



Hur påverkas en redares ansvarsförsäkring av
bristande överensstämmelse med
säkerhetsföreskrifterna?

-En studie av Finnbirchs förlisning

Kandidatarbete inom Sjöfart & Logistikprogrammet

ANDREAS HANSSON

ALEXANDER NIKOLOPOULOS

Avdelningen för Sjöfart och Marin Teknik

CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA

Göteborg, Sverige 2012

Kandidatarbete/rapport nr SoL 12/103

RAPPORT NR. SoL-12/103

Hur påverkas en redares ansvarsförsäkring av bristande överensstämmelse med säkerhetsföreskrifterna?

En studie av Finnbirchs förlisning

Andreas Hansson

Alexander Nikolopoulos

Avdelningen för Sjöfart och Marin Teknik
CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA

Göteborg, Sverige, 2012

Hur påverkas en redares ansvarsförsäkring av bristande överensstämmelse med säkerhetsföreskrifterna?

En studie av Finnbirchs förlisning

ANDREAS HANSSON

ALEXANDER NIKOLOPOULOS

© ANDREAS HANSSON, 2012.

© ALEXANDER NIKOLOPOULOS, 2012.

Rapport nr. SoL-12/103

Avdelningen för Sjöfart och Marin teknik

Chalmers Tekniska Högskola

SE-412 96 Göteborg

Sverige

Telefon + 46 (0)31-772 1000

Omslag:

Foto av Finnbirch taget från räddningshelikoptern (MRCC, 2006)

Tryckt av Chalmers

Göteborg, Sverige 2012

How will a ship owner's P&I insurance be affected by non-compliance with the ISM-code?

A study of the shipwreck of Finnbirch

ANDREAS HANSSON

ALEXANDER NIKOLOPOULOS

Department of Shipping and Marine Technology

Chalmers University of Technology

ABSTRACT

M / S Finnbirch sank in 2006. The ship was loaded with truck trailers and paper rolls. As it went in to a storm, the ship started to lean and finally sunk. This was due to inadequately secured load. The report aims to find out how the inadequately secured cargo, which was due to lacking safety precautions, affected the insurance payment. The survey has three main questions; Did the faults in the owner's safety procedures have a significant role in Gard's insurance payout? Was the shipping insurance premium increased or decreased for the ship owner, Lindholm Shipping after the accident? How much insight does the insurance company (Gard) have in the owner's security implementation? The ship owner Lindholm Shipping had a liability insurance, also known as a Protection & Indemnity insurance, which covers the ship owner's responsibility towards third parties in case of an accident. In this case, it was mainly cargo owners who were affected, of which compensation was paid to them. The policy assumes that the ship owner is entitled to limit liability and therefore reduce the amount of damages applicable. It requires that certain criteria have been met. If the ship owner was deemed to have been negligent in its actions or if intent was proven, the limitation of the liability may not be granted. The ship owners' liability also applies to the personnel who worked on the ship as compensation was paid even for them. The personnel were responsible for the cargo and that it was properly secured. However, the staff had not received sufficient training to perform the task. This can be considered to have violated the safety regulations, or the so called ISM regulations. The ship owner is liable to follow the regulations, which cannot be deemed to have occurred. The lacking safety measures did not affect the liability insurance directly. The ship owner of Finnbirch was responsible for having acted recklessly, however it was not enough for the payment to be due. If the security had been better the accident could have been avoided. Higher security would not have been sufficient to lower the insurance premium. However the premium will be raised after a larger insurance payment is made. Though, it is not enough for the insurance company to recover the value with time.

Keywords: P&I, Insurance, ISM, ship owner liability, Finnbirch, Lindholm Shipping, Gard, Protection and indemnity, insurance

Hur påverkas en redares ansvarsförsäkring av bristande överensstämmelse med säkerhetsföreskrifterna?

En studie av Finnbirchs förlisning

ANDREAS HANSSON

ALEXANDER NIKOLOPOULOS

Avdelningen för Sjöfart och Marin Teknik

Chalmers Tekniska Högskola

SAMMANFATTNING

M/S Finnbirch förliste år 2006. Fartyget var lastat med lastbilstrailers och pappersrullar. Lasten var otillräckligt säkrad vilket gjorde att lasten lossnade när fartyget gick in i en svår storm. Fartyget fick slagsida och sjönk. Rapporten syftar till att ta reda på hur den otillräckligt säkrade lasten, som berodde på en bristande säkerhetsorganisation påverkade försäkringsutbetalningen. För att utröna ifall redaren har brutit i sina skyldigheter har en litteraturstudie gjorts på lagar, försäkringsgivarens avtalsregler och säkerhetsföreskrifterna. Undersökningen har tre frågeställningar; Spelade bristerna i redarens säkerhetsbestämmelser en betydande roll i Gards försäkringsutbetalning? Höjdes eller sänktes Lindholm Shippings försäkringspremie av Finnbirchs förlisning? Hur stor insyn har försäkringsbolaget (Gard) i redarens säkerhetsimpletering?

Fartygsägaren Lindholm Shipping hade en ansvarsförsäkring, en så kallad Protection & Indemnity-försäkring, Försäkringen täcker fartygsägarens (redarens) ansvar gentemot tredje man vid en olycka. I detta fall var det främst lastägarna som påverkades varav ersättning utgick till dem. Försäkringen utgår från att redaren har rätt att begränsa sitt ansvar och därmed sänka skadeståndsbeloppet. Det kräver att vissa kriterier har uppfyllts. Redaren får bland annat inte ha varit grovt vårdslös i sitt handlande och inget uppsåt får ha varit bakomliggande. Redaransvaret gäller också personal som arbetade på fartyget så ersättning utgick även till dem. Personalen var ansvarig för att lasten var korrekt säkrad. Dock hade personalen inte fått tillräckligt med utbildning för att utföra uppdraget på ett, enligt reglverket, fullgott sätt. Detta kan anses ha brutit mot säkerhetsföreskrifterna, den så kallade ISM-koden. Föreskrifterna är ett krav för redare att följa och avsaknaden av en lastsäkringsutbildning kan anses vara en säkerhetsbrist. Redarens bristande efterlevnad av säkerhetsföreskrifterna hade dock inte en nämnvärd påverkan på försäkringsutbetalningen men väl på premien. Finnbirchs redare var ansvarig för att ha agerat vårdslöst, men det var inte tillräckligt för att betalningen skulle utebli. Hade säkerheten varit högre så hade olyckan kunnat undvikas, men säkerheten i sig hade inte varit tillräcklig för att sänka försäkringens premie. Däremot höjs premien efter att en större försäkringsutbetalning skett. Dock räcker höjningen inte för att försäkringsbolaget ska återfå pengarna med tiden.

Nyckelord: P&I, försäkring, ISM, redaransvar, Finnbirch, Lindholm Shipping, Gard, Protection and indemnity, ansvarsförsäkring

FÖRORD

Författarna vill tacka Jerker Paulusson och Johan Henriksson (Gard Sweden), Per M. Haveland (Gard AS), Jes Anker Mikkelsen (Bech Bruun) samt Mette Skov Larsen (Sjö och handelsrätten, Köpenhamn) för sitt bidragande med information om fallet med Finnbircholyckan.

Ytterligare ett tack vill författarna rikta till Amanda Björk, Helena Nilsson och Thomas Bengtsson (Lars Krogus Marconova) samt Hans Filipsson (the Swedish Club) för sina råd och förslag på avgränsning och områden för studier angående rapportens ämne.

Författarna vill även tacka Ann-Marie Eriksson, Fia Börjesson och Claes Ohlsson på Chalmers Tekniska Högskola för handledning och stöd i skrivandet.

Författarna riktar slutligen ett tack till Lilly Bengtsson för korrekturläsning och vägledning.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. INLEDNING	1
1.1 Syfte	1
1.2 Frågeställningar	1
1.3 Avgränsningar	1
2. METOD OCH GENOMFÖRANDE	2
2.1 Intervjun	2
2.2 Källmaterial	3
2.3 Källkritik	3
3. BAKGRUND	4
3.1 Finnbirch - förlisningen	4
3.2 Redare och befraktare - anvarsfördelning	4
4. ANSVARFÖRSÄKRING (P&I)	5
4.1 Kort historisk bakgrund.....	5
4.2 Ansvarsförsäkringens täckningsområde	5
4.3 Den försäkrades förpliktelser	6
4.4 Gards regler	6
5. ISM-KODEN	7
5.1 ISM-kodens uppkomst - en historik.....	7
5.2 Syftet och målen med ISM-koden.....	7
5.3 Ansvarig myndighet för ISM-certifieringen.....	8
5.4 ISM-kodens ansvarssubjekt	8
6. REDARANSVARET	10
6.1 Ansvarsgrundlag.....	10
6.2 Vilka och vad svarar redaren för?.....	10
6.3 Ansvarsbegränsning	11
6.4 Förlust av rätten till ansvarsbegränsning.....	11
7. RESULTAT	12
7.1 Juridiska skadeståndsprocessen	12
7.2 Ansvarsfrågan	13
7.3 Brister i efterlevnaden av säkerhetsföreskrifterna gällande Finnbirch	13
7.4 Konstaterade brister i befälhavaransvaret gällande Finnbirch	13
7.5 Konstaterade brister i redaransvaret gällande Finnbirch	14
7.6 Vilka blir effekterna för ansvarsförsäkringen (P&I) vid brister i säkerhetsorganisationen?	14

8. DISKUSSION	19
8.1 Ansvarsförsäkring.....	19
8.2 Ansvarig myndighet för ISM-implementering	20
8.3 Bekvämlighetsflagg	20
8.4 Redaransvar och sjövärdighet.....	20
8.5 Ansvarsfrågan	21
8.6 Tidsbefraktning.....	21
8.7 Metoddiskussion.....	21
9. SLUTSATS.....	23
9.1 Förslag till fortsatt forskning	23
KÄLLFÖRTECKNING	24
Litteratur	24
Offentliga källor.....	24
Internetkällor	25
Författningar	25
BILAGOR.....	1
Bilaga 1: Ansvarsbegränsning	1
Bilaga 2: Utdrag ur ISM-förordningen.....	2

FÖRKORTNINGAR

DOC *Document of Compliance*

Ett dokument som visar att redaren följer rådande ISM-bestämmelser.

