



Specialeafhandling: Ansvarsallokering under EU ETS: Rederens adgang til økonomisk dækning af ETS-afgifter i tidsbefragtningsaftaler

Fagområde: Shippingkontrakter og ansvar
Problemformulering: I hvilket omfang kan en reder kræve økonomisk dækning fra en tidsbefragter for en afgift pålagt rederen som følge af manglende aflevering af CO2-kvoter under et tidscerteparti baseret på NYPE 2015 eller BALTIME 1939 (2001), når BIMCO's ETS-klausul er vedtaget, og er samspillet mellem BIMCO's ETS-klausul og EU ETS-direktivet hensigtsmæssigt udformet?

Navn	KU-brugernavn
Christine Holst-Andersen	Jpn241
Alberte Eugenia Nygaard Wibrand	Rjd583

Vejleder: Vibe Garf Ulfbeck	Antal tegn: 172.801
------------------------------------	----------------------------

Må benyttes på Det Kongelige Bibliotek (sæt kryds).	☒
Må ikke benyttes på Det Kongelige Bibliotek (sæt kryds).	☐

Studerende på Cand. soc i jura (sæt kryds)	☐
Studerende på Cand. jur (sæt kryds)	☒

Afleveringsdato: 9. november 2025	Karakter:
--	------------------

Abstract

As of 1 January 2024, the shipping industry has become subject to the European Emissions Trading System (EU ETS), requiring shipowners to surrender allowances corresponding to the vessel's actual emissions. Under a time charter, however, emissions are determined by the charterer's commercial control.

To address this imbalance, BIMCO introduced the "Emissions Trading Scheme Allowances Clause for Time Charter Parties" (ETS Clause) in 2022, transferring responsibility for surrendering allowances to the charterer *inter partes*, while the shipowner remains formally liable to the authorities.

The thesis examines the shipowner's right to recover penalties from the charterer for failure to surrender CO₂ allowances under the EU ETS, in cases where the ETS Clause has been incorporated into a time charter based on NYPE 2015 or BALTIME 1939 (as revised in 2001). It further considers whether the interaction between BIMCO's ETS Clause and the EU ETS Directive is suitably designed.

The thesis applies the doctrinal legal method with a foundation in Nordic law, supplemented by English law, and is based on an analysis of selected clauses in the standard charter parties NYPE 2015 and BALTIME 1939 (as revised in 2001), using background law and interpretative principles as key analytical tools.

The analysis concludes that the clauses in NYPE 2015 provide no contractual basis for recovery of penalties, while BALTIME 1939 (as revised in 2001), through clause 12, allows the owner to claim indemnification from the charterer. In both charter parties, damages may be claimed provided there is no contributory negligence.

Moreover, the thesis concludes that the existing framework ensures that allowances are ultimately surrendered, but the shipowner lacks full contractual security of payment. It is therefore recommended that the contractual framework be strengthened by introducing clearer mechanisms enabling the shipowner to secure reimbursement of the penalty.

Finally, the thesis considers several additional interesting issues arising from the introduction of the EU ETS in the shipping industry.

1.0 Introduktion	3
1.1 Indledning.....	3
1.2 Problemformulering	6
1.3 Metode og retskilder.....	6
1.4 Afgrænsning	9
1.5 Plan for fremstilling	12
2.0 Retligt rammeværk for befragtning og EU ETS.....	13
2.1 Befragtning.....	13
2.1.1 Tidsbefragtning.....	14
2.2 Det kontraktretlige grundlag for befragtning	16
2.2.1 Standardcertepartier.....	17
2.2.2 De nordiske fortolkningsprincipper	20
2.2.3 Misligholdelsesbeføjelser ved kontraktbrud.....	26
2.3 EU's CO ₂ -kvotehandelssystem (EU ETS)	27
2.3.1 Formål.....	28
2.3.2 Anvendelsesområde.....	28
2.3.3 "Cap and Trade"-model.....	31
2.3.4 Sanktioner ved manglende overholdelse af kvoteordningen	32
2.3.5 Ansvar for køb og aflevering af kvoter	34
2.3.6 "Forureneren betaler"-princippet.....	36
2.3.7 BIMCO's "Emissions Trading Scheme Allowances Clause for Time Charter Parties 2022"	37
3.0 Kan en reder få en ETS-afgift dækket i et tidscerteparti?.....	39
3.1 NYPE 2015	40
3.1.1 Underklausul 9(f)(i): Bunker Fuel Sulphur Content.....	40
3.1.2 Klausul 7(a): Charterers to Provide	45
3.1.3 Sammenfattende om klausul 9(f)(i) og klausul 7(a).....	54

3.2 BALTIME 1939 (2001)	55
3.2.1 Klausul 12: Responsibility and Exemption	56
3.2.2 Sammenfattende om klausul 12.....	66
3.3 Fremsættelse af krav om erstatning for kontraktbrud	66
3.3.1 De almindelige erstatningsretlige betingelser.....	67
3.3.2 Betydningen af egen skyld og tabsbegrænsningspligt.....	73
3.3.3 Sammenfattende om principperne egen skyld og tabsbegrænsningspligt	81
3.4 Delkonklusion	82
4.0 Vurdering af rederens reaktionsmuligheder gennem kontraktgrundlaget.....	84
4.1 Suspensionsretten som præventivt middel	85
4.2 Standardcertepartierne som grundlag for dækning af en ETS-afgift	88
4.3 Erstatningskrav som grundlag for dækning af en ETS-afgift	89
4.4 Mulighed for ophævelse?	90
4.5 Samlet vurdering af ETS-systemets hensigtsmæssighed	94
5.0 Konklusion.....	97
6.0 Perspektivering	100
7.0 Litteraturliste	103

1.0 Introduktion

1.1 Indledning

Over 80 % af alle varer i international handel transporteres ad søvejen, hvilket gør skibsfarten til en hjørnesten i den globale infrastruktur.¹ Samtidig står sektoren for 2-3 % af verdens samlede drivhusgasudledninger, og uden yderligere regulering forventes udledningerne at stige mellem 50 % og 250 % frem mod 2050.²

På trods af sektorens betydelige miljøpåvirkning har skibsfarten længe været undtaget fra de overordnede klimareguleringsrammer. Sektoren var hverken omfattet af Kyoto-protokollen³ eller eksplicit nævnt i Parisaftalen fra 2015,⁴ trods Danmarks og EU's aktive indsats herfor.⁵ Sektoren blev heller ikke inkluderet i EU's CO₂-kvotehandelssystem⁶ ("EU ETS") ved dets indførelse i 2005.⁷ Manglen på forpligtende regler har udløst omfattende kritik af sektoren, blandt andet fremhæves det, at "*mens mange industrier er i fuld gang, har den maritime verden padlet rundt i årevis.*"⁸

Ansvar for at udvikle internationale regler og strategier, der skal reducere udledningerne i skibsfarten, har i vidt omfang været overladt til International Maritime Organisation ("IMO"), som blandt andet fik til opgave at sikre, at skibsfarten bidrager til opfyldelsen af Parisaftalen – selvom sektoren ikke nævnes eksplicit i aftalen.⁹ Gennem årene har IMO vedtaget en række tiltag,¹⁰ men indsatsen er ofte blevet kritiseret for at være utilstrækkelig og "*præget af meget langsom fremdrift*".¹¹ Da IMO i 2023 indgik en aftale om klimaneutral skibsfart i 2050, som

¹ United Nations Trade and Development, Review of Maritime Transport (2024). Tilgået d. 29.09.2025.

² International Maritime Organization, Greenhouse Gas Studies 2014. Tilgået d. 17.10.2025.

³ Kyotoprotokollen, vedtaget i december 1997 under FN's rammekonvention om klimaændringer, forpligter visse industrialiserede lande til at reducere udledningen af seks drivhusgasser med mindst 5 % i 2008-2012 i forhold til 1990-niveauet. EU ratificerede protokollen den 31. maj 2002 og forpligtede sig til en reduktion på 8 % i samme periode; Folketinget, EU-leksikon. Tilgået den 16.10.2025.

⁴ Parisaftalen erstattede reelt Kyoto-protokollen, som var den første internationalt juridisk bindende traktat indført af FN med det formål at reducere CO₂-udledninger, jf. United Nations, Marking the Kyoto Protocol's 25th anniversary (2022). Tilgået d. 17.10.2025.

⁵ Søfartsstyrelsen, Drivhusgasudledninger, tilgået d. 17.10.2025

⁶ På engelsk: "EU Emission Trading System".

⁷ EU's CO₂-kvotehandelssystem blev vedtaget i 2003 og indført i 2005 med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF om en ordning for handel med drivhusgasemissionstilladelser i EU.

⁸ Altinget, Meyer, Søren C. "Maritim teknologivirksomhed: Tiden er inde til, at IMO laver en bindende aftale om klimaafgift." (2025).

⁹ Søfartsstyrelsen, Drivhusgasudledninger, tilgået d. 17.10.2025.

¹⁰ IMO, The Global Initiative Projects, tilgået d. 17.10.2025.

¹¹ Danske Maritime: "En diskussionsrig uge i IMO med få konkrete resultater" (2024), tilgået d. 17.10.2025.

led i implementeringen af Parisaftalen,¹² blev også denne aftale mødt med kritik: *“Aftalen indikerede ambitionen, men anviste ingen klar vej til klimaneutralitetens forjættede land”*.¹³

I sektoren er der imidlertid voksende enighed blandt aktørerne om, at en pris på udledning af CO₂ er nødvendig for at skabe reelle incitamenter til grøn omstilling.¹⁴ Mens IMO endnu ikke har etableret et globalt system, har EU taget skridtet videre. Dette afspejles i udviklingen af EU's "Fit for 55"-pakke, som udgør det lovgivningsmæssige grundlag for EU's bindende mål om at reducere drivhusgasudledninger med mindst 55 % inden 2030 og opnå klimaneutralitet i 2050.¹⁵ Pakken består af en række lovgivningsinitiativer, herunder revisionen af EU ETS, der ved direktiv 2023/959 af 16. maj 2023 blev udvidet til også at omfatte skibsfarten, når et skib anløber eller afsejler en EU-havn.¹⁶

Siden den 1. januar 2024 har rederier i medfør af EU ETS således været forpligtet til at overvåge, rapportere og afregne deres CO₂-udledninger. Herefter skal rederen erhverve, besidde og aflevere én kvote for hvert ton CO₂, som skibet udleder ("kvote"). Da der kun udstedes et begrænset antal kvoter per sektor hvert år, sætter ordningen et loft over udledningerne og motiverer til mere energieffektiv drift.¹⁷ På den måde bliver skibsfarten bedre afstemt med målene i Parisaftalen.¹⁸

Udvidelsen af EU ETS til skibsfarten rejser imidlertid et centralt juridisk spørgsmål om ansvarsfordelingen ved aflevering af kvoter. Ifølge direktivet påhviler pligten det såkaldte "shipping company", hvilket kan være enten rederen eller den ISM-ansvarlige enhed (dokumentholderen).¹⁹ Dette skaber et praktisk paradoks i de tilfælde, hvor ansvaret placeres hos rederen: Under en aftale om tidsbefragtning er det reelt tidsbefragteren, der udøver den

¹² Danske Rederier: "Historisk klimaafgørelse for skibsfarten på plads" (2023), tilgået d. 17.10.2025.

¹³ Altinget, Meyer, Søren C.: "Maritim teknologivirksomhed: Tiden er inde til, at IMO laver en bindende aftale om klimaafgift." (2025).

¹⁴ Dette perspektiv kan blandt andet udledes af ShippingWatch: "Koalition: CO₂-afgift er nødvendig for grøn omstilling af shipping" (2022) og Maritim Danmark, "ICS vil have globale afgifter på brændstof" (2011), begge tilgået d. 17.10.2025.

¹⁵ Europa-Kommissionen, 'Fit for 55': delivering the EU's 2030 Climate Target on the way to climate neutrality (2021).

¹⁶ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2023/959 af 10. maj 2023 om ændring af direktiv 2003/87/EF om et system for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Unionen.

¹⁷ Girvin, Stephen, m.fl. (2024), s. 79-80.

¹⁸ Klimamonitor, Søren C. Meyer, Debat: "Nu skal det afgøres hvilken side af historien shipping skal stå på" (2023).

¹⁹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2023/959 af 10. maj 2023 om ændring af direktiv 2003/87/EF om et system for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Unionen, artikel 3, litra w.

kommercielle kontrol over skibet og dermed har den afgørende indflydelse på hvor meget skibet udleder.²⁰ Hvis forpligtelsen ikke placeres hos den part, der faktisk har den kommercielle kontrol over skibet, mindskes incitamentet til energieffektiv drift.²¹

For at imødegå denne udfordring udarbejdede Baltic and International Maritime Council (“BIMCO”) i 2022 “Emissions Trading Scheme Allowances Clause for Time Charter Parties” (“ETS-klausulen”), der fordeler ansvar og omkostninger ved anskaffelse, overførsel og aflevering af kvoter mellem parterne.²² ETS-klausulen overfører ansvaret inter partes mellem reder og tidsbefragter, således at det er tidsbefragteren, der har forpligtelsen til at aflevere kvoterne. Over for myndighederne er det dog fortsat rederen, der bærer ansvaret for opfyldelsen af denne pligt. Hvis tidsbefragteren ikke afleverer kvoterne til rederen, og rederen derfor selv må erhverve og aflevere disse kan rederen efterfølgende kræve økonomisk dækning hos tidsbefragteren herfor.²³ Derimod regulerer hverken EU ETS eller ETS-klausulen udtrykkeligt, hvem der bærer ansvaret, hvis rederen undlader dette og derfor pålægges en afgift for manglende aflevering af kvoter, som tidsbefragteren retteligt burde have afleveret til rederen.²⁴

Det er nærliggende at forestille sig, at parterne i praksis undlader at indsætte en supplerende bestemmelse til ETS-klausulen, der regulerer dette tilfælde, i tillid til klausulens standardudformning. På denne baggrund opstår spørgsmålet om, hvorvidt rederen i et sådant tilfælde kan kræve økonomisk dækning fra tidsbefragteren for en sådan afgift.

²⁰ For en uddybning af hvad der forstås ved hhv. “tidsbefragtning” og “tidsbefragter” se redegørelsens afsnit 2.1.

²¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2023/959 af 10. maj 2023 om ændring af direktiv 2003/87/EF om et system for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Unionen, artikel 3, præambel 32.

²² BIMCO, “Emissions Trading Scheme Allowances Clause for Time Charter Parties 2022”. (Omtalt i det følgende som “ETS-klausulen”).

²³ EU ETS, præambel 32.

²⁴ Girvin, Stephen, m.fl. (2024), s. 143.

1.2 Problemformulering

Ovenstående refleksioner danner grundlaget for nærværende afhandlings undersøgelse og fører til følgende problemformulering:

“I hvilket omfang kan en reder kræve økonomisk dækning fra en tidsbefragter for en afgift pålagt rederen som følge af manglende aflevering af CO₂-kvoter under et tidscerteparti baseret på NYPE 2015 eller BALTIME 1939 (2001), når BIMCO’s ETS-klausul er vedtaget, og er samspillet mellem BIMCO’s ETS-klausul og EU ETS-direktivet hensigtsmæssigt udformet?”

1.3 Metode og retskilder

1.3.1 Den retsdogmatiske metode

Nærværende afhandling tager udgangspunkt i den retsdogmatiske metode, som i retsvidenskaben anvendes til at klarlægge gældende ret gennem analyse og fortolkning af relevante retskilder (de lege lata).²⁵

Med særligt fokus på, om en reder kan kræve økonomisk dækning fra en tidsbefragter for en afgift pålagt rederen som følge af manglende aflevering af kvoter under et tidscerteparti, søger nærværende afhandling at identificere, analysere og fortolke de retskilder, der regulerer parternes indbyrdes rettigheder og pligter under en tidsbefragtningsaftale.

Analysen vil således belyse, hvad det konkret indebærer, at tidsbefragteren, i medfør af den vedtagne BIMCO ETS-klausul, påtager sig et medansvar for opfyldelsen af forpligtelsen til at aflevere kvoter, og hvordan dette ansvar kontrakt- og erstatningsretligt udmøntes i tilfælde af misligholdelse.

I afsnit 4.0 behandles analysens resultater i en vurdering af, om samspillet mellem EU ETS-direktivets offentligretlige krav og ETS-klausulen fremstår hensigtsmæssigt udformet, set i lyset af standardcertepartierne. Øvrige reaktionsmuligheder, der har til formål at sikre rederen økonomisk, analyseres og inddrages ligeledes i vurderingen. Formålet med vurderingen er ikke at fremsætte konkrete retspolitiske forslag til ændringer af gældende ret (de lege ferenda)²⁶,

²⁵ Blume, Peter (2020), s. 32.

²⁶ Blume, Peter (2020), s. 346.

men at vurdere om den eksisterende retstilstand fremstår hensigtsmæssig set fra parternes perspektiv.

I det omfang der inddrages retspolitiske overvejelser, sker det med fokus på, hvordan parterne under et tidscerteparti kan tilpasse deres aftale for at opnå en mere afbalanceret fordeling af det ansvar og konsekvenser, som EU ETS og ETS-klausulen medfører.

1.3.2 Retskilder og fortolkningsgrundlag

Afhandlingen tager udgangspunkt i nordisk ret med særligt fokus på dansk ret og inddrager således også retskilder fra Norge og Sverige, idet de nordiske retssystemer bygger på beslægtede kontraktsretlige principper og alle har implementeret EU ETS-direktivet.²⁷

Engelsk ret inddrages som supplement, hvor det findes relevant. Det gælder især ved fortolkningen af de enkelte klausuler i standardcertepartierne, som er udformet på engelsk og ofte underlagt engelsk ret. Fortolkningen efter engelsk ret får dermed betydning, fordi den bidrager til at udvikle en fælles forståelse af klausulerne, som også kan tillægges vægt efter nordisk ret.²⁸

I analysen af, om en reder kan kræve økonomisk dækning fra en tidsbefragter for en afgift pålagt rederen som følge af manglende aflevering af kvoter under et tidscerteparti, tages udgangspunkt i det aftalemæssige grundlag mellem parterne, som dermed danner det retlige udgangspunkt for analysen. Samtidig inddrages det offentligretlige grundlag, som en afgift udspringer af, da dette har betydning for forståelsen af parternes forpligtelser.

Af hensyn til afhandlingens omfang forudsættes det, at parterne har kontraheret på baggrund af BIMCO's standardcertepartier BALTIME 1939 (as revised 2001) ("BALTIME 1939 (2001)")²⁹ og New York Produce Exchange 2015 ("NYPE 2015")³⁰, som begge anvendes bredt i skibsfarten. Parternes aftale fungerer som bindende retlige regler mellem parterne. Aftalen

²⁷ Møllmann, Anders (2007), s. 22; EU ETS-direktivet og MRV-forordningen er implementeret i norsk ret gennem Lov om kvoteplikt og handel med kvoter for utslipp av klimagasser (klimakvoteloven) og Forskrift om kvoteplikt og handel med kvoter for utslipp av klimagasser (klimakvoteforskriften). I Sverige er EU ETS-direktivet implementeret gennem Lag (2020:1173) om vissa utsläpp av växthusgaser og Förordning (2020:1180) om vissa utsläpp av växthusgaser.

²⁸ Dette betegnes også som "klausul-jura". Der henvises til afsnit 2.2.2.5 for en nærmere gennemgang.

²⁹ BIMCO, "BALTIME 1939 (as revised 2001)".

³⁰ BIMCO, "The New York Produce Exchange Form 2015".

har dermed på det område, den omfatter, principielt for parterne samme funktion som regler i en retsforskrift.³¹ Såfremt der opstår uenighed mellem parterne i en aftale, bliver fortolkningen af aftalens indhold dermed afgørende for fastlæggelsen af deres respektive retsstilling.³²

Analysen af parternes retsstilling vil i første omgang søge at foretage en autentisk fortolkning af tidscertepartierne, således at der tages hensyn til parternes aftalefrihed og autonomi.³³ I de tilfælde, hvor standardvilkårene i tidscertepartiet fremstår uklare, fortolkes de på baggrund af de almindelige obligations- og kontraktretlige fortolkningsprincipper efter nordisk ret. Denne fortolkning understøttes af nordiske retskilder, der omfatter relevant lovgivning, forarbejder, juridisk litteratur og retspraksis. De nordiske sølove og aftalelovens § 36 udgør i den forbindelse væsentlige fortolkningsbidrag og supplerende baggrundsret. I anden omgang analyseres parternes retsstilling ud fra de erstatningsretlige betingelser med udgangspunkt i parternes forpligtelser efter tidscertepartierne. I den forbindelse inddrages ligeledes nordiske retskilder, særligt juridisk litteratur og retspraksis.

Af hensyn til nærværende afhandlings omfang vil der ikke foretages en udtømmende behandling af den retspraksis, der inddrages i analysen. De anvendte afgørelser vil derfor blive behandlet ud fra deres relevans for de konkrete problemstillinger. På det område, som nærværende afhandling undersøger, foreligger der endnu ikke retspraksis, som belyser spørgsmålet om, i hvilket omfang en reder kan kræve økonomisk dækning fra en tidsbefragter for en afgift pålagt rederen som følge af tidsbefragterens manglende aflevering af kvoter under et tidscerteparti. Som følge af dette inddrages alene retspraksis og analogier fra beslægtede søretlige tvister.

Juridisk litteratur, videnskabelige artikler og udvalgte internetkilder er endvidere inddraget for at understøtte analysen med supplerende baggrundsviden.

1.3.4 Den kvalitative metode

Endelig anvendes den kvalitative metode, idet et skriftligt interview med Carl Lindahl, Maritime Contracts Manager hos BIMCO, anvendes som et supplerende grundlag for analysen

³¹ Blume, Peter (2020), s. 255.

³² Blume, Peter (2020), s. 255.

³³ Blume, Peter (2020), s. 309.

og vurderingen med henblik på at belyse de overvejelser, der lå til grund for udarbejdelsen af BIMCO's ETS-klausul.

Herved tilføjer interviewet en praktisk forståelse af klausulens tilblivelse, formål og anvendelse, som samtidig bidrager til besvarelsen af problemformuleringen.

1.4 Afgrænsning

Af hensyn til nærværende afhandlings omfang og fokus er det nødvendigt at foretage visse afgrænsninger, som i det følgende vil blive begrundet og redegjort for.

Afhandlingen omhandler udelukkende skibsfarten i relation til opfyldelsen af kravene under EU ETS. Andre transportformer eller sektorer, der omfattes af direktivet, behandles ikke.

Der findes flere former for befragtning, herunder rejsebefragtning, tidsbefragtning og bareboat-befragtning samt visse mellemformer. Afhandlingen afgrænses imidlertid til tidsbefragtning og de tilhørende tidsbefragtningsaftaler. Denne afgrænsning er foretaget, fordi det særligt er ved tidsbefragtning, at den "kommercielle kontrol" over skibets drift overgår til tidsbefragteren, mens rederen fortsat udøver den "nautiske kontrol".³⁴ Netop denne delte ansvarsfordeling danner grundlaget for ETS-klausulens relevans og dermed for spørgsmålet om, hvorvidt rederen kan kræve økonomisk dækning for de en afgift, der pålægges, når rederen ikke har mulighed for at aflevere kvoter til myndigheden, fordi kvoterne ikke er modtaget af tidsbefragteren. Afgrænsningen til tidsbefragtning understøttes desuden af, at den i afhandlingen behandlede ETS-klausul udelukkende er udarbejdet til anvendelse i tidsbefragtningsaftaler.

Nærværende afhandling tager udgangspunkt i tidsbefragtningsaftaler, hvor BIMCO's ETS-klausul er vedtaget uden ændringer. Det forudsættes derfor, at ansvaret for aflevering af kvoter inter partes er overført til tidsbefragteren i overensstemmelse med klausulens systematik.

Betegnelsen "ETS-afgift" anvendes i det følgende om en afgift, som pålægges rederen af myndigheden, når denne ikke afleverer de krævede kvoter under EU ETS-direktivet, og

³⁴ For en uddybning af hvad der forstås ved hhv. "kommerciel kontrol" og "nautisk kontrol" se redegørelsens afsnit 2.1.1.

undladelsen skyldes, at tidsbefragteren ikke har afleveret de kvoter, som vedkommende efter ETS-klausulen er forpligtet til at afgive til rederen under et tidscerteparti. Om begrundelsen for denne terminologi (afsnit 2.3.4.1).

Af hensyn til nærværende afhandlings omfang behandles misligholdelse af ansvaret for at aflevere kvoter som følge af force majeure eller lignende omstændigheder ikke.

Med begrebet “reder” forstås som udgangspunkt som skibets registrerede ejer og anvendes synonymt med “skibsejer” og “tidsbortfragter”. Nærværende afhandling omhandler udelukkende forholdet mellem reder og tidsbefragter. I praksis forekommer kontraktsskæder med flere involverede parter, herunder underbefragtere og managementselskaber, men sådanne konstellationer ligger uden for afhandlingens rammer.³⁵ Forholdet til en konnossementindehaver falder også uden for nærværende afhandlings emne.

Begrebet “skib” anvendes om søfartøjer, hvis primære formål er transport af gods, mens betegnelsen “skibsfart” anvendes som samlebetegnelse for den maritime transportsektor, herunder rederivirksomhed, befragtning og kommerciel drift af skibe.

Nærværende afhandling er endvidere afgrænset til at omfatte to centrale standardtidscertepartier udarbejdet af BIMCO, nemlig NYPE 2015 og BALTIME 1939 (2001). Dette begrundes ved, at disse standardcertepartier har bred anvendelse i international praksis.³⁶ Analysen tager udgangspunkt i de nyeste versioner af certepartierne for at afspejle den gældende retstilstand, selvom ældre udgaver stadig anvendes i praksis. Kun udvalgte og centrale bestemmelser vil blive behandlet, eftersom en fuldstændig gennemgang af alle klausuler ligger uden for afhandlingens formål. De retlige vurderinger kan dog i vidt omfang overføres til andre tidscertepartier, hvor ansvarsfordelingen er tilsvarende.

Afhandlingens fokus er primært kontraktretligt, da problemstillingen angår et aftaleforhold mellem to erhvervsdrivende parter. Der redegøres derfor kun for de generelle obligations- og kontraktretlige fortolkningsprincipper i nordisk ret, som er relevante for forståelsen af parternes retsstilling over for hinanden efter EU ETS og standardcertepartierne med den integrerede

³⁵ Falkanger, Thor m.fl. (2019), s. 263-264.

³⁶ For en beskrivelse af NYPE 2015 og BALTIME 1939 (2001) se BIMCO's hjemmeside.

ETS-klausul. En dybdegående behandling af kontraktretten i de enkelte nordiske lande er bevidst udeladt af hensyn til afhandlingens omfang.

Da afhandlingen koncentrerer sig om det privatretlige forhold mellem reder og tidsbefragter, inddrages EU's fortolkningsmetoder og offentligretlige forpligtelser under EU ETS kun i begrænset omfang. Offentligretlige krav, herunder administrative krav som registrering og oprettelse af konto i EU's kvoteregister (Union Registry), omtales, men der gives ikke en fuldstændig gennemgang af disse eller af øvrige offentlige krav under EU ETS. En detaljeret gennemgang af implementeringen af EU ETS i de enkelte medlemslande falder ligeledes uden for afhandlingens rammer, men kan udgøre et interessant emne for fremtidig forskning.

I relation til offentligretlige krav angår begrebet "risiko" som udgangspunkt, hvilken part der bærer konsekvensen af regelændringer (regelændringsrisikoen), mens "ansvar" betegner, hvem der hæfter for et offentligretligt krav, der var kendt ved indgåelsen af et tidscerteparti.³⁷ Afhandlingen behandler ikke regelændringsrisikoen, men fokuserer udelukkende på ansvaret for de offentligretlige krav, som EU ETS stiller. Begrebet risiko anvendes derfor kun i andre betydninger end forstået som regelændringsrisikoen.

Slutteligt vil reglerne om rederens begrænsede ansvar efter sølovens § 171 ikke blive behandlet, da dette ligger uden for afhandlingens emne og formål.

³⁷ Krarup, Thomas, (2013), s. 36.

1.5 Plan for fremstilling

Afhandlingen er inddelt i 7 afsnit.

Dette introducerende afsnit (1) indeholder afhandlingens indledning, problemformulering, metodiske tilgang, afgrænsning samt plan for fremstilling.

Afsnit (2) redegør for befragtning, dets kontraktretlige grundlag samt EU's CO2-kvotehandelssystem.

Afsnit (3) analyserer standardcertepartierne NYPE 2015 og BALTIME 1939 (2001) med det formål at klarlægge, om rederen efter disse kan opnå økonomisk dækning for en ETS-afgift i medfør af standardcertepartiernes klausuler eller ved fremsættelse af krav om erstatning for kontraktbrud.

Afsnit (5) vurderer, med afsæt i analysens resultater, hvilke reaktionsmuligheder rederen har efter standardcertepartierne, ETS-klausulen og EU ETS-direktivet, med fokus på deres praktiske hensigtsmæssighed. Afslutningsvis foretages en samlet vurdering af, om det system, som disse regler tilsammen danner, kan anses for hensigtsmæssigt til at sikre rederen økonomisk i tilfælde af tidsbefragterens misligholdelse.

Afsnit (6) præsenterer afhandlingens samlede konklusion. Endelig giver afsnit (7) et perspektiv på andre interessante og relevante problemstillinger, der udspringer af indførelsen af EU ETS.

2.0 Retligt rammeværk for befragtning og EU ETS

Formålet med dette afsnit er at etablere et begrebsmæssigt og kontraktretligt fundament. Dette skal danne grundlag for den efterfølgende analyse af, om rederen kan kræve økonomisk dækning for en ETS-afgift, samt for vurderingen af, om samspillet mellem BIMCO's ETS-klausul og EU ETS-direktivet er hensigtsmæssigt udformet.

Redegørelsen indledes med en gennemgang af befragtning (afsnit 2.1) og sætter herefter fokus på tidsbefragtning (afsnit 2.1.1).

Dernæst behandles det kontraktretlige grundlag for befragtning (afsnit 2.2) med særlig vægt på standardcertepartier (2.2.1), fortolkningsprincipper i nordisk ret (2.2.2) og de generelle misligholdelsesbeføjelser i obligationsretten (2.2.3).

Afslutningsvis redegøres for det lovgivningsmæssige rammeværk for EU's CO₂-kvotehandelssystem (afsnit 2.3). Afsnittet giver en overordnet gennemgang af EU ETS med fokus på systemets formål (2.3.1) og anvendelsesområde (afsnit 2.3.2), en beskrivelse af "cap and trade"-systemet (afsnit 2.3.3), de sanktioner, der følger ved manglende overholdelse af kvoteordningen (afsnit 2.3.4), ansvar for køb og aflevering af kvoter (2.3.5) samt "forureneren betaler"-princippet (afsnit 2.3.6). Endelig gives en introduktion til BIMCO's ETS-klausul (afsnit 2.3.7).

2.1 Befragtning

Når en reder har et skib til rådighed, findes der flere måder at udnytte det på. Rederen kan anvende skibet til intern transport af egne varer eller udnytte det kommercielt, eksempelvis som salgsobjekt³⁸ eller gennem befragtning.³⁹

Befragtning udgør i den forbindelse en udnyttelsesform, hvor skibsejeren ved indgåelse af en befragtningsaftale med en anden part stiller den transportkapacitet i skibet, som vedkommende har rådighed over, til disposition for en medkontrahent mod vederlag.⁴⁰ I befragtningsaftaler

³⁸ I nærværende afhandling vil fokus alene være på befragtning.

³⁹ Falkanger, Thor m.fl. (2019), s. 259.

⁴⁰ Falkanger, Thor m.fl. (2019), s. 261.

betegnes skibsejeren som “bortfragter”⁴¹, mens den medkontraherende aftager betegnes som “befragter”.

Befragtning kan antage forskellige former og inddeles traditionelt i tre hovedformer; rejsebefragtning, tidsbefragtning og bareboat-befragtning. Dertil findes en række mellemformer, idet der hersker en udstrakt aftalefrihed for befragtningsaftaler.⁴² Klassifikationen af aftalen kan få retlig betydning, eftersom visse bestemmelser i søloven er præceptive i rejsebefragtningsforhold, mens de alene er deklaratoriske i tidsbefragtningsforhold.⁴³ I tvivlstilfælde vil klassifikationen som udgangspunkt bero på, hvordan vederlaget beregnes.⁴⁴

I det følgende redegøres nærmere for tidsbefragtning, mens de øvrige hovedformer alene berøres summarisk, hvor det findes relevant, idet afhandlingen tager sit udgangspunkt i tidsbefragtning (som afgrænset i afsnit 1.4).

2.1.1 Tidsbefragtning

Sølovens § 321, stk. 2, nr. 5, definerer tidsbefragtning som “*Befragtning, hvor fragten i henhold til aftalen skal beregnes pr. tidsenhed.*”. Der er således tale om tidsbefragtning, når der mellem tidsbortfragteren og tidsbefragteren indgås en tidsbefragtningsaftale, hvorefter tidsbefragteren i en nærmere fastsat periode opnår rådighed over skibet mod vederlag med henblik på at anvende skibet til transport af sin(e) ladning(er) inden for tidsbefragtningsaftalens rammer.⁴⁵

Der er tale om et gensidigt bebyrdende aftaleforhold, idet begge parter påtager sig forpligtelser og tillægger rettigheder over for hinanden.⁴⁶ Særligt for tidsbefragtningsaftaler indebærer aftalen, at tidsbefragteren i aftaleperioden overtager en række funktioner, som i traditionel rederidrift ellers varetages af tidsbortfragteren.⁴⁷

⁴¹ I praksis omtales bortfragter også som reder. Bortfragter behøver dog ikke være reder, idet betegnelsen alene dækker den, som afgiver et transportløfte. I nærværende afhandling forstås en bortfragter som rederen, se herom afgrænsningen afsnit 1.4. Falkanger, Thor m.fl. (2019), s. 262.

⁴² Østergaard, Kim (2009), s. 95-96.

⁴³ Østergaard, Kim (2009), s. 98.

⁴⁴ Betænkning 1215, *Befordring af Gods* (1990) s. 160.

⁴⁵ Appel, Peter m.fl., (2020) s. 684.

⁴⁶ Iversen, Torsten m.fl. *Obligationsret 1* (2019), s. 32.

⁴⁷ Appel, Peter m.fl., (2020), s. 684.

