



**VESTRE LANDSRET
DOM**
afsagt den 3. marts 2020

Sag BS-888/2016-VLR
(10. afdeling)

Stena Oil AB
(advokat Mikkel Mathias Steinø og advokat Anders A. Fournais)

mod

Monjasa A/S
Monjasa Holding A/S
Monjasa Chartering ApS
Monjasa DMCC
Energizer Shipping ApS

Sagsøgte 1

Sagsøgte 2

(advokat Jacob Skude Rasmussen og advokat Christian Roepstorff Rasmussen)

Landsdommerne Peter Buhl, Astrid Bøgh og Christian Parbo (kst.) har deltaget i sagens afgørelse.

Sagen er anlagt ved Retten i Kolding den 19. oktober 2016. Ved kendelse af 14. november 2017 er sagen henvist til behandling ved landsretten efter retsplejelovens § 226, stk. 1.

Sagen drejer sig om, hvorvidt de sagsøgte, Monjasa A/S, Monjasa Holding A/S, Monjasa Chartering ApS, Monjasa DMCC, Energizer Shipping ApS, Sagsøgte 1 og Sagsøgte 2, er erstatningsansvarlige over for sagsøgeren, Stena Oil AB, som følge af, at de købte en olielast af staten São Tomé og Príncipe, som staten havde konfiskeret fra Stena Oil AB.

Påstande

Stena Oil AB har nedlagt påstand om, at Monjasa A/S, Monjasa Holding A/S, Monjasa Chartering ApS, Monjasa DMCC, Energizer Shipping ApS, Sagsøgte 1 og Sagsøgte 2 in solidum, subsidiært hver for sig, skal betale 6.631.315,06 \$, subsidiært 6.411.794 \$, til Stena Oil AB med sædvanlig proces-rente fra den 22. oktober 2013.

Mere subsidiært har Stena Oil AB påstået, at de sagsøgte solidarisk eller hver for sig skal betale et mindre beløb fastsat af retten med tillæg af renter som fast-sat af retten.

Monjasa A/S, Monjasa Holding A/S, Monjasa Chartering ApS, Monjasa DMCC, Energizer Shipping ApS, Sagsøgte 1 og Sagsøgte 2 har påstået afvis-ning, subsidiært frifindelse og mere subsidiært frifindelse for tiden.

Sagsfremstilling

Den 15. marts 2013 skulle skibet Duzgit Integrity mødes med skibet Marida Melissa i farvandet ud for østaten São Tomé og Príncipe (herefter São Tomé) i Vestafrika. Duzgit Integrity skulle på værft i Las Palmas, og skibets last af olie skulle derfor overføres til Marida Melissa. Begge skibe var befragtet af Stena Oil AB (herefter Stena Oil), der ejede olien. Duzgit Integrity var ejet af DS Tankers Limited, et maltesisk selskab, mens Marida Melissa var ejet af MT Marida Melissa Schiffahrtsgesellschaft GmbH & Co KG, der var hjemmehørende på Mars-hall Islands.

Mens skibene befandt sig i São Tomés territorialfarvand og var ved at forberede overførslen af olie, blev de af kystvagten bedt om at sejle i havn, da de ikke havde tilladelse til at foretage en sådan overførsel. Der udspandt sig herefter et længere forløb, hvor skibene og besætningen blev tilbageholdt, kaptajnerne og rederierne blev straffet, og Stena Oils olie, ca. 8 mio. metriske ton heavy fuel oil (HFO) og ca. 1.1 mio. metriske ton marine gas oil (MGO) til en opgjort værdi på mere end 6 mio. \$, blev konfiskeret af São Tomé. Der blev fra flere sider pro-testeret mod disse sanktioner. Stena Oil anerkendte ikke konfiskationen og gjorde gældende, at olien fortsat tilhørte dem. I oktober 2013 købte Monjasa DMCC, som var bekendt med Stena Oils synspunkt angående ejendomsretten til olien, olien af São Tomé til en pris, der var betydeligt lavere end markedsprisen.

Der har efterfølgende været ført en voldgiftssag i New York mellem Stena Oil AB og Monjasa A/S, hvor der blev truffet afgørelse den 12. september 2014 (New York-kendelsen), og en sag mellem Malta som flagstat for Duzgit Integrity og São Tomé ved Den Permanente Voldgiftsret i Haag, der traf afgørelse den 5. september 2016 (Den Permanente Voldgiftsrets kendelse).

Arresten af Duzgit Integrity og Marida Melissa

I dagene 11.-14. marts 2013 var der mailkorrespondance mellem Stena Oil og kaptajnerne på Duzgit Integrity og Marida Melissa, hvor der blev opgivet forskellige koordinater til et mødested, hvor olien kunne overføres ved en "Ship-to-Ship" (STS)-overførsel. Den 14. marts 2013 kl. 12.01 angav Person 1 fra Stena Oil en position, der lå uden for São Tomés territorialfarvand. Han skrev samtidig til kaptajnen for Marida Melissa, at han skulle koordinere med Duzgit Integrity, og at de skulle blive enige om en position, der ikke ville forsinke Duzgit Integrity. Kaptajnerne aftalte herefter en position, og det er oplyst, at denne position lå 7 sømil fra São Tomé og dermed i dette lands territorialfarvand. Kopi af mailen blev sendt til Stena Oil.

Den 15. marts 2013 kl. 7:05 blev Duzgit Integrity kontaktet af en båd fra kystvagten, da skibet lå ca. 7 sømil fra kysten, og kaptajnen på Duzgit Integrity havde en samtale med chefssergenten fra kystvagten. Kaptajnen fortalte, de ville lave en "Ship-to-Ship transfer", at de ikke skulle i havn, og at de kunne "proceed offshore", hvis det var et problem, men at de ville blive, hvis sergenten ville give tilladelse. Samtalen er gengivet således i Den Permanente Voldgiftsrets kendelse punkt 66:

"The transcript of the radio conversation provides in the relevant part:

CB: Coast Guard Boat Officer

DI: *Duzgit Integrity* Master

...

CB: Good morning sir, I want to talk with, I need you speak, what you make the here over?

DI: I commence drifting, drifting about 15 miles north of your island and we will meet with *M/T Marida Melissa* for some equipment transfer, hose and fender. We will meet here if possible. If you not give permission we will proceed to offshore.

CB: Yes OK. We talk with you. My English is not very good. You have any guys in your ship speak Spanish, Spanish or French is good over.

DI: Negative, negative. We can speak just Turkish, English and Russian. Do you know these languages?

CB: OK, you, can you tell me you have, you have [authorisation/representation] in Sao Tome or your agency in Sao Tome.

...

DI: We will not port contact: we will not port contact of Sao Tome. We will make just Ship-to-Ship transfer. Ship-to-Ship transfer. And I will proceed offshore again. I will not visit your port. I will not visit your port.

CB: OK, thank you for us. I congratulate your [collaboration/cooperation]. Goodmorning sir.

DI: Thank you very much, thank you very much. If any problem STS operation on here we can proceed offshore. If you give permission I want to make operation here. Here sea condition very well for Ship-to-Ship transfer.

CB: OK thank you, good morning, good job.

DI: Thank you very much, thank you very much for your good cooperation. You are welcome and your information and navy boat is very well. We are thinking safety in here. Thank you.⁵⁵ ”

Kl. 8:25 var *Marida Melissa* ankommet, og skibene lå ved siden af hinanden og gjorde klar til overførslen. Kl. ca. 9:20 ankom kystvagten igen og meddelte, at skibene ikke havde tilladelse til at stoppe i São Tomés farvand. Skibene blev herefter bedt om at sejle til en ankerplads, og kaptajnerne fulgte med til kystvagtens kontor på land. Forløbet efter den første kontakt med kystvagten er gengivet således i Den Permanente Voldgiftsrets kendelse punkt 70-75:

“70. At around 8:25 a.m.⁶⁴ *Marida Melissa* came alongside *Duzgit Integrity*.⁶⁵ The Master of *Duzgit Integrity* attempted to contact the Coast Guard without success.⁶⁶ Both vessels then prepared to transfer certain equipment (in the form of hose and fenders) and to perform the STS operation.⁶⁷ By 9:00 a.m. the vessels were “moored to one another” .⁶⁸ Malta submits that when the *Marida Melissa* came alongside *Duzgit Integrity*, the vessels communicated on public channel VHF 16, “which the [São Toméan] authorities were able to listen to.”⁶⁹ In that regard, São Tomé asserts that at that point “the vessel was thought to be simply in innocent passage and there was no reason to...take action” .⁷⁰

71. In the meantime, the Coast Guard Operations Centre informed the Commander of the Coast Guard that “the vessels appeared to have no authorisation to carry out any operation ... and that they did not appear to have an agent” .⁷¹ At that point, the intentions of the *Duzgit*

Integrity were not clear to the authorities of São Tomé.⁷² The Coast Guard Operations Centre ordered the patrol boat to continue its mission.⁷³ Upon consultation with the Commander of the Coast Guard, the Coast Guard Operations Centre instructed the patrol boat to pay a second visit to *Duzgit Integrity*.⁷⁴

2. Second visit by the São Tomé and Príncipe's Coast Guard and vessel detention

72. At 9:16 a.m.⁷⁵ or 9:20 a.m.,⁷⁶ the Coast Guard patrol boat visited *Duzgit Integrity* a second time.⁷⁷ There had been no communication from the Coast Guard to *Duzgit Integrity* between the first and the second visit.⁷⁸ The Coast Guard reinitiated the conversation using the same public VHF radio channel 16.⁷⁹ The second conversation was also recorded by the VDR system of *Duzgit Integrity*.⁸⁰

73. Malta submits that there was an attempt to contact the Coast Guard at 9:26 a.m.⁸¹ São Tomé, on the other hand, contends that the VDR was no longer recording at that time.⁸²

74. According to Malta, at the time of the second visit, *Duzgit Integrity* was 6.78 nautical miles from the closest coastal point on the shore.⁸³ At that point, *Marida Melissa* was alongside *Duzgit Integrity*⁸⁴ and the two vessels were connected by hose.⁸⁵ São Tomé submits that the first and the second visit took place in the same location, approximately 6.4 nautical miles from the nearest point on the shore.⁸⁶

75. The Coast Guard patrol boat informed the Master of *Duzgit Integrity* that the Master had no “authorisation to stop” in the waters of São Tomé.⁸⁷ The Coast Guard requested that the Masters of both vessels proceed to the Coast Guard depot.⁸⁸ The Master of *Duzgit Integrity* explained that no operation was underway and that, in any event, the vessel received permission “2 hours ago” by radio from a Coast Guard boat.⁸⁹ The Master also proposed to make the transfer offshore if the Coast Guard refused to give permission.⁹⁰ According to São Tomé, “[t]he Coast Guard... wanted the [IM]asters to come ashore, to be able to properly investigate the matter further and to verify whether the assumption that they were infringing São Tomé’s laws was correct”.⁹¹ After a lengthy discussion,⁹² the Masters of both *Duzgit Integrity* and *Marida Melissa* anchored the vessels in the anchorage area (00.22.27N; 06.46.31 E)⁹³ near Ana Chaves Bay,⁹⁴ and proceeded onshore to the Coast Guard depot.⁹⁵ ”

Vicepræsident i Stena Oil, Vidne 1, kontaktede samme dag kl. 10:46 pr. mail en lokal agent på São Tomé, Person 2, og bad ham kontakte flåden eller kystvagten for at få skibene frigivet. Han beklagede, at skibene af for ham ukendte årsager valgte at udføre Ship-to-Ship operationen i São Tomés territori-alfarvand, og at det ikke havde været meningen at bryde nogle regler. Han op-lyste endvidere, at det hastede, da de havde bunker-opgaver senere på dagen. Person 2 bekræftede modtagelsen, og Vidne 1 sendte samme dag kl. 12:25 kopi af mailkorrespondancen til kaptajnerne på Duzgit Integrity og Marida Melissa.

Sagens behandling af myndighederne på São Tomé

Den 16. marts 2013 blev der udstedt administrative bøder til Duzgit Integrity og Marida Melissa på hver i alt 28.875 euro. Disse afgørelser blev ikke appelleret.

I en mail af 19. marts 2013 til sig selv anførte Vidne 1 bl.a. følgende om forløbet:

”A meeting was scheduled for Saturday morning were the charges and penalties for illegally entering Sao Tomé waters were going to be determined. The outcome of the meeting did not turn out positively for us as we were informed that a criminal investigation had been opened and the captains and the vessels were to be detained until Monday at the very best. The agent very quickly involved two local lawyers in order to protect our interests.

...

Same time we provided all relevant information about our operation etc in order to convince the authorities that no illegal activity had ever been intended by our part. At this point we were told that this was just a formality and that we would soon have the vessels released against a minor fine for entering territorial waters without clearance.

...

On Tuesday the lawyers, captains and our agent had been in meetings with the public prosecutor who has been presented with all our information. This meeting was followed by an informal hearing in front of the judge. The prosecutor is arguing that our vessels have in fact been involved in transfer of contraband cargo within Sao Tomé waters despite all our evidence of the contrary. Our defence was not really permitted to argue the case and only managed to achieve two things; The release of the captains against a bond of appr. \$11.000. They can now move freely but only during daylight. Nighttime they are confined to their hotel onshore. Secondly the judge decided to hold the vessels until he would make a ruling in about two weeks. Our defence loudly protested against this as this would cause immense commercial damage

to all parties. This met with some favour and the time for the ruling has been set for this coming Friday AM.

...

Secondly; The two captains are not in very good shape psychologically having to bear the uncertainty of not being informed of what crime they are being accused of or how long they will be held in a foreign place without being able to communicate with their employer or families. Furthermore they feel guilt about having caused this situation. I have by chance managed to speak to them both today and told them what efforts are made to release them and tried to lift their spirits somewhat.

Third; The cargo onboard consists of about 1.500 tons of diesel and 8.500 tons of fueloil at a value of abt. \$7 million (my estimate only). I do not believe that at the end the cargo will be impounded but we have to prepare for the worst.

Fourth; Given the size of the bail for the captains I fear, should we be convicted on criminal charges, the penalty will be heavy. I have the feeling we may not receive a fair trial either given the political situation. Against this is the fact that the captains have been released on bail.

Fifth; On the other hand, if on Friday we are acquitted of the contra-band charges, the damage will be limited. We can probably not expect though to avoid having to pay some fine for the entry into territorial waters without clearance.”

Den 20. marts 2013 skrev direktør i rederiet Düzgit, Person 3, bl.a. følgende til myndighederne på São Tomé ved dr. Person 4:

“... ”

Please note the statement of facts of the event:

- Our ship has been trading as offshore bunkering vessel ashore of West Africa under Stena Oil, Sweden charter for now almost two years. All bunkering is being done offshore, outside territorial waters of any country
- Our Charterers Stena Oil of Sweden is part of a very reputable group in Sweden called Stena which is like "Mercedes" in all its field they operate and the reason why they are in West Africa offshore bunkering market is just to bring quality of product, reliability and no stealing from the delivered bunkers
- The other vessel MARIDA MELISSA is also under the charter of the same charterers Stena Oil hence any cargo and bunkering equipment on board both ships belong to them hence delivering of one from one ves-

sel to another has no commercial value here, it is like transferring from left pocket to right pocket

- Since our vessel is bound to be at Las Palmas for 5 year survey dry-docking on 01.04.2013 charterers Stena Oil has requested DUZGIT INTEGRITY to deliver some part of the cargo and equipment to MARIDA MELISSA before our vessel leaves West Africa
- Although the Masters have first agreed to meet at 00 31N 06 05E at 28nm Norththeast of Sao Tome later on due to avoid effects of bad weather and sea they have revised the rendezvous point to 00 31N 06 45E at 7nm North of Sao Tome.
- All communication is done either by e-mail or by VHF open to public access: meanwhile both vessels' AIS (Automatic Identification System) Tracking System are on. If the intention was to do smuggling these certainly would not be the case rather they would communicate secretly and try to hide themselves and not do the operation at day light
- On 14.03.2013 at 16.40 our vessel has arrived to Sao Tome ashore of 9nm and start drifting waiting for MARIDA MELISSA
- On 15.03.2013 at 06:36 first Coast Guard boat came alongside the vessel and has asked why they are at this position by VHF. Our Master has advised them the plan of STS with another vessel and has also asked if they do not give permission to do the operation here they can sail out-side 12nm. But the Coast Guard boat gave their acceptance (or it was a misunderstanding in between)
- Hence at 08:51 the two ships came alongside each other at pre-agreed place at 7mn ashore of Sao Tome. The plan was to deliver the bunkering equipment (cargo hoses, fenders) and some part of cargo.
- At 09:20 another Coast Guard boat different then the first one came alongside. By that time no transfer of equipment of cargo was done at all either. Although both Masters have explained the situation to the Coast Guard, Coast Guard has insisted to have the vessels to sail to Sao Tome anchorage and Masters to be taken ashore for questioning.
- First it was advised to us through the agent that the ships will be released very soon, then it was advised they will be released on next day, i.e.16.03.2013 Saturday. Then on Saturday we were advised nothing can be done due to weekend and the ships will be released on 18.03.2013 Monday. On Monday we have been advised that the ships will be released on Tuesday when the Judge hears the case. On Tuesday late af-ternoon we have been advised that the ships will not be released before 22.03.2013 Friday waiting the decision of the Judge.

Please note:

- We came to this point only because two Master's thought it would be safer to do this operation by taking Sao Tome Island as shelter to sea and wind movements which is international practice of maritime and generally accepted.

- There is no commercial value of the operation between the two ships whatsoever
 - First Coast Guard boat gave grant of permission by VHF (or there was a miscommunication.) This was even before even the ships came along each other
 - By the time Second Coast Guard boat came along the transfer operation have not even started and even if had started as mentioned earlier there is no commercial value
 - None of the ships either have loaded or discharged cargo which crossed Sao Tome Customs Zone
 - Both the Charterers and the Owners of the two ships are suffering big losses due their ships being inactive since 15.03.2013 which makes the recoveries much more difficult.
- Even the Proforma Disbursement Account of the agent as of today is 55.000EUR.
- Psychologies of the both Masters are badly affected and their families are getting stressed.”

I perioden fra den 21. marts 2013 til den 29. marts 2013, hvor retten i São Tomé traf afgørelse, var der mailkorrespondance mellem bl.a. Person 2, Vidne 1 og repræsentanter for skibenes rederier og forsikringsselskaber.

Sagen blev behandlet af de saotomesiske domstole, som idømte skibenes ejere, befragtere og kaptajner bøder på 5 mio. euro, kaptajnerne fængselsstraffe på 3 år samt konfiskerede skibene og lasten i disse. Om forløbet op til, at den Første Civilretlige Instans i São Tomé og Príncipe traf afgørelse den 29. marts 2013, og om denne afgørelse, fremgår følgende af kendelsen fra Den Permanente Voldgiftsret:

“... ”

2. Customs Directorate General administrative fine

84. On 27 March 2013, the Customs Directorate General (“**Directorate**”) decided that both vessels breached Article 37(3) of the Customs Code of Procedure by moving “goods without fulfilling the applicable legal procedure”¹¹⁸ in Article 318 of the same Code, which consists of obtaining clearance by paying the custom duties.¹¹⁹ Accordingly, the Directorate imposed a penalty of EUR 1,08 million,¹²⁰ six times the value of the customs duties that would have been due over the total cargo on board *Duzgit Integrity*¹²¹ even though according to Malta “only a fraction [1.555 metric tonnes] of the cargo on board *Duzgit Integrity* was in-tended to be transferred to *Marida Melissa*”.¹²²

85. In the meantime, the Civil Court of First Instance ordered the seizure of the vessels and cargo in parallel proceedings brought by the Directorate against the Masters.¹²³

86. The Masters appealed the Directorate's decision. On 26 April 2013, the appeal was dismissed and the Masters were ordered to pay the fine within 5 days.¹²⁴ However, the order was withdrawn when the owners of both vessels reached a settlement with São Tomé in October and November 2013.¹²⁵

3. Criminal proceedings against the Masters

87. On 18 March 2013, the Coast Guard filed a report 'Auto de Notícia' with the Public Prosecutor of São Tomé accusing the Masters of smuggling under Article 274 of the Criminal Code.¹²⁶ According to the re-port, the vessels were caught alongside each other "performing trans-shipment operation".¹²⁷ Malta contends that the report "failed to mention the first visit by the Coast Guard [and that] no transshipment had occurred".¹²⁸

88. On 20 March 2013, the Masters were escorted from the hotel to the office of the Public Prosecutor pursuant to a detention order.¹²⁹ The Masters were represented by Messrs. Person 5 and Person 6, two lawyers selected by Agência Equador.¹³⁰ An interpreter appointed by the Court provided English translation for the Masters.¹³¹ A first hearing was held on the same day "when accusations, the facts and evidence were presented before the judge of the Singular Court".¹³² The Masters were subsequently released upon payment of bail.¹³³

89. Summary criminal proceedings commenced on 22 March 2013.¹³⁴ A hearing was held on 25 March 2013 and lasted until the next day.¹³⁵ On 29 March 2013, the Singular Court found the Masters guilty of the crime of smuggling and issued a sentence of three years of imprisonment.¹³⁶ The Singular Court established that the Masters were aware that trans-shipment of goods had commenced prior to obtaining authorisation and paying the required customs duties.¹³⁷

90. In the same decision, the Singular Court convicted the owners of the vessels and the charterers jointly with the Masters to pay an indemnification of approximately EUR 5 million to São Tomé.¹³⁸ The Singular Court further declared the vessels and cargo "lost in favour of São Tomé"

91. The Court indicated that the three-year prison sentence would be reduced to two years' probation provided that the Masters jointly pay the above-mentioned indemnification within 30 days.¹⁴⁰ The Masters appealed the decision before the Supreme Court.¹⁴¹
 ...”

Der er fremlagt et brev af 31. marts 2013, hvor kaptajnen på Duzgit Integrity, Person 7, beskrev den retslige proces. Det fremgår bl.a., at man ikke lyttede til kaptajnerne og deres advokater, at man ikke stillede en god tolk til rådighed, og at anklageren ville få 15 % af den bødestraf, de blev idømt. Endvidere blev kaptajnerne holdt væk fra deres skibe.

Den 20. juni 2013 traf São Tomé og Príncipes Højesteret afgørelse i sagen. I dommen hedder det i dansk oversættelse:

”Appel nr. 13/2013-STJ

Appelret: Højesteret

Dommer, der skriver for retten: Person 8 Beskrivelse: anmodning om at annullere og dermed omstødeden første retsinstans' afgørelse.

Dato for afsigelse af dom: 20/06/2013 Første retsinstans: São Tomé Første retsinstans' sagsnr. 95/2013 – Første strafferetsinstans procedurekatalog: Kæremålsafgørelse: dømt uantagelig

OVERSIGT:

1 - I følge artikel 274 i straffeloven er udføres smuglerforbrydelse af en person, der "helt eller delvist undviger de skyldige toldafgifter ved indtagning eller udtagning af varer eller produkter", hvilket er strafbart med en fængselsstraf på 1 til 5 år.

2 - Den ankede dom er godkendt. Den første retsinstans nåede frem til sin afgørelse i overensstemmelse med den gældende straffelov i sagen og skal derfor vedstås.

AFGØRELSENS FULDE TEKST:

1. Afgjort af højesteretsdommeren, strafferetsafdeling i Den demokratiske republik São Tomé og Príncipe.

I denne straffesag nr. 95/2013, der blev hørt af São Tomés første strafferetlige instans, fremstod Person 9 og Person 7 som de tiltalte, hvoraf begges identifikationsoplysninger angives i straffesagens protokol. Efter dommen var blevet afsagt, baseret på de fakta, der var erklæret i sigtelsen fra den offentlige anklager, da alle de

saglige aspekter for den juridiske kriminalitetstype, som de sigtes for, betragtedes som værende opfyldt, fandt den første retsinstans dem skyldige i sammen at have begået smuglerforbrydelse, i henhold til artikel 274 i den aktuelle straffelov, og dømte hver af dem til 3 (tre) års fængsel og pålagde dem at betale sagsomkostninger på STD **100.000,00.../...** (et hundrede tusind dobra). Derudover, i henhold til artikel 126 i straffeloven, kombineret med artikler 483, 497, og 562, alle i det civile retlige reglement, beordrede ejerne af de førnævnte skibe og shipping selskab **STENA OIL AB**, solidarisk, at betale staten Den demokratiske republik São Tomé og Príncipe et beløb på STD 122.500.000.000,00 (et hundrede og toogtyve milliarder og fem hundrede millionerabras) for ejendomsræssig og ikke-ejendomsræssig skader, der er lidt af staten São Tomé.

Afgørelsen er resultatet af bevismaterialet formidlet ved retssagen, som fremsat på sider 342 til 350, 368-371 og 381 i den førnævnte proces,

- Da de ikke er enige med dommen dateret 29/03/2013 som fremsat på sider 372 til 380 af straffesagens protokol, indgav de tiltalte en anke, og præsenterede deres påstande på sider 3 til 66, hermed indarbejdet ved reference, som hvis fuldt fremsat. De fremhævede grundlæggende og specielt følgende:

1. På grund af en indsigelse af den offentlige anklager, afviste den første retsinstans anmodningen om at inkludere en lydoptagelse af kommunikation imellem kystvagt-kommandanterne og -officererne, i sagsbehandlingen, for at bevise autorisationen til at forblive til søs, hvilket ikke bør være sket sket, da det var summarisk behandling. Dette krænkede principperne for forsvar og parternes ligestilling.
2. Domstolen har ikke retlig kompetence, da det er en toldvæsenssag pr. toldreglementet, der er godkendt ved dekret nr. 33531 dateret 21. februar 1944 og ikke ved det strafferetlige reglement.
3. De handlinger, de udførte, udgør ikke smuglerforbrydelser, som påtænkt i og strafbart i overensstemmelse med straffelovens artikel 274, det er i stedet en administrativ forseelse, og bør derfor ikke dømmes under straffelovgivning.
4. Der er uafhjælpelige procedurefejl og dommen er ugyldig.
5. Dommeren ignorerede juridisk teori og dogme, specielt det fredhelige princip, at almindelige retsregler ikke ophæver specielle retsregler, og at dette er en speciel, og ikke almindelig, sag.
6. Summarisk behandling er ikke den form for behandling, der bør anvendes, da de tiltalte ikke blev anholdt i gerningsøjeblikket. Anholdelse fandt sted fem dage senere og dommen blev ikke udstedt indenfor 48 timer.

7. Første retsinstans afholdt sig fra at udtale sig om forsvarets tidligere rejste spørgsmål, der er behørigt registreret i retssagsafskriften på sider 68 til 71, hvilket gør den ankede retsafgørelse ugyldig,
8. Tiltalen for en mulig smuglerforbrydelse skal rettes igennem toldvæsenet, ikke igennem kystvagtens meddelelse om en forseelse, hvilket ikke tjener som juridisk bevis med hensyn til en toldforseelse, mht. artikel 101 og 112.,/,... i toldreglementet, kombineret med det, der er fremsat i artikel 140(1)(a) i det strafferetlige reglement. Det gør det deraf følgende ugyldigt med hensyn til artikel 72 i toldreglementet, på grund af utilstrækkeligt bevis, da kystvagten burde rapportere kendsgerningerne til toldvæsenet.
9. Erklæringerne fra "ekspertvidnerne" Person 10 og Person 11 under høringen er ugyldige, da forsvaret havde anmodet om, at de skulle afvises, på grund af, at de var klart diskvalificeret i henhold til straffelovens artikel 95.
10. Selskabet, der er ansvarlig for skibene, kunne ikke være ansvarlig for betalingen af erstatninger, da det ikke var tiltalt af den offentlige anklager, så det er umuligt for det at blive pålagt at betale erstatninger til staten.

Bevismaterialerne på behandlingernes sider 67 til 244 og 408 blev forsynet for det formål.

III. Da den offentlige anklager var blevet informeret om anken, der var indgivet af de tiltalte, og de påstande, de havde indsendt, præsenterede den offentlig anklager modpåstandene på siderne 293 til 311, hermed indarbejdet ved reference, som hvis de var fuldt fremlagt, og tilskyndede at den ankede dom blev fuldt vedstået og fremhævende særligt de følgende punkter:

1. De lange og usammenhængende argumenter, der anvendtes af appellanterne, er unødvendige og står i modsætning til de beviste kendsgerninger. De er ubegrundede og bekræfter blot, at indgivelsen af denne anke har til hensigt at forsinke retfærdighed.
2. Diskussionen om årsagen til handling og forsyning af bevis resulterer i de kendsgerninger, der er registreret i dommen på sider 372 til 374, accepteres og bevises.
3. Appellanternes begæring om at domstolen ikke har retlig kompetence, at "kaptajnernes mulige ulovlige opførsel ikke udgør smuglerforbrydelse i lyset af den specielle lov" og at dommeren "ignorerede juridisk doktrin og dogme, specielt det fredhellige princip, at almindelige retsregler ikke ophæver specielle retsregler, og at dette er en speciel, og ikke almindelig, sag". Dette er ikke sandt og er fornærmelig overfor retfærdigheden og udfordres derfor udtrykkeligt grundet

at:: generel lov ikke ophæver forudeksisterende speciallovgivning, medmindre det gør dette udtrykkeligt, eller medmindre den lovgivende forsamling utvetydigt havde anden hensigt, i overensstemmelse med artikel 7 i det civilretlige reglement. Den lovgivende forsamlings utvetydige intention skal være baseret på en udtrykkelig reference i selve loven, eller, mindst et tilsvarende sæt indtrængende vektorer. En klar ophævelsesformel, såsom "alle love til det modsatte ophæves" kan anvendes (Afgørelse nr. 1180/2007 - 8 ved Lissabons appeldomstol, dateret 15. februar 2007).

4. Lov nr. 6/2012, der godkendte den nuværende straffelov, der er gyldig, i São Tomé's juridiske system stipulerer det følgende i artikel 3:"... Juridiske bestemmelser, der går imod de strafferetlige regler, der er fremsat i denne lovgivning, er ophævet."
5. Derfor havde den lovgivende forsamling til sinde at ophæve artikler 36 og 42 i kolonitoldforordningen nr. 33531 dateret 21. februar 1944, og artikel 274 i det strafferetlige reglement, der blev godkendt ved lov nr. 6/2012, kan derfor anvendes overfor smuglerforbrydelse og unddragelse af afgift.
6. Artikel 4 i det strafferetlige reglement stipulerer, at den Demokratiske Republik São Tomé og Príncipe's straffelovgivning gælder for begebenheder, der finder sted indenfor den Demokratiske Republik São Tomé og Príncipe's territorium, hvad end gerningsmandens nationalitet.
7. Derudover stipulerer artikel 5 og 7 i reglementet for strafferetlige procedurer, at domstolene har retlig kompetence til at afgøre straffesager og pålægge de straffebestemmelser og sikkerhedsforanstaltninger og højesteret og førsteinstans domstolene har retlig kompetence over straffesager, bedømmende kollektivt, enkeltvis eller ovenikøbet som en jury.
8. I artikel 274 definerer det strafferetlige reglement smuglerforbrydelse som, blandt andet, "hel eller delvist unddragelse af toldregistreringsafgifter ved indtagning eller udtagning af varer" (...), hvilket er strafbart med en fængselsstraf på 1 til 5 år.
9. De kendsgerninger, der blev bevist ved retssagen, falder indenfor definitionen for den førnævnte lov, så vi har med en smuglerforbrydelse at gøre. São Tomé's Første Retsinstans har også retlig kompetence til at afgøre sagen.
10. De tiltalte blev anholdt i gerningsøjeblikket og myndigheden, der anholdte de tiltalte, handlede i overensstemmelse med den loven for strafferetlige procedurer. Forbrydelsen at smugle, fremsat i straffelovens artikel 274(1), straffes med en fængselsstraf på mindre end 5 år, så en summarisk kendelse er tilladt. Alle forskrifterne der er fremsat i artikel 359 i reglementet for strafferetlige procedurer for sum-

mariske kendelser er opfyldt, i modsætning til hvad appellanterne hævder.

