

Tveir dómur um takmörkun ábyrgðar farmflytjanda.¹

Meðal sérkenna sjóréttarins er takmörkun ábyrgðar. Á öðrum réttarsviðum er bótaábyrgð almennt ekki takmörkuð við tiltekna, fyrirfram ákveðnar fjárhæðir, svo sem er mjög ríkjandi í sjórétti.²

Takmörkun ábyrgðar birtist í ýmsum gerðum í siglingalögum nr. 34/1985. Ég ætla í þessari grein einungis að fjalla stuttlega um tvenns konar takmörkun, það er annars vegar *allsherjartakmörkun* með tiltekinni fjárhæð til greiðslu allra bótakrafna sem rísa vegna eins og sama atburðar. Um þennan þátt er fjallað í IX. kafla laganna, einkum 173.-177. gr.³ Hins vegar *takmörkun ábyrgðar á farmi* við tiltekna fjárhæð miðað við einingafjölda eða þyngd,⁴ sbr. 2. tl. 70. gr. siglingalaganna.⁵

Takmörkun ábyrgðar verður líklega að telja undantekningarreglu. Almennt ber þeim sem bótaskyldur er að bæta allt tjón sem hann er ábyrgur fyrir. Það að bótaskylda verði lögð á er ekki í sjálfu sér undantekning, þó vissulega þurfi til þess sérstaka lagaheimild, í settum lögum eða öðrum réttarheimildum.

Ekki skal hér fjölyrt um ástæður þess að ábyrgð er takmörkuð í svo ríkum mæli við siglingar og aðra flutningastarfsemi. Ég læt líka liggja milli hluta hvort þessar reglur eru skynsamlegar eða réttlátar. Sem rök fyrir reglunum hafa menn lengi bent á það hve mikil áhætta fylgir siglingum, sagt að ótakmörkuð ábyrgð gæti reynst útgerðaraðilum ofviða. Brækhus benti árið 1947⁶ á að rök væru fyrir takmörkun ábyrgðar í því að hún legði grunn að einfaldri lausn undan áhættunni af bótaábyrgð með því að henni væru settar afmarkaðar skorður og vátryggingar

¹ Framsöguerindi á fundi Hins íslenska sjóréttarfélags 6. apríl 1995, með fáeinum breytingum og viðaukum. Birtist í Tímariti lögfræðinga, 3. hefti, 45. árg., 1995, bls. 205-212.

² Takmörkun bótaábyrgðar hefur einnig fest sig í sessi í öðrum greinum flutningaréttar, sbr. t.d. 118. gr. loftferðalaga nr. 34/1964.

³ Um almenna takmörkun bótaábyrgðar útgerðarmanns má vísa til þessara rita: Arnljótur Björnsson í TL 1987, bls. 8; Innförling i Sjórrett, bls. 120-132, Peter Wetterstein í Marlus nr. 108, Chorley & Giles bls. 394-416.

⁴ Sjá um stykkjatakörkun (kollabegrensning) Arnljót Björnsson í TL 1987 á bls. 104 (112-115), Innförling i Sjórrett, bls. 208, Chorley & Giles bls. 210-215.

⁵ Til viðbótar verður að nefna takmörkun bótakröfu farþega skv. 141. gr. laganna.

⁶ Erindið Det begrensede rederansvar, er prentað var í ritröðinni Norsk forsikringsjuridisk Forenings Publikasjoner nr. 22, birtist síðar í safnritinu Juridiske Arbeider fra Sjø og land, Oslo 1968.

yrðu þar með einfaldari og hagkvæmari. Þessar röksemdir eru hafðar í hávegum nú um stundir.⁷

En frá undantekningarreglum eru gerðar undantekningar: Stundum missa menn rétt til að takmarka ábyrgð sína. Um það eru nú ákvæði í siglingalögum sem fjallað var um í þeim hæstaréttardómum, sem eru tilefni greinarstúfs þessa, H 1992-1178 og 1993-1960.