Tidsbortfragteren er fortsat arbejdsgiver for mandskabet og bevarer dermed den fysiske kontrol over skibet. Ligeledes er det tidsbortfragteren, der gennem kaptajnen fastsætter den præcise kurs (navigeringen), skønner over sikkerheden ved havne mv. Med andre ord beholder tidsbortfragteren den nautiske kontrol. Derimod overgår den kommercielle kontrol til tidsbefragteren, som dermed får indflydelse på, hvor skibet skal sejle hen, hvilken last det skal transportere, og hvornår rejsen skal foretages. Denne råderet er imidlertid begrænset af de vilkår, der måtte være fastsat i tidsbefragtningsaftalen om fartsområde og tilladte laster.⁴⁸ Fordelingen mellem nautisk og kommerciel kontrol har direkte betydning for, hvordan opgaver og udgifter fordeles mellem parterne.⁴⁹

Tidsbefragteren betaler et aftalt, grundlæggende vederlag for rådigheden over skibet, betegnet "hyre".⁵⁰ Hyren betales typisk med en daglig eller månedlig sats, der transporteres.⁵¹ Da tidsbefragteren har frihed til at bestemme skibets rute, herunder destinationer og antal havneanløb, kan tidsbortfragteren ikke på forhånd beregne visse udgifter, eksempelvis til bunkersolie, havneafgifter, lodsning samt lastning og losning. Disse rejseafhængige omkostninger påhviler derfor tidsbefragteren ud over hyren.⁵²

Ud over at betale hyre og afholde de rejseafhængige udgifter, påhviler det tidsbefragteren at varetage en række praktiske funktioner. Således skal tidsbefragteren bl.a. hyre stevedorer⁵³ til lastning og losning, idet skibets personale normalt er forpligtet til at medvirke til lastningen og losningen, ligesom skibets udstyr kan anvendes, samt sikre levering af bunkers⁵⁴ på rette tid og sted. Herved overflyttes ansvaret for en væsentlig del af den landbaserede drift af skibet til tidsbefragteren.⁵⁵ De faste omkostninger påhviler fortsat tidsbortfragteren og indebærer omkostninger til finansiering af skibet og dets vedligehold, bemandingsudgifter, kaskoforsikring samt andre forsikringer, tidsbortfragteren finder formålstjenstlige.⁵⁶ Af hensyn

⁴⁸ Møllmann, Anders (2007), s. 96-97, Østergaard, Kim (2009), s. 212 og Appel, Peter m.fl., (2020), s. 683-684.

⁴⁹ Møllmann, Anders (2007), s. 97.

⁵⁰ Dette kan også kaldes "tidsfragt" eller "tidshyre"; Østergaard, Kim (2009), s. 7 og 223.

⁵¹ Østergaard, Kim (2009), s. 224.

⁵² Møllmann, Anders (2007), s. 97-98.

⁵³ Havnearbejdere, der laster og lossere skibe.

⁵⁴ Ordet "bunkers" anvendes i søloven frem for "brændsel", da "bunkers" i almindelighed benyttes i forbindelse med skibsfart. Afhandlingen følger lovtekstens ordvalg, og vil derfor i det følgende blive anvendt. Appel, Peter m.fl., (2020), s. 817.

⁵⁵ Møllmann, Anders (2007), s. 98.

⁵⁶ Møllmann, Anders (2007), s. 97-98.

til tidsbortfragterens likviditet til at betale disse omkostninger, er det afgørende, at hyren betales rettidigt. Derfor aftales det som regel mellem parterne, at hyren betales forud.⁵⁷

Under en tidsbefragtning anvendes udtrykket, at skibet “leveres” til tidsbefragteren ved begyndelsen af tidsbefragtningen og “tilbageleveres” til tidsbortfragteren ved periodens afslutning. Eksempelvis fremgår det af sølovens § 372, stk. 2, at tidsbortfragteren skal “levere” et sødygtigt skib.⁵⁸ I praksis forbliver skibet dog i skibsejerens ejerskab og overdrages ikke faktisk til tidsbefragteren. Ved udtrykkene skal derimod forstås, at skibet stilles til rådighed for tidsbefragteren, som kan give rejseinstruktioner til tidsbortfragteren, som tidsbortfragterens mandskab skal følge.⁵⁹ Hvor skibet frembortfragtes⁶⁰, skal en rejseinstruktion ligge inden for rammerne af tidsbefragtningsaftalen og respektere de deri aftalte bestemmelser.⁶¹

Udgangspunktet er, at tidsbefragteren betaler hyre under hele tidsbefragtningsens varighed. Hvis skibet midlertidigt ikke kan udnyttes, og årsagen ligger inden for tidsbortfragterens kontrol, indeholder de fleste tidsbefragtningsaftaler en undtagelse i form af en “off-hire”-klausul. Disse angiver, hvornår tidsbefragteren fritages for at betale tidshyre. En “off-hire”-begivenhed beror ikke nødvendigvis på fejl fra tidsbortfragterens side, men er typisk angivet som grundstødning, tilbageholdelse, reparation eller lignende. Ved en off-hire-begivenhed suspenderes betalingspligten, så længe begivenheden varer.⁶² Off-hire-klausuler er særlige for tidsbefragtning, hvor betaling afhænger af skibets rådighed. Ved rejse- og bareboat-befragtning håndteres tilsvarende spørgsmål gennem andre regler.⁶³

2.2 Det kontraktretlige grundlag for befragtning

For at kunne vurdere, om rederen kan kræve økonomisk dækning for en ETS-afgift, må det retlige grundlag for tidsbefragtningsaftaler først klarlægges.

⁵⁷ Østergaard, Kim (2009), s. 224. og Falkanger, Thor m.fl. (2019), 467.

⁵⁸ For en uddybning af hvad der forstås ved “sødygtighed”, se analysens afsnit 3.1.2.

⁵⁹ Baatz, Yvonne (2021), s. 170.

⁶⁰ Frembortfragtning foreligger, når en befragter, der selv har rådighed over et skib i henhold til en befragtningsaftale, viderebefragter skibet til en underbefragter. Det indebærer, at befragteren i denne sammenhæng optræder som bortfragter over for underbefragteren. Frembortfragtning er hjemlet i sølovens § 324 og kan forekomme i flere led; Falkanger, Thor m.fl. (2019), s. 264.

⁶¹ Wilford, Michael m.fl. 6. udgave (1995), s. 241.

⁶² Østergaard, Kim (2009), s. 225; Et eksempel på en off-hire klausul findes i NYPE 2015 klausul 17. Heri fastslås, at såfremt skibet under tidscertepartiet skulle blive inddraget af en regering eller en officiel myndighed, er befragteren ikke forpligtet til at betale tidshyre i den periode, hvor skibet er inddraget. Undtagelsen hertil er, hvis en sådan arrest skyldes forhold, som befragteren, deres underbefragtere mv. er ansvarlige for.

⁶³ Falkanger, Thor m.fl. (2019), s. 465.

I det følgende redegøres der for de centrale elementer i parternes kontraktgrundlag, når dette bygger på et certeparti, herunder hvordan offentligretlige forhold reguleres heri. Dernæst gennemgås de fortolkningsprincipper, der efter nordisk ret anvendes ved fortolkningen af kontraktens bestemmelser. Afslutningsvis behandles de misligholdelsesbeføjelser, som parterne kan påberåbe sig i tilfælde af kontraktbrud.

2.2.1 Standardcertepartier

Den kontrakt, der regulerer forholdet mellem tidsbortfragter og tidsbefragter, kaldes et “certeparti”.⁶⁴ Tidscertepartier indgås ofte for længere perioder, typisk flere år, og får dermed karakter af et længerevarende kontraktforhold.⁶⁵ Den nærmere fastsatte periode omtales “certepartiperioden”.

I henhold til sølovens kapitel 14 er tidscertepartier omfattet af regler, der dog i vidt omfang er deklatoriske.⁶⁶ Dette giver parterne en betydelig frihed til selv at fastlægge aftalens indhold.

I praksis anvendes dog næsten udelukkende standardcertepartier, som derved har stor praktisk betydning. Standardcertepartierne har karakter af “agreed documents”⁶⁷ og udarbejdes primært af interesseorganisationer. Afhængigt af ophav kan de derfor fremstå enten bortfragter- eller befragter-venlige.⁶⁸ Udviklingen har dog vist en stigende tendens til, at udformningen sker gennem forhandlinger mellem repræsentanter for begge parter, hvilket resulterer i et mere balanceret udfald.⁶⁹

En væsentlig del af de standardcertepartier, der anvendes i praksis, er udarbejdet af den internationale interesseorganisation BIMCO, som har hjemsted i Danmark.⁷⁰ Ofte vil sådanne standardcertepartier dog henvise til engelsk eller amerikansk ret og jurisdiktion.⁷¹

⁶⁴ Østergaard, Kim (2009), s. 202-203.

⁶⁵ Appel, Peter m.fl., (2020), s. 684.

⁶⁶ Krarup, Thomas, (2013), s. 30.

⁶⁷ Hansen, Ole (2011), s. 458.

⁶⁸ Møllmann, Anders (2007), s. 101.

⁶⁹ Møllmann, Anders (2007), s. 102 og 120

⁷⁰ Østergaard, Kim (2009), s. 209.

⁷¹ Nærværende afhandling tager dog alene udgangspunkt i nordisk ret.

De fleste af BIMCO's standardcertepartier består af to afsnit; hhv. et afsnit med et bokslayout og et afsnit med certepartiets standardbestemmelser. I bokslayoutet indsættes specifikke informationer om parterne, skibets certepartiperiode, hyre mv. i de respektive kasser, mens standardbestemmelserne består af de klausuler, som i udgangspunktet vil gælde for alle kontrakter indgået på baggrund af den pågældende standardkontrakt.⁷² Blandt de mest anvendte ved tidsbefragtning er BALTIME 1939 og NYPE 2015, som senere vil være genstand for afhandlingens analyse (afsnit 3.0).

Standardcertepartierne suppleres ofte med individuelle vilkår i form af klausuler, som er tilpasset de konkrete forhold i det enkelte befragtningsforhold.⁷³ Klausulerne kan både være individuelt udformede eller tage udgangspunkt i en standardklausul.⁷⁴ BIMCO har på dette område fået en central rolle ved at udarbejde en lang række standardklausuler, som er udformet med henblik på at kunne indarbejdes i konkrete certepartier, som typisk tager udgangspunkt i et standardcerteparti. Det bemærkes i den forbindelse, at standardklausulerne er udarbejdet som selvstændige bestemmelser og derfor kan anvendes uafhængigt af, hvilket standardcerteparti, der i øvrigt benyttes.⁷⁵

2.2.1.1 Reguleringen af offentligretlige krav i certepartiet

Selvom der gælder en betydelig aftalefrihed mellem parterne i en tidsbefragtningsaftale, er de samtidig forpligtet til at overholde en række offentligretlige krav. I det følgende redegøres for, hvordan disse krav privatretligt håndteres.

Fordelingen af ansvar for offentligretlige krav har stor betydning inden for skibsfart. Dette skyldes blandt andet det omfattende regelsæt af såvel national som international karakter, der har indflydelse på befragtningsaftaler generelt.⁷⁶ IMO spiller en central rolle gennem udviklingen af konventioner, retningslinjer og vejledninger, som EU i vidt omfang tilstræber at tilpasse sin egen søfartsregulering til.⁷⁷ Samtidig tager EU i stigende grad selvstændige

⁷² Møllmann, Anders (2007), s. 102.

⁷³ Såkaldte "rider-clauses"; Krarup, Thomas, (2013), s. 30.

⁷⁴ Krarup, Thomas, (2013), s. 32.

⁷⁵ Møllmann, Anders (2007), s. 131.

⁷⁶ Krarup, Thomas, (2013), s. 31.

⁷⁷ International Maritime Organization (oversat "Den Internationale Maritime Organisation") er FN's specialiserede agentur med ansvar for sikkerheden inden for skibsfart og forebyggelse af hav- og luftforurening fra skibe. IMO's arbejde understøtter FN's mål for bæredygtig udvikling, jf. IMO "About". Tilgået d. 25.10.2025.

initiativer inden for den grønne omstilling af skibsfarten, blandt andet ved at udstede direktiver og integrere sektoren i EU ETS.⁷⁸

Samspillet mellem IMO's internationale standarder og EU's egne regler betyder, at befragtningsaftaler i stigende grad må afspejle og tilpasses disse krav for at sikre en korrekt og klar ansvarsfordeling mellem aftaleparterne. Derfor indeholder mange standardcertepartier klausuler om "eligibility" eller "compliance"⁷⁹, som regulerer ansvarsfordelingen mellem parterne.⁸⁰ I andre standardcertepartier behandles overholdelsen af offentligretlige krav under bedømmelsen af skibets sødygtighed.⁸¹ Hertil kommer, at visse standardcertepartier ikke tager eksplicit stilling til spørgsmålet om ansvarsfordelingen for offentligretlige krav som eksempelvis i BALTIME 1939.⁸² I sådanne tilfælde kan ansvarsfordelingen fastlægges ved at indsætte standardklausuler, der specifikt regulerer dette forhold.⁸³

I relation til offentligretlige krav er det centralt at sondre mellem ansvar og risiko. Mens ansvarsbegrebet i nærværende tilfælde knytter sig til overholdelse af oprindelige krav, vedrører risiko ændrede krav, som kan opstå efter aftalens indgåelse.⁸⁴ Som anført i afgrænsningen (afsnit 1.4), vil der i nærværende afhandling alene tages udgangspunkt i ansvarsfordelingen for oprindelige krav, og dermed berøres risikobegrebet for så vidt angår offentligretlige krav ikke yderligere.

Foruden sondringen mellem oprindelige og ændrede krav kan offentligretlige krav yderligere opdeles i to hovedgrupper: På den ene side findes de krav, som vedrører det bortfragtede skib og dets egenskaber, udstyr, mandskab, certifikater osv. Disse krav omtales traditionelt "krav til skibet". På den anden side findes de krav, som omhandler tidsbefragterens gods, her forstået som godsets lovlighed, og dermed ikke skibets karakteristika. Dette betegnes traditionelt som "krav til lasten".⁸⁵ Krav til lasten er typisk tidsbefragterens ansvar under en tidsbefragtning.

⁷⁸ Dette ses bla. med "Fit for 55"-pakken, hvilket uddybes yderligere i afsnit 2.3.

⁷⁹ Mens eligibility-klausuler traditionelt bliver anvendt i relation til krav om, at skibet skal være godkendt af relevante myndigheder, omhandler compliance-klausuler løbende overholdelse af gældende love, forskrifter mv.; Evje, Anders (2007), s. 83.

⁸⁰ Krarup, Thomas, (2013), s. 33.

⁸¹ Krarup, Thomas, (2013), s. 33.

⁸² Krarup, Thomas, (2013), s. 33.

⁸³ Om nærmere herom se redegørelsens afsnit 2.2.1.

⁸⁴ Krarup, Thomas, (2013), s. 15.

⁸⁵ Krarup, Thomas, (2013), s. 31.

Derimod påhviler krav til skibet typisk tidsbortfragteren blandt andet i medfør af sødygtighedskriteriet.⁸⁶

2.2.2 De nordiske fortolkningsprincipper

Begrebet “aftalefortolkning” dækker over processen med at fastslå de retsvirkninger, der følger af en gyldigt indgået aftale.⁸⁷ I tvister vedrørende tidsbefragtning vil udgangspunktet for aftalefortolkningen være certepartiets og klausulernes ordlyd, fortolket i overensstemmelse med de almindelige fortolkningsprincipper.⁸⁸

Hvilke fortolkningsprincipper, der finder anvendelse, afhænger af, hvilket lands lov og værneting, der gælder.⁸⁹ Standardcertepartier udarbejdes ofte på engelsk,⁹⁰ hvilket dog ikke i sig selv medfører, at kontraktens vilkår og begreber skal fortolkes efter engelsk ret, medmindre kontraktens lovvalgsklausul fastslår dette.⁹¹ I nærværende afhandling er det lagt til grund, at nordisk ret er aftalt, hvorfor der i det følgende redegøres for de relevante nordiske fortolkningsprincipper.

Fortolkningen opdeles traditionelt i tre hovedformer: indskrænkende, præciserende og udvidende fortolkning.⁹² Ved en indskrænkende fortolkning undtages tilfælde, som efter en naturlig forståelse ellers ville være omfattet af bestemmelsen i aftalen. Præciserende fortolkning fastlægger bestemmelsens indhold og afgrænser dens rækkevidde i overensstemmelse med dens naturlige sproglige betydning. Udvidende fortolkning udstrækker derimod bestemmelsens anvendelsesområde til også at omfatte situationer, der normalt ville falde uden for ordlyden, eksempelvis hvor de hensyn, der ligger bag bestemmelsen, må antages også at gælde på det konkrete tilfælde, der ikke er omfattet af ordlyden.⁹³

Denne tredeling beskriver overordnet resultatet af fortolkningen, men ikke de konkrete metoder, der anvendes for at nå dertil. De fortolkningsprincipper, der gennemgås nedenfor,

⁸⁶ Krarup, Thomas, (2013), s. 33-34.

⁸⁷ Andersen, Lennart m.fl. (2017) s. 352.

⁸⁸ Møllmann, Anders (2007), s. 49.

⁸⁹ Møllmann, Anders (2007), s. 68-69.

⁹⁰ Krarup, Thomas, (2013), s. 32.

⁹¹ Selvig, Erling (1986), s. 22.

⁹² Munk-Hansen, Carsten (2022), s. 307-309; Udvidende fortolkning betegnes også udfyldende fortolkning.

⁹³ Munk-Hansen, Carsten (2022), s. 306-309.

udgør således de værktøjer eller metoder, der anvendes inden for rammerne af disse tre hovedformer.⁹⁴

Det bemærkes, at grænserne mellem formerne er flydende, og det kan ofte være uklart, hvilken vægt de enkelte fortolkningsprincipper skal tillægges i den konkrete situation.⁹⁵ Hertil kommer, at mange af fortolkningsprincipperne har en åben karakter, idet de som udgangspunkt fungerer som vejledende retningslinjer snarere end faste normer. Fortolkningen må derfor altid foretages på baggrund af omstændighederne i det enkelte tilfælde, idet der også er et hensyn til at sikre harmoni.⁹⁶

2.2.2.1 Ordlydsfortolkning

Den første fase i fortolkningen af en kommerciel kontrakt består som udgangspunkt i at vurdere, om en objektiv og ordret fortolkning af aftalen giver en løsning på det foreliggende spørgsmål.⁹⁷ Ved en ordlydsfortolkning lægges vægt på den naturlige, objektive og sædvanlige sproglige forståelse af bestemmelsens ordlyd.⁹⁸ Ordlydsfortolkning tager altså udgangspunkt i dels en semantisk forståelse, det vil sige ordenes leksikalske betydning, men dels også ordenes kontekstuelle betydning.⁹⁹ Det vil eksempelvis være inden for en bestemt sektor eller branche. Ord og udtryk kan her have en særlig betydning indenfor det pågældende retsområde, og en væsentlig del af fortolkningsarbejdet består i at fastlægge denne betydning i den rette sammenhæng. Den sædvanlige eller naturlige forståelse af udtryk indenfor den relevante branche får derfor afgørende betydning for fortolkningen.¹⁰⁰

Hvis sproget i en kontraktbestemmelse er uklart, kan “koncipistreglen” anvendes. Bestemmelsen fortolkes herefter til ugunst for den, der har udarbejdet kontrakten eller de relevante vilkår. Reglen kan ikke anvendes som alternativ til udfyldning, hvor et spørgsmål slet ikke er reguleret i kontrakten. Reglen har særlig betydning, hvor der anvendes ensidigt udarbejdede standardvilkår, men sjældent, når kontrakten er udarbejdet som et agreed document eller af brancheorganisationer.¹⁰¹ En nært beslægtet fortolkningsregel er

⁹⁴ Munk-Hansen, Carsten (2022), s. 309.

⁹⁵ Jøranger, Amund m.fl. (2019), s. 1; Munk-Hansen, Carsten (2022), s. 326.

⁹⁶ Munk-Hansen, Carsten (2022), s. 1; Blume, Peter (2020), s. 296; Munk-Hansen, Carsten (2022), s. 309.

⁹⁷ Munk-Hansen, Carsten (2022), s. 311.

⁹⁸ Munk-Hansen, Carsten (2022), s. 310.

⁹⁹ Munk-Hansen, Carsten (2022), s. 310.

¹⁰⁰ Munk-Hansen, Carsten (2022), s. 306 og 311.

¹⁰¹ Möllmann, Anders (2007), s. 55-56.

“minimumsreglen”, der indebærer en formodning om, at ved tvivl om omfanget af en parts forpligtelser, skal forpligtelserne fortolkes som værende mindst byrdefulde for den forpligtede part. I praksis anvendes reglen dog primært ved ensidige aftaler, mens bilaterale aftaler mellem erhvervsdrivende, herunder agreed documents, som udgangspunkt anses for mere afbalancerede.¹⁰²

2.2.2.2 Formålsfortolkning

Hvis en ordlydsfortolkning ikke kan give en tilfredsstillende løsning, kan løsningen i visse tilfælde findes ud fra bestemmelsens formål eller foretages i sammenhæng med ordlydsfortolkningen. Her sondres der generelt mellem subjektiv og objektiv formålsfortolkning.¹⁰³

Ved subjektiv formålsfortolkning tages udgangspunkt i den mening, som parterne eller udstederen faktisk har tilkendegivet. Dette kan eksempelvis udledes ved at inddrage parternes korrespondance under forhandlingerne samt deres adfærd efter kontraktens indgåelse. Princippet kan i sin natur alene anvendes, hvor det kan påvises, at en bestemmelse eller forpligtelse i kontrakten var tiltænkt et bestemt formål.¹⁰⁴

Ved brug af standardcertepartier eller -klausuler har den subjektive formålsfortolkning som udgangspunkt begrænset relevans, da sådanne bestemmelser sjældent er genstand for individuelle forhandlinger.¹⁰⁵ Dog foreligger der ofte “explanatory notes” udarbejdet af den konciperende interesseorganisation, som i visse tilfælde kan bidrage til at klarlægge bestemmelsens formål og dermed supplere fortolkningen.¹⁰⁶

Den objektive formålsfortolkning baseres derimod på fortolkerens forståelse af bestemmelsens formål, sådan som dette kan udledes af bestemmelsen selv og dens sammenhæng uden støtte i eksterne kilder.¹⁰⁷

¹⁰² Møllmann, Anders (2007), s. 54-55.

¹⁰³ Munk-Hansen, Carsten (2022), s. 319.

¹⁰⁴ Munk-Hansen, Carsten (2022), s. 319.

¹⁰⁵ Munk-Hansen, Carsten (2022), s. 312.

¹⁰⁶ For eksempel udarbejder BIMCO “explanatory notes”, som uddyber og begrundes de valg, der er truffet under udarbejdelsen af klausulen; Møllmann, Anders (2007), s. 117-122.

¹⁰⁷ Munk-Hansen, Carsten (2022), s. 319.

2.2.2.3 Funktionsbaseret tilgang

Den funktionsbaserede tilgang i nordisk ret bygger på en fortolkning, hvorefter risiko og omkostninger skal bæres af den part, der udfører eller har kontrol over en bestemt funktion. Tilgangen anvendes navnlig ved fortolkningen af certepartier og fungerer som et objektive kriterium for fordelingen af ansvar mellem rederen og tidsbefragteren. Den part, der efter certepartiet har ansvaret for at udføre en given funktion, hæfter tilsvarende for de økonomiske og retlige konsekvenser, som følger af denne funktion.¹⁰⁸

2.2.2.4 Analogifortolkning

Der foreligger analogifortolkning, når et tilfælde, der ikke er omfattet af bestemmelsens ordlyd, alligevel behandles, som om det var omfattet. Kendetegnende er, at der ikke er tale om sproglig fortolkning, men at fortolkningens udfald beror på, om de hensyn, der begrundet reglen, også gør sig gældende i det regulerede tilfælde ("årsagernes lighed").¹⁰⁹

2.2.2.5 Klausuljura

Begrebet "klausuljura" betegner den fortolkningspraksis, der over tid opstår omkring de forskellige klausuler som følge af retspraksis, juridisk teori, ligesom der i branchen løbende udvikler sig en forståelse af klausulerne.¹¹⁰

Kendskabet til og forståelsen af klausulerne må antages at være størst i relation til de mest anvendte standardcertepartier, der typisk tillige vil have eksisteret i længere tid. Det må på denne baggrund forventes, at en udbredt anvendelse gennem lang tid og den deraf følgende praksis omkring og kendskab til standardcertepartiet vil kunne tillægges betydning ved fortolkningen af det konkrete certeparti.¹¹¹

Klausuljuraen udvikles under indflydelse af både nationale og internationale opfattelser, hvorfor rets- og voldgiftspraksis fra udlandet (herunder især de nordiske lande samt England og USA) også får betydning for sager om befragtning, som behandles i Danmark.¹¹²

¹⁰⁸ Solvang, Troels (2012), s. 19-22.

¹⁰⁹ Munk-Hansen, Carsten (2022), s. 321-324.

¹¹⁰ Krarup, Thomas, (2013), s. 32.

¹¹¹ Möllmann, Anders (2007), s. 109.

¹¹² Krarup, Thomas, (2013), s. 32.

Et illustrativt eksempel på klausuljuraens betydning findes i den norske voldgiftsdom **ND 1983.309 (Arica)**.¹¹³ Her lagde voldgiftsrettens flertal vægt på, at den omhandlede off-hire-klausul havde været anvendt gennem lang tid. Flertallet udtalte, at en indskrænkende fortolkning hovedsagelig ville være relevant for nye klausuler, hvilket må forstås som et udtryk for, at klausulens betydning ansås for indarbejdet og kendt i branchen. Parterne måtte således have kontraheret anderledes, eksempelvis valgt en anden standard off-hire-klausul, såfremt de ønskede en anden retsstilling.¹¹⁴

2.2.2.6 Baggrundsret

Den danske Sølov¹¹⁵, den norske Sjølov¹¹⁶ og den svenske Sjölag¹¹⁷ udgør de centrale retskilder for skibsfart i Norden og hviler grundlæggende på de samme regler og principper.¹¹⁸

Aftalens vilkår har forrang, men kan om nødvendigt suppleres af lovens bestemmelser, i det omfang aftalen ikke selv giver en løsning.¹¹⁹ Baggrundsretten spiller dog kun en begrænset rolle som udfyldningskilde, og der findes ikke nyere trykt retspraksis, hvor et certeparti direkte er blevet udfyldt med en regel fra søloven.¹²⁰ Der ses dog en generel tendens til at fortolke kontraktklausuler i overensstemmelse med lovens deklaratoriske udgangspunkt, hvilket indebærer, at disse regler i praksis kan få betydning som fortolkningsmoment ved bedømmelsen af certepartier.¹²¹

Den danske aftalelov udgør tillige en hovedkilde i dansk kontraktret. Loven fastlægger de grundlæggende regler for aftaleindgåelse, men indeholder ingen generelle fortolkningsregler for aftaler mellem erhvervsdrivende. Undtagelsen hertil er aftalelovens § 36, der gennemgås nedenfor, idet reglen anses for at udgøre en **kodificeret rimelighedsvurdering**.¹²²

¹¹³ ND 1983.309 (Arica).

¹¹⁴ Möllmann, Anders (2007), s. 109-111.

¹¹⁵ Lovbekendtgørelse nr. 1505 af 17. december 2018 ("Søloven").

¹¹⁶ LOV-1994-06-24-39, Lov om sjøfarten ("Sjøloven").

¹¹⁷ (1994:1009) 1994-06-09 SFS 2022:790 ("Sjölagen").

¹¹⁸ Möllmann, Anders (2007) s. 22.

¹¹⁹ Appel, Peter m.fl., (2020), s. 691-692.

¹²⁰ Möllmann, Anders (2007), s. 175.

¹²¹ Falkanger, Thor m.fl. (2019), s. 28-29.

¹²² Möllmann, Anders (2007), s. 192.

2.2.2.7 Rimelighedsbetragtninger

Ved fortolkning af kontrakter efter nordisk ret er der generelt adgang til at inddrage rimelighedsbetragtninger. I nordisk ret bygger sådanne hensyn på en formodning om, at parterne har haft til hensigt at opnå et sædvanligt og rimeligt resultat. Rimelighedshensynet skal således bidrage til at opretholde en rimelig balance mellem parternes rettigheder og forpligtelser og kan føre til, at aftalen fortolkes indskrænkende eller udvidende for at opnå dette resultat.¹²³

Rimelighedsbetragtningerne kommer konkret til udtryk i aftalelovens § 36, der giver domstolene adgang til helt eller delvist at tilsidesætte eller ændre en aftale, hvis “(...) *det vil være urimeligt eller i strid med redelig handlemåde at gøre den gældende.*”¹²⁴ Vurderingen efter aftalelovens § 36 beror på, om aftalen eller dens udnyttelse afviger fra almindelig forretningsskik. Bestemmelsen anvendes primært på forbrugeraftaler og har kun begrænset betydning i erhvervsforhold, hvor parterne forudsættes at kunne varetage egne interesser. Der findes ingen nordisk retspraksis, hvor aftalelovens § 36 er anvendt på et certeparti.¹²⁵

Under nordisk ret er det tillige antaget, at der gælder en almindelig loyalitetspligt mellem kontraktparter.¹²⁶ Loyalitetspligten spiller sammen med rimelighedshensynet, herunder aftalelovens § 36, og indebærer, at hver part skal tage rimeligt hensyn til modpartens berettigede interesser ved udøvelse af rettigheder og opfyldelse af forpligtelser.¹²⁷ Loyalitetspligtens præcise indhold og rækkevidde afhænger af omstændighederne.¹²⁸

Loyalitetspligten indtræder allerede ved indledningen af forhandlinger, skærpes ved kontraktens indgåelse og aftager efter dens opfyldelse, alt afhængigt af de konkrete omstændigheder.¹²⁹

¹²³ Møllmann, Anders (2007), s. 89-90.

¹²⁴ Aftalelovens § 36 og Møllmann, Anders (2007), s. 191-193.

¹²⁵ Møllmann, Anders (2007), s. 193-194.

¹²⁶ Møllmann, Anders (2007), s. 213. Se eksempelvis ND 1974 186 (NV Kingsnorth), hvor voldgiftsretten udtalte, at bortfragteren ikke havde levet op til “*kravet til lojalitet mellom parterne.*” Afgørelsen fremhæves ofte som udtryk for, at der i befragtningsforhold består en almindelig loyalitetspligt mellem parterne (Møllmann, Anders (2007), s. 233).

¹²⁷ Møllmann, Anders (2007), s. 213.

¹²⁸ Møllmann, Anders (2007), s. 232.

¹²⁹ Møllmann, Anders (2007), s. 213-214. Madsen, Bo, Palle (1986), s. 75.

Loyalitetspligten kan blandt andet konkretiseres gennem en forpligtelse til at begrænse modpartens tab, den såkaldte tabsbegrænsningspligt. **Tabsbegrænsningspligten indebærer, at den ikke-misligholdende part skal begrænse modpartens tab mest muligt. Herved forstås ikke en retlig pligt, men et princip om, at den ikke misligholdende part skal begrænse modpartens tab, idet tab, som kunne være undgået, ikke erstattes.**¹³⁰

2.2.3 Misligholdelsesbeføjelser ved kontraktbrud

Ved manglende opfyldelse af de i kontrakten fastlagte forpligtelser, vil der som udgangspunkt foreligge misligholdelse.¹³¹ Manglende opfyldelse af kontraktens forpligtelser opstår typisk som følge af en af parternes undladelser eller handlinger.¹³² Såfremt en af parterne misligholder aftalen, indtræder misligholdelsesbeføjelser til fordel for den part, der ikke har fået opfyldt sin del af kontrakten.¹³³ Sørensen er i høj grad præget af standardkontrakter, hvor disse misligholdelsesbeføjelser ofte er detaljeret reguleret på forhånd mellem parterne, men de kan også udledes af almindelige obligationsretlige principper.¹³⁴ I det følgende redegøres for nogle af de misligholdelsesbeføjelser, der udspringer af de almindelige obligationsretlige principper.¹³⁵

Når en part misligholder sine forpligtelser, kan modparten som udgangspunkt kræve naturalopfyldelse, hvilket betyder, at aftalen opfyldes i overensstemmelse med de aftalte forpligtelser.¹³⁶ Er opfyldelse ikke længere hensigtsmæssig eller mulig, kan den ikke-misligholdende part vælge at hæve aftalen, hvis der er tale om en væsentlig misligholdelse eller det er fastlagt i parternes aftale. Ophævelse bringer parternes pligt til at præstere in natura til ophør og anvendes typisk, hvor forsinket opfyldelse har mistet sin betydning, eller hvor tilliden mellem parterne er brudt. Ophævelse fritager ikke den ansvarlige part fra at yde erstatning for det tab, misligholdelsen har forårsaget.¹³⁷

¹³⁰ Iversen, Torsten, Erstatningsberegning (2000), s. 148-149.

¹³¹ Iversen, Torsten, Obligationsret 1 (2019), s. 48.

¹³² Iversen, Torsten, Obligationsret 2 (2019), s. 206.

¹³³ Iversen, Torsten, Obligationsret 2 (2019), s. 32.

¹³⁴ Iversen, Torsten, Obligationsret 2 (2019), s. 254-257; Möllmann, Anders (2007), s. 100.

¹³⁵ En fuldstændig gennemgang af de misligholdelsesbeføjelser, der følger af de obligationsretlige grundprincipper, falder uden for nærværende afhandlings rammer.

¹³⁶ Iversen, Torsten, Obligationsret 2 (2019), s. 36-37.

¹³⁷ Iversen, Torsten, Obligationsret 2 (2019), s. 38.

Misligholdelse kan endvidere danne grundlag for erstatning, forudsat at der findes hjemmel hertil i aftalen, i baggrundsretten eller i de almindelige erstatningsretlige regler. Efter de almindelige regler er udgangspunktet culpareglen, hvorefter ansvaret afhænger af, om den pågældende adfærd kan betegnes som uforsvarlig. Hvis misligholdelsen er ansvarspådragende, er den misligholdende part forpligtet til at erstatte det tab, som den anden part lider, forudsat at de øvrige erstatningsretlige betingelser er opfyldt.¹³⁸ Vurderingen beror i høj grad på aftalens indhold og de forpligtelser, som følger heraf.¹³⁹

Hertil kommer, at tilbageholdsretten, som udspringer af samtidighedsgrundsætningen i gensidigt bebyrdende aftaler, tilsiger, at hver part kun er forpligtet til at opfylde sin ydelse, hvis modparten samtidig præsterer sin. Parterne kan derfor kræve, at ydelserne udveksles samtidigt, medmindre andet følger af aftalen eller ydelsens karakter.¹⁴⁰ Sker dette ikke, kan en part tilbageholde egen ydelse, indtil modydelsen præsteres, **betegnet detentionsret**. En tilbageholdsret, der derimod udøves over genstande tilhørende modparten, betegnes retentionsret og har karakter af en sikkerhedsret, der forudsætter besiddelse af det pågældende aktiv.¹⁴¹

Sammenfattende har misligholdelsesbeføjelserne til formål at sikre den ikke-misligholdende part et retsmiddel, der enten kan gennemtvinge opfyldelse, bringe retsforholdet til ophør eller kompensere det tab, misligholdelsen har medført.