11. Vidnerne Person 11 og Mr. Person 10 er ikke tiltalte i disse behandlinger, ej heller er de assisterende parter eller civilretsparter. Man kunne kun hævde at de førnævnte personers bevis er ugyldigt med en meget grov fortolkning af loven.
12. Der er ingen tvivl om, at appellanterne udførte smuglerforbrydelsen fremsat i den nye straffelov, at den Første Retsinstans har retlig kompetence over sagen og at formen for proceduren er tilstrækkelig og at i løbet af retssagen at alle procedure principper, der er vedhængende strafferetlig procedure, blev fulgt.

- til gengæld svarede den assisterende part, som svar til appellanternes påstande, med en anmodning om at den ankede dom skal forblive fuldt stadfæstet, fordi den var samvittighedsfuldt produceret uden censur og i harmoni med alle de beviste kendsgerninger og den anvendelige lov. Den præsenterede .../...modpåstande på side 245 til 291, herved indbygget ved reference, som hvis fuldt fremsat, og fremhævede det følgende specielt:

1. Hele argumentet, fremsat af appellanterne i deres påstande i anken, krænker et generelt juridisk princip, at speciel lov ophæver generel lov. Vi bør også nævne et princip i straffelovgivning, som ikke er generelt og almindeligt overfor alle lovområder, men kun tilhørende straffelovgivning, og mere specifikt, straffeprocessret.
2. Når den samme handling samtidigt udgør både en forbrydelse og en administrativ forseelse, vil gerningsmanden altid blive straffet for den som en forbrydelse, uanset hvilke supplerende straffe, der forudses for den administrative forseelse. Det var hvad de første retsinstanter gjorde, da de indordnede toldforseelsen under smuglerforbrydelsen.
3. Summarisk behandling kan ganske udmærket anvendes i denne sag i lyset af det, der er stipuleret i artikel 359 i det reglementet for strafferetlige procedurer.
4. Med det formål at definere en forbrydelse, og for det formål at opfylde adskillige elementer af en speciel type forbrydelse, er domstolen objektivt og subjektivt begrænset af de elementer.
5. Den Første Retsinstans anvendte alle de præmisser, der var dem til rådighed, specifikt sagt, og den henvendte sig til tidligere administrativ og kriminallovgivning til udførelse af straffen og gjorde dette udelukkende for det formål.
6. Denne sag vedrører en skib-til-skib operation, en overførsel imellem to skibe, tilhørende samme selskab, hvilket burde være blevet rapporteret til de kompetente myndigheder og, som følge deraf burde

toldregistreringsafgifter være blevet betalt.

7. Appellanterne forsøgte at unddrage disse skatter, så det strafferetlige reglement vil altid anvendes primært i henhold til artikel 274.
8. Toldreglementet anvendes kun sekundært til Straffeloven, så det er sidstnævnte, der anvendes i strafferetsager.
9. I betragtning af det forudgående, uanset om man tager spørgsmålet om handlende i skibsejers navn og på hans vegne, eller om man tager krænkelsen af tilsynsførendes pligter i dens sande hierarkiske struktur i betragtning, er det altid selskabet, der bærer underliggende ansvar på grund af forsømmelsen af dets tilsynspligt, hvilket resulterede i ikke-betaling af de forfaldne skatter og afgifter.
10. São Tomé's strafferetlige reglements artikel 11 stipulerer og etablerer princippet om underliggende civilretligt ansvar for folk i en lederposition af den juridiske person eller lignende for en straf i form af en bøde, procedure bøder og erstatninger, som den juridiske person eller lignende beordres at betale.
11. I tillæg til det værende muligt for skibsejeren at blive holdt ansvarlig i overensstemmelse med det fremsatte ovenfor, er det også muligt for staten São Tomé at søge om erstatning for adfærden for forbrydelsens gerningsmænd i tillæg til skatteforbrydelsen, for hvilken de tiltalte er sigtes.
12. Appellanterne erklærer, at straffelovens artikel 274 ikke er i kraft. Der er ingen logisk juridisk begrundelse for den erklæring fordi, rent faktisk mente den lovgivende forsamling at den dogmatiske vigtighed af forbrydelsen ville blot antage sand resonans og skarphed ved at kriminalisere smugling. Blot på den måde ville den retsstridig handling stå til regnskab over for de faktiske juridiske spændinger, der pålægges af den straffelovgivningsmæssige aspekt, der skal beskyttes: statskassen. Dette forklarer den lovgivende forsamlings kriminaliseringen af smugling i straffelovens artikel 274.

V. Sagen blev refereret til kammeradvokaten, der, på sider 399 til 405 i disse behandlinger, herved indbyggede ved reference, som hvis fuldt fremsat, sagde, at højesteret burde bekræfte den første retsinstans' afgørelse, for så vidt den mener er rimelig for konkrete retfærdighedsformål, og fremsatte stort set det følgende:

1. Handlingerne, der blev udført af appellanterne, der blev fundet skyldig af den første retsinstans, fandt sted efter den nuværende straffelov blev indført. Straffelovens artikel 274 definerer smugling eller unddragelse af afgift og illegal import og eksport af varer eller produkter, så det er dette system, der skal anvendes, eftersom den lovgivende forsamling, der vedtog straffeloven, mente det utilstrækkeligt

af anvende det administrative forseelsessystem, der tilfældigvis trådte i kraft forud for bekendtgørelse af den godkendte straffelov.

2. Formålet med at kriminalisere smugling eller unddragelse af afgift og illegal import og eksport af varer eller produkter er at straffe ikke-betaling af toldafgifter eller mangel på at opnå en licens for import eller eksport af varer eller produkter i São Tomé, da betaling af sådanne omkostninger ville danne grundlag for statens omfordeling af værdier.
3. Der er ingen tvivl om at spørgsmålet burde blive løst ved henvisning til det traditionelle princip om anvendelse af loven på det tidspunkt eller fremtidige love over tid.
4. Straffeloven gælder for alle. Så det skal anvendes i det abstrakte og fra et almindeligt perspektiv, da, i overensstemmelse med territorialprincippet stipuleret i det straffelovens artikel 4, til trods for det, der er fremsat i artikel 4 i den Demokratiske Republik São Tomé og Príncipes forfatning, den offentlige anklager påtager sig opgaven om strafferetlig forfølgelse, når politiet eller de administrative myndigheder gør dem opmærksom på en forbrydelse, der er blevet begået, som stipuleret i reglementet for strafferetsprocedurers artikel 35(2), 140(2) og i slutningen af artikel 142.
5. I henhold til lovens artikel 3, der godkender det strafferetlige reglement, juridiske bestemmelser, der går imod de strafferetlige regler, der er fremsat i det reglement, er udtrykkeligt ophævet. Så set i lyset af førnævnte regel, er alle bestemmelser, der referer til smugling i det koloniale toldreglement, der er godkendt ved dekret nr. 33531 dateret 31. februar 1941, ophævet ved den lovgivning og systemet, der skal anvendes, er det, der er stipuleret i det strafferetlige reglements artikel 274, som er i kraft.
6. Vidnerne, der er henvist til af appellanterne, er ikke genstand for hvad end juridiske diskvalifikationer, specielt dem, der opstår fra det strafferetlige procedure reglements artikel 207, specielt eftersom de ikke er tiltalt eller sam-tiltalt i behandlingerne, de er ikke assisterende parter og de er ikke civilretsparter, så deres inddragelse i behandlingerne kan ikke gøres ugyldig.
7. For såvidt forpligtelse er appellanternes argument dårligt, eftersom de er ude af stand til at skelne imellem strafferetligt ansvar og civilretligt ansvar. Til trods for den lovgivende forsamling pålægning af forskrifter for strafferetligt ansvar på juridiske personer, er omfanget, der findes i det strafferetlige reglements artikel 11, specielt når deres væsener eller repræsentanter handler i deres navn og i virksomhedsinteresser når de udfører ulovlige handlinger, fastlæggelse af erstatninger baseret på civilretlige ansvarsprincipper er en anden sag, som fremsat i det civilretlige reglements artikel 500.

8. Med hensyn til vurdering af forpligtelsen for skibes kaptajner til at betale erstatninger, skal vi følge det generelle princip for civilretligt ansvar, der er etableret i det strafferetlige reglements artikel 483(1), der stipulerer, at "ham, der med vilje misbruger eller blot fejler, ulovligt krænker en andens rettighed eller hvad end juridisk bestemmelse, der har til hensigt af beskytte tredjeparts interesser, skal betale erstatninger til den berørt part,"
9. Forpligtelsen til at betale erstatninger, der er etableret i civilretligt ansvar, opstår derved fra bekræftelse af erstatningen og de førnævnte skibes kaptajners fejl, og derefter gøre skibsejerne ansvarlige.
10. Eftersom gerningsmændene har udført den forbrydelse, der er refereret til i det strafferetlige reglements artikel 274, foretog de en fejl i deres handlinger, og det resulterede i erstatninger, er kravene, der er fremsat i det civilretlige reglements artikel 500 om at gøre skibsejere ansvarlige, indfriet proportionalt, da toldvæsenet fejlede i at modtage forfaldne skatter for brændstofsoverførslen, der blev foretaget.

VI. Med godkendelsen fra de andre højesteretsdommere, er det nu nødvendigt at afsige en dom.

A - Præmisser og afgørelse:

For så vidt det er relevant for denne afgørelse, erklærer den ankede dom, at førsteinstans domstolens dommer baserede sin afgørelse, og fandt de tiltalte skyldige i de faktiske omstændigheder anset for bevist, der er som følger:

- > Den 15. marts blev kystvagtens patruljebåd Arch-Angel, med kaptajn og førstesergent Person 12 på en rutine mission rundt om øen São Tomé, alarmeret af det operationelle hovedkontor for denne flådeenhed, om tilstedeværelsen af to skibe der kom mod dem, som var cirka en mil fra hinanden.
- > Førstesergenten rapporterede dette til kystvagtkommandanten, der, under instrukser, modtaget fra hærchefen, beordrede patruljebådens kaptajn til at styre mod skibene og finde ud af, hvorfor de lå forankrede i São Tomé vande, specifikt 6.7 nautiske mil fra kysten.
- > Da de nåede de to skibe, opdagede patruljebådens mandskab at de to skibe var forbundet og ved at forberede at udføre en STS operation, dvs. overførsel af produkter fra et skib til det andet.
- > Kaptajnen spurgte Dusty Integrity, om den var repræsenteret i landet af hvad end shipping agent, og den svarede, at de ikke var repræsenteret af nogen agent.
- > Da første sergenten havde sprogvanskeligheder, og for at sikre den bedst mulige forståelige kommunikation, spurgte han kaptajnen, om der var en eller anden om bord, der kunne tale fransk eller spansk, og det modtagne svar var, at der ikke var.

- > Patruljebåden overførte derefter transmissionen til det operationelle hovedkontor, hvorfra den modtog påbud om at sejle til Fernão Dias havn for at samle medlemmer af fladespecialstyrkerne og en engelsk oversætter, for at invitere kaptajnerne på de to olieskibe til at komme til land, for at give afklaring til kystvagtmyndighederne om deres tilstedeværelse i vores territorialfarvand og den operation, de havde i sinde at udføre.
- > Da der var en oversætter til stede og forståelig kommunikation var mulig på engelsk, endte kaptajnen på skibet, Person 7, i den efterfølgende konversation, med at erklære, at de var i São Tomé toldterritorium for at udføre en STS operation, for at overføre noget bestemt udstyr, kabler og 1,500 tons brændstof fra DUZGIT INTEGRITY, til MARINA MELISSA.
- > Efter at have spurgt adskillige gange og fundet ud af hvem deres skibsejere var, fulgte kaptajnerne det operationelle hovedkontors instrukser om at gå om bord.../...patruljebåden og sejle til land og at flytte skibene til ankerpladsen ved toldkajen.
- > Da var det, at slangen, der havde været forbundet imellem de to olietankere for at udføre overførslen af brændstof blev afbrudt.
- > De tiltalte var fuldt ud klar over, at operationen for at overføre brændstof og andre produkter, der var blevet stoppet af kystvagtens tilstedeværelse, ikke var autoriseret under regler i kraft for toldvæse-net i landet, og som en konsekvens var de kompetente toldmyndigheder ikke klar over det, og specielt havde de ikke tidligere betalt toldregistreringsafgifterne for overførslen af varer.
- > Mangfoldige skibe har udført bunker operationer i São Tomé og Príncipe's tilstødende zone og i den eksklusive økonomisk zone.

B - Juridiske argumenter

Appellanterne angriber grundlæggende dommen, der er afsagt på grund af følgende:

- √ Da de er forenkede procedurer, anmodede de førsteinstans domstolen til at inkludere lydoptagelser i behandlingerne af kommunikation imellem kystvagtkommandørerne og officererne for at bevise bemyndigelse til at forblive til søs, da de var ude af stand til at opnå dette forud. Domstolen afslog det på grund af den faktiske omstændighed at den offentlige anklager gjorde indsigelse på det tidspunkt. Dette krænkede principperne for forsvar og lighed for domstolen.
- √ Domstolen har ikke retlig kompetence, da det er en toldvæsenssag, der er reguleret ved toldreglementet, der er godkendt ved dekret nr. 33531 dateret 21. februar 1944 og ikke ved det strafferetlige reglement i kraft i São Tomé og Príncipe.

- √ Den eventuelle retsstridig handling af kaptajnerne udgør ikke forbrydelsen af smugle i lys af den specielle lov, toldreglementet, så anvendelse af det strafferetlige reglement er forbudt.
- √ Forenklede procedurer er ikke den form for behandlinger, der bør anvendes, når de tiltalte ikke blev anholdt i gerningsøjeblikket (beslutningen om anholdelse blev først truffet fem dage senere) og dommen blev ikke udstedt indenfor 48 timer.
- √ Tiltalen for en eventuel smuglerforbrydelse skal kanaliseres igennem toldmyndigheden, ikke igennem kystvagtens meddelelse om en forseelse, som ikke tjener som juridisk bevis.
- √ Kystvagten burde rapportere begivenhederne til toldvæsenet, og kystvagten, alene, har midlerne til at afgøre om eller ikke forseelsen har fundet sted, da kystvagten alene og eksklusivt er blevet tildelt så-danne rettigheder. Det gør meddelelsen om en forseelse ugyldig, og derfor underminerer denne klare procedure uregelmæssighed fuld-stændigt den offentlig anklagers beskyldninger, og, som et resultat, betyder det, at handlingerne bør erklæres ugyldige og skrinlagt.
- √ Forenklede procedurer er tilstrækkelige grundlag for ugyldiggørelse af dommen og en uovervindelig uregelmæssighed i henhold til det, der er fremsat i artikel 87(1) (a og b) og artikel 86 i det strafferetlige procedurereglement, på grund af klar krænkelse af formen, der er stipuleret ved lov.
- √ De faktiske omstændigheder, der blev bevist ved retssagen (side 77), afslører ikke, at der var en smuglerforbrydelse, da der ikke var nogen forsøg på at handle varer internationalt og en overførsel af ikke-forbudte varer imellem skibe, og de var ikke bestemt til havn eller São Tomé territorium.
- √ Erklæringerne, der var udstedt af Person 10 and Person 11 løbet af retssagen er ugyldige, da forsvaret havde anmodet om at de blev afvist, på grund af at være klart diskvalificeret i henhold til det strafferetlige reglements artikel 95.

VII. Spørgsmål, der skal vurderes og afgøres.

Efter omhyggelig læsning af alle påstande og mod-påstande i disse behandlinger, konkluderes det, at dette er nødvendigt, for at vurdere grundlæggende spørgsmål, der er yderst vigtige for at afgøre sagen, som angivet nedenfor:

1. I et forsøg på ikke at få dommen imod sig håndhævet, hævder appellanterne, at der er ikke-berettigende aspekter, der er ugyldige og at dommen er ugyldig på grund af førsteinstans domstolens afvisning eller ikke havende accepteret bevis, der blev anmodet om i handlingerne, og i stedet havende accepteret den offentlige anklagers indsigelse imod at det bevis kunne formidles, og det bevis består af optagelsen af

en samtale. De har overset den faktisk omstændighed, at lovligheden for bevis, der er etableret i det strafferetlige procedure reglements artikel 198 kun er tilladt i strafferetlige behandlinger, hvis det ikke er forbudt ved lov. Derudover at mekanismerne for formidling af bevis i artikel 258 i det samme reglement, stipulerer, at mekanismerne for accept af optagelser og opsnappe meldinger fra telefonsamtaler, eller dem, der er transmitteret igennem andre tekniske metoder, andre end en telefon, og forbeholdene i det strafferetlige procedure reglements artikler 260 og 268, skal følges, er noget som appellerterne ikke tog i betragtning.

2. Appellerterne ser også formen for behandlinger som ugyldig, og som at gøre dommen ugyldig, da de ikke blev anholdt i gerningsøjeblikket. Deres arrestordre blev udstedt fem dage senere og dommen blev ikke udstedt indenfor 48 timer. Dette er ikke tilladt eftersom den sammenfattende opstilling over behandlinger er fuldstændig forenelig med .../... denne sag. Man behøver blot at se, hvad der er stipuleret i artikel 359(1) i det gældende strafferetlige procedurereglement, der erklærer at "dem, der anholdes i gerningsøjeblikket for en forbrydelse, lovovertrædelse eller krænkende adfærd, der er strafbar med fængsel med en begrænsning på ikke mere end fem år, på vilkår af de følgende artikler, dømmes i forenklede procedurer".

Eftersom appellerterne blev fanget i gerningsøjeblikket under udførelsen af en forbrydelse, for hvilken de er tiltalt, og er blevet fundet skyldige, kunne de ikke blive dømt på nogen anden måde end forenklede procedurer. I overensstemmelse med ordlyden af denne regel, blev de anholdt i gerningsøjeblikket.

Forenklede procedurer er også retfærdiggjort ud fra den faktiske omstændighed, at førnævnte juridiske regel straffer forbrydelsen med en abstrakt straf på 1 til 5 års fængsling og de blev arresteret i gerningsøjeblikket.

Her er det værd at fremsætte en kort refleksion over "gerningsøjeblikket" i lyset af den nuværende gældende strafferetlige procedure lov, for at sikre med større sikkerhed, at de tiltalte blev arresteret i gerningsøjeblikket, og som så være genstand for forenklede procedurer. Artikel 150(1) i det strafferetlige procedure reglement erklærer, at hvad end forbrydelse, der bliver udført, er i handlingen; artikel 150(2) betragter hvad end forbrydelse, der just er blevet begået til at være i handlingen; og artikel 150(3) betragter handlingen som værende når gerningsmanden, efter forbrydelsen blev udført, blev forfulgt af hvad end person eller fundet med genstande eller tegn, der klart viser, at han havde just udført eller været medskyldig i en forbrydelse.

Når disse regler anvendes overfor de begivenheder, der er sket og er blevet bevist i denne sag, bør man kunne konkludere at udspørgning og

anholdelse af appellanterne fandt sted i gerningsøjeblikket, eftersom hvad end forbrydelse, der bliver begået, hvad end forbrydelse, der just er blevet begået eller i hvilken gerningsmanden, efter forbrydelsen, blev forfulgt af hvad end person, eller fundet med genstande eller tegn, der klart viser, at han havde just udført, eller været medskyldig i, en forbrydelse, er i gerningsøjeblikket. Dette er sagen for appellanterne, eftersom de blev fanget af kystvagten samtidigt med, at de havde foretaget forberedelser for forbrydelsen i nationalt territorium og man bør heller ikke glemme, at de blev fundet med genstande eller tegn, der klart viser, at de havde just udført eller været medhjælpende til forbrydelsen: deres skibe og deres udstyr, der blev anvendt for den igangværende operation.

"Appellanterne hævder, at domstolene (førsteinstans domstole) ikke har retlig kompetence i sager, i hvilke de blev dømt og fundet skyldige. For det første er domstolene suveræne væsener, der har retlig kompetence til at administrere retfærdighed i folks navn, og i deres retlige kompetencerolle i administrationen af retfærdighed, skal domstolene sikre forsvaret af borgeres juridisk beskyttede interesser og rettigheder, undertrykke krænkelse af den demokratiske lovlighed og afgøre konflikter af offentlig og privat interesse (republikkens forfatning artikel 120/1) og (2) og artikler 1 og 2 i grundlæggende retsordens lov). I betragtning af emnet har de almindelige domstole retlig kompetence over sager, der ikke er allokeret til et andet retsområdes ordre, som i dette tilfælde, eftersom det er en strafferetlig sag (artikel 17 i førnævnte grundlæggende lov).

Højesteret har retlig kompetence over hele det nationale territorium og førsteinstans domstolene har retlig kompetence over deres respektive retlige kompetenceområde. Dette er en situation, der fandt sted i São Tomé og Príncipe's territoriale farvande, en integreret del af det nationale territorium under São Tomé og Príncipe's retlige kompetence (artikel 17), som også stipuleret i den samme grundlæggende lov.

Som stipuleret i det strafferetlige reglements artikel 4(a), anvendes Den demokratiske republik São Tomé og Príncipe's straffelovgivning overfor begivenheder, der har fundet sted i Den demokratiske republik São Tomé og Príncipe's territorium, hvad end gerningsmandens nationalitet. Som understøttet ved artikler 5 og 7 i det samme reglement er væsener, der har retlig kompetence til at afgøre straffesager og påføre sanktionsbestemmelser og sikkerhedsforanstaltninger. Højesteret og førsteinstans domstolene, der dømmer kollektivt eller enkeltvis, og selv som juryer har retlig kompetence over straffesager.

Den store masse af accepterede og beviste faktiske omstændigheder bekræfter eksistensen af smuglerforbrydelsen, der blev udført af appellanterne, såvidt at begivenhederne, der blev udført af dem, for hvilke de

blev fundet skyldige af førsteinstans domstolen, foregik i Demokratisk republik São Tomé og Príncipe's territoriale farvande. Der er således ingen tvivl om, at domstolene for São Tomé og Príncipe (højesteret og førsteinstans domstolene) har retlig kompetence til at afvikle og afgøre denne sag, i hvilken appellanterne er involveret.

Til støtte for São Tomé's retlige kompetence er det nødvendigt at undersøge, omend kortfattet, det, der er fremsat Den demokratiske republik i São Tomé og Príncipe's forfatning, der definerer det nationale territorium, i artikel 4. Den erklærer, at Den demokratiske republik São Tomé og Príncipe's territorium består af øen Sao Tome og Príncipe, småøerne Rolas, Cabras, Bombom, Bone Jockey, Pedras Tinhosas og andre nærliggende småøer, søterritoriet bestående af en cirkel på tolv mil fra basislinjen, der er fastlagt ved lov, arkipelagfarvandene indenfor basislinjen og lufrummet, der strækker sig over territoriet, der er defineret ovenfor (paragraf 1); São Tomé stat udover sin suverænitet over hele det nationale territorium, undergrunden, bunden og undergrunden i søterritoriet, der er formet af søterritoriet og arkipelagfarvandene, så vel som levende og ikke-levende naturressourcer, der er på alle de førnævnte steder og dem, der eksisterer i vandene umiddelbart nærliggende kysten, udenfor søterritoriet, i det omfang, som fastlagt ved lov, i henhold til international lov (paragraf 2). Det betyder, at det, der er fremsat i artikel 4 i forfatningen for republikken, svarer direkte til det, der er fremsat i artikel 1 i FN-konventionen for Lov for havet Montego Bay i 1982, der bogstaveligt talt erklærer: "Suveræniteten over en kyst-stat breder sig udover dets jordterritorium og interne vande, og, i tilfælde af en arkipelagstat, er dens Arkipelagfarvande, til et nærliggende havbælte, beskrevet som territorialfarvandet. Suveræniteten over territorialfarvandet udøves under denne konvention og andre regler for international lov"; specielt over territorialfarvandet i overensstemmelse med førnævnte konvention og de andre regler i international lov. Bemærk at stedet, hvor forbrydelsen fandt sted både er adfærdsstedet og dets resultat. Så den lov, der skal anvendes, er loven på det sted, hvor det ene eller andet af førnævnte elementer findes. Det ene eller andet af de førnævnte elementer - adfærden og begivenheden førte til krænkelse af beskyttede suveræne rettigheder - fandt sted i São Tomé stats suveræne område, så adfærden og begivenheden skal afgøres af den lov, der er i kraft på datoerne for begivenhederne, der førte til smuglerforbrydelsen, nu stipuleret i det strafferetlige reglements artikel 274, så der er rigelig begrundelse for den stats domstole til at have retlig kompetence indenfor omfanget for den førnævnte suverænitet. Endelig og meget vigtigt, begge skibe var i nationale vande uden samtykke fra São Tomé myndighederne, dvs. de havde ikke autorisation til at være der.

Appellanterne overvejer i deres påstande, at handlingerne, de udførte, ikke udgør en smuglerforbrydelse, etableret i det strafferetlige reglements artikel 274, men at de udgør en administrativ forseelse, så de forsøger at overbevise domstolen, at sagen ikke skulle have været dømt under straffelovgivning.

Som man kan verificere, er forbrydelsen at smugle gjort strafbar i det nye strafferetlige reglement, artikel 274, der stipulerer, "helt eller delvist unddragelse af toldregistreringsafgifter ved indtagning eller udtagning af varer" (...) er strafbart med en fængselsstraf på 1 til 5 år.

Som vist i handlingerne, blev det bevist i løbet af retssagen, at appellanterne udførte handlingerne, de er tiltalt for, solidarisk. Disse faktiske omstændigheder falder under den førnævnte regel. Så vi har med en smuglerforbrydelse at gøre, i hvilken det er muligt klart at bekræfte alle de karakteriserede handlinger til at forberede og udføre denne forbrydelse, som de undgik, helt eller delvist, forfaldne toldregistreringsafgifter for indtagning eller udtagning af varer eller produkter i Den demokratiske republik São Tomé og Príncipe's territorium. Det blev utvetydigt bevist, at de havde udført forbrydelsen, de blev tiltalt og fundet skyldige i, og derfor skal de svare for sig på vilkår i forhold til straffelovgivningen (det strafferetlige reglement i kraft) ved São Tomé's domstolene.

Dette er specielt sådan, eftersom handlingerne, de foretog, fandt sted efter det strafferetlige reglement kom i kraft, hvilket karakteriserer, understreger og straffer smuglerforbrydelsen eller unddragelse af afgift og illegal import og eksport af produkter i artikel 274, hvis tekst passer perfekt til de handlinger, der er begået af appellanterne.

5. Er det strafferetlige reglement anvendeligt overfor de faktiske omstændigheder, der fandt sted og gav grundlag for at appellanterne blev dømt indenfor rammen i dette reglement?

Lov 6/2012, der godkendte det nye strafferetlige reglement, stipulerer i artikel 3 om ophævelse, at juridiske bestemmelser, der går imod de strafferetlige regler fremsat i dette reglement, er ophævet". Dette reglement karakteriserer, understreger og straffer smuglerforbrydelsen i artikel 274. Det betyder, at da den lovgivende forsamling tænkte på at introducere en ny straffelovgivning i São Tomé's juridiske system, for at lukke smuthuller og godtgøre behovet, der er rejst ved manglen i den tidligere straffelovgivning, i karakterisering, understregning og afstraffning af visse forbrydelser, såsom smugling, besluttede den, at ophæve juridiske bestemmelser, der gik imod de strafferetlige regler, fremsat i det strafferetlige reglement og selv hvis de er specielle regler, er de ophævet ved ganske enkelt at gå imod eller modsige bestemmelser i dette reglement.

Selv hvis begivenhederne, der fandt sted i dette tilfælde, kan samtidigt både være en overtrædelse af straffeloven og en administrativ forseelse, er den ubestridte sandhed at gerningsmændene altid vil blive straffet indenfor omfanget af straffesagsbehandlinger, uanset hvad end tilhørende erstatninger, der gælder for administrative forseelser.

Det, denne sag vedrører, er STS operationen, overførslen imellem to skibe, der tilhører samme selskab, hvilket burde have blevet rapporteret til de kompetente São Tomé myndigheder, for at opnå autorisation og betale toldregistreringsafgifter, hvilket ikke fandt sted. Appellanterne undveg betaling af skatter, så det strafferetlige reglement skal anvendes først, i henhold til artikel 274 i det reglement.

Yderligere analyse af dette spørgsmål kræver af os at påpege, at toldreglementet i sig selv nævner den subsidiære anvendelse af det strafferetlige reglement, da det uomtvisteligt er anvendeligt i straffesager, og kravet skal vejledes af sikkerhed i anvendelsen af straf med elementer af juridisk slags for smuglerforbrydelse som de fremgår i det nuværende strafferetlige reglement.

Den subsidiære anvendelse af straffelovgivningsregler, der er etableret i det strafferetlige reglement, udføres på grund af den lovgivende forsamlings menende, at en vis sag ikke lider af at blive overvåget på forskellige måder med hensyn til og almindelig og speciel forhindring af det andet lovområde, der i sig selv tager kriminaliseringen af visse adfærd, der har til hensigt at få en præventiv virkning, der finder sted yderst effektivt i praksis igennem straffelovgivning.

Reglerne i det koloniale tolddekret nr. 33531 dateret 21. februar 1944 vedrørende smuglerforbrydelser og afgiftsunddragelse, specielt artiklerne 36 til 42, ophørte med at blive anvendt, da de blev ophævet ved artikel 3 i det nye strafferetlige reglement, der har med de førnævnte forbrydelser i artikel 274 at gøre.