Yfirlit um allsherjartakmörkun.

Í 173. gr. siglingalaga segir að útgerðarmaður geti takmarkað ábyrgð sína eftir reglum þeim sem kaflinn hefur að geyma.⁸ Heimildin er ekki bundin við útgerðarmann, aðrir geta einnig beitt takmörkun, t.d. skipverjar eða farmflytjendur, sem ekki eru útgerðarmenn, sbr. 2. mgr. 173. gr. Í 174. gr. eru taldar upp kröfur sem falla undir takmörkunina, en í 175. gr. eru taldar kröfur undanþegnar takmörkun. Ekki er ástæða til að fjölyrða um þessar reglur hér. Það má þó orða sem niðurstöðu um reglurnar að ábyrgð er takmörkuð á nokkurn veginn öllum þeim bótakröfum sem beinst geta að útgerðarmanni, þó undantekningarnar séu mikilvægar.⁹ Ef miðað er við fjárhæðir og áhættu þá sætir meginhluti krafanna takmörkun.¹⁰

Í 177. gr. er lýsing á því hvernig takmörkunin kemur fram: Í 1. - 3. mgr. eru sett fjárhæðamörkin, í fyrsta lagi vegna tjóns farþega á farþegaskipum, í öðru lagi vegna líkamstjóns annarra og í þriðja lagi vegna allra annarra krafna, þ.á.m. krafna vegna líkamstjóns, sem ekki fást greiddar skv. 2. mgr.

Í 4. mgr. segir síðan að ábyrgðarmörkin í 1.-3. mgr. gildi fyrir samtölu allra krafna sem rísa vegna eins og sama atburðar gagnvart útgerðarmanni og öðrum þeim sem kunna að bera ábyrgð. Ef fjárhæðin dugar ekki til að ljúka greiðslu allra

⁷ Sjá Innføring í Sjørett, bls. 121.

⁸ Reglur þessar eru í samræmi við Lundúna-sáttmálann frá 1976, sem heita má að hafi alfarið leyst af hólmi Brüssel-sáttmálann frá 1957 meðal siglingaþjóða. Reglur Brüssel-sáttmálans voru lögfestar hér á landi í siglingalög nr. 66/1963 með lögum nr. 14/1968. Um þær reglur fjallar Þórður Eyjólfsson í grein sinni í TL 1969.

⁹ Fyrir íslenska flotann skipta líklega mestu undantekningarnar um björgunarlaun og bótakröfur skipverja í 1. og 5. tl. 175. gr.

¹⁰ Kröfur vegna olíumengunar sem eru undanþegnar takmörkun þessa kafla í 2. tl. 175. gr., sæta takmörkun skv. reglum alþjóðasamnings frá 1969 sem lögfestur hefur verið á Íslandi, sbr. lög nr. 14/1979. Sjá um reglur sáttmálans Innføring í Sjørett, bls. 134.

krafna, greiðast þær hlutfallslega. Á svipaðan hátt og við gjaldþrotaskipti verða kröfuhafar að skipta tiltekinni fjárhæð á milli sín.¹¹

Þetta getur skipt þá sem hafa orðið fyrir tjóni verulegu máli, kannski fæst krafan ekki greidd nema að hálfu, jafnvel ekki nema lítið brot af henni.

Um fjárhæðir er þetta að segja: Þær eru lágar, einkum þegar lítil skip eiga í hlut. Takmörkunarfjárhæð vegna annars tjóns en líkamstjóns vegna 500 rúmlesta skips nemur rúmlega 16 milljónum króna (167.000 SDR), fjárhæð vegna líkamstjóns er rúmlega 33 milljónir (333.000 SDR). Vegna skips sem er 7.500 rúmlestir eru þessar fjárhæðir annars vegar kr. 132.785.040 (1.336.000 SDR), hins vegar kr. 306.220.590 (3.081.000 SDR).¹²

Takmörkun ábyrgðar á tjóni á farmi.¹³

Meðal þeirra krafna sem sæta takmörkun við hlið annarra krafna skv. IX. kafla eru kröfur vegna tjóns á farmi, vegna seinkunar eða að hann glatast. Ábyrgð á farmtjóni er hins vegar takmörkuð sérstaklega.