2.3 EU's CO2-kvotehandelsystem (EU ETS)

For at kunne besvare spørgsmålet om, hvorvidt rederen kan kræve økonomisk dækning for en ETS-afgift, er det nødvendigt først at forstå EU's CO2-kvotehandelsystem og dets underliggende struktur, idet ETS-afgiften udspringer af selve systemet. Det følgende afsnit indledes derfor med en gennemgang af EU ETS-direktivets formål og anvendelsesområde samt de grundlæggende principper, der danner systemets retlige og praktiske ramme. Afslutningsvis introduceres BIMCO's ETS-klausul, som særligt regulerer parternes forpligtelser i relation til EU ETS.

¹³⁸ Iversen, Torsten, *Obligationsret 2* (2019), s. 39.

¹³⁹ Iversen, Torsten, *Obligationsret 2* (2019), s. 211.

¹⁴⁰ Iversen, Torsten, *Obligationsret 2* (2019), s. 109-110.

¹⁴¹ Iversen, Torsten, *Obligationsret 2* (2019), s. 109.

2.3.1 Formål

I oktober 2003 vedtog Europa-Parlamentet og Rådet direktiv 2003/87/EF om en ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i EU (EU ETS). Formålet med direktivet er at skabe et system, der sikrer reduktionen af drivhusgasudledninger på en omkostningseffektiv og økonomisk effektiv måde.¹⁴²

Direktivet udgør en central del af EU's "Fit for 55"-pakke, der har til formål at reducere EU's samlede drivhusgasudledninger med mindst 55 % i 2030 i forhold til 1990-niveauet. I dag er systemet en central del af EU's klimapolitik og fungerer som et vigtigt redskab til at reducere udledningen af drivhusgasser. EU ETS var verdens første store carbonmarked og er fortsat det største og mest udviklede af sin art.¹⁴³

2.3.2 Anvendelsesområde

Siden EU ETS-direktivets vedtagelse er det blevet ændret flere gange. Skibsfartssektoren var oprindeligt ikke omfattet af anvendelsesområdet, men blev inddraget i direktiv 2023/959, vedtaget den 10. maj 2023.¹⁴⁴ Ændringerne af EU ETS-direktivet trådte i kraft 1. januar 2024.¹⁴⁵

Ændringen af EU ETS nødvendiggjorde tilpasninger af forordning (EU) 2015/757 om overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner fra skibsfart ("MRV-forordningen"). MRV-forordningen blev vedtaget i 2015 og etablerede et system til overvågning, rapportering og verifikation af udledninger fra skibsfart.¹⁴⁶ Initiativet til MRV-forordningen var et led i Europa-Kommissionens strategi for gradvist at integrere skibsfarten i EU's klimapolitik, og tænkt som forberedelse til næste skridt; fastsættelse af reduktionsmål for sektoren samt indførelsen af en markedsbaseret foranstaltning, som EU ETS nu udgør.¹⁴⁷

I overensstemmelse med bilag I i EU ETS er de fartøjer, der er omfattet af ordningen, defineret i MRV-forordningens artikel 2, stk. 1. Omfattet er således skibe på over 5.000 bruttotonnage

¹⁴² EU ETS, artikel 1.

¹⁴³ Girvin, Stephen, m.fl. (2024), s. 78-79.

¹⁴⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2023/959 af 10. maj 2023 om ændring af direktiv 2003/87/EF om et system for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Unionen.

¹⁴⁵ EU ETS, artikel 3 (ga-gg).

¹⁴⁶ En dybdegående behandling af MRV-forordningen falder uden for afgrænsningen af denne afhandling.

¹⁴⁷ EU ETS-præambel (18).

med hensyn til deres CO₂-udledninger, når de sejler til og fra havne under en medlemsstats jurisdiktion samt under ophold i sådanne havne.¹⁴⁸

De virksomheder eller personer, hvis aktiviteter er omfattet af EU ETS, er herefter forpligtet til årligt at aflevere et antal kvoter, som svarer til den samlede mængde drivhusgasser, de har udledt i det foregående kalenderår.¹⁴⁹

En "kvote" er i EU ETS defineret som en tilladelse til at udlede ét ton kuldioxidækvivalent i en nærmere angivet periode.¹⁵⁰ Indtil videre omfatter systemet således kun udledning af kuldioxid (CO₂). Metan og dinitrogenoxid bliver dog også omfattet af systemet fra den 1. januar 2026.¹⁵¹

Processen med aflevering af kvoter er underlagt en indfasningsordning. Rederierne skal således købe og aflevere kvoter svarende til 40 % af de verificerede udledninger rapporteret for 2024, 70 % af de verificerede udledninger rapporteret for 2025, 100 % af de verificerede udledninger rapporteret for 2026 og hvert efterfølgende år.¹⁵²

Det geografiske anvendelsesområde

Endelig er det geografiske anvendelsesområde præciseret i direktivet. EU ETS omfatter ikke alene CO₂-udledninger, der finder sted inden for EU's territorium, men også udledninger, som sker uden for EU's geografiske grænser.¹⁵³

Efter EU ETS skal CO₂-udledninger fra skibe beregnes ud fra hele rejsens forløb. Hvis et skib enten anløber eller afsejler fra en havn i EU, omfattes hele rejsen af systemet, uanset at sejladsen foregår i farvande udenfor EU. For sejlads mellem to havne inden for EU omfattes 100 % af udledningerne, ligesom 100 % af udledningerne fra skibe, der ligger i en EU-havn,

¹⁴⁸ EU ETS gælder ikke for krigsskibe, marinehjelpefartøjer, fiskerfartøjer eller skibe til forarbejdning af fisk, træskibe af primitiv konstruktion, skibe, der ikke fremdrives ved mekaniske midler, eller statsskibe, der anvendes til ikke-kommercielle formål, jf. MRV-forordningens artikel 2 (2).

¹⁴⁹ EU ETS, artikel 12.

¹⁵⁰ EU ETS, artikel 3 (a).

¹⁵¹ EU ETS, bilag 1 (ix).

¹⁵² EU ETS artikel 3 (gb).

¹⁵³ EU ETS artikel 3 (ga)

er omfattet.¹⁵⁴ For sejlads mellem en EU-havn og en havn uden for EU omfattes 50 % af udledningerne af kvoteforpligtelsen, uanset om rejsen påbegyndes i eller uden for EU.¹⁵⁵

Ovenstående indebærer, at EU ETS får virkning for udledninger, som finder sted uden for EU's territorium. Ifølge De Forenede Nationers Havretskonvention ("UNCLOS"), er det imidlertid fastlagt, at en stats ensidige foranstaltninger til forebyggelse og bekæmpelse af forurening kun kan have virkning inden for statens eget jurisdiktionsområde. Dette medfører, at der folkeretligt set alene kan stilles krav om aflevering af kvoter for CO₂-udledninger, der sker på EU's eget territorium.¹⁵⁶

Ordningen indebærer dermed en vis retlig usikkerhed i forhold til dens folkeretlige rækkevidde, og det kan ikke udelukkes, at stater uden for EU fremover vil stille spørgsmålstegn ved systemets overensstemmelse med folkeretten.

Afleverings og verifikationsperioden

Rederier skal hvert år senest d. 30. september aflevere det antal kvoter, som svarer til virksomhedens verificerede CO₂-udledninger fra det foregående kalenderår.

Antallet af kvoter beregnes på baggrund af den årlige emissionsrapport, som skal være verificeret og indsendt senest d. 31. marts.¹⁵⁷ Inden denne frist skal rederen have alle relevante data kontrolleret og godkendt af en uafhængig, akkrediteret verifikator, som vurderer, om rapporten opfylder relevante krav, herunder om dataene er konsistente og fri for væsentlige unøjagtigheder.¹⁵⁸ De verificerede oplysninger skal herefter sendes til Erhvervsstyrelsen, som indmelder tallene gennem et centralt europæisk register, EU's kvoteregister.¹⁵⁹ Denne proces finder sted i perioden fra årets afslutning d. 31. december¹⁶⁰ frem til fristen d. 31. marts. Perioden betegnes "verifikationsperioden" og varer således op til tre måneder.

¹⁵⁴ EU ETS artikel 3 (ga)

¹⁵⁵ EU ETS artikel 3 (ga)

¹⁵⁶ Zhengkai, Mao m.fl. (2023), abstract.

¹⁵⁷ Erhvervsstyrelsen, Vejledning om EU's CO₂-kvoteregister. Tilgået d. 25.10.2025.

¹⁵⁸ MRV-forordningen, artikel 13.

¹⁵⁹ Bekendtgørelse om henlæggelse af visse beføjelser i lov om kvoter til Erhvervsstyrelsen, § 2.

¹⁶⁰ Rapporteringsperioden for CO₂-emissioner er ét kalenderår, jf. MRV-forordningen, artikel 3(m).

Når verifikationer er gennemført og godkendt, skal rederen aflevere et tilsvarende antal kvoter senest d. 30. september for at opfylde sine forpligtelser efter EU ETS.¹⁶¹

2.3.3 “Cap and Trade”-model

EU ETS er et såkaldt “cap and trade”-system. Dette betyder, at der fastsættes en øvre grænse (en “cap”) for den samlede mængde af drivhusgasser, som de omfattede organisationer og personer af direktivet må udlede. Denne grænse reduceres gradvist over tid med henblik på sideløbende at nedbringe de samlede udledninger. Inden for den fastsatte grænse tildeles deltagerne udledningstilladelser (“emissions allowances”), som enten modtages gratis eller købes på auktion. I modsætning til luftfartssektoren, hvor der fortsat sker en vis gratis tildeling af kvoter, er der ikke fastsat mulighed for gratis tildeling til skibsfarten.¹⁶² Tilladelserne kan efterfølgende handles mellem deltagerne efter behov, hvilket sikrer en markedsbaseret fordeling af udledningsrettighederne.¹⁶³

At det samlede antal udledningstilladelser er begrænset, betyder, at de får en økonomisk værdi. For at systemet kan fungere effektivt, er det afgørende, at udledningerne kan måles, rapporteres og verificeres med høj præcision. Hver virksomhed skal til enhver tid sikre sig, at den råder over et tilstrækkeligt antal kvoter til at dække sine faktiske udledninger. Hvis dette ikke er tilfældet, må virksomheden enten reducere sine udledninger eller anskaffe yderligere kvoter gennem auktioner eller handel på et sekundært marked.¹⁶⁴

Handel og aflevering af kvoter sker i EU’s kvoteregister.¹⁶⁵ Hver medlemsstat skal give adgang til registret under sin jurisdiktion. Kvoter opbevares således i EU’s kvoteregister, hvor de fremstår som tal på de relevante konti, og det er ikke muligt at lagre, handle eller erhverve kvoter uden for registret.¹⁶⁶ Medlemsstaterne skal desuden sikre, at kvoter kan overdrages både mellem personer inden for EU og mellem personer i EU og personer i tredjelande, hvor sådanne kvoter er anerkendt efter en nærmere fastsat procedure.¹⁶⁷

¹⁶¹ Erhvervsstyrelsen, Vejledning om EU’s CO₂-kvoteregister. Tilgået d. 25.10.2025.

¹⁶² Europa Kommissionen, Allocation to the aviation sector. Tilgået d. 02.10.2025.

¹⁶³ Girvin, Stephen, m.fl. (2024), s. 79.

¹⁶⁴ Roche, Philip m.fl. (2024).

¹⁶⁵ Som beskrevet i “Report from the Commission, Monitoring of the implementation of Directive 2003/87/EC in relation to maritime transport” (18.03.2025).

¹⁶⁶ Girvin, Stephen, m.fl. (2024), s. 115.

¹⁶⁷ EU ETS, artikel 12, se proceduren i artikel 25.

Den administrative myndighed i den enkelte medlemsstat fører tilsyn med systemet og sikrer, at virksomhederne overholder deres forpligtelser. I Danmark varetages denne rolle i et samarbejde mellem Energi- og Erhvervsstyrelsen.¹⁶⁸

Det er Energistyrelsen, der træffer afgørelse om tildeling af gratiskvoter, udsteder tilladelser til at udlede CO₂, godkender overvågningsplaner og tilrettelægger den årlige CO₂-rapportering efter EU ETS. Det er også Energistyrelsen, der træffer afgørelse om betaling af afgift. Erhvervsstyrelsen administrerer derimod den danske version af EU's kvoteregister.¹⁶⁹ I nærværende afhandling benævnes Energi og Erhvervsstyrelsen samlet som "myndigheden".

2.3.4 Sanktioner ved manglende overholdelse af kvoteordningen

Såfremt en reder undlader at opfylde sine forpligtelser i henhold til EU ETS, herunder at aflevere et tilstrækkeligt antal kvoter inden for de fastsatte frister, kan rederen blive mødt med forskellige sanktioner.

Udgangspunktet følger af EU ETS artikel 16, hvorefter medlemsstaterne har pligt til at fastsætte regler om sanktioner ("penalties") ved overtrædelser af de nationale bestemmelser, der gennemfører direktivet. Sanktionerne skal være effektive, proportionale og have en afskrækkende virkning.¹⁷⁰

Direktivet indeholder imidlertid også en fælles minimumssanktion på 100 euro for hvert ton CO₂-ækvivalent som udledes, uden at der er afleveret en tilsvarende kvote. Denne sanktion fritager ikke den ansvarlige aktør, her rederiet, for fortsat at aflevere de manglende kvoter. Tværtimod skal kvoter svarende til de overskridende udledninger afleveres sammen med kvoterne for det følgende kalenderår.¹⁷¹

Hertil kommer en såkaldt "name-and-shame"-sanktion, jf. artikel 16, stk. 2. Medlemsstaterne er forpligtede til at offentliggøre navne på de rederier, der ikke har afleveret et tilstrækkeligt

¹⁶⁸ Bekendtgørelse om henlæggelse af visse beføjelser i lov om CO₂-kvoter til Erhvervsstyrelsen, § 2 og CO₂-kvoteloven, § 2.

¹⁶⁹ Energistyrelsen, "Sanktioner i kvoteordningen"; "EU's CO₂-kvoteordning". Tilgået d. 09.11.2025.

¹⁷⁰ EU ETS, artikel 16 (1).

¹⁷¹ EU ETS, artikel 16 (3), jf. Artikel 3(a).

antal kvoter i overensstemmelse med direktivet.¹⁷² Offentliggørelsen kan derefter være med til at skabe et omdømmebaseret pres, der kan supplere de økonomiske sanktioner.

Som en sidste udvej kan medlemsstaterne også iværksætte operative foranstaltninger over for rederier, der gentagne gange undlader at efterleve afleveringsforpligtelsen. Efter direktivet kan medlemsstaterne i sådanne tilfælde nægte skibe under rederiets kontrol adgang til deres havne.¹⁷³ For den medlemsstat, hvis flag skibet fører, er sanktionen i stedet muligheden for at tilbageholde skibet. Disse særligt indgribende foranstaltninger forudsætter dog, at rederiet har undladt at aflevere kvoter i to eller flere på hinanden følgende rapporteringsperioder, og at andre håndhævelsesforanstaltninger har vist sig utilstrækkelige.¹⁷⁴

2.3.4.1 Sanktioner som en “penalty”, bøde eller afgift?

Ifølge den engelske udgave af EU ETS-direktivets artikel 16, stk. 3, betegnes sanktionen for manglende aflevering af kvoter som en “penalty”, hvilket fremgår af formuleringen: “*The excess emissions **penalty** shall be EUR 100 for each tonne of carbon dioxide equivalent emitted by that installation for which the operator has not surrendered allowances.*”¹⁷⁵ (vores fremhævning).

Begrebet “penalty” skal forstås som en sanktion, men svarer ikke nødvendigvis til “fine”, der entydigt betegner en bøde, selv om “penalty” også rummer et pønalt element. Netop på grund af dette pønale præg er betegnelsen “afgift” heller ikke dækkende, ligesom der ikke anvendes betegnelsen “fee” i den engelske udgave af EU ETS-direktivets. Anvendelsen af “penalty” må derfor betragtes som et bevidst valg, der skal forstås netop som “penalty” og ikke som “fine” eller “fee”.

I den danske udgave af EU ETS-direktivets er “penalty” imidlertid gengivet som “bøde”, mens den danske implementeringslov (CO2-kvoteloven) i § 11 anvender betegnelsen “afgift”.

Der opstår dermed et fortolkningsspørgsmål om, hvorvidt den sanktion, der er angivet i EU ETS-direktivets, efter dansk ret skal forstås som en bøde, en afgift eller som en “penalty” i

¹⁷² EU ETS, artikel 16 (2).

¹⁷³ EU ETS, artikel 11(a).

¹⁷⁴ EU ETS, artikel 11(a).

¹⁷⁵ EU ETS, artikel 16 (3).

overensstemmelse med den engelske terminologi. Spørgsmålet er centralt eftersom en bøde efter straffelovens § 50, stk. 3, ikke kan kræves betalt eller erstattet af andre end den bødefældte.

Da sanktionen i den engelske retsterminologi ikke betegnes som en egentlig “fine”, men en “penalty” – hvilket må anses for tilsigtet – og der samtidig er en vis inkonsistens mellem anvendelsen af betegnelserne “bøde” og “afgift” i den danske udgave af EU ETS-direktivet og CO2-kvoteloven, lægges den engelsk intention om at det skal være en “penalty” til grund, hvorefter sanktionen antages ikke at være omfattet af straffelovens § 50, stk. 3.

På denne baggrund antages det i nærværende afhandling, at straffelovens § 50, stk. 3, ikke udgør en hindring for, at beløbet kan kræves betalt eller erstattet af andre end adressaten. Eftersom betegnelsen “ETS-sanktioner”, som ellers er den nærmeste oversættelse af “penalty”, tillige kan forstås som omfattende de øvrige sanktioner, der er omtalt ovenfor (afsnit 2.3.4.1), anvendes betegnelsen “afgift” som den danske gengivelse af en “penalty” efter artikel 16, stk. 3. I det følgende benyttes derfor betegnelsen “ETS-afgift” som udtryk for denne sanktion, idet der fortsat lægges vægt på dens pønale karakter.

2.3.5 Ansvar for køb og aflevering af kvoter

Ændringen af EU ETS fastsætter blot, at det er “the shipping company”, som har ansvaret for at købe og aflevere kvoterne, men angiver ikke udtrykkeligt, hvem denne part konkret er.¹⁷⁶ Direktivet definerer alene the shipping company som enten rederen eller den driftsansvarlige part, som det fremgår af EU ETS artikel 3, litra w):

“den reder eller enhver anden organisation eller person, såsom forvalteren eller bareboat-charterer, der har overtaget ansvaret for skibets drift fra rederen, og som ved varetagelsen af dette ansvar har accepteret at overtage alle de pligter og ansvarsområder, der er fastsat i den internationale kode for sikker skibsdrift og forebyggelse af forurening, der er fastsat i bilag I til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 336/2006 ()”*

¹⁷⁶ EU ETS artikel 3 (gb).

Således vil en teknisk manager eller en bareboat-befragter formelt kunne anses som den ansvarlige enhed over for myndigheden.

Gennemførelsesforordning (EU) 2023/2599 af 22. november 2023 vedtaget af Europa-Kommissionen (“Gennemførelsesforordningen”) præciserer, hvilken enhed der skal anses for at være “the shipping company”, og dermed ansvarlig for køb og aflevering af kvoterne.¹⁷⁷

Gennemførelsesforordningen fastslår, at det som hovedregel er den registrerede skibsejer, der anses som den ansvarlige enhed, medmindre andet er aftalt.¹⁷⁸ Hermed indsnævres, hvad der som udgangspunkt forstås ved “the shipping company” under EU ETS.

Forordningen giver dog mulighed for, at den registrerede skibsejer kan overføre ansvaret for EU ETS-forpligtelserne til driftsansvarlige part ved at udarbejde et såkaldt **mandatdokument**. Dette dokument skal være underskrevet af både den registrerede skibsejer og den driftsansvarlige part og indeholde nærmere angivne oplysninger, herunder navn og adresse på den registrerede skibsejer, skibets IMO-identifikationsnummer, datoen for overførslen (mandatet) samt en liste over de skibe, der er omfattet af mandatet, sammen med virksomhedsoplysninger om hver part.¹⁷⁹ Foreligger der ikke et godkendt mandatbrev fra den kompetente myndighed, vil den registrerede skibsejer som udgangspunkt blive anset for at være den enhed, der er ansvarlig for at aflevere kvoterne.¹⁸⁰

I nærværende afhandling lægges hovedreglen i gennemførelsesforordningen til grund. Det betyder, at ved begrebet “the shipping company” forstås som udgangspunkt den registrerede skibsejer (rederen), som værende den part, der er ansvarlig over for myndigheden for aflevering af kvoter under EU ETS.

¹⁷⁷ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2023/2599 af 22. november 2023 om regler for anvendelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF vedrørende administration af rederier varetaget af administrative myndigheder for så vidt angår et rederi.

¹⁷⁸ Gorrissen Federspiel, “EU ETS Implementation Regulation – all things clarified?” (2025). Tilgået d. 02.10.2025; Gennemførelsesforordningens artikel 1, stk. 4.

¹⁷⁹ Gorrissen Federspiel, “EU ETS Implementation Regulation – all things clarified?”

¹⁸⁰ Gorrissen Federspiel, “EU ETS Implementation Regulation – all things clarified?”

2.3.6 “Forureneren betaler”-princippet

Princippet om, at “forureneren betaler”, indebærer, at det er den, som forårsager forurening, der skal bære de økonomiske omkostninger ved sine aktiviteter negative konsekvenser for miljøet. Dette omfatter både udgifter til forebyggelse af forurening og til afhjælpning af miljøskader. Formålet er at sikre, at miljøomkostninger internaliseres hos forureneren selv frem for at blive båret af staten eller samfundet som helhed.¹⁸¹

Princippet er forankret i TEUF artikel 191, stk. 2, hvor det fastslås, at EU’s miljøpolitik bygger på blandt andet forsigtighedsprincippet, princippet om, at miljøskader afhjælpes ved kilden samt princippet om, at forureneren betaler. Bestemmelsen udgør dermed den traktatretlige ramme for EU’s regulering af drivhusgasudledninger.

Udvidelsen af EU ETS-direktivet til skibsfarten skaber en særlig udfordring, fordi det er rederen, der har ansvaret for at købe og aflevere kvoter, mens de faktiske udledninger i høj grad afhænger af brændstoffet, lasten samt skibets rute og hastighed, som under et tidscerteparti er i tidsbefragterens kontrol.¹⁸²

Hvis omkostningerne for kvoterne ikke pålægges den enhed, der faktisk driver skibet kommercielt, mindskes incitamentet til at lave effektivitetsforanstaltninger. Af hensyn hertil, og efter princippet om, at forureneren betaler, er det fra EU’s side tilsigtet, at rederen efter national ret bør kunne kræve godtgørelse af udgifterne ved aflevering af kvoter fra den enhed, der er direkte ansvarlig for de beslutninger, der påvirker skibets udledninger. I dette tilfælde vil det, som fastslået ovenfor, være tidsbefragteren.¹⁸³

Således fastslås i artikel 3gc, at:

“Medlemsstaterne træffer de foranstaltninger, der er nødvendige for at sikre, at rederiet, når det endelige ansvar for køb af brændstof eller skibets drift eller begge dele overtages af en anden enhed end rederiet i henhold til en kontraktmæssig aftale, har

¹⁸¹ Basse, Ellen Margrethe (2017), s. 266.

¹⁸² EU ETS, præambel 32.

¹⁸³ EU ETS, præambel 32.

ret til godtgørelse fra den pågældende enhed for omkostningerne i forbindelse med returnering af kvoter.”¹⁸⁴

Samtidig understreges, at:

“Rederiet forbliver dog formelt ansvarlige over for myndighederne for returnering af kvoter.”¹⁸⁵

Om end rederen fortsat er formelt ansvarlig over for myndigheden for at aflevere kvoterne, kan det økonomiske ansvar mellem parterne således overføres til tidsbefragteren. Det sikrer, at udgifterne bæres af den part, der faktisk har indflydelse på skibets udledninger, i overensstemmelse med princippet om, at forureneren betaler.

2.3.7 BIMCO’s “Emissions Trading Scheme Allowances Clause for Time Charter Parties 2022”

BIMCO har i forbindelse med inddragelsen af skibsfarten under EU ETS, udarbejdet “Emissions Trading Scheme Allowances Clause for Time Charter Parties 2022” i samarbejde med både reder- og befragterorganisationer.¹⁸⁶ Klausulens formål er at fastlægge, hvordan ansvaret for anskaffelse, overførsel og aflevering af kvoter fordeles mellem parterne, således at ordningen afspejler princippet i EU ETS-direktivets artikel 3gc om, at forureneren betaler.¹⁸⁷

Af underklausul (c)(i) fremgår det, at:

*“Throughout the Charter Party period the Charterers **shall provide and pay for the Emission Allowances (...)**” (Vores fremhævnings).*¹⁸⁸

Bestemmelsen pålægger tidsbefragteren en pligt til at aflevere og betale for de relevante kvoter for skibets udledninger under hele certepartiperioden. Rederen skal en gang om måneden opgøre og meddele kvotebehovet til tidsbefragteren samt give en foreløbig opgørelse 14 dage

¹⁸⁴ EU ETS artikel 3 (gc).

¹⁸⁵ EU ETS, præambel 32.

¹⁸⁶ BIMCO ETS-klausul, “Drafting team”; Klausulen er resultatet af en samarbejdsbaseret og konsensuspræget proces mellem rederier, befragtere, P&I-klubber og juridiske eksperter.

¹⁸⁷ Indledning til ETS klausulen.

¹⁸⁸ BIMCO ETS klausul, underklausul (c)(i).

inden skibets tilbagelevering. Inden syv dage efter modtagelsen af disse oplysninger skal tidsbefragteren overføre de anførte kvoter til rederens konto. Herved placeres den økonomiske forpligtelse hos tidsbefragteren, som gennem sin kommercielle kontrol over skibets drift reelt påvirker mængden af udledninger.¹⁸⁹ Klausulen fastslår dermed entydigt, at det er tidsbefragterens ansvar at aflevere og betale for kvoter til rederen, hvorefter rederen fungerer som formelt ansvarlig over for myndigheden.

Efter underklausul (a) pålægges både tidsbefragteren og rederen en pligt til at samarbejde loyalt og udveksle relevante oplysninger rettidigt.

Underklausul (d) fastslår, at hvis tidsbefragteren ikke afleverer kvoter rettidigt, kan rederen suspendere sine kontraktlige forpligtelser uden ansvar for de deraf følgende konsekvenser. En sådan suspension må anses som en konkret udmøntning af tilbageholdsretten, idet rederen i praksis kan indstille opfyldelsen af sine kontraktlige forpligtelser. Det skal dog ikke forveksles med den tilbageholdsret, som typisk følger af en "lien"-klausul.¹⁹⁰

Underklausul (d) fastslår endvidere at: "*The Owners' right to suspend the performance under this Clause shall be without prejudice to any other rights or claims they may have*". Rederen bevarer således sine øvrige misligholdelsesbeføjelser ved anvendelsen af sin suspensionsret, herunder retten til at fremsætte krav om erstatning for kontraktbrud.

Der er ikke medtaget en skadesløsholdelsesmekanisme for rederen i ETS-klausulen. Ifølge BIMCO skyldes dette, at befragterrepræsentanterne ved udarbejdelsen udtrykte bekymring for, at en sådan mekanisme ville pålægge dem en yderligere kontraktuel byrde. Da rederen allerede er beskyttet gennem retten til månedligt at modtage kvoter som alene skal afleveres til myndigheden årligt, muligheden for at suspendere sine forpligtelser samt fremsættelse af krav om erstatning ved misligholdelse, fandtes det, at klausulen i sin nuværende form opnåede en rimelig balance mellem parternes interesser.¹⁹¹ ETS-klausulen giver ikke rederen ret til at annullere tidscertepartiet som følge af manglende aflevering af kvoter fra tidsbefragteren.¹⁹²

¹⁸⁹ BIMCO ETS klausul, underklausul (c)(i-iii).

¹⁹⁰ Möllmann, Anders (2007), s. 177.

¹⁹¹ Jf. skriftligt interview med Carl Lindahl fra brancheorganisationen BIMCO (ikke offentliggjort).

¹⁹² Jf. skriftligt interview med Carl Lindahl fra brancheorganisationen BIMCO (ikke offentliggjort).

Hvis tidsbefragteren ikke afleverer kvoterne til rederen, og rederen derfor selv må anskaffe dem, kan rederen efterfølgende kræve økonomisk dækning fra tidsbefragteren, som det er fastslået ovenfor i medfør af EU ETS artikel 3gc. Hvis rederen derimod ikke dækker dette, fremgår det hverken af EU ETS eller ETS-klausulen, hvem der bærer ansvaret, hvis rederen pålægges en afgift for manglende aflevering af kvoter, som tidsbefragteren retteligt burde have afleveret til rederen.¹⁹³

3.0 Kan en reder få en ETS-afgift dækket i et tidscerteparti?

Med henblik på at afklare, om rederen kan kræve økonomisk dækning for en ETS-afgift under et tidscerteparti baseret på NYPE 2015 eller BALTIME 1939 (2001), foretages i det følgende en analyse af de to standardcertepartier.

Det lægges til grund, at ETS-klausulen er indarbejdet i sin helhed i standardcertepartierne. Da ETS-klausulen imidlertid ikke regulerer den nævnte situation, tager analysen udgangspunkt i klausuler, der allerede findes i standardcertepartierne.

Ingen af klausulerne i de to standardcertepartier omtaler udtrykkeligt kvoter eller forpligtelser efter EU ETS. Analysen fokuserer derfor på udvalgte klausuler, der regulerer ansvars- og omkostningsfordeling mellem reder og tidsbefragter, for at vurdere, om de kan fortolkes således, at rederen har mulighed for at kræve økonomisk dækning for ETS-afgifter.

Analysen indledes med en introduktion til NYPE 2015 (afsnit 3.1). Herefter analyseres de udvalgte klausuler, navnlig skadesløsholdelsesmekanismen i klausul 9(f) (Bunker Fuel Sulphur Content), (afsnit 3.1.1) og tidsbefragterens forpligtelser efter klausul 7(a) (Charterers to Provide), (afsnit 3.1.2).

Herefter følger en introduktion af BALTIME 1939 (2001) og en analyse af skadesløsholdelsesmekanismen i klausul 12 (Responsibility and Exemption), (afsnit 3.2).

¹⁹³ Girvin, Stephen, m.fl. (2024), s. 143.

Afslutningsvis vil der foretages en analyse af muligheden for økonomisk dækning af en ETS-afgift ved fremsættelse af krav om erstatning for kontraktbrud (afsnit 3.3).

3.1 NYPE 2015

The New York Produce Exchange Form Time Charter (NYPE) er den mest anvendte formular inden for tørlastsektoren.¹⁹⁴ Det første NYPE-certeparti blev udgivet i november 1913 og er siden ændret i 1921, 1931, 1946, 1981 og 1993 samt for sjette gang med revisionen i 2015.¹⁹⁵ Alle versioner af NYPE er udarbejdet og udgivet af BIMCO. Revisionen i 2015 blev gennemført i samarbejde med BIMCO, Association of Shipbrokers and Agents ("ASBA") og Singapore Maritime Foundation ("SMF"), og søger at skabe en bedre balance mellem reder og tidsbefragter.¹⁹⁶ NYPE-certepartierne er dog generelt omtalt som befragtervenlige.¹⁹⁷

3.1.1 Underklausul 9(f)(i): Bunker Fuel Sulphur Content

NYPE 2015 klausul 9 indeholder et omfattende regelsæt, der regulerer forhold vedrørende bunkers under tidsbefragtninger. Klausulen fastsætter blandt andet regler om mængder og priser, bunkering før levering og tilbagelevering samt gennemførelse af bunkertests.

Klausulen erstattede den tidligere bestemmelse i NYPE 1993 og blev fuldstændig omskrevet for at afspejle de nutidige og markant skærpede krav til kvalitet, håndtering og kontrol af bunkers.¹⁹⁸ Skærpelserne udspringer navnlig af nye IMO-regler, herunder MARPOL 73/78, Annex VI om forebyggelse af forurening fra skibe.¹⁹⁹

MARPOL 73/78, Annex VI er en international konvention, der regulerer luftforurening fra skibe, navnlig udledning af svovloxider.²⁰⁰ For at reducere sådanne udledninger, er der fastsat særlige "Emission Control Areas" ("emissionskontrolområder"), hvor skibe kun må anvende

¹⁹⁴ Se BIMCO's beskrivelse af NYPE 2015 (<https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-contracts/contracts/nype-2015/>).

¹⁹⁵ NYPE 2015, Explanatory Notes, s. 3

¹⁹⁶ NYPE 2015, Explanatory Notes, s. 3; Roche, Philip m.fl. (2015).

¹⁹⁷ Möllmann, Anders (2007), s. 101.

¹⁹⁸ NYPE 2015, Explanatory Notes, s. 8.

¹⁹⁹ Soyer, Baris, m.fl. (2017), s. 74; IMO International Convention on Prevention of Pollution from Ships (MARPOL 73/78), Annex VI Regulation 14-18.

²⁰⁰ MARPOL 73/78, Annex VI er kodificeret af EU gennem Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/802 af 11. maj 2016 om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende brændstoffer. Hertil kommer Svovlbekendtgørelsen og Bekendtgørelse om forebyggelse mod forurening fra skibe.

bunkers, der ikke overstiger de fastsatte grænseværdier for svovlindhold.²⁰¹ Overtrædelse af disse grænser straffes med bøde, hvis størrelse er fastlagt nationalt og afhænger af, i hvilket omfang svovlindholdet overstiger den tilladte grænseværdi.²⁰²

Det påhviler rederen at sikre overholdelse af bestemmelserne i MARPOL Annex VI samt enhver anden lokal lovgivning eller regulering, der ligeledes omhandler grænser for svovlindhold og bunkring.²⁰³ Ved tidsbefragtninger er det dog som udgangspunkt tidsbefragteren, der forestår levering af bunkers.²⁰⁴ Ved “rederen” forstås i denne sammenhæng det samme som under EU ETS, det vil sige skibets (registrerede) ejer eller den driftsansvarlige part.²⁰⁵

For at undgå en uhensigtsmæssig ansvarsfordeling, hvor rederen er ansvarlig for overholdelsen af reglerne, mens det reelt er tidsbefragteren, der leverer bunkers og dermed har indflydelse på dets overholdelse af kravene, fastslår NYPE 2015 underklausul 9(f)(i), at ansvaret for overholdelse af kravene til bunkers, påhviler tidsbefragteren inter partes.