DP *Designated Person*

En person i land som har direktkontakt med företagets ledning. Denne har som uppgift och befogenhet att övervaka de aspekter som rör säkerhet och förhindrande av förorening gällande fartygets drift.

HFO *Heavy Fuel Oil*

Ett bränsle som primärt används för fartyg.

IG *International Group*

En sammanslutning av P&I-försäkringsbolag. Syftet är att dela upp kostnadsriskerna sinsemellan.

IMO *International Maritime Organization*

Internationella sjöfartsorganisationen är ett specialiserat organ inom Förenta Nationerna (FN). IMO är ansvarig för åtgärder gällande förbättring av säkerheten för internationell sjöfart och ska arbeta för att förhindra havsföroreningar från fartyg (IMO, 2012).

ISM *International Safety Management*

En internationell standard för säker hantering och drift av fartyg samt för förebyggande av föroreningar.

P&I *Protection and Indemnity Insurance*

En ansvarsförsäkring för redare gentemot tredje man.

SDR *Särskilda Dragnings Rätter*

En kombination av valutorna US-dollar, Euro, Japanskt Yen samt Brittisk Pund (IMF.org, 2012).

SHK *Statens Haverikommission*

En statlig myndighet ansvarig för att undersöka incidenter och olyckor i syfte att förbättra säkerheten.

SMC *Safety Management Certificate*

Ett intyg om att ett fartyg uppfyller kraven enligt rådande säkerhetsföreskrifter.

SMS *Safety Management System*

Ett strukturerat och dokumenterat system som möjliggör för personalen att, på ett effektivt sätt, uppfylla företagets säkerhets- och miljöpolicy.

SOLAS *Safety Of Life At Sea*

1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss samt säker drift av handelsfartyg.

1. INLEDNING

Sjörätten har mycket gamla anor och redan i sjöfartens begynnelse fanns ett behov av avtal mellan redare och lastägare som stipulerade de olika parternas ansvarsområden och skyldigheter (Rinman Brodefors, 1982 s 8).

Redaren har ett omfattande ansvar för de skador som hans fartyg kan orsaka. För detta ansvar kan redaren teckna en ansvarsförsäkring (P&I-försäkring). Syftet med denna är inte att skydda fartygsredaren i första hand, utan att vara en trygghet för andra parter som kan drabbas av skador pga. fartygets drift.

Genom att ha en hög säkerhet kan en redare minimera risken för incidenter. Färre olyckor betyder färre utbetalningar från försäkringsbolaget.

För att förmå redare globalt sett att prioritera säkerhet har ett regelverk som föreskriver att rederierna ska utarbeta och följa ett säkerhetsorganisationssystem tagits fram av IMO. Det är ett krav för att redaren ska erhålla de certifikat som krävs för att bedriva näring inom sjöfarten.

1.1 Syfte

Rapporten syftar till att redogöra för hur försäkringstagarens ansvarsförsäkring (P&I) har påverkats gällande försäkringsutbetalningen och försäkringspremien med utgångspunkt i fallet om lastfartyget Finnbirchs förlisning. Rapporten ämnar redogöra för hur försäkringsgivaren kan tänkas förhålla sig till redarens bristande efterlevnad av ISM-koden om detta skulle visa sig vara fallet samt hur och i vilken omfattning det påverkar parternas försäkringsavtal och försäkringsvillkor.

1.2 Frågeställningar

1. Spelade bristerna i redarens säkerhetsbestämmelser en betydande roll i Gards försäkringsutbetalning?
2. Höjdes eller sänktes Lindholm Shippings försäkringspremie av Finnbirchs förlisning?
3. Hur stor insyn har försäkringsbolaget (Gard) i redarens säkerhetsimplementering?

1.3 Avgränsningar

Rapporten är avgränsad till Finnbirchfallet och dess parter. Med parter menas försäkringsbolaget, fartygsägaren, befraktaren och borgenärer i skadeståndsanspråken. Undersökningen är begränsad till nordisk lagstiftning då fartyget var registrerat under svensk flagg och domen upprättades i Danmark.

Då Gard var försäkringsgivare åt redaren är arbetet begränsat till Gards avtalsvillkor i ansvarsförsäkringen. Om fartygsägaren har flera fartyg så är det inte medtaget hur de andra fartygens försäkringar har påverkats.

2. METOD OCH GENOMFÖRANDE

Som metod har använts en kombination av beskrivande och förklarande tillvägagångssätt. Beskrivande på det viset att rapporten förklarar bakgrunden till fallet och relevant juridik och förklarande genom att ett orsakssamband mellan säkerhet och försäkringen belyses (Höst Regnell Runesson, 2006 sid 29).

Statens Haverikommissionens olycksrapport för Finnbirch inhämtades från haverikommissionens officiella hemsida. För att klargöra hur den rättsliga processen genomfördes så skickades ett e-postmeddelande till den ansvarige advokaten för begränsningsfonden, Jes Anker Mikkelsen. Domen erhöles från Sjö- och Handelsrätten i Köpenhamn för att få klarhet i om en begränsningsfond hade upprättats i fallet om Finnbirchs förlisning. Därefter kontaktades Gard för en intervju vilken genomfördes den 26:e oktober 2012.

2.1 Intervjun

En öppet riktad intervju genomfördes med representanter från Gard, det ansvariga försäkringsbolaget, och spelades in med hjälp av ett ljudmedium för att senare transkriberas till skriven text för senare analys. Syftet med intervjun var att få försäkringsgivarens syn på fallet, varför en begränsningsfond upprättats samt om säkerhetsbristerna påverkade beslutet ifall försäkringen skulle betalas ut. Fyra öppet ställda frågor som underlag för intervjun förbereddes och skickades i förväg till kontakten på Gard. Intervjun genomfördes där de intervjuade fritt fick delge information om hur försäkringen påverkades av bristande säkerhetsrutiner och om hur processen gick till. Resultatet av svaren från de intervjuade analyserades efter genomförd intervju och sammanställdes. (Höst Regnell Runesson, 2006 sid 34 - 35). Frågorna var följande:

1. Hur stor del av begränsningsfondens summa, i procent, betalades av försäkringen/Gard?

2. Var bristerna i ISM/säkerhetsföreskrifterna en avgörande faktor i fallet? Vilka aspekter spelade in? Med aspekter menas exempelvis fartygets historik, underhåll på fartyget eller personalens utbildning.

3. Har fallet påverkat redarens framtida försäkringspremier? Om ja, var de bristande säkerhetsrutinerna/föreskrifterna en avgörande faktor?

4. Täcktes kostnader som inte ingick i domslutet/begränsningsfonden? Exempelvis juridiska omkostnader eller claims som uppkom senare. När avslutades fallet eller är det fortfarande "öppet"?

En kompletterande öppen riktad fråga ställdes via e-post:

5. Vad händer om myndigheterna drar in en redares DoC (Document of Compliance)? Upphör försäkringen direkt? Får ni en varning av myndigheterna ang. det?

2.2 Källmaterial

Förutom en intervju och e-postkommunikation med expertis och personer insatta i Finnbirchfallet har det som underlag för rapportens studie även använts sjörättslitteratur, litteratur om ISM-koden i kombination med den svenska översättningen av själva koden samt litteratur om ansvarsförsäkringen (P&I) och Gards ansvarsförsäkringsvillkor. Intervjun med försäkringsbolaget är till största del grund för resultatsammanställningen. Rättsfallet utgörs av domen om upprättandet av begränsningsfonden för Finnbirchs rederi.

2.3 Källkritik

Då information har baserats på intervjuer med inblandad kompetent personal och akademiska källor inom ämnet samt Statens haverikommissions rapport om Finnbirchs förlisning är källorna att betrakta som relevanta och tillförlitliga. Intervjun med Gard är gjord med personer insatta i Finnbirchfallet som tillhandahöll information om redarens försäkring och ISM-kodens inverkan på försäkringsutbetalningen.

3. BAKGRUND

Nedan ges en kort bakgrund i form av en kort sammanfattning om Finnbirchs förlisning och ansvarsförhållandet mellan redare och befraktare.

3.1 Finnbirch - förlisningen

M/S Finnbirch, ett fartyg anpassat för att lasta fordon, ägt av Lindholm Shipping, lämnade Helsingfors hamn den 31 oktober 2006 för en ordinarie lastresa till Århus hamn i Danmark. Fartyget var lastat med lastbilstrailers samt pappersrullar. Vädret var nästan stilla vid avgången i Helsingfors, men försämrades när fartyget passerade mellan Öland och Gotland. Höga vågor och kraftiga vindar fick Finnbirch att luta kraftigt vilket ledde till att lasten i fartyget lossnade. Besättningen kunde inte rätta upp fartyget igen och blev snart tvungna att skicka ett nödanrop (SHK Rapport RS 2008:03, 2008 s 10-11).

Besättningen utrymde fartyget och iförda räddningsdräkter samlades de ute på däck. En räddningsinsats var dock inte genomförbar under de rådande omständigheterna. Besättningen fick stanna kvar ute på däck i fyra timmar tills Finnbirch kantrade och sjönk. Två besättningsmän av totalt fjorton ombordvarande avled. Det fanns en mindre mängd farligt gods ombord. 183 m³ HFO bärgades i början på mars 2007 medan 100 m³ svåråtkomlig diesel samt det farliga godset återstår att bärgas (SHK Rapport RS 2008:03, 2008 s 10-11).