Um ábyrgð farmflytjanda gilda ákvæði 68. gr. siglingalaga. Ábyrgðin er sakarábyrgð með öfugri sönnunarbyrði og ákveðnum undantekningum.

Í 70. gr. er fyrst fjallað um ákvörðun bóta í 1. mgr. Í 2. mgr. er ábyrgðin takmörkuð við 667 SDR fyrir hvert stykki eða flutningseiningu eða 2 SDR fyrir hvert brúttókíló vöru. Þannig getur ábyrgðin ekki orðið hærri en sem þessu nemur, óháð því hvað tjónið er mikið. Oft er þetta alveg nóg, stundum fjarri því.¹⁴

Undan þessari takmörkun verður komist með tilgreiningu verðmætis í farmskírteini, sbr.4. mgr. 70. gr., og ef 6. mgr. 70. gr. á við.¹⁵

¹¹ Að stofni til standa allir kröfuhafar jafnfætis við skiptingu takmörkunarfjárhæðar. Eins og að framan greinir eru kröfur farþega á farþegaskipum teknar í einum flokki og afmörkuð fjárhæð er sett til greiðslu þeirra krafna. Ef afgangur verður af þeirri fjárhæð fellur hún niður og ef hún dugar ekki fá farþegar ekki hlutdeild í fjárhæð skv. 3. mgr., eins og aðrir er orðið hafa fyrir líkamstjóni. Þá eru kröfur vegna líkamstjóns í einum flokki, sbr. 2. mgr. eru þetta allar slíkar kröfur, nema ekki kröfur farþega og ekki kröfur áhafnarmedlima eða annarra starfsmanna útgerðarmanns, sbr. 5. tl. 175. gr. Allar aðrar kröfur greiðast af fjárhæð skv. 3. mgr., þ.á.m. ógreiddur hluti krafna vegna líkamstjóns skv. 2. mgr. Í hverjum flokki fyrir sig greiðast allar kröfur hlutfallslega jafnt.

¹² Hér er miðað við gengi SDR 4. maí 1995, kr. 99,39.

¹³ Sjá Innføring í Sjórett bls.208, Chorley & Giles bls. 210-215.

¹⁴ Miðað við gengi SDR þessa dagana er ábyrgðin tæplega 2.000 krónur fyrir hvert kíló, eða 66.000 fyrir hvert stykki.

¹⁵ Hafa mætti mörg fleiri orð um þessar reglur. Eitt vil ég þó nefna, það er talsvert undir því komið hvernig vöru er lýst í farmskírteini hvernig ábyrgðin er takmörkuð. Þannig er ábyrgðin takmörkuð við 667 SDR er í farmskírteini er tilgreindur gámur með sjónvarpstækjum. Ef hins vegar segir gámur með 200 sjónvarpstækjum er ábyrgðin takmörkuð við 667 SDR * 200 (eða 201 ef farmflytjandi á ekki

Missir réttar til að takmarka ábyrgð.

Í 176. gr. er um allsherjartakmörkunina sagt að þeim ábyrga sé óheimilt að takmarka ábyrgð, *"ef það sannast að hann hafi sjálfur valdið viðkomandi tjóni af ásetningi eða stórfelldu gáleysi og honum hafi mátt vera ljóst að slíkt tjón mundi sennilega hljótast af"*

Af sama toga er 6. mgr. 70. gr. um stykkjatakmarkunina, en þar segir : *"Farmflytjandi getur ekki borið fyrir sig ábyrgðartakmörkun samkvæmt þessari grein ef það sannast að hann hafi sjálfur valdið tjóninu eða skaðanum af ásetningi eða stórfelldu gáleysi og honum mátti vera ljóst að tjón mundi sennilega hljótast af."*¹⁶

Tvær spurningar vakna í þessu sambandi. Fyrst hvernig gáleysi er lýst með þessum orðum? Hins vegar hver er þessi "sjálfur".