Ordlyden af underklausul 9(f)(i) er som følger:

*“(i) Without prejudice to anything else contained in this Charter Party, the Charterers shall supply fuels of such specifications and grades to permit the Vessel, **at all times**, to **comply** with the maximum sulphur content requirements of any emission control area when the Vessel is ordered to trade within that area.*

*The Charterers also **warrant** that any bunker suppliers, bunker craft operators and bunker surveyors used by the Charterers to supply such bunkers shall comply with Regulations 14 and 18 of MARPOL Annex VI, including the Guidelines in respect of sampling and the provision of bunker delivery notes.*

²⁰¹ IMO International Convention on Prevention of Pollution from Ships (MARPOL 73/78), Annex VI Regulation 14, Sulphur oxides (SOx) and Particulate Matter (PM). Se også emissionskontrolområder på: [https://www.imo.org/en/ourwork/environment/pages/emission-control-areas-\(ecas\)-designated-under-regulation-13-of-marpol-annex-vi-\(nox-emission-control\).aspx](https://www.imo.org/en/ourwork/environment/pages/emission-control-areas-(ecas)-designated-under-regulation-13-of-marpol-annex-vi-(nox-emission-control).aspx)

²⁰² I Danmark er reglerne fastsat gennem “Bekendtgørelse om svovlindholdet i faste og flydende brændstoffer”, BEK nr. 228 af 06/02/2022. (Svovlbekendtgørelsen). Det fremgår af § 11, at der i SOx-kontrolområder ikke må anvendes skibsbrændstoffer med et svovlindhold, der overstiger 0,10 % m/m.

²⁰³ INTERTANKO, Bunker Compliance Clause for Time Charterparties (2018).

²⁰⁴ INTERTANKO, Bunker Compliance Clause for Time Charterparties (2018).

²⁰⁵ Forebyggelsesbekendtgørelsen, bilag 6.

The Charterers shall indemnify, defend and hold harmless the Owners in respect of any loss, liability, delay, fines, costs or expenses arising or resulting from the Charterers' failure to comply with this Sub-clause (f)(i)." (Vores fremhævning).

Mulighed for analog anvendelse af underklausul 9(f)(i)

Underklausul 9(f)(i) må anses for at udgøre en kombineret compliance-, garanti- og skadesløsholdelsesklausul. Som compliance-klausul etablerer den en kontraktretlig forpligtelse for tidsbefragteren til at sikre, at skibet til enhver tid ("at all times") kan overholde ("comply") de offentligretlige krav til maksimalt svovlindhold i bunkers, når skibet sejler i emissionskontrolområder. Som garantiklausul udvider bestemmelsen tidsbefragterens ansvar, idet denne udtrykkeligt garanterer ("warrant"), at alle bunkerleverandører, -bådoperatører og -inspektører, som benyttes i forbindelse med bunkering, overholder MARPOL Annex VI regulation 14 og 18. Endelig fungerer bestemmelsen som en skadesløsholdelsesklausul, idet tidsbefragteren forpligtes til at skadesløsholde, forsvare og friholde ("indemnify, defend and hold harmless") rederen for ethvert tab, ansvar, bøde, omkostning eller udgift, der måtte opstå som følge af tidsbefragterens manglende overholdelse. Herved overføres den økonomiske risiko for fejl i bunkerleveringen til den part, der faktisk har kontrol over bunkers, nemlig tidsbefragteren.

Tilsvarende fastlægger NYPE 2015 underklausul 9(f)(ii)²⁰⁶, at rederen, forudsat at tidsbefragteren har leveret bunkers i overensstemmelse med underklausul 9(f)(i) skal holdes skadesløs for ethvert tab, ansvar, forsinkelse, bøder, omkostninger eller udgifter, der opstår som følge af, at skibet ikke overholder reglerne i MARPOL Annex VI regulation 14 og 18 samt enhver anden lokal lovgivning eller regulering, der ligeledes omhandler grænser for svovlindhold og bunkring ("svovlkravene").

²⁰⁶ Ordlyden af underklausul 9(f)(ii) er som følger: "Provided always that the Charterers have fulfilled their obligations in respect of the supply of fuels in accordance with Subclause (f)(i), the Owners warrant that: 1. the Vessel shall comply with Regulations 14 and 18 of MARPOL Annex VI and with the requirements of any emission control area; and 2. the Vessel shall be able to consume fuels of the required sulphur content, when ordered by the Charterers to trade within any such area. Subject to having supplied the Vessel with fuels in accordance with Sub-clause (f)(i), the Charterers shall not otherwise bear any loss, liability, delay, fines, costs or expenses arising or resulting from the Vessel's failure to comply with Regulations 14 and 18 of MARPOL Annex VI."

Sammenfattende fordeler underklausul 9(f)(i)-(ii) ansvaret for svovlkravene; tidsbefragteren har ansvaret for at levere bunkers, der opfylder svovlkravene, og hæfter i tilfælde af sine leverandørers manglende overholdelse heraf. Rederen er derimod ansvarlig for, at skibet teknisk kan forbrænde de bunkers som lever op til svovlkravene og dermed sejle lovligt i emissionskontrolområder.

Hvor underklausul 9(f)(i) udtrykkeligt giver rederen mulighed for at blive holdt skadesløs, indeholder ETS-klausulen ingen tilsvarende bestemmelse. Rederen er i stedet (som anført i afsnit 2.3.7) søgt beskyttet gennem retten til løbende at modtage kvoter, inden afleveringsforpligtelsen til myndigheden indtræder, samt gennem adgangen til at suspendere sine ydelser samt fremsætte krav om erstatning ved misligholdelse.²⁰⁷

Den væsentlige forskel mellem de to klausuler ligger derfor i konstruktionen af rederens beskyttelse. Underklausul 9(f)(i) fastlægger en direkte og reaktiv skadesløsholdelsesmekanisme, der først aktiveres ved tidsbefragterens misligholdelse. ETS-klausulen derimod etablerer et præventivt system, hvor en misligholdelse først søges præventivt håndteret gennem løbende overførsel af kvoter, dernæst suspension og erstatning.

Spørgsmålet er imidlertid, om skadesløsholdelsesmekanismen i underklausul 9(f)(i) alligevel kan fortolkes analogt i relation til krav, der udspringer af forpligtelser efter ETS-klausulen. En sådan fortolkning indebærer, at rederen, på samme måde som i underklausul 9(f)(i) kan kræve sig holdt skadesløs og opnå økonomisk dækning for en ETS-afgift, idet skadesløsholdelsen inkluderer “any loss”, hvilket også må dække en ETS-afgift.

Argumentet for en analog anvendelse hviler på, at underklausul 9(f)(i) og ETS-klausulen bygger på samme grundlæggende konstruktion: et samspil mellem offentligretlige krav og privatretlig ansvarsfordeling. I begge tilfælde er det rederen, der i offentligretlig henseende bærer ansvaret over for myndigheden, mens tidsbefragteren i praksis har kontrol over de forhold, der udløser ansvaret, henholdsvis kvaliteten af bunkers og udledning af CO₂. Begge klausuler har således til formål at sikre, at ansvaret placeres hos den forurenende part. Denne lighed i formål, funktion og ansvarsfordeling taler principielt for, at

²⁰⁷ Jf. skriftligt interview med Carl Lindahl fra brancheorganisationen BIMCO (ikke offentliggjort).

skadesløsholdelsesmekanismen i underklausul 9(f)(i) kan fortolkes analogt i relation til ETS-klausulen.

En sådan analogi må dog afvises. Efter fast retspraksis, jf. eksempelvis U 1985.766 H²⁰⁸, skal kontraktbestemmelser, der er klart og utvetydigt formuleret, fortolkes strengt i overensstemmelse med deres ordlyd. Underklausul 9(f)(i) fastslår udtrykkeligt, at skadesløsholdelsen gælder ved “*the Charterers’ failure to comply with this Sub-clause (f)(i)*”. Bestemmelsen må dermed anses for en udtømmende regulering af rederens adgang til skadesløsholdelse, begrænset til tilfælde, hvor tidsbefragteren misligholder sine kontraktuelle forpligtelser vedrørende levering af bunkers i overensstemmelse med svovlkravene. Den klare og afgrænsede ordlyd udelukker således en udvidende, analog fortolkning.

Skadesløsholdelsesmekanismen i NYPE 2015 underklausul 9(f)(i) kan dermed ikke danne grundlag for analog anvendelse på ETS-klausulen, men må alene anses som udtryk for en specifik regulering af ansvaret for svovlrelaterede forhold.

Underklausulen giver dog et nyttigt udgangspunkt for at belyse de kontraktretlige muligheder for at overføre ansvar for økonomiske tab mellem parterne. Underklausul 9(f)(i) illustrerer nemlig, at det kontraktretligt er muligt at aftale en skadesløsholdelse, der udtrykkeligt omfatter bøder. I den forbindelse rejser spørgsmålet sig om forholdet til straffelovens § 50, stk. 3, der fastslår, at en bøde ikke kan kræves betalt eller erstattet af andre end den bødefældte.

Bestemmelsen finder imidlertid kun anvendelse på den, der faktisk er bødefældt, og omfatter ikke en eventuel bødehæftende person, det vil sige en fysisk eller juridisk person, der civilretligt hæfter for betalingen af en bøde, som er pålagt det umiddelbare strafsobjekt.²⁰⁹ Straffelovens § 50, stk. 3, udelukker derfor ikke, at en bødehæftende, der har betalt bøden på vegne af den bødefældte, kan kræve beløbet refunderet. I sådanne tilfælde vil en skadesløsholdesklausul som den i underklausul 9(f)(i) derfor kunne finde anvendelse og sikre, at den økonomiske byrde bæres af den part, der har forårsaget overtrædelsen.

²⁰⁸ U 1985.766 H handlede om, hvorvidt et forsikringsselskab kunne frigøre sig fra en pantebrevsgaranti, fordi en transport ikke var blevet tinglyst som forudsat i garantien. En senere erhverver gjorde garantien gældende trods manglende tinglysning. Retten fandt, at bortfald af garantien ville være urimeligt, og selskabet blev derfor pålagt at opfylde den.

²⁰⁹ Jf. straffelovens § 50, stk. 3, Karnov note 237.

3.1.2 Klausul 7(a): Charterers to Provide

NYPE 2015 klausul 7(a) pålægger tidsbefragteren at betale for en række udgifter. Ordlyden af klausul 7(a) er som følger:

*“The Charterers while the vessel is on hire, shall **provide and pay** for all the bunkers except as otherwise agreed; shall pay for port charges (including compulsory garbage disposal), compulsory gangway watchmen and cargo watchmen, compulsory and/or customary pilotage, canal dues, towages, agencies, commissions, consular charges (except those pertaining to individual crew member or flag of the Vessel), and **all other usual expenses** except those stated in Clause 6, but when the Vessel puts into a port for causes for which the Vessel is responsible (other than by stress of weather), when all such charges incurred shall be paid by the Owners.”* (Vores fremhævning)

Klausulens ordlyd og formål

Klausul 7(a) kan karakteriseres som en “provide and pay”-klausul, der forpligter tidsbefragteren til at afholde en række udgifter, som er udtrykkeligt angivet i klausulen samt “all other usual expenses”. Modstykket hertil findes i NYPE 2015 klausul 6(a)-(c), hvor rederens forpligtelser er fastlagt.²¹⁰

Rederens forpligtelser i medfør af klausul 6(a)-(c) omfatter en række faste omkostninger, herunder fartøjsforsikring, sikring af skibets stand, smøreolie, tilvejebringelse af fornøden dokumentation vedrørende skibet mv. Alle disse forpligtelser er relateret til den nautiske drift af skibet, som påhviler rederen under en tidsbefragtning. Klausul 6(a)-(c) fremstår som en udtømmende opstilling, idet klausulen ikke indeholder en tilsvarende åben formulering som i klausul 7(a), hvor udtrykket “all other usual expenses” anvendes.

Hverken udgifter eller omkostninger til betaling af kvoter eller en eventuel ETS-afgift er udtrykkeligt nævnt i klausul 6(a)-(c) og falder derfor uden for rederens forpligtelser efter denne klausul. Det afgørende spørgsmål er herefter, om sådanne betalinger i stedet kan anses for omfattet af tidsbefragterens betalingspligt efter klausul 7(a).

²¹⁰ NYPE 2015 Klausul 6(a)-(c) (Owners to Provide) indeholder de overordnede forpligtelser for rederen til at stille et sødygtigt skib til rådighed, der er korrekt bemannet, udstyret og provisionsmæssigt forsynet til at udføre den aftalte tjeneste. Rederen skal også dække skibets drift, vedligeholdelse og tekniske udgifter i hele certepartiets løbetid.

Det bemærkes, at ordlyden af klausul 7(a) angiver, at forpligtelserne er knyttet til den periode, hvor skibet er “on hire”. Det kan dog ikke udelukkes, at visse kvoter eller ETS-afgifter først forfalder til betaling i en periode, hvor skibet er “off hire”. I nærværende afhandling behandles kun de tilfælde, hvor forpligtelsen udspringer af forhold, der er opstået, mens skibet var “on hire”. Selv om betalingen først forfalder, mens skibet er “off hire”, anses dette for uden betydning for tidsbefragterens eventuelle betalingspligt, da forpligtelsen har sin oprindelse i en periode, hvor skibet var “on hire”.

Forpligtelser vedrørende kvoter og eventuelle afgifter for manglende opfyldelse heraf er heller ikke udtrykkeligt nævnt i klausul 7(a). Klausulen er imidlertid ikke udtømmende, idet sidste punktum med formuleringen “all other usual expenses” åbner op for en bredere fortolkning. Det rejser spørgsmålet, om en ETS-afgift kan falde herunder. Det skal i den forbindelse bemærkes at der savnes retspraksis, der kunne have bidraget til at afklare udstrækningen af begrebet “all other usual expenses”.²¹¹

Spørgsmålet er først og fremmest, om udgifter og omkostninger til betaling af kvoter kan omfattes af ordlyden “all other usual expenses”. Dette må være tilfældet, når ETS-klausulen ikke er vedtaget mellem parterne. I sådanne tilfælde kan rederen således overvælde omkostningerne forbundet med kvoterne på tidsbefragteren.²¹²

Hvis parterne derimod har aftalt en ETS-klausul, der rummer sin egen “provide and pay”-klausul²¹³, hvorefter tidsbefragteren skal aflevere og betale for kvoter, vil denne klausul have forrang for klausul 7(a) efter princippet om *lex specialis*.²¹⁴ Da ETS-klausulen imidlertid ikke regulerer ansvaret for en ETS-afgift, opstår spørgsmålet, om sådan afgift alligevel kan omfattes af klausul 7(a) gennem formuleringen “all other usual expenses”, idet en ETS-afgift udspringer af en forpligtelse, som uden ETS-klausulen ville være omfattet heraf.

²¹¹ Coghlin, Terence, m.fl. 7. udgave (2014), s. 252. Her fremgår følgende: “*There is a lack of judicial authority as to what is covered by these words from line 40 of the New York Produce Form*”.

²¹² Omann Jensen, Josephine og Kirstrup Stagaard, Julie (2024), s. 84.

²¹³ Følgende fremgår af ETS-klausulens underklausul (c)(i): “*Throughout the Charter Party period the Charterers shall **provide and pay for** the Emission Allowances corresponding to the Vessel’s emissions under the scope of the applicable Emission Scheme (...)*”.

²¹⁴ *Lex specialis*-princippet (“den specielle lov”) udtrykker et prioriteringsprincip, hvorefter en særlig lovregel har forrang frem for en mere generel regel (*lex generalis*). Når to lovbestemmelser står i konflikt, skal den specifikke regulering således tillægges forrang frem for den generelle. Munk-Hansen, Carsten (2022), s. 328.

Kan en ETS-afgift kvalificeres som “expenses”?

Først og fremmest skal det vurderes, om en ETS-afgift generelt kan kategoriseres som en “expense” i klausulens forstand. Udgangspunktet for fortolkningen må tages i klausulens ordlyd og formål.

I NYPE 2015 klausul 9(f)(i) sondres der mellem “fines, costs and expenses”. Denne systematiske sondring indikerer, at bestemmelsens formål er at adskille “fines” som en selvstændig kategori i certepartiets terminologi. Da der i nærværende sammenhæng ikke er tale om en “fine”, men om en afgift med en pønalt karakter, synes det ikke tilsigtet, at en sådan afgift falder ind under kategorien “fines”, og dermed uden for klausul 7(a)’s ordlyd.

Spørgsmålet er herefter, om en ETS-afgift efter en ordlydsfortolkning kan omfattes af betegnelsen “expenses” i klausul 7(a).

Begrebet “expenses” oversættes til “udgifter”, mens “costs” betegner “omkostninger”. Sondringen mellem de to begreber er subtil, men grundlæggende kan det siges, at en omkostning typisk relaterer sig til længerevarende udgifter, der fordeles over tid, mens ordet udgifter anvendes som et bredere og mere residualt begreb, som sædvanligvis vedrører aktuelle eller kortsigtede betalinger.²¹⁵

En ETS-afgift er en udgift, da den udgør en aktuel, éngangsbaseret betaling, der ikke fordeles over tid. Den passer således ind i den kategori af kortsigtede betalinger, som betegnelsen “expense” normalt dækker.

Hertil kommer, at formuleringen i klausulen “all (...) expenses” taler for en bred fortolkning af ordet “expenses”. Ved at indsætte ordet “all” synes parterne at have haft til hensigt at omfatte enhver økonomisk udgift, der kan opstå som led i kontraktens opfyldelse. Denne fortolkning må imidlertid ses i sammenhæng med ordet “usual”. Spørgsmålet er således, om en ETS-afgift kan betragtes som en “usual” udgift i klausulens forstand.

²¹⁵ Wolffsen, Poul: *udgift* i Lex på lex.dk. Tilgået d. 04.10. 2025.

Fortolkning af ordet “usual”

Spørgsmålet om hvad der skal forstås ved “usual” bliver centralt, fordi det netop er adjektivet “usual”, der indskrænker klausulens ellers brede rækkevidde som følger af formuleringen “all (...) expenses”.

Fortolkningen af “usual” må tage udgangspunkt i både ordlyden og kontraktens formål. Udtrykket forudsætter derudover en sektorspecifik vurdering, eftersom det, der er sædvanligt i skibsfarten, ikke nødvendigvis er det samme som i andre brancher. “Usual expenses” må derfor forstås som de udgifter, der typisk og forudsigeligt påhviler tidsbefragteren i forbindelse med den kommercielle drift af skibet.

Under en tidsbefragtning påhviler det som udgangspunkt tidsbefragteren at afholde de udgifter, der knytter sig til skibets kommercielle drift. Dette understøttes af klausul 7(a), hvor samtlige eksempler vedrører netop den kommercielle beskæftigelse af skibet. Sådanne udgifter må derfor anses for “usual” i den forstand, at de sædvanligvis påhviler tidsbefragteren.

Da mængden af udledt CO₂ – og dermed behovet for kvoter – i altovervejende grad afhænger af, hvordan skibet beskæftiges kommercielt, bør CO₂-relaterede omkostninger ligeledes betragtes som en del af den kommercielle drift, der falder inden for tidsbefragterens ansvarsområde. Derimod er det mere tvivlsomt, om det samme kan siges at gælde for en ETS-afgift, som ganske vist udspringer af CO₂-relaterede omkostninger tilknyttet den kommercielle drift, men som i sin karakter adskiller sig væsentligt fra almindelige udgifter relateret hertil.

Hvor “usual expenses” omfatter de løbende og forudsigelige udgifter, der opstår som led i den daglige drift – såsom havneafgifter, bunkers og lodsgebyrer – adskiller en ETS-afgift sig ved at være et ekstraordinært forhold, som alene aktualiseres ved manglende overholdelse af et offentligretligt krav. En sådan sanktion er ikke en forventelig del af den kommercielle drift, men derimod et udslag af misligholdelse af et lovbestemt krav, hvilket ligger uden for den type udgifter, som klausulen naturligt tager sigte på.

Det kan dog bemærkes, at underklausul 9(f)(i), udtrykkeligt medtager “fines” i klausulens skadesløsholdelsesmekanisme, hvilket kan tale for, at en ETS-afgift henset til deres pønale karakter, må anses for “usual”. Når standardkontrakter direkte regulerer bøder og deres fordeling mellem parterne, indikerer det, at sådanne sanktioner udgør en sædvanlig og

forventelig del af den kontraktuelle ansvarsfordeling i certepartier, og at en ETS-afgift med dens pønale karakter dermed også kan forstås som sædvanlig. Dette argument er imidlertid ikke tilstrækkeligt til at fastslå, at en ETS-afgift ikke har en ekstraordinær karakter.

På denne baggrund må det lægges til grund, at en ETS-afgift ikke er omfattet af formuleringen “all other usual expenses” og dermed falder uden for klausulens ordlyd og formål. Det må imidlertid overvejes, om baggrundsretten eller de almindelige fortolkningsprincipper kan føre til et andet resultat, hvilket behandles i det følgende.

De nordiske sølove

Som tidligere beskrevet udgør de nordiske sølove relevant baggrundsret ved fortolkningen af parternes retsstilling i certepartier underlagt nordisk ret.

Både den danske og den norske sølovs § 387, fastslår at:

“Tidsbefragteren skal bære de udgifter ved udførelsen af rejserne, som ikke påhviler tidsbortfrakteren i medfør af bestemmelserne i dette kapitel.”

Den tilsvarende bestemmelse findes i den svenske sølovs § 67.²¹⁶ Bestemmelserne i sølovene fastlægger, at udgifter, som varierer afhængigt af rejsens rute, som udgangspunkt bæres af tidsbefragteren, mens rederen bærer de faste udgifter forbundet med skibets nautiske drift.²¹⁷

Dette princip svarer til den formodede hensigt bag klausul 7(a), hvor formuleringen “all other usual expenses” skal sikre, at tidsbefragteren afholder de sædvanlige driftsudgifter, som knytter sig til den kommercielle anvendelse af skibet. Da klausul 6(a)-(c) og 7(a) allerede fastlægger denne byrdefordeling, får sølovens bestemmelse alene fortolkningsmæssig betydning.

Ordlydsfortolkning af § 387

Både klausul 7(a) og sølovens § 387 er ikke-udtømmende bestemmelser, da de udgifter, som tidsbefragteren skal bære ikke kan opregnes fuldstændigt. Hvor klausul 7(a) kræver, at

²¹⁶ Den svenske sølov (Sjölagen) fastsætter samme udgiftsfordeling i § 67 hvoraf det fremgår, at “Tidsbefrakteren skall bära de utgifter för resornas utförande som inte enligt bestämmelserna i detta kapital skall bäras av tidsbortfraktaren.”

²¹⁷ Appel, Peter m.fl., (2020), s. 837.

udgifterne skal være “usual”, stiller sølovens § 387 krav om, at de skal være relateret til “udførelsen af rejsen”. Klassiske eksempler på udgifter omfattet af sølovens § 387 er havneafgifter, kanalafgifter, lodsudgifter og karantæneomkostninger.²¹⁸ De løbende udgifter forbundet med skibets rejser med last, herunder de særudgifter, som varierer med rejsens forløb, påhviler således tidsbefragteren.²¹⁹

Udgifter og omkostninger til betaling af kvoter kan ikke alene omfattes af ordlyden “all other usual expenses” i klausul 7(a) men også udgifter relateret til “udførelsen af rejsen”, og er derfor omfattet af bestemmelsen, når der ikke er indgået en særskilt ETS-klausul mellem parterne. Både ud fra klausul 7(a) og baggrundsretten kan rederen således overvælte omkostningerne forbundet med kvoterne på tidsbefragteren.²²⁰

Som anført ovenfor i fortolkningen af ordet “usual” må en ETS-afgift, henset til dens ekstraordinære karakter, anses for en særudgift. Selvom en ETS-afgift udspringer af en forpligtelse, som opstår i forbindelse med en rejse, opstår den ikke som en naturlig og direkte del af dens udførelse, men som en sanktion for manglende overholdelse af et lovbestemt krav. Den er derfor ikke rejsevariabel og kan ikke ud fra ordlyden falde under formuleringen “udførelsen af rejsen”. Ud fra ordlyden af bestemmelsen kan en ETS-afgift således ikke omfattes af sølovens § 387.

Den funktionsbaserede tilgang i § 387

Formålet med sølovens § 387, når den inddrages som fortolkningsbidrag, er at udfylde eventuelle huller i parternes aftale og som opsamlingsbestemmelse sikre, at visse udgifter ikke falder uden for det kontraktuelle fordelingssystem. Bestemmelsen understøtter samme funktionsopdeling som klausul 7(a), hvor de kommercielle udgifter henføres til tidsbefragteren, mens de nautiske afholdes af rederen.

Denne funktionsopdeling kommer ligeledes klart til udtryk i klausul 6(a)-(c) samt sølovens § 372, som fastlægger rederens forpligtelser i forhold til levering af skibet og dets sødygtighed, som vedrører den nautiske ledelse. Efter både den danske og norske sølov følger sødygtighedsbegrebet af sølovens § 372, stk. 2:

²¹⁸ Appel, Peter m.fl., (2020), s. 837.

²¹⁹ Appel, Peter m.fl., (2020), s. 837.

²²⁰ Omann Jensen, Josephine og Kirstrup Stagaard, Julie (2024), s. 79-80.

“Ved leveringen skal tidsbortfragteren sørge for, at skibets tilstand, påbudte certifikater, bemanning, proviantering og øvrige udrustning opfylder de krav, der stilles i almindelig fragtfart i det fartsområde, befragtningsaftalen angiver.”

Den tilsvarende bestemmelse findes i den svenske sølovs § 9.²²¹ Rederen skal således holde skibet udrustet og i stand til at udføre de ordrer, som tidsbefragteren måtte give. De udgifter, der opstår i forbindelse med disse forpligtelser, påhviler rederen, herunder kapitalomkostninger vedrørende skibet, alle former for udgifter til besætningen samt udgifter til vedligeholdelse og reparation.²²² Som fastslået ovenfor skal tidsbefragteren derimod afholde de udgifter, der er forbundet med tidsbefragterens rejseordrer. Dette omfatter blandt andet havneudgifter, laste- og losseudgifter samt udgifter relateret til selve rejsen, herunder bunkers, i medfør af klausul 7(a) og sølovens § 380 og § 381.²²³ Udgifter relateret til rejsen gælder som nævnt ovenfor, tillige omkostninger og udgifter til kvoter, hvor ETS-klausulen ikke er vedtaget mellem parterne, i medfør af sølovens § 387 og klausul 7(a).

Ud fra dette kan der anlægges en funktionsbaseret tilgang, hvor man identificerer, hvilken part der i praksis udfører den funktion, som den konkrete udgift udspringer af, og som derfor bør bære den økonomiske byrde.

En sådan tilgang blev anvendt i ND 1979.364 (Jobst Oldendorff)²²⁴, hvor rederen pådrog sig ansvar efter amerikansk ret for personskade på lokale havnearbejdere, som var hyret af befragteren i forbindelse med losningsaktiviteter. Rederen krævede erstatning i henhold til NYPE-formularen, der ikke indeholdt nogen udtrykkelig bestemmelse om regres herfor. Befragteren blev ikke anset for skyldig, men voldgiftsretten fandt alligevel, at rederen kunne søge regres hos befragteren. Voldgiftsretten lagde til grund, at fordi årsagen til skaden kunne knyttes til losningsaktiviteter, som befragteren var ansvarlig for, hørte risikoen for disse

²²¹ Den svenske sølov (Sjölagen) fastsætter samme kriterie i § 52 hvoraf det fremgår: *“Vid avlämnandet skall tidsbortfraktaren se till att fartygets skick, föreskrivna handlingar, bemanning, proviantering och övrig utrustning uppfyller de krav som ställs i vanlig fraktfart i det fartsområde som befraktningsavtalet anger.”*

²²² Falkanger, Thor m.fl. (2019) s. 464.

²²³ Falkanger, Thor m.fl. (2019) s. 464.

²²⁴ ND 1979.364 (Jobst Oldendorff).

omkostninger under befragterens funktion.²²⁵ Den funktionelle sammenhæng mellem udgift og aktivitet førte således til, at ansvaret blev placeret hos befragteren.²²⁶

Spørgsmålet er herefter, om en ETS-afgift på tilsvarende måde kan anses for at udspringe af en funktion, der påhviler tidsbefragteren, hvorefter rederen ville kunne kræve regres for en ETS-afgift i medfør af en funktionsbaseret tilgang til sølovens § 387.

Hvis man lægger til grund, at en ETS-afgift opstår som følge af, at tidsbefragteren undlader at aflevere de nødvendige kvoter til rederen, kunne man umiddelbart mene, at princippet taler for, at tidsbefragteren bør bære risikoen.

Situationen adskiller sig imidlertid afgørende fra ND 1979.364 (Jobst Oldendorff). I sagen udsprang befragterens ansvar af skibets operationelle drift – en aktivitet, som befragteren faktisk havde kontrol over. En tidsbefragter har derimod ikke kontrol over afleveringen af kvoter til myndigheden, idet det i praksis er rederen, der står for selve overførslen til myndigheden.

Det er således rederen, der udfører den funktion, som en ETS-afgift knytter sig til, nemlig at sikre overholdelse af kravene om rapportering, registrering og aflevering af kvoter. Den funktionsbaserede tilgang betyder derfor, at udgiften påhviler rederen, hvorefter den funktionsbaserede tilgang heller ikke giver grundlag for, at rederen kan kræve økonomisk dækning for en ETS-afgift.

Sammenfattende giver ordlyden af NYPE 2015 klausul 7(a), sølovens § 387 og den bagvedliggende funktionsopdeling ikke grundlag for at en reder kan kræve økonomisk dækning for en ETS-afgift fra tidsbefragteren. Spørgsmålet er, om en fortolkning, hvorefter rederen ikke kan kræve økonomisk dækning for en ETS-afgift i tidsbefragtning underlagt NYPE 2015, bør fastholdes, eller om der er grundlag for en anden vurdering ud fra de generelle rimelighedsbetragtninger.

²²⁵ Solvang, Troels (2012) s. 23-24; ND 1979.364 (Jobst Oldendorff).

²²⁶ Solvang, Troels (2012) s. 23; ND 1979.364 (Jobst Oldendorff).

Rimelighedsbetragtninger

Det må først konstateres, at der ikke foreligger omstændigheder, som kan bringe aftalelovens § 36 i anvendelse. EU ETS har udtrykkeligt placeret det formelle ansvar hos rederen, hvormed der naturligt følger en risiko for, at denne kan blive pålagt en sådan afgift. Når det ikke er vurderet som urimeligt i den offentligretlige regulering, er der heller ikke grundlag for at anse det som urimeligt i aftaleretlig forstand. Hertil kommer, at aftalelovens § 36 sjældent finder anvendelse mellem professionelle parter og aldrig tidligere har været anvendt på certepartier. Vurderingen må i stedet ske ud fra øvrige rimelighedsbetragtninger.

Da en ETS-afgift ikke udspringer af selve rejsens kommercielle tilrettelæggelse, men af manglende overholdelse af et lovbestemt krav, som formelt påhviler rederen som juridisk og praktisk ansvarlig, er det naturligt og rimeligt, at udgiften til en sådan afgift bæres af rederen.

Loyalitetspligten taler derimod for, at rederen kan kræve regres hos tidsbefragteren. Den gensidige forpligtelse til at fremme kontraktens opfyldelse indebærer, at parterne skal handle loyalt i overensstemmelse med de forpligtelser, de har påtaget sig. Når tidsbefragteren inter partes har forpligtet sig til at aflevere de nødvendige kvoter og dermed sikre overholdelse af EU ETS, må det følge af loyalitetspligten, at denne pligt skal opfyldes på en måde, der beskytter rederen mod økonomiske tab.

Hvis tidsbefragteren undlader at opfylde denne forpligtelse og derved forårsager, at rederen pålægges en afgift, forekommer det urimeligt, at rederen skal bære udgiften uden mulighed for regres. Det ville være i strid med loyalitetsprincippet gensidige karakter, hvis tidsbefragteren kan unddrage sig det økonomiske ansvar for konsekvenser, der i første omgang kan siges at udspringe af egen misligholdelse. Loyalitetspligten understøtter derfor, at rederen bør kunne kræve regres, når en ETS-afgift udspringer af tidsbefragterens manglende opfyldelse af sin kontraktuelle forpligtelse.

Selvom loyalitetspligten umiddelbart taler for, at rederen bør kunne kræve regres hos tidsbefragteren, kan denne forpligtelse ikke udstrækkes så langt, at den tilsidesætter en fortolkning af klausulen, hvorefter rederen ikke kan kræve regres.

Det skyldes først og fremmest, at rederen ikke står uden retsbeskyttelse. Rederen har mulighed for at sikre sig mod misligholdelse fra tidsbefragteren ved at udnytte sin suspensionsret gennem

ETS-klausulen, hvis tidsbefragteren undlader at aflevere kvoter. Derudover kan rederen beskytte sig gennem en grundig due diligence, inden kontrakten indgås.

Loyalitetspligten tillægges derudover kun undtagelsesvis betydning i erhvervsforhold, hvor parterne er jævnbyrdige og har haft mulighed for at indrette sig. Det må anses for klart, at det ikke er sikkert, at en ETS-afgift falder under ordlyden “all other usual expenses”. Da EU ETS-regimet er kendt og fastlagt ved certepartiets indgåelse, har rederen haft mulighed for at indarbejde en udtrykkelig bestemmelse om håndtering af en ETS-afgift, hvis der er et ønske om at sikre mulighed for regres. Undlades dette, må rederen anses for at have accepteret den eksisterende ansvarsfordeling.

Endelig må det anerkendes, at erhvervsparter i vidt omfang har frihed til at indgå aftaler, og at disse ud fra partsautonomien godt kan være ubalancerede til en vis grad, uden at det i sig selv giver grundlag for at ændre deres indbyrdes forpligtelser af hensyn til rimelighed.

Sammenfattende er der ikke grundlag i rimelighedsbetragtningerne for at fravige fortolkningen, hvorefter rederen ikke kan kræve økonomisk dækning for en ETS-afgift efter klausulerne i NYPE 2015.

3.1.3 Sammenfattende om klausul 9(f)(i) og klausul 7(a)

Om NYPE 2015 klausul 9(f)(i)

Analysen af klausul 9(f)(i) har vist, at underklausulen fungerer som en compliance-klausul, der overfører ansvaret for overholdelse af svovlkravene fra rederen til tidsbefragteren, som kontrollerer bunker køb og -levering. Klausulen sikrer rederen gennem en klar skadesløsholdelsesmekanisme mod økonomiske konsekvenser, som opstår som følge af tidsbefragterens misligholdelse.

