvervsministeriets handlingsplan: Danmark som førende nation. Findes på søfartsstyrelsens hjemmeside.

På baggrund af ovenstående, skal det i denne sammenhæng uddybes, at forordningens mål ikke rækker tilstrækkeligt i ønsket om at opnå øget sikkerhed, kvalitet og stabilitet. Forordningen tager ikke stilling til de forhold, som myndighederne kan forbedre, for at øge sikkerheden ombord. Her tænkes særligt på besætningens kvalifikationer.¹⁰⁶

I henhold til handlingsplanen må det endvidere pointeres, at de 7 formål kan anses for at berøre alle tænkelige flader, som har betydning for hvorledes, man som nation, kan opnår en effektiv maritim politik, som sikrer stabilitet, forbedre kvaliteten ombord, samt øger sikkerhed, hvilket vil give passagerer et større incitament til at ville sejle, frem for at anvende alternativ transport.

4.4 Den integreret delkonklusion

Konklusionen er herpå følgende. Forordningens mål er på sin vis reelle nok, men disse rækker ikke tilstrækkeligt for at opnå øget sikkerhed, kvalitet og stabilitet. Dog må det i henhold til Grønbogen pointeres, at forordningen danner et positiv grundlag for den forbrugerbeskyttelse, som de maritime regler bør tilstræbe.

¹⁰⁶ Jf. lovbekendtgørelse nr. 584 af 1988, om skibes sikkerhed mv.

KAPITEL 5 – DEN SAMLEDE KONKLUSION

I forbindelse med dette afsluttende kapitel, ønskes det at omsummere de juridiske konsekvenser implementeringen af kommissionens forordning vil få i forhold til de danske skibspassagerer og skibstransportører.

Der sker i alt fire konkrete ændringer i forbindelse med implementeringen af kommissionens forordning, i forhold til Sølovens regler i kap 15, alle med det formål at forbedre skibspassagerers retsstilling over for skibstransportørerne i forbindelse med ulykker.

Ud fra den juridiske analyse kan det konkluderes, at Kommissionens forordning på en række områder, stiller skibspassageren væsentligt bedre, i forhold til gældende national ret. Dette sker på bekostning af erhvervslivet, herunder de berørte skibstransportører.

Hvorvidt implementeringen af Kommissionens forordning vil forbedre den samfundsøkonomiske tilstand, er via en analyse af Steven Shavell's teorier, blevet behandlet i forhold til en efficientbetragtning af objektivt ansvar kontra culpa ansvar. Det kan heraf konkluderes, at der findes flere økonomiske incitament for at en situation er samfundsmæssig efficient. Heraf er den afgørende sondring afhængig af om der er tale om agtpågivenheds- og aktivitetsniveau eller den forventede risiko, der er tilknyttet skibstrnsportørens aktivitet. Disse variabler er alle uafhængige af hinanden, men har stor betydning for udfaldet.

Samlet vurderes det, at implementeringen af Kommissionens forordning, vil kunne få økonomiske følger for skibstransportøren, som dog af lige vel kan resultere i, at en forbedret samfundsøkonomisk tilstand kan opnås. Dermed opfyldes de hensigter som EU stiller i forbindelse med fællesskabets målsætninger, hvorfor det også vil være retspolitisk velbegrunder, at implementere Kommissionens forordning.

LITTERATURLISTE

Juridisk litteratur

Bøger

- Dahl, Børge. 2004, Erhvervsjura, København, Handelshøjskolens forlag, 8 udgave.
- Dignam, Alan & Lowre, John. 2006, Company Law, Oxford University Press, 1 udgave.
- Falkanger, Thor & Bull J. Hans & Overby R Lars. 1996, Introduktion til Sørensen, København, GadJura, 1 udgave.
- Gorton, Lars. 1996, Transporträtt, København, Graphic System, 1 udgave.
- Østergaard, Kim. Julebogen for cand. merc. Jur. studiet.
- Nielsen, Ruth. 2002, *EU-ret*, København, Thomsen, 3. udgave.
- Ulfbeck, Vibe. 2007, Produktansvarsskader I Transportretten, København, Jurist- og Økonomforbundets, forlag. 1 udgave.

Domme

- Costa/ENEL-sagen
Scandinavian star U.1994.62 H.

Andet

- EF-traktaten
Kommissionens forslag til forordning KOM(2005)592 om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under passagertransport ad søvejen og indre vandveje.

Økonomisk litteratur

Bøger

- Eide, Erling & Stavang, Endre. 2001, Retsøkonomi, Analyse for privatrett og miljørett, Oslo, Cappelsens Forlag, 1 udgave.
- Lando, Henrik. 1996, Working Paper WP 96-2, København, Institut for erhvervsøkonomi.
- Posner, Richard & Parisi, Francesco. 2002, Economic Foundations Of Private Law, UK, Elgar C. W. Reader.
- Raaschou-Nielsen, Agnete og Juul, Nicolai. 1997, *Indledning til rets- og kontraktsøkonomi*, København: Gadjura, 1. udgave.
- Raaschou-Nielsen, Agnete, 1989, Retsøkonomi I-IV, Frederiksberg, Institut for afsætningsøkonomi.

Implementeringen af Kommissionens forordning (2005)592
Af Mahan Semnanipour og Kennie Dyreborg-Kragh

Raaschou-Nielsen, Agnete, 1990, Retsøkonomi, Frederiksberg, Institut for afsætningsøkonomi.

Shavell, Steven. 1987, Economic Analysis Of Accident Law, London, Harvard University Press,
1 udgave.

Artikler

Shavell, Steven. 1980, Strict Liability Versus Negligence, Journal of Legal Studies IX.

Anvendte kilder fra Internettet

Søfartsstyrelsen, vedr. Danmark ikke har ratificerede Athen-konventionen

- <http://www.soefartsstyrelsen.dk/>

EUR-LEX, Kommissionens forordning om ansvar for transportører af passagerer ad søvejen og indre vandveje (kom 2005/592)

- <http://eur-lex.europa.eu/lexUriServ/site/da/com/2005/com20050592da01.pdf>

EUR-LEX, baggrunden for Athen-konventionen af 1974 og dens protokoler.

- <http://eur-lex.europa.eu>

EU-oplysningen, vedr. Athen-konventionen om søtransport af passagerer og gods.

- www.eu-oplysningen.dk

Hvidbogen, Den europæiske transportpolitik frem til 2010.

- <http://europa.eu/scadplus/leg/da/lvb/l24007.htm>

Adam v. Cape Industries PLC [1990] ch. 433

- <http://www.westlaw.co.uk>