Í ákvæðunum er ekki miðað við venjulegt gáleysi. Það er sagt stórfellt gáleysi og ekki látið þar við sitja. Við þetta er bætt áskilnaði um að hann hafi mátt gera sér ljóst að tjón hlytist sennilega af.¹⁷ Þegar textinn er lesinn kemur ásetningur ósjálfrátt upp í hugann. Er hér verið að lýsa ásetningi? Fræðimenn segja nei við því, en þeir leggja áherslu á að komið sé mjög nærri ásetningi hér, en þó ekki alveg. Í Innförling i Sjórætti¹⁸ er notað hugtakið meðvitað stórfellt gáleysi. Aðrir virðast skilja þetta nokkru þrengra. Peter Wetterstein¹⁹ fjallar um þetta gáleysissskilyrði gagnvart allsherjartakmörkuninni. Þar lýsir hann fyrirmyndunum að þessari reglu, sem voru í Varsjár-sáttmálanum um loftflutninga frá 1929,²⁰ og

gáminn sjálfur). Sjá nánar þau rit er greinir í nmgr. 13 og um réttarástandið áður en Visby-sáttmálinn bættist við Haag-reglurnar, Erling Selvig, Unit limitation... .

¹⁶ Samhljóða regla gildir skv. 2. mgr. 146. gr. um takmörkun ábyrgðar farsala. Nokkur munur er á orðalagi íslensku laganna og fyrirmyndanna, þ.e. Haag-Visby reglnanna og Lundúna- sáttmálans frá 1976, sem Arnljótur Björnsson rekur í grein sinni í TL 1987 á bls. 17. Þannig segir í íslensku lögunum "hafi mátt vera ljóst að tjón mundi sennilega hljótast af". Í 4. gr. Lundúna-sáttmálans segir "and with knowledge that such loss would probably result." Af greinargerð með frumvarpi til siglingalaga verður ekki séð að ætlunin hafi verið að efnisreglur íslensks réttar yrðu frábrugðnar rétti samningsríkja og verður að hafa það í huga við skýringu íslensku laganna um þetta efni. Sjá einnig í því sambandi orðalag 3. mgr. 72. gr. Að þessu leyti eru Haag-Visby reglurnar og Lundúna-sáttmálinn nær samhljóða, og raunar einnig Hamborgarreglurnar sem nú eru víða um lönd að leysa Haag-Visby reglurnar af hólmi.

¹⁷ Eins og áður segir er í sáttmálunum sagt "var ljóst að...".

¹⁸ bls. 127.

¹⁹ Í afmælisriti Kurt Grönfors bls. 427.

²⁰ Sjá einnig umfjöllun um aðra sáttmála á sviði flutningaréttar hjá Birgitte Blom á bls. 89-93 og Griggs/Williams, bls. 32-34.

jafnframt því markmiði að það væri einungis í algerum undantekningartilfellum sem til þess ætti að koma að menn fyrirgerðu rétti til takmörkunar ábyrgðar.²¹ Hann dregur saman²² í þremur liðum niðurstöðu um gáleysiskvarðann í 15 gr. finnsku siglingalaganna, sem svarar til 176. gr. íslensku laganna. Það er í fyrsta lagi að útgerðarmaður hafi meðvitað brotið gegn varúðarreglu, þ.e. vitað að áhætta var tekin, í öðru lagi að honum hafi verið ljóst að líkur voru til að tjón yrði, meiri líkur en ekki, í þriðja lagi að tjón hafi orðið af þeirri gerð er hann sá fyrir.²³