3.2 Redare och befraktare - ansvarsfördelning

Finnbirch var under olyckstillfället uttyrd under så kallad tidsbefraktning. Detta innebär att fartygsredaren, ägaren Lindholm Shipping, hyrde ut fartyget till Finnlines under en given tidsperiod. Under den perioden var fartygsredaren ansvarig för fartygets underhåll, ISM-implementeringen och tekniska drift. Även personalen var anställd av Lindholm. Befraktaren var ansvarig för planering av traderna, lastning och lossning, lastsäkring och bunker (Ihre, 2012 s 85)(SHK Rapport RS 2008:03, 2008 s 20).

4. ANSVARFÖRSÄKRING (P&I)

Ansvarsförsäkringen existerar främst för att garantera redaren möjlighet att täcka sitt ekonomiska ansvar vid en incident. Då ansvaret är ett mycket brett område med många olika eventuella omkostnader som täcks in har P&I-försäkringen ett mycket högt maxbelopp motsvarande ungefär 4,25 miljarder USD (Ihre, 2012 s 364). Även om detta belopp aldrig uppnåtts i praktiken visar det ändå på att det är fullt möjligt att komma upp i väldigt höga värden. Dock inkluderar det oljeskador vilka kan bli ytterst kostsamma och har ett mycket högt begränsningsbelopp enligt avgränsningsreglerna i sjölagen och globalbegränsningsreglerna (Ihre, 2012 s 364).

4.1 Kort historisk bakgrund

Ansvarsförsäkringen (Protection & Indemnity, P&I) togs fram i mitten av 1800-talet. Det fanns ett framväxande behov sedan en längre tid där rederierna behövde täckning för och skydd mot ansvar för den sista fjärdedelen av den dåvarande sjöförsäkringen. Vid den tiden omfattades den av kollisionansvar och personskador. Detta ledde till skapandet av ömsesidiga skeppsredareföreningar. Detta kallades att "klubba tillsammans" och sammanslutningarna kallades således för klubbar. Under den senare delen av 1800-talet fick redare ett ökat obligatoriskt ansvar för lastskador. Därmed såg sjöförsäkringsklubbarna att ett behov fanns för att ta över ansvarsersättningen från redarna. Effekten av detta blev att de första moderna P&I-klubbarna grundades (Johansson, 2008 s 52).

4.2 Ansvarsförsäkringens täckningsområde

P&I-försäkringens huvudsakliga funktion är att täcka redares försäkring mot tredjemanskador och andra därtill kommande risker och faror som inte faller under Hull & Machinery-försäkringen (H&M), också kallad Kasko-försäkring, vilken enbart täcker fartygets skrov och maskin. Generell information om täckning av ansvarsförsäkring för namngivna faror under P&I-försäkringen är angett i de regler som anger täckningens omfattning (Johansson, 2008 s 52). För att villkoren ska täckas av försäkringen måste det vara ordagrant angivet i försäkringsvillkoren vad som är inkluderat i försäkringsavtalet (Johansson, 2008 s 52-53).

För redare som är medlemmar i en P&I-klubb täcker ansvarsförsäkringen skulder, kostnader och utgifter där en stor del av ansvarsförsäkringen utgörs av täckning mot lastskador såsom felleverans, uppsiktsansvar, ansvar för information i godsdeklarationen, deviation från segelrutten samt fördröjningsansvar (Johansson, 2008 s 54-55). Under ansvarsförsäkringen har P&I-klubben en skyldighet att kompensera för personskador sjukdom, dödsfall och olyckstillbud för alla kategorier av personer ombord eller som har en anknytning till fartyget och dess besättning. Ersättningar för sjukhusvistelser, resor, mediciner och begravningar täcks till en viss grad (Johansson, 2008 s 53-54).

Under ansvarsförsäkringen (P&I) täcks även miljörelaterade skador som vrakborttagning, bärgarlöner, oljeskador och andra utsläpp samt olika typer av

kollisionsskador som inte täcks av kaskoförsäkringen (H&M), exempelvis kollisioner med fasta eller flytande objekt såsom bojar, pirer, kajer samt bryggor. (Johansson, 2008 s 54-56).

Ett område som inte täcks av ansvarsförsäkringen är täckning mot orena konossement, transportavtal, eller avsaknad av originalkonossement då klubbarna är medvetna om att bedrägerier mellan redare och befraktare förekommer (Johansson, 2008 s 55).

Tretton större P&I-klubbar samarbetar i en internationell sammanslutning av redare som går under benämningen The International Group of P&I Insurers (IG). I Skandinavien finns tre P&I-klubbar; the Swedish Club (Göteborg, Sverige), Gard (Arendal, Norge) och Skuld (Oslo, Norge). Samarbetet sker genom ett "poolingavtal" där ett uppkommet skadeståndsanspråks storlek från en klubbmedlem avgör hur det ska portionerats ut över de övriga klubbarna samt hur man ska återförsäkras och hantera katastrofanspråk bland medlemmarna (Johansson, 2008 s 52).

Några gemensamma villkor för P&I-försäkringar existerar inte på grund av rådande konkurrenslagstiftning. Dock sker ändå ett samarbete mellan medlemmar av IG-gruppen när det gäller regler för ansvarsförsäkringar (Johansson, 2008 s 52).

4.3 Den försäkrades förpliktelser

I ett försäkringsavtal är försäkringstagaren skyldig att följa ett angivet antal förpliktelser. Skyldigheten att följa s.k. "säkerhetsföreskrifter" är ett exempel på en sådan förpliktelse. Några andra exempel är att fartyget inte får trafikera rutter som kräver isklassificering, det får inte lasta farligt gods eller trafikera rutter med risk för krigshandlingar. Skulle detta ändå ske så upphör avtalet att gälla (Gold, 2002 s 506).

4.4 Gards regler

Försäkringstagaren ska meddela Gard om denne missat att ange eller ämnar ändra något som är relevant för försäkringsavtalet enligt Gards villkor. Försäkringstagaren ska under försäkringens period vara klassificerad av ett klassificeringssällskap som är godkänt av försäkringsgivaren, Kapitel 3 Regel 8. Enligt regel 8 - 3 har inte försäkringstagaren rätt till ersättning om han brister i regel 8 - 1 (Gard, 2012. Gard Rules)

5. ISM-KODEN

Intentionen och förhoppningen med ISM-koden är att genom införandet av en för sjöfartsbranschen globalt gällande säkerhetsstandard kunna lokalisera redare och bolagsledning till de fartyg som inte når upp till den gällande fartygsstandarden och därmed ta dessa fartyg ur den globala handelstrafiken. Det upplevdes tidigare, innan koden var införlivad, att de dåvarande reglerna och föreskrifterna inte var tillräckliga för att leda till en minskning av antalet fartygsolyckor och den mänskliga faktorns inverkan (Anderson, 2005 s 21).

5.1 ISM-kodens uppkomst - en historik

ISM-koden uppkom som en konsekvens av att det under sent 1980-tal och tidigt 1990-tal uppstod en markant ökning av antalet fartygsolyckor. Ett exempel är Exxon Valdez som 1989 gick på grund utanför Alaskas kust och orsakade ett omfattande oljeutsläpp med betydande skador på miljön. En annan känd olycka var Estoniaförlisningen 1994 där bogvisiret på fartyget bröts av på grund av hårt väder och resulterade i ett stort antal omkomna (Anderson, 2005 s 15-16).

Som en konsekvens av detta ökade P&I-försäkringsfodringarna och kostnaderna därtill med cirka 200 procent per år. På uppdrag av en rad olika länders regeringar togs olika rapporter fram för att försöka ge en förklaring till fenomenen med kraftigt ökande försäkringskostnader på framförallt P&I sidan (Anderson, 2005 s 15-16). ISM-koden utarbetades 1993 av en kommitté utsedd av IMO utifrån diskussioner som förts angående säkerhetshandlingen inom själva IMO. Genom detta blev ISM-koden obligatorisk gällande för alla SOLAS anslutna stater och den fjärde november 1993 blev ISM-föreskrifterna inkorporerade i Kapitel IX i SOLAS konventionen från 1974. ISM-koden blev obligatorisk för i princip alla lastfartyg i nästan alla nationer världen över den första juli 2002 (Anderson, 2005 s 15-16).

5.2 Syftet och målen med ISM-koden

I ISM-koden fastställs i avsnitt 1.2 Mål att:

"1.2.1 Målen med koden är att säkerställa säkerheten till sjöss, förhindra att människor skadas eller omkommer samt undvika skador på miljön, i synnerhet på den marina miljön, och på egendom.

1.2.2 Företagets mål för säkerhetsorganisationen bör bl.a.

1.2.2.1 sörja för säkra rutiner för fartygs drift och en säker arbetsmiljö,

1.2.2.2 fastställa skydd mot alla identifierade risker, och

1.2.2.3 kontinuerlig öka den landbaserade personalens och sjöpersonalens kompetens i säkerhetsledning, inklusive beredskap för nödsituationer både vad gäller säkerhet och miljöskydd.

1.2.3 Säkerhetsorganisationssystemet bör säkerställa

1.2.3.1 att obligatoriska regler och föreskrifter följs, och

1.2.3.2 att tillämpliga koder, riktlinjer och standarder, rekommenderade av IMO, administrationer, klassificeringssällskap och andra organisationer inom sjöfartsbranschen beaktas."