Sammenligningen mellem klausul 9(f)(i) med ETS-klausulen har vist, at begge har til formål at sikre overholdelse af offentligretlige krav og derfor i høj grad er sammenlignelige. ETS-klausulen indeholder dog ikke en skadesløsholdelsesmekanisme. Spørgsmålet var derfor om lighederne kunne berettige en analog fortolkning, hvorefter skadesløsholdelsesmekanismen kunne udstrækkes til også at vedrørende krav i relation til ETS-klausulen og dermed en ETS-afgift. Den klare ordlyd, som udtrykkeligt begrænser skadesløsholdelsen til svovlreglerne, udelukker imidlertid en sådan fortolkning. Skadesløsholdelsen i klausul 9(f)(i) kan derfor ikke anvendes analogt.

Om NYPE 2015 klausul 7(a)

Analysen af klausul 7(a) har vist, at klausulen er udtryk for en klassisk “provide and pay”-bestemmelse, hvor tidsbefragteren skal afholde udgifter relateret til skibets kommercielle drift, mens rederen efter klausul 6(a)-(c) bærer de faste omkostninger forbundet med den nautiske drift.

I de tilfælde, hvor en ETS-klausul ikke er vedtaget, falder udgifter til kvoter under formuleringen “all other usual expenses” efter klausul 7(a), ligesom at udgifterne er tilknyttet rejsens udførelse, som det kræves af sølovens § 387.

En ETS-afgift falder imidlertid ikke under formuleringen “all other usual expenses”, da en sådan ikke kan anses for at være en “usual” expense i medfør af klausul 7(a). En ETS-afgift relaterer sig ikke til rejsens udførelse, men udspringer derimod af et offentligretligt krav. Ved en funktionsbaseret tilgang, hvor udgiften følger den funktion, den udspringer af, må en ETS-afgift anses for at høre til rederens funktion. Det skyldes, at det er rederen, der har ansvaret for at aflevere kvoterne til myndigheden. Rederen kan dermed heller ikke efter en sådan funktionsbaseret tilgang kræve økonomisk dækning for en ETS-afgift.

Rimelighedsbetragtninger ændrer ikke denne vurdering, da rederen både formelt og praktisk er adressat for EU ETS og har mulighed for kontraktuelt at sikre sig mod risikoen. Rederen kan dermed ikke økonomisk dækning for en ETS-afgift efter klausul 7(a).

På denne baggrund må det konkluderes, at NYPE 2015 klausul 9(f) (Bunker Fuel Sulphur Content), og klausul 7(a) (Charterers to Provide) ikke kan fortolkes som grundlag for, at rederen kan kræve økonomisk dækning for en ETS-afgift. Fortolkningen er i overensstemmelse med, at NYPE 2015 generelt omtales som værende mere tidsbefragtervenligt.

3.2 BALTIME 1939 (2001)

BALTIME udgør et af BIMCO's ældste og mest anerkendte standardtidscertepartier. BALTIME-formularen blev introduceret i 1909 og har siden gennemgået adskillige revisioner for at tilpasse sig udviklingen i den maritime sektor. Den seneste version, BALTIME 1939 (2001), blev offentliggjort i 2001 og fungerer fortsat som et centralt referencepunkt for

tidscertepartier i søfartsindustrien.²²⁷ BALTIME-formularen omtales generelt som værende mere bortfragtervenlig.²²⁸

BALTIME 1939 (2001) indeholder ingen udtrykkelig ansvarsfordeling for så vidt angår offentligretlige krav.²²⁹ Det skal imidlertid undersøges i det følgende, om BALTIME 1939 (2001) klausul 12 alligevel kan danne grundlag for, at rederen kan kræve økonomisk dækning af en ETS-afgift, selv om en sådan afgift udspringer af et offentligretligt krav.

3.2.1 Klausul 12: Responsibility and Exemption

BALTIME 1939 (2001) Klausul 12 udgør den centrale bestemmelse om ansvarsfordeling mellem reder og tidsbefragter i certepartiet.²³⁰ Klausulen er blevet kritiseret, blandt andet i sagen *The TLF Prosperity* (1989)²³¹, som værende “*sadly defective*”, idet den påstås at indeholde overflødige formuleringer som “*merely adds seriously to their complication.*”²³²

Ordlyden af Klausul 12 er som følger:

“The Owners only shall be responsible for delay in delivery of the Vessel or for delay during the currency of the Charter and for loss or damage to goods onboard, if such delay or loss has been caused by want of due diligence on the part of the Owners or their Manager in making the Vessel seaworthy and fitted for the voyage or any other personal act or omission or default of the Owners or their Manager. The Owners shall not be responsible in any other case nor for damage or delay whatsoever and howsoever caused even if caused by the neglect or default of their servants. The Owners shall not be liable for loss or damage arising or resulting from strikes, lock-outs or stoppage or restraint of labour (including the Master, officers or crew) whether partial or general. The Charterers shall be responsible for loss or damage caused to the

²²⁷ Thomas, Rhidian (2008), s. 8.

²²⁸ Möllmann, Anders (2007), s. 101.

²²⁹ Krarup, Thomas, (2013), s. 35.

²³⁰ Tidligere klausul 13. Følgende fremgår af BALTIME 1939 explanatory notes (2001); “*To reflect modern shipping practice, the original Clause 12 (Cleaning Boilers) has been deleted and it is important to note for those familiar with the layout of the old “Baltim 1939” that the removal of this Clause alters the numbering of the remaining clauses.*”, s. 2. Ordlyden blev ikke ændret i den forbindelse, men der er siden blevet tilføjet ordet “shall”.

²³¹ *The TLF Prosperity* (1984) 1 Lloyd’s Rep. 123.

²³² UNCTAD, Charter parties: A comparative analysis (1990), s. 25; Klausulens ordlyd er uændret siden denne udtalelse, bortset fra tilføjelsen af ordet “shall”, som ikke har betydning for forståelsen af klausulen eller udtalelserne der knytter sig hertil.

*Vessel or **to the Owners** by goods being loaded contrary to the terms of the Charter or by improper or careless bunkering or loading, stowing or discharging of goods or **any other improper or negligent act on their part** or that of their servants.”* (Vores fremhævning).

Klausulens første led fastsætter, at rederen kun er ansvarlig for forsinkelse, tab eller skade på gods, hvis dette skyldes manglende behørig omhu i forbindelse med at gøre skibet sødygtigt og egnet til rejsen. Udvises behørig omhu, er rederen fritaget for ansvar i alle andre tilfælde, uanset årsagen hertil, herunder også hvor forholdet skyldes fejl fra besætningen eller arbejdsstandsninger såsom strejke eller lockout. Klausulen er dermed en vidtgående ansvarsbegrænsning for rederen.

I klausulens andet led pålægges tidsbefragteren ansvar for tab eller skade, som påføres skibet eller rederen ved, at gods lastes i strid med certepartiets vilkår, eller ved ukorrekt eller uforsigtig bunkring, lastning, stuvning eller losning af gods. Ansvar pålægges også ved “any other improper or negligent act” fra tidsbefragterens side eller dennes ansatte.

Klausulens andet led udgør således et modstykke til klausulens første led, rederens ansvarsbegrænsning. Hvor rederen fritages for ansvar i vidt omfang, pålægges tidsbefragteren et tilsvarende vidtgående ansvar. Den klassiske “indemnify, defend, and hold harmless”-formulering, der udtrykker en egentlig skadesløsholdelsesforpligtelse, er ikke indeholdt i klausul 12, i modsætning til eksempelvis NYPE 2015 klausul 9(f)(i). I praksis kan andet led dog fungere som en skadesløsholdelsesmekanisme, der giver rederen ret til erstatningsgodtgørelse for tab og skader omfattet af klausulen.²³³

Mens ansvarsbegrænsningen sigter mod på forhånd at reducere eller undtage ansvar for bestemte tab, indebærer en skadesløsholdelse derimod en aktiv forpligtelse til at friholde og kompensere den anden part for de omfattede tab eller skader. Klausul 12 illustrerer denne forskel ved at kombinere en klar ansvarsbegrænsning for rederen med en skadesløsholdelsesmekanisme for tidsbefragteren.

²³³ Klausul 12 er anerkendt som værende en “express right of indemnity”; Stang Lund, Haakon (1988), s. 349.

Den afsluttende formulering i klausulens andet led “any other improper or negligent act on their part” danner særligt grundlaget for det brede tidsbefragteransvar. Det må imidlertid bemærkes, at et forhold, der påberåbes under denne del af bestemmelsen, fortsat skal opfylde klausulens øvrige betingelser, herunder at der foreligger et “loss or damage caused to the Vessel or to the Owners”.

Spørgsmålet bliver herefter, om en ETS-afgift falder under klausulens andet led med ordlyden “The charterers shall be responsible for loss or damage caused (...) to the Owners by (...) any other improper or negligent act on their part”, således at rederen er berettiget til erstatningsgodtgørelse i medfør heraf.

Klausulens ordlyd og formål

Fortolkningen af klausulens ordlyd og formål er central for forståelsen af ansvarsfordelingen mellem parterne.

Fortolkning af formuleringen “responsible”

Spørgsmålet er først og fremmest, hvad begrebet “responsible” indebærer. I *The TFL Prosperity* (1984)²³⁴ udtalte Lord Roskill, at “*The word ‘responsible’ in what is now line 177 means no more than ‘legally liable’*”.²³⁵ Udtalelsen indikerer, at klausulen ikke udvider eller ændrer ansvarsgrundlaget, men alene fastlægger, at den part, der betegnes som “responsible”, er juridisk ansvarlig.

Fortolkning af “loss or damage”

Herefter opstår spørgsmålet, om en ETS-afgift kan anses for omfattet af klausulens formulering “loss or damage”. Bestemmelsen er på dette punkt præget af betydelig uklarhed, og hverken retspraksis eller litteraturen giver et entydigt svar.

I den juridiske litteratur fremhæves det, at “loss or damage” i relation til klausul 12 særligt vedrører fejl og uagtsomhed i forbindelse med bunkring, lastning, stuvning og losning. Det vil sige tab eller skade, der relaterer sig til operationelle og håndteringsmæssige aktiviteter i

²³⁴ *The TFL Prosperity* (1984) 1 Lloyd’s Rep. 123. Coghlin, Terence, m.fl. 7. udgave (2014), s. 359.

²³⁵ *The TFL Prosperity* vedrørte en tvist om fortolkningen af klausul 12 i BALTIME. Lasten kunne ikke staves som planlagt på grund af utilstrækkelig højde under dækket, hvilket førte til et økonomisk tab uden fysisk skade på godset. House of Lords afgjorde, at klausulen ikke fritog rederen for ansvar for sådanne økonomiske tab; Coghlin, Terence, m.fl. 7. udgave (2014), s. 515.

forbindelse med skibets last og forsyning. Samtidig peger litteraturen også på, at klausulen har en mere generel karakter.²³⁶ Det er imidlertid uklart, hvordan dette skal forstås. Det er nærliggende at fortolke bestemmelsen således, at den også kan omfatte tab og skade, der ikke direkte relaterer sig til operationelle og håndteringsmæssige aktiviteter i forbindelse med skibets last og forsyning, men tillige forhold af helt anden karakter, hvor tidsbefragteren udviser fejl eller forsømmelse i medfør af ordlyden “any other improper or negligent act on their part”.

Udtrykket “loss or damage” giver ud fra sin ordlyd ikke grundlag for at begrænse bestemmelsen til fysisk tab og skade. Det understøttes af, at klausulen ikke anvender betegnelsen “physical loss or damage”, men blot “loss or damage”, hvilket taler for en bredere fortolkning. Desuden henviser bestemmelsen til tab eller skade påført enten “the vessel” eller “the Owners”. Denne sondring udvider bestemmelsens anvendelsesområde, idet den ikke kun omfatter fysiske tab eller skade på skibet, men også tab og skade, der rammer rederen personligt. Efter ordlyden må “loss or damage to the Owners” derfor forstås som dækkende for både fysisk skade på rederens ejendom og økonomiske tab, der pålægges rederen. Det antages således, at også økonomiske tab kan omfattes af bestemmelsen. Hvis dette lægges til grund, må en ETS-afgift ligeledes kunne anses for omfattet af begrebet “loss”, idet en afgift unægteligt udgør et økonomisk tab. At en ETS-afgift anses for et økonomisk tab i klausulens forstand, kan understøttes af, at klausulen i litteraturen netop betegnes som havende en generel karakter.

I *The White Rose* (1969) udtalte J. Donaldson følgende i relation til fortolkningen af klausul 12:

*“The indemnity afforded by this clause is clearly wide enough to cover loss incurred by a reasonable settlement of a potential liability, **as contrasted with** physical loss of or damage to the ship or financial loss by, for example, detention of the ship”.*²³⁷

Udtalelsen viser, at “loss” i relation til klausul 12 forstås bredt, idet den kan omfatte et “loss incurred by a reasonable settlement of a potential liability”. Udtrykket “as contrasted with” kan umiddelbart opfattes som en afgrænsning, men i sammenhængen markerer det, at fysisk skade

²³⁶ Gram, Per (1977), s. 207.

²³⁷ *The White Rose* (1969) 2 Lloyd’s Rep. 52, s. 60; Coghlin, Terence, m.fl. 7. udgave (2014), s. 359.

og finansielle tab udgør bestemmelsens kerneområde, mens et “reasonable settlement of a potential liability” blot er et eksempel uden for denne kerne. Citatet understøtter således, at klausulen omfatter økonomiske tab, og at dens generelle karakter indebærer et bredt anvendelsesområde, som ikke er begrænset til operationelle eller håndteringsmæssige forhold.

J. Donaldson nævner “detention of the ship” som et eksempel på et økonomisk tab, som er omfattet af klausulens andet led. Da der kun gives dette ene eksempel på et økonomisk tab, uden at der angives yderligere begrænsninger, og eftersom tabet ikke behøver at være knyttet til operationelle eller håndteringsmæssige forhold, er der intet, der taler imod, at en ETS-afgift kan udgøre et “loss” i bestemmelsens forstand. Det lægges derfor til grund, at en ETS-afgift udgør et “loss” i klausulens forstand.

Fortolkning af “any other improper or negligent act”

Det skal ydermere vurderes, om den handling, der udløser en afgift, falder inden for formuleringen “improper or negligent act”.

Hvad der nærmere forstås ved ordet “negligence” blev fastslået i dommen *Triple Point Technology v. PTT* (2021). I den første instans fandtes sagsøgte at være “*in breach of its contractual duty (...) to ‘exercise all reasonable skill, care and diligence and efficiency in the performance of the services’.*”²³⁸

Den engelske Supreme Court præciserede, at “*any breach of an obligation to exercise reasonable care and skill would, in common legal language, be called “negligence”, whether the source of the obligation is a term of the contract or the law of tort*”.²³⁹ Dette viser, at negligence i den engelske kontraktsret ikke alene er begrænset til “tort negligence”, men omfatter enhver handling eller undladelse, hvor parten ikke udviser agtpågivenhed. I engelsk ret skal ordet “negligence” således forstås som en tilsidesættelse af en kontraktuel pligt til at udvise “reasonable skill and care”.²⁴⁰

Ordet “negligence” oversættes på dansk til “uagtsomhed”. I nordisk ret defineres uagtsomhed ud fra, om den pågældende handling eller undladelse afviger fra et anerkendt adfærdsmønster,

²³⁸ *Triple Point Technology v PTT* [2018] EWHC 45 (TCC); Shishkareva, Alexandra m.fl. (2024), s. 76-77.

²³⁹ *Triple Point Technology Inc v PTT Public Co Ltd* Supreme Court (2021) UKSC 29, s. 40.

²⁴⁰ Shishkareva, Alexandra m.fl. (2024) s. 76-77.

som er fastlagt ved lov, retspraksis eller almindelig sædvane. Det samme gælder, når adfærdsnormen er fastlagt i en kontraktklausul, idet parternes aftale udgør en bindende retlig standard for deres indbyrdes forhold. Uagtsomhed påvises således ved at godtgøre, at parten har handlet i strid med de forventninger til forsvarlig adfærd, som gælder for personer i samme stilling.²⁴¹

Både efter nordisk og engelsk ret er det altså parternes manglende overholdelse af en anerkendt norm for forsvarlig adfærd, der medfører, at ansvar kan statueres som “negligence” eller uagtsomhed. Den engelske forståelse af “negligence” svarer således i det væsentlige til den nordiske. De engelske domstoles fortolkning heraf kan således med fordel inddrages ved vurderingen af uagtsomhed efter nordisk ret.

Mens “negligence” betegner uagtsomhed, det vil sige en fejlvurdering eller forsømmelse, dækker “improper” et bredere område. De to begreber anvendt sammen udvider således bestemmelsens anvendelsesområde, idet de tilsammen omfatter både manglende omhu og enhver form for ukorrekt eller utilbørlig adfærd i relation til en kontraktretlig forpligtelse. Der kan derfor argumenteres for, at bestemmelsen efter sin naturlige sproglige forståelse dækker tab, som udspringer af enhver form for fejl eller forsømmelse fra tidsbefragteren. Hertil kommer, at der står “any” foran “improper or negligent act”, hvilket understøtter et sådant bredt anvendelsesområde.

I en situation, hvor tidsbefragteren undlader at aflevere kvoter til rederen, foreligger der således et brud på den kontraktlige forpligtelse. Bruddet på kontrakten skyldes tidsbefragterens fejl eller forsømmelse ved ikke at aflevere kvoter til rederen, og falder derfor efter en naturlig sproglig forståelse af klausulens ordlyd under udtrykket “any improper or negligent act”.

Kausalitet og betydningen af formuleringen “caused by”

Der kræves tillige en årsagsforbindelse mellem handlingen og tabet, idet tabet skal være “caused by” den pågældende fejl eller forsømmelse. Dette understreges i litteraturen, som henviser til The White Rose (1969), og foreskriver at “*the owners must show that the ‘loss or damage’ was **caused by** one of the three categories of event set out therein*”.²⁴²

²⁴¹ Von Eyben, Bo, m.fl. (2015), s. 91.

²⁴² Coghlin, Terence, m.fl. 7. udgave (2014), s. 359.

Selvom det ikke eksplicit fremhæves, hvilke tre kategorier, der henvises til, må det antages, at der sigtes efter følgende kategorisering: 1) *“by goods being loaded contrary to the terms of the Charter”*, 2) *“by improper or careless bunkering or loading, stowing or discharging of goods”* 3) *or any other improper or negligent act on their part or that of their servants.”*.

I nærværende situation skal der derfor påvises årsagssammenhæng mellem en ETS-afgift og tidsbefragterens fejl eller forsømmelse ved undladelsen af at opfylde den kontraktlige pligt til at aflevere kvoter til rederen. Denne årsagsforbindelse må anses for opfyldt, idet det netop er tidsbefragterens misligholdelse, som gør, at rederen ikke har kvoter, som denne kan aflevere til myndigheden.

Det kan imidlertid indvendes, at rederen i praksis kan undgå en ETS-afgift ved selv at indsende de manglende kvoter. I det interne kontraktforhold kan et sådant synspunkt dog ikke tillægges afgørende vægt under klausul 12, med den begrundelse, at hvis rederen pålægges en generel pligt til at afværge et tab ved at udføre tidsbefragterens forpligtelser, udhules den aftalte ansvarsfordeling. Dette vil skabe en uklar grænse mellem parternes pligter og i realiteten føre til, at enhver part bliver ansvarlig for modpartens forsømmelser. Forudsat at rederen har givet de nødvendige oplysninger i medfør af ETS-klausulens underklausul (a), som sætter tidsbefragteren i stand til at aflevere kvoterne, er betingelsen om, at fejlen eller forsømmelsen skal være *“caused by”*, dermed opfyldt.

Det må således konstateres, at forholdet efter den foregående ordlydsfortolkning falder inden for anvendelsesområdet af klausul 12. Spørgsmålet er herefter, om klausulens skadesløsholdelsesmekanisme er tilstrækkelig klar til at kunne tillægges retsvirkning, når der tages højde for den usikkerhed, der knytter sig til dens generelle karakter.

Norges Højesteret har i ND 1911.337²⁴³ taget stilling til, hvorvidt en klausul i et certeparti var bindende eller ej. I certepartiet havde en klausul følgende ordlyd: *“Mot Havari extraordinære, om samme skulle indtræffe, forbeholdes efter York og Antwerp Rules av 1890 samt fuld Negligence Clausul.”* Mellem parterne opstod der strid om, hvorvidt det sidste led i bestemmelsen var ment til at fraskrive rederiets ansvar i enhver henseende (i sagen over for en

²⁴³ ND 1911.337.

ladningsejer), eller om det sidste led alene skulle opfattes som et vilkår, der knyttede sig til havaritilfælde. Højesteret tillagde det afgørende betydning, at det efter bevisførelsen fremstod uklart, hvad parternes hensigt med bestemmelsen havde været, og at det derudover var uklart, hvordan “fuld Negligence Clausul” skulle fortolkes indholdsmæssigt. På den baggrund kunne rederiet ikke få medhold i, at ansvaret over for ladningsejeren var fraskrevet i forbindelse med en ladning sild, der ved lastningen var i god stand.²⁴⁴

Højesteret tog i dommen stilling til muligheden for ansvarsfraskrivelse og udtalte i den forbindelse:

*”Jeg antar, at vor sjølov ikke indeholder noget, som kan være til hinder for, at der i et certeparti indtages bestemmelser om undtagelse fra lovens almindelige regel om rederiets ansvar for skippers og mandskaps feil og forsømmelse. Det forekommer mig ogsaa klart, at om spørgsmaalet ses fra almindelige retsgrundsætningers synspunkt, og fra hvad der gjælder om kontraktsfrihet i det hele, er der heller ikke noget til hinder”*²⁴⁵

Og videre:

“Jeg mener, at naar et rederi vil ha en undtagelse fra den sedvanlige regel, saa maa det være en betingelse, at der tales tydelig, saaledes at man ikke er henvist til mere eller mindre sikre gjætninger om, hvad meningen har været”.²⁴⁶

Der er således ikke noget til hinder for, at parterne aftaler ansvarsfrihedsklausuler, men der stilles krav til udtrykkelig vedtagelse og indholdsmæssig klarhed. Krav om klarhed i ordlyd og parternes hensigt med vilkåret stilles også til vedtagelsen af andre vilkår end ansvarsfrihedsklausuler.²⁴⁷

Selv om dommen angår en ansvarsfraskrivelse, må dens principper også finde anvendelse ved vurderingen af en skadesløsholdelsesbestemmelse henset til, at begge typer klausuler regulerer

²⁴⁴ Appel, Peter m.fl. (2014), s. 50-51.

²⁴⁵ Appel, Peter m.fl. (2014), s. 51.

²⁴⁶ Appel, Peter m.fl. (2014), s. 51.

²⁴⁷ Appel, Peter m.fl. (2014), s. 51.

parternes indbyrdes ansvarsfordeling. En skadeløsholdelsesklausul som den i klausul 12's andet led kan derfor kun tillægges virkning, hvis den er udformet klart og entydigt.

Klausul 12 opfylder efter en samlet vurdering dette klarhedskrav. Dens struktur og ordlyd viser tydeligt, at der er tale om en klar ansvarsfordeling, hvor rederen fritages for ansvar i første led, mens tidsbefragteren i andet led påtager sig et tilsvarende ansvar for tab, der skyldes fejl eller forsømmelser. Dette udtrykker en reel skadeløsholdelsesforpligtelse, som dækker tab og skader, der følger af tidsbefragterens handlinger eller undladelser. At klausul 12 er tilstrækkelig klar i sin ordlyd, understøttes yderligere af, selv om den er blevet beskrevet som "sadly defective", ikke kan anses for at vise samme grad af uklarhed som i klausulen i sagen ND 1911.337.

Skadeløsholdelsesmekanismen, som kan danne grundlag for dækning af en ETS-afgift ved erstatningsgodtgørelse, må derfor anses for at være omfattet af klausulens ordlyd, idet den vurderes at være indholdsmæssigt tilstrækkelig klar til at give rederen et sådant krav.

Spørgsmålet er herefter, om minimumsreglen eller koncipistreglen kan begrænse skadeløsholdelsesmekanismen i klausulen. Minimumsreglen finder imidlertid sjældent anvendelse ved bilaterale aftaler mellem professionelle parter, og skadeløsholdelsen må desuden anses for tilstrækkeligt klart formuleret henset til den netop foretagne vurdering. Minimumsreglen må derfor afvises at finde anvendelse i nærværende sammenhæng. Hertil kommer, at koncipistreglen alene tillægges begrænset vægt ved standardkontrakter mellem professionelle parter og ikke bør anvendes som erstatning for en konkret fortolkning af aftalen.

Da BALTIME 1939 (2001) er udarbejdet af BIMCO kan hverken reder eller tidsbefragter reelt anses som værende den "udarbejdende part" af aftalen. Standardcertepartiet er bredt anerkendt og anvendt i branchen og udarbejdet i samarbejde med repræsentanter fra begge sider, hvorfor den antages at afspejle en rimelig balance mellem parterne.

Det skal i den forbindelse fremhæves, at befragtersiden under udarbejdelsen af ETS-klausulen ikke ønskede en skadeløsholdelse i relation til kvoteforpligtelser under EU ETS. Dette kan dog ikke tillægges vægt. Hvis tidsbefragteren ønsker en mere præcis eller begrænset regulering, kan man vælge et andet standardcerteparti eller foranledige en justering af klausulen. Eftersom BALTIME-formularen har været udbredt og anvendt gennem en lang årrække, må det lægges

til grund, at tidsbefragteren har accepteret formularens grundlæggende indhold og struktur, herunder formuleringen af klausul 12.

De nordiske sølove

Spørgsmålet er herefter, om baggrundsretten kan give anledning til en begrænsning af skadeløsholdelsesmekanismen i klausul 12.

Sølovens § 385 afspejler de samme grundprincipper som andet led i klausul 12. Det følger af § 385, at *“Tidsbortfragteren har krav på erstatning for skade på skibet, der skyldes fejl eller forsømmelse af tidsbefragteren eller nogen, denne svarer for.”* Det typiske anvendelsesområde for sølovens § 385, er skader, som har forbindelse med lastning, stuvning og losning, som befragteren skal sørge for.²⁴⁸ Bestemmelsen støtter derfor alene den fortolkning, der vedrører skade på selve skibet og kan ikke anvendes som fortolkningsbidrag til klausul 12's mere generelle karakter. Der foreligger heller ingen øvrige bestemmelser i de nordiske sølove, som kan bidrage til at afklare rækkevidden af skadeløsholdelsen i klausul 12's andet led.

Rimelighedsbetragtninger

Som anført ovenfor, følger det af klausul 12's ordlyd, at rederen kan kræve sig holdt skadesløs for en ETS-afgift. Det skal herefter vurderes, om hensynet til rimelighed taler for at opretholde denne fortolkning.

I lighed med fortolkningen af NYPE 2015 klausul 7(a) finder aftalelovens § 36 ikke anvendelse ved fortolkningen af BALTIME 1939 (2001) klausul 12. Det er derfor relevant at vurdere spørgsmålet ud fra almindelige rimelighedshensyn.

Når tidsbefragteren har påtaget sig en forpligtelse og undlader at opfylde den, forekommer det rimeligt, at tidsbefragteren selv bærer konsekvensen heraf. Forudsat at rederen har udvekslet de nødvendige oplysninger, der sætter befragteren i stand til at aflevere kvoterne, er der derfor ikke grundlag for at fravige klausulens ordlyd.

På baggrund af ovenstående gennemgang af klausul 12, herunder bestemmelsens ordlyd, baggrundsretten og rimelighedsbetragtninger, kan det sammenfattende konkluderes, at

²⁴⁸ Appel, Peter m.fl., (2020), s. 834.

klausulen giver rederen grundlag for at kræve økonomisk dækning for en ETS-afgift af tidsbefragteren.

3.2.2 Sammenfattende om klausul 12

Sammenfattende viser analysen af BALTIME 1939 (2001) klausul 12, at bestemmelsen efter sin ordlyd giver rederen mulighed for at kræve økonomisk dækning for en ETS-afgift.

BALTIME 1939 (2001) klausul 12 fastlægger hovedlinjerne for ansvarsfordelingen mellem reder og tidsbefragter. Klausulens første led begrænser rederens ansvar til tilfælde, hvor forsinkelse, tab eller skade skyldes manglende behørig omhu ved at gøre skibet sødygtigt. Når denne pligt er opfyldt, fritages rederen for ansvar, uanset årsagen.

Det andet led pålægger derimod tidsbefragteren et vidtgående ansvar for tab eller skade, der påføres rederen ved fejl og forsømmelser fra tidsbefragterens side. Bestemmelsen fungerer dermed som en skadesløsholdelsesmekanisme.

Klausulen opfylder klarhedskravet i ND 1911.337, idet klausulens struktur afspejler en tilstrækkelig klar ansvarsfordeling mellem parterne. Hverken minimums- eller koncipistreglen begrænser dens virkning, og baggrundsretten giver ikke holdepunkter for en indskrænkning. Rimelighedsbetragtninger understøtter samme resultat: tidsbefragteren har påtaget forpligtelsen og må derfor bære konsekvensen ved misligholdelse.

På denne baggrund kan det konkluderes, at klausul 12 giver rederen kontraktretligt grundlag for at kræve økonomisk dækning i form af erstatningsgodtgørelse for en ETS-afgift af tidsbefragteren. Fortolkningen er i overensstemmelse med, at BALTIME 1939 (2001) generelt omtales som værende mere bortfragtervenligt.

3.3 Fremsættelse af krav om erstatning for kontraktbrud

Forpligtelsen inter partes til at aflevere kvoter er utvivlsomt kontraktuelt pålagt tidsbefragteren når parterne indsætter ETS-klausulen i tidscertepartiet. Misligholder tidsbefragteren forpligtelsen til at aflevere kvoter, er rederen ikke afskåret fra at fremsætte krav om erstatning for kontraktbrud.

I kontraktforhold er det karakteristisk, at der kan opstå erstatningsansvar ved både handlinger og undladelser, idet parterne gensidigt har påtaget sig forpligtelser over for hinanden.²⁴⁹

Udgangspunktet for erstatning er princippet om fuld erstatning, forudsat at de almindelige erstatningsretlige betingelser om ansvarsgrundlag, tab, kausalitet og adækvans er opfyldt.²⁵⁰ Dette udgangspunkt kan dog modificeres, idet skyldgraden kan tillægges betydning i flere henseender. Navnlig kan egen skyld og den skadelidtes tabsbegrænsningspligt have indflydelse på, om der ydes erstatning og i hvilket omfang.²⁵¹

I det følgende afsnit vil det derfor blive undersøgt, om rederen kan kræve erstatning for en ETS-afgift. Først vurderes det ud fra de almindelige erstatningsretlige betingelser (afsnit 3.3.1). Herefter undersøges det, hvordan egen skyld og tabsbegrænsningspligten påvirker muligheden for erstatning i lyset af samarbejds- og oplysningspligten fastlagt i ETS-klausulen (afsnit 3.3.2).

Det må antages, at et krav om erstatning for kontraktbrud ved misligholdelse af kvoteaflevering i de fleste tilfælde først bliver relevant, hvor standardcertepartiet ikke indeholder en ret for rederen til at få en ETS-afgift dækket.

3.3.1 De almindelige erstatningsretlige betingelser

I det følgende vil de almindelige erstatningsretlige betingelser, herunder ansvarsgrundlag, tab, kausalitet og adækvans blive analyseret med henblik på at afdække, om disse er opfyldt i det tilfælde, hvor tidsbefragteren misligholder sin forpligtelse til at aflevere kvoter rettidigt til rederen.

Det lægges til grund, at rederen ikke umiddelbart lider et tab ved, at tidsbefragteren ikke har afleveret kvoterne. Det reelle tab opstår derved først, når rederen skal opfylde sin egen forpligtelse over for myndigheden og ikke kan gøre dette som følge af manglende kvoter på kontoen i EU's kvoteregister, hvorved rederen pålægges en ETS-afgift. Tabet behandles derfor i det følgende som værende selve ETS-afgiften, der udgør det egentlige tab, og ikke værdien af den manglende kvote. Spørgsmålet om, hvorvidt rederen kan afværge tabet ved selv at

²⁴⁹ Iversen, Torsten, Erstatningsberegning (2000), s. 77.

²⁵⁰ Iversen, Torsten, Erstatningsberegning (2000), s. 77.

²⁵¹ Iversen, Torsten, Erstatningsberegning (2000), s. 77.

anskaffe og aflevere kvoterne til myndigheden, behandles under tabsbegrænsningspligten (afsnit 3.3.2), og adskilles dermed fra øvrige erstatningsretlige betingelser.

Ansvarsgrundlag

Indledningsvist skal det fastslås, om der foreligger et ansvarsgrundlag i relation til misligholdelsen af kontrakten. Culpa er som udgangspunkt grundlaget for erstatning i kontrakt, men fungerer som en subsidiær retskilde. Således vil der ikke blive foretaget en culpavurdering i situationer, hvor parterne har reguleret forholdet i deres aftale, på en sådan måde, at det ikke kommer på tale at drage culpareglen ind i billedet. I det tilfælde vil culpavurderingen alene have karakter af baggrundsret og får først betydning, hvis klausulen ikke dækker det konkrete tab.²⁵²

Vurderingen af ansvarsgrundlaget beror således på, om parterne i deres aftale har reguleret forholdet på en sådan måde, at det også omfatter det konkrete tab. I ETS-klausulen underklausul (c)(i) pålægges tidsbefragteren at *“provide and pay for the Emission Allowances corresponding to the Vessel’s emissions”*, og i underklausul (d) fremgår det, at hvis tidsbefragteren ikke afleverer kvoterne til rederen i overensstemmelse med den i aftalen fastsatte frist, kan rederen suspendere sine forpligtelser efter fem dages varsel, mens skibet forbliver on hire. Endvidere fremgår det, at denne ret *“shall be without prejudice to any other rights or claims they may have against the Charterers under this Charter Party.”*, hvilket viser, at suspensionsretten ikke udelukker yderligere krav, herunder krav om erstatning for kontraktbrud.

ETS-klausulen fastlægger således tydeligt tidsbefragterens forpligtelser og rederens misligholdelsesbeføjelser, og regulerer dermed ansvarsfordelingen direkte i kontrakten. Culpa får dermed ingen selvstændig betydning i denne sammenhæng, og der foreligger et ansvarsgrundlag, blot der er sket et brud på kontrakten. Det vil sige, at ansvarsgrundlaget hviler på et objektivt grundlag.

Hvis tidsbefragteren ikke afleverer de påkrævede kvoter til rederen, er der tale om et brud på kontrakten, og der foreligger således et ansvarsgrundlag.

²⁵² Jørgensen, Stig (1972), s. 149-150; Ussing, Henry (1946), s. 125-126.

Tab

Ansvarsgrundlaget alene er dog ikke tilstrækkeligt til at fastslå, at tidsbefragteren som den misligholdende part er erstatningspligtig over for rederen. Det er yderligere påkrævet, at rederen faktisk har lidt et tab, der er erstatningsberettiget. I nærværende tilfælde opstår spørgsmålet, om en ETS-afgift for manglende aflevering af kvoter kan betragtes som et sådant tab.