Endelig, uanset om gerningsmandens adfærd eller ikke er genstand for straffecensur, således at som en konsekvens, at en straf vil blive givet, skal man tage tiden, da den blev udført, i betragtning, mens man observerer princippet for anvendelsen af loven på det tidspunkt, som stipuleret i det strafferetlige reglements artikel 2(1), der siger, at "straffe og sikkerhedsforanstaltninger bestemmes af den lov, der er i kraft på tidspunktet for handlingen eller opfyldelse af kravene, der er afhængige deraf, udføres" eller, men reference til begivenhederne, der er sket, kan man se at.../...de fandt sted efter ikrafttrædelse af det nye og nuværende strafferetlige reglement. Da reglerne på tidspunktet for handlingerne blev udført af de tiltalte undersøges, er der ingen tvivl om at det gældende system er det strafferetlige reglement og ikke de administrative vedtægter. Derudover har vi anført nedenfor den hele erklæring af kammeradvokaten for Demokratisk republik São Tomé og Príncipe vedrørende det

kriminelle juridiske systems underliggende principper for forbedret uddannelse af os alle:

- a. Ensartheden med andre juridiske systemer for São Tomé's strafferetlige kompetence kan findes i legalitetsprincippet i forfatningen, der stipulerer i artikel 37(1), at "ingen kan gives en kriminel dom undtagen i medfør af en tidligere lov, der erklærer handlingen eller undladelsen strafbar, ej heller kan de lide en sikkerhedsforanstaltning, for hvilke forskrifterne ikke var ment i en tidligere lov". Dette princip ligger også under det strafferetlige reglements artikel 1(1), der erklærer, at "man kan kun blive straffet for en handling, der er beskrevet og erklæret strafbar i en lov, forud for det tidspunkt hvor den fandt sted".
- b. Grundene for dette princip er behovet for et individ ikke at få de essentielle aspekter i sit liv påvirket, men i stedet at blive påvirket i det omfang, der er krævet af lov, til at udføre et af formålene for staten, specielt formålet for straf.
- c. Princippet for lovlighed af straffelovgivning er baseret på ideen, at straffelovgivning er underlagt begrænsninger for at forhindre overdreven eller arbitrær intervention af staten under domænet, der definerer forbrydelser og straffebestemmelser,
- d. Derfor er dette princip baseret på tre forskrifter, nemlig lovlighed i sig selv, der er baseret på ideen om forbehold af lov, dvs. at loven var sat i kraft, hvilket betyder, at en handling kan ikke klassificeres som kriminel ved tilfældighed, men skal komme fra en skriftlig lov med en abstrakt og generel art og beskaffenhed. Indholdet af forbehold i lov er således tæt forbundet med princippet om karakterisering, i overensstemmelse med hvilken, loven skal specificere og definere forbrydelsen eller forskrifter for sikkerhedsforanstaltninger, og vage og tomme definitioner ikke er legitime.
- e. En videreføring fra dette princip er forbuddet om tilbagevirkende kraft — *nullum crimen sine lege proevia*— hvilket betyder at loven ikke kan klassificere tidligere handlinger som forbrydelser eller anvende mere alvorlige straffebestemmelser for tidligere forbrydelser.
- f. Endelig, med hensyn til det analoge forbud — *nullum crimen sine lege stricta* — dets praktiske anvendelse anvendes til dommens præmisser for afgørelse eller skærpelse af den tiltaltes strafansvar.
- g. Videre til princippet om karakterisering, ved godkendelse af straffelovgivning skal den lovgivende forsamling vælge juridiske aspekter, som samfundet anser for relevant for kollektiv sameksistens, således at når visse adfærd udføres, der kan klassificeret som krænkende dem, kan gerningsmændene gøres til genstand for kriminel straf igennem straffebestemmelser eller sikkerhedsforanstaltninger, der er fremhævet deri. Den sekundære art og beskaffenhed for straffelovgivning ligger således i den lovgivende forsamling, der an-

ser visse sager til ikke at kræve tilsyn med hensyn til almindelig og speciel forebyggelse i et andet lovområde, så det tager ansvaret på sig selv til at kriminalisere vis adfærd på grund af at fastlægge at, i praksis er den præventive virkning mere effektiv ved anvendelse af redskaberne i straffelov.

- h. For at finde ud af om vis adfærd skal eller ikke skal være genstand for kriminel censur, skal man tage tiden, da det fandt sted i betragtning, mens man refererer til princippet for anvendelsen af loven på den tid.
- i. Som en følge deraf, i henhold til det strafferetlige reglements artikel 2(1), afgøres straffebestemmelser og sikkerhedsforanstaltninger af loven, der er i kraft på den tid, hvor handlingen eller opfyldelsen af kravene, der er afhængige deraf, udføres".

6. Appellanterne angiver at førsteinstans domstolen afholdt sig fra en afgørelse om tidligere spørgsmål, der blev rejst af forsvaret, hvilke er behørigt registreret i retssagsudskriften på side 68 til 71 fra handlingerne, hvilket betyder, at den ankede dom er ugyldig.

Det er registreret i handlingerne, at før sagen begyndte, blev de tidligere spørgsmål, der var indsendt af den tiltaltes forsvarsadvokat, overvejet og afgjort af førsteinstans domstolsdommeren, som afviste dem efter en erklæring af den offentlige anklager, såvel som den assisterende parts repræsentant, der var til stede ved retssagen, hvilket forårsager kollaps af denne påstand fra appellanterne.

7. Appellanterne rejste spørgsmålet om forkyndelsen af en forseelse, der blev givet til den offentlige anklager fra São Tomé kystvagten og derefter præsenteret til domstolen, derved ikke overholdende formaliteterne og at den pågældende forkyndelse ikke kan stå som bevis ved domstolen. Højesteret kan ikke se begrundelsen for dette argument, da det ikke er baseret på loven for strafferetlig procedure. Man behøver blot at se på artikel 143 om rapporteringen eller meddelelsen af en forseelse og artikel 144 på meddelelsen af en tilhørende forseelses værdi, både fra strafferetlige procedure reglement, for at se, at meddelelsen om en pågældende forseelse blev udstedt i overensstemmelse med formaliteterne fremsat i reglerne, der er refereret til heri. Det fremstår som bevis i retten, og er forstærket ved legitimiteten og den kompetente autoritets (kystvagten) kompetence, hvilket er den eneste juridiske myndighed til at overvåge São Tomé's maritime grænser.

8. I et yderligere forsøg på at undgå dommen, påstod appellanterne uden held, at domstolen havde nået dens dom baseret på erklæringer fremsat af de herrer Person 10 and Person 11, som begge er havne- og maritimt institut ansatte.

I følge artikel 195(1) i det strafferetlige procedurereglement, består beviset af alle de faktiske omstændigheder, der er juridisk relevante til eksistensen eller mangel på samme for en forbrydelse, uanset om den mistænkte kan straffes, og afgørende dommen eller sikkerhedsforanstaltning, der hører dertil.

Eftersom domsfasen er den vigtigste fase i fremlæggelserne af bevis, skal domstolen følge princippet for fri bedømmelse af beviser, der er etableret i artikel 200 i det strafferetlige procedurereglement, hvor det fremgår, "medmindre loven stipulere noget andet, bliver bevis vurderet i overensstemmelse med erfaringsreglerne og fri overbevisning af den kompetente institution". Derfor, for at definere genstanden og grænser for erklæringer, skal vidnet udspørges om de faktiske omstændigheder om hvilke han har direkte kendskab til og det udgør bevis.

De førnævnte personer har direkte kendskab, der udgør bevis for bedre bedømmelse, skønsudøvelse og at træffe afgørelse. Derfor er de erklæringer, de fremlagde ved retssagen, legitime.

Det er også rimeligt at nævne, at de førnævnte personer ikke er berørt af hvad end juridiske diskvalificeringer, specielt dem, der opstår fra artikel 207(1) og (2) i det strafferetlige procedurereglement, og de er ikke tiltalt eller sam-tiltalt i disse behandlinger eller i forbundne behandlinger, ej heller er de assisterende parter eller civilrets parter. Derfor kan deres erklæringer i behandlingerne ikke være forbeholdt hvad end ugyldighed eller blive erklæret ugyldig.

Denne domstol er af den mening, at førsteinstans domstolen formede sin mening, specielt og i det hele taget, baseret på kritisk analyse af beviset, der blev formidlet ved retssagen, såvel som det fremlagte bevismateriale ved behandlingerne, hvilket alt sammen blev behørigt vurderet og kombineret med almindelig sund fornuft.

I dommens "præmisser" sektion, beskrev den ankede dom de faktiske omstændigheder som vurderet bevist og ikke bevist, og derefter, i "grundlag for afgørelsen", erklærede den årsagerne for retfærdiggørelse af dens dom, baseret på det vurderede bevis i overensstemmelse med erfaringsreglerne og dommen fra den kompetente myndighed, hvilket i denne sag er førsteinstans domstolen.

Sidst, princippet om fri bedømmelse af beviser er tæt forbundet med kravet om at forsyne begrundelser eller faktiske grundlag for dommen, som stipuleret ved artikel 334 i det strafferetlige procedurereglement.

9. Appellanterne rejste spørgsmålet om ejerne af de førnævnte skibe og shipping selskabet STENA OIL AB kan ikke holdes ansvarlig for solidarisk betaling af erstatninger, da de ikke blev tiltalt af den offentlig anklager. De har ikke ret, da:

Artikel 497(1) i det civilretlige reglement om solidarisk hæftelse stipulerer, "hvis adskillige personer er ansvarlige for erstatninger, er deres

hæftelse solidarisk" og artikel 500 i det samme reglement siger det følgende vedrørende principalens hæftelse, "er personen, der har en anden person til at udføre hvad end handling ansvarlig for erstatningerne, uanset om værende forkert at agenten kan forårsage, som på tidspunktet er det sidstnævnte, der er under forpligtelse til at betale erstatningerne."

Man kan konkludere fra at læse disse regler, for det første, at der er objektive årsager for ejerne af de førnævnte skibe og shippingselskabet STENA OIL AB til at være solidarisk ansvarlige, da det var dem, der gav kaptajnerne på de respektive skibe opgaven til at transportere brændstof, der passer perfekt godt med ordlyden i den regel. Yderligere analyse af spørgsmålet viser, at, uafhængigt af fejl, har ejerne af de førnævnte skibe og shippingselskabet STENA OIL AB en forpligtelse til at betale erstatninger, som principal, på grund af det faktum, at de skadende handlinger blev udført af appellanterne, som deres agenter, om med vilje eller imod deres instruktioner, i udførelsen af pligter, med hvilke de var udstyret, som stipuleret i artikel 500(2), der erklærer, "principalen er kun ansvarlig hvis den skadende handling blev foretaget af agenten i udførelsen af pligter de var udstyret med for dette, selv hvis det blev udført med vilje eller imod førnævntes instruktioner. Der kan ikke være nogen tvivl om, at de appellerende kaptajner handlede i ejernes navn på de førnævnte skibe og shippingselskabet STENA OIL AB, der var ansvarlig for dem, selv hvis de har gjort således imod sidstnævntes instruktioner, så så her er der oplagt en pligt for solidarisk hæftelse på grund af at de havde handlet i udførelsen af deres pligter og i deres navn, og på grund af at appellanterne havde handlet fejlagtigt.

Ansaret henført til ejerne af de førnævnte skibe og shippingselskabet STENA OIL AB er civilretligt i art og beskaffenhed, da erstatningerne, der er gældende her, opstår fra den solidariske hæftelse, der er etableret i det civilretlige reglements artikler 497(1) og (2) og 500.

Med hensyn til appellanternes forpligtelse til at betale erstatninger, skal man se udover artikel 483(1), "den person, der med vilje eller blot ved fejl ulovligt krænker en andens ret eller hvad end juridisk bestemmelse, der har til hensigt at beskytte tredjeparters interesser, skal betale erstatninger til den berørte part".

Forpligtelsen til at betale erstatninger opstår fra det civilretligt ansvar, da det er blevet bekræftet, at der er skade og fejl på appellanternes side, så, som en konsekvens, bærer selskabet et civilretligt ansvar.

Det er også nødvendigt at fremhæve, at en person handler med fejl, når hans adfærd fortjener juridisk irettesættelse eller censur, dvs. hans adfærd kunne eller skulle have været anderledes for at forhindre det, der hændte, og omvendt er der en villig misadfærd når man handler frivil-

ligt imod lovreglen, og den krænkelse resulterer i erstatninger, som er sagen med appellanternes handlinger.

Derfor kan ejerne af de førnævnte skibe og shippingselskabet STENA OIL AB ganske klart blive holdt ansvarlige for solidarisk betaling af erstatningerne, selvom de ikke blev tiltalt af den offentlige anklager.

10. Endeligt - fastlagde førsteinstans domstolen de faktiske omstændigheder indenfor den korrekte juridiske ramme for appellanterne til at blive fundet skyldige på vilkårene, fremsat i den ankede afgørelse? I betragtning af de nævnte juridiske realiteter, kan man selvfølgelig sige, at førsteinstans domstolen har de faktiske omstændigheder indenfor den korrekte juridisk ramme, da alle de juridiske krav for smuglerforbrydelsen blev mødt, så appellanterne blev følgelig fundet skyldige i vilkårene for den ankede afgørelse. Derfor havde førsteinstans strafferetlige domstol ret i at anse den offentlige anklagers anklage som bevist. Derfor er anken ikke godtaget og, som konsekvens er den ankede dom opretholdt.

Med hensyn til argumenterne, der blev indsendt af appellanterne vedrørende at der fandtes ikke-berettigende ugyldige aspekter, og følgelig, med den ankede dom værende ugyldig, er de ikke accepteret på grund af at de ikke møder forskrifterne, der er fremsat for det formål i strafferetlig procedure reglementets artikler 87 og 88.

VIII. Afgørelse

[Håndskrevet: I betragtning af det forudgående i de fremsatte vilkår i artikel 8(1)(a) i lov 5/2010 (straffelovgivningen) og artikel 38(2) i lov 7/2010 (dømmende magt lov) afgør højesteretsdommeren for strafferetsafdelingen at afslå anken, der var indgivet af appellanterne Person 9 og Person 7, og følgende opretholde den anke-de dom og den afgørelse, den indeholder uden nogen ændringer.

Lad derfor handlingerne vende tilbage til førsteinstans domstolen, således at den førnævnte afgørelse kan blive håndhævet.

Ingen retsomkostninger er bevilget på grund af en juridisk fritagelse.

Lad dette blive registreret og lad meddelelse blive givet.

Kontoret for højesteretsdommeren, strafferetsafdeling, i São Tomé, den 20.

Juni.

2013.

Dommeren
Person 8]

Reaktioner på afgørelserne truffet af myndighederne på São Tomé

Ambassadøren for Marshalløerne, der var flagstat for Marida Melissa, skrev den 8. april 2013 til ambassadøren for São Tomé og anførte, at de idømte sanktioner ikke syntes at være i overensstemmelse med internationale standarder. Ambassadøren henviste samtidig til et brev af 5. april 2013 fra Senior Deputy Commissioner of Maritime Affairs på Marshalløerne, Person 13. I brevet anførte han, at man ville anlægge en sag i henhold til havretskonventionen (UNCLOS), medmindre sanktionerne blev ændret. Den 10. juli 2013 rykkede Marshalløerne ved Advokat 1 for et svar.

Den 29. maj 2013 skrev den svenske udenrigsminister til udenrigsministeren fra São Tomé med henvisning til, at Stena Oils last var konfiskeret, selv om de ikke havde været en del af processen, og at besætningen stadig blev tilbageholdt. Den 19. september 2013 fulgte den svenske ambassadør fra Angola op på sagen.

Den 26. juli 2013 kontaktede Bremer Landesbank i egenskab af panthaver i Duzgit Integrity de maltesiske myndigheder med anmodning om, at myndighederne protesterede mod, at skibet blev eksproprieret. Den 16. august 2013 fulgte Turkish Chamber of Shipping op med en tilsvarende henvendelse på vegne af Düzgit Group.

Den 30. juli 2013 besvarede det tyske udenrigsministerium en henvendelse fra Vidne 2 fra ShipCare, der repræsenterede selskabet bag skibet Marida Melissa. Efter en gennemgang af de omstændigheder, der førte til konfiskationen af Marida Melissa, hedder det:

”Votering:

På grund af manglen på relevante fakta er Udenrigsministeriet ikke aktuelt i stand til at foretage en juridisk vurdering af, hvorvidt corpus delicti var opfyldt i henhold til lovgivningen i den Demokratiske Republik Sao Tome og Príncipe, og i så fald hvorvidt konfiskationen af MS Marida Melissa var berettiget. Fra en ren søretlig synsvinkel skal det dog understreges, at det er lovgivningen i den relevante kyststat, der gælder i territorialfarvand. Der henvises til uvildigheden af domstolene i Sao Tome og Príncipe.

Uanset appellansens bestræbelser vil Forbundsregeringen omhyggeligt følge procedurerne og vil lokalt inden for rammerne af dens mulighe-

der opfordre til, at der indgås et forlig. Appellanten anmodes om at kontakte ambassaden i Libreville for at drøfte, om dennes bestræbelser med rimelighed kan støttes af ambassaden i Libreville.”

Den 7. september 2013 anlagde ejeren af Marida Melissa og skibets kaptajn sag på Marshalløerne mod São Tomé og personerne involveret i sagen.

Forsøg på at nå en løsning

Det fremgår af Den Permanente Voldgiftsrets kendelse, at der var forhandlinger mellem på den ene side myndighederne fra São Tomé repræsenteret ved Person 14 og på den anden side ejeren af Marida Melissa repræsenteret ved Advokat 2 samt Stena Oil, DS Tankers, Malta og Marshalløerne repræsenteret ved Advokat 1. Forhandlingerne foregik i perioden fra den 22. august 2013 indtil oktober 2013.

Af en mail af 18. september 2013 fra Advokat 1 til Advokat 3, som Advokat 1 dagen efter videresendte til Vidne 1, fremgår det, at han havde talt med ”Person 14”. Det fremgår, at São Tomé ønskede ”a” diplomatic” solution”, og at:

“I asked him that in view of his long experience in public positions, if he still consider that someone outside STP can really believe that with the facts of the case it is possible to consider fair, reasonable and normal to impose 3 years imprisonment to the Masters, two ships confiscated and the cargo (6million usd), a 5 million Euro damage compensation and two additional proceedings for the same facts: customs with 1090000 euro and other from the Port Authorities (at the beginning) with 28000 Euro x2 .

He remained silent ... trying to agree with me.

He promised me to talk to the prime Minister "his nephew" this evening again to see if he can send me ano email with a new economic offer.”

Monjasa DMCC's køb af olielasten på Duzgit Integrity

Sideløbende med ovennævnte forhandlinger arbejdede myndighederne på São Tomé på at få solgt den konfiskerede olie. I en erklæring af 7. august 2013 anmodede anklagemyndigheden om, at brændstoffet om bord på Duzgit Integrity måtte sælges. Det fremgår af anmodningen, at skibene Duzgit Integrity og Marida Melissa og hele deres last og varer var beslaglagt efter straffelovens sektion 104, stk. 1, og at olien ønskedes solgt på grund af alvorlig miljøfare. Det er oplyst, at domstolen tog anmodningen til følge den 8. august 2013.

Den 8. september 2013 mailede en medarbejder fra Shipcare ”as per recent telcon with Vidne 2” dommen vedrørende Marida Melissa til Sagsøgte 2.

Den 15. september 2013 afgav advokat Jacob Skude Rasmussen en erklæring “Advice on purchase of marine fuel from the Democratic republic of Sao Tomé and Príncipe” . I udtalelsen hedder det bl.a.:

”...

2 Conclusion

It is our conclusion that Monjasa may rely on the judgements from Sao Tomé according to which the confiscation of the Marine Fuel from M/T Duzgit Integrity was performed in accordance with applicable legislation. The constitution of Sao Tomé as well as human rights reports point to the conclusion that the judiciary of Sao Tomé is independent and that the right of a fair trial is guaranteed within Sao Tomé’s judicial system. Therefore we have no reason for questioning the validity of the judgments of the courts of Sao Tomé in this case. Since the courts unanimously have ruled in favor of the decision of the authorities to confiscate the Marine Fuel, Sao Tomé must be considered and treated as the rightful owner of the Marine Fuel.

...

4 Would there be any legal implications if Monjasa purchase the Marine Fuel confiscated from M/T Duzgit Integrity?

In order to answer the question whether there would be any legal implications associated with a purchase of the Marine Fuel confiscated from M/T Duzgit Integrity the pertinent problem is whether Sao Tomé are to be considered the now rightful owner of the Marine Fuel. If that question is answered in the affirmative, one must conclude that the authorities of Sao Tomé have capacity to enter into an agreement with Monjasa on the sale of the Marine Fuel.

The next question is whether Sao Tomé is subject to political sanctions or other trade restrictions prohibiting Monjasa from entering onto agreements with Sao Tomé.

4.1 Is Sao Tomé the rightful owner of the Marine Fuel?

It follows from the United Nations Convention on the Law of the Sea (“UNCLOS”) as well as customary international law that the coastal stage has full sovereignty within its territorial sea. Consequently, under international law, Sao Tomé has full jurisdiction to enact legislation concerning its territorial sea. Moreover, São Tomé also has full jurisdic-

tion to enforce any such legislation against vessels in its territorial sea, including foreign vessels.

In this case it is undisputed that the STS oil transfer was performed within the territorial sea of Sao Tomé. It must therefore be concluded that Sao Tomé under international law had full jurisdiction to enforce its customs code against the vessels MS Marida Melissa and M/T Duzgit Integrity. This is also the conclusion of the German Foreign Affairs Committee.

The pertinent question is then whether the customs code allowed for the authorities of Sao Tomé to confiscate the Marine Fuel. This question is subject to an interpretation of the relevant legislation of Sao Tomé, *i.e.* the customs code, and therefore not something which we can advise upon. However, the case has been tried by the courts of Sao Tomé in three instances, which all have ruled in favor of the authorities of Sao Tomé.

Under the constitution of Sao Tomé, the judiciary is independent and the right of a fair trial is guaranteed. Thus, the constitution provides for the right to a fair public trial by a judge (juries are not used), the right of appeal, the right to legal representation, and, if a person is indigent, the right to an attorney provided by the state. Defendants are presumed innocent and have the right to confront their accusers, confront witnesses, access government evidence, and present evidence and witnesses on their own behalf. In general, defendants are allowed adequate time and facilities to prepare a defense and are not compelled to testify or confess guilt. Defendants must be informed of the charges against them within 48 hours of arrest.

Moreover, we have not been able to identify any human rights reports pointing to the fact that the judiciary of Sao Tomé should not be independent. This is also the conclusion of the Foreign Affairs Committee of the German parliament.

Against this background we find that Monjasa have no reason not to rely on the judgments of the courts of Sao Tomé in this case. Since the courts unanimously have ruled in favor of the decision of the authorities to confiscate the Marine Fuel, Sao Tomé must be considered and treated as the rightful owner thereof.

As owner of the Marine Fuel, the authorities of Sao Tomé have full capacity to enter into an agreement with Monjasa concerning the sale of the Marine Fuel. Further, Sao Tomé is not subject to political sanctions

or other trade restrictions and therefore we conclude that to the best of our knowledge there are no legal implications for Monjasa associated with purchasing the Marine Fuel from the authorities of Sao Tomé.

...

5 Qualifications

Our advice is confined to and given on the bases of Danish law in force at the date hereof as currently applied by the Danish courts.

The advice is further based on following documents

- Translations into English of the judgments of 29 March 2013 (first instance) and 20 July 2013 (second instance);
 - Enforcement order concerning the sale of the marine fuel of 8 August 2013;
 - Petition to the Foreign Affairs Committee of the German parliaments of 5 August 2013 and the response of the Foreign Affairs Committee of 30 August 2013
- ..."

Den 15. september 2013 afgav Monjasa DMCC tilbud på køb af olielasten i Duzgit Integrity. Af tilbuddet fremgår det bl.a. i dansk oversættelse:

"Vi forstår, at myndighederne i den Demokratiske Republik Sao Tomé og Príncipe har konfiskeret i alt ca. 9600 mts marinebrændstof bestående af ca. 8300 mts tung brændselolie (F0-380Cst RMG380) og ca. 1300 mts marinegasolie (MG0-380Cst OMA) fra skibet M/T Duzgit Integrity som en konsekvens af, at skibet har udført uautoriseret og ulovlig STS-bunkersoverførsel i territorialfarvandet ved Sao Tomé og Príncipe. Derudover forstår vi, at højesteret i Sao Tomé og Príncipe i en endelig dom, der ikke kan appelleres, har stadfæstet beslutningen om at konfiskere dette marinebrændstof, og at den Demokratiske Republik Sao Tomé og Príncipe derfor nu er den retmæssige ejer af marinebrændstoffet.

...

- Det pågældende marinebrændstof vil blive købt i den stand, som det forefindes og der, hvor det er,
- Prisen på marinebrændstoffet FO-380Cst RMG380 aftales til 300 USD pr. mt.
- Prisen på marinebrændstoffet MGO OMA aftales til 400 USD pr. mt.

...

Aftalen er ikke fuldført, før den Demokratiske Republik Sao Tomé og Príncipe og Monjasa DMCC har underskrevet salgsdokumentet.

Tilbudet er gyldigt indtil 15. oktober 2013.”

I en udateret erklæring fra Advokat 4 hedder det i dansk over-sættelse:

”Monjasa OMCC har bedt mig om at komme med en juridisk udtalelse om, hvorvidt dommene afsagt af domstolene i Sao Tomé og Príncipe vedrørende arrest og konfiskation af skibene MIT Manda Melissa og M/T Duzgit Integrity samt lasten i M/T Duzgit Integrity er i overens-stemmelse med den relevante lovgivning i Sao Tomé og Príncipe.

Jeg bekræfter herved, at jeg har læst dommene af 29. marts 2013, 20. juni 2013 og påbuddet af 8. august 2013, og på denne baggrund kan jeg bekræfte følgende:

Det følger af fakta som anført i dommene, at den 15. marts 2013 tog skibet M/T Manda Melissa en last af bunkers fra skibet M/T Duzgit Integrity i territorialfarvandet ved Sao Tomé og Príncipe uden at have fået tilladelse til at udføre en sådan operation. Skibene M/T Manda Melissa og M/T Duzgit Integrity blev derfor arresteret af kystvagten for at udføre ulovlig STS-bunkersoverførsel i territorialfarvandet ved Sao Tomé og Príncipe, og myndighederne i Sao Tomé og Príncipe indledte en straffesag mod rederne, befragterne og kaptajnen på de to skibe.

I dommen af 29. marts 2013 fra domstolen i første instans blev den ukrainske kaptajn på M/T Marida Melissa og den tyrkiske kaptajn på M/T Duzgit Integrity hver idømt tre års fængsel. Begge kaptajner, skibs-rederne og befragteren Stena Oil A/B blev idømt en bøde på 122.500.000.000 STD. Derudover besluttede domstolen at konfiskere begge skibe og hele lasten ombord på M/T Duzgit Integrity.

I midten af april 2013 appellerede kaptajnerne, skibsrederne og Stena Oil A/B dommen fra domstolen i 1. instans til domstolen i 2. instans i den Demokratiske Republik Sao Tomé og Príncipe. I sin dom af 20. juni 2013 stadfæstede domstolen i 2. instans i Sao Tomé og Príncipe dommen af 29. marts 2013.

Den 8. august 2013 udstedte domstolen et påbud, der tillod regeringen i Sao Tomé og Príncipe at sælge lasten i Duzgit Integrity og overføre proventet fra salget til statskassen.

Toldkodeksen gør det muligt for domstolene i Sao Tomé og Príncipe at konfiskere skibene og lasten i tilfælde af overtrædelse af toldkodeksen. Efter at have gennemgået dommene og påbuddet konkluderer jeg, at domstolene i Sao Tomé og Príncipe i henhold til toldkodeksen havde fuld bemyndigelse til at konfiskere skibene og lasten og bemyndige regeringen til at sælge lasten. Jeg mener derfor, at toldkodeksen i Sao Tomé og Príncipe har været anvendt af domstolene i henhold til sin ordlyd, og at dommene som sådan er korrekte.

Domstolene kan frit vurdere de beviser, der fremlægges for dem. Derudover er domstolene i overensstemmelse med forfatningen i Sao Tomé og Príncipe uafhængige og objektive.”

Den 2. oktober 2013 bekræftede regeringen i São Tomé og Príncipe over for Monjasa DMCC, at man var interesseret i at acceptere tilbuddet om køb af brændstoffet.

Der er udarbejdet købsaftale mellem São Tomé og Príncipe og Monjasa DMCC af 9. oktober 2013, hvor det i dansk oversættelse hedder bl.a.:

”DENNE KØBS- OG SALGSAFTALE er indgået imellem hans excellente, ministeren for planlægning og finans i den Demokratiske Republik São Tomé og Príncipe som repræsentant for landets regering (herefter kaldet ”SÆLGER”) og selskabet, MONJASA DMCC (herefter kaldet ”KØBER”), repræsenteret ved Vidne 3, i dennes egen-skab af administrerende direktør pr. datoen for parternes underskrivelse heraf.

...

3. SÆLGER har legal og omsættelig krav på aktivitet, som beskrevet i Tillæg A til denne aftale. Der er ingen lån, pant, krav afgifter (inklusive toldafgifter), aktuelle gældsforpligtelser, byrder eller andre rådighedsindskrænkninger, forpagtningsaftaler, forpligtelser eller andre former for krav i ovenstående aktiv...

...KØBER anerkender, at SÆLGER fraskriver sig alle former for garantier, hvad enten de er udtrykkelige eller underforståede, i relation til enhver beskrivelse af aktivet, der er indeholdt i kataloger, brochurer, handelsdokumenter eller STANDARDER, som udleveres direkte eller indirekte af SÆLGER.”

I tillæg A til aftalen hedder det i dansk oversættelse:

”Cirka 8.300 ton ”F0380CST RMG380” brændstof i overensstemmelse med ISO 8217:2010:RMG380 specifikation, til et beløb på USD 300,00 pr. ton leveret, inklusive alle omkostninger og gebyrer. Det samlede beløb (8.300 x 300) er således USD 2.490.000,00 (to millioner fire hundrede og halvfems tusinde amerikanske dollars).

Cirka 1.300 ton MGO DMA brændstof i overensstemmelse med ISO 8217:2010:DMA specifikation, til et beløb på USD 400,00 pr. ton leveret, inklusive alle omkostninger og gebyrer. Det samlede beløb (1.300 x 400) er således USD 520.000,00 (fem hundrede og tyve tusinde amerikanske dollars).

Det samlede beløb for varen er beregnet til USD 3.010.000,00 (tre millioner og ti tusinde amerikanske dollars) – der reguleres i forhold til den endelige målte mængde efter færdiggørelse af leverance af varen til købers ejendom.”

Stena Oil's protest mod Monjasa DMCC's køb af olielasten på Duzgit Integrity

Monjasa indgik aftale om, at skibet Anuket Emerald skulle hente lasten af olie i Duzgit Integrity.

Ejeren af Duzgit Integrity sendte den 11. oktober 2013 et ”LETTER OF PROTEST” til bl.a. ejeren af Anuket Emerald, Combe I Shipping Ltd., og Norbulk Shipping, hvor de anførte bl.a., at skibet og lasten var ulovligt tilbageholdt, og at lasten tilhørte Stena Oil. Også Stena Oil ved Vidne 1 skrev samme dag til Norbulk Shipping, at de ejede lasten.