5.3 Ansvarig myndighet för ISM-certifieringen

I ISM-koden sektion 1.1 Allmänt definieras administrationen som utfärdar säkerhetscertifikaten: "1.1.3 administration: regeringen i det land vars flagg fartyget har rätt att föra."

Det yttersta ansvaret om ISM-certifieringen ligger på flaggstaten och den ansvariga myndighet som rederiet är registrerad på där. Endast de har rätt att utfärda och återkalla certifikat. Hamnstater kan också bidra till att föreskrifterna efterlevs genom att varna myndigheterna då allvarliga brister upptäcks (Anderson, 2005 s 29-39).

Exempelvis är Sverige ansvarigt för de svenskflaggade fartygen. Transportstyrelsen är den myndighet som ansvarar för certifikatutfärdandet gällande säkerhetsföreskrifterna (ISM). Med hjälp av ISM-koden kan Transportstyrelsen bedriva kontroll på plats ombord på fartygen (Åström, 2010 s 19).

Då ISM-förpliktelseerna är uppbyggda på ett sätt som är vägledande snarare än bindande krävs en SMS för att anpassa ISM-koden till respektive företag. SMS (Safety Management System) innefattar förvaltningen av allt som har med säkerhet att göra, det vill säga att den innefattar rutinerna som personalen ska följa, men också olika krav på utbildning, erfarenhet och andra kvalifikationer. På detta vis kan ansvariga myndigheter kontrollera SMS:en och se om redaren är lämpad för ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation, Document Of Compliance (DOC), som intygar att SMS:en är godkänd och därmed även ISM-koden (Anderson, 2005 s 29-39).

Det är relativt vanligt att redare registrerar sig vid så kallade "bekvämlighetsflaggsnationer", det vill säga att nationen i fråga har begränsad kontroll på säkerheten, både frekvensmässigt och under själva kontrolltillfällena, samt låga kostnader för diverse certifikat och kontroller (Anderson s 47). I Sverige sker kontroll av fartyg en gång om året medan det internationellt sker två gånger på en femårsperiod (Åström, 2010 s 18).

I dagsläget har 28 länder inklusive Panama och Liberia klassificerats som bekvämlighetsnationer enligt den internationella fackliga federationen, ITF (itfglobal.org, 2012).

5.4 ISM-kodens ansvarssubjekt

Även om ISM-koden är adresserad till hela rederiorganisationen och dess policys angående säkerhet och förebyggande av utsläpp är framförallt två ansvarssubjekt utpekade av koden som särskilt ansvariga för den faktiska tillämpningen av ISM-koden. Dessa är DP:n, Designated Person och befälhavaren (Sydsjö Norlin, 1998 s 28-29).

Enligt ISM-förordningen bör befälhavaren ha klart angivna definitioner och dokumentation angående ansvarsområdet. Området bör inkludera rutiner för hur företagets säkerhets- och miljöpolicy ska genomföras, hur besättningen ska motiveras vad gäller policyn, se till att brister rapporteras och att rutinerna verkligen efterlevs. Det

bör inte heller finnas några missuppfattningar om vilka befogenheter befälhavaren har för att kunna genomföra sin uppgift (ISM-kod, svensk översättning s 11). DP:n har som uppgift att övervaka och sedan anmäla olika aspekter som har med säkerheten att göra till styrelsen. Det behöver inte röra sig om en person, utan kan bestå av flera. Det är viktigt att personen/personerna har direktkontakt med styrelsen för att säkerställa att informationen verkligen når fram. De har också som uppgift att säkerställa att personalen har önskade resurser och stöd för att klara säkerhetsfrågorna (ISM-kod, svensk översättning kapitel 5).

6. REDARANSVARET

Redaransvaret har en direkt relevant koppling till P&I-försäkringen då framför allt ansvarsbegränsningen har en stor påverkan på ansvarsförsäkringen. Detta avsnitt belyser betydelsen som redaransvaret har för P&I-försäkringen.

6.1 Ansvarsgrundlag

Redaransvaret fastställs i nordisk sjölag och är av stor vikt om det skulle ske en olycka som kan leda till rättegång. Nedan är de mest relevanta bestämmelserna angående Finnbirchfallet angivna. Innebörden har förkortats.

- 1 kap. 9 § Fartyget ska, när det hålls i drift, vara sjövärdigt.
- 6 kap 1 § Befälhavaren ska säkerställa innan resan att fartyget är i sjövärdigt skick.
- 7 kapitlet 1 § Redaren är ansvarig för skada som befälhavaren, medlem av besättningen eller lots orsakar genom fel eller försummelse i tjänsten.
- 9 kap 1 § Redaren har rätt att begränsa sitt ansvar
- Kapitel 12: Om begränsningsfond.
- 13 kap. 24 § och 25 § Transportören är ansvarig för godset medan det är i hans vård, i lastningshamnen, under transporten, i lossningshamnen samt för skador på godset. För resebefraktare gäller 14 kap. 27 §.
- 13 kap 33 § Rätt till begränsning gäller inte om skadan uppkom genom grov vårdslöshet eller med uppsåt.

6.2 Vilka och vad svarar redaren för?

I Finnbirchs fall var befraktaren, Finnlines, ansvarig för lasthantering och fartygets operationella drift varför Finnlines avses som redare i detta avsnitt (SHK Rapport RS 2008:03, s 20) (Blom 1985 s 33).

Med redaren menas inte endast en fysisk person utan de ansvariga personerna för ett eller flera fartygs drift, det vill säga styrelsen (Falkanger, Bull, Brautaset, 2011. s 169–171).

Redaren är inte bara ansvarig för sin personal som arbetar på fartyget i sig utan även för annan personal i anslutning till fartygets tjänst. Det kan exempelvis vara hamnarbetare, stuvare, hamnagenter, men också inspektörer, reparatörer eller besök på fartyget (Blom 1985 s 28).

Förutom personerna i fråga så är redaren också ansvarig för gods som han transporterar åt en lastägare. Enligt sjölagen kap. 13 §12 så ska transportören utföra transporten ”med

tillbörlig omsorg och skyndsamhet, vårda godset och även i övrigt ta till vara lastägarens intressen från mottagandet till utlämnandet av godset”.

6.3 Ansvarsbegränsning

Då fartygsnäringen inkluderar många parter, stora ekonomiska summor samt en stor fara för både personer och egendom så erfordras en princip som anbefaller respektive part att ta sitt ansvar vid tillbud (Blom 1985 s 55).

För att det ska vara möjligt för en redare att tryggt kunna bedriva en rederiverksamhet har man internationellt sett valt att ge en möjlighet till begränsning av eventuella skadeståndsbelopp vid en olycka.

Ansvarsbegränsningen kan vara antingen en kontraktuell begränsning eller en lagstadgad begränsning, Inom sjöfarten skiljer man mellan *kollibegränsning* (*individualbegränsning*) och *globalbegränsning*.

Det är vanligt att begränsningen anges kontraktuellt istället för att parterna väljer att utgå från vad lagen anger. Detta anges då i transportavtalet och det kan vara angivet i en fast summa eller även ett maxbelopp istället för SDR/tonnage, vanligtvis för att underlätta vid en incident. Avtalet får dock inte avvika från Sjölagen kapitel 13 vilket sätter strikta krav på ansvaret (Ihre, 2012. s 294).

Framgår det inte i avtalet gäller sjölagen kapitel 13 30 §, det vill säga 667 SDR för varje kolli eller 2 SDR för varje kilo.

6.4 Förlust av rätten till ansvarsbegränsning

Normalt gäller att redaren måste ha varit oaktsam eller vårdslös under sin ansvarsperiod för att anses vara skyldig till skadestånd. Detta kallas också för culpaansvar eller culpöst beteende. Det kan vara svårt att bevisa om den ansvarige var skyldig till ett culpöst beteende, men en generell grundtanke i svensk rätt är att skilja mellan *logisk* och *adekvat kausalitet*. Logisk kausalitet betyder att det finns en direkt koppling mellan orsak och verkan, även om den inte är tydlig. Adekvat kausalitet däremot visar att kopplingen inte gick att förutse (Ihre, 2010. s 301).

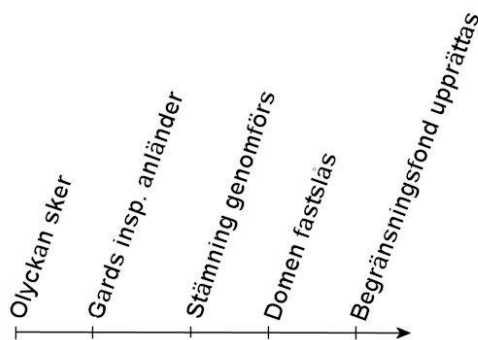
Den främsta anledningen till att en redare inte har rätt till en ansvarsbegränsning är då redaren gjort sig skyldig till antingen grov vårdslöshet eller uppsåt (*dolus*). Detta framgår i sjölagen i kapitel 9. Det är ytterst ovanligt inom sjörätten att grov vårdslöshet förekommer, främst för att det är så pass allvarligt och för att det är så pass svårbevisat (Bengtsson, 2010 s 104 – 106).

Skulle det visa sig att redaren är skyldig till grov vårdslöshet eller uppsåt förlorar redaren också rätten till ersättning från försäkringsbolaget enligt Gard Rule 72. Detta har dock inte skett i Finnbirchs fall vilket framgår av att en begränsningsfond genomfördes (Gard Rules, 2012).

7. RESULTAT

I detta kapitel diskuteras bristerna i säkerhetsförpliktelserna för redaren och befälhavaren samt hur Gard, redarens dåvarande försäkringsgivare, hanterade försäkringsärendet.