Efter den almindelige erstatningsretlige hovedregel, kan der kun kræves erstatning for formuetab.²⁵³ En ETS-afgift er utvivlsomt et formuetab, da den direkte reducerer rederens økonomiske formue.

Hvilke formuetab der er kan kræves erstattet, afhænger af, hvilken form for tabsopgørelse som rederen vælger. Der sondres mellem den positive opfyldelsesinteresse og den negative kontraktsinteresse. Erstatning efter den positive opfyldelsesinteresse har til formål at stille rederen, som om kontrakten var retmæssigt opfyldt, mens den negative kontraktinteresse sigter mod at stille rederen, som hvis kontrakten aldrig var indgået.²⁵⁴

I tilfælde, hvor rederen har valgfrihed mellem de to opgørelsesformer, afhænger valget af, hvor der kan opnås størst dækning. Normalt vil erstatning blive krævet efter den positive opfyldelsesinteresse, når der foreligger en gyldig kontrakt, der er blevet misligholdt.²⁵⁵

I en situation som den foreliggende, hvor der er tale om et gyldigt indgået tidscerteparti, der er misligholdt, og hvor rederen kræver erstatning efter den positive opfyldelsesinteresse, betyder det, at en ETS-afgift, som rederen pålægges som følge af tidsbefragterens misligholdelse, vil indgå som en naturlig del af opfyldelsesinteressen og dermed være erstatningsberettiget – forudsat at de øvrige betingelser herfor er opfyldt.

Tabet er derfor som udgangspunkt erstatningsretligt relevant. Den nærmere afgrænsning af tabets størrelse afhænger herefter af den pågældende beregning ved tabsopgørelsen.²⁵⁶

²⁵³ Ussing, Henry (1946), s. 162.

²⁵⁴ Iversen, Torsten, Erstatningsberegning (2000), s. 113.

²⁵⁵ Ussing, Henry (1946), s. 162.

²⁵⁶ Iversen, Torsten, Erstatningsberegning (2000), s. 77.

Kausalitet

Et centralt spørgsmål i vurderingen af erstatningsansvaret er, om der er en tilstrækkelig årsagsforbindelse mellem tidsbefragterens misligholdelse og den skade, som rederen har lidt. I nærværende tilfælde vedrører spørgsmålet, om en ETS-afgift pålagt rederen fra myndigheden kan henføres direkte til tidsbefragterens manglende levering af kvoter. Kravet om kausalitet indebærer, at tabet skal være en følge af misligholdelsen således, at tabet ikke ville være opstået, hvis kontrakten var blevet opfyldt som aftalt.²⁵⁷ Formålet med kravet om kausalitet er at sikre, at kun den part, hvis handling eller undladelse faktisk har forårsaget tabet, kan pålægges erstatningsansvar.²⁵⁸

Sammenlignes den faktiske situation med en hypotetisk, hvor tidsbefragteren havde opfyldt sin forpligtelse efter kontrakten ved rettidigt at aflevere kvoterne, ville en ETS-afgift ikke være pålagt rederen, fordi rederen ville have haft en kvote tilgængelig på sin konto i EU's kvoteregister, som rederen kunne aflevere. Tabet udspringer derfor direkte af tidsbefragterens misligholdelse, og kravet om kausalitet må anses for opfyldt. At en ETS-afgift udstedes af en offentlig myndighed ændrer ikke på kausaliteten.

Det konstateres således, at der består en kausalitet mellem tidsbefragterens misligholdelse og en pålagt ETS-afgift, idet afgiften umiddelbart må anses som en konsekvens af tidsbefragterens misligholdelse.

Adækvans

Selv om der foreligger kausalitet, er det ikke enhver følge af et kontraktbrud, der udløser erstatningsansvar. Næste skridt i vurderingen er derfor at afgøre, om tabet også er adækvat. Adækvanskravet fungerer som et underkrav til kravet om kausalitet og indebærer, at ikke ethvert tab, der faktisk skyldes kontraktbruddet, er erstatningsberettiget. Kun økonomiske tab, der efter en objektiv vurdering kan anses som en påregnelig og rimelig følge af misligholdelsen, er erstatningsretligt relevante.²⁵⁹

Ved vurderingen af adækvans lægges der vægt på, om en almindelig og fornuftig erhvervsdrivende i skibsfartsindustrien med rimelighed kunne have forudset, at manglende

²⁵⁷ Ussing, Henry, Erstatningsret (1962), s. 143.

²⁵⁸ Jørgensen, Stig (1972), s. 178.

²⁵⁹ Jørgensen, Stig (1972), s. 179.

levering af kvoter kunne føre til, at rederen blev pålagt en afgift af myndigheden.²⁶⁰ Der skal med andre ord være tale om en konsekvens, som ud fra branchens kendskab, kontraktens indhold og gældende regler må anses for forudsigelig.

Ved indsættelsen af ETS-klausulen i tidscertepartiet har begge parter udtrykkeligt accepteret at handle i overensstemmelse med det grundlæggende “polluter pays”-princip. Dette indebærer, at den part, der har indflydelse på skibets udledninger, herunder valg af rute, hastighed mv., også skal bære omkostningerne hertil. Da tidsbefragterens således skal aflevere én kvote for hvert ton udledt CO₂, og da både kvoteprisen²⁶¹ og den udledte mængde kan være betydelig, må tidsbefragteren antages allerede forud for kontraktens indgåelse at have sat sig grundigt ind i systemets regler og konsekvenser. Som professionel aktør i skibsfartsindustrien må tidsbefragteren således forventes at være bekendt med, at manglende aflevering af kvoter ikke blot udgør et kontraktbrud, men også kan medføre, at rederen ikke har kvoter til at opfylde sin forpligtelse og derfor pålægges en afgift. ETS-klausulen fastslår desuden udtrykkeligt i underklausul (a), at kvoterne i sidste ende skal afleveres til myndigheden, hvilket gør det klart, at tidsbefragterens undladelse kan få direkte konsekvenser for rederens mulighed for at overholde sin pligt.

Henset til det ovenfor anførte er en ETS-afgift pålagt rederen, som følge af manglende aflevering af kvoter, således ikke en fjern eller atypisk følge, men må anses for en naturlig og direkte konsekvens af misligholdelsen. En afgift må således anses som en rimelig og påregnelig konsekvens af manglende overholdelse af forpligtelsen til at aflevere kvoter til rederen.

Da ansvaret efter kontrakten hviler på et objektivt ansvarsgrundlag, skal vurderingen af adækvans foretages ud fra tidspunktet for aftalens indgåelse, ikke for misligholdelsestidspunktet.²⁶² Som anført ovenfor, må tidsbefragteren antages at have sat sig ind i reglerne før påtagelsen af forpligtelsen, hvorfor det på tidspunktet for kontraktindgåelsen, må være forudsigeligt for tidsbefragteren, at en manglende levering af kvoter kan resultere i en ETS-afgift for rederen.

²⁶⁰ Jørgensen, Stig (1972), s. 179.

²⁶¹ Energistyrelsen, Analyseforudsætninger til Energinet 2023 - kvotepris: “*kvoteprisfremskrivningen i AF23 giver en skønnet gennemsnitlig pris i 2023 på 636 DKK pr. ton. Prisen forventes at stige jævnt til godt 800 DKK pr. ton i 2030 og til ca. 2.060 pr. ton i 2050.*” Energistyrelsen anfører dog, at der generelt er en betydelig usikkerhed forbundet med fremskrivningen af kvoteprisen.

²⁶² Iversen, Torsten, Erstatningsberegning (2000), s. 110-111.

Efter en samlet vurdering må en ETS-afgift derfor anses som et adækvat tab i erstatningsretlig forstand. Den ligger inden for det påregnelige og forudsigelige risikoområde, som tidsbefragterens kontraktbrud naturligt dækker. En ETS-afgift er således en direkte, typisk og påregnelig følge af misligholdelsen og må dermed anses for erstatningsretligt relevant.

Sammenfattende om de almindelige erstatningsretlige betingelser

På baggrund af den foreliggende analyse må rederen som udgangspunkt anses for at være erstatningsberettiget, såfremt tidsbefragteren undlader at aflevere kvoter i overensstemmelse med underklausul (c)(i) i ETS-klausulen.

Der er tale om et objektivt ansvarsgrundlag, idet tidsbefragteren i henhold til klausulens ordlyd har en udtrykkelig kontraktlig forpligtelse til at *”provide and pay for the Emission Allowances corresponding to the Vessel’s emissions.”* Ved manglende opfyldelse af denne forpligtelse, foreligger der således et ansvarsgrundlag.

En ETS-afgift, som rederen pålægges af myndigheden for ikke at have afleveret kvoterne, udgør et tab, der har den fornødne kausalitet til tidsbefragterens misligholdelse. Kravet om kausalitet er dermed opfyldt, da rederen ville have mulighed for at aflevere kvoterne til myndigheden, hvis tidsbefragteren havde afleveret kvoterne rettidigt. Spørgsmålet om, hvorvidt rederen selv kunne have afleveret kvoterne, behandles i forbindelse med vurderingen af tabsbegrænsningspligten.

Adækvanskravet anses for opfyldt, da tabet er klart påregneligt for en professionel aktør i skibsfartsindustrien. Ved indgåelsen af standardcertepartiet accepterer tidsbefragteren ETS-systemets grundprincip om, at forureneren betaler for udledningen. Tidsbefragteren må derfor antages at have haft kendskab til kvotesystemets og en ETS-afgifts mekanismer allerede ved kontraktens indgåelse, idet tidsbefragteren har accepteret indsættelsen af ETS-klausulen. En ETS-afgift må på den baggrund anses for et rimeligt og forudsigeligt tab. Det objektive ansvar, som kontrakten pålægger tidsbefragteren, medfører, at vurderingen skal foretages ud fra det ansvar, parterne har accepteret ved aftalens etablering, og ikke på misligholdelsestidspunktet.

Sammenfattende omfatter rederens krav et fuldstændigt erstatningsberettiget tab, som skal opgøres efter rederens positive opfyldelsesinteresse, således at rederen stilles, som om at

kvoterne var afleveret rettidigt. Hermed opnås økonomisk dækning i form af erstatning for en pålagt ETS-afgift.

Spørgsmålet er herefter om dette udgangspunkt skal modificeres. Det kan være tilfældet, hvor rederen selv har medvirket til tabets opståen eller rederens har tilsidesat sin tabsbegrænsningspligt.

3.3.2 Betydningen af egen skyld og tabsbegrænsningspligt

I det følgende undersøges, om principperne om egen skyld og tabsbegrænsningspligt influerer muligheden for en økonomisk erstatning af en ETS-afgift, samt hvilken rolle ETS-klausulens samarbejds- og oplysningspligt spiller i denne sammenhæng.

Både egen skyld og tabsbegrænsningspligt udgør modifikationer af det erstatningsretlige udgangspunkt. En part, der har udvist egen skyld, sigter til den situation, hvor skadelidte ved sin egen adfærd har medvirket til tabets opståen,²⁶³ mens en part, der har tilsidesat sin tabsbegrænsningspligt, har undladt at begrænse tabets omfang efter misligholdelsen allerede er indtrådt.²⁶⁴

Hvorvidt rederen har tilsidesat sine forpligtelser skal vurderes konkret på baggrund af ETS-klausulens ordlyd, systematik og formål. I det følgende analyseres underklausul (a) med henblik på at klarlægge de forpligtelser, der er relevante for denne vurdering.

Samarbejdspligten i ETS-klausulens underklausul (a)

Længerevarende kontrakter indeholder ofte en flerhed af regler, der stiller almene adfærdskrav til parterne om eksempelvis at give oplysninger eller til at begrænse tab i tilfælde af misligholdelse.²⁶⁵ Et eksempel herpå er ETS-klausulens underklausul (a), som har følgende ordlyd:

*“The Owners and the Charterers shall **co-operate and exchange all relevant data and information** in a timely manner to facilitate compliance with any applicable Emission Scheme and enable the Parties to calculate the amount of Emission Allowances in*

²⁶³ Iversen, Torsten, Erstatningsberegning (2000), s. 132-133.

²⁶⁴ Andersen, Mads Bryde m.fl. (2010), 262.

²⁶⁵ Hansen, Ole, (2011), s. 463.

respect of the Vessel that must be surrendered to the authorities of the applicable Emission Scheme for the period of the Charter Party.” (Vores fremhævnings).²⁶⁶

Bestemmelsen pålægger således både reder og tidsbefragter et adfærdskrav i form af en gensidig forpligtelse til at samarbejde og udveksle de nødvendige oplysninger for at kunne fastslå det forventede kvotebehov i tidsbefragtningsperioden. Forpligtelsen understøttes yderligere af underklausul (c)(ii), der har følgende ordlyd:

“The Owners’ notifications in subclause (c)(i) shall include the relevant calculations and the data used to establish the quantities.”²⁶⁷

De to underklausuler peger således samlet på en samarbejdsforpligtelse mellem parterne med fokus på udveksling af oplysninger. Anvendelsen af formuleringen i underklausul (a) “co-operate **and** exchange” viser imidlertid, at samarbejdsforpligtelsen rækker videre end blot i relation til selve udvekslingen af oplysninger mellem parterne. Der er med andre ord tale om to selvstændige forpligtelser: dels en generel samarbejdspligt, dels en særskilt pligt til at udveksle relevante oplysninger, som danner grundlaget for de nødvendige beregninger.

Havde underklausulen i stedet været formuleret som “co-operate **in** exchanging”, ville samarbejdsforpligtelsen være begrænset til udvekslingen af oplysninger og ikke omfatte et bredere samarbejde. Den nuværende ordlyd indebærer derfor, at parterne ikke kun skal udveksle oplysninger, men også koordinere deres indsats bredt og understøtte hinanden loyalt for at sikre overholdelse af ETS-direktivets regler. Dette understøttes yderligere af klausulens præambel, hvor det fremgår, at:

“The fundamental principle behind the clause is that it requires both parties to the charter party to cooperate and collaborate.”²⁶⁸

Samarbejdspligten må ud fra ovenstående forstås som en klart fastlagt form for kontraktuel loyalitetspligt.

²⁶⁶ BIMCO ETS klausul, underklausul (a).

²⁶⁷ BIMCO ETS klausul, underklausul (c)(ii).

²⁶⁸ BIMCO ETS-klausul.

Manglende efterlevelse af denne forpligtelse, hvad enten det vedrører samarbejde eller udveksling af oplysninger, udgør således et brud på en forpligtelse, som er fastlagt gennem klausulen.

Da de fleste standardcertepartier typisk er underlagt engelsk ret, er ETS-klausulen ligeledes udformet med henblik på at kunne anvendes under engelsk ret.²⁶⁹ I engelsk ret findes der ikke en generelt gældende loyalitetspligt i kontraktforhold på samme måde som under nordisk ret.²⁷⁰ Derfor indsættes i praksis ofte særskilte klausuler, der udtrykkeligt etablerer en sådan pligt, som det netop ses i ETS-klausulen gennem samarbejdsforpligtelsen.²⁷¹

Spørgsmålet er herefter, om samarbejdspligten alene er indført for at skabe et loyalitetsprincip, hvor klausulen anvendes under engelsk ret. Alternativt om den også skal forstås som en skærpelse af den allerede eksisterende loyalitetspligt under nordisk ret.

Eftersom samarbejdspligten er en helt grundlæggende forudsætning for, at ETS-klausulen kan fungere i praksis, må den ikke alene ses som et udtryk for et generelt loyalitetsprincip under engelsk ret. Samarbejdet mellem parterne er afgørende både for udvekslingen af nødvendige oplysninger og for den praktiske koordinering, der skal til, for at kvoterne overhovedet kan beregnes og afleveres rettidigt. Rederen besidder de tekniske data om skibets drift, som danner grundlag for emissionsberegningen, mens tidsbefragteren er ansvarlig for at aflevere kvoterne til rederen. Hvis samarbejdet svigter – eksempelvis ved manglende eller forsinket data, utilstrækkelig kommunikation eller passivitet fra en af parterne – kan hele mekanismen bryde sammen, og rederen risikerer at blive pålagt en ETS-afgift som den registrerede ejer.

Samarbejdspligten må derfor efter nordisk ret forstås som en reel skærpelse af den almindelige loyalitetspligt. Hvor loyalitetspligten traditionelt indebærer en pligt til at handle hensynsfuldt og i god tro, går samarbejdspligten videre ved at pålægge parterne en aktiv og konkret forpligtelse til at koordinere, bistå og sikre, at kvoteafleveringen kan opfyldes i praksis. Den udgør således ikke blot en gentagelse af loyalitetsprincippet under nordisk ret, men en kvalificeret forpligtelse, som skærper parternes ansvar og gensidige handlepligt i forbindelse med efterlevelsen af forpligtelserne under EU ETS.

²⁶⁹ Krarup, Thomas, (2013), s. 32.

²⁷⁰ Möllmann, Anders (2007), s. 223.

²⁷¹ DLA Piper, "God tro i kommercielle kontrakter: den seneste udvikling" (2024). Tilgået d. 02.11.2025.

Det må således konstateres, at der både gælder en generel pligt til udveksling af oplysninger, som samarbejdspligten og loyalitetspligten skal ses i sammenhæng med, men at samarbejdspligten også gælder mere generelt som en skærpelse og konkretisering af loyalitetspligten under nordisk ret. I det følgende undersøges, hvordan dette har betydning for muligheden for at få erstattet en ETS-afgift.

Manglende samarbejde i relation til udveksling af oplysninger (egen skyld)

Egen skyld adskiller sig fra de øvrige erstatningsbetingelser ved ikke at være en positiv betingelse, men en negativ betingelse; skadelidte må ikke have medvirket til tabets opståen. Foreligger der egen skyld, mister skadelidte dog ikke nødvendigvis hele sit erstatningskrav.²⁷² Det er sikkert, at erstatningen kan nedsættes eller bortfalde, når der foreligger egen skyld, men det er derimod usikkert, hvornår der reelt foreligger egen skyld.²⁷³

Retspraksis viser, at der kan foreligge egen skyld, når den erstatningssøgende part selv har påtaget sig opgaver i forbindelse med kontrakten og ikke udfører disse korrekt.²⁷⁴ Dette fremgår eksempelvis af U 1920.553 H, hvor såvel forsinkelse som mangler ved motoren i en tørvegravemaskine antoges "*væsentligt at skyldes (Køberens) egne Dispositioner*".²⁷⁵ Tilsvarende i U 1930.218 SH, hvor køberen skulle stille skib, og sælgeren skaffe "stem", og hvor køber blev nægtet erstatning, til trods for at sælgeren ikke havde skaffe stem, fordi køberens egen nominering af skibet ikke opfyldte de krav, som de polske myndigheden stillede for meddelelsen af stem.²⁷⁶

På tilsvarende vis må rederen gennem ETS-klausulen anses for at have påtaget sig en opgave i forbindelse med kontrakten til at samarbejde og udveksle relevante oplysninger om skibets udledninger. Har rederen ikke opfyldt pligten, og kan tidsbefragteren derfor ikke beregne eller aflevere de nødvendige kvoter til tiden, må en ETS-afgift, der pålægges rederen, anses for helt eller delvist selvforskyldt. I så fald har rederen ved sin egen forsømmelse medvirket til tabets opståen, og erstatningen vil kunne nedsættes eller bortfalde i overensstemmelse med princippet om egen skyld.

²⁷² Iversen, Torsten, Erstatningsberegning (2000), s. 132.

²⁷³ Iversen, Torsten, Erstatningsberegning (2000), s. 134.

²⁷⁴ Iversen, Torsten, Erstatningsberegning (2000), s. 139.

²⁷⁵ U 1920.553 H, s. 555.

²⁷⁶ U 1930.218 SH; Iversen, Torsten, Erstatningsberegning (2000), s. 139.

Brud på oplysningspligten er desuden reguleret af sølovens § 379, hvoraf følgende fremgår:

“Tidsbortfragteren er pligtig at holde tidsbefragteren underrettet om alle forhold vedrørende skibet og rejserne af betydning for tidsbefragteren. Tidsbefragteren skal ligeledes underrette tidsbortfragteren om skibets forventede operationsprogram.”

Manglende udveksling af oplysninger kan derfor ikke blot betragtes som et kontraktbrud, men også som en tilsidesættelse af en pligt, der er fastsat i baggrundsretten. Når oplysningspligten har hjemmel i loven, om end der er tale om en deklatorisk regel, må dens tilsidesættelse anses for en mere kvalificeret form for forsømmelse, der styrker grundlaget for at statuere egen skyld.

I en situation, hvor tidsbefragteren undlader at aflevere kvoter som følge af rederens manglende levering af de nødvendige oplysninger, må det konkluderes, at en ETS-afgift enten ikke er erstatningsberettiget eller i hvert fald kun kan kræves erstattet delvist.

Tabsbegrænsningspligten

Som anført ovenfor (afsnit 2.2.2.7), kan opfyldelsen af parternes loyalitetspligt konkretiseres gennem en forpligtelse til at begrænse modpartens tab, i form af en tabsbegrænsningspligt.

Tabsbegrænsningspligten udmønter sig ved, at rederen ikke kan få tilkendt erstatning for et tab, som denne burde have undgået. For at tabsbegrænsningspligten skal være tilsidesat, kræves ikke blot, at tabet kunne være undgået af rederen, men også at den burde være undgået.²⁷⁷

Efter loyalitetsprincippet skal både reder og tidsbefragter udvise hensyn til modpartens legitime interesser.²⁷⁸ Tabsbegrænsningspligten udgør et konkret udtryk for dette princip, men indebærer dog som udgangspunkt ikke en pligt til at forhindre modpartens misligholdelse.²⁷⁹ Når misligholdelse imidlertid er indtrådt, påhviler det den skadelidte (her rederen) at handle loyalt og aktivt for at begrænse tabet, hvis dette ønskes erstattet. Undlades en begrænsning af tabet, bortfalder retten til erstatning i det omfang, tabet kunne være undgået, og den

²⁷⁷ Iversen, Torsten, Erstatningsberegning (2000), s. 150.

²⁷⁸ Möllmann, Anders (2007) s. 213.

²⁷⁹ Andersen, Mads Bryde m.fl. (2010), s. 262.

misligholdende part fritages tilsvarende for ansvar.²⁸⁰ Hvor langt tabsbegrænsningspligten rækker, beror på en konkret vurdering.²⁸¹

I komplekse og længerevarende kontrakter tillægges loyalitetspligten og tilsvarende retlige standarder særlig vægt. Dette skyldes, at parterne i sådanne kontraktforhold typisk er mere gensidigt afhængige.²⁸² Det kan blandt andet hænge sammen med, at parterne i løbet af kontraktens forløb opnår kendskab til forhold, der har betydning for modparten og for opfyldelsen af deres respektive ydelser.²⁸³

Det antages dog generelt, at vurderingen af en eventuel tilsidesættelse af tabsbegrænsningspligten er lempelig, således at der skal foreligge en vis grad af passivitet eller forsømmelse, før en part anses for at have tilsidesat sin loyalitetspligten.²⁸⁴

Pligtens indhold og rækkevidde må derfor fastlægges ud fra en samlet vurdering af kontraktens karakter, de konkrete omstændigheder og retspraksis. I nærværende tilfælde, hvor loyalitetsprincippet må anses for skærpet, fordi samarbejdspligten stiller særlige krav til det gensidige samarbejde, må også tabsbegrænsningspligten anses for tilsvarende skærpet.

Et konkret eksempel på tabsbegrænsningspligtens positive rækkevidde, der kan bruges som målestok, findes i ND 1991.113 DH (Elvi Kull).²⁸⁵ I dommen fastslog både Sø- og Handelsretten samt Højesteret, at et skib, der var gået ind i Assens Havn på grund af is, havde pligt til at tage imod tilbud om isbryderassistance i stedet for at vente på, at farvandet blev farbart igen. Dette gjaldt, selv om isklausulen i det anvendte GENCON-certepari bestemte, at skibet skulle vente "*until the re-opening of navigation*".²⁸⁶

Pligten til at følge isbryderen blev af Sø- og Handelsretten begrundet med, at bortfragteren skulle begrænse befragterens tab. Højesteret anførte, at bortfragteren ikke havde godtgjort, at det ville frembyde sådanne risici for skibet af følge isbryderen, at bortfragteren var berettiget

²⁸⁰ Iversen, Torsten, Erstatningsberegning (2000), s. 149.

²⁸¹ Iversen, Torsten, Erstatningsberegning (2000), s. 153.

²⁸² Krarup, Thomas, (2013), s. 10.

²⁸³ Möllmann, Anders (2007), s. 222.

²⁸⁴ Iversen, Torsten, Erstatningsberegning (2000), s. 151.

²⁸⁵ ND 1991.113 DH (Elvi Kull).

²⁸⁶ Möllmann, Anders (2007), s. 236.

til at afslå tilbuddet herom. Selv om Højesteret ikke specifikt anfører det, synes afgørelsen at være båret af, at bortfragteren har en pligt til loyalt at varetage befragterens interesse i at begrænse tidstabet mest muligt, når dette ikke udsætter bortfragteren for ulempe eller risici.²⁸⁷

Af Elvi Kull-dommen kan det udledes, at standardvilkårene i et certeparti ikke nødvendigvis fortolkes isoleret, men i praksis suppleres af almindelige obligationsretlige principper, navnlig loyalitetsprincippet og den underliggende tabsbegrænsningspligt. Rederen har således en pligt til aktivt og loyalt at medvirke til at begrænse tidsbefragterens tab, når dette kan ske uden væsentlig risiko eller ulempe. Kontraktens formelle ordlyd, her isklausulen i GENCON-certepartiet, fritager ikke parterne fra at handle i overensstemmelse med sådanne grundlæggende principper. Retten lader dermed de obligationsretlige hensyn flyde ind i den søretlige kontraktfortolkning, hvilket markerer en bevægelse væk fra en ren ordlydsfortolkning og hen imod en mere helhedsorienteret vurdering af parternes samarbejdsforpligtelser.

Et nyere eksempel på, hvordan domstolene afgrænser tabsbegrænsningspligten rækkevidde, findes i Sø- og Handelsretten, dom BS-47301/2022-SHR fra 2024 (Værftet A/S mod UAB Dofita).²⁸⁸ Retten tog her stilling til, om et værft havde tilsidesat sin tabsbegrænsningspligt ved ikke at klage over Skattestyrelsens afgørelser og ved at undlade at søge regres mod medarbejdere, som havde indgivet fejlagtige oplysninger. Retten fandt, at værftet ikke havde tilsidesat sin tabsbegrænsningspligt, og udtalte at *“Skattestyrelsens afgørelse navnlig beror på oplysninger fra og forhold hos Dofita, som Værftet (...) heller ikke havde anledning til at bestride rigtigheden af.”*²⁸⁹ Retten lagde også vægt på, at værftet *“havde en berettiget forventning om, at kravet skulle rettes mod Dofita og ikke de enkelte medarbejdere”*,²⁹⁰ og konkluderede, at *“Værftet har derfor ikke tilsidesat deres tabsbegrænsningspligt, selv om de skatteretligt har mulighed for at søge regres direkte hos Dofitas medarbejdere.”*²⁹¹ Dommen afgrænser dermed tabsbegrænsningspligtens rækkevidde.

Overført til ETS-konteksten belyser dommene tilsammen, hvor langt tabsbegrænsningspligten rækker. Elvi Kull-dommen viser, at rederen kan have en aktiv handlepligt, hvis tabet kan afværges uden væsentlig ulempe eller risici. Samtidig markerer dommen om Værftet A/S mod

²⁸⁷ Møllmann, Anders (2007), s. 236

²⁸⁸ Sø- og Handelsretten, dom BS-47301/2022-SHR (2024) (Værftet A/S mod UAB Dofita).

²⁸⁹ Sø- og Handelsretten, dom BS-47301/2022-SHR (2024) (Værftet A/S mod UAB Dofita), s. 22.

²⁹⁰ Sø- og Handelsretten, dom BS-47301/2022-SHR (2024) (Værftet A/S mod UAB Dofita), s. 23.

²⁹¹ Sø- og Handelsretten, dom BS-47301/2022-SHR (2024), s. 23.

UAB Dofita grænsen for, hvor langt denne handlepligt rækker, idet der lægges vægt på skadelidtes berettigede forventninger om, hvem der rettelig bør bære ansvaret for tabet.

Ud fra dette kan der i ETS-sammenhæng argumenteres for, at rederen har en pligt til at begrænse tabet ved at aflevere kvoterne til myndigheden, selv om tidsbefragteren ikke har afleveret dem som aftalt, for at forhindre, at misligholdelsen udvikler sig til en ETS-afgift. Spørgsmålet er dog, om tabsbegrænsningspligtens rækkevidde reelt kræver, at rederen handler på denne måde for at bevare retten til erstatning for en pålagt ETS-afgift.

I det følgende betegnes den situation, hvor rederen køber og afleverer kvoter til myndigheden, som tidsbefragteren rettelig burde have stillet til rådighed på rederens konto i EU's kvoteregister, men har undladt at gøre, som at rederen "dækker" afleveringen af kvoter.

I forhold til rederens berettigede forventning kan man spørge, om rederen med rimelighed kan forvente ikke at skulle dække afleveringen af kvoter. Ved indsættelsen af ETS-klausulen har rederen accepteret en skærpet loyalitets- og samarbejdspligt. Samarbejdspligten i underklausul (a) fastslår, at parterne skal "co-operate and exchange" oplysninger for at "facilitate compliance", hvilket indebærer, at begge parter har en aktiv pligt til at medvirke til at sikre overholdelse af EU ETS. Dette taler imod, at rederen skulle have en berettiget forventning om ikke at skulle dække afleveringen af kvoter. Omvendt kan rederen hævde, at samarbejdspligten ikke indebærer en pligt til at dække afleveringen af kvoter, men alene en pligt til at bistå tidsbefragteren med at opfylde sin egen forpligtelse.

Derudover kan rederen fremhæve, at når ansvaret for at aflevere kvoterne påhviler tidsbefragteren inter partes, vil det reelt undergrave den aftalte ansvarsfordeling, hvis rederen er forpligtet til at gå ind og dække afleveringen af kvoterne. Dog følger det af EU ETS-direktivets artikel 9c, at rederen har krav på godtgørelse fra tidsbefragteren, hvis rederen dækker kvoteafleveringen, hvilket netop peger på, at rederen har en forpligtelse til at handle for at undgå en ETS-afgift. Samlet set må det anses for tvetydigt, om rederen med rimelighed kan forvente ikke at skulle dække kvoteafleveringen.

Hertil kommer spørgsmålet om, hvorvidt rederen herved påtager sig en væsentlig risiko eller ulempe ved at dække afleveringen af kvoterne. Selv om rederen har et godtgørelseskrav, må det antages, at hvis rederen skal dække afleveringen af kvoterne, sker det i en situation, hvor

suspensionsretten allerede er anvendt, og det derfor tyder på at tidsbefragteren næppe har økonomisk mulighed for at overføre kvoterne. Dermed løber rederen en reel risiko for ikke at få godtgørelse, selv om det formelt er et krav. Dækningen af kvoteafleveringen vil også indebære et betydeligt udlæg, da kvoternes værdi antagelig overstiger størrelsen af en eventuel ETS-afgift. På den baggrund må det anses for en væsentlig ulempe og risiko, hvis rederen skal dække afleveringen af kvoterne. Tabsbegrænsningspligten kan derfor ikke indebære en pligt til at rederen dækker afleveringen af kvoterne med henblik på at undgå en ETS-afgift.

Om rederen i praksis vil vælge at undlade at dække kvoteafleveringen, er dog tvivlsomt. Risikoen for at stå tilbage med en ETS-afgift og dermed et usikkert krav mod tidsbefragteren kan tale for, at rederen vælger at dække kvoteafleveringen for at sikre sig et klart erstatningskrav.

Rederen må derfor som følge af tabsbegrænsningspligten være pålagt at handle aktivt for at hindre følgerne af en misligholdelse gennem rettidig reaktion, advarsel og informationsudveksling. Rederen har dog ikke pligt til at begrænse tabet ved at dække kvoteafleveringen for at forhindre, at misligholdelsen udvikler sig til en ETS-afgift.

3.3.3 Sammenfattende om principperne egen skyld og tabsbegrænsningspligt

På baggrund af den foreliggende analyse kan det konstateres, at både egen skyld og tabsbegrænsningspligten generelt fungerer som begrænsninger i rederens adgang til erstatning. Begge principper udspringer af loyalitetspligten, som i ETS-klausulen er konkretiseret gennem en samarbejds- og oplysningspligt.

Manglende opfyldelse af disse forpligtelser kan medføre, at rederen anses for at have medvirket til en ETS-afgifts opståen og dermed udvist egen skyld, hvilket kan føre til, at et erstatningskrav nedsættes eller bortfalder.

Samtidig indebærer tabsbegrænsningspligten, at rederen efter tidsbefragterens misligholdelse skal handle aktivt for at begrænse tabets omfang. Denne pligt er et udtryk for loyalitetsprincippet, men kan ikke udstrækkes til at pålægge rederen at overtage tidsbefragterens hovedforpligtelse til at aflevere kvoter og den dertilhørende økonomiske risiko.

3.4 Delkonklusion

Ovenstående analyse (afsnit 3.0) har undersøgt, om en reder kan kræve økonomisk dækning for en ETS-afgift under et tidscerteparti baseret på NYPE 2015 eller BALTIME 1939 (2001), når BIMCO's ETS-klausul er vedtaget mellem parterne. Analysen undersøgte først muligheden gennem klausulerne i de to standardcertepartier, og vurderede derefter, om en ETS-afgift kunne kræves dækket ved fremsættelse af krav om erstatning for kontraktbrud.

Det står klart, at rederens mulighed for at kræve økonomisk dækning fra tidsbefragteren efter tidscertepartiernes klausuler afhænger af, hvordan det konkrete certeparti fordeler ansvaret mellem reder og tidsbefragter. Begge tidscertepartier har til formål at skabe en rimelig balance mellem parterne, men afspejler ikke samme ansvarsfordeling.

For NYPE 2015 viser analysen, at rederen ikke har krav på økonomisk dækning for en ETS-afgift gennem klausulerne. Skadesløsholdelsen i underklausul 9(f)(i) er udtrykkeligt begrænset til forhold vedrørende svovlkrav og kan derfor ikke anvendes analogt som grundlag for dækning af en ETS-afgift. Tilsvarende fastlægger klausul 7(a), at tidsbefragteren afholder de sædvanlige udgifter ved den kommercielle drift af skibet, mens rederen bærer de faste udgifter ved den nautiske drift. Selvom udgifter til køb af kvoter kan rummes under betegnelsen "usual expenses", adskiller en ETS-afgift sig, idet den udgør en offentligretlig sanktion med en pønal karakter. Den sproglige afgrænsning i "all other usual expenses" betyder derfor, at en ETS-afgift falder uden for klausulens anvendelsesområde. Heller ikke sølovens § 387 kan danne grundlag for dækning, da den kun omfatter udgifter relateret til rejsens udførelse. En funktionsbaseret tilgang, hvor risikoen følger funktionen, peger endvidere på, at rederen skal afholde en ETS-afgift, da det er rederen der har den formelle pligt til rapportering og kvoteaflevering, og udgiften udspringer af den manglende overholdelse heraf. Rederen kan dermed ikke kræve dækning for en ETS-afgift efter klausulerne i NYPE 2015.