Bæði í 6. mgr. 70 gr. og 176. gr. kemur orðið sjálfur fyrir. Hann hafi sjálfur valdið Fræðimenn eru allir sammála um að þetta eigi að skýra eftir orðanna hljóðan.²⁴ Sjálfur þýði hann sjálfur og ekki neitt annað.²⁵ Þá er aðstaðan sú að gerðir þeirra sem vinna í þágu skips fella bótaábyrgð á útgerðarmann samkvæmt reglunni um húsbóndaábyrgð í 171. gr. siglingalaganna, en þessir sömu aðilar geta ekki komið í veg fyrir að hann geti takmarkað ábyrgð sína.²⁶

Yfirleitt eru það hlutafélag sem gera út skip og flytja farm. Hvað er hlutafélagið sjálft? Fræðimenn nefna æðstu stjórnendur, stjórn og forstjóra. Sumir nefna þó fleiri, þá sem hafa sjálfstæða stöðu í æðstu stjórn útgerðarinnar, þeir sem stjórna í raun.

Niðurstaðan verður líklega sú að þetta verði að meta meir eftir því hvaða verk var unnið eða vanrækt og hvort það var verkefni sem venjulegt er að sé unnið

²¹ Lundúna-sáttmálinn fól í sér breytingu frá því sem gilt hafði á grundvelli Brüssel-sáttmálans frá 1957, sjá Innføring í Sjørett bls. 125-127. Þá var mælikvarðinn að viðkomandi aðili hefði sjálfur sýnt af sér gáleysi eða vanrækslu ("actual fault or privity"), en ekki var gerð sérstök krafa um gáleysisstig. Þessi breyting var hluti af málamiðlun við sáttmálagerðina 1976, þeir sem þar sem vorðu hagsmuni útgerða samþykktu umtalsverða hækkun fjárhæða í staðinn fyrir þessa þrengingu á undantekningunni, sjá m.a. Birgitta Blom bls. 88.

²² Bls. 443.

²³ Fróðlegt er að skoða í þessu sambandi umfjöllun um líkindaásetning og Dolus eventualis hjá Waaben á bls. 142-144. Ekki er hægt að segja að siglingalögin áskilji hér ásetning, en það er einungis stigsmunur á meðvituðu stórfelldu gáleysi og neðstu stigum ásetnings.

²⁴ Sjá einnig áðurnefndan dóm í ND 1989.156 Helsingfors og tvo breska dóma: The "European Enterprise" [1989] 2 Lloyd's Rep. 185 og The Lion [1990] 2 Lloyd's Rep. 144. (síðarnefndi dómurinn fjallar um missi réttar til að takmarka ábyrgð vegna tjóns farþega).

²⁵ Chorley og Giles bls. 400, Innføring í Sjørett bls. 126 og 209, Birgitta Blom bls. 93-96, Arnljótur Björnsson í TL 1987, 1. hefti, bls. 18, Griggs/Williams bls 35,

²⁶ Sá starfsmaður sem veldur tjóni verður almennt bótaskyldur sambliða farmflytjanda/útgerðarmanni, þó fátítt sé að bóta sé krafist af öðrum en farmflytjanda/útgerðarmanni. Aðrir sem bótaábyrgð kunna að bera geta borið fyrir sig takmörkun ábyrgðar á sama hátt og farmflytjandi/útgerðarmaður og missa rétt til að beita henni á sömu forsendum, sbr. 2. og 3. mgr. 72. gr. og 2. mgr. 173. gr. og 176. gr. Hver sá sem bótaskyldur er missir rétt til að beita takmörkun vegna eigin atferlis, ekki annarra.

af útgerðarmanni sjálfum, verkefni sem unnið er af æðsta yfirmanni, ekki sé neinn aðili sem vaki yfir framkvæmd verka þess aðila.²⁷ Höfundar eru sammála um að ef útgerðarmaður er líka skipstjóri, þá geti hann sem útgerðarmaður takmarkað ábyrgð sína þó hann sem skipstjóri valdi tjóni af meðvituðu stórfelldu gáleysi. Skipstjóri sé aldrei farmflytjandi/útgerðarmaður sjálfur.