7. 1 Juridiska skadeståndsprocessen



Figur 1. Händelseförlopp

Ovan illustreras genom en tidslinje hur den juridiska skadeståndsprocessen genomfördes efter olyckan. Dagen efter olyckan anlände inspektörerna från Gard för att utreda händelsen och för att förhöra besättningen om olycksskedet. Utredarna skapade sig snart en klar bild över olycksförloppet¹. Stämningen var rent formell då det inte är möjligt att upprätta en begränsningsfond utan en förestående stämning. Domen fastslås dock aldrig officiellt (Dom, 2009), då samtliga parter gick med på att lösa konflikten sinsemellan². Den P&I-klubb som hade hand om fartyget Finnbirch, Gard, tillhandahöll en uppgörelse för alla fordringsägare som hade skickat in sina fordringar till Sjö- och handelsrätten i Köpenhamn efter att begränsningsfonden hade upprättats. Alla fordringsägare avgjorde sedan saken sinsemellan och uttömde avräkningsbeloppet som hade lagts som deposition av P&I-klubben. På grund av detta hade domstolen inte gjort ett formellt beslut utan stängde ärendet efter att ha tömt depositionskontot. I Finnbirchs fall begränsades beloppet i Sjö- och handelsrätten i Köpenhamn, Danmark med hjälp av begränsningsfonden till 6.358.400 SDR enligt sjölagen § 177, se § 234, punkt 1. Detta motsvarade ca: 66.406.976 danska kronor vid tillfället.

¹ Intervju med Jerker Paulusson och Johan Henriksson, Claims Executive och Senior Manager, Gard (Sweden), 12-10-26.

² Epostkontakt Jes Anker Mikkelsen, Partner, Bech Bruun, 12-10-05

7.2 Ansvarsfrågan

Enligt nordisk sjölag måste en redare göra allt som krävs för att ett fartyg ska vara sjövärdigt när det lämnar hamn. Redaren ska också se till att fartyget är rätt bemannat och att personalen har den utbildning som krävs för att utföra sin uppgift. Detta kan inte anses vara fallet då personalen efterlyste utbildning i lastsäkerhet. Detta ledde i förlängningen till olyckan genom att lasten inte var tillräckligt säkrad. Detta bryter mot både svensk lag och mot Gards regler. Även om så var fallet så visade det sig inte vara tillräckligt för att redaren skulle gå miste om sin ersättning från försäkringsbolaget. Ett mer motiverat svar till detta framgår i intervjun nedan.

7.3 Brister i efterlevnaden av säkerhetsföreskrifterna gällande Finnbirch

I Finnbirchs fall hade redaren två anställda som var ansvariga för säkerheten. Den ena var ansvarig för den tekniska driften och den andre för ISM-föreskrifterna. Den ISM-ansvarige hade gått en tvådagarsutbildning i ISM och han hade ingen egen erfarenhet av att arbeta till sjöss. Inspektionerna av ISM-hanteringen skedde 4 – 6 gånger per år och då främst i samband med internauditeringen. Auditeringen baserades främst på kontroll av dokumenten.

Rederiet (Lindholm Shipping) ansåg att företaget var alltför litet för att kunna bredda sin verksamhet angående säkerheten, främst då deras kund, Finnlines, var alltför stor för att Lindholm Shipping skulle kunna ta ställning i säkerhetsfrågorna (SHK Rapport RS 2008:03, 2008 s 98)

7.4 Konstaterade brister i befälhavaransvaret gällande Finnbirch

Redaren (Lindholm Shipping) hade sakteligen tappat fokus på lastsäkerheten under årens gång. Lastsäkerheten baserades på muntliga överenskommelser mellan befälen och rederiet om hur lastsäkerheten ska skötas, men det fanns inga direkta kunskaper om hur lastsäkerheten skulle hanteras, utan redaren förlitade sig helt på befraktarens lastsäkringssystem. Det förekom att trailers var ostämplade och osurrade i aktern på fartyget, vilket är en allvarlig avvikelse. Det borde ha uppmärksammats av befälhavaren samt rapporterats till rederiet (SHK Rapport RS 2008:03, 2008 s 97-98).

Det slutgiltiga ansvaret (Sjölagen kap 6) för hur lasten stuvats är i slutändan befälhavarens. I Finnbirchs fall var ansvaret för att undersöka lasten överlåten till en styrman och en matros. Undersökningen gick till så att de bockade av inkommande last och registrerade vikten i stabiliseringsprogrammet. Genom att placera tyngre last långt ner i fartyget och lättare last upptill så försökte man maximera stabiliteten i fartyget, men då det var svårt att veta en mer exakt vikt för trailrarna då det var endast de olika speditörerna som kände till vikten, så detta system hade vissa brister (SHK Rapport RS 2008:03, 2008 s 97-98).

Detta ansvarsförhållande framgår också av charterkontraktet som innehöll en klausul som sade att lasten skulle säkras till befälhavarens godkännande. Det framgår också tydligt i fartygssäkerhetslagen att befälhavaren ska godkänna lastsäkringen innan

en resa. Förutom detta framgår också att ett säkerhetssystem samt en lastsäkringsmanual ska användas för att säkra lasten, vilket inte har skett. Detta tyder på vårdslöshet från främst redarens sida (SHK Rapport RS 2008:03, 2008 s 76). Det fanns således en uttalad skyldighet både för befälhavarna och för rederiet att se till att manualen följdes ombord. I SHK:s rapport konstateras det dock att lastsäkringsmanualens krav haft en marginell inverkan på den faktiska lastsäkringsnivån i fartyget (SHK Rapport RS 2008:03, 2008 s 97).

7.5 Konstaterade brister i redaransvaret gällande Finnbirch

Med en så liten landorganisation för att få en bättre kontroll över de faktiska förhållandena menar SHK att det kunde ha varit en fördel att anlita en extern part med en mer gedigen operativ erfarenhet för den interna auditeringen av såväl fartygen som rederiet, eller att använda kompetens från Bore som ingick i samma bolag. Vidare kunde regelbundna säkerhetsmöten inom rederiet mellan exempelvis rederipersonal, befälhavare och tekniska chefer kunnat bredda kunskapsbasen i landorganisationen. Avsaknaden av mer generella säkerhetsdiskussioner mellan besättningarna och landorganisationen bidrog sannolikt till att lastsäkringsfrågorna inte fick den uppmärksamhet de förtjänade inom rederiet. (SHK Rapport RS 2008:03, 2008 s 98).

Vad gäller bristen på lastsäkerhetskompetensen hos Finnbirchs befäl så har detta meddelats till rederiet att en utbildning var av direkt intresse och nytta. Innan olyckstillfället hade detta fortfarande inte skett, vilket visar på att rederiet inte visade ett intresse för lasthanteringsfrågan eller säkerheten (SHK Rapport RS 2008:03, 2008 s 44).

7.6 Vilka blir effekterna för ansvarsförsäkringen (P&I) vid brister i säkerhetsorganisationen?

Fredagen den 26:e oktober 2012 hölls en intervju med representanter från Gard (Jerker Paulusson och Johan Henriksson), med syftet att få svar på frågor som framkommit under processen, men som inte gick att besvara via de officiella reglerna eller litteratur. Fyra frågor sammanställdes utifrån vad som framkommit i undersökningen av processen kring Finnbircholyckan relaterat till frågeställningen och undersökningen.

I intervjun försökte författarna påverka diskussionen så lite som möjligt för att ge ett så objektivt svar som möjligt. Den 15 november 2012 ställdes via e-post ytterligare en femte och sista öppen riktad fråga för komplettering av undersökningen.

1. Hur stor del av begränsningsfondens summa, i procent, betalades av försäkringen/gard?

Hela begränsningsbeloppet betalades av Gard som vidare menar att det behövs en stämning för att kunna sätta upp en begränsningsfond. Antingen kan olika intressenter, fartygsägare eller försäkringsbolag begära uppsättning av en begränsningsfond efter en olycka beroende på var i världen det sker. I Finnbirchfallet skedde detta i Danmark där

det krävdes en stämning för att sätta upp en begränsningsfond. Den ansvarige bildar då ett forum där alla kan rikta sina krav gällande försäkringsärendet. I Finnbirchfallet ställde Gard en garanti till Sjö-och handelsrätten i Köpenhamn på begränsningsbeloppet. Vid frågan hur lång tid det tog för begränsningsfonden att accepteras av samtliga parter uppger Gard att detta gick förhållandevis fort då det annars generellt sätt kan ta väldigt lång tid att sätta upp en begränsningsfond och få den accepterad på grund av exempelvis tvister mellan parterna. I Finnbirchfallet betalade försäkringen allting men generellt sett gällande vad Gard betalar styrs helt och hållet av vad försäkringsavtalet stipulerar oavsett vad begränsningsfonden säger. Gards utbetalningar styrs bara av deras försäkringsavtal, oavsett hur stor begränsningsfonden är.

Kraven omfattades inte av personskador eller kaskoförsäkringar (H&M) utan kraven var baserade på lastskador. Med lastskador menas lastägarnas fodringar på förlorad last och dåvarande Sjöfartsverket. En förutsättning för uppsättandet av en begränsningsfond är att alla intressenter är inkluderade i fonden. Att även sjöfartsverket var part i begränsningsfonden berodde på att de kom med ett krav på oljesanering efter olyckan.

Vid frågan om Gard har specifika försäkringsavtal för varje kund eller standardavtal svarar Gard att man har en speciellt avtalad försäkringspolis för varje försäkringstagare, försäkringsobjekt, där det står hur stor självriskan är och vad försäkringspremien kostar och vad man exkluderar och inkluderar i den specifika kundens premie. Utöver detta hänvisar Gard försäkringstagaren vidare till Gards allmänna P&I-regler. Grunden i P&I-försäkringen är att försäkringsgivaren (Gard) täcker redarens kontraktuella och legala ansvar såtillvida att redaren, försäkringstagaren, inte tar på sig ett osedvanligt stort ansvar för händelser som inte täcks av försäkringen. Då är redaren skyldig att höra av sig till P&I-klubben (Gard) och undersöka om frågan täcks eller inte och i så fall om redare kan täcka den ökade risken med en extra premie.