Analysen af BALTIME 1939 (2001) fører derimod til et det modsatte resultat. Ordlyden af klausul 12 giver grundlag for, at rederen kan kræve dækning for en ETS-afgift. Formuleringen "loss or damage (...) to the Owners" påfører klausulen et bredt anvendelsesområde, som også omfatter økonomiske tab. Samtidig viser henvisningen til "any improper or negligent act" en klar hensigt om at pålægge tidsbefragteren ansvar for fejl og forsømmelser, herunder undladelse af at opfylde kontraktlige forpligtelser. En manglende aflevering af kvoter udgør en

sådan misligholdelse, og når en ETS-afgift er en direkte følge heraf, er betingelsen “caused by” opfyldt. Forholdet falder således inden for klausulens anvendelsesområde, hvilket betyder, at rederen kan kræve økonomisk dækning gennem erstatningsgodtgørelse fra tidsbefragteren for en ETS-afgift.

Hvis der ikke kan opnås økonomisk dækning for en ETS-afgift gennem certepartiets klausuler, har rederen mulighed for at fremsætte krav om erstatning for kontraktbrud. Et sådant krav kan gøres gældende, når tidsbefragteren har misligholdt sin kontraktlige forpligtelse til at aflevere kvoter, da de almindelige erstatningsretlige betingelser, som udgangspunkt, vil være opfyldt. Dette udgangspunkt kan modificeres af egen skyld og af tabsbegrænsningspligten. ETS-klausulens samarbejds- og oplysningspligt fungerer som det centrale vurderingsmoment i nærværende situation. Pligten indebærer, at rederen skal udveksle oplysninger med tidsbefragteren. Undlader rederen dette, anses det som egen skyld, hvilket kan medføre, at retten til erstatning nedsættes eller bortfalder helt. Rederen er derimod ikke forpligtet til at begrænse sit tab ved selv at købe og aflevere kvoter til myndigheden, når det er tidsbefragteren, der har misligholdt forpligtelsen inter partes.

Sammenfattende viser analysen, at klausulerne i NYPE 2015 ikke giver rederen kontraktretligt grundlag for at kræve økonomisk dækning for en ETS-afgift, mens BALTIME 1939 (2001) gennem klausul 12 giver rederen et kontraktuelt grundlag for at kræve erstatningsgodtgørelse af tidsbefragteren og dermed økonomisk dækning for en ETS-afgift. Endvidere kan rederen kræve erstatning for en ETS-afgift, forudsat at der ikke foreligger egen skyld.

4.0 Vurdering af rederens reaktionsmuligheder gennem kontraktgrundlaget

Ovenstående analyse (afsnit 3.0) har undersøgt, om en reder kan kræve økonomisk dækning for en ETS-afgift under et tidscerteparti baseret på NYPE 2015 eller BALTIME 1939 (2001), når BIMCO's ETS-klausul er vedtaget mellem parterne.

Analysen viser, at rederen ikke kan kræve en EU ETS-afgift dækket under klausulerne i NYPE 2015, men at en ETS-afgift derimod kan kræves dækket under BALTIME 1939 (2001). Endvidere vil en ETS-afgift kunne dækkes, hvis rederen fremsætter et krav om erstatning for kontraktbrud.

Med afsæt i analysens resultater er formålet med dette afsnit først at vurdere, hvilke reaktionsmuligheder parterne hver især har efter standardcertepartierne, ETS-klausulen og EU ETS-direktivet, med fokus på deres praktiske hensigtsmæssighed. Afslutningsvis foretages en vurdering af, om det system, som disse regler tilsammen danner (I det følgende benyttes betegnelsen "ETS-systemet"), kan anses for hensigtsmæssigt til at sikre rederen økonomisk i tilfælde af tidsbefragterens misligholdelse.

Henry Ussing har fremhævet betydningen af klare regler på følgende måde:

“Denne Ejendommelighed, at Ansvaret bliver et af de mange »Vilkaar«, hvorom der kan »handles«, medfører yderligere, at man i gensidig bebyrdende Kontraktforhold kan lægge særlig stor Vægt paa at faa Regler, der er skarpe og let anvendelige, og hvis Virkninger kan beregnes forud. Navnlig i Forretningsforhold har det stor Betydning, at Reglerne teknisk tilskæres saaledes, at de saa meget som mulig overflødiggør Retssager.”²⁹²

Dette synspunkt danner udgangspunktet for den følgende vurdering af, hvor hensigtsmæssige reaktionsmulighederne er. Reaktionsmulighederne må således anses for hensigtsmæssige, når

²⁹² Ussing, Henry (1946), s. 127-128.

disse skaber tilstrækkelig kontraktuel forudsigelighed, er praktisk gennemførlige, og når de processuelle omkostninger står i rimeligt forhold til formålet.

I de følgende afsnit foretages en vurdering af parternes reaktionsmuligheder i relation til ETS-systemet. ETS-klausulens primære misligholdelsesbeføjelse, suspensionsretten, som udgør den mest umiddelbare reaktionsmulighed, behandles først (afsnit 4.1).

Dernæst analyseres standardcertepartiernes klausuler som grundlag for dækning af en ETS-afgift (afsnit 4.2), samt fremsættelse af krav om erstatning for kontraktbrud (afsnit 4.3).

Herefter vurderes mulighederne for ophævelse (afsnit 4.4), og afslutningsvis gives en samlet vurdering af ETS-systemets hensigtsmæssighed (afsnit 4.5).

4.1 Suspensionsretten som præventivt middel

ETS-klausulen giver rederen en udtrykkelig ret til at suspendere sine ydelser, hvis tidsbefragteren ikke afleverer de nødvendige kvoter rettidigt. Rederen kan med fem dages varsel suspendere opfyldelsen af en eller flere forpligtelser i henhold til tidscertepartiet, indtil kvoterne er modtaget fuldt ud af ejerne, mens skibet forbliver "on hire". Samtidig bevarer rederen sine øvrige misligholdelsesbeføjelser, herunder retten til at fremsætte krav om erstatning for kontraktbrud.²⁹³

Adgangen til at suspendere sin ydelse kan anvendes som en selvstændig misligholdelsesbeføjelse, hvorefter rederen midlertidigt kan indstille sin ydelse for at lægge pres på tidsbefragteren med henblik på at fremtvinge kontraktopfyldelse. Suspensionsretten har dermed en præventiv funktion og skal sikre, at tidsbefragteren bringer sin misligholdelse til ophør, før konsekvenserne udvikler sig. Dette skaber i et vist omfang kontraktuel forudsigelighed, idet begge parter på forhånd kender den retsfølge, der indtræder ved misligholdelse, og rederen får et klart, operationelt værktøj til at reagere hurtigt.

²⁹³ BIMCO ETS klausul, underklausul (d); "If the Charterers fail to transfer any of the Emission Allowances in accordance with subclause (c), the Owners shall, by giving the Charterers' five (5) days' notice, have the right to suspend the performance of any or all of their obligations under this Charter Party until such time as the Emission Allowances are received in full by the Owners. Throughout any period of suspended performance under this subclause, the Vessel shall remain on hire and the Owners shall have no responsibility whatsoever for any consequences arising out of the valid exercise of this right. The Owners' right to suspend performance under this Clause shall be without prejudice to any other rights or claims they may have against the Charterers under this Charter Party."

Suspensionsretten har fundet fast forankring i både standardcertepartier og i søloven.²⁹⁴ Som eksempel kommer princippet til udtryk i NYPE 2015 klausul 11(d) om manglende betaling af hyre, hvor det udtrykkeligt anføres, at:

*“At any time while hire is outstanding, the Owners shall, without prejudice to the liberty to withdraw, be entitled to withhold the performance of any and all obligations hereunder and shall have no responsibility whatsoever for any consequences thereof (...).”*²⁹⁵

I overensstemmelse hermed er sølovens § 391, stk. 2, som ligeledes giver en klar hjemmel for suspension ved manglende betaling af hyre:

*“Bliver tidsfragten ikke betalt i rette tid, skal tidsbortfragteren underrette tidsbefragteren herom. Når underretning er afsendt, kan tidsbortfragteren standse opfyldelsen af befragtningsaftalen, herunder nægte at laste gods eller udstede konnossement. Er betalingen ikke modtaget inden 72 timer efter underretningens afsendelse, kan tidsbortfragteren hæve aftalen.”*²⁹⁶

Ovenstående fra søloven og NYPE 2015 viser, at suspensionsretten er et kendt og teknisk gennemprøvet middel, hvilket styrker dens praktiske gennemførlighed og forudsigelighed for parterne. Begge parter kan med rimelighed forvente, at suspensionen anvendes på samme måde som i relation til hyre, hvilket reducerer risikoen for fortolkningsusikkerhed.

Det er dog væsentligt at understrege, at en ETS-afgift for manglende aflevering af kvoter ikke kan falde under kravet om hyre. Mens hyre udgør en fast og periodisk betaling, der på forhånd er kontraktuelt fastlagt, er en ETS-afgift en variabel og uforudsigelig udgift. En ETS-afgifts størrelse og eksistens afhænger således ikke af certepartiperiodens længde, men af tidsbefragterens faktiske dispositioner.

²⁹⁴ Møllmann, Anders (2007), s. 134.

²⁹⁵ NYPE 2015 klausul 11(d).

²⁹⁶ Sølovens § 391, stk. 2.

Denne sondring er afgørende, fordi udebleven betaling af hyre i både NYPE 2015 klausul 11(d) og i søloven § 391, stk. 2 tillige udløser retten til at hæve certepartiet, mens misligholdelse af kvoteforpligtelsen alene giver adgang til suspension. Bestemmelserne i NYPE 2015 klausul 11(d) og søloven § 391, stk. 2 kan derfor bruges til at sige noget om forudsigelighed med hensyn til anvendelsen og rækkevidden af suspensionsretten, men ikke, hvorvidt certepartiet kan ophæves som følge af tidsbefragterens manglende aflevering af kvoter til rederen.

Sammenligningen med reglerne om hyre viser dog også, at hvis suspensionen i sig selv er tilstrækkelig til at sikre fuld kontraktuel beskyttelse, er det ikke nødvendigt at supplere den med en særskilt ophævelsesret i relation til manglende betaling af hyre. Denne forskel viser, at suspensionen kun yder en delvis beskyttelse.

Man kan ligeledes forestille sig situationer, hvor suspensionsretten slet ikke har nogen reel præventiv effekt. Hvis tidsbefragteren eksempelvis først undlader at aflevere kvoterne kort før afleveringsfristen til myndigheden, og fristen overskrides, inden suspensionen kan iværksættes, vil en ETS-afgift allerede være pålagt, før rederen kan nå at reagere over for tidsbefragteren. I et sådant tilfælde mister suspensionsretten sin betydning som pressionsmiddel i forhold til den pågældende kvote, men kan fortsat have relevans for fremtidige situationer, idet den ikke kan ændre eller forhindre en allerede pålagt ETS-afgift.

Et andet eksempel er, hvis tidsbefragteren misligholder afleveringen ved afslutningen af certepartiperioden. Rederen kan da ikke suspendere sine ydelser, da certepartiperioden vil være ophørt. I begge tilfælde mister suspensionen sin funktion som præventivt værn og bliver et formelt, men uvirksomt retsmiddel. Eksemplerne tydeliggør, at ordningen ikke altid er praktisk anvendelig, når tidsmæssige forhold gør suspensionen uden reel effekt.

At BIMCO alligevel har indsat suspensionsretten i ETS-klausulen, må forstås som et ønske om at give rederen en hurtig og proportional reaktionsmulighed i de tilfælde, hvor misligholdelsen opdages i tide.

Suspensionen er derfor et effektivt, men ikke et tilstrækkeligt middel. Den kan forhindre, at et tab eskalerer, men den kan ikke kompensere for et allerede indtruffet tab i form af en ETS-afgift. Rederen må i stedet søge økonomisk dækning i certepartiets øvrige klausuler eller ved at fremsætte krav om erstatning for kontraktbrud.

Bestemmelsens ordlyd åbner ikke for, at den også skulle finde anvendelse ved anticiperet misligholdelse. I voldgiftskendelsen ND 1989.296 NV (Singa Wiltrader)²⁹⁷ udtalte voldgiftsretten i forbindelse med spørgsmålet om anticiperet misligholdelse ved suspension som følge af manglende betaling af hyre, at *“betingelserne for anticiperet misligholdelse efter norsk ret var meget strenge, men at såfremt en sådan godtoges, var der vægtige grunde for at anerkende en suspensionsordning”*.²⁹⁸ Da reglerne om anticiperet misligholdelse må anses for strenge, og udtalelsen blev afgivet i forbindelse med betaling af hyre, der må betragtes som en af de mest centrale ydelser i kontraktforholdet, er der ikke grundlag for at antage, at der gælder en adgang til suspension alene på baggrund af en forventet, men endnu ikke indtrådt, misligholdelse i form af manglende aflevering af kvoter.

Sammenfattende kan suspensionsretten beskrives som et funktionelt værn når misligholdelsen indtræder, men ikke som et effektivt redskab til at genoprette den økonomiske balance mellem parterne. Suspensionsretten kan således være nyttig til at forhindre, at en ETS-afgift opstår, men kan ikke danne grundlag for at kræve økonomisk dækning, når en ETS-afgift først er pålagt rederen.

4.2 Standardcertepartierne som grundlag for dækning af en ETS-afgift

At søge dækning for en ETS-afgift pålagt som følge af manglende aflevering af kvoter gennem klausuler i standardcertepartier som NYPE 2015 eller BALTIME 1939 (2001), uden at de er tilpasset det konkrete forhold, udgør som anført i analysen en teoretisk mulighed, men må være en praktisk og kontraktretligt usikker fremgangsmåde.

Parterne kan vanskeligt beregne, om de kan kræve økonomisk dækning for en ETS-afgift, og vurderingen beror i høj grad på fortolkning, som kan variere alt efter, hvem der foretager den. Dermed opfylder kontrakten ikke det forudsigelighedskrav, som er afgørende i kommercielle aftaler for at mindske risikoen for retssager. Ussing understreger netop betydningen af dette, når han påpeger, at kontraktregler i forretningsforhold bør være *“skarpe og let anvendelige, og hvis Virkninger kan beregnes forud”*, for derved at undgå unødige retssager.²⁹⁹ Når adgangen

²⁹⁷ ND 1989.296 NV (Singa Wiltrader).

²⁹⁸ Møllmann, Anders (2007), s. 134.

²⁹⁹ Ussing, Henry (1946), s. 127-128.

til dækning afhænger af en konkret fortolkning af klausuler, opstår det modsatte, nemlig øget fortolkningsbehov og større risiko for tvister mellem parterne.

Dette vurderes procesøkonomisk uhensigtsmæssigt. Eftersom spørgsmålet om dækning i så høj grad afhænger af fortolkning, vil ethvert krav i den retning efter klausulerne i standardcertepartierne sandsynligvis blive bestridt. Dette skaber et kontraktmiljø, hvor konflikter snarere forventes end forebygges.

Sammenfattende må det konkluderes, at muligheden for at søge dækning gennem klausulerne i NYPE 2015 og BALTIME 1939 (2001) hverken er robust eller praktisk hensigtsmæssig. Muligheden for at søge dækning hviler på grænsetilfælde, som i sig selv skaber fortolkningstvivl, og dens anvendelse forudsætter, at rederen er villig til at bære de procesmæssige risici, indtil spørgsmålet er afgjort. Klausulerne mangler dermed de "skarpe og let anvendelige" regler, som Henry Ussing fremhæver som idealet for kontraktlige vilkår i forretningsforhold.

4.3 Erstatningskrav som grundlag for dækning af en ETS-afgift

Som det blev vurderet i analysen (afsnit 3), er der mulighed for at opnå økonomisk dækning for en ETS-afgift gennem fremsættelse af krav om erstatning for kontraktbrud.

Ved en nærmere vurdering af, om fremgangsmåden skaber tilstrækkelig kontraktuel forudsigelighed, opstår dog væsentlige betænkeligheder. Et erstatningskrav beror på en efterfølgende juridisk vurdering, hvor udfaldet afhænger af bevisførelse og domstolenes konkrete skøn. Parterne kan derfor vanskeligt beregne de retlige konsekvenser af en misligholdelse på forhånd. Dette svækker kontraktens funktion som styringsinstrument og står i kontrast til Henry Ussings krav om klare og teknisk anvendelige regler, der skal reducere fortolkningsbehovet og overflødig gøre retssager. Selvom tidsbefragteren objektivt har misligholdt sin pligt til at aflevere kvoter, pålægges en ETS-afgift formelt rederen, hvilket gør det nødvendigt for denne at føre bevis for både årsagssammenhæng og tab. I praksis forskydes risikoen derfor ofte mod rederen, fordi bevisbyrden kan være vanskelig at løfte.³⁰⁰

Når fremgangsmåden vurderes ud fra praktisk gennemførlighed, fremstår den tung og mindre anvendelig i international sammenhæng. Et erstatningskrav kræver omfattende

³⁰⁰ Iversen, Torsten, Erstatningsberegning (2000), s. 166-167.

dokumentation,³⁰¹ teknisk forståelse af EU CO2-kvotestystemets mekanismer og juridisk bistand. Hertil kommer potentielle problemer i relation til jurisdiktion, hvis parterne er hjemmehørende i forskellige retsområder. Den betydelige kompleksitet gør modellen uhensigtsmæssig som standardiseret løsning i kommercielle relationer, hvor effektivitet og hurtig risikoplacering prioriteres.

Endelig må fremgangsmåden vurderes i forhold til processuelle omkostninger. Et erstatningskrav mellem en reder og en tidsbefragter vedrørende manglende aflevering af kvoter må antages at kræve omfattende sagsforberedelse og ekspertbistand. De økonomiske og tidsmæssige omkostninger vil derfor kunne stå i misforhold til sagens genstand. Dette svækker fremgangsmådens proportionalitet i forhold til formålet – at kompensere en afgift – og øger risikoen for, at omkostningerne til en løsning af tvisten overstiger selve ETS-afgiften.

Sammenfattende kan fremsættelse af krav om erstatning for kontraktbrud derfor kun i begrænset omfang anses for hensigtsmæssig som middel til at fastslå kravet. Den sikrer i teorien en rimelig ansvarsfordeling, men mangler kontraktuel forudsigelighed, er tung at gennemføre i praksis og indebærer betydelige processuelle risici.

Som Henry Ussing fremhæver, kan man i stedet gennem klare og velafgrænsede aftalevilkår skabe et mere effektivt og forudsigeligt system.³⁰² Når parterne frit kan aftale ansvarsfordelingen, er dette en langt enklere, mindre omkostningstung og mere gnidningsfri løsning end at støtte sig til den usikre og ressourcetunge erstatningsvej.

4.4 Mulighed for ophævelse?

Selvom ETS-klausulen ikke indeholder en udtrykkelig annullationsret, opstår spørgsmålet, om rederen efter de almindelige obligationsretlige principper kan ophæve tidscertepartiet som følge af tidsbefragterens misligholdelse ved manglende aflevering af kvoter.

Ved ønsket om ophævelse opstår traditionelt spørgsmålet, om der er tale om en hoved- eller biforpligtelse efter kontrakten. Sondringen mellem hoved- og biforpligtelser er relevant, fordi det kan have betydning for, hvilke misligholdelsesbeføjelser rederen kan gøre gældende.

³⁰¹ Iversen, Torsten, Erstatningsberegning (2000), s. 166-167.

³⁰² Ussing, Henry (1946), s. 127-128.

Misligholdelse af en hovedforpligtelse vil som udgangspunkt kunne udløse de almindelige misligholdelsesbeføjelser, mens misligholdelse af en biforpligtelse typisk ikke tillægges samme vægt.³⁰³

Sondringen er dog ikke afgørende i sig selv, navnlig ikke i tilfælde hvor en præstation af komplekse ydelser ledsages af øvrige forpligtelser, der kan fremtræde som selvstændige transaktioner. I sådanne situationer opstår en indbyrdes afhængighed mellem parternes pligter, som ofte kendetegner det moderne kontraktforhold, og som kan vanskeliggøre en skarp opdeling mellem hoved- og biforpligtelser.³⁰⁴

En krænkelse af en biforpligtelse kan således være væsentlig, ligesom en krænkelse af en hovedforpligtelse kan være uvæsentlig. Den retsvirkning, misligholdelsen får, afhænger derfor ikke alene af dens formelle klassifikation, men af dens faktiske betydning i det konkrete kontraktforhold.³⁰⁵ Vurderingen beror derfor på, om misligholdelsen konkret er væsentlig for kontraktforholdet som helhed.

Dette synspunkt støttes af U 1992.535 H³⁰⁶, hvor Højesteret lagde vægt på misligholdelsens konkrete betydning for den berettigede part som det afgørende element frem for dens formelle klassifikation. Såfremt den misligholdte ydelse har væsentlig betydning for kontraktforholdet, og misligholderen vidste eller burde vide dette ved aftalens indgåelse, kan misligholdelsen udløse de almindelige misligholdelsesbeføjelser, herunder erstatning eller ophævelse, uanset om der formelt er tale om en bi- eller hovedforpligtelse.³⁰⁷

Spørgsmålet er, om tidsbefragterens undladelse af at aflevere kvoter, resulterende i, at rederen pålægges en ETS-afgift fra myndigheden, kan anses for en væsentlig misligholdelse, der berettiger til ophævelse af certepartiet.

Der kan argumenteres for, at en sådan undladelse udgør en alvorlig misligholdelse af tidsbefragterens kontraktlige forpligtelser. Når tidsbefragteren ikke afleverer de krævede kvoter, og dette medfører en ETS-afgift for rederen, påføres ejeren et direkte økonomisk tab

³⁰³ Andersen, Mads Bryde m.fl. (2010), s. 40, Iversen, Torsten, Obligationsret 2 (2019), s. 137.

³⁰⁴ Andersen, Mads Bryde m.fl. (2010), s. 40-41.

³⁰⁵ Andersen, Mads Bryde m.fl. (2010), s. 40-41.

³⁰⁶ H.D. 29. april 1992 i sag II 213/1990.

³⁰⁷ Andersen, Mads Bryde m.fl. (2010), s. 40-41.

som følge af en offentligretlig sanktion, som denne ikke selv har kontrol over. Dette taler for, at misligholdelsen har en væsentlig karakter.

Pligten til at aflevere kvoter er tæt knyttet til skibets operationelle drift og dermed til tidsbefragterens overordnede ansvar for, at skibets anvendelse sker i overensstemmelse med gældende lovgivning. Undladelsen kan derfor betragtes som en tilsidesættelse af en central driftsforpligtelse, som har betydning for kontraktens samlede opfyldelse.

Gentagen eller længerevarende misligholdelse må desuden udgøre et brud på det nordiske loyalitetsprincip, som foreskriver, at parterne har pligt til at varetage hinandens rimelige interesser. Hvis rederen gentagne gange pålægges en ETS-afgift som følge af tidsbefragterens passivitet, kan dette reelt berøve rederen hovedfordelen ved aftalen, nemlig at kunne drive skibet uden uforudsete økonomiske sanktioner.

Dertil kommer, at rederen har få retsmidler til rådighed i sådanne situationer. Som fastlagt ovenfor (afsnit 4.1), giver en suspension ydelser kun midlertidig beskyttelse, men fjerner ikke risikoen for, at en ny ETS-afgift påløber. Hvis misligholdelsen fortsætter, og tabene for rederen bliver betydelige, kan ophævelse fremstå som den eneste reelle mulighed for at begrænse yderligere skade.

Omvendt kan det hævdes, at manglende aflevering af kvoter, selv når det medfører en ETS-afgift, som udgangspunkt bør betragtes som misligholdelse af en sekundær forpligtelse. Der er tale om et afledt økonomisk tab, som kan afhjælpes ved erstatning eller tilbagebetaling fra tidsbefragteren. Hvis misligholdelsen er enkeltstående og hurtigt bringes i orden, vil ophævelse som udgangspunkt være en uproportionel sanktion.

Et centralt moment i denne vurdering er sammenligningen med tidsbefragterens hovedforpligtelse til at betale hire. I certepartier som NYPE er det udtrykkeligt fastsat, at manglende betaling af hire giver rederen ret til at ophæve aftalen, jf. klausul 11(d). Derimod indeholder certepartierne end ikke med indsættelsen af ETS-klausulen tilsvarende bestemmelse for manglende aflevering af kvoter eller betaling af EU ETS-relaterede beløb. Dette tyder på, at parterne ikke har tiltænkt, at misligholdelse af denne karakter skulle have samme alvorlige retsvirkning som manglende hire-betaling. Kvoteafleveringen må derfor anses som en sekundær eller accessorisk forpligtelse i forhold til kontraktens hovedydelse.

Dertil kommer, at BIMCO ved konciperingen af ETS-klausulen bevidst har undladt at indføre en annullationsret. Når adgangen til annulation efter ETS-klausulen således er udelukket som led i en bevidst reguleringsmæssig afvejning, må det forstås som et udtryk for, at misligholdelsen ikke anses for tilstrækkeligt væsentlig til at begrunde en så vidtgående retsfølge. Dette taler for, at misligholdelsen heller ikke efter de almindelige obligationsretlige principper kan betragtes som væsentlig nok til at give rederen ret til at ophæve tidscertepartiet, idet ophævelsesretten ligeledes udgør en markant og indgribende misligholdelsesbeføjelse, der i sin karakter ligger tæt op ad annullationsretten.³⁰⁸

Beløbets størrelse spiller også en væsentlig rolle. En mindre afgift, der ikke ændrer den økonomiske balance væsentligt, vil næppe kunne betegnes som væsentlig misligholdelse. I sådanne tilfælde vil kravet om erstatning eller tilbagebetaling fremstå som et mere passende retsmiddel end ophævelse.

Desuden må parternes adfærd tillægges betydning. Hvis rederen tidligere har accepteret forsinkelser eller misligholdelse ved aflevering af kvoter uden at reagere, kan dette opfattes som stiltiende accept og dermed svække retten til senere at ophæve certepartiet. Rederen bør derfor reagere hurtigt og konsekvent for at bevare sine misligholdelsesbeføjelser.

Endvidere kan der være tilfælde, hvor forsinkelsen med aflevering af kvoter skyldes administrative eller tekniske forhold uden for tidsbefragterens fulde kontrol. I sådanne situationer bør misligholdelsen vurderes mildere, da ophævelse ellers kan fremstå som en urimelig og kommercielt uhensigtsmæssig reaktion.

Sammenfattende må tidsbefragterens undladelse af at aflevere EU ETS-kvoter dog som udgangspunkt anses for en væsentlig misligholdelse, når forholdet medfører en ETS-afgift eller andet økonomisk tab for rederen og misligholdelsen ikke straks bringes til ophør. Det afgørende er, om misligholdelsen indebærer en reel og betydelig økonomisk eller retlig risiko for rederen. En enkeltstående forseelse, som hurtigt korrigeres og kompenseres, vil dog normalt ikke være tilstrækkelig til at berettige ophævelse. Retten til at ophæve må derfor bero på en

³⁰⁸ Iversen, Torsten, *Obligationsret 2* (2019), s. 136.

konkret vurdering af misligholdelsens omfang, dens økonomiske konsekvenser og parternes adfærd.

På baggrund heraf, kan det udledes, at det beror på en konkret vurdering, om misligholdelsen kan anses for væsentlig i obligationsretlig forstand og dermed berettigede ophævelse.

Ophævelsesretten kan derfor betragtes som en reaktionsmulighed, der bør forbeholdes de mest alvorlige tilfælde af misligholdelse. Den har sin berettigelse som et sidste værn, når tidsbefragterens undladelse af at aflevere kvoter medfører betydelige økonomiske tab eller gentagne brud på aftalen, som undergraver kontraktens formål. I sådanne situationer kan ophævelse være nødvendig for at beskytte rederens interesser og forhindre yderligere skade. I almindelighed vil det dog være mere hensigtsmæssigt at søge mod mindre indgribende retsmidler som erstatning eller suspension, der i højere grad bevarer kontraktforholdets stabilitet og forudsigelighed. Ophævelse bør således anses som en ekstraordinær og subsidiær reaktionsform, der kun anvendes, når misligholdelsen gør fortsat opretholdelse af certepartiet urimelig.

4.5 Samlet vurdering af ETS-systemets hensigtsmæssighed

Mens de ovenstående afsnit fokuserede på vurderingen af de enkelte misligholdelsesbeføjelser og effekten heraf, vil dette afsnit rette sig mod en vurdering af den overordnede konstruktion: om det samlede system, som det følger af EU-direktivet, BIMCO's ETS-klausul og de bagvedliggende standardcertepartier, kan anses for hensigtsmæssig.

Ved vurderingen af, om systemet omkring EU ETS for skibsfarten er hensigtsmæssigt indrettet, må der sondres mellem to niveauer: det overordnede regulatoriske system fastlagt gennem direktivet og den kontraktretlige implementering gennem BIMCO's ETS-klausul og certepartierne.

Set fra et regulatorisk udgangspunkt fremstår det som en velovervejet og hensigtsmæssig beslutning, at ansvaret for aflevering af kvoter over for myndigheden er placeret hos rederen. Ordningen sikrer, at der altid findes en identificerbar, etableret og underlagt part, som myndigheden kan håndhæve reglerne over for. Dermed stilles en større sikkerhed for, at en ETS-afgift faktisk kan inddrives, og at kvotesystemets økonomiske funktion ikke undergraves af selskaber udenfor EU's rækkevidde. Dette element udgør en væsentlig forudsætning for

systemets effektivitet og retlige gennemslagskraft: Myndigheden kan være sikker på at få sine kvoter eller ETS-afgifter betalt.

Samtidig placerer ordningen ansvaret samlet dér, hvor det praktisk kan administreres og kontrolleres. Rederen har teknisk og organisatorisk mulighed for at sikre rapportering og administrere kvoter, mens tidsbefragteren ofte er en midlertidig kontraktpart uden varig driftskontrol. Set ud fra et styringsmæssigt synspunkt er det derfor fordelagtigt, at rederen bærer ansvaret over for myndigheden.

Når rederen bærer ansvaret udadtil, får denne endvidere et klart incitament til at sikre sig mod misligholdelse gennem kontrakt og kreditvurdering. Det fremmer en grundig due diligence-praksis, hvor rederen kun indgår certepartier med tidsbefragtere, der kan anses for likvide og driftssikre. I praksis medfører dette en markedsmæssig filtrering af aktører.

Samtidig kan det i praksis ofte være mere overskueligt for rederen selv at dække afleveringen af kvoterne ved tidsbefragterens misligholdelse end at blive pålagt en ETS-afgift. Det skyldes, at der foreligger en mere formel og direkte sikkerhed for godtgørelse, når rederen dækker kvoterne, mens inddrivelse af en betalt ETS-afgift er mere kompliceret, som illustreret ved analysen (afsnit 3.0). Det kan således være både økonomisk og praktisk mere rationelt at afholde udgiften til kvoteafleveringen end at afvente og efterfølgende betale en afgift, hvilket samtidig understøtter myndighedens interesse i, at kvoterne faktisk bliver afleveret rettidigt.

Omvendt indebærer denne konstruktion også en svaghed. Hvis tidsbefragteren ved, at rederen under alle omstændigheder vil sikre, at en ETS-afgift bliver betalt – enten fordi det er billigere for rederen selv, eller fordi denne for at undgå yderligere sanktioner er nødt til at gøre det – mindskes tidsbefragterens incitament til at overholde sine forpligtelser. Risikoallokeringen udvandes derved i praksis: den part, der inter partes skal bære ansvaret, kan med en vis tryghed regne med, at rederen i sidste ende dækker kvoteafleveringen. Det kan skabe et problem, hvor tidsbefragteren potentielt kan udskyde sine forpligtelser i tillid til, at rederen vil reagere for at beskytte egne interesser. I sådanne tilfælde vil det dog formentlig være muligt for rederen at ophæve tidscertepartiet (som anført i afsnit 4.4).

Den kontraktuelle virkning bliver derfor tvetydig. På den ene side fremmer konstruktionen effektivitet og sikrer, at EU's krav bliver opfyldt uden unødige proces i forholdet mellem rederen

og myndigheden. På den anden side svækkes systemets præventive kraft, fordi tidsbefragteren ikke nødvendigvis møder den fulde risiko ved misligholdelse.

Dette dilemma afspejler en mere grundlæggende spænding i systemet: EU's regulering søger at skabe effektiv overholdelse ved at koncentrere ansvaret ét sted, hos rederen, mens kontraktretten søger en retfærdig risikofordeling mellem parterne. I praksis bliver det derfor rederen, der både skal bære og administrere risikoen, og som efterfølgende må søge at placere den økonomiske byrde tilbage på den ansvarlige tidsbefragter.

Samlet set må det derfor vurderes, at systemet som helhed er hensigtsmæssigt i sin overordnede struktur, men at det samtidig skaber nogle indbyggede økonomiske og incitamentmæssige spændinger. De regulatoriske formål er opfyldt – EU får sine penge, og rederen fungerer som effektiv betalingsgarant – men på det private kontraktretlige plan kan konstruktionen skabe uforudsigelighed for rederens position i tilfælde af tidsbefragterens misligholdelse.

Et mere ideelt system kunne søge at afbalancere denne spænding ved at give rederen klarere kontraktuelle værktøjer til at kræve økonomisk dækning for en ETS-afgift. En sådan løsning ville mindske risikoen for, at rederen tvinges til at vælge mellem to økonomisk ufordelagtige alternativer – at betale en ETS-afgift eller selv dække kvoterne – samtidig med, at tidsbefragterens incitament til rettidig opfyldelse bevares. Dermed kan systemet i højere grad opfylde idealet om klarhed og forudsigelighed, som Henry Ussing fremhæver som et centralt kendetegn ved et hensigtsmæssigt kommercielt regelsæt.

5.0 Konklusion

Nærværende afhandling har haft til formål at afdække, i hvilket omfang en reder kan kræve økonomisk dækning fra en tidsbefragter for en ETS-afgift pålagt rederen som følge af manglende aflevering af CO₂-kvoter under et tidscerteparti baseret på NYPE 2015 eller BALTIME 1939 (2001), når BIMCO's ETS-klausul er vedtaget. Samtidig har formålet været at vurdere, om samspillet mellem BIMCO's ETS-klausul og EU ETS-direktivet er hensigtsmæssigt udformet.