Ligeledes den 11. oktober 2013 mailede Vidne 1 til bl.a. Sagsøgte 1 og Sagsøgte 2 under emnet: ”M/T Anuket Emerald at Sao Tome” :

“Further to my last. The crew of Duzgit Integrity is presently being locked up in their quarters and guarded under gunpoint. If you progress your intentions to unload this cargo you will be considered as being Involved In an act of Piracy. Please be guided accordingly.

...

I am not sure about Sagsøgte 1's Email address but please forward this to him as well.

Sagsøgte 1,

I would like to make the following statement following our telephone conversation.

You told us that M/T Anuket Emerald is on her way to Sao Tomé et Príncipe (“STP”) territorial waters in order to load cargo (bunker oil) (the “Cargo”) from the vessel Duzgit Integrety or, as the case might be, the vessel Marida Melissa (the “Vessels”).

Please be informed that Stena Oil AB is the owner the Cargo. The Cargo and the Vessels have been illegally detained by the state of STP. The detention of the Cargo and the Vessels is subject to pending legal proceedings Including, amongst others, the international Tribunal of the Laws of the Sea in Hamburg (“ITLOS”). Vessel owners and Stena Oil have also engaged diplomatic efforts (Including Sweden, Turkey, Germany, Ukraine, Marshall Island, Malta amongst others) as well as the United Nations and the European Union in order to have the Vessels and Cargo released from the illegal detention pursued by STP.

If you pursue any dealings regarding the Cargo, Stena Oil will pursue and exhaust all legal rights against you in all available jurisdictions for the full value of the Cargo and damages. We will also inform all in-volved governmental and non-governmental organizations of your in-volvement in the shady dealings of STP as well as the press.

You are now informed of Stena Oil’s position in this matter.”

Person 15 skrev den 11. oktober 2013 på vegne af ejerne af Anuket Emerald til Vidne 4 fra Monjasa, at de ikke kunne foretage Ship-to-Ship overførslen, hvilket gav anledning til yderligere korrespondance, herunder om det forhold, at olien skulle overføres, selv om kaptajnen på Duzgit Integrity ikke var på skibet, hvilket betød, at skibets forsikring ikke dækkede eventuelle skader.

Sagsøgte 2 kontaktede Danmarks Rederiforening, der den 11. oktober 2013 skrev følgende til ham:

“See below from our Brussels office.

I do not have Sagsøgte 1's mail here so I hope you will handle or forward to Sagsøgte 1.

I cannot see what Stena would gain from targeting you in this case -if you decline I suppose other buyers will be ready.

Anyway I think it would be good to hear your take on this whole thing. We might want to reach out to at least the Danish ministry of foreign af-

fairs proactively and possibly also to our contacts in the European Commission.

Yours,
Person 16

...

Dear Person 16,

As discussed, please find a short mail on the issue in Sao Tome.

According to a source in Brussels, Stena Metal has had a ship detained in Sao Tome for a while. They have tried several diplomatic approaches to the government but have been unsuccessful. Stena claims that their crew is detained at gun point and the ship has illegally been taken over by local authorities. Apparently, Sao Tome has now sold the cargo (oil) to Monjasa and a vessel is on its way to collect the cargo.

Stena is very much up in arms over the whole situation and will launch a campaign in Denmark and Brussels targeting the Danish Foreign Affairs Ministry, the European External Action Service and the European Commission. Whilst they will criticize the Sao Tome authorities for illegally withholding their crew and vessel and selling the cargo, they will also target Monjasa as a reputational European company "buying stolen goods". Apparently, Stena has already contacted Sagsøgte 1 on this issue.

It would be very useful to have the full picture on this case, as we may well be contacted and have to counter this campaign, should Stena decide to launch it."

Efter at de havde tale sammen i telefonen, skrev advokat Vidne 5, der repræsenterede Monjasa, den 14. oktober 2013 således til advokat Vidne 6, der repræsenterede Stena Oil:

"Reference is made to our phone a short while ago concerning the potential lifting of the marine fuel cargo (the "Cargo") on board the M/T Duzgit Integrity (the "Vessel") by a company in the Monjasa group. We also refer to email of 11 October 2013 from Vidne 1, Stena Oil AB ("Stena Oil") to Sagsøgte 1, Monjasa which we have received a copy of.

We understand that you on behalf of Stena Oil claim that the cargo belong to Stena Oil.

First of all, please be advised that it is imperative for the Monjasa group that the transactions it is involved in are legally in order. In this respect we have, as I mentioned during our call, looked carefully into the evidence in this matter, and to facilitate a open discussion regarding the legality we have below set out the key points in our legal reasoning in the case.

Please be advised that we have primarily based the facts on those facts which derives from the Sao Tomé court decisions.

We understand from the court decisions that the vessel MS Marida Melissa on 15 March 2013 took bunkers from the vessel M/T Duzgit Integrity within the territorial sea of Sao Tomé and Príncipe. Since the STS operation was unauthorized and therefore illegal under Sao Tomé and Príncipe's legislation, the vessels MS Marida Melissa and M/T Duzgit Integrity were arrested/detained by the coast guard for performing illegal STS oil transfer operations within Sao Tomé and Príncipe's territorial sea.

Following the arrest/detention of the vessels, the authorities of Sao Tomé and Príncipe commenced customs proceedings as well as criminal proceedings against Owners, charterers and Masters of the two vessels and in that connection the cargo of M/T Duzgit Integrity were confiscated.

Based on the facts of the case, including the facts presented by the Owners M/S Merida Melissa in a petition to the German Foreign Affairs Committee, it seems to be undisputed that the STS operation was performed within the territorial sea of Sao Tomé and Príncipe. Under international law, Sao Tomé and Príncipe therefore had full jurisdiction to enforce its customs code against the Vessel. Pursuant to the United Nations Convention on the Law of the Sea as well as customary international law, the Coastal State has full sovereignty within its territorial sea. Consequently, Sao Tomé and Príncipe had full jurisdiction to enact legislation concerning its territorial sea as well as to enforce any such legislation against vessels in its territorial sea, including foreign vessels such as the Marida Melissa and Duzgit Integrity .

This is also the conclusion of the German Foreign Affairs Committee, which refused to follow the petition by Owners of M/S Merida Melissa and intervene in the case.

We understand that the question of the legality of the confiscation of the Cargo has been tried in two instances by the courts of Sao Tomé and Príncipe. We further understand that in September 2013 an appeal against the court in second instance's decision was filed with the Constitutional Court and that the decision of the Constitutional Court is currently pending. However, the appeal to the Constitutional Court does not suspend the enforceability of the decision of the court in second instance, and the local courts have therefore issued an enforcement order for the sale of the Cargo.

Sao Tomé and Príncipe is a sovereign state with independent courts and as such there can be no question that the title to the Cargo has transferred to Sao Tomé and Príncipe and that any purchase of the therefore would be lawful.

The fact that Stena Oil refuses to recognize the authority of Sao Tomé and Príncipe to enforce legislation against vessels in its territorial sea or the judgments emanating from the courts of Sao Tomé and Príncipe is a political issue which must be addressed by the flag state of the Vessel in question, provided of course that the flag State deems any such action appropriate. However, the companies in the Monjasa group have no reason not to base their commercial decisions on judgments from a sovereign States, including Sao Tomé and Príncipe.

Any relation or dispute between Stena Oil and Owners of the vessels is of no relevance to the Monjasa group.

During our call you also mentioned potential ITLOS cases. We have checked the ITLOS webpage and there are no pending case(S) against Sao Tomé and in any instance that would be a matter regarding the vessels and not the cargo.

Both you and Vidne 1 mentioned that you were concerned with the safety of the crew on board the M/T Duzgit Integrity. This is obviously something that the Monjasa group takes very serious and enquiries have therefore been made already Friday to the coast guard whom has confirmed that the crew is safe and in good health and is being treated correctly. We have also seen correspondence from the M/T Duzgit Integrity which confirms this and the Monjasa group has today spoken to the Owners of the M/T Duzgit Integrity who had no other information (although they advised that they had no direct contact with the vessel)

We trust this openly reflects the position as the Monjasa group sees it and as also mentioned several times during our conversation, we are open to consider arguments and evidence that may prove that our basis and assumptions of this matter are wrong and we therefore look forward to immediately receiving your legal arguments in support of Stena Oil's allegation that the cargo belongs to Stena Oil and that an STS operation would be violating Stena Oils rights."

Vidne 6 besvarede samme dag brevet således:

"Thank you for your time in talking to me and for your message and letter. I will revert with a more detailed response correcting some of the factual errors tomorrow. Meanwhile, I wish to assure you that Stena Oil firmly maintains that the cargo on board the MT Duzgit Integrity is still the property of Stena Oil. There are several reasons for this.

First, Stena Oil was never even notified of the procedure according to which the cargo was "lost" to Sao Tomé e Príncipe. The procedure during this mock trial was clearly orchestrated by the government. Even if the present regime in Sao Tomé considers the court order correct and binding we do not think it will be upheld in any other jurisdiction but rather considered invalid on grounds of "ordre public". Monjasa will not be able to obtain a clean title based on this invalid and unenforceable verdict. Stena Oil will pursue its legal remedies in all available jurisdictions and against any and all parties and persons that interfere with the cargo.

Second, not even the government in Sao Tomé respects the verdict. Although the verdict clearly states that also the vessels are "lost" to the state, they have released one vessel against payment of a minor fine.

Third, during the time the vessels have been arrested, Stena Oil has on several occasions sold parts of the cargo to the owners of Marida Melissa and paid taxes and dues on the sales as requested by Sao Tomé. Not even the Sao Tomé authorities are of the opinion that the cargo is rightly theirs.

The actions of the state of Sao Tomé e Príncipe are in fact an example of state piracy. They have been holding the vessels and the cargo for ransom which is evident from the negotiations.

As Monjasa is fully aware the tanker Duzgit Integrity have lost her class certificate due to the prolonged illegal detention. The vessel now has effectively no P&I or H&M insurance cover. Furthermore there is no Mas-

ter onboard or qualified crew to safely and legally conduct a STS operation. Any attempt to perform an STS operation will be a clear violation of international tanker operation rules such as OCIMF etc. Should such a discharge operation take place it will without doubt pose a real threat to the sensitive ecological environment in the area.

We also have real concerns as to where and to whom Monjasa intends to pay the money for this oil. We have been in negotiations with STP for many months to try to settle this dispute and, despite getting close to reaching an agreement at various stages, they have never been able to tell us where and to whom the settlement proceeds would be paid. You will of course be well aware of Monjasas obligations under the EU anti-bribery legislation, so no doubt you have carefully considered who ex-actly you are paying for this cargo.

In the circumstances we request you to provide us, by return, with:

1. A copy of the sale contract you have entered into with STP; 2. Details of where, you will be paying the sale proceeds to; 3. The documents you have received from STP proving that Stena has been served with a legal process and on which STP claim to be entitled to sell the cargo;
4. The advice on STP law, which is based on Portuguese law, which we assume you have obtained that shows that STP are entitled under their own law to sell this cargo, taking into consideration as well that the other protagonist in this incident has just been released on payment of a civil fine at about €28,000. If you have not taken such advice then we consider you should.

We look forward to hearing from you and in the meantime Stena Oil continues to reserve fully all their rights.”

Der var rejst spørgsmål om, hvordan besætningerne på skibene blev behandlet, mens skibene var tilbageholdt. Der er fremlagt en erklæring af 14. oktober 2013 fra regeringen i São Tomé og Príncipe om, at besætningen blev behandlet ordentligt. Der er endvidere fremlagt en udateret erklæring underskrevet af besætningen på Duzgit Integrity bortset fra kaptajnen og 1. styrmanden. I erklæringen hedder det:

“Whom it may concern;

We're the crews of the M/T Duzgit Integrity. We want to explain regarding situation of the vessel condition. First of all, all crews healthy, ok. At present we supplied provision very enough by coast guard .All

about details; 11rd October 2013 at 05 a.m. Coast Guard came on board after VHF contact by channel 16. After, get information about situation of what happened in officers messroom. We was met in messroom couple of hours. We already explained to the Coast Guard as a; during the time we spent at the ship staff who has the certificate like us will be at your service. After our explanation of the future regarding of operation the Coast Guard had been guaranteed of our vessel normal condition up to now and still do not pushing. While of the time Coast Guard giving information about situation of the international regulation and local regulation and our position of the situation. All of the time Coast Guard asking our request in permanently. During the time we get small problems reason of chief mate. For example he took response by himself and did not follow coast guard orders and his unresponse, unofficial acts, the vessel and crews has been feel out of rules and his felt in trouble. After that Chf. Mate lost the crew's confidence and Chf. Officer responsibilities. At present we are already understanding each other except Chf mate, now 2nd Mate took vessel responsibility. We has not feeling any kind of pressure from Coast Guard side. They try to help us at any time what they can. At the present time, Coast Guard always keep our reaction for our health and we're pleasure about that.

Kind Regards”

Af en ligeledes udateret erklæring underskrevet af 3. styrmanden fremgår bl.a., at besætningen følte sig tvunget til at underskrive erklæringen.

Advokat 3 fra Advokatfirma 1, London, skrev den 16. oktober 2013 til bl.a. advokat Vidne 5:

“...

Without prejudice to our clients' position that the detainment of the Vessel and STS transfer of the cargo to the ANUKET EMERALD is illegal (and we note that this vessel has now gone elsewhere no doubt realising the seriousness of the position), please provide copies of all the documents upon which your clients rely to establish their claim to title in the cargo. Further, we have not received a copy of the Enforcement Order referred to in your message. The only documents we have in our possession shows that the title in the cargo belongs to Stena Oil AB only. Please also provide a copy of the Enforcement Order together with any relevant translation of the same.

You claim that there was a bunker exchange between MARIDA MELISSA and DUZGIT INTEGRITY but this is not the case. No STS had taken place when the two vessels were detained.

In addition, our clients have grave concerns regarding the safety of their crew and Vessel. The crew have been confined to their rooms and the chief officer is now locked into his room after he was discovered sending messages to us. Our clients have not been able to establish full radio contact with their crew and have been advised by the STP authorities that the blackout will continue until after the STS transfer is complete. The limited reports our clients have received suggest that the crew are not being handled correctly. Indeed, they are running out of provisions such as food.

The Vessel has been anchored since March 2013 and does not have a Master on board because the STP government refused to allow him to return after he was finally released from the STP prison. Further, a Maltese tanker cannot be manned by somebody who does not hold valid and satisfactory certificates. Even if the Master had been on board, the Vessel's Class is not valid for any STS operations.

We understand that the documents your clients have received from the Vessel have been amended by the STP military officers, who are claiming to be the Master but they are **not** properly authorised. Any messages received from our Vessel have also been sent by the STP military officers and not our crew. There are evidently risks associated with discharging the cargo in the present circumstances yet these appear to have been ignored by your clients.

It is evident that the Sao Tome and Principe authorities have been selective with the facts they chose to share with your clients, and have provided a superficial and misleading version of events. The background and context of the case is complex and multi-dimensional, and one which raises serious concerns, even on the basis of a minimum due-diligence inquiry.

With regards to the international law of the sea aspects of this dispute, the provisions and the applicability of the relevant part of the United Nations Convention on the Law of the Sea is not in dispute. It is not contested that a coastal State has sovereignty within its territorial waters, and it is not contested that this event took place within territorial waters. Nevertheless, sovereignty is by no means absolute, and cannot be exercised or enforced in a manner which violates the rules of international law and of UNCLOS (Article 2 UNCLOS), or in a manner that

constitutes bad faith or an abuse of right (Article 300 UNCLOS). Sao Tome and Principe's conduct has been in bad faith, abusive, disproportionate, discriminatory, non-transparent, inhumane, and has even denied the Masters, owners and charterers due process at law.

Further, with particular reference to the events of the last few days, in which context your clients have been engaged, it is stressed that the conduct of Sao Tome and Principe is in direct violation of international rules on safety of life at sea and rules against marine pollution (SOLAS, MARPOL), and in direct violations of the rules and regulations imposed by Malta, the flag State of the DUZGIT INTEGRITY amongst others. We refer specifically, but without limitation, to the events of last Friday 11 October 2013, to date:

- the boarding of the Duzgit Integrity by armed forces of Sao Tome and Principe;
- the confinement of the crew;
- the prohibition from communicating (still in effect);
- the threatening of the crew with imprisonment for failure to follow orders;
- the persistent orders to heat and prepare cargo for unloading without a Master on board;
- the confinement of the Chief Officer as reprisal for his attempts to communicate; and
- the imposition of orders on the Second Officer (in the absence of the Chief Officer), who is not qualified, entitled or empowered to oversee the STS operation.

We can indicate that the flag States of both the DUZGIT INTEGRITY and the MARIDA MELISSA as well as the States of the other interests involved have, on several occasions, expressed their concern at Sao Tome and Principe's actions as being contrary to international rules and norms. Several diplomatic exchanges/Verbal Notes have been sent in this respect. In the most recent Note Verbale, sent 14 October 2013, followed by an official demarche at the Embassy of Sao Tome and Principe in Brussels, Malta expressed its serious concern in relation to the events since March 2013, with emphasis on the developments of Friday 11 October 2013. Malta considers Sao Tome and Principe's conduct not in conformity with international rules and norms, and has fully reserved its rights to bring an action before an international arbitration tribunal (in accordance with the UNCLOS provisions) or before the International Tribunal for the Law of the Sea (ITLOS).

We trust that this should offer your client sufficient comfort that there is a strong and imminent “international law violations” dimension to this matter. We therefore ask again for your clients to reconsider their position.

We are also a little surprised that a firm of your excellent reputation is involved in a matter where such intimidation/tactics appear to be part of the modus operandi and assume that with your involvement matters will now proceed in a more legal footing. We suggest that you also involve Stena who claim to be, and as far as we are aware remain, the legal owners of the cargo.

All our clients’ rights are fully reserved.”

Efter at det var besluttet, at M/T Energizer, der var ejet af Monjasa-gruppen, skulle hente olielasten, protesterede ejeren af Duzgit Integrity den 18. oktober 2013 over for Monjasa A/S og Energizer Shipping A/S.

Vidne 1 skrev den 20. oktober 2013 til bl.a. en række Monjasa-selskaber, Monjasas advokater, Sagsøgte 2 og Sagsøgte 1:

“To the owners and/or demise charters of the vessel *Energizer*.

You already know, from correspondence sent by us to your principals and/or beneficial owners, the Monjasa group of companies, that we own the cargo on the *Duzgit Integrity* currently off Sao Tome and Principe and that the steps you are taking to remove the cargo from that ship are both unlawful and dangerous. We note that you have also been informed of this by the owners of the *Duzgit Integrity*. See in particular their email dated 18th October. The purpose of this email is to re-mind you that we strongly object to your Interference with and/or conversion of our property and we request you not to proceed with this STS operation. If you ignore this request we ask you to hold our property to our order pending agreement as to where it is discharged and we request your confirmation of this by COB on Monday 21st October. If you fail to do this we shall assume that you have no intention of returning our property and we reserve our rights to take action against you and your vessel. This includes, but is not limited to, the right to arrest your vessel for the full value of our cargo in a jurisdiction of our choice and without further notice. All our rights whatsoever are reserved fully.”

Olielasten blev i tidsrummet 19.-22. oktober 2013 overført til Energizer.

Voldgiftssag i New York mellem Monjasa A/S og Stena Oil

Monjasa A/S og Stena Oil havde den 1. marts 2013 indgået en aftale om, at Monjasa i en 9-måneders periode skulle levere bunker-olie til Stenas fartøj Scottish Viking.

Advokat Vidne 6 meddelte den 12. november 2013 på vegne af Stena Oil til advokat Jacob Skude Rasmussen, at Stena Oil ”terminates the bunker agreement Scottish Viking/Ventspils with immediate effect, based on Monjasas illegal actions” .

Monjasa A/S anlagde herefter voldgiftssag med påstand om betaling af ikke betalte leverancer samt erstatning for, at aftalen blev hævet i utide, i alt 97.383,22 \$. Voldgiftssagen blev behandlet i New York. Under sagen gjorde Stena Oil et modkrav gældende til kompensation.

Ved voldgiftsrettens kendelse af 12. september 2014 blev Monjasa A/S’ krav taget til følge.

Om Stena Oils modkrav fremgår det, at Stena Oil opfattede São Tomés konfiskationen af olien som en ulovlig handling, og at Monjasa enten måtte returnere olien eller betale erstatning. I kendelsen hedder det:

“Stena asserts that Monjasa had illegally received Stena’s cargo from the DUZGIT INTEGRITY despite warnings to Monjasa that the cargo belonged to Stena. Stena claims that the Contract was terminated because of this illegal activity — i.e., for cause. Therefore, it is argued, the cancellation fee is not payable.

Stena further contends it has the right to offset what Monjasa seeks to recover in this arbitration against the monies it is owed for the loss of its cargo. Notwithstanding any claim by Monjasa that it purchased the cargo legally from the government of STP, Stena also maintains it has never been shown documents which would prove the challenged validity of the cargo purchase and title transfer.

In support of its allegation that STP’s confiscation of the cargo was clearly an illegal act, Stena asserts that the vessels had done nothing wrong as they had not commenced an STS transfer of cargo. Moreover, even if they had, the act was not “smuggling” in any common understanding of the word. Stena argues that no such acts had been committed or contemplated and that STP’s seizure of the vessels and its cargo had no legal basis and, therefore, could not have given STP proper title. On that basis, Stena contends that Monjasa must either return the cargo to Stena or provide compensation. It also maintains that it is entitled

under common law to equitable set-off in part against Monjasa's claim in this arbitration."

Monjasa A/S anførte over for dette bl.a., at olien blev købt af et andet selskab (Monjasa DMCC), at kontrakten udelukkede modregning, og at konfiskationen af olien blev foretaget af en suveræn stat.

Om voldgiftsrettens begrundelse for ikke at tage Stena Oils modkrav til følge fremgår det "First and foremost", at kontrakten mellem Monjasa A/S og Stena Oil udelukkede modregning. Det hedder videre:

"Stena has also argued that its cargo was wrongfully confiscated and resold to Monjasa DMCC, a subsidiary of Monjasa, its contract partner. Stena further contends that it should be allowed to set-off the proceeds of this sale against the funds owed Monjasa. There are a number of reasons why this argument fails. As we have already stated, set-off is not permitted by the Contract. In addition, Monjasa DMCC is a separate corporation and it would thus be improper for us to consider piercing the corporate veil. Furthermore, the sale of the Stena cargo to Monjasa DMCC is a separate transaction and totally unrelated to the Contract, which is the subject of this arbitration.

Whatever prompted STP to take action against the vessels DUZGIT INTEGRITY and MARIDA MELISSA and led to seizure of the Stena cargo did not involve Monjasa at all. Stena's counsel also stated that Stena was never served with legal proceedings and did not instruct local lawyers or participate in any way in this matter.

Monjasa has argued that Stena's claim is prohibited by the Act of State Doctrine. Counsel have addressed the relevancy and application of this doctrine to the circumstances of this case. The Act of State Doctrine presumably precludes a U.S. tribunal from questioning the actions of a foreign sovereign performed within its sovereign territory. In effect, does the Act of State Doctrine preclude this Panel from looking behind the legitimacy of STP's seizure of the vessels and Stena's cargo? As counsel have briefed the issue, there is apparent authority on both sides of the question.

The panel has received and taken notice of a number of exhibits relative to the Coast Guard intervention and the subsequent proceedings between the vessels' owners and STP. In connection with the issues before us, we see no need to comment on the circumstances and consequences of the conflict between the STP Coast Guard and the vessels involved; i.e., DUZGIT INTEGRITY and MARIDA MELISSA; which, at the relevant time, were under time charter to Stena."

Voldgiftskendelse af 5. september 2016 i sag mellem Malta og São Tomé og Príncipe af-sagt af Den Permanente Voldgiftsret i Haag vedrørende United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)

Malta anlagde som flagstat for *Duzgit Integrity* den 22. oktober 2013 sag mod São Tomé ved Den Permanente Voldgiftsret i Haag.

Det fremgår af kendelsens punkt 121, at Malta ønskede kompensation for bl.a. skade påført skibets befragter:

- “11. With respect to reparation [] the Republic of Malta respectfully requests the Arbitral Tribunal to award:
- a. [F]irst, in full satisfaction, a declaratory judgment on the wrongfulness of the conduct of São Tomé and Príncipe in respect to the internationally wrongful acts indicated in Malta’s Memorial and Reply;
 - b. [S]econd, a formal apology from São Tomé and Príncipe for those wrongful misconduct acts;
 - c. [T]hird, a compensation for material and non-material damages suffered by the Republic of Malta as a result of the law enforcement acts against all the interests of the *Duzgit Integrity*, including the shipowner, charterer and crews, as requested in this or in final sub-missions that the parties may yet be required to make if the quantification takes place.
12. With respect to the quantification of those damages, the Republic of Malta reserves the right to present further submissions at a later stage, pursuant [] to the Arbitral Tribunal’s procedural order.”

Voldgiftsretten fastslog, at São Tomé den 15. marts 2013 havde handlet lovligt og inden for sin jurisdiktion. Det hedder i kendelsens punkt 234-236:

“234. Article 49 of the Convention is applicable because *Duzgit Integrity* was located in the archipelagic waters of São Tomé at the time of arrest.⁴³⁷ The Tribunal determines that Malta has failed to establish that the São Toméan authorities gave explicit authorisation to *Duzgit Integrity* to conduct the intended STS transfer, even though it appears that the Master may have held a *bona fide* but mistaken belief that he had been given permission by the São Tomé Coast Guard. Consequently, the Tribunal finds that the actions undertaken by the São Toméan authorities in relation to *Duzgit Integrity* on 15 March 2013, namely, the Coast Guard’s instruction to the Masters to anchor the vessels in the anchorage area and proceed onshore,⁴³⁸ were not unlawful.

235. The Tribunal considers that São Tomé acted lawfully and in accordance with its law enforcement jurisdiction resulting from its

sovereignty over its archipelagic waters in relation to *Duzgit Integrity* on 15 March 2013. The Master knew that *Duzgit Integrity* had an obligation to obtain permission prior to entering São Tomé's waters for making any transshipment. There was no obligation on São Tomé to inform *Duzgit Integrity* of that obligation separately, or to advise *Duzgit Integrity* to leave São Tomé's waters rather than arrest the ship after it had started preparing STS operations with *Marida Melissa*; São Tomé was acting within its sovereign powers to arrest the ship in the circumstances.

236. The Tribunal does not accept Malta's shift-in-responsibility argument. A foreign ship may not commence STS operations in the waters under sovereignty of a coastal State without authorisation. *Duzgit Integrity* had ample time to notify its agent to seek authorisation from São Tomé. The *Duzgit Integrity* charterers were not new to the West African region; they had done STS transfers in São Tomé waters before.⁴³⁹ In the Tribunal's view, the measures taken by São Tomé were necessary to ensure compliance with its laws and regulations adopted in conformity with the Convention. *Duzgit Integrity* did not have a written authorisation, and the radio communications with the master of the Coast Guard patrol boat during its first visit did not constitute such authorisation. Non-compliance with a requirement for prior authorisation under domestic law to undertake an STS operation has been found to be a serious violation.⁴⁴⁰ ”

Voldgiftsretten tog endvidere stilling til sanktionerne fastsat af myndighederne på São Tomé. Voldgiftsretten flertal – 2 medlemmer – fastslog, at sanktionerne samlet set var urimelige og uproportionale. Det hedder herom i kendelsens punkt 254-261:

“254. As the Tribunal has noted in paragraph 209, under international law, enforcement measures taken by a coastal State in response to activity within its archipelagic waters are subject to the requirement of reasonableness, which encompasses the general principles of necessity and proportionality.⁴⁹⁵

255. The Tribunal finds that São Tomé had the right to ensure respect for its sovereignty by initially detaining the vessel, requesting the Master to come onshore to explain the circumstances, and to require the payment of charges and fines. The Tribunal does not consider the IMAP fine as unreasonable or disproportionate; it was the normal legal penalty for the type of infringement committed by *Duzgit Integrity*. The authorities provided reasoning for the components of the fine to the agent of the vessels (the fine was increased due to operational and ad-

ministrative expenses).⁴⁹⁶ The Tribunal finds that this measure fell well within the exercise by São Tomé of its law enforcement jurisdiction and must be given deference. The Tribunal notes that the fine was paid by the charterer on a without prejudice basis.⁴⁹⁷

256. The Tribunal does find, however, that the other penalties imposed by São Tomé, when taken together, were unreasonable and disproportionate when considering the original wrong committed by the vessel—an attempt to make an unauthorised STS transfer between two vessels of the same charterer. Moreover, while the Master of the *Duzgit Integrity* did not have authorisation, he had indicated repeatedly his willingness to move to outside the São Tomé territorial sea.

257. Customs fines apply to goods that are intended for import. Here there was no question of importation or even of an economic transaction. The transshipment operation *Duzgit Integrity* was intending to perform was a transfer between two vessels chartered by the same company (Stena Oil) of cargo belonging to that company. The reason for the operation was to facilitate the trip of *Duzgit Integrity* to Las Palmas to dry dock in order to maintain the best condition for navigation.⁴⁹⁸ In the circumstances, the heavy Custom Directorates fine of more than EUR 1,000,000 imposed by São Tomé appears to be misplaced and disproportionate.

258. Further, there is no evidence to suggest that *Duzgit Integrity* was a repeat offender. Also, prior to the Master's conviction in São Tomé, he had never been found guilty of any criminal wrongdoing.⁴⁹⁹ In spite of this, the Master was convicted of serious offences that had never taken place, and sentenced to three years in prison. In addition, he was held personally liable jointly and severally with the other Master, the owners, and the charterer to indemnify São Tomé in the amount of EUR 5 million.⁵⁰⁰ The Master was pardoned and released six months after conviction (having spent approximately three months released on bail and three months in prison).⁵⁰¹ The EUR 5 million liability imposed on the Master was additional to the Custom Directorates fine of more than EUR 1 million and the IMAP fine of EUR 28,875, and was not included in the pardon.⁵⁰²

259. The Tribunal further recalls that for eight months, until its release under the terms of the Settlement Agreement, the vessel was under the full control of São Tomé while all expenses and responsibility were borne by the Maltese owner.⁵⁰³

260. In the Tribunal's view, when considered together, the prolonged detention of the Master and the vessel, the monetary sanctions, and the confiscation of the entire cargo, cannot be regarded as proportional to the original offence or the interest of ensuring respect for São Tomé's sovereignty (including São Tomé's interest in demonstrating that such conduct will not be tolerated in future cases).

261. The disproportionality is such that it renders the cumulative effect of these sanctions incompatible with the responsibilities of a State exercising sovereignty on the basis of Article 49 of the Convention."

Voldgiftsretten fastslog herefter, at Malta kunne fortsætte processen med henblik på at opnå erstatning. Der hedder herom i kendelsens punkt 333-334:

"333. As regards the third form of reparation claimed by Malta (see *supra* paragraph 315), the Tribunal finds that Malta is entitled to proceed in a further phase of these proceedings to claim damages in respect of the following heads of claim to the extent that it can establish causation between the loss and São Tomé's unlawful conduct: a. Owner's loss of hire of *Duzgit Integrity*
b. Value of cargo owned by charterer of *Duzgit Integrity* (Stena Oil)
...