Med hänvisning till SHK:s rapport om bristande efterlevnad av ISM-koden så tittar försäkringsföretaget (Gard) inte speciellt på besättningens utbildning i lastsäkerhet eller ISM-koden utan detta är primärt redarens ansvar. Gard ser efterlevnaden av ISM-föreskrifterna gällande säkerhet som intressant i riskbedömningen av fartyget när premien sätts men är inte direkt involverade när det gäller säkerhetsaspekterna då detta återigen faller under redaransvaret. Bristerna i fartygssäkerheten och efterlevnaden av ISM-koden måste vara väldigt allvarliga och på en väldigt hög nivå där Gard menar att detta skulle kunna exemplifieras av att en redare, verkställande direktör, på rederiet öppet deklarerar att denne struntar i säkerhetsföreskrifterna och låter fartyget vara i trafik trots allvarliga brister i säkerheten då VD:n har hävdade att fartyget ändå är täckt av försäkringen. Dessutom måste försäkringsgivaren kunna påvisa och bevisa att det föreligger grov vårdslöshet för att försäkringstäckningen inte ska betalas ut. Gard resonerar som så att grov vårdslöshet sällan går att bevisa.

När det kommer till brister i säkerhetsföreskrifterna och ISM-koden så kan Gard notera detta men identifierandet av dessa brister ger inget mandat för försäkringsgivaren att

neka en försäkringsutbetalning till redaren. Återigen måste det vara grov vårdslöshet för att försäkringen inte ska gälla och därmed att försäkringen inte kan betalas ut. Detta beroende, enligt Gard, på att redaren inte kan kontrollera skepparens kunskaper om säkerheten ombord.

Om skepparen officiellt har sina behörigheter från myndigheterna i tillfredsställande ordning så kan inte redaren lägga sig i detaljer gällande efterlevnaden av säkerhetsföreskrifterna ombord och vad som sker i praktiken på fartyget.

2. Var bristerna i ISM/säkerhetsföreskrifterna en avgörande faktor i fallet? Vilka aspekter spelade in? Med aspekter menas exempelvis fartygets historik, underhåll på fartyget eller personalens utbildning.

Antingen är en risk täckt eller inte. Det finns ingen problematiseringsregel som säger att försäkringen bara täcker en del av beloppet, antingen omfattas det eller så omfattas det inte. Detta var inte ifrågasatt i Finnbirchfallet men generellt finns det många som ifrågasätter detta globalt sett och menar att vissa beslut från redarens sida borde fränskriva redaren försäkringsbeloppet eller globalbegränsningen och där det försöks härledas till identifikationsproblematiken. Några exempel kan vara att redaren givit en för dålig utbildning, felaktiga instruktioner till besättningen, eller medvetet försakat underhåll, det vill säga att medvetna beslut på managementnivå skulle kunna bryta mot både försäkringstäckningen och globalbegränsningarnas regler. Detta händer i princip aldrig men det finns teoretiska möjligheter för det, menar Gard. Det finns teoretiska möjligheter att dessa medvetna brister som bryter mot globalbegränsningen borde gå hand i hand med utebliven försäkringsutbetalningen, men återigen så händer det i princip aldrig.

Gällande haverirapporten från Statens haverikommission så är den inte relevant för Gards försäkringsavtal, detta mycket på grund av att det tar flera år från haveritillfället till att rapporten publiceras samt för att Gard gör en egen undersökning över olycksförloppet och tar "statements" från besättningen.

Det är väldigt svårt att neka en ansvarsförsäkring då felen oftast orsakas av den mänskliga faktorn. Det ska vara möjligt för redaren och dess personal att begå misstag, annars hade sjöfartsnärings varit omöjlig att bedriva.

En annan aspekt som gör det svårare för Gard att neka en försäkring är bevisbördan. Även om det kan vara teoretiskt möjligt att redaren antingen agerat grovt vårdslöst eller medvetet så ligger bevisbördan på försäkringsbolaget vilket medför att det blir än mer ovanligt att redare nekas sin ersättning.

3. Har fallet påverkat redarens framtida försäkringspremier? Om ja, var de bristande säkerhetsrutinerna/föreskrifterna en avgörande faktor?

Det är utbetalningen för en incident, så som i Finnbirchs fall, som triggar en premiehöjning. Man tittar på hur de framtida försäkringspremierna för Lindholm Shipping påverkades av att Finnbirch förläste. Dock valde rederiet att lämna Gard som försäkringstagare och gick till en annan försäkringsgivare året efter, dock inte på grund av att redaren tyckte Gard hade hanterat ärendet felaktigt. Hade Lindholm Shipping valt att kvarstå som kund hos Gard hade kaskoförsäkringen (H&M) och ansvarsförsäkringen (P&I) påverkats såtillvida att Finnbirchs förlisning skulle påverka hur den framtida premien sätts eftersom hänsyn tas till skaderesultatet. Det är aldrig skadeprocenten i sig utan frekvensen som påverkar premien för Gard. Fler skador innebär högre premier.

Många redare vill gärna påvisa förbättringsarbeten rörande implementeringen av ISM och säkerhetsföreskrifterna och förväntar sig därmed rabatt eller lägre försäkringspremier, men då menar Gard att det visar sig istället på skadestatistiken vilket i slutändan leder till sänkta premiekostnader. Det är inte bristerna i efterlevnaden av ISM-föreskrifterna som är avgörande för framtida premier utan försäkringsutbetalningen som triggar en premiehöjning, exempelvis då redaren förlorat ett fartyg. Gard har anställda som gör "condition surveys" på fartygen och rederierna och inspekterar deras arbetsrutiner. Detta görs när fartyg tas in vid större olyckor i syfte att identifiera brister och för att reda ut oklarheter i de fall brister lokaliseras. I de fall redare misskött sig kan Gard tacka nej till fortsatt samarbete gällande försäkringstäckning med hänvisning till att redaren skött sina förpliktelser otillfredsställande. I fallet med Finnbirchs förlisning hade redaren fått en rejäl höjning av premien om han inte hade lämnat sin försäkringsgivare Gard.

Haverirapporten har en obefintlig betydelse för Gard i kundrelationen med försäkringstagaren förutsatt att det inte framkommer omständigheter i fallet som Gard av någon anledning inte fått kännedom om. När det kommer till Haverikommissionens rapport om Finnbirch-olyckan så skriver SHK visserligen, menar Gard, om en stor mängd teknisk fakta men i slutändan känner Gard redan till omständigheterna kring olycksförloppet på ett enligt klubben tillfredsställande sätt och då de redan är färdiga med deras egna utredningar om olyckan har SHK: rapport som sammanställs flera år senare ingen relevans för klubben.

Vidare säger försäkringsreglerna att försäkringsgivaren kollar skadehistoriken 6 år bakåt. Det är inte meningen att en försäkringstagare ska ha en skadestatistik som släpar efter med tio år vilket hade påverkat premierna. Besättningen måste ha möjlighet att göra ett bra arbete ombord och det måste finnas möjlighet till botgöring för tidigare misstag och det är detta som är den så kallade kollektivitetstanken. Försäkringskollektivet finns till för att ersätta stora ekonomiska förluster som i fallet med Finnbirch då stora försäkringsbelopp inte förväntas betalas tillbaka ens under tio år. Försäkringsföretag finns till för att jämna ut skadekostnaderna i

försäkringskollektivet och komma åt de mindre onödiga skador som kan bero på en otillfredsställande operation som dåligt underhåll av fartyget eller bristande utbildning av besättningen och i längden menar Gard är oacceptabelt då dessa skador går att undvika. Det är lätt menar Gard att skylla på den mänskliga faktorn. Försäkringsgivaren får därför titta på vad som kan vara den bakomliggande orsaken och undersöka om det rör sig om en för liten besättning ombord eller att besättningen inte har fått tillräckligt med utrustning och att detta är en konsekvens av att redaren är för snål. Klubben anser att det är lätt för redaren att skylla över sina brister på besättningen eller inspektörerna men besättning och inspektörer måste ha möjlighet till att göra ett fullgott arbete men detta är inte alltid fallet.

4. Täcktes kostnader som inte ingick i domslutet/begränsningsfonden? Exempelvis juridiska omkostnader eller Claims som uppkom senare. När avslutades fallet eller är det fortfarande öppet?

Ersättning utgick till den omkomne filippinarens familj då dennes familj, enligt anställningsavtalet och kollektivavtalet som gällde för den omkomne, har rätt till ersättning. Vidare ingick försäkring för hemresa till alla ombordanställda och därtill relaterade omkostnader. Gard hade två advokater som deltog vid utvärderingen av olycksplatsen och hade som uppgift att ta statements.

Gällande oljan i vraket så kom det ett föreläggande till rederiet Lindholm Shipping om att oljan i Finnbirchs vraks bunkertankar skulle avlägsnas. Gard gjorde ett anbudsförfarande för att hitta ett företag som kunde utföra processen. Även dåvarande Sjöfartsinspektionen deltog mötet och fann resultatet tillfredsställande.

Gard hade en kostnadsuppskattning för oljeborttagningsuppdraget. Dock får inte redaren, Lindholm Shipping, komma med krav till begränsningsfonden. Sjöfartsverket fick ta hand om förfarandet istället för att sedan skicka ett krav till fonden.

5. Vad händer om myndigheterna drar in en redarens DoC (Document of Compliance)? Upphör försäkringen direkt? Får ni en varning av myndigheterna angående det?