Af þessu verður séð að það á að heyra til algerra undantekninga að á þessar reglur reyni.²⁸ Og svo er í raun, það heyrir til algerra undantekninga. Ég hef heimildir um þrjár dómsúrlausnir á Norðurlöndunum sem fjalla efnislega um þessar reglur.²⁹ Þar er í fyrsta lagi einn dómur Helsingfors rádstuvurátt, birtur í ND 1989, bls. 156, og síðan tveir íslenskir hæstaréttardómar.

Fyrri dómurinn er H 1992-1178. Þar var viðurkennd bótaskylda Skipaútgerðar ríkisins vegna flatningsvélar er fór útaf dekki m/s Esju og hvarf í hafið norður af Vestfjörðum. Þegar fjallað er um bótafjárhæð tekur Hæstiréttur svo til orða:

"... hefur ekki sýnt fram á annað en það hafi verið afgreiðslumaður ms. Esju á Þingeyri og yfirmenn skipsins, sem tóku ákvörðun um að flytja flatningsvélin á þilfari. Þeir báru fulla stjórnunarábyrgð á þessari ráðstöfun gagnvart áfrýjanda [Skipaútgerðinni]. Meta verður það svo, að þetta hafi verið gert í umboði áfrýjanda sem farmflytjanda. Fram er komið, að 2. stýrimaður hafði verkstjórn, þegar skipið var sjóbúið. Hefur hann borið að hafa aðeins litið lauslega yfir umbúnað vélarinnar. Ekki hefur verið leitt í ljós, að hásetar þeir, sem gengu frá vélinni, hafi breytt gegn fyrirmælum yfirmanna eða því, er þeir höfðu látið viðgangast um búnað farms. Með venjulegri aðgæslu hlutu stjórnendur skipsins að gera sér grein fyrir, að tjón gæti hæglega hlotist af umbúnaði vélarinnar. Þetta aðgæsluleysi þeirra var stórfellt. Samkvæmt 6. mgr. 70. gr. laga nr. 34/1985 getur áfrýjandi því ekki borið fyrir sig ábyrgðartakmörkun samkvæmt öðrum ákvæðum greinarinnar."³⁰

²⁷ Enginn þeirra fræðimanna er fjallað hafa um efni þessi hefur haldið því fram að aðalfundur eða hluthafafundur geti sýnt af sér stórfellt meðvitað gáleysi. Fræðilega ættu slíkar yfirsjónir þessara funda að leiða til missis réttar til að takmarka ábyrgð, en raunhæft gildi hefur það ekki.

²⁸ Í Chorley & Giles er tekið svo til orða um þetta atriði á bls. 411: "... impossible to break the limits, except in the most blatant of cases."

²⁹ eru þá undanskildir dómar Héraðsdóms Reykjavíkur ... í málinu nr. , en þeir hafa ekki verið prentaðir.

³⁰ Undirstrikanir eru greinarhöfundar.

Niðurstaða dómsins er skýr. Áherslan er lögð á að það séu yfirmenn skipsins sem gerist sekir um stórfelld afglöp og af því leiði að farmflytjandinn geti ekki takmarkað ábyrgð sína. Þó afgreiðslumaðurinn sé nefndur þá er ekki byggt á því að það hafi verið gáleysi að flytja vélina á þilfari. Ekki verður um gáleysismatið hér sagt annað en að það sé tiltölulega strangt. Vafasamt er að gáleysið sé stórfellt í venjulegum skilningi þess orðs, en alls ekki eru uppfyllt hin ströngu skilyrði 6. tlf. 70. gr.

Ef farið er nákvæmlega í orðalagið segir í lagatextanum "tjón mundi sennilega hljóttast", en Hæstiréttur fullyrðir í dómnum ekki meira en að tjón gæti hæglega hlotist. Á þessu er mikill munur. Enn meiri munur er síðan á orðalagi dómsins og texta Haag-Visby reglnanna.