334. The Applicant is not entitled to claim damages in respect of the payment to IMAP of USD 38,680.95 (EUR 28,875)."

En dissenterende dommer fandt, at Malta ikke kunne gøre krav på kompensation. I denne dommers udtalelse hedder det:

"9. The Tribunal states that under international law, enforcement measures taken by a coastal State in response to activity within its archipelagic waters are subject to the requirement of reasonableness¹⁷ "which encompasses the general principles of necessity and proportionality". The Tribunal finds the IMAP fine of EUR 28,875 to be reasonable and proportionate. It "finds that this measure fell well within the exercise by São Tomé of its law enforcement jurisdiction and must be given deference"¹⁸ However, the Tribunal finds that other penalties imposed by São Tomé *when taken together* (emphasis added) were unreasonable and disproportionate. The measures considered to be unreasonable and disproportionate include the customs fine of EUR 1 million, the three year sentence of imprisonment for the Master of *Duzgit Integrity* and the indemnification of EUR 5 million by the two Masters.¹⁹

10. I disagree with the majority when they consider the cumulative effect of the sanctions by São Tomé to be disproportionate. Instead of considering each measure separately, the Tribunal lumps together penalties of “prolonged detention of the Master and the vessel, the monetary sanctions, and the confiscation of the entire cargo” .²⁰ In my view, each penalty must be considered on its own merit. In any case when considering reasonableness in international law, it must be recalled that “what is reasonable and equitable in any given case must depend on its particular circumstances” .²¹ As stated by the Respondent in its pleadings, illegal STS transfers and bunkering have become notorious in the West African region. This illegal fuel trade in turn fuels illegal, unreported and unregulated (IUU) fishing which is high on the West African coast where São Tomé is situated.

...

12. In considering the reasonableness of the measures taken by São Tomé the starting point is that *Duzgit Integrity* entered the archipelagic waters and commenced performing STS operations without the authorisation of the Respondent. This action contravened São Tomé Decreto-Lei No. 4/2010 which requires 24-hour notice of arrival before entering the ports of São Tomé and is interpreted to be applicable to anchorage in the archipelagic waters and territorial sea.²⁴

13. It is the entering of São Tomé’s waters and the attempted STS operation without prior notification and authorisation that triggered the subsequent actions by the Respondent. The Tribunal has stated that São Tomé “acted lawfully and in accordance with its law enforcement jurisdiction resulting from its sovereignty over its archipelagic waters in relation to *Duzgit Integrity* on 15 March 2013” .²⁵ It is the absence of authorisation²⁶ that triggered the arrest of the vessel and the Master’s trial and fines. In this regard the Tribunal notes that “[n]on compliance with a requirement for prior authorisation under domestic law to undertake an STS operation has been found to be a serious violation” .²⁷

14. In fact, by attempting to perform an STS operation without authorisation *Duzgit Integrity* not only violated São Tomé’s law but also breached internationally accepted standards of IMO’s MARPOL.²⁸ It is in this context that I shall look at the Tribunal’s reasoning on the penalties it considers to be unreasonable. The Tribunal finds that the customs fine of EUR 1 million on *Duzgit Integrity* “appears to be misplaced and disproportionate” .²⁹ The Tribunal accepts the Applicant’s contention that there was no question of importation of the oil aboard *Duzgit Integrity*. It also accepts that the planned STS operation was not a com-

mercial transfer.³⁰ To these arguments one can only ask, how was São Tomé supposed to know the intention of the Master? A foreign ship cannot enter the waters of a coastal State with the intent of carrying out an STS operation without permission and then expect the coastal State to read its intentions in advance. If the Master had complied with São Tomé's law by seeking authorisation the problem would not have arisen. São Tomé could not have known that the bulk of the oil cargo³¹ was not destined for its territory. If only approximately 1,555 MT of MGO was to be fined for customs evasion, it would be an incentive for oil tankers not to declare goods,³² in view of the notorious illegal bunkering in West Africa already mentioned above.

15. It is in the light of this fact that the Customs Code of Procedure of São Tomé must be considered. Pursuant to Article 37(3) of the Code the movement of goods illegally is considered smuggling (contraband offence). Smuggling is a serious offence which attracts commensurate serious penalties. In accordance with Article 38 of the Customs Code of Procedure "the perpetrators of the crime of contraband shall be punished with a fine of six to twelve times the amount of the duties or taxes due on the merchandise" .

16. The Tribunal has not found São Tomé's legislation to contravene the Convention. The customs fine of EUR 1 million is seen as excessive because the goods on board the vessel were not being imported into São Tomé and the Master was a first time offender. This is an untenable argument as discussed below. The detention and prosecution of the Master must also be seen in the light of the severity of the offence of attempting an unauthorised STS transfer. For this, São Tomé's law in addition to administrative and civil proceedings, provides for criminal proceedings for failure to follow required procedures of paying customs duties. Article 274 of the Criminal Code states: "Any party that imports prohibited goods or merchandise or in other cases evades the customs duties due for the entry or exit of goods or merchandise whether as a whole or in part, shall be punished with a prison sentence of between 1 and 5 years" (emphasis added).³³ The Master was sentenced to 3 years imprisonment.³⁴

17. The Tribunal states that the Master was convicted of serious offences that had never taken place. As already indicated above, this argument and those of first time offender and 'no importation intention' are untenable. In most legal systems, an attempt to commit an illegal act is a crime. Some inchoate crimes such as attempted murder or robbery are viewed as serious in municipal law. Given the serious state of

smuggling on the West African coast, an incomplete act of smuggling has to be viewed as a grave violation.

...

19. Furthermore, the charterers of *Duzgit Integrity*³⁷ were fully aware of the procedures and requirements for obtaining prior written authorisation to enter São Tomé waters. In view of the severity of the offence, the argument of first time offender does not persuade me. The need to deter smuggling offences outweighs this argument of first time offender. Even the legislation of the Applicant takes the offence of smuggling to be serious. Malta's Customs Ordinance states that "if any goods liable to the payment of duties are unshipped from any ship in Malta, duty not being first paid or secured...all such goods shall be forfeited".³⁸ I may add that ultimately the Master got a pardon after serving three months of the imprisonment. Only the IMAP fine was paid. The other fines were subsumed in the Settlement Agreement of 23 November 2013 between São Tomé and the owner of *Duzgit Integrity*. The Tribunal was not provided with evidence of these fines to have been paid."

Opgørelsen af Stena Oils påstand

Stena Oils principale påstand er opgjort som den pris, Stena Oil angiver at have betalt for den olie, som Monjasa DMCC købte af São Tomé, mens den subsidære påstand er angivet at være udtryk for markedsprisen på det tidspunkt, hvor olien blev hentet af Monjasa.

Stena Oil har fremlagt dokumenter, hvoraf det fremgår, at der er lastet olie fra PREEM AB i Sverige på to af Stenas fartøjer, at Stena Oil har betalt olie lastet på disse skibe til J.P. Morgan, og at der er overført olie fra skibene på vegne af Stena Oil til *Duzgit Integrity*. På baggrund af disse mængder og priser er den gennemsnitlige købspris beregnet, og der er tillagt et beløb for anslåede transportkostninger.

Markedsprisen er baseret på faktiske salgspriser fra Stena Oil.

Det fremgår af "Fuel News" fra BP Australia Limited, at diesellole under normale forhold kan opbevares 12 måneder eller længere ved temperaturer på 20 grader og 6-12 måneder ved temperaturer højere end 30 grader. Gennemsnitstemperaturen i São Tomé er oplyst at være mellem 25 til ca. 28 grader året rundt.

Forklaringer

Sagsøgte 2, Sagsøgte 1, Vidne 6, Vidne 1, Vidne 7, Vidne 4, Vidne 5, Vidne 3, Vidne 2, Vidne 8 og Vidne 9 har afgivet forklaring.

Sagsøgte 2 har forklaret, at han er eneejer af Monjasa-koncernen. Han er direktør i Monjasa Holding A/S. Han er bosat i Dubai. Det passer godt med den aktivitet, Monjasa-koncernen har i Afrika og Mellemøsten. Han var ikke direktør for Monjasa DMCC i 2013. Det var Vidne 3.

Monjasa-koncernen driver bunkervirksomhed som hovedforretningsområde. Der er tale om levering af brændstof til skibe. Monjasa optræder som mellemhandler, men leverer også via egen logistik. Det kræver lagerfacilitet og skibe. Monjasa har ca. 20 tankskibe, to olieterminaler og et flydende olielager i Vestafrika. Monjasa omsætter for ca. 2,5 mia. dollars om året svarende til 4 - 4,5 mio. tons brændstof om året. Handlen er fordelt på 10-11 kontorer på verdensplan. Kontorerne er selvstændige juridiske enheder, som er ejet af Downstream Holding A/S. Alle handelskontorerne er søsterselskaber. Der er ca. 600 ansatte i hele koncernen. Monjasa DMCC var i 2013 et stort kontor med 70 ansatte og adskillige 100 mio. \$ i omsætning. Monjasa A/S i Fredericia beskæftiger sig udelukkende med handel i Europa, og Monjasa DMCC tager sig af handlen i Afrika. De vestafrikanske aktiviteter startede med udgangspunkt i Fredericia, da Monjasa A/S købte to tankskibe til Vestafrika. Det var meningen, de skulle sælges, men det udviklede sig anderledes. Oliehandlen i Vestafrika har senere bidraget meget til Monjasas vækst. I 2013 var den geografiske inddeling af aktiviteterne tydelig i koncernen. Der var også en del koncerninterne handler.

Monjasa Holding A/S er et finansielt holdingselskab. Det er moderselskab for alle koncernens datterselskaber. Selskabet driver ikke selv virksomhed med handel. Monjasa Chartering ApS driver virksomhed med befragtning af skibe. Virksomheden tidsbefragter skibe udadtil, men også indadtil. For hvert enkelt skib er der et ejerselskab, som f.eks. Energizer Shipping ApS, der ejer skibet Energizer. Det er helt sædvanligt, bl.a. af regnskabsmæssige årsager og for at begrænse eventuelle risici. Hvis der er brug for at indleje andre skibe, står Monjasa Chartering ApS også for det.

Vestafrika har et veletableret marked inden for bunkers. Monjasa har brugt mange ressourcer på at skabe overblik over jurisdiktionerne i Vestafrika. De har samarbejdet med lokale advokater og har kontakt med et bredt netværk heraf, som de samarbejder med. I forhold til São Tomé bruger de et advokatkontor i London, der har en portugisisk talende Advokat 2.

Han hørte første gang om konfiskationen af den omtvistede olielast, få måneder før de lastede den. Det må have været i sensommeren 2013. Han havde inden da hørt om sagen i pressen, der omtalte en ulovlig Ship-to-Ship overførsel. Det

skete via kolleger på Dubai-kontoret i den tekniske afdeling. Han mener, det var deres tekniske chef, Person 17, der fik henvendelsen om køb fra Vidne 2. Monjasa havde chartret skibe fra Vidne 2, som var ejer af og direktør for det tyske selskab Shipcare, og der var en dialog med ham. Shipcare ejede Marida Melissa, som blev tilbageholdt i São Tomé. Shipcares skibe var i realiteten teknisk insolvente og ejet af bankerne, herunder Bremer Landesbank. Det er formentlig et tilfælde, at Bremer Landesbank ser ud til at have finansieret Duzgit Integrity, som det fremgår af brevet af 26. juli 2013 til Maltas Merchants Shipping Directorate (ekstrakten side 567 f.).

Da han havde hørt om konfiskationen, kontaktede han Vidne 2, fordi Marida Melissa var involveret. Vidne 2 bekræftede, at lasten var blevet konfiskeret ved dom i São Tomé, og at staten agtede at sælge den. Vidne 2 oplyste, at konfiskation var sket på baggrund af en ulovlig Ship-to-Ship overførsel.

Den mail af 8. september 2013, som Person 18 fra Shipcare sendte til ham med kopi til Vidne 2 (ekstrakten side 597), var resultatet af hans fore-spørgsel vedrørende de afsagte domme. Han fik ved mailen fremsendt domme-ne. Vidne 2 var ikke af den opfattelse, at dommene var forkerte. Det kom ikke bag på ham, at der var sket konfiskation. Det er en typisk situation, som opstår med jævne mellemrum, og Monjasa har også selv efterfølgende op-levet det. Der sker typisk konfiskation af last og skibe, når der sker ulovlige transaktioner i de forskellige jurisdiktioners farvande i området. Det sker også mange andre steder i verden.

Skibet Anuket Emerald blev få år efter 2013 opbragt i Nigeria på samme måde, som det skete i São Tomé med skibene Marida Melissa og Duzgit Integrity. Sagen i Nigeria endte med, at Monjasa blev dømt for illegal besejling uden tilladelse til at sejle i 12-milezonen. Der er tale om en nyere dom. Monjasa fik bi-stand fra deres advokat i London. Der var også mange andre aktører involveret, bl.a. redere og forsikringsselskaber. Der var ingen, der mente, at konfiskationen var folkeretsstridig. Sagen endte i den nigerianske Højesteret, og Monjasa endte med at acceptere dommen. I den sag blev lasten også videresolgt af Nigeria.

Der er tale om miljøfarlige transaktioner i tilfælde af Ship-to-Ship overførsler, og derfor bliver de sanktioneret hårdt, hvis der ikke foreligger en tilladelse. Der er risiko for oliespild, som kan give meget store problemer for de omkringliggende områder. Man søger også at forhindre overtrædelser af toldbestemmelserne ved at sanktionere overtrædelser heraf strengt. Det er sædvanligt at have tilknyttet en agent på stedet, som indklarerer skibet hos de lokale myndigheder og varetager skibets interesser.

Han læser dommene fra São Tomé således, at omgåelse af toldreglerne er blevet kaldt smugling. Det er sædvanligt i Vestafrika. Han læste mediernes omtale af sagen som partsindlæg fra Stena Oil.

Vidne 2 omtalte også, at det tyske udenrigsministerium havde været in-volveret. Han sagde, at dommene var endelige, og at Monjasa kunne regne med dem. Vidne 2 fortalte også, at der var en del andre aktører i området, der gerne ville købe olien. Han fik udtalelsen fra Udenrigsministeriet i Tyskland sammen med dommene. Han stolede på oplysningerne heri, men søgte yderligere oplysninger internt og hos Advokat 2, der også var advokat for Marida Melissa-selskabet. Advokat 2 er ekspert i portugisisk lovgivning. Han sagde, at São Tomé var en retsstat på linje med andre jurisdiktioner i Vestafrika, herunder Gabon, Nigeria og Angola. Han sagde, at man kunne stole på São Tomés domme, og at alle gældende love og regler var overholdt. Han ville dog være sikker på, at Monjasa ikke ville begå fejl ved at købe lasten. Han talte således bl.a. med advokat Vidne 5, og bad Advokatfirma 2 om at tage et yderligere kig på sagen. Advokat Vidne 5 lagde vægt på, at São Tomé var en suveræn stat, og at der forelå en dom fra højesteret. Han valgte at indhente yderligere oplysninger hos en lokal advokat for at spørge alle parter, der kunne vide noget af betydning. Den lokale advokat bekræftede de oplysninger, som han tidligere havde fået (ekstrakt side 990). Han opfattede det som en selvfølge, at Højesteret i São Tomé holdt sig inden for rammerne af landets lovgivning. Der var ikke noget i Monjasa's due diligence, der gav anledning bekymring i forhold til køb af olielasten.

Monjasa havde desuden kontakt til Rederiforeningen i Danmark, der gav udtryk for, at hvis Monjasa ikke købte olien, så ville andre gøre det. Det var også i foreningens interesse, at Monjasa som medlem holdt sig inden for lovens rammer. Rederiforeningen havde ingen indvendinger i forhold til købet. Han talte ikke med nogen i Rederiforeningen om beslaglæggelsen af skibene.

Monjasa fik ikke tilsendt den mail af 19. marts 2019, som Vidne 1 sendte til sig selv samme dag (ekstrakten side 393 ff.). Monjasa fik heller ikke brevet fra Person 3 af 20. marts 2013 til São Tomé (ekstrakten side 397). Monjasa modtog endvidere ikke mail af 29. marts 2013 fra forsikrings-selskabet France P&I til bl.a. Vidne 1 (ekstrakten side 439 ff.) eller det håndskrevne brev af 31. marts 2013 fra kaptajn Person 7 på Duzgit Integrity (ekstrakten side 451 f.). Det samme gjorde sig gældende med hensyn til brevet af 5. april 2013 fra Marshall Islands til ambassadøren i Washington vedrørende de to tilbageholdte skibe (ekstrakten side 463 f.) og brevet af 29. maj 2013 fra den svenske udenrigsminister Person 19 til udenrigsministeren i São Tomé (ekstrakten side 471).

Han ved ikke, hvorfor Stena Oil valgte ikke at sende den omtalte dokumentation, som Monjasa ikke selv havde adgang til. Hvis Monjasa havde fået den, vil-

le Monjasa have udvidet sin due diligence. Det er ikke sikkert, det ville have ændret på beslutningen om at købe lasten. De aktører, der gav udtryk for bekymring, var parter, som havde kommercielle forbindelser med Stena Oil.

Stena Oil gjorde mange gange under forløbet i pressen og over for en række andre – herunder Monjasa – opmærksom på, at Stena Oil fortsat ejede lasten, men han kunne ikke få bekræftet, at det var tilfældet efter afsigelsen af højesteretsdommen.

Han spurgte Vidne 2 og Kystvagten om besætningens velbefindende og fik statements om, at den blev behandlet godt. Han havde også kontakt med Person 20, der arbejdede med sikkerhed for São Tomé, og Person 21 fra myndighederne i São Tomé. Begge bekræftede, at lasten var konfiskeret og sat til salg.

Det var ham, der stod for undersøgelserne forud for købet, fordi han var koncerndirektør, herunder i Monjasa A/S. Det er hans pligt at sørge for en fyldestgørende due diligence i en sag af den karakter, som indebærer mange elementer, man skal forholde sig til som ledelse. Det er korrekt, at han og Sagsøgte 1 havde kontakten til Advokatfirma 2. Olien blev solgt uden specifikationer inden for ISO 8217, og derfor kunne tabet ved videresalg blive stort. Hvis olien ikke overholder specifikationerne, kan det skade skibene. Monjasa DMCC stod som køber på grund af et armlængdeprincip. Handlen hørte hjemme i det selskab, som tog sig af handlerne i det område, og han hørte også første gang om lasten i selskabet i Dubai.

Prisen på olien blev fastsat ud fra en række parametre. Heri indgik bl.a. udgifter til fragt, prisen i markedet, og at lasten var uden specifikationer. Det indgik og så, at olien havde ligget længe. Den bliver dårligere med tiden – især når den som her havde ligget i varme tanke. Olien blev sendt til Lomé i Togo, hvor Monjasa har sit flydende olielager. Her analyserede de på olien og blandede den.

Det lykkedes ikke at laste olien over på skibet Anuket Emerald, fordi Stena Oil kontaktede Norbulk, som var skibets operatør. Stena Oil og Norbulk er mangeårige samarbejdspartnere. Han vurderer, at Norbulk vægtede sine interesser i at bevare sit gode forhold til Stena Oil højere end at udføre operationen for Monjasa mod Stena Oils protest.

Han traf beslutningen om at afgive tilbud på køb af olien efter samråd med kollegaer fra kontoret i Dubai, ledelsen i Danmark og bestyrelsen. Der var en åben dialog mellem dem. Auktionsprocessen blev han orienteret om af flere forskellige parter, bl.a. Person 21, Person 20 og Vidne 2. Han husker ikke, hvem der holdt ham orienteret internt, eller hvem der sendte tilbuddet til São

Tomé. Indgåelsen af kontrakten med Monjasa DMCC blev drøftet mellem ham, Sagsøgte 1 og Vidne 3. Han husker ikke, hvem der modtog svaret på tilbuddet dateret den 2. oktober 2013 fra São Tomé (ekstrakten side 622). Det kunne have været ham selv, Vidne 3 eller Sagsøgte 1 eller dem alle tre.

Forevist Bill of Lading fra PREEM AB underskrevet den 29. december 2012 (ekstrakten side 1.046) og Netting Statement fra J.P. Morgan med posteringer den 1. marts 2013 (ekstrakten side 1.047) har han forklaret, at det vil være relevant at se en faktura. De to dokumenter viser ikke, hvad prisen på olien er, og hvordan man er kommet frem til prisen. Olien handles efter forskellige indekser, og det fremgår ikke af foreviste dokumenter. Man kan heller ikke se, hvad de angivne forudbetalinger vedrører. Det pågældende Netting Statement er et udligningsoverblik med henvisning til datoen den 1. marts 2013, der ikke umiddelbart har sammenhæng med datoen den 29. december 2012. Olien kan være omlastet mange gange i tiden fra den 29. december 2012 til den 1. marts 2013.

Forevist Bill of Lading vedrørende M/T Marida Marple dateret 3. februar 2013 (ekstrakten side 1.048) har han forklaret, at der er tale om et internt konnossement i Stena Oil. Skibet Marida Marple har via Ship-to-Ship overførsel på São Tomé modtaget et produkt den 3. februar 2013, men det fremgår ikke fra hvem. Forevist Delivery Receipt fra Stena Oil (ekstrakten side 1.049) har han forklaret, at det er en bunkerleveringsseddel. Det ser ud, som om Marida Marple har leveret bunkerolie til Duzgit Integrity den 14. marts 2013, og at der er tale om en lille del af den samlede leverance til Marida Marple den 3. februar 2013. Men man kan ikke knytte den pågældende leverance til olien købt i Lysekil den 29. december 2012 ud fra dokumenterne. Ud fra Bill of Lading fra PREEM AB underskrevet den 5. februar 2013 (ekstrakten side 1.050) og Netting Statement fra J.P. Morgan af 29. april 2013 (ekstrakten side 1.051) ses det, at olien blev købt af J.P. Morgan, men man kan ikke se, hvordan eller hvornår olien er blevet Stena Oils. Det er muligt, at lasten angivet i Bill of Lading dateret 5. februar 2013 er solgt til Stena Oil, men man kan ud af det foreliggende Netting Statement af 29. april 2013 kun se nogle tal og nogle forudbetalinger.

Monjasa sælger samme produkter som Stena Oil. HSFO er højsvovlet fuelolie, og MGO er marine gas oil. Fuelolien er sort og tung, mens gasolien er en let og lys dieselolie. Fuelolien bruges som regel til skibenes hovedmaskiner, mens gasolien bruges til hjælpemaskinerne. Forevist tillæg A til købsaftalen af 9. oktober 2013 (ekstrakten side 629) har han forklaret, at Monjasa var forpligtet til at indestå for den specificerede olie i overensstemmelse med de ISO 8217 standarder, der fremgik af tillægget. Monjasa har ca. 15.000 oliehandlere om året på i gennemsnit 300 tons pr. handel. Lasten er solgt til mange forskellige kunder. Der er i den forbindelse udstedt de nødvendige dokumenter, f.eks. kontrakter og bunkerleveringssedler. Han er ikke bekendt med, at Monjasa skulle have få-

et reklamationer over olien. Men i givet fald tog de enkelte lokale operationsafdelinger sig af det.

Han er fortsat fuldtidsbeskæftiget i Monjasa fra Dubai, hvor han flyttede til i 2015. Han er fysisk placeret i kontorerne hos Monjasa DMCC, men han er ud-stationeret af Monjasa Holding A/S. Der er to kontorer i Dubai, men de ligger i samme bygning. Vidne 3 var fortsat managing director i Monjasa DMCC efter hans flytning til Dubai i 2015. Som ejer kunne han tage en anden beslutning end Vidne 3 efter konsultation med den øvrige ledelse.

Monjasas aktiviteter i Vestafrika blev flyttet til Dubai i 2014. Han tror, at OW Bunkers var i området dengang tillige med firmaet SK Shipping, der er en min-dre spiller fra Korea.

Han ved ikke, hvorfor han fik en mail fra Duzgit Integrity, der den 11. oktober 2013 meldte, at de var klar til at losse (ekstrakten side 646). Det kunne være, at Person 3 ønskede det. Monjasa havde også et samarbejde med Person 3. Han havde ikke selv nogen kontakt med skibene. Det kunne også skyldes, at Sagsøgte 1 og han sad i topledelsen – eller måske hans kontakt med myndighederne. Han husker ikke, hvad Person 21's titel var, men han opfattede ham som premierministerens repræsentant. De var i kontakt som et led i hans due diligence. Det gik bl.a. på, at Monjasa måtte hente lasten, og på at få sikkerhed for, at besætningen havde det godt. Person 21 stod for at koordinere op-bringningen af skibene. Al mailkorrespondance med ham er fremlagt.

Han havde hørt om henvendelsen af 16. oktober 2013 fra Advokat 3, der påstod, at der var tale om brud på international ret (ekstrakten side 693 f.) Henvendelsen blev inddraget i due diligence med den virkning, at Monjasa spurgte om yderligere dokumentation for den påstand. Han husker ikke, at der specifikt blev diskuteret folkeret, men om de lovligt kunne indgå handlen.

Han undrede sig ikke over, at skibene senere blev frigivet i modsætning til olien. Skibene var ikke blevet konfiskeret. Han tænkte, at konfiskation af lasten var typisk for den forseelse, der var begået. Det var blot en formildende omstændighed, at skibene fik lov at sejle.

Det blev undersøgt, om overførslen af olie kunne ske i overensstemmelse med lovgivningen på stedet. Han stoled på de meldinger, der kom fra skibet og de relevante myndigheder om, at overførslen kunne ske sikkert. Der var flere andre officerer på skibet, som kunne erstatte kaptajnen. Det kommer an på omstændighederne, om man må operere et tankskib og overføre olie via Ship-to-Ship, uden at kaptajnen er ombord. Monjasa fik de nødvendige tilladelser. Det var operationsafdelingen, der forholdt sig til spørgsmålet om forsikring.

Monjasa Chartering ApS er ikke længere under likvidation. Charteraktiviteterne i koncernen ligger nu i Monjasa DMCC. Charterselskabet benyttes derfor nu til et andet formål, og han mener, det er omdøbt.

Sagsøgte 1 har forklaret, at han i 2013 var medejer og koncerndirektør i Monjasa-koncernen på lige fod med Sagsøgte 2. Han var ikke en del af ledelsen i Monjasa DMCC. Han er nu trådt ud af koncernen og har solgt sine aktier. Det havde baggrund i en belastende straffesag, som han var tiltalt i, selv om han i landsretten blev frifundet.

Han hørte om sagen med de opbrugte skibe i São Tomé i medierne ca. et halvt år før, de blev bekendt med, at olielasten var konfiskeret. Han fik besked herom af Sagsøgte 2. Han nævnte, at den oplysning kom fra den tekniske af-delning i Dubai.

Det er sædvanligt, at man hjælper hinanden på tværs af selskaberne i koncernen med en række operationer. Han og Sagsøgte 2 var hinandens sparringspartnere, og de talte naturligvis om købet af olien, herunder de dermed forbundne risici. Det var nok mest ham, der tog sig af de juridiske forhold i koncernen. Han var noget mindre involveret i handlen med lasten end Sagsøgte 2. Monjasa DMCC blev køber af olien, fordi den første interesse opstod der. Det var en naturlig del af armlængdeprincippet – de vestafrikanske og mellemøstlige interesser skulle varetages i Dubai. Armlængdeprincippet blev iagttaget generelt, bl.a. af hensyn til skat, lønforhold mv.

Han husker, at Vidne 3 på den kommercielle side var enig i, at de skulle afgive købstilbud. Vidne 3 var ikke helt komfortabel med det juridiske spil fra Stena Oils side, og derfor inddrog han ledelsen. Vidne 3 er nu ansat hos en konkurrent i Singapore.

Han kan godt huske mailen af 11. oktober 2013 (ekstrakten side 637) fra Vidne 1 om Stena Oils ejendomsret til olien. Vidne 1 havde ringet til ham forinden og sagt mere eller mindre det samme, som stod i mailen. Han opfattede det som en forurettet person, der gav udtryk for sin subjektive holdning. Han mener, han bad om dokumentation, og det gav anledning til, at Monjasa igen havde en dialog med deres juridiske rådgivere. De fik ikke yderligere dokumenter.

De mente, de kunne støtte ret på dommene fra São Tomé og en række andre forhold, som rådgiverne havde undersøgt. São Tomés ret var støttet på portugisisk ret, og Portugal var trods alt et EU-land. Han blev i forløbet bombarderet med en lang række mails, men var ikke så intenst involveret. Han udtalte sig til mediet Shipping Watch i artiklen den 18. oktober 2013 (ekstrakten side 697), da det var hans hverv at udtale sig til medierne, og det gjorde han også i denne sag. Den fulde dokumentation, som han nævner i artiklen, er den dokumenta-

tion, han allerede har omtalt. Monjasa kunne ikke fra Stena Oil få noget belæg for deres påstand om ejendomsret til lasten, som vejede tungere end dokumenterne fra São Tomé, hvorefter São Tomé ejede olielasten.

Monjasa indledte voldgiftssagen i New York, fordi de mente, at Stena Oil havde brudt deres aftale. Stena Oils hovedsynspunkter under sagen drejede sig om, hvorvidt konfiskation af lasten i São Tomé var lovlig, og om salget var legalt. Monjasa gjorde gældende, at konfiskation og køb var lovligt. Sagen endte med, at Monjasa fik medhold. Stena Oil betalte, men tilkendegav ikke at ville forfølge kravet yderligere. Monjasa fik den opfattelse, at sagen var slut, da der var tale om en "Final Award". Han var ikke til stede under sagen i New York.

I Dubai er beskatningen som udgangspunkt lavere end i Danmark, og derfor kan der være en fordel i, at indtjeningen vedrørende handlen lå i et selskab i Dubai. Han husker ikke, hvem der instruerede advokaterne i sagen.

Han kan ikke huske, om skibet Marida Melissa blev frigivet før den 12. oktober 2013. Han mener, at begge de opbragte skibe var i São Tomé, da Monjasa hente-de olien.

Vidne 6 har forklaret, at han har været ansat i Stena Metall-koncernen, siden han startede som advokat for 30 år siden. For 10 år siden blev han medlem af bestyrelsen. Dette var en sag, der blev behandlet på bestyrelsesniveau. I starten handlede det om at finde ud af, hvad der var sket, hvilket ikke var helt nemt. De fik oplysninger fra ledelsen i Stena Oil, fra ejerne af skibene, deres forsikringselskaber og fra kaptajnernes advokater. Der blev meget hurtigt afsagt en dom, hvor Stena Oil blev pålagt at betale bøder, uden at de havde haft mulighed for at forholde sig til det.