Det ansvariga företaget får ett certifikat (DoC) som visar att fartyget har ett säkerhetssystem (SMS) som är godkänt av klassificeringssällskapet. Ett annat certifikat erhålles som bevis för fartyget (SMC) att också det är godkänt enligt ISM-koden. Om det skulle visa sig att något av certifikaten skulle upphöra att gälla så har det ansvariga företaget skyldighet att kontakta Gard enligt upplysningsplikten, då den ansvariga myndigheten inte notifierar försäkringsbolaget om beslutet. Ett indraget certifikat är en grund för indragen eller sänkt ersättning³.

³ Epostkontakt Per M. Haveland, Marine Surveyor, Gard AS, 12-10-05

8. DISKUSSION

Diskussionen är uppdelad i sju avsnitt som rör ansvarsförsäkringen, ansvarig myndighet för ISM-implementering, bekvämlighetsflagg, redaransvar och sjövärdighet, ansvarsfrågan, tidsbefraktning och sist metoddiskussion där olika aspekter och idéer som rör denna studie utvecklas och redovisas.

8.1 Ansvarsförsäkring

Det finns i princip aldrig några glasklara regler inom varken försäkringsrätten eller försäkringsgivarens regler om hur olika fall ska hanteras. Istället utgör dessa regler breda ramar för avtalen i sin helhet och sen skraddarsys avtalen för varje försäkringstagare. Det vore inte rättvist att begära samma säkerhet från alla redare eller liknande försäkringsintressenter då det skiljer sig så mycket mellan olika fall, som vad för sorts last de bär eller vilka trader de kör. Dock så borde det finnas någon form av belöning för försäkringstagare som satsar mer på säkerheten. Högre säkerhet betyder i slutändan mindre risk för olyckor vilket innebär en lägre kostnad för försäkringsgivarna. Värt att nämna är att säkerheten bara är en faktor och den mänskliga faktorn är viktigast. Det handlar i slutändan om att minimera risken för mänskliga misstag.

Omvänt, precis som framgår i intervjun, så borde det vara möjligt för försäkringsbolag och andra intressenter att sätta högre krav på redare som inte kan visa fullt ut att säkerheten är prioriterad. Det är i princip omöjligt för försäkringsgivaren att hålla fullständig överblick över redarens säkerhetsrutiner då arbetspåfrestningen skulle bli överväldigande. Det är rimligt av det som framgår i intervjun, att det finns önskemål runt om i världen att försäkringsutbetalningar och globalbegränsningen bör påverkas av brister i säkerhetsföreskrifterna, dock är verkligheten en annan. Detta resonemang utgår dock bara ifrån Gards regler som studien fokuserar på och kan skilja sig hos andra försäkringsgivare, men troligen är det liknande även för andra parter.

Försäkringsbolagen är till för kollektivets bästa, i detta fall fartygsägarna. Det ligger inte i kollektivets intresse att ansvarsförsäkringarna ska ha alltför hårda krav då det faktiskt är en trygghet som de betalar för. Skulle försäkringarna inte gälla på grund av att besättningen gör misstag, vilket ändå ska täckas, så blir det plötsligt ytterst svårt att bedriva redarverksamhet eftersom en incident kan få väldigt stora konsekvenser, även för större företag. Skulle det samtidigt visa sig i en markant ökad olycksstatistik så kommer detta teoretiskt sett drabba kollektivet genom höjda premier för samtliga parter och det är av stor vikt att så inte sker för att verksamheten ska kunna bedrivas tillfredställande. Detta är inte ett troligt scenario, då riskerna sprids på ett så pass stort område genom pooling, men det är möjligt, framförallt om oljeskador är inkluderade.

En tänkbar lösning kan anses vara att ersättning utgår procentuellt av totalsumman på kraven beroende på hur säkerhetsrutinerna efterlevts. P&I-försäkringen är en form av ansvarsförsäkring och mänskliga misstag är oundvikliga men då redaren eller ansvarig personal brustit i givna rutiner så kan de därmed anses ha brustit i sitt ansvar. P&I-försäkringen är trots allt en ansvarsförsäkring. I intervjun framgår att en

försäkringstagare inte får ta på sig osedvanligt stort kontraktuellt eller legalt ansvar så tillvida det inte täcks av försäkringen. Denna definition är väldigt oklar och det kan bli svårt för båda parterna att direkt bevisa ansvarets vidd. Dock kan detta stipuleras i premiens speciella tilläggs klausuler. Oavsett så förekommer det i praktiken alltid fall som inte kan förutses på förhand då det framförallt är så många lagar och regler att ta hänsyn till. Vad gäller fallet Finnbirch så kan det återigen anses vara rimligt med en begränsad utbetalning.

8.2 Ansvarig myndighet för ISM-implementering

I intervjun med Gard så framgår det att försäkringsgivaren inte blir underrättad om redarens DOC (Document of Compliance) eller SMC (Safety Management Certificate) upphör att gälla vilket menas med att det således ligger på redarens ansvar att informera försäkringsbolaget om det sker. Detta är rimligt då det hade varit svårt för försäkringsgivaren att ha god kontakt med alla klienternas myndigheter. Det behöver inte betyda att kontakten bryts med försäkringsbolaget utan att det är upp till redaren att ordna bristerna som myndigheterna har angivit för att redaren sedan ska få ett nytt certifikat. Då kan en ny förhandling ske med försäkringsbolaget.

8.3 Bekvämlighetsflagg

Det är lätt för redare att registrera sig under så kallad bekvämlighetsflagg. Det finns flera anledningar varför detta kan tänkas vara en fördel, men vad gäller ISM-koden så kan det inkludera att myndigheterna antingen har lägre krav på redarnas implementering av säkerhetsföreskrifterna för att ge ut certifikat eller att de har högre tolerans mot eventuella brister och ställer sig motvilliga till att dra in en fartygsägares certifikat. Även kostnader för diverse certifikat kan vara avsevärt lägre samt att kontroller sker mer sällan. Detta gäller dock inte fallet Finnbirch, då den var registrerad under svensk flagg. Det är inte troligt att utgå från att redare, även i liten skala, medvetet väljer bekvämlighetsflaggning för att på något sätt kunna missköta sin säkerhet, men säkerhetsbrister kan däremot tänkas vara en indirekt effekt av bekvämlighetsflaggningen. Detta är dock någonting som försäkringsgivaren tar i beaktning. När försäkringsavtalet ingås så tar man, förutom flaggning, också med faktorer som fartygets ålder, besättning, skadehistorik och utrustning och därmed kan flaggningen påverka premiens kostnad.

8.4 Redaransvar och sjövärdighet

Enligt sjölagen måste ett fartyg vara sjövärdigt under dess drift. Exakt vad ett sjövärdigt fartyg innebär är svårt att definiera. Även om Finnbirchs besättning inte hade fått fulla resurser innan olyckstillfället vad gäller lasthanteringen så borde det inte anses vara en giltig anledning till Finnbirchs lastförskjutning. Det borde samtidigt inte heller varit något större problem för redaren att antingen utbilda sin personal i lastsäkerhet eller att anlita en extern part för att se till att lastsäkringen sker efter gällande bestämmelser och föreskrifter.

DP:n, besättningen och annan personal hade också kunnat uppmuntras att gå vidare till annan myndighet för påtalandet av brister rörande rederiets säkerhetsorganisation med tanke på att styrelsen inte åtgärdade problemen.

8.5 Ansvarsfrågan

Med utgångspunkt utifrån sjörettslitteraturen och informationen från haverirapporten får det inte anses råda några tvivel om att redaren gjorde sig ansvarig till culpöst beteende. Det finns ett tydligt samband mellan lastsäkringen och olyckan. Dock blir utgångspunkten att även om redaren har brustit i sina rutiner vad gäller lasthanteringen så var det inte tal om grov vårdslöshet eller medveten vårdslöshet eftersom detta inte fastställts i en dom. Följdfrågan blir dock om det ska behöva gå så långt innan försäkringen ska upphöra att gälla. Hade det blivit fastställt att olyckan berodde på grov vårdslöshet så hade redaren både förlorat rätten till ersättning från försäkringsgivaren samt rätten till ansvarsbegränsning. Detta hade inneburit att redaren hade fått betala hela beloppet för skadorna samt skadestånden. Det är dock en liten risk att detta skulle hända då bevisbördan för grov vårdslöshet är hög.

8.6 Tidsbefraktning

Tidsbefraktning av olika slag är väldigt vanligt. I praktiken betyder det att ansvarsfrågorna i många fall blir svåra att särskilja vem som är ansvarig för vad. Det går att specificera väldigt mycket i befraktningsavtalet vem som är ytterst ansvarig vid en olycka, men då det är så pass många faktorer inblandade så går det aldrig att specificera allt. Både redaren och befraktaren kan teckna varsin P&I-försäkring där de delar upp olika ansvarsområden sinsemellan. Detta kan också vara svårt då det kräver mycket kommunikation och förhandlingar mellan parterna för att de inte ska gå in i varandras juridiska områden och skyldigheter. Detta är bara rekommenderat om tidsbefraktningen förväntas ske under mycket lång tid eller om parterna har arbetat med varandra under en längre tid.

8.7 Metoddiskussion

Metoddiskussionen är en granskning av trovärdigheten i hur processen gått till och en grund för om på vilket sätt rapporten kan användas för vidare forskning och studier. Fallstudiemetoden valdes som metod då enbart en litteraturstudie som grund inte hade varit tillfredställande för undersökningen då det är av stor vikt att få en objektiv bild av rättsfallet.