Hin hliðin á málinu er síðan sú að yfirmenn skipsins eru hér taldir vera Skipaútgerðin sjálf. Það er niðurstaða sem kemur á óvart, enda verður að segja að sú niðurstaða er ekki í samræmi við þær lagareglur er Hæstiréttur vitnar til. Rök fyrir þessari niðurstöðu eru heldur ekki færð fram.

Síðari dómurinn er H 1993-1960. Samskip hf. höfðu flutt til landsins frá Rotterdam einn lítinn pakka, 57 kíló að þyngd, Hann var settur í vörugeymslu og geymdur þar nokkuð lengi. Í upphafi var merkt í skrá hvar hann væri niðurkominn í vörugeymslunni, en síðar var hann fluttur til án þess að skráð væri hvert. Pakkinn fannst ekki aftur.

Hæstiréttur segir orðrétt:

"Hér var um tiltölulega lítinn pakka að ræða í stórri vörugeymslu. Verður að telja það stórfelld gáleysi að endurmerkja ekki vöruna, þegar hún var flutt til, og mátti stjórnendum vörugeymslunnar vera ljóst, að við svo búið væri hætta á, að varan týndist. Samkvæmt 6. mgr. 70. gr. siglingalaga nr. 34/1985 getur áfrýjandi því ekki borið fyrir sig ábyrgðartakmörkun samkvæmt 2. mgr. 70. gr."³¹

Um þennan dóm verður að segja það sama og hinn fyrri. Af orðalagi í forsendum dómsins má sjá að ekki er hér lýst gáleysi á því stigi sem 6. mgr. 70. gr. fjallar um. Þá eru stjórnendur vörugeymslunnar ekki æðstu stjórnendur fyrirtækisins og því ekki farmflytjandinn sjálfur í skilningi ákvæðisins.

Í hvorugum framangreindra dóma er farið eftir þeim lagareglum sem um tilvik þessi gilda, þó Hæstiréttur láti svo sem þeim sé beitt. Fordæmisgildi hafa dómarnir ekki. Dómstólar skulu í verkum sínum fara eftir lögunum, en hafa ekki vald til að breyta þeim.

³¹ Undirstrikanir greinarhöfundar.

Skrá um rit sem vitnað er til:

- Arnljótur Björnsson: Almenn takmörkun bótaábyrgðar eftir IX. og X. kafla siglingalaga, Tímarit lögfræðinga, 1. hefti 1987, bls. 8.
- Arnljótur Björnsson: Ábyrgð flytjanda vegna farmtjóns, Tímarit lögfræðinga, 2. hefti 1987, bls. 104.
- Birgitta Blom: Sjölagens bestämmelser om redaransvar. Stockholm 1985.
- Sjur Brækhus: Det begrensede rederansvar, prentað í ritröðinni Norsk forsikringsjuridisk Forenings Publikasjoner nr. 22, birtist síðar í safnritinu Juridiske Arbeider fra Sjø og land, Osló 1968.
- Chorley og Giles: Shipping Law, 8. útg. eftir Gaskell, Debattista og Swatton. London 1987.
- Thor Falkanger og Hans Jacob Bull: Innføring i Sjørett, 3. útg. Osló 1993.
- Patrick Griggs og Richard Williams: Limitation of liability for Maritime claims. London 1991.
- Erling Selvig: Unit limitation of carriers liability. Osló 1961.
- Knud Waaben: Strafferettens almindelige del. I. Ansvarslæren. 3. útg. Kaupmannahöfn 1993
- Peter Wetterstein: De nya globalbegränsningsreglerna. Marius nr. 108. Osló 1985.
- Peter Wetterstein: "Wilful Misconduct" och redarens globalbegränsningsrätt, Festskrift till Kurt Grönfors bls. 427, Stokkhólmi 1991.
- Pórður Eyjólfsson: Um takmarkaða ábyrgð útgerðarmanna. Tímarit lögfræðinga, 2. hefti 1969, bls. 87.