I oktober 2013 fik de at vide, at Monjasa ville hente lasten, og i bestyrelsen besluttede de, at han skulle kontakte advokat Vidne 5, der var medlem af Monjasas bestyrelse. De talte sammen, men der kom ikke så meget ud af det. Senere blev der sendt en mail. De sendte ikke mere materiale til Monjasa, fordi de ikke havde mere materiale. De havde jo ikke været en del af processen i São Tomé, og det er svært at dokumentere noget, der ikke er sket. De havde dom-mene fra São Tomé, men det var hans vurdering, at der ikke var grundlag for at pålægge dem sanktioner, når de ikke havde haft mulighed for at føre deres sag. De havde ikke en lokal advokat, da de ikke var part i sagen, men de forsøgte at skaffe informationer om processen. Det var svært, da ingen ville tage fat i det. São Tomé er et meget lille land med 180.000 indbyggere. Derfor var der heller ikke ret mange advokater, og dem, de fik fat i, var optaget. Det var hans indtryk, at advokaterne var forbeholdne over for at føre sag mod staten.

Det var, da han modtog mailen fra 22. oktober 2013 fra advokat Jacob Skude Rasmussen (ekstrakten side 713 f.), at han fik at vide, at det var Dubai-selskabet Monjasa DMCC, der havde købt lasten. Han havde fået at vide af Vidne 5, at Monjasa havde mange selskaber. Hvis man købte lasten, ville det ikke blive et dansk selskab, der købte. Han havde ikke forstået, at det var dette sel-skab, der havde købt olien, da han modtog mail af 13. oktober 2013 (ekstrakten side 649 ff.), eller da han skrev mail af 14. oktober 2013 (ekstrakten side 665).

Det fremgår af dommen, at Stena Oil blev idømt en stor bøde i lokal valuta. Bå-de Stena Oil og skibenes ejere blev idømt bøder. Stena Oil sendte ikke repræ-sentanter til São Tomé i forbindelse med processen. Det var først, da processen var afsluttet, at det kom frem, at lasten var blevet beslaglagt. De sendte heller ikke nogen derned i forbindelse med appelsagen.

Forevist mail af 19. marts 2013 (ekstrakten s. 393) fra og til Vidne 1 har han forklaret, at han ikke husker at have set den, men han husker informatio-nen. Forevist brev af 20. marts 2013 (ekstrakten side 397) og mails af 29. marts 2013 fra Person 22, France P&I, (ekstrakten side 401 ff. og side 439 ff.) mener han at have set disse, men han husker ikke, om han havde adgang til dem, da han kontaktede Vidne 5. Kaptajn Person 7's brev af 31. marts 2013 (ekstrakten side 451 f.) husker han ikke at have set.

Han husker ikke, om han havde set brevet af 5. april 2013 fra søfartsmyndighe-derne på Marshall Islands (ekstrakten side 463 f.), da han kontaktede Vidne 5. Han ved, at ejeren af Marida Melissa startede en retssag på Marshall-øerne. Han orienterede ikke Vidne 5 om det, fordi han vidste, at der var flere andre i kontakt med Monjasa. For mange kokke fordærver maden. Han mente, at Monjasa vidste, hvad der var foregået. Han skulle primært gøre det klart, at Stena Oil mente, at olien tilhørte dem.

Han kender ikke til, at Stena Oil har været i kontakt med Malta vedrørende voldgiftssagen mod São Tomé med henblik på at indtale sit krav på erstatning for lasten under den sag, men han har ikke været involveret i alle detaljer i sa-gen.

Vidne 1 har forklaret, at han har været ansat i Stena Oil siden 1998, si-den 2008 som vicepræsident med ansvaret for salg og finansielle aktiviteter.

Stena Oil var ikke bekendt med, at overførslen af olie ville blive udført i São Tomés territorialfarvand. Det kan måske udledes af mailen af 14. marts 2013 fra kaptajn Person 7 på Duzgit Integrity til Marida Melissa (ekstrakten side 381), men de får denne type beskeder 50 gange om dagen og kan ikke holde øje med koordinater eller kontrollere dem. Person 1 havde bedt dem finde en position, der ikke ville forsinke Duzgit Integrity. Det kan være svært at fastlæg-

ge et præcist mødested, når skibene er langt fra hinanden, og der skal tages højde for vejret.

Næste morgen omkring kl. 10.00 modtog Person 1 en besked fra kaptajnen på Marida Melissa om, at der var bevæbnede soldater på skibet, og at de havde fået ordre om at sejle til havn. De bad kaptajnen afvente og kontaktede ejerne af skibene for rådgivning.

Han blev orienteret om straffesagen senere via bl.a. kaptajnernes og ejernes advokater. Kaptajnerne var da sat i husarrest. Han talte med kaptajnerne efter processen. De modtog lange rapporter fra rederens advokater. Rapporterne blev, så vidt han ved, ikke sendt til Monjasa.

Den Person 14, som Advokat 1* omtaler i sin mail af 18. september 2013 (ekstrakten side 611 f.), var bagmanden i sagen. Han var tidligere premierminister, medlem af regeringspartiet og den, der styrede det politiske spil. Han var onkel til premierministeren.

Processen i São Tomé var en skueproces. Mange parter var slet ikke repræsenteret, og kaptajnerne blev afhørt uden tolk. Processen gik ekstremt hurtigt.

Deres prioritet var at få løsladt kaptajnerne. De tog kontakt ad alle de kanaler, de kunne – herunder via jurister, udenrigsministeriet i Sverige, ambassadøren fra Luanda i Angola og andre aktører.

De orienterede rederen for skibet Anuket Emerald om situationen, og han ville ikke medvirke til at hente lasten fra Duzgit Integrity, da han vel mente, at det, der var foregået, var ulovligt. Han regnede med, at de skulle betale en bøde.

Aftenen før skibet ankom til São Tomé for at hente lasten, følte han, de havde udtømt alle muligheder. Han ringede først til Sagsøgte 2, der ikke tog telefonen, og dernæst til Sagsøgte 1. Han sagde noget i stil med ”hvad helvede har du gang i” og ”dette er ikke i orden”. Sagsøgte 1 var iskold og sagde, at de havde fået en legal opinion, og at de ville hente lasten. Hertil svarede han, at Stena Oil ville komme efter Monjasa, uanset hvor lang tid det ville tage, og hvor meget det ville koste. I sin mail af 20. oktober 2013 (ekstrakten side 701), skriver han ”Monjasa group”, fordi han ikke vidste, hvilket selskab der stod bag købet. Han havde ikke af den tidligere korrespondance forstået, hvem der købte olien.

Han mener, at de billeder, der viser soldater ombord på Duzgit Integrity, er taget af en officer på skibet i forbindelse med, at olien blev lastet om til Energizer.

Vidne 2, der var chef for Marida Melissa-selskabet, havde et stort ønske om at få fartøjet frigivet. Der var ham, der satte São Tomé og Monjasa i forbindelse med hinanden, og han mener, Vidne 2 gjorde det for at få sit eget skib frigivet.

Olien på Duzgit Integrity var af rigtig god kvalitet. Duzgit Integrity sejlede efterfølgende til Gibraltar på den olie, og der blev også solgt af olien til Marida Melissa, mens de lå i São Tomé. Der blev i den forbindelse betalt moms og told til São Tomé. Olie kan lagres i flere år uden problemer, og han er ikke enig i, at kvaliteten blev forringet, mens skibene lå i São Tomé.

Stena Oil har ikke fremsat krav mod São Tomé. Dels har staten ingen penge, dels vil kravet skulle inddrives via landets retssystem, hvilket vil være meningsløst. De har heller ikke en aftale med Malta om, at Malta skal inddrive deres krav.

Baseret på det, han kan huske, og de fremlagte dokumenter vedrørende køb af olie, er han sikker på, at købsprisen kan opgøres, som han har gjort i det fremlagte regneark (ekstrakten side 1.045). Bill of Lading fra PREEM AB dateret den 29. december 2012 og Netting Statement fra J. P. Morgan for den 1. marts 2013 (ekstraktens side 1.046 og 1.047) vedrører den samme olie. Det tager ca. 3 uger at sejle olien til Vestafrika, og det kan have taget yderligere 6-8 uger at få olien lastet over i mindre skibe. De har ofte omlastet olie nær São Tomé, men ikke i deres territorialfarvand. Det ville kræve tilladelse fra de lokale myndigheder, tolddeklarationer mv. Det kan forklare, at Bill of Lading er dateret 29. december 2012, mens Netting Statement først er dateret den 1. marts 2013, efter at al olien var leveret. Stena Oil er ikke i besiddelse af PREEM's faktura til J.P. Morgan, og de har heller ikke bedt om den. Udgiften til transport på 43,72 \$ pr. ton er et estimat, der er baseret på beregninger.

Stena Oil indgik forlig med DS Tankers under en voldgiftssag i London. De havde fremsat krav mod hinanden. DS Tankers krævede ubetalt hyre på 2½-3 mio. \$, mens Stena Oil havde rejst krav vedrørende udlæg på 40.000 euro samt erstatning vedrørende lasten. Grundlaget for deres krav var, at Duzgit Integrity havde overtrådt certepartiet ved at forsøge at gennemføre Ship-to-Ship overførslen i São Tomés territorialfarvand. Stena Oil fik at vide, at skibet ville blive solgt, hvis de fastholdt deres krav, og de ville så ingen penge få. Monjasa blev ikke orienteret om, at de ville indgå forlig vedrørende kravet på erstatning for lasten.

Vidne 7 har forklaret, at han er advokat og har arbejdet for Stena Metall i 22 år, herunder for Stena Oil i 15 år. Han har været rådgiver i denne sag, siden den blev indledt i marts 2013.

Han kender til forliget mellem Stena Oil og DS Tankers. Så vidt han husker, indgik Stena Oil forliget med DS Tankers som en konsekvens af, at kravet om erstatning fra Stena Oil mod DS Tankers ville forældes efter 1 år i henhold til engelsk ret. Kravet mod Stena Oil fra DS Tankers og den anden reder ville først blive forældet efter 3 år. Aftalen mellem Stena Oil og DS Tankers bestemte, at en sag mellem dem skulle anlægges i London. Problematikken vedrørende forældelse var baggrunden for, at Stena Oil indledte retsskridt mod DS Tankers. Stena Oil antog lokale advokater i London til at føre sagen.

Han var ikke sikker på, at DS Tankers kunne gøres ansvarlig for tabet af olielasten. Det blev vurderet af Stena Oils advokater i London, at Stena Oils krav mod DS Tankers savnede adækvans og kausalitet i henhold til engelsk ret, selv om det var en overtrædelse af lejeaftalen, at skibet Duzgit Integrity sejlede ind i São Tomés territorialfarvand. Han ved ikke, hvorfor de juridiske vurderinger fra Stena Oils engelske advokater ikke er fremlagt i sagen.

På daværende tidspunkt var det hans opfattelse, at DS Tankers manglede kapital. Duzgit Integrity var belånt med mere end skibets værdi. Han fik af vide, at hvis Stena Oil gjorde et erstatningskrav gældende mod DS Tankers, ville Bremer Landesbank sørge for at sælge skibet på tvangsauktion.

Stena Oil rejste også krav mod rederen for Marida Melissa ved en voldgiftsret i London, og der blev indgået et forlig. Dette fik Stena Oil fik dog ikke noget ud af, da ejeren af Marida Melissa indgav konkursbegæring på selskabets vegne i Tyskland.

Der er ikke givet mandat til, at flagstaten Malta må forfølge Stena Oils krav mod São Tomé på Stena Oils vegne.

Da Stena Oil begyndte at få mistanke om, at Monjasa ville afhente olielasten, kontaktede Stena Oil et dansk advokatkontor ved navn Advokatfirma 3. De spurgte Advokatfirma 3, om det var muligt at få nedlagt et forbud mod Monjasas afhentning af olielasten. Advokatfirma 3 meddelte Stena Oil, at det ville være svært, fordi Stena Oil ikke vidste, hvilket af Monjasa-koncernens selskaber, som ville afhente olielasten.

Forevist mail fra Advokat 3 af 16. oktober 2013 (ekstrakten side 693) har han forklaret, at Stena Oil samarbejdede med Advokat 3. Der blev formentlig ikke fremsendt yderligere dokumenter til Monjasa vedrørende Stena Oils ejerskab til olielasten, da Stena Oil ikke var i besiddelse af særlig meget materiale på dette tidspunkt.

Han var bekendt med, at Advokat 3 havde givet Monjasa besked om de diplomatiske tiltag, som Stena Oil havde sat i værk, og om de bekymrende forhold for mandskabet ombord på Duzgit Integrity.

Han opfatter mailen fra Advokat 3 som hård, men korrekt i dens gengivelse af sagens omstændigheder. Han kan ikke huske, om han fik mailen i kopi eller særskilt fremsendt bagefter. Han kan ikke vurdere, om Vidne 5 ud fra mailen kunne se, at Advokat 3 også repræsenterede Stena Oil.

Han mener, at Stena Oil ikke har fremlagt forligsaftalerne, fordi der i aftalerne er en fortrolighedsklausul. Han ved ikke, om Stena Oil har spurgt DS Tankers, om de kunne ophæve fortrolighedsklausulen.

Vidne 4 har forklaret, at han har været ansat i Monjasa A/S i 6 år. Han er nu ansat i Trafigura. Han har beskæftiget sig med bunkering i Vestafrika i mange år. I Monjasa A/S var han sales-manager og stod for de 15-16 skibe, de benyttede. Sagsøgte 2 var hans nærmeste leder og orienterede ham om sagen i São Tomé. Der var ikke kontakt med nogen fra Monjasa DMCC i forbindelse med sagen. Monjasa DMCC solgte senere olien til Monjasa A/S, der var det sel-skab, der opererede på dette marked, og som solgte olien. Han ved ikke, hvor-for Monjasa DMCC købte olien. Monjasa DMCC havde ikke selv nogen skibe. Monjasa A/S købte olien til markedspris af Monjasa DMCC, der selv havde købt olien til ca. halvdelen af markedsprisen. Monjasa DMCC købte olien for henholdsvis 300 \$ og 400 \$ pr. ton. Det kan godt passe, at markedsprisen var 700 \$ og 1.000 \$ pr. ton. De havde ingen bekymringer med hensyn til kvaliteten af olien. Stena Oil leverede normalt olie af god kvalitet. Olien kom fra PREEM i Sve-rige, der er kendt for at sælge olie af rigtig god kvalitet.

I bunkermarkedet ved man, hvor alle skibe befinder sig. De kan følges på AIS, der er et satellitovervågningssystem. Man følger således også sine egne skibe og kan se, hvornår de udfører Ship-to-Ship operationer.

Der opererer ca. 20 skibe i Vestafrika, og Monjasa havde en fordel af, at to skibe blev trukket ud af markedet i en periode. Stena Oil fortalte deres kunder, hvad der var sket, så det fik de forholdsvis hurtigt også at vide. Han læser Tra-deWinds. Han mener ikke, at det Stena Oil foretog sig, var smugling. Det er helt sædvanligt at lave Ship-to-Ship operationer nær São Tomé. Det kan ske både inden for og uden for territorialfarvandet. Det er forskelligt fra land til land, om det kræver en tilladelse.

Vidne 5 har forklaret, at han er advokat for Monjasa-koncernen. Han kom første gang i kontakt med Monjasa-koncernen i starten af 2000-tallet. Monjasa blev nogle år senere en af de store spillere i bunkerbranchen. Han blev medlem af bestyrelsen i Monjasa A/S omkring 2008-2009.

Han blev ringet op af Sagsøgte 2 en aften i starten af september 2013. Sagsøgte 2 havde brug for juridisk sparring efter en kontakt fra Vidne 2 om, at der var en olielast til salg i São Tomé. Sagsøgte 2 nævnte, at to skibe var blevet opbragt på grund af ulovlig bunkering, og at staten São Tomé havde konfiske-ret skibe og last. Der var gået ca. et halvt år siden, skibene var blevet opbragt. Det var i hans optik usædvanligt, at sagen ikke allerede var blevet løst. Hans juridiske mavefornemmelse var, at det var i orden, at en stat, der havde konfi-skeret noget gods, kunne sælge dette. Sagsøgte 2 beskrev, at der var sket en ulovlig Ship-to-Ship overførsel, og det skrider kyststaterne hårdt ind overfor, hvis der ikke findes en hurtig løsning.

Det er sædvanligt at have den slags regulering, og at den ultimative reaktion på manglende overholdelse heraf kan blive konfiskation og tvangssalg af det konfiskerede.

Han sagde til Sagsøgte 2, at Monjasa burde foretage due diligence, hvis de ville gå videre med sagen. Han så første gang dokumenter fra sagen efter den 8. september 2013. Det var i tilknytning til et bestyrelsesmøde kort efter. Han fore-slog, at spørgsmålet blev drøftet i bestyrelsen, der bestod af medlemmer med stor erfaring inden for området. De bekræftede hans umiddelbare vurdering om, at Monjasa lovligt kunne købe den konfiskerede last af staten. De bagved-liggende forhold mellem Stena Oil, rederne, staten São Tomé og andre var i den forbindelse Monjasa uvedkommende.

Der forelå tre dokumenter, som blev anset for at være tilstrækkeligt grundlag for at give et betinget købstilbud. Der var navnlig tale om højesteretsdommen fra São Tomé, som var endelig og fastslog, at der havde været tale om ulovlige handlinger, og at staten som følge heraf var berettiget til at konfiskere lasten. Dommen fremstod som en endelig dom, hvor staten havde jurisdiktion. Der var herudover tilladelser fra domstolene til, at lasten kunne sælges.

Han talte med Advokat 2, der er tilknyttet et advokatkontor i London, som er en del af hans internationale netværk. Advokat 2 vidste en masse om emnet og sagde, at det hele så rigtigt ud. Han henviste dem til også at kontakte en lokal advokat. Der var ingen alarmklokker, der ringede hos nogen af dem. Advokat 2 sagde, at São Tomé var en suveræn stat, der byggede på almindelige demokratiske retsprincipper. Han drøftede også de folkeretlige aspekter med advokat Jacob Skude Rasmus-sen.

Udtalelsen fra det tyske udenrigsministerium af 30. juli 2013 (ekstrakten side 569 ff.) var rigtig interessant, for den konkluderede det samme som han selv.

Udtalelsen henviste til, at São Tomé var en suveræn stat og afviste at gå ind i sa-

gen. Han hæftede sig ved, at udtalelsen nævnte, at der havde været en proces i to instanser, og at der var gang i kommunikation om en løsning. Fængselsstraffen skulle således kunne veksles til en bøde af forfatningsdomstolen i São Tomé. På baggrund af bemærkningen i udtalelsen om mangel på relevante fak-ta valgte han at kontakte en lokal advokat for at få bekræftet og udbygget op-lysningerne. Det så også ud til, at Stena Oil havde været involveret i processen i São Tomé.

Advokatfirma 2 udfærdigede efter opdrag fra Sagsøgte 2 en skrift-lig vurdering af 15. september 2013 (ekstrakten side 605 ff.), der navnlig omfat-tede domstolsafgørelserne fra São Tomé og udtalelsen fra det tyske udenrigsministerium. Det indgik også i vurderingen, at der ikke var handelssanktioner mod São Tomé. Der blev med baggrund i vurderingen afgivet et betinget køb-stilbud samme dag (ekstrakten side 599 ff.). I indledningen af tilbuddet blev Monjasas forudsætninger beskrevet. Hvis en stat modtager et tilbud med så-danne indlagte forudsætninger og ikke imødegår disse, må man som tilbudsgiver lægge til grund, at forudsætningerne holder. Det er i øvrigt almindeligt at indsætte en klausul om, at aftalen først kan anses for indgået, når salgsdoku-menterne er underskrevet, så man som tilbudsgiver har snor i processen.

Udtalelsen fra den lokale advokat (ekstrakten side 990) bekræftede den forståel-se, han havde lagt til grund, og de oplysninger, de havde fået fra andre. Alle oplysninger pegede i samme retning, og han havde ikke grund til at betvivle dem.

Foreholdt mailkorrespondance af 11. oktober 2013 mellem Sagsøgte 2 og Person 16 med kopi til Person 23 (ekstrakten side 641) har han forklaret, at han kender Person 23 og Person 16, der begge bestrider topposter i Rederiforeningen. Han taler ofte med dem, da de har fælles kunder. Han læser mailen på den måde, at foreningen ikke kan se, hvorfor Stena Oil går efter netop Monjasa, men at foreningen vil hjælpe Monjasa. Han talte også selv under et frokostmøde med Person 23 og Person 16 om sagen, og de havde den samme "gut feeling" som ham om, at Monjasa lovligt kunne købe olien.

Oplysningerne om, at besætningen var "detained at gun point" var nye for ham, og dem tog han meget alvorligt. Hvis disse oplysninger kunne bekræftes, ville operationen være "no go" uanset lovligheden i øvrigt. Det bedste, de kunne gøre, var at spørge ind til det. Det skulle undersøges, og det gjorde Monjasa. Han så erklæringen fra besætningen (ekstrakten side 998 ff.), men han kan ikke huske, hvorfra han fik den. De var glade for svaret i besætningens erklæring, der fremtræder som et genuint dokument. Underskrifterne fra besætningsmedlemmerne afspejlede den almindelige sammensætning af en besætning på et skib af den størrelse, der var tale om. Det er ikke usædvanligt, at der i en sådan

situation sker tilbageholdelse af besætningsmedlemmer på skibet under en form for husarrest, hvor de får mad og forsyninger.

Han kan godt huske, at han fik en henvendelse fra Vidne 6 den 14. oktober 2013 og havde en samtale med ham. Han forklarede Vidne 6, hvordan sagen så ud i hans og Monjasa's optik. Han sendte et brev til ham samme dag (ekstrakten side 687 ff.), hvor han gentog, hvad han havde sagt mundtligt. Tingene spidsede til, og det var blevet nødvendigt at have noget på skrift. Han nævnte under samtalen for Vidne 6, at Monjasa DMCC havde købt olien. Det bad Vidne 6 om dokumentation for. Han bad på den anden side selv om, at Stena Oil sendte dokumentation for, at tingene forholdt sig på en anden måde, end Monjasa så dem. De konstaterede samtidig, at der ikke var en sag for ITLOS, som Vidne 6 påstod.

Monjasa DMCC er hjemmehørende i Dubai og skulle købe olien, da Vidne 2 havde henvendt sig hertil i første omgang. Det gav geografisk god mening, og det samme fulgte af overvejelser om armlængdeprincippet, der skal overholdes. På det tidspunkt var koncernens aktiviteter i Vestafrika endnu ikke fuldt ud flyttet til Dubai.

Han bad i en mail af 15. oktober 2013 til Vidne 6 om yderligere dokumentation for Stena Oils standpunkt (ekstrakten side 691 f.), men han modtog ikke nogen dokumenter. Der blev herefter tavshed fra Vidne 6 og Stena Oil. Han tænkte, at de havde indset, at det ikke ville føre videre at gå mod Monjasa, men i stedet ville koncentrere sig om stater og redere.

Foreholdt mail af 16. oktober 2013 fra Advokat 3 (ekstrakten side 693 f.) har han forklaret, at han kender Advokat 3 meget godt. Advokat 3 var rederiets advokat og præsenterede dermed vinklen fra ejeren af skibet Duzgit Integrity. Monjasa havde intet med de beslaglagte skibe at gøre. Han opfattede ikke Advokat 3's mail som et svar på Stena Oils indvendinger, men Advokat 3 var i mailen ikke superklar om, på hvis vegne han henvendte sig. Han noterede sig oplysningerne om bekymringerne for besætningen og skibene. På det tidspunkt havde Monjasa imidlertid fået erklæringen fra besætningen som et konkret bevis på, at det forholdt sig modsat af det, som Advokat 3 refererede til. Et skib kan sagtens fungere, uden at kaptajnen er der. Det pågældende skib lå stille, og kystvagten holdt øje med det. Han betragtede Advokat 3's indvendinger om, at operationen ikke kunne udføres uden kaptajnen, som et noget formelt synspunkt. Der var ikke noget i det modtagne, der tydede på, at det lokale militær skulle have ændret på underskrifterne fra besætningen. De kunne ikke se, at der var noget om beskyldningerne. Redernes indsigelser var "støj" i forhold til vurderingen af, om Monjasa legalt kunne købe olien.

Den 22. oktober 2013 (ekstrakten side 705) blev der sendt en yderligere mail til Stena Oil og Vidne 6. Baggrunden var, de ikke havde hørt noget si-den sidst, og at de havde fået henvendelsen fra Advokat 3.

Omkring tidspunktet for afhentning af lasten gik bølgerne højt, og de involvere-de stakeholders skrev til hele verden. Rederen for Anuket Emerald var blandt adressaterne og kontaktede Monjasa. Han mener ikke, at rederen for Anuket Emerald nægtede at hente olien, men var urolig og stillede mange spørgsmål. Derfor blev det besluttet, at et af Monjasas egne skibe selv skulle hente lasten. Man kan godt gennemføre Ship-to-Ship overførsler uden en kaptajn ombord, og operationen var også overvåget i situationen.

Der blev ført en voldgiftssag mellem Monjasa A/S og Stena Oil vedrørende en kontrakt om Scottish Wiking. Da Stena Oil ikke ville betale, var Monjasa A/S nødt til at tage beløbet til inkasso i New York. Stena Oil kom under sagen med anbringender, hvor de inddrog forløbet i São Tomé, og Monjasa DMCC blev nævnt. Stena Oils synspunkter blev dog i det hele tilbagevist, for der var ikke identitet mellem parterne i kontrakten om Scottish Wiking og køberen af oliela-sten i São Tomé. Han hørte ikke efter afsigelsen af voldgiftskendelsen den 12. september 2014 noget fra Stena Oil om, at de ville forfølge sagen yderligere. Han tænkte, at nu var deres indsigelser prøvet, og at de var færdige med sagen en gang for alle. Voldgiftskendelsen havde jo retskraft, og Stena Oil havde gen-nem ca. 1½ år sagt, at selskabet ville foretage forskellige tiltag.

Han har ikke hørt om forliget med DS Tankers.

Det er velkendt, at man ikke må foretage Ship-to-Ship overførsler uden tilladel-se. De tænkte over, at Stena Oil påstod, at Stena Oil og rederierne ikke skulle have været inddraget i processen. Han kan ikke udtale sig om, hvorvidt danske myndigheder ville give de samme sanktioner for den handling, der blev begået, da det er spekulativt. Han forholdt sig til det, der skete i São Tomé og foretog ikke en komparativ analyse. Lande kan ikke sammenlignes på den måde. Han kunne se ud af de foreliggende dokumenter, at der havde været forsøg på at op-nå en forligsmæssig løsning – f.eks. veksling af fængsel til bøde. Det er hans vurdering, at der kunne være opnået en monetær løsning, hvis parterne kunne være kommet til enighed.

Vidne 3 har forklaret, at i han har arbejdet for Monjasa i næsten 10 år, men han er ikke længere ansat i koncernen. I 2013 var han ansat i Monjasa DMCC i Dubai. Han beskæftigede sig med bunkermarkedet i Mellemøsten. Han var general manager og havde det overordnede ansvar for driften. I 2014 blev alle aktiviteterne i Vestafrika blev flyttet fra Monjasa A/S til Monjasa DMCC, og kontoret i Dubai var herefter ansvarlig for Mellemøsten og Vestafri-ka.

Han kendte til skibene i São Tomé og konfiskationen. Hans viden om sagen var baseret på rygter i branchen og medieomtale, og der blev talt om det i Monjasas organisation. Han kan godt huske handlen med olielasten. Han kan også godt huske Person 17, som var teknisk ansvarlig for virksomhedens flåde. Person 17 var ikke umiddelbart involveret i oliehandel. Shipcare var et teknisk management selskab, der var involveret i nogle af de skibe, som Monjasa chart-rede. Der var et godt forhold mellem de to selskabers ledelse på topniveau.

Han var ikke selv involveret i handlen og traf ingen beslutninger om købet af olielasten, men han blev informeret herom. Beslutningerne om handlen blev truffet på topniveau af Sagsøgte 2 eller Sagsøgte 1. Forevist tilbud om køb af marinebrændstof af 15. september 2013 (ekstrakten side 603 f.) har han forklaret, at underskriften ikke er hans. Han kan ikke huske at have set tilbud-det før. Forevist købs- og salgsaftalen (ekstrakten side 630 ff.) har han forklaret, at det ikke er hans underskrift. Han tror, at det er en elektronisk underskrift, men er ikke sikker. Som han erindrer det, underskrev man normalt i hånden. Han kan ikke huske, om han har set kontrakten før. Han var ikke involveret i møder vedrørende oliehandlen. Han deltog kortvarigt i en social begivenhed, hvor Sagsøgte 2 og en fra São Tomé deltog. Han kan ikke huske, hvem de andre deltagere var.

I Monjasa har alle "tradere" en elektronisk underskrift. Han går ud fra, at det er fordi, Monjasa sendte bekræftelser ud fra bookingsystemet med underskrifter på.

Han har ikke over for Sagsøgte 2 givet udtryk for utryghed ved Monjasa's køb af olielasten. Olielasten blev solgt til Monjasa A/S efter, at Monjasa DMCC havde købt den. Han kan ikke huske Monjasa DMCC's præcise profit ved salget af olielasten til Monjasa A/S. Han husker dog, at profitten var signifikant. Efter hans viden var grundlaget for profitten, at Monjasa DMCC havde købt olielasten billigt af São Tomé og solgte den videre til Monjasa A/S til markedsprisen. Det var sædvanligt, at man handlede internt i Monjasa-koncernen. Det var en stor del af forretningen.

Han kan ikke sige noget generelt om prisen på olie, der hidrører fra debunkering. Debunkering kan f.eks. være nødvendigt, hvis olien ikke passer til skibet, eller der er nye krav til kvaliteten af olien, der anvendes som brændstof. Det er naturligvis ikke samme situation, når man aftager en hel olielast, som fragtes med skibets lastetanke.

Han kan huske, at han har fået henvendelser fra Retten i Kolding vedrørende forkyndelse af stævningen. Han informerede Sagsøgte 2 herom. Sagsøgte 2 sagde til ham, at det blev håndteret af advokaterne.

Vidne 2 har forklaret, at han er administrerende direktør for Medallion Reederei. I 2013 var han direktør for Shipcare, som var teknisk operatør af ski-be. En teknisk operatør er ansvarlig for skibene og besætningen. Shipcare gik konkurs i 2014. Stena Oil chartrede op mod 5 af Shipcares oliekemiske tankere, herunder Marida Melissa. Monjasa havde charteret op mod 10 skibe af Shipca-re.

Han fik af den tekniske direktør i Shipcare at vide, at de to skibe var opbragt i São Tomé. Det var et par dage efter, at det skete. Det var i marts 2013. Skibene blev opbragt på grund af en episode i São Tomés territorialfarvand. Der var tale om bunkeraktivitet i form af en Ship-to-Ship overførsel. Han instruerede ikke Marida Melissa i at foretage den nævnte overførsel. Det var helt normalt, at ski-bene blev opbragt, idet de foretog sig noget ulovligt i territorialfarvand. For ham er det sædvanligt, at beslaglæggelsen af skibene skete ved, at bevæbnede personer fra kystvagten gik ombord på skibet. Kystvagten er altid bevæbnet, da der jo er tale om politi.