Litteraturen ligger som grund för intervjun. Delvis för att författarna ska få en god överblick över hur ISM-koden, P&I-försäkringen och redaransvaret fungerar samt för att få en objektiv bild utöver intervjun. Litteraturen är relevant och uppdaterad vilket gör den trovärdig. Lagarna utgör en stor del av grunden för redaransvaret och begränsningsfonden. I nordisk sjölag framgår det tydligt hur en begränsningsfond ska utföras och vilka krav som gäller för en redare.

Haverirapporten om Finnbirchs förlisning, vilket ligger till grund för beskrivandet av Finnbirchs olycksförlopp och redarens konstaterade brister av säkerhetsföreskrifterna (ISM), är skriven av Statens Haverikommission som med säkerhet kan betraktas som en objektiv och självständig myndighet utan risk för yttre intressens påverkan vilken gör den trovärdig. Advokaten Jes Anker Mikklelsen visade sig vara viktig för att komma vidare i studien då dennes information om fallet ledde till Sjö och Handelsrätten i Köpenhamn där domen om upprättandet av en begränsningsfond kunde erhållas. Domslutet är en offentlig handling och kommunikationen med ansvarig advokat för begränsningsfonden stämmer bra överens med rättsfallet enligt försäkringsbolaget Gard.

Intervjun med försäkringsbolaget Gard skedde med två representanter. Då det enbart grundades på en intervju med en uppföljningsfråga får det anses trovärdigt för fallet Finnbirch. Vad gäller andra fall och andra försäkringsbolag så kan det variera stort vilket inte gör denna rapport till ett bra underlag för andra rättsfall eller andra försäkringsbolag.

9. SLUTSATS

1. Spelade bristerna i redarens säkerhetsbestämmelser en betydande roll i Gards försäkringsutbetalning?

Nej, då redaren och befälhavaren inte var skyldiga till grov vårdslöshet. Då det anses att ansvarsförsäkringen ska täcka mänskliga misstag, vilket det var, så betalade försäkringsbolaget hela beloppet.

2. Höjdes eller sänktes Lindholm Shippings försäkringspremie av Finnbirchs förlisning?

Försäkringspremien höjdes av Finnbirch förlisning. Detta berodde inte på bristerna i säkerheten, utan en förlisning innebär alltid höjda premier. Efter 6 år nollställs den påverkan som förlisningen har på premiens kostnad.

3. Hur stor insyn har försäkringsbolaget (Gard) i redarens säkerhetsimpletering?

Gard har i princip ingen insyn i säkerhetsimpleteringen. Det är upp till redaren att se till att säkerhetsföreskrifterna efterlevs.

9.1 Förslag till fortsatt forskning

Det kan vara av intresse att forska på hur de övriga P&I-klubbarna i International Group tittar på efterföljsamheten gällande ISM-koden och hur de hanterat olika försäkringsfall med respektive redare.

KÄLLFÖRTECKNING

Litteratur

Anderson, P *ISM Code A practical guide to the legal and insurance implications* Lloyds Practical Shipping Guides Andra upplagan London 2005

Bengtsson, B. *Försäkringsavtalsrätt*. Andra upplagan. Stockholm: Norstedt Juridik AB 2010.

Blom, B. *Sjölagens bestämmelser om redaransvar*. Stockholm: P A Norstedt & Söners Förlag 1985.

Falkanger T, Bull, H.J, Brautaset, L. *Scandinavian Maritime Law The Norwegian Perspective* Tredje utgåvan. Oslo: Universitetsförlaget 2011.

Gold, E. *Gard Handbook on P&I Insurance*. 5:e utgåvan. Arendal: Assuranceforeningen Gard-gjensidig 2002.

Höst, M., Regnell, B., Runesson, P. *Att genomföra ett examensarbete studentlitteratur* Lund 2006

Ihre, R. *Handbok I sjörätt och närliggande ämnen*. Tredje upplagan. Stockholm. Jure Förlag AB 2012.

Johansson, S *Marine and other types of Insurance A brief Introduction to the Swedish Regulations and Conditions* Jure Stockholm 2008

Rinman, T., Brodefors, R. *Sjöfartens historia* Rinman & Lindén Göteborg 1982

Sydsjö-Norlin, K. *A legal review of the International Safety Management (ISM) Code* Svenska sjörättsföreningen skrifter 72 Swedish Maritime Law Association Stockholm 1998

Offentliga källor

Dom om upprättande av begränsningsfond, *Sjö och handelsrätten*, Köpenhamn, Danmark.2009.

Bexell, Y., Hellner, C 2008. *Handelsfartyget Finnbirchs förlisning mellan Öland och Gotland, den 1 november 2006* Statens haverikommission (SHK) Rapport RS 2008:03 Sjöfartsverket Norrköping.

Åström, T. 2010. *Delrapport av regeringens uppdrag till transportstyrelsen att se över förutsättningarna att effektivisera och skapa en större flexibilitet för besiktning av fartyg som för svensk flagg* Transportstyrelsen TSS 2009-5460 Stockholm.

Internetkällor

Gard, 2012. Gard Rules.

<http://www.gard.no/ikbViewer/Content/77367/Gard%20Rules%202012.pdf> (besökt 12-11-11)

IMO, 2012. <http://www.imo.org/About/Pages/FAQs.aspx> (besökt 12-11-12)

itfglobal.org, 2012. <http://www.itfglobal.org/flags-convenience/flags-convenience-183.cfm/languageID/5>, besökt 2012-11-23).

imf.org, 2012. http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_sdrv.aspx (besökt 12-12-09)

Författningar

ISM-koden, svensk översättning. Bilaga till Rådets förordning (EG) nr 3051/95 av den 8 december 1995 om säkerhetsorganisation för roll-on/roll-off-passagerarfartyg (ro-ro-fartyg).

Sjölagen (1994:1009). Tillgänglig: <http://www.notisum.se/rnp/sls/lag/19941009.HTM>. Hämtad 12-12-07.

BILAGOR

Bilaga 1: Ansvarsbegränsning

Sjölagen 7 kapitlet 1 § Redaren är ansvarig för skada som befälhavaren, medlem av besättningen eller lots orsakar genom fel eller försummelse i tjänsten. Redaren är också ansvarig, om skada vållas av annan, när denne på redarens eller befälhavarens uppdrag utför arbete i fartygets tjänst. Skadestånd som redaren sålunda betalat har han rätt att kräva tillbaka av den som vållat skadan (1994:1009).

Sjölagen 10 kapitlet 5 § Fartygets ägare har rätt att för varje olycka begränsa sitt ansvar enligt bestämmelserna i detta kapitel till ett belopp motsvarande 4 510 000 särskilda dragningsrätter (SDR) för ett fartyg vars dräktighet, beräknad enligt [7 kap. 2 § fjärde stycket](#), inte överstiger 5 000. Är dräktigheten högre, höjs beloppet med 631 SDR för varje dräktighetstal därutöver. Ansvaret ska dock inte i något fall överstiga 89 770 000 SDR. Rätt till begränsning finns inte i fråga om ränta eller ersättning för rättegångskostnad. Vad som avses med SDR anges i [22 kap. 3 §](#).

Fartygets ägare har inte rätt att begränsa sitt ansvar, om ägaren har vållat oljeskadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt om att sådan skada sannolikt skulle uppkomma. Lag (2012:353).

Sjölagen 12 kapitlet 24 § Transportören är ansvarig för godset medan det är i hans vård i lastningshamnen, under transporten och i lossningshamnen.

Transportören anses ha godset i sin vård enligt [första stycket](#) från den tidpunkt då han tar emot godset från avlastaren eller från myndighet eller någon annan till vilken godset måste överlämnas enligt lag eller bestämmelser som gäller i lastningshamnen.

Transportören anses inte längre ha godset i sin vård enligt [första stycket](#)

1. när han har lämnat ut godset till mottagaren,
2. om mottagaren inte tar emot godset från transportören, när detta har lagts upp för mottagarens räkning i enlighet med avtalet eller enligt lag eller vad som är brukligt i lossningshamnen, eller
3. när han har överlämnat godset till en myndighet eller någon annan till vilken godset måste överlämnas enligt lag eller bestämmelser som gäller i lossningshamnen.

Sjölagen 12 kapitlet 25 § Transportören är ansvarig för skada till följd av att godset går förlorat eller skadas medan det är i hans vård ombord eller i land, om han inte visar att varken fel eller försummelse av honom själv eller någon som han svarar för har orsakat eller medverkat till skadan.

Transportören är inte ansvarig för skada som beror på åtgärder för att rädda personer eller på skäliga åtgärder för att bärga fartyg eller annan egendom till sjöss.

Om fel eller försummelse på transportörens sida tillsammans med någon annan orsak har föranlett skada, är transportören endast ansvarig i den mån skadan kan hänföras till felet eller försummelsen. Transportören ska visa i vilken utsträckning skadan inte är att hänföra till fel eller försummelse på hans sida.

Bilaga 2: Utdrag ur ISM-förordningen

5.1 Företaget bör klart definiera och dokumentera befälhavarens ansvar när det gäller

5.1.1 att genomföra företagets säkerhets- och miljöpolicy,

5.1.2 att motivera besättningen så att den iakttar denna policy,

5.1.3 att ge lämpliga order och instruktioner på ett tydligt och lättbegripligt sätt,

5.1.4 att kontrollera att specifika krav iakttas, och

5.1.5 att se över säkerhetsorganisationssystemet och rapportera förekommande brister till den landbaserade ledningen.

5.2 Företaget bör se till att befälhavarens befogenheter är klart formulerade i säkerhetsorganisationssystem som gäller ombord på fartyget. Företaget bör i säkerhetsorganisationssystemet tydligt ange att befälhavaren har det övergripande ansvaret och befogenheten att fatta beslut om säkerhet och förhindrande av förorening och att efter behov begära företagets hjälp.