For at besvare problemformuleringen har afhandlingen først redegjort for befragtning, herefter dets kontraktretlige grundlag og endeligt EU's CO₂-kvotehandelsystem. Med dette udgangspunkt er spørgsmålet om rederens mulighed for at kræve økonomisk dækning blevet undersøgt nærmere gennem en analyse af udvalgte klausuler i NYPE 2015 og BALTIME 1939 (2001). Da ETS-klausulen ikke udelukker, at rederen kan fremsætte krav om erstatning for kontraktbrud ved misligholdelse, er det herefter undersøgt om de almindelige erstatningsretlige betingelser har givet grundlag for erstatning og dermed økonomisk dækning af en ETS-afgift.

Analysen viser, at rederens mulighed for at kræve dækning gennem klausulerne i standardcertepartierne varierer, afhængigt af hvilket certeparti, der ligger til grund for aftalen. Under BALTIME 1939 (2001) kan rederen kræve økonomisk dækning for en ETS-afgift, idet ordlyden i klausul 12 omfatter økonomiske tab som følge af tidsbefragterens fejl eller forsømmelser. Under NYPE 2015 kan ingen af de udvalgte klausuler i certepartiet derimod give grundlag for, at rederen kan kræve dækning for en ETS-afgift. Det kan konkluderes, at uanset hvilken af de to standardcertepartier, der er anvendt, kan rederen opnå økonomisk dækning gennem et erstatningskrav.

I analysen af NYPE 2015 blev det undersøgt, om skadesløsholdelsesmekanismen i klausul 9(f)(i) har kunne udstrækkes analogt til også at dække en ETS-afgift. På baggrund af klausulens klare ordlyd, som fastslår at skadesløsholdelsesmekanismen alene gælder i relation til overtrædelse af svovlkravene, kan dette dog afvises. Klausulen kan således ikke fortolkes analogt til også at omfatte forhold vedrørende manglende aflevering af kvoter efter EU ETS.

Ligeledes blev klausul 7(a) analyseret for at klarlægge, om en ETS-afgift kunne omfattes af formuleringen “all other usual expenses” og dermed skulle afholdes af tidsbefragteren. Analysen viste, at dette ikke er tilfældet. En ETS-afgift kan betegnes som en “expense”, men den kan ikke karakteriseres som en “usual” i klausulens forstand. Ved “usual” forstås efter klausulen de sædvanlige udgifter, der opstår som led i den kommercielle drift af skibet, mens en ETS-afgift udstedt som følge af manglende aflevering af kvoter er en offentligretlig sanktion, og dermed ikke “usual”. En ETS-afgift falder dermed uden for klausulens anvendelsesområde.

I analysen af klausul 7(a) gav baggrundsretten ikke grundlag for et andet resultat, idet sølovens § 387 tilsiger samme fortolkning. Bestemmelsen omfatter udelukkende udgifter, der relaterer sig til rejsens udførelse, og en ETS-afgift, der udspringer af manglende overholdelse af et offentligretligt krav, falder dermed uden for området af sølovens § 387. Ved en fortolkning efter den funktionsbaserede tilgang gælder det, at udgifterne følger risikoen. Den manglende aflevering af kvoterne til myndigheden, som er den udløsende årsag til en ETS-afgift, hører under rederens funktionsområde. Udgiften må således også henregnes til rederen efter denne tilgang. Rimelighedsbetragtninger kan tilsige et andet resultat, idet tidsbefragteren gennem ETS-klausulen har påtaget sig en forpligtelse og det kan derfor forekomme rimeligt, at tidsbefragteren også bærer konsekvenserne ved misligholdelse. Hensynet til loyalitetspligten ændrer dog heller ikke på fortolkningen, hvorefter rederen ikke kan kræve økonomisk dækning for en ETS-bøde i medfør af klausul 7(a).

Med afsæt i ovenstående kan det derfor konkluderes, at der ikke kan kræves økonomisk dækning under NYPE 2015 klausul 7(a) og klausul 9(f)(i) for en ETS-afgift.

Under BALTIME 1939 (2001) har analysen imidlertid ført til et andet resultat. Skadesløsholdelsesmekanismen i klausul 12 har en generel karakter. Udtrykket “loss or damage (...) to the Owners” fortolkes til også at omfatte økonomiske tab, som en ETS-afgift er. Betingelsen efter klausulens ordlyd om, at tabet skal være forårsaget “by any improper or negligent act on their part”, kan desuden anses for opfyldt, når tidsbefragteren har undladt at opfylde sin kontraktlige forpligtelse til at aflevere kvoter til rederen. En ETS-afgift fortolkes derfor som et tab, som rederen skal holdes skadesløs for, hvilket giver rederen grundlag for at kræve økonomisk dækning hos tidsbefragteren i form af erstatningsgodtgørelse efter klausul 12.

Herefter blev det undersøgt, om rederen kan kræve en ETS-afgift dækket gennem et erstatningskrav. Spørgsmålet er blevet vurderet efter de almindelige erstatningsretlige betingelser, fortolket i lyset af samarbejds- og oplysningspligten i ETS-klausulen. Analysen viser, at rederen kan kræve erstatning for en ETS-afgift, når tidsbefragteren har misligholdt sin forpligtelse til at aflevere kvoter, og der ikke foreligger egen skyld hos rederen. Tabsbegrænsningspligten skal endvidere ikke forstås så vidtrækkende, at rederen er forpligtet til selv at aflevere kvoter uden forinden at have modtaget disse fra tidsbefragteren for at kunne kræve en ETS-bøde erstattet.

På den baggrund kan det konkluderes, at rederen både under NYPE 2015 og BALTIME 1939 (2001) kan kræve økonomisk dækning for en ETS-afgift gennem fremsættelse af erstatningskrav for kontraktbrud, men at det kun under BALTIME 1939 (2001) kan ske direkte med støtte i certepartiets klausuler, her klausul 12.

Afslutningsvis er det blevet vurderet, om hvilke reaktionsmuligheder rederen har gennem EU ETS og BIMCO's ETS-klausul for at sikre sig økonomisk.

Vurderingen af reaktionsmulighederne efter EU ETS, BIMCO ETS-klausulen og standardcertepartier viser, at suspensionsretten kan fungere som et effektivt middel til at reagere over for tidsbefragterens misligholdelse, men at dens anvendelse alene er relevant, inden at en ETS-afgift pålægges. Erstatningsmuligheden vurderes som den mest sikre og praktisk anvendelige retsfølge, men den kræver, at de almindelige erstatningsretlige betingelser dokumenteres, hvilket i praksis kan være både tidskrævende og bevismæssigt udfordrende. Den kontraktuelle dækning gennem certepartierne fremstår derimod uklar og vanskeligt anvendelig afhængig af hvilket standardcerteparti, aftalens indgås på. Muligheden for ophævelse beror på en konkret vurdering af misligholdelsen væsentlighed, og vil sjældent være et egnet middel.

Samspeilet mellem EU ETS-direktivet, BIMCO's ETS-klausul og de bagvedliggende standardcertepartier fremstår overordnet set hensigtsmæssigt i sin struktur, men rummer væsentlige kontraktuelle udfordringer. Den regulatoriske konstruktion, hvor rederen bærer ansvaret over for myndigheden, er velbegrundet og sikrer systemets effektivitet og retlige gennemslagskraft. Samtidig skaber den dog en økonomisk og incitamentmæssig ubalance i det private forhold mellem reder og tidsbefragter.

Rederen bliver i praksis både den, der bærer og administrerer risikoen, og den, der efterfølgende må forsøge at placere den økonomiske byrde tilbage på tidsbefragteren.

Et mere afbalanceret system burde give rederen klarere kontraktuelle redskaber til at kræve økonomisk dækning for en ETS-afgift og samtidig fastlægge mere præcise retsvirkninger ved misligholdelse i ETS-klausulen, navnlig i det tilfælde, hvor tidsbefragterens misligholdelse resulterer i en ETS-afgift for rederen.

6.0 Perspektivering

Nærværende afhandling har givet anledning til en række videre refleksioner, der udspringer af udvidelsen af EU ETS til skibsfarten. Indførelsen af systemet rejser nemlig en række spørgsmål, som endnu ikke er afklaret, men som i de kommende år må forventes at få betydning for sektoren og retsudviklingen på området for dekarbonisering af skibsfarten.

EU ETS vil ikke kun påvirke rederen og befragteren, men vil trænge ned gennem hele den søretlige forsyningskæde og påvirke et væld af kontrakter, hvor ansvarsfordelingen ofte er kompleks. Fordelingen af kontraktuelle forpligtelser, risici og ansvar mellem reder og befragter i den oprindelige befragtningsaftale vil få direkte betydning for de underliggende kontrakter i kæden, herunder eventuelle underbefragtninger.³⁰⁹

Man kan således forestille sig situationer, hvor rederiet ikke står i et direkte kontraktforhold til den part, der i praksis har det operationelle ansvar for bunkerindkøb og skibets drift. Dette kunne eksempelvis være i det tilfælde, hvor rederiet har bortfragtet skibet, som efterfølgende er viderebortfragtet. I et sådant scenarie vil den endelige befragter reelt kunne anses som den ansvarlige for skibets drift og bunkerforbrug, men uden at have noget direkte kontraktforhold til rederiet. Dermed kompliceres spørgsmålet om, hvor ansvaret for EU ETS-forpligtelserne i sidste ende skal placeres.

³⁰⁹ Girvin, Stephen, m.fl. (2024), s. 133.

I tilfælde hvor befragteren misligholder sin forpligtelse over for myndigheden, men misligholdelsen reelt er sket længere nede i kæden, opstår spørgsmålet, om det vil være hensigtsmæssigt, at en reder her vil kunne anerkendes et direkte krav. På den måde får rederen, som i sidste ende hæfter for overholdelsen, mulighed for at rette krav direkte mod den underliggende befragter, der faktisk har forårsaget misligholdelsen.

Men selv en sådan mekanisme rejser nye spørgsmål og skaber yderligere usikkerhed, særligt når kontraktkæden er lang og involverer flere mellemlid. Hertil kommer, at kontraktens relativitet taler imod at indrømme en sådan ret, hvilket i praksis gør løsningen vanskelig at realisere. Muligheden for at anlægge krav uden for kontrakt kan heller ikke uden videre løse problemet, da den internationale karakter af skibsfarten gør håndhævelse kompliceret. Det rejser et interessant spørgsmål om, hvorvidt et sådan krav overhovedet kan rettes mod en part, der opererer under et andet retssystem, eller som kun indirekte er knyttet til det konkrete befragtningsforhold? Den maritime verden er global, og et skibs rute kan strække sig gennem jurisdiktioner med vidt forskellige retsprincipper.

Dermed forskydes fokus fra den kontraktuelle kompleksitet til et mere grundlæggende spørgsmål om, hvor langt EU's reguleringsmagt overhovedet kan strække sig. Dette leder videre til spørgsmålet om EU ETS' geografiske rækkevidde.

EU ETS dækker nemlig som nævnt (afsnit 2.3.2) ikke kun udledninger inden for unionens grænser, men også dem, der finder sted uden for EU. Denne ekstraterritoriale virkning udfordrer de gængse forestillinger om jurisdiktion og suverænitet.³¹⁰ EU-Domstolen fastslog i ATA-sagen³¹¹, at EU har kompetence til at regulere udledninger fra tredjelandsfartøjer, når disse har en tilstrækkelig tilknytning til EU's territorium. Overført til skibsfart kan det argumenteres, at inddragelsen af CO₂ udledt uden for EU, men i forbindelse med anløb af en EU-havn, ikke strider mod folkeretten. Alligevel efterlader dette en spænding mellem det juridisk mulige og det politisk hensigtsmæssige. EU har imidlertid bestemt, at det kun er 50 % af udledningerne mellem EU og tredjelande, der omfattes af kvotekravet.³¹² Men selv denne

³¹⁰ Eftestøl, Ellen J. (2022), s. 327.

³¹¹ "Air Transport Association of America and Others v Secretary of State for Energy and Climate Change" (C-366/10).

³¹² EU ETS, artikel 3ga (1).

løsning skaber nye gråzoner, hvor tredjelande potentielt kan udnytte forskellene i regulering til egen fordel.

Samtidig viser den praktiske implementering, at udfordringerne ikke alene er af juridisk karakter. Medlemsstaternes forsinkede og uensartede implementering af direktivet har skabt betydelige barrierer for en ensartet anvendelse. Flere lande, herunder Tyskland, var i flere måneder ude af stand til at åbne de handelskonti, der er nødvendige for at købe og handle kvoter. Det kan i praksis føre til økonomiske tab for rederier, der må købe kvoter til højere priser, fordi markedspriserne på kvoterne stiger.³¹³ Denne situation viser, hvordan nationale administrative forskelle kan skabe konkurrenceforvridning inden for et system, der netop skal sikre ensartede rammevilkår på tværs af EU.

Også globalt er implementeringen uens. Mange rederier uden for EU har endnu ikke taget ETS i brug, dels fordi de afventer at se systemets praktiske konsekvenser, dels på grund af sprog- og kulturbarrierer.³¹⁴ Det illustrerer, at EU ETS fortsat opfattes som et regionalt initiativ, snarere end et globalt bindende system. Når rederier uden for EU afventer yderligere klarhed på området, risikerer EU's model at skabe en todelt skibsfartssektor, hvor europæiske aktører pålægges byrder, som konkurrenter uden for EU undgår.

Dermed udgør EU ETS et eksempel på, hvordan klima- og handelsretlige hensyn væves tæt sammen. EU ETS søger at skabe incitament til grøn omstilling, men må samtidig navigere i et felt præget af komplekse kontraktuelle relationer, global konkurrence og forskelligartede retsprincipper. I sidste ende rejser det spørgsmålet, om man kan etablere en effektiv og retfærdig regulering af en global industri alene gennem EU – eller om den egentlige løsning kræver en mere samlet international tilgang.

³¹³ ShippingWatch, "Shippings indslusning i kvotesystem er plaget af børnesygdomme" (2024).

³¹⁴ ShippingWatch, "Tysk topchef: Kun et fåtal af rederierne er kommet i gang med kvotekrav" (2024).

7.0 Litteraturliste

Lovgivning

- Bekendtgørelse om forebyggelse mod forurening fra skibe, BEK nr. 886 af 25/06/2025. (Omtalt **Bekendtgørelse om forebyggelse mod forurening fra skibe**)
- Bekendtgørelse om forebyggelse mod forurening fra skibe, BEK nr. 886 af 25. juni 2025). (Omtalt **Forebyggelsesbekendtgørelsen**).
- Bekendtgørelse om henlæggelse af visse beføjelser i lov om CO2-kvoter til Erhvervsstyrelsen, BEK nr. 1357 af 17/12/2012 (Omtalt **Bekendtgørelse om henlæggelse af visse beføjelser i lov om CO2-kvoter til Erhvervsstyrelsen**).
- Bekendtgørelse om henlæggelse af visse beføjelser i lov om CO2-kvoter til Erhvervsstyrelsen, BEK nr. 1357 af 17/12/2012 (Omtalt **CO2-kvoteloven**).
- Bekendtgørelse om svovlindholdet i faste og flydende brændstoffer, BEK nr. 228 af 06/02/2022. (Omtalt **Svovlbekendtgørelsen**).
- Betænkning 1215, Afgivet af Sølovsudvalget om Befordring af Gods, Industriministeriet, 1990, tilgængelig på: (Omtalt **Betænkning 1215, Befordring af Gods (1990)**).
- Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF af 13. oktober 2003 om en ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Fællesskabet og om ændring af Rådets direktiv 96/61/EF (Omtalt **EU ETS**).
- Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2023/959 af 10. maj 2023 om ændring af direktiv 2003/87/EF om et system for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Unionen og afgørelse (EU) 2015/1814 om oprettelse og drift af en markedsstabilitetsreserve i forbindelse med Unionens system for handel med kvoter for drivhusgasemissioner (Omtalt **EU ETS**).
- Europa-Parlamentets og Rådets Forordning 2015/757 af 29. april 2015 om overvågning, rapportering og verifikation af CO2-emissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF (Omtalt **MRV-forordningen**).
- Europa-Parlamentets og Rådets Forordning (EU) 2023/2599 af 22. november 2023 om fastsættelse af regler for anvendelsen af direktiv 2003/87/EF vedrørende administration af rederier af administrative myndigheder i relation til et rederi (Omtalt **Gennemførelsesforordningen**).
- Lovbekendtgørelse 2024-11-05 nr. 1145, straffeloven (Omtalt **Straffeloven**)
- Lovbekendtgørelse nr. 1505 af 17. december 2018 (Omtalt **Søloven**).

- Lovbekendtgørelse nr. 193 af 2. marts 2016 (Omtalt **Aftaleloven**).
- LOV-1994-06-24-39, Lov om søfarten (Omtalt **Sjøloven**).
- (1994:1009) 1994-06-09 SFS 2022:790 (Omtalt **Sjölagen**).

Standardtidscertepartier og klausuler

- BIMCO, 'BALTIME 1939 (as revised 2001)', (<https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-contracts/contracts/baltime-1939-as-revised-2001/>) (Omtalt **BALTIME 1939 (2001)**).
- BIMCO, 'Emissions Trading Scheme Allowances Clause for Time Charter Parties 2022' (https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-clauses/current-clauses/etsa_clause/) (Omtalt **ETS-klausulen**).
- BIMCO, 'The New York Produce Exchange Form 1993', (<https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-contracts/contracts/nype-93/>) (Omtalt **NYPE 1993**).
- BIMCO, 'The New York Produce Exchange Form 2015', (<https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-contracts/contracts/nype-2015/>) (Omtalt **NYPE 2015**).

Internationale vejledninger, retningslinjer, konventioner og lignende

- Europa-Kommissionen, Communication from the Commission – “Fit for 55”: delivering the EU’s 2030 Climate Target on the way to climate neutrality, COM(2021) 550 final, Bruxelles, 14. juli 2021. (Omtalt **Europa-Kommissionen, 'Fit for 55': delivering the EU's 2030 Climate Target on the way to climate neutrality (2021)**).
- Europa Kommissionen (18.03.2025), Report from the Commission, Monitoring of the implementation of Directive 2003/87/EC in relation to maritime transport. (Omtalt **Report from the Commission, Monitoring of the implementation of Directive 2003/87/EC in relation to maritime transport (2025)**).
- International Maritime Organization, International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL 73/78). Annex VI Prevention of Air Pollution from Ships (entered into force 19 May 2005).
- NYPE 2015 “Times Charter Party Explanatory Notes” (Omtalt **NYPE 2015, Explanatory Notes**)

Retspraksis

- H.D. 29. april 1992 i sag II 213/1990 (U 1992.535 H).
- ND 1911.337.
- ND 1974.186 (NV Kingsnorth).
- ND 1979.364 (Jobst Oldendorff).
- ND 1983.309 (Arica).
- ND 1989.296 NV (Singa Wiltrader).
- ND 1991.113 DH (Elvi Kull).
- The TFL Prosperity (1984).
- The White Rose (1969).
- U 1920.553 H.
- U 1930.218 SH.
- U 1985.766 H.
- Sø- og Handelsretten, dom 12. juli 2024 i sag BS-47301/2022-SHR (SH2024.BS-47301/2022-SHR) (Omtalt **Sø- og Handelsretten, dom BS-47301/2022-SHR (2024) (Værftet A/S mod UAB Dofita)**).

Litteratur

- Andersen, Lennart, Madsen, Palle (2017). Aftaler og mellemmand (7. udgave/2. oplag). Karnov Group (Omtalt **Andersen, Lennart m.fl. (2017)**).
- Andersen, Mads Bryde, Lookofsky, Joseph (2010). Lærebog i Obligationsret I – Ydelsen Beføjelser (3. udgave, 1. oplag). Thomson Reuters Professional A/S, København (Omtalt **Andersen, Mads Bryde m.fl. (2010)**).
- Appel, Peter, Martens, Jesper, Mathiasen, V, Jens og Rasmussen, Skude, Jacob (2020). Sølven med kommentarer, Djøf, 5. udgave (Omtalt **Appel, Peter m.fl., (2020)**).
- Baatz, Yvonne (ed.) (2021). Maritime Law (5th ed.). Routledge (Omtalt **Baatz, Yvonne (2021)**).
- Basse, Ellen Margrethe (2017). Erhvervsmiljøretten - Miljøgodkendelsesordninger, miljøkvalitetskrav og proces- og digitaliseringskrav (1. udgave). Jurist- og økonomiforbundets forlag (Omtalt **Basse, Ellen Margrethe (2017)**).
- Blume, Peter (2020). Retssystemet og juridisk metode (4. udgave). Jurist- og økonomiforbundets forlag (Omtalt **Blume, Peter (2020)**).

- Coghlin, Terence, Baker, Andrew W., Kenny, Julian, Kimball, John D. & Belknap, Tom (2014). Time Charters (7. udgave). Informa Law from Routledge (Omtalt **Coghlin, Terence, m.fl. 7. udgave (2014)**).
- Falkanger, Thor, Bull, Hans og Overby, Lars (2019), Søren, Karnov Group Denmark, 5. udgave. (Omtalt **Falkanger, Thor m.fl. (2019)**).
- Girvin, Stephen (2024). Ulfbeck, Vibe, Carbon-Free Shipping and Shipping Carbon, Contracts in context, Hart Publishing. (Omtalt **Girvin, Stephen, m.fl. (2024)**).
- Gram, Per (1977). Fraktavtaler (4. udgave). Forlaget Tanum - Norli (Omtalt **Gram, Per (1977)**).
- Iversen, Torsten (2000). Erstatningsberegning i kontraktsforhold (1. udgave). Forlaget Thomson A/S (Omtalt **Iversen, Torsten, Erstatningsberegning (2000)**).
- Iversen, Torsten (2019). Obligationsret, 1. del, 6. udgave, DJØF Forlag (Omtalt **Iversen, Torsten m.fl. Obligationsret 1 (2019)**).
- Iversen, Torsten (2019). Obligationsret, 2. del, 5. udgave, Jurist- og Økonomforbundets Forlag (Omtalt **Iversen, Torsten Obligationsret 2 (2019)**).
- Jøranger, Amund, Tørum, Amund (2019). Interpretation of Commercial Contracts. Universitetsforlaget. (Omtalt **Jøranger, Amund m.fl. (2019)**).
- Jørgensen, Stig (1972). Kontraktsret (2. bind). Juristforbundets Forlag (Omtalt **Jørgensen, Stig (1972)**).
- Madsen, Bo, Palle (1986). Aftalefunktioner, Jurist- og Økonomforbundets Forlag. (Omtalt **Madsen, Bo, Palle (1986)**).
- Munk-Hansen, Carsten (2022). Retsvidenskabsteori (3. udgave). Djøf Forlag (Omtalt **Munk-Hansen, Carsten (2022)**).
- Møllmann, Anders (2007). Certepartifortolkning - i nordisk og engelsk ret, Jurist- og økonomforbundets forlag (Omtalt **Møllmann, Anders (2007)**).
- Stang Lund, Haakon (1988). Regress mellom partene i certepartier og fraktkontrakter. I Thor Falkanger (red.), Festskrift til Sjur Bækhus 19. juni 1988, Lov, dom og bok. Universitetsforlaget (Omtalt **Stang Lund, Haakon (1988)**).
- Thomas, Rhidian (2008). Legal Issues Relating to Time Charterparties (1. udgave). Taylor & Francis Ltd (Omtalt **Thomas, Rhidian (2008)**).
- Ussing, Henry (1946). Dansk Obligationsret – Almindelig del (3. udgave). G.E.C. Gads Forlag (Omtalt **Ussing, Henry (1946)**).
- Ussing, Henry (1962). Erstatningsret (6. udgave). Juristforbundets Forlag (Omtalt **Ussing, Henry, Erstatningsret (1962)**).

- Von Eyben, Bo, Isager, Helle (2015). Lærebog i erstatningsret (8. udgave). Thomson Reuters Professional A/S, København (Omtalt **Von Eyben, Bo, m.fl. (2015)**).
- Wilford, Michael, Coghlin, Terence & Kimball, John (1995). Time Charters (6. udgave). Lloyd's of London Press (Omtalt **Wilford, Michael m.fl. 6. udgave (1995)**).
- Østergaard, Kim (2009). Søren i et formueretligt perspektiv, Jurist- og økonomforbundets forlag, 1. udgave (Omtalt **Østergaard, Kim (2009)**).

Artikler

- Altinget, Meyer, Søren C. (2025). Maritim teknologivirksomhed: Tiden er inde til, at IMO laver en bindende aftale om klimaafgift. (Omtalt **Altinget, Meyer, Søren C. "Maritim teknologivirksomhed: Tiden er inde til, at IMO laver en bindende aftale om klimaafgift." (2025)**).
- Appel, Peter, Ivø, Stinne Taiger (2014). Befragtningsrettens betydning for retsudviklingen i andre næringsgrene, Marius no. 427, Nordisk Institutt for Sjørett, Universitetet i Oslo. (Omtalt **Appel, Peter m.fl. (2014)**).
- Danske Maritime (2024), En diskussionsrig uge i IMO med få konkrete resultater, (Omtalt **Danske Maritime, "En diskussionsrig uge i IMO med få konkrete resultater"**)
- Danske Rederier (2023), Historisk klimaafale for skibsfarten på plads, (Omtalt **Danske Rederier, "Historisk klimaafale for skibsfarten på plads"**).
- Eftestøl, Ellen J. (2022). The proposed extension of the EU-ETS to shipping - BIMCO's ETS-allowances (ETSA) clause for timecharter parties 2022: filling a legal gap. (Omtalt **Eftestøl, Ellen J. (2022)**).
- Evje, Anders (2007). Marius no. 351, Regelendringer i tidsbefraktningsforhold, Nordisk Institutt for Sjørett, Universitetet i Oslo. (Omtalt **Evje, Anders (2007)**).
- INTERTANKO, Bunker Compliance Clause for Time Charterparties (2018). (Omtalt **INTERTANKO, Bunker Compliance Clause for Time Charterparties (2018)**).
- Marius 419 (2012). The English doctrine of indemnity for compliance with time charterers' orders – does it exist under Norwegian law? s. 23-24. Troels Solvang. (Omtalt **Solvang, Troels (2012)**).
- Maritime Danmark, "ICS vil have globale afgifter på brændstof". (Omtalt **"Maritime Danmark, ICS vil have globale afgifter på brændstof" (2011)**).
- Roche, Phillip and Bodal Hansen, Kelli (2024). Shipping and EU ETS: The changing landscape, Norton Rose Fulbright. (Omtalt **Roche, Philip m.fl. (2024)**).

- Roche, Phillip, Holness, Durban (2015). The new NYPE Form 2015: changes at a glance, Norton Rose Fulbright. (Omtalt **Roche, Philip m.fl. 2015**)).
- ShippingWatch (2022), "Koalition: CO2-afgift er nødvendig for grøn omstilling af shipping". (Omtalt **ShippingWatch, "Koalition: CO2-afgift er nødvendig for grøn omstilling af shipping" (2022)**)).
- ShippingWatch, "Shippings indslusning i kvotesystem er plaget af børnesygdomme," 5. juni 2024. (Omtalt **ShippingWatch, "Shippings indslusning i kvotesystem er plaget af børnesygdomme" (2024)**)).
- ShippingWatch, "Tysk topchef: Kun et fåtal af rederierne er kommet i gang med kvotekrav," 7. februar 2024. (Omtalt **ShippingWatch, "Tysk topchef: Kun et fåtal af rederierne er kommet i gang med kvotekrav" (2024)**)).
- Selvig, Erling (1986). TfR 1986.1 'Tolking etter norsk eller annen skandinavisk rett av certepartier og andre standardvilkår utformet på engelsk. (Omtalt **Selvig, Erling (1986)**)).
- Shishkareva, Alexandra, Margetson, Nigel (2024). Gross negligence under English, French and Dutch law. European Journal of Commercial Contract Law 2024-3. (Omtalt **Shishkareva, Alexandra m.fl. (2024)**)).
- Soyer, Baris, Nikaki, Theodora (2017). Enhancing standardisation and legal certainty through standard charterparty contracts: Law, Practice and Emerging Legal Issues. (Omtalt **Soyer, Baris, m.fl. (2017)**)).
- United Nations Conference on Trade and Development (FN's konference for handel og udvikling) (1990). Charter parties: A comparative analysis. Report by the UNCTAD secretariat, Geneva, 27 June 1990. (Omtalt **UNCTAD, Charter parties: A comparative analysis, (1990)**)).
- Zhengkai, Mao, Aidong, Ma & Zhijun Zhang (2023). Towards carbon neutrality in shipping: Impact of European Union's emissions trading system for shipping and China's response. ScienceDirect. (Omtalt **Zhengkai, Mao m.fl. (2023)**)).

Tidsskrifter

- Hansen, Ole (2011). *Om de længerevarende kontraktforholds forankring i den almindelige kontraktret – længerevarende kontrakter som forskningsfelt*, vol. 124, *Tidsskrift for Rettsvitenskap* (Omtalt **Hansen, Ole, (2011)**)).

- Krarup, Thomas (2013). *Ansvar og risiko for overholdelse af offentligretlige krav i længerevarende kontraktforhold*, vol. 126, Tidsskrift for Rettsvitenskap (Omtalt **Krarup, Thomas, (2013)**).

Hjemmesider

- DLA Piper (2024), “God tro i kommercielle kontrakter: den seneste udvikling” (2024), Tilgået d. 02.11.2025. (<https://www.dlapiper.com/en/insights/publications/2024/01/good-faith-in-commercial-contracts-recent-developments>) (omtalt **DLA Piper, “God tro i kommercielle kontrakter: den seneste udvikling” (2024)**).
- Energistyrelsen, EU's CO2-kvoteordning, (<https://ens.dk/globalt-samarbejde/eus-co2-kvoteordning>) tilgået d. 09.11.2025. (Omtalt **Energistyrelsen, EU's CO2-kvoteordning**).
- Energistyrelsen, Sanktioner i kvoteordningen, (<https://ens.dk/globalt-samarbejde/sanktioner-i-kvoteordningen>) tilgået d. 09.11.2025. (Omtalt **Energistyrelsen, Sanktioner i kvoteordningen**).
- Erhvervsstyrelsen, Vejledning om EU's CO2-kvote register, (<https://erhvervsstyrelsen.dk/vejledning-eus-co2-kvoteregister>) tilgået d. 25.10.2025. (Omtalt **Erhvervsstyrelsen, Vejledning om EU's CO2-kvoteregister**).
- Europa Kommissionen, Allocation to the aviation sector, (https://climate.ec.europa.eu/eu-action/carbon-markets/eu-emissions-trading-system-eu-ets/free-allocation/allocation-aviation-sector_en) tilgået d. 02.10.2025. (Omtalt **Europa Kommissionen, Allocation to the aviation sector**).
- Folketinget, EU-leksikon, Kyotoprotokollen, tilgået d. 16.10.2025, (<https://www.eu.dk/da/leksikon/Kyotoprotokollen>) (Omtalt Folketinget, EU-leksikon).
- Gorrissen Federspiel, “EU ETS Implementation Regulation – all things clarified?” (2025), tilgået d. 02.10.2025. (https://gorrissenfederspiel.com/en/eu-ets-implementation-regulation-all-things-clarified/#_ftn3) (Omtalt **Gorrissen Federspiel, “EU ETS Implementation Regulation – all things clarified?” (2025)**).
- IMO, The Global Initiative Projects, (<https://www.imo.org/en/ourwork/environment/pages/giprojects.aspx>) tilgået d. 17.10.2025. (Omtalt **IMO, The Global Initiative Projects**)

- International Maritime Organization (IMO), About IMO, (<https://www.imo.org/eb/about/pages/default.aspx>) tilgået d. 09.11.2025. (Omtalt **IMO “About”**).
- International Maritime Organization (IMO), Greenhouse Gas Studies 2014, tilgået d. 17.10.2025. (<https://www.imo.org/en/ourwork/environment/pages/greenhouse-gas-studies-2014.aspx>) (Omtalt **International Maritime Organization, Greenhouse Gas Studies 2014**).
- Søfartsstyrelsen, “Drivhusgasudledninger”, (<https://www.sofartsstyrelsen.dk/miljoe-and-klima/drivhusgasudledninger>) tilgået d. 17.10.2025. (Omtalt **Søfartsstyrelsen, Drivhusgasudledninger**).
- UN Trade and Development, Review of Maritime Transport (2024), tilgået d. 29.09.2025 (<https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2024>) (Omtalt **United Nations Trade and Development, Review of Maritime Transport (2024)**).
- United Nations, Marking the Kyoto Protocol’s 25th anniversary (2022), tilgået d. 17.10.2025. (<https://www.un.org/en/climatechange/marking-kyoto-protocol%E2%80%99s-25th-anniversary>) (Omtalt **United Nations, Marking the Kyoto Protocol’s 25th anniversary (2022)**).
- Wolffsen, Poul: udgift i Lex på lex.dk. Tilgået d. 04.10.2025.

Notater

- Energistyrelsen, Analyseforudsætninger til Energinet 2023 - CO2-kvotepris.

Andet

- Omann Jensen, Josephine & Kirstrup Stagaard, Julie (2024). *The extension of the EU ETS to the shipping industry: contractual allocation of costs under BARECON 2017 and NYPE 2015*, Cand.jur. speciale, Det Juridiske Fakultet, Københavns Universitet. (Omtalt **Omann Jensen, Josephine og Kirstrup Stagaard, Julie (2024)**).

Deklaration for anvendelse af generative GAI-værktøjer (studerende)

☒ Jeg/vi har benyttet generativ GAI som hjælpemiddel/værktøj (sæt kryds)

☐ Jeg/vi har **IKKE** benyttet generativ GAI som hjælpemiddel/værktøj, ud over evt. brug af GAI til stavekontrol (sæt kryds)

Hvis dette er tilfældet, behøver du/I ikke at udfylde resten.

Oplist, hvilke GAI-værktøjer der er benyttet, inkl. link til platformen (hvis muligt):

Legora

Jurabiblioteket AI

Beskriv hvordan generativ AI er anvendt i opgaven:

- 1) *Formål (hvad har du/I brugt GAI til?)*
 - a. *Forbedring af sprog*
 - b. *Kildesøgning*
- 2) *Arbejdsfase (hvornår i arbejdsprocessen har du/I brugt GAI?)*
 - a. *Løbende*
- 3) *Hvad gjorde du/I med outputtet? (herunder også, om du/I har redigeret outputtet og arbejdet videre med det)*
 - a. *Brugte det til korrektur og læste de kilder den kom med*
 - b. *Byggede videre på outputtet i korrektursammenhæng*

NB. GAI-genereret indhold brugt som kilde i opgaven kræver korrekt brug af citationstegn og kildehenvisning. Læs retningslinjer fra Københavns Universitetsbibliotek på KUnet [her](#).