Han fulgte med i retsprocessen i São Tomé, fordi han ville have mandskabet og skibet frigivet. Han er ikke bekendt med, at Stena Oil var direkte til stede under retsprocessen. Stena Oil var repræsenteret, men Stena Oil havde ikke egne folk på stedet. Han mødte Stena Oils repræsentant en gang. Han kan alene huske, at han var konsulent.

Han informerede P&I-klubben – dvs. forsikringselskabet, da São Tomé besluttede at konfiskere skibet og olielasten. Han er bekendt med lignende tilfælde, som er sket både før og efter denne episode som følge af ulovlige Ship-to-Ship overførsler.

Forevist stævningen indgivet af Marida Melissa mod São Tomé ved domstolene på Marshalløerne (ekstrakten side 551 ff.) har han forklaret, at stævningen blev indleveret af P&I-klubben på vegne af rederiet. Det er sædvanligt, at man involverer sin P&I-klub med det samme. Han kender ikke til retssagens status.

Shipcare gik konkurs som en følge af nærværende sag. Shipcares skib var tilbageholdt i mange måneder og kunne ikke chartres til andre. Derimod var selskabet nødt til at betale mad, drikkevarer og andre fornødenheder for mandskabet og udgifter til skibet. Efter nogen tid holdt Stena Oil op med at betale Shipcare for at chartre skibet under henvisning til en klausul i kontrakten mellem Shipca-re og Stena Oil, som efter Stena Oils opfattelse fritog Stena Oil for at betale yderligere på grund af tilbageholdelsen. Shipcare led derfor alvorlige tab på grund af tilbageholdelsen af skibet i São Tomé. Stena Oil gav ingen støtte til mandskabet eller omkostningerne i forbindelse med tilbageholdelsen. Det havde han forventet, da beslaglæggelsen skete som en følge af Stena Oils ulovlige bunkeraktivitet. Det var Stena Oil, der instruerede kaptajnen i at sejle til den

placering, hvor bunkeraktiviteten skulle finde sted. Shipcare havde ikke instruktionsbeføjelser over for kaptajnen på det tidspunkt, hvor operationen blev udført. Denne beføjelse tilkom klart Stena Oil i henhold til certepartiet.

Han mente, at Shipcare havde et krav mod Stena Oil for uberettiget ophævelse af certepartiet. Der blev indledt en sag herom, men den forblev uafsluttet, da Shipcare gik konkurs.

Marida Melissa blev frigivet omkring september eller oktober måned 2013. Ski-bet blev frigivet, fordi der blev betalt en bøde for ulovlig sejlads. Han ved ikke, om DS Tankers også betalte en bøde for at få skibet Duzgit Integrity frigivet.

Udtalelsen af 30. juli 2013 fra det tyske udenrigsministerium (ekstrakten side 571 ff.) blev givet på baggrund af hans anmodning til de tyske myndigheder om bistand til at få skibet frigivet. Det tyske udenrigsministerium svarede, at de ikke kunne gøre yderligere, da der var truffet afgørelse af São Tomé, som var en suveræn stat. Han havde forventet at få støtte fra myndighederne, og han var overrasket over, at han ikke fik det. Han bekendt henvendte de tyske myndigheder sig ikke til andre om hjælp.

Det var São Tomés finansministerium, som solgte olielasten til Monjasa. Han var ikke involveret i salget. Han ved, at der var stor interesse for at byde på olielasten. Der gik rygter om købsinteressen på kysten i Vestafrika, og mange parter udviste interesse. Han har kendskab til to parter. Den ene part var fra Paki-stan, og den anden part var fra Nigeria.

Han var i regelmæssig kontakt med en medarbejder hos Monjasa. Det var den tekniske direktør Person 17 hos Montec, som han fortalte om situationen i São Tomé. Montec var en del af Monjasa Group, og selskabet var beliggende i Dubai med kontor på samme etage som Monjasa Group. Efter han havde talt med Person 17, fik han et opkald fra Sagsøgte 2. Han forklarede Sagsøgte 2, hvad der var sket med olielasten i São Tomé. Det var kendt vidnen. Han drøftede ikke sagen med andre hos Monjasa. Person 17 var teknisk leder uden kompetence til at indgå en oliehandel. Han afholdt herefter fysiske møder med Sagsøgte 2. Derudover udvekslede de mails og havde telefonkontakt. Han fortalte Sagsøgte 2, at skibene og olielasten var konfiskeret som en følge af en ulovlig Ship-to-Ship overførsel i São Tomés territorialfarvand, og at det var Stena Oil, som havde optrådt forkert. Han sagde ikke, at der var tale om en ulovlig konfiskation fra São Tomés side.

Han kender Person 20. Han var sikkerhedsrådgiver for regeringen i São Tomé. Person 20 spillede ikke nogen særlig rolle i forløbet. Han går ud fra, at Monjasas købspris for olielasten har været lav, da olielasten var konfiskeret og havde ligget i tankene i 8-9 måneder.

Det var Commerzbank, som havde pant i Marida Melissa. Han mener ikke, at skibet i 2013 var mere værd end pantet. Han kan ikke huske, om han spurgte Commerzbank, om den ville forfølge kravet mod Stena Oil.

Indkøb af mad til mandskabet står rederen for, og det finansieres via indtægten fra certepartiet. Brændstof betales derimod direkte af chartereren.

Korrespondancen om, hvad mandskabet skulle gøre, og hvor skibet skulle sejle hen, foregik mellem Stena Oil og skibet. Shipcares driftsafdeling fik kopi af anvisningerne om mødestedet. Det var ikke ulovligt for skibene at tage ophold i São Tomés territorialfarvand, hvilket krævede forudgående tilladelse, men den udførte aktivitet på dette sted var ulovlig. Det var Stena Oils agent, som skulle sørge for at indhente tilladelse til ophold i territorialfarvandet. Han har ikke set en specifik instruktion fra Stena Oil om, at skibene skulle mødes i São Tomés territorialfarvand. Det var driftsafdelingen, som tog sig af det. Han kan ikke huske, om han selv så instrukserne. Det er lang tid siden.

Han var ikke bekendt med, at der blev indledt en voldgiftssag mellem São Tomé og Malta. Rygtet på øen var, at der var andre interesserede i at købe olie-lasten udover Monjasa. Rygterne hørte han fra Person 20. Hvis Monjasa havde ønsket at købe Marida Melissa, vil han tro, at det var lovligt, hvis skibet var konfiskeret. Han kan ikke udtale sig om, hvorvidt Marshalløerne eller Commerzbank i givet fald ville være enige heri. Han har ikke kendskab til situationer, hvor et konfiskeret skib er solgt videre til en ny ejer af en stat.

Han har været sømand i den tyske flåde. Han har regelmæssigt været om bord på tankskibe, hvor de fik besøg af kystvagten. Han ved ikke, om kystvagten bærer automatvåben, men de bærer våben.

Forevist udtalelsen fra det tyske udenrigsministerium side 1, sidste afsnit, (ekstrakten side 576) har han forklaret, at Shipcare varetog de tekniske interesser for MT Marida Melissa Schiffahrtgesellschaft GmbH & Co KG. Dette selskab havde to direktører og ingen ansatte. De andre interesser blev varetaget af selskabet selv. Han modtog post stilet til MT Marida Melissa Schiffahrtgesellschaft GmbH & Co KG. Han var kommunikationsleddet til de to direktører. Der var advokater involveret i processen. Advokaterne blev instrueret af P&I-klubben. Han havde også selv kontakt med P&I-klubben, som ydede rådgivning. Han holdt møde for aktionærerne. Han kan ikke huske, om der i den forbindelse blev truffet beslutning om at starte en retssag på Marshalløerne. Han tror, der var en retssag, men han husker ikke noget om det.

P&I-klubben valgte advokatfirmaet Holman Fenwick til at repræsentere sig. De var tre advokater tilknyttet. Han kan ikke huske deres navne. Måske var en af dem Advokat 2.

Han kan ikke huske, om han orienterede Monjasa om sin kontakt til de tyske myndigheder for at få skib og besætning frigivet. Han kan heller ikke huske, om han anmodede flagstaten om at rette henvendelse til São Tomé. Det er ikke hans opfattelse, at mandskabet var involveret i smugling. De fik rejseinstruktioner af Stena Oil, som de bekræftede.

Det er korrekt, at Marida Melissa købte brændstof af Duzgit Integrity, mens skibene lå i São Tomé. Marida Melissa var løbet tør for brændstof. Det var nødvendigt med brændstof for at holde skibet i gang, så mandskabet kunne spise, sove og opholde sig på skibet. Det er farligt for miljøet og besætningen ombord, hvis et tankskib ikke har brændstof og ikke kan navigere.

Det undrede ham ikke, at skibet blev frigivet, og at olielasten blev solgt. Han betalte en bøde for at få skibet frigivet. Ingen af skibene var frigivet, da han var i kontakt med Sagsøgte 2. Begge skibe lå i São Tomés territorialfarvand, da Monjasa hentede olielasten. Han nævnte ikke over for Monjasa, at skibene ville blive frigivet, hvis olielasten blev solgt.

Der skal ansøges om tilladelse til at gennemføre en Ship-to-Ship overførsel i territorialfarvand. Herudover skal der betales en toldafgift. Det er chartereren, som skal instruere sin agent i at søge om tilladelse og betale toldafgift.

Vidne 8 og Vidne 9 har sammen afgivet forklaring om de-res baggrund og om saotomesisk ret.

Vidne 8 har forklaret, at han er advokat og har læst jura i Lissabon. Han har en mastergrad fra Washington College of Law og er registreret som medlem af både det portugisiske og det saotomesiske advokatammer. Han begyndte sin juridiske karriere som advokat i Portugal, hvorefter han blev generaladvokat og rådgiver for præsidenten i São Tomé. Han driver i dag advokatpraksis i São Tomé. Som generaladvokat var han statens advokat og skulle varetage statens interesser, herunder bekæmpe korruption og anden kriminalitet. São Tomé har som en relativ ung stat desværre alvorlige problemer i sine magistraturer. I 2017-2018 blev tre dommere i Højesteret suspenderet af parlamentet på grund af korruption. Parlamentet besluttede dette på baggrund af klare beviser på det. Ifølge forfatningen for São Tomé kan parlamentet afsætte eller suspendere en dommer på initiativ fra Formanden for Dommernes råd. I den aktuelle sag var der tale om, at den pågældende formand selv var involveret.

Han har læst højesterets dom af 20. juni 2013 fra Sao Tomé. Den er afsagt af kun én dommer, nemlig dr. Person 8. Han var formand for dommerne og blev uddannet i det tidligere Sovjetunionen. Universiteterne i São Tomé blev etableret for 10 år siden og inkluderer jurastudierne.

Vidne 9 har forklaret, at han er advokat i Portugal og har fungeret som undervisningsassistent på universitetet siden en gang i 1990'erne. Han har en mastergrad og har primært undervist i offentlig ret, folkeret og forfatnings-ret. Han er også registreret i Portugals advokatammer. Siden 2010 har han koncentreret sig om advokatembedet. Han er i dag partner i et advokatkontor, der altid har haft en afdeling i hver af de tidligere portugisiske kolonier, herunder São Tomé. Han er ofte konsulent for internationale virksomheder, der har aktiviteter i São Tomé, hvis retssystem han har arbejdet med i mindst 15 år. Han har desuden undervist på det universitet, der har haft faget saotomesisk ret, ligesom han har undervist i jura i São Tomé.

Portugals og São Tomés retssystemer ligner hinanden meget. Disse ligheder eksisterer stadig, efter at São Tomé blev selvstændig i 1975. Den Borgerlige Lov-bog i São Tomé er således den samme, som bruges i Portugal.

Han kan vedstå de erklæringer, der er udarbejdet af Vieira de Almeida & Associados til brug for sagen.

Vidne 8 har forklaret, at forældelsesfristen på 3 år for krav uden for kontrakt som anført i artikel 306 i Den Borgerlige Lovbog løber fra det tids-punkt, hvor retten kan udøves. Det forudsætter, at der er sket en skadegørende eller ulovlig handling, hvilket svarer til lovgivningen i mange andre lande. Fristen kan ikke begynde at løbe, før der er konstateret en skade. Fristen kan således ikke begynde at løbe før det sidste tidspunkt i et handlingsforløb, hvor man kunne undgå skaden.

Vidne 9 har forklaret, at forældelsesfristen for krav uden for kontrakt begynder at løbe fra det øjeblik, hvor en skadelidte bliver bekendt med, at der foreligger en skade. Dette gælder uanset, at skadelidte ikke kender skade-volderen eller skadens fulde omfang. Det følger klart af ordlyden af artikel 498, stk. 1, i Den Borgerlige Lovbog og er ikke et spørgsmål om fortolkning. Hvis der foreligger en købekontrakt, som medfører krav for en tredjemand, vil den ulovlige handling eller skadevoldende begivenhed indtræde ved køberens erhvervelse af varen, som sker, når kontrakten er endelig. Fristen for forældelse af et krav for tredjemand vil derfor løbe fra dette tidspunkt og ikke først fra købers afhentning af varen. Der foreligger ham bekendt ikke retspraksis fra São Tomé om, at forældelsesfristen løber, uanset om skadevolderen er kendt, men der foreligger retspraksis fra Portugal herom i forhold til den samme bestemmelse.

Vidne 8 har herefter forklaret, at de fleste dommere i Sao Tomé ikke for-tolker artikel 498, stk. 1, på samme måde som i Portugal. For at forældelsesfri-sten kan løbe, skal en konkret skade kunne konstateres.

Vidne 9 har forklaret, en købsaftale kan udgøre en konkret skade i saotomesisk ret, hvis aftalen skader en anden parts ret. Det er dog svært at sva-re på på et abstrakt niveau. Hvis en købekontrakt omfatter en vare, som en tred-jemand påstår at have ejendomsret til, vil det afhænge af omstændighederne, om kontrakten kan anses for en skadegørende handling. Hvis det er tilfældet, indtræder skaden ved indgåelsen af købsaftalen. Men den, der køber en vare af staten, ”køber godt” - dvs. at køberen kan henholde sig til, at staten handler ef-ter loven i São Tomé. Når staten agerer, agerer den efter loven.

Det er ikke culpøst at handle i overensstemmelse med en højesteretsdom fra Sao Tomé. En højesteretsdom i São Tomé er endelig og udtryk for gældende ret, selv om man ikke er enig i den. Der er en formodning om, at staten handler i overensstemmelse med loven.

Vidne 8 har forklaret, at São Tomé har underskrevet flere konventioner om grundlæggende rettigheder, og disse konventioner er fuldt integreret i São Tomés lovgivning. Det er dog et velkendt problem i São Tomé, at nogle af sta-tens repræsentanter – især i retssystemet og herunder dommere – ikke har age-ret retfærdigt. Hans personlige konklusion fra sin tid som generaladvokat var, at man var nødt til at udføre en ”hovedrengøring” i dommerstanden. Ifølge § 40, nr. 5, i São Tomés forfatning skal alle, der er involveret i en straffesag, have ret til at forsvare sig. Retten til at være en del af processen gælder også i civile sager. Forfatningen beskytter den private ejendomsret, og staten kan ikke konfi-skere en genstand, der uden ejerens medvirken har været brugt til en forbrydel-se, uden at ejeren skal involveres. Han skal være til stede og involveret for at kunne beskytte sin ejendom. Det er et grundlæggende retsprincip, for forfatnin-gen beskytter den private ejendomsret. Parterne skal være til stede, for at man kan føre proces mod dem.

Vidne 9 har hertil forklaret, at han ikke enig. Selv om den private ejendomsret er en grundlæggende ret i São Tomé, er den ikke absolut og har si-ne begrænsninger. En genstand brugt til en forbrydelse kan konfiskeres af sta-ten, jf. artikel 104 i den saotomesiske straffelov fra 2012. Staten overtager derved ejendomsretten til genstanden. Hvis ejeren ikke har begået en forbrydelse, vil genstanden stadig blive konfiskeret, og den, der har begået en forbrydelse, skal betale erstatning til ejeren. Hvis det ikke kan lade sig gøre, kan staten betale er-statning til ejeren, hvis ejeren fremsætter krav herom. Statens hæftelse er alene subsidiaer. Dette følger af artikel 105 i straffeloven. I de fleste tilfælde kan staten ikke vide, at en genstand brugt til en forbrydelse tilhører en anden end forbry-deren. Hvis man som tredjepart vil være en del af en retsproces herom, må man

henvende sig til retten og forklare, at genstanden er ens ejendom. Loven giver en tredjepart mulighed for at intervenere, hvis vedkommende ikke er en del af sagen i forvejen.

Forfatningsretlige spørgsmål, der er behandlet i første instans, kan appelleres til forfatningsdomstolen. Forfatningsdomstolen er en særlig afdeling i højesteret, som alene træffer afgørelse om de forfatningsmæssige spørgsmål i sagen. De øvrige spørgsmål i sagen vil derefter blive behandlet af en anden afdeling i højesteret. En tredjepart kan kun appellere forfatningsretlige spørgsmål, hvis vedkommende er part i sagen i forvejen.

Konfiskation er kun tilladt efter artikel 104 i straffeloven. Staten har lov til at konfiskere en tredjemands ejendele, hvis det er nødvendigt for at beskytte offentligheden i en nødsituation, og man skal ikke nødvendigvis involvere en identificeret tredjepart. Efter straffelovens artikel 104 og 105 er det tilladt at konfiskere en tredjeparts ejendom, fordi vedkommende har mulighed for at få kompensation. Det kan ske uden at involvere den pågældende i processen.

Vidne 8 har hertil forklaret, at han ikke helt enig. Ifølge lovhierarkiet har den nationale forfatning forrang i forhold til straffeloven. § 40 i forfatningen bestemmer, at alle har ret til at forsvare sig og komme med modsvar i en straffesag, og det er sådan, det fungerer i praksis i São Tomé. Den gældende bestemmelse i artikel 104 i straffeloven er udarbejdet med hjælp fra portugisiske eksperter, og det er hans vurdering, at der i São Tomé gælder det samme som i Portugal – nemlig at man ikke tillader konfiskation fra tredjemand.

Vidne 9 har hertil forklaret, at han er enig i, at ingen kan dømmes for en forbrydelse uden at have mulighed for forsvare sig selv. Men hvis en tredjepart mister noget og kan få erstatning, er der teknisk set ikke tale om en konfiskation. I Portugal kan man ikke konfiskere tredjemands ejendom. Der er ikke ens bestemmelser herom i Portugal og São Tomé.

Der gælder ikke en særlig norm for bedømmelse af private virksomheders handlinger i forhold til culpavurdering. Det vil ikke være uagtsomt, hvis man som privat virksomhed agerer inden for normal praksis.

Afgørelser fra en international domstol kan aldrig medføre tilsidesættelse af en afgørelse fra en domstol i São Tomé. São Tomés domstole er suveræne og ikke underlagt noget hierarki. En afgørelse fra en international domstol vil således aldrig have indvirkning på retskraften af en dom fra en domstol i São Tomé. Men uanset en doms retskraft vil det være den saotomesiske stat, som i givet fald ville være ansvarlig for en eventuel fejl i en dom. Hvis der kan føres bevis herfor, kan der rejses et krav mod staten ved en international domstol. Staten

kan herved i princippet ifalde et folkeretligt ansvar, men dommen vil stå ved magt.

Retsgrundlaget

Vestre Landsret har den 11. april 2018 bestemt, at denne sag – bortset fra et spørgsmål om selskabslovens § 361, stk. 1, 2. pkt. – skal afgøres efter loven i São Tomé og Príncipe. Parterne har i fællesskab udarbejdet et spørgetema, som de har forelagt for hver sin ekspert. Stena Oil har kontaktet advokat Vidne 8, der har afgivet erklæring af 2. september 2019. De sagsøgte har kontaktet advokat Vidne 9, der har afgivet erklæring af 2. september 2019 og en udateret erklæring.

Vidne 8 har anført følgende:

” 1. Hvad er den generelle forældelsesregel i henhold til São Tomé & Príncipes ret?

Den generelle forældelsesregel i São Tomé & Príncipe behandles i Den Borgerlige Lovbog, Lovbestemmelse 47344 af 25. november 1966.

I henhold til vilkårene i ovennævnte Borgerlige Lovbog, fastslår artikel 309, at "den almindelige forældelsesfrist er 20 år", hvilket er den generelle forældelsesregel i São Tomé & Príncipe.

Ud over definitionen af den almindelige forældelsesfrist på 20 år, indeholder Den Borgerlige Lovbog bestemmelser om undtagelser fra den almindelige forældelsesfrist, nemlig artikel 310, som definerer situationer med en 5-årig forældelse, artikel 316, der definerer forældelsesfrister på 6 måneder og artikel 317, der definerer forældelsessituationer på 2 år.

a. Gælder der de samme regler for erstatningskrav uden for kontraktforhold/ved uagtsomhed?

Den almindelige forældelsesfrist på 20 år gælder for erstatningskrav og uagtsomhed.

I denne henseende blev det bestemt i den afgørelse, der blev truffet i dommen (Acs Re, 8.5.1974: BMJ, 237 – 314 og 13.1.1977: BMJ, 265 - 291¹), at forældelsesfristen for erstatning for manglende overholdelse af for-pligtelser (ansvar i kontraktforhold) er artikel 309.

b. Fra hvilket tidspunkt begynder forældelsesfristen?

Forældelsesfristens begyndelse er defineret i artikel 306 i Den Borgerlige Lovbog, som definerer, at forældelsesfristen begynder, når retten kan udøves.

Artikel 306 definerer også andre specifikke situationer for forældelsesfristens begyndelse, som det kan ses i nedenstående afskrivning af artiklen.

Artikel 306
(Begyndelse på Forældelsesforløbet)

1. Forældelsesfristen begynder, når retten kan udøves; men såfremt den, der nyder godt af forældelsen, først er forpligtet til at efterkomme forespørgslen efter et vist tidsrum, begynder forældelsesfristen først efter dette.
2. Forældelsen af rettigheder, der er underlagt en suspensiv betingelse eller indledende periode, begynder først, efter at betingelsen er bekræftet eller perioden er udløbet.
3. Såfremt det er fastsat, at debitoren vil efterkomme forespørgslen, når han kan, eller perioden overlades til debitors skøn, begynder forældelsen først efter debitors død.
4. Såfremt gælden er illikvid, begynder forældelsen, så længe kreditor har lov til at fremme afvikling/betaling. Når afvikling/betaling er fremmet, begynder forældelsen af nettoresultatet, når blot det er afgjort ved en aftale eller en endelig dom.

c. Kan et erstatningskrav fortabes før udløbet af forældelsesfristen på grund af fordringshaverens inaktivitet med hensyn til at forfølge sit krav (fortabes på grund af passivitet)?

Et erstatningskrav kan ikke mistes før udløbet af forældelsesfristen på grund af fordringshaverens inaktivitet med hensyn til at forfølge sit krav.

Retten til erstatning kan ikke mistes før udløbet af forældelsesfristen, eftersom den juridiske forældelsesfrist svarer til fristen for udøvelse af rettigheden.

d. Et eksemplar af ordlyden af reglen/reglerne, der gælder for forældelse af civile krav/søgsmål i henhold til forældelsesfristen bedes tilvejebragt.

Eksemplarer af artikel 493 til 496 i Lovbog om Borgerlig Retspleje og artikel 298 til 327 i Den Borgerlige Lovbog vil blive sendt som et bilag.

e. Henvisninger til og eksemplarer af al tidligere retspraksis fra domstolene i São Tomé & Príncipe vedrørende fortolkningen af forældelse, der er henvist til ovenfor, bedes tilvejebragt. Det bedes også meddelt, om der ikke findes relevant retspraksis.

Der er ikke nogen retspraksis om emnet. Retsafgørelser offentliggøres ikke. Den Demokratiske Republik São Tomé & Príncipe har været et uafhængigt land i 43 år, idet landet blev uafhængig af Portugal den 12. juli 1975. Fra 1975 til nutiden har retssystemet haft adskillige begrænsninger, hvilket betyder, at der ikke findes nogen ægte, konsolideret retspraksis.

f. Henvisninger til og eksemplarer af al tidligere retspraksis fra domstolene i São Tomé & Príncipe vedrørende tab af rettigheder på grund af passivitet samt eventuelle retsregler, der regulerer passivitet, bedes tilvejebragt. Det bedes også meddelt, om der ikke er nogen regler, der regulerer passivitet, eller om der ikke findes relevant retspraksis.

Der er ikke nogen retspraksis om emnet. Retsafgørelser offentliggøres ikke.

I São Tomé & Príncipes retssystem regulerer artikel 493 til 496 i Lovbog om Borgerlig Retspleje og artikel 298 til 327 i Den Borgerlige Lovbog passivitet forstået som undladelse af at udøve retten i den periode, der er fastsat ved lov.

2. Er uagtsomhed et ansvarsgrundlag i henhold til São Tomés ret, dvs. kan en uagtsom part hæfte for tab, der påføres den forurettede part som følge af uagtsomheden?

Det juridiske begreb uagtsomhed sidestilles med simpel culpa (skyld), i sig selv godtgjort ved undladelse af pligten til at udvise omhu, det er den fornødne omhu som en bonus pater familias ville udvise i lyset af omstændighederne i sagen.

Uagtsomheden eller den simple culpa henviser for det første til handlinger, hvor agenten, som forudser det ulovlige resultat som muligt, ikke træffer de nødvendige foranstaltninger til at undgå det, idet vedkommende handler uagtsomt og skødesløst (bevidst skyld); for det an-

det til situationer hvor agenten ikke forudser det skadelige resultat ved uhensigtsmæssig adfærd eller uagtsomhed, selv om dette resultat var påregneligt, hvis han havde overvejet det og været forsigtig (ubevidst skyld).

En *bonus pater familias* er et standardbegreb, der anvendes i jura som et referencepunkt for den omhu, der er påkrævet i adfærden. Skyld vurderes ved at vurdere agentens omhu i forhold til den omhu, en *bonus pater familias* ville udvise, hvilket er paradigmet for gennemsnitsborgeren, rimeligt forsigtig, opmærksom, engageret, kvalificeret og kompetent.

Således kan en uagtsom part, idet uagtsomhed anses for simpel skyld, hæfte for de tab, der påføres den forurettede som følge af uagtsomhed.

Retsgrundlaget for ansvarlighed er udledt af artikel 483 i Den Borgerlige Lovbog, som indeholder følgende bestemmelser:

Artikel 483
(Generelt princip)

1. Den, der med forsæt eller ulovligt krænker en andens ret eller en enhver lovbestemmelse udformet til at beskytte andres interesser, er forpligtet til at betale den forurettede erstatning som følge af krænkelsen.
2. Der er kun en forpligtelse til at betale erstatning uanset skyld i de tilfælde, der er angivet i loven.

Uagtsomhed som simpel culpa (skyld) udgør derfor et grundlag for ansvarlighed i henhold til São Tomé & Príncipes ret som følge af artikel 483 i Den Borgerlige Lovbog.

Faktisk er der kun en forpligtelse til at betale erstatning, både hvad angår ansvar i kontraktforhold (når ansvaret opstår på grund af manglende overholdelse af forpligtelser som følge af kontrakter, ensidig forretning eller som følge af loven) og hvad angår ansvar uden for kontrakt (når ansvaret opstår på grund af krænkelse af absolutte rettigheder eller som følge af foretagelse af visse handlinger, som, selv om de er lovlige, forårsager en anden skade), når følgende krav kumulativt er opfyldt: a) Retsstridigheden i den skadelige hændelse; b) culpa (skyld), i form af forsæt eller uagtsomhed fra ophavsmanden til det faktiske forhold; c) en årsagsforbindelse mellem det faktiske forhold og den skade, som den forurettede part har lidt.

I henhold til artikel 487, stk. 1, i Den Borgerlige Lovbog "er det den forurettede part, der skal bevise gerningsmandens skyld, medmindre der er en retsformodning om skyld". Ifølge nr. 2 i ovennævnte artikel, "vurderes skylden, medmindre der er et andet retskriterium, ved den omhu, der udvises af en bonus pater familias, under de givne omstændigheder i hver enkelt sag.

a. Kan en part, der med forsæt påfører en anden part et tab, blive draget til ansvar i henhold til São Tomés ret for det tab, som den forurettede part lider?

Ifølge São Tomé & Príncipes ret kan den part, der med forsæt påfører en anden part et tab, drages til ansvar i henhold til vilkårene i artikel 483 i Den Borgerlige Lovbog og er forpligtet til at betale erstatning til den forurettede part som følge af krænkelsen.

b. Vil det i henhold til São Tomé & Príncipes ret blive anset for uagtsomt/culpøst at handle i overensstemmelse med en dom fra São Tomé & Príncipes Højesteret?

Det vil ikke blive anset for uagtsomt at handle i overensstemmelse med en dom fra São Tomé og Príncipes Højesteret, men dette standpunkt er baseret på den generelle antagelse, at afgørelser truffet af Retten er i overensstemmelse med grundlæggende retsprincipper. Der er en meget stærk formodning til fordel for, at Højesterets afgørelser er retmæssige i alle tænkelige aspekter, men i princippet kan en part, der ved eller burde vide, at Retten handler imod folkeretten, anses for at handle uagtsomt eftersom sådanne handlinger kan foretages i ond tro. Der henvises til § 13 i Den Demokratiske Republik São Tomé & Príncipes Forfatning, der fastsætter i stk. 2, at "Reglerne i internationale konventioner, traktater og aftaler, der gyldigt er godkendt og ratificeret af de respektive kompetente instanser, er gyldige i São Tomés retsorden efter deres officielle offentliggørelse og så længe de binder Staten São Tomé internationalt." Se yderligere nedenfor under overskrift 5.C.

3. Findes privat ejendomsret som retsbegreb i São Tomé & Príncipe?

Privat ejendomsret findes som retsbegreb i São Tomé & Príncipe, for så vidt som Den Demokratiske Republik São Tomé & Príncipes Forfatning bestemmer i artikel 47, stk. 1, at "alle garanteres privat ejendomsret og ret til dens overdragelse i levende live eller efter døden i henhold til vilkårene i loven."

a. Er reglerne om privat ejendomsret absolutte eller kan Staten São Tomé & Príncipe i overensstemmelse med retsfor skrifter med hjemmel i en lov eller en endelig afgørelse konfiskere eller ekspropriere privat ejendom/private formuegenstande, herunder varer?

Selv om privat ejendomsret findes som retsbegreb i São Tomé & Príncipe, bestemmer Republikkens Forfatning i nr. 2 i artikel 47, at "beslaglæggelse og ekspropriation til almennytte kun kan foretages på grundlag af loven".

Som det er klart ud fra nr. 2 i artikel 47 i Republikkens Forfatning, kan Staten ekspropriere privat ejendom, men ekspropriation til almennytte kan kun foretages på grundlag af loven.

På linje hermed står der i artikel 1308 i Den Borgerlige Lovbog, at "ingen må helt eller delvist berøves deres ejendomsrettigheder undtagen i tilfælde, der er fastsat ved lov".

Selv om ekspropriation til almennytte er mulig i henhold til loven, bestemmer artikel 1310 i Den Borgerlige Lovbog, at hvis der foretages ekspropriation til offentlig eller privat anvendelse af ejendom, tilkommer der altid ejeren og berørte indehavere af andre tinglige rettigheder tilstrækkelig erstatning.

Vedrørende beslaglæggelse, forstået som en handling bestående i Statens tilegnelse af privat ejendom/private formuegenstande, tillader loven i Staten São Tomé & Príncipe at privat ejendom/private formuegenstande beslaglægges som følge af en retsafgørelse.

Med andre ord anfører artikel 104 i den straffelov, der er gældende i landet, i stk. 1, at "genstande, som har tjent til eller var beregnet til at blive anvendt til at begå en forbrydelse eller som blev frembragt ved forbrydelsen, vil blive erklæret mistet til fordel for Staten, når de ifølge deres natur eller efter omstændighederne i sagen er til fare for personers sikkerhed, moralen eller den offentlige orden eller udgør en alvorlig risiko for at blive anvendt til at begå nye forbrydelser.

b. Vil Staten São Tomé & Príncipe efter en beslaglæggelse i henhold til en endelig dom være berettiget til at sælge ejendommen/formuegenstandene/varerne til tredjemand?

Efter en beslaglæggelse i henhold til en endelig afgørelse er Staten São Tomé & Príncipe berettiget til at sælge ejendommen/formuegenstandene til tredjemand.

Statens berettigelse til at kunne sælge formuegenstande/varer er afledt af artikel 104, stk. 3, i straffeloven, som indeholder bestemmelse om, at "genstande, der er erklæret mistet til fordel for Staten, hvortil loven ikke fastsætter en særlig destination og som har økonomisk værdi, sælges, så snart en endelig afgørelse er truffet, på en årlig auktion arrangeret af rettens siddende dommer og overskuddet ved salget falder tilbage til en fængselsfond."

c. Vil tredjemand pådrage sig ansvar over for den oprindelige ejer af ejendommen/formuegenstandene ved at købe den pågældende ejendom/de pågældende formuegenstande/varer fra Staten São Tomé & Príncipe?

Hvis den retsforhandling, der endte med tab af ejendommen/formuegenstandene til fordel for Staten, allerede er blevet den endelige afgørelse, som ikke kan appelleres, på tidspunktet for salget, pådrager en tredjemand, der erhverver den pågældende ejendom/de pågældende formuegenstande fra Staten São Tomé & Príncipe, sig ikke ansvar i forhold til den oprindelige ejer af ejendommen/formuegenstandene.

d. Vil den tidligere ejer af beslaglagte formuegenstande på nogen måde være i stand til at gøre krav på de beslaglagte formuegenstande efter en dom fra Højesteret i São Tomé & Príncipe om lovligheden af beslaglæggelsen?

Den tidligere ejer af beslaglagte formuegenstande kan fremsætte krav om ejerskab af beslaglagte [formuegenstande] på baggrund af en dom fra Højesteret.

Kravet om beslaglagte formuegenstande skal fremsættes i henhold til vilkårene i artikel 105 i straffeloven som indeholder følgende bestemmelse:

Artikel 105
Tredjemands genstande

1. Hvis de genstande, der er nævnt i den tidligere artikel, ikke på tidspunktet for forbrydelsen tilhører nogen af de gerningsmænd, der har begået den kriminelle handling eller dens modtagere, eller ikke længere tilhører dem på det tidspunkt, hvor tabet blev bestemt, tildeles den respektive indehaver erstatning svarende til værdien af de mistede genstande, og de personer, der har begået forbrydelsen, hæfter solidarisk

for betalingen heraf. Hvis de ikke er i stand til at betale, vil Staten hæfte for erstatningen.

2. Der ydes ingen erstatning, når indehaverne af genstandene har hand-let kritisabelt vedrørende deres anvendelse eller produktion eller har draget gavn heraf eller efter udøvelse af det faktiske forhold på en da-delværdig måde har erhvervet dem, vidende om deres oprindelse. [knowing the purchasers their provenance]

Kravet om beslaglagte formuegenstande skal fremsættes i selve proces-sen, for så vidt som Lovbogen om Strafferetspleje ikke indeholder be- stemmelse om en uafhængig proces for fremsættelse af krav om beslag- lagte formuegenstande.

Og under påberåbelse af komparativ ret og navnlig portugisisk ret, som anført i den seneste afgørelse i Portos Appeldomstol af 24. maj 2006 (Sag 0516092, referent: Joaquim Correia Gomes, i dgsi.pt²), indeholder Lovbogen om Strafferetspleje ikke bestemmelse om "en uafhængig proces til at sikre disse tredjemænds rettigheder og er derfor underlagt umiddelbar biintervention eller fremkaldt i selve processen."

"I mangel på en udtrykkelig regel, gør ovennævnte Afgørelse fra Portos Appeldomstol med en høj grad af dygtighed og nøjagtig argumentation det klart, hvorfor retsmyndigheden må pålægge tredjemand at være til stede til et retsmøde, før der gives en afgørelse, underkastet at afgørelsen, der afsiges om tab af tredjemands vare til fordel for Staten, bliver nødt til at blive tilbagekaldt, hvis denne ret til et forudgående retsmøde ikke tillades.

Som det er skrevet, er privat ejendomsret en forfatningsmæssig ret (artikel 62 i Forfatningen). "Hvis Republikkens Forfatning gennem sin artikel 62 giver retten til at erhverve ejendom/formuegenstande samt tilde-ling af en retfærdig erstatning i tilfælde af begrænsning eller fjernelse af denne ret, kan man ikke undgå at udlede af denne samme regel, at så-danne forfatningsmæssige pålæg også giver borgeren sikkerhed mod en vilkårlig berøvelse af hans ejendomsret "(sic), i nøje overensstemmel-se med bestemmelserne i artikel 17, stk. 2 i Verdenserklæring om Men- neskerettigheder, hvorved enhver har ret til ikke vilkårligt at blive berø- vet sin ejendom/sine formuegenstande eller en økonomisk ret, som per-sonen har."³

e. Antag, at sælgeren af varer ikke har gyldig adkomst til varerne og ikke har ret til at afhænde varerne. Kan den retmæssige ejer af va- rerne i en sådan situation i henhold til São Tomés ret gøre krav på

(kræve) varerne fra køberen, som købte varerne i ond tro om sælgerens manglende hjemmel?

Den retmæssige ejer af formuegenstandene kan kræve varerne fra en køber, som købte varerne i ond tro, vel vidende at sælgeren ikke var ejeren.

Artikel 892 i Den Borgerlige Lovbog bestemmer, at "salget af andre menneskers varer er ugyldigt, når sælgeren mangler berettigelsen til at foretage salget; men sælgeren kan ikke gøre indsigelse imod ugyldigheden til køberen i god tro ligesom køberen i ond tro ikke kan gøre indsigelse imod ugyldigheden til sælgeren i god tro."

God tro i disse tilfælde er manglende viden om, at den ting, der sælges, ikke tilhørte sælgeren.

Den ugyldighed, der tages højde for i artikel 892 i Den Borgerlige Lovbog, fastsættes imidlertid kun til fordel for køberen og sælgeren af tredjemands formuegenstande og ikke til fordel for ejeren af den ting, der sælges.

Hvis ejeren ikke kan fortsætte med at gøre brug af sine formuegenstande eller sælge dem, kan han påberåbe sig ugyldighed i henhold til artikel 286 i Den Borgerlige Lovbog, som bestemmer, at "ugyldighed kan til enhver tid påberåbes af en rettighedshaver og kan erklæres af retten på eget initiativ."

Desuden har en erklæring om ugyldighed som ophævelse af forretningen i henhold til artikel 289, stk. 1, i Den Borgerlige Lovbog tilbagevirkende kraft og alt, hvad der er givet, skal refunderes eller hvis refusion i naturalier ikke er mulig den tilsvarende værdi.

På den anden side skal bestemmelserne i artikel 289 vedrørende forpligtelsen til at refundere på grundlag af ugyldighed eller muligheden for at gøre en juridisk transaktion ugyldig, reglerne om uretmæssig berigelse (artikel 479 og de artikler, der følger efter, i Den Borgerlige Lovbog) anvendes.

Faktisk bestemmer artikel 479, stk. 1, i Den Borgerlige Lovbog, at "forpligtelsen til at refundere på grundlag af uretmæssig berigelse omfatter alt, hvad der er opnået på bekostning af den, der er frataget noget eller såfremt refusion i naturalier ikke er mulig, det tilsvarende beløb."

I henhold til artikel 482 i Den Borgerlige Lovbog "bortfalder retten til refusion inden for en periode på 3 år fra den dato, hvor kreditor blev opmærksom på sin ret og den ansvarlige person, med forbehold af den almindelige forældelse, hvis den er gået, den respektive periode fra dato-en for berigelsen."

Det bør også bemærkes, at forældelsesfristen ikke begynder, mens den, der er frataget noget, kan benytte sig af andre midler.

4. Får domstolene i São Tomé & Príncipe i henhold til lokal lovgivning ret til 10 procent (eller en anden procentdel) af bøderne? Den relevante lov og bestemmelse bedes anført.

Artikel 155 i den tidligere Lovbog om Retsgebyrer, Lovbestemmelse 53/94 af 18. marts 1994 bestemte, at "for salget af genstande, der er beslaglagt i straffesager, skal der til Rettens pengeskab fratrækkes 10 procent af de indsamlede beløb og køberen eller den bydende skal kun betale salget på auktionen."

Som følge heraf var domstolene i henhold til artikel 155 i den tidligere Lovbog om Retsgebyrer, der blev ophævet i 2017 ved lovbestemmelse 11/2017, berettiget til 10 % (ti procent) af den værdi, der blev opnået ved salget af de beslaglagte genstande.

5. Er São Tomé & Príncipe underskriver af nogen af følgende:

- a. Det Afrikanske Charter om Menneskers og Folks Rettigheder?**
- b. FN's Verdenserklæring om Menneskerettigheder?**
- c. Andre konventioner, der beskytter grundlæggende menneskerettigheder?**

Den Demokratiske Republik São Tomé & Príncipe er underskriver af Det Afrikanske Charter om Menneskers og Folks Rettigheder, Verdenserklæringen om Menneskerettigheder og andre konventioner og traktater, der beskytter grundlæggende menneskerettigheder, for så vidt som Republikkens Forfatning kundgør São Tomé & Príncipes tiltrædelse af principperne og målene i Den Afrikanske Union og i De Forenede Nationer, som anfører, at normerne og principperne i generel eller almindelig folkeret udgør en integreret del af São Tomés ret.

- a. Det Afrikanske Charter om Menneskers og Folks Rettigheder?**

Ifølge "Liste over Ratifikation af Det Afrikanske Charter om Menneskers og Folks Rettigheder" ratificerede Den Demokratiske Republik São Tomé & Príncipe Det Afrikanske Charter om Menneskers og Folks Rettigheder den 2. maj 1986 og gik videre til at deponere det i overensstemmelse med de krævede vilkår den 28. juli 1986.

b. FN's Verdenserklæring om Menneskerettigheder?

I Den Demokratiske Republik São Tomé & Príncipes Forfatning, kundgjorde lov 1/2003, artikel 12, nr. 2, om internationale forbindelser São Tomé & Príncipes tiltrædelse af "Verdenserklæring om Menneskerettigheder og dens principper og mål om Den Afrikanske Union og De Forenede Nationer."

c. Andre konventioner, der beskytter grundlæggende menneskerettigheder?

Vedrørende andre konventioner, der beskytter grundlæggende menneskerettigheder, er det værd at nævne artikel 13 i Den Demokratiske Republik São Tomé & Príncipes Forfatning, der indeholder følgende bestemmelse:

Artikel 13 Modtagelse af Folkeret

1. Reglerne og principperne i generel eller almindelig folkeret udgør en integreret del af São Tomés ret.
2. De regler, der er indeholdt i internationale konventioner, traktater og aftaler, der er gyldigt godkendt og ratificeret af de respektive kompetente organer, er gyldige i São Tomés retsorden efter deres officielle offentliggørelse og så længe de binder Staten São Tomé internationalt.
3. De regler, der er indeholdt i internationale konventioner, traktater og aftaler, der er gyldigt godkendt og ratificeret af de respektive kompetente organer, har efter deres ikrafttræden i den internationale og interne orden forrang for alle interne lovgivningsmæssige og normerende retsakter af infra-konstitutionel værdi.

Deltagelse i verdensordenen førte Staten São Tomé & Príncipe til internationalt at påtage sig en række forpligtelser om beskyttelse af menneskerettigheder, navnlig gennem ratifikation af nogle relevante retslige instrumenter. I denne henseende ratificerede São Tomé & Príncipe Konventionen om Barnets Rettigheder (CRC) i 1991 og i 2003 Konventionen

om Afskaffelse af Alle Former for Diskrimination imod Kvinder (CEDAW).

Vedrørende de retslige instrumenter, som São Tomé & Príncipe har underskrevet på FN-plan, blev Den Internationale Konvention om Civile og Politiske Rettigheder (ICCPR) og Den Internationale Konvention om Økonomiske, Sociale og Kulturelle Rettigheder (ICESCR) underskrevet i 1995.

Tillægsprotokollen til Den Internationale Konvention om Civile og Politiske Rettigheder, Den Internationale Konvention om Afskaffelse af Alle Former for Racediskrimination, Den Valgfrie Protokol til Konventionen om Afskaffelse af Alle Former for Diskrimination imod Kvinder, Konventionen imod Tortur og Anden Grusom, Umenneskelig eller Nedværdigende Behandling, Den Anden Tillægsprotokol til Den Internationale Konvention om Civile og Politiske Rettigheder vedrørende afskaffelse af dødsstraffen og endelig Den Internationale Konvention om Beskyttelse af Alle Vandrende Arbejdstagere og Deres Familiemedlemmers Rettigheder blev efterfølgende underskrevet i år 2000.

6. Findes der juridisk litteratur vedrørende São Tomés ret (bøger, der er skrevet om emner inden for São Tomés ret)?

Der er ingen juridisk litteratur vedrørende São Tomé & Príncipes ret. Som tidligere angivet, har São Tomé & Príncipe eksisteret som land i 43 år og på grund af forfatningsmæssige overgangsbestemmelser, er portugisisk ret forud for uafhængigheden forblevet i kraft, f.eks. Den Borgerlige Lovbog og Lovbogen om Borgerlig Retspleje.

Selv om ny lovgivning er godkendt siden uafhængigheden, er den lov, der er i kraft i landet, baseret på den portugisiske tradition og der er ingen litterære værker om São Tomé & Príncipes lovgivning.

Som følge heraf anvendes portugisiske litterære værker på universiteter og af jurister med tilpasninger til den nationale virkelighed, eftersom man i betragtning af rettens udvikling i den portugisiske ret har skrinlagt løsninger, der endnu ikke findes i São Tomé & Príncipe.

Det bør også bemærkes, at der kun har været universiteter i landet i under 10 år og at de fleste jurister har taget deres uddannelse i udlandet.”

I en mail af 4. september 2019 har Vidne 8 bekræftet, at privatretligt ansvar uden for kontrakt forældes efter 3 år, jf. artikel 498 i den borgerlige lovbog.

Der er fremlagt hjælpebilag fra Stena Oil med gengivelse af tre bestemmelser om grundlæggende rettigheder og retten til en retfærdig rettergang. Af bilaget fremgår følgende:

” ...

1. Den såo tomésiske forfatning, artikel 40

Artikel 40: Retsgarantier ved straffeprocess

1. Straffeprocess skal overholde alle retsgarantier.
2. Enhver tiltalt er formodet uskyldig indtil beviseligt skyldig, pådømt inden for den korteste tid under overholdelse af retsgarantier.
3. Tiltalte har ret til at vælge forsvarsadvokat og til at blive assisteret af ham i alle dele af sagen, loven specificerer de tilfælde og aspekter hvor bistand er obligatorisk.
4. Enhver instruktion er indenfor kompetencen af en dommer, som må, inden for lovens vilkår, delegerer til andre enheder det at praktisere instruktionsbeføjelser som ikke direkte påvirker grundlæggende rettigheder.
5. Straffeprocess har en akkusatorisk struktur med gennemførelsen af hovedforhandlingen og instruktionshandling er subordine-ret princippet om mod-afhøring.
6. Ethvert bevis optaget ved tortur, magt eller krænkelse af den fysiske eller moralske integritet af et menneske, krænkende adgang til privatlivet, i hjemmel, i korrespondance eller i telekommunikation, er ugyldig.
7. Ingen sag kan fjernes fra domstolen hvis kompetence er blevet fastslået i tidligere lov.

2. FN's Verdenserklæring om Menneskerettighederne (1948), artikel 10:

Artikel 10

Enhver har under fuld behandling krav på en retfærdig og offentlig rettergang ved en uafhængig og upartisk domstol, når der skal træffes en afgørelse med hensyn til hans rettigheder og forpligtelser og med hensyn til en hvilken som helst mod ham rettet strafferetslig anklage.

3. Afrikanske Charter for Menneskerettigheder, artikel 7:

Artikel 7

Ethvert individ skal have ret til at have sin sag hørt. Dette omfatter:

- Retten til en appel til de kompetente nationale organer vedledige handlinger og krænkelse af hans grundlæggende rettigheder som anerkendt og garanteret i konventioner, love, regulering og sædvane i kraft;
- Retten til at være formodet uskyldig indtil bevist skyldig ved en kompetent domstol eller ret;
- Retten til et forsvar, herunder retten til at blive forsvaret ved en advokat af hans valg;
- Retten til at få prøvet sin sag inden rimelig tid ved en upartisk domstol eller ret.

Ingen kan dømmes for en handling eller undladelse som ikke udgjorde en retlig strafbar forbrydelse på tidspunktet hvor den blev udført. Ingen straf må udmåles for en overtrædelse som der ikke var bestemmelser for på tidspunktet hvor den blev udført. Straf er personlig og kan kun pålægges over for gerningsmanden.”

Firmaet Vieira de Almeida & Associados har anført følgende:

” III. Spørgsmål

Hvad er de generelle forældelsesregler i henhold til lovgivningen i São Tomé og Príncipe?

[Vda Legal Partners] Den generelle forældelsesfrist i São Tomé er 20 år (jf. Civil Code § 309).

a. Gælder de samme regler for erstatningskrav uden for kontrakt/uagtsomhed?

[VdA Legal Partners] Nej. For krav vedrørende erstatningsansvar uden for kontrakt (retsbrud eller uagtsomhed) er forældelsesfristen 3 år (jf. Civil Code § 493.1).

b. Hvornår løber forældelsesfristen fra?

[VdA Legal Partners] Generelt begynder forældelsesfristen at løbe fra det tidspunkt, hvor den underliggende rettighed kan udnyttes (jf. Civil Code § 306.1). I erstatning uden for kontrakt, hvilket det tyder på, at der er tale om her, begynder forældelsesfristen at løbe fra det tidspunkt, hvor sagsøger bliver opmærksom på sine rettigheder opstået som følge af sagsøgtes uretmæssige/ulovlige handling [jf. Civil Code § 498.1].

c. Kan et erstatningskrav fortages inden forældelsesfristens udløb som følge af sagsøgers passivitet i forhold til at forfølge sit krav (retsfortabende passivitet)?

[VdA Legal Partners] Nej. Sagsøgers inaktivitet eller passivitet i forældelsesperioden medfører ikke fortabelse af rettigheder.

d. Vedlæg venligst kopi af de regler, som regulerer forældelse af civile krav i henhold til forældelsesloven.

[VdA Legal Partners] Se vedlagte bilag I.

e. Vedlæg venligst henvisninger til og kopi af al tidligere retspraksis fra retten i São Tomé & Príncipe vedrørende fortolkningen af ovennævnte bestemmelse om forældelse. Angiv venligst også, såfremt der ikke eksisterer ovenfor nævnte retspraksis.

[VdA Legal Partners] Der findes ikke organiserede databaser med eksisterende retspraksis i São Tomé, som kan tilgås af praktiserende advokater. Praktiserende advokater og retterne i Sao Tomé vil sædvanligvis benytte sig af portugisiske retsgrundsætninger og retspraksis for at styrke deres juridiske argumenter og ved afsigelse af afgørelser, da saotomesisk lovgivning stadig svarer til (og i nogle tilfælde er identisk med) portugisisk lovgivning – NB "Civil Code" og "Civil Procedure" er ikke ændret, siden São Tomé var en portugisisk koloni. Der henvises i den forbindelse til følgende domme afsagt af portugisiske domstole vedrørende fortolkningen af ovennævnte bestemmelser om forældelse:

Sagsnummer	Domstol	Dato
02B950	Supreme Court (<i>Supremo Tribunal de Justifa</i>)	18.04.2002
00949/14.3	Central Administrative Court for the North of Portugal (<i>Tribunal Central Administrativa Norte</i>)	05.02.2016
54/14.2	Central Administrative Court for the North of Portugal (<i>Tribunal Central Administrativa Norte</i>)	23.06.2016
08572/12	Central Administrative Court for the South of Portugal (<i>Tribunal Central Administrativa do Sul</i>)	22.06.2017

f. Henvis venligst til og vedlæg kopi af al tidligere retspraksis fra retten i São Tomé & Príncipe vedrørende tab af rettigheder som følge

af passivitet samt eventuelle retsregler vedrørende passivitet. Angiv venligst også, såfremt der ikke findes nogen regler vedrørende passivitet eller retspraksis vedrørende formalitet.

[VdA Legal Partners] Se afsnit e. ovenfor.

- 2. Kan uagtsomhed udgøre ansvarsgrundlag i henhold til lovgivningen i São Tomé, dvs. kan en uagtsom part drages til ansvar for tab påført skadelidte som følge af uagtsomhed?**
 - a. Kan en part, som bevidst påfører en anden part et tab, blive draget til ansvar i henhold til lovgivningen i São Tomé for det tab, som den skadelidte part har lidt?**

[VdA Legal Partners] Det generelle princip om erstatningsansvar er beskrevet i Civil Code § 483.1, og lyder: ”*Enhver som, uanset om det er med forsæt eller ved en uagtsomhandling, uretmæssigt krænker en anden persons rettigheder eller enhver anden lovbestemmelse, der har til formål at beskytte en tredjeparts interesser, skal betale erstatning til den skadelidte part for skader opstået som følge heraf.*”

Under hensyntagen til ovenstående kan det konstateres, at der som hovedregel ikke er noget erstatningsansvar (for skader eller tab) uden skyld (uagtsomt eller med forsæt), og at der kræves bevis for sådan skyld eller uforsvarlighed, jf. Civil Code § 483.2.

I store træk kan begrebet ansvar/uforsvarlighed baseres på:

- a. Uagtsomhed: som almindeligvis forstås som manglende overholdelse af en generel pligt til at udvise omhu; som fx (I) hvis en person handler hensynsløst og derved ikke forudser et retsstridigt resultat, hvilket en normal person under normale omstændigheder ville forudse (*”bonus pater familias ”* eller *”fornuftig mand”* kriteriet), eller (II) hvis en person foretager en handling uden at udvise den nødvendige agtpågivenhed for at undgå et retsstridigt resultat, som han/hun forudså muligt;
- b. Forsæt/dolus: som sædvanligvis forstås som en situation, hvor personen bevidst foretager en retsstridig handling og derved accepterer, at skaderne vil (eller kan) opstå som følge heraf.

For at en person således kan blive erstatningspligtig skal følgende (kumulative) betingelser opfyldes:

1. En part skal foretage en handling eller undladelse, som medfører/ vol-der skade på en anden part; og
2. handlingen/undladelsen skal foretages som følge af forsæt eller uagtsomhed; og
3. der skal være årsagssammenhæng mellem handlingen eller undladelsen og
 1. skaden.

b. Betragtes det i henhold til lovgivningen i São Tomé & Príncipe som uagtsomt/culpøst at handle i overensstemmelse med en dom afsagt af São Tomés Højesteret?

[VdA Legal Partners] Nej. En person, som handler i overensstemmelse med en dom afsagt af en domstol i São Tomé, endda af den saotomesiske Højesteret, handler ikke uagtsomt eller culpøst. En bonus pater skal overholde/ forventes at overholde en afgørelse afsagt af en domstol i São Tomé, navnlig når den er afsagt af den saotomesiske Højesteret. Det bemærkes, at den generelle opfattelse er, at domme afsagt af den saotomesiske Højesteret er lovlige.

3. Er privat ejendomsret et juridisk begreb i São Tomé & Príncipe?

a. Er reglerne vedrørende privat ejendom absolutte eller kan staten São Tomé & Príncipe i henhold til gældende lovgivning eller en endelig dom Konfiskere eller ekspropriere privat ejendom, herunder varer?

[VdA Legal Partners] Uagtet at den private ejendomsret er en grundlæggende rettighed i henhold til § 47 i São Tomés forfatning, er den private ejendomsret ikke en absolut rettighed; den kan være underlagt restriktioner som fx (I) ekspropriation foretaget af hensyn til almenvellets interesse og (II) konfiskation, når retten afsiger dom i strafferetlige sager, og de konfiskerede aktiver, varer eller værdigenstande på den ene eller anden måde er relateret til den kriminelle handling – dette følger af Civil Code § 101 i henhold til lov nr. 6/2012.

b. Vil staten São Tomé & Príncipe, som følge af en konfiskation i henhold til en endelig dom, være berettiget til at sælge aktiverne/varerne til tredjepart?

[VdA Legal Partners] Ja. Konfiskerede varer/aktiver vil blive en del af statens privateejendom, dvs. staten overtager ejendomsretten til de

konfiskerede varer/aktiver og dermed er berettiget til at afhænde disse.

c. Vil tredjepart ifalde ansvar over for den oprindelige ejer af aktivet ved køb af sådanne aktiver/varer fra staten São Tomé & Príncipe?

[VdA Legal Partners] Nej. I henhold til saotomesisk ret anses statens aktivitet som værende lovlige og retsmæssige, dvs. når tredjepart køber aktiver fra staten, er denne tredjepart berettiget til at forudsætte, at vedkommende overtager aktivet fra den retsmæssige ejer, og at bestræbelserne på at afhænde varen/aktivet var retmæssigt igangsat og gennemført – princippet om lovlighed og forudsætningen herom er fastlagt i Administrative Procedure Code §§ 3, 114 121 og 141, i henhold til lovbestemmelse 25/2005.

d. Vil den tidligere ejer af det konfiskerede aktiv på nogen måde være berettiget til at vindicere det konfiskerede aktiv, hvis en dom fra Højesteret i São Tomé & Príncipe fastslår konfiskationens lovlighed?

[VdA Legal Partners] Efter vores opfattelse vil den tidligere ejer ikke være berettiget til at vindicere det konfiskerede aktiv i en situation som beskrevet ovenfor. En tredjepart, som køber konfiskerede aktiver fra staten i overensstemmelse med den gældende fremgangsmåde, har gyldig adkomst.

e. Antaget at en sælger af en vare ikke har gyldig adkomst til den solgte vare og ikke har ret til at disponere over denne vare, kan den retmæssige ejer af varen så, i henhold til lovgivningen i São Tomé, vindicere varen fra en køber, som erhvervede varerne i ond tro om sælgers manglende adkomst?

[VdA Legal Partners] I princippet, ja, men sælgerens manglende adkomst samt salgets og køkets ugyldighed skal forud herfor pådømmes af en domstol. På grundlag af en sådan erklæring om ugyldighed vil den retmæssige ejer være berettiget til at vindicere varerne fra en køber i ond tro.

4. Er retten i São Tomé & Príncipe i henhold til lokal lovgivning berettiget til 10 % (eller anden procentdel) af bøden? Henvis venligst til de relevante love og bestemmelser.

[VdA Legal Partners] Ja, dette udspringer af den fortolkning, som retten har foretaget af den tidligere Court's Fees Code og af den gæl-

dende New Court's Fees Code § 8/5, i henhold til lovbestemmelse nr. 11/2017.

5. Har São Tomé & Príncipe underskrevet nogle af nedenstående konventioner:

a. Det afrikanske menneskerettighedscharter?

[VdA Legal Partners] Ja.

b. FNs verdenserklæring om menneskerettigheder?

[VdA Legal Partners] Ja.

c. Andre konventioner til beskyttelse af menneskerettigheder?

[VdA Legal Partners] N/A

6. Findes der juridisk litteratur om lovgivningen i São Tomé (bøger om emner indenfor lovgivningen i São Tomé)?

a. Såfremt sådanne tekstbøger findes, angiv venligst en litteraturliste.

[VdA Legal Partners] Der findes ingen tekstbøger om lovgivningen i São Tomé. Som nævnt ovenfor refereres der dog sædvanligvis til portu-gisiske regler og domstolsafgørelser som følge af ligheden mellem po-rtugisisk og saotomesisk ret.”

Vidne 9 har i en udateret erklæring fra 2019 anført:

” I. Introduktion

I forbindelse med retssagen mellem Stena Oil AB (som sagsøger) og Monjasa A/S m.fl. (som sagsøgte), som verserer for Vestre Landsret, blev Vieira de Almeida & Associados (”VdA”) af det danske Advokatfirma 2, bedt om besvare specifikke opfølgende spørgsmål relateret til lovgivningen på São Tomé & Príncipe.

Besvarelse på disse spørgsmål blev udarbejdet af VdA i samarbejde med VdA's juridiske samarbejdspartner på São Tomé & Príncipe, VNA advokatkontor.

Analysen og konklusionerne anført nedenfor er udtrykkeligt begrænset til forhold anført heri, og der kan ikke drages konklusioner ud over hvad der fremgår heri.

I. Spørgsmål

[**Advokatfirma 2**] Kan den oprindelig ejer af aktiver fortabe retten til at gøre et krav om vindikation eller et krav om erstatning gældende som følge af egen skyld eller uagtsomhed/uforsigtighed.

VdA Legal Partners: Hvad angår erstatningskrav som følge af ansvar uden for kontrakt, er det generelle princip (som angivet i Civil Code § 483, stk. 1), at enhver person/enhed, som forsætligt eller uagtsomt ulovligt overtræder en andens rettighed eller en lovbestemmelse, der har til formål at beskytte fremmedes interesser, er forpligtet til at kompensere den skadelidte part for tab lidt som følge af en sådan overtrædelse. I henhold til Civil Code § 487, stk. 1, er det således den skadelidte part, som skal bevise, at den handling/det faktum, som har forårsaget de tab, for hvilke denne søger at opnå compensation, blev udført med vilje.

Hvad angår uagtsomhed, beskrives det i Civil Code § 494, at hvor ansvaret er baseret på uagtsomhed, kan den specifikke tilkendte erstatning med rimelighed fastsættes til et beløb, der er lavere end det tab, som den skadelidte part rent faktisk har lidt så længe (i) udøverens niveau af uforsvarlighed (ii) udøverens og den skadelidtes økonomiske situation samt (iii) andre af sagens omstændigheder retfærdiggør dette.

I forhold til den skadelidte parts forsæt / uagtsomhed fremgår det af Civil Code § 570, stk. 1, at *“Såfremt den skadelidte part, ved egen skyld, medvirker til forekomsten eller forøgelsen af tabet, er det op til retten at beslutte, baseret på hver enkel parts skyld og heraf følgende konsekvenser, hvorvidt disse tab helt eller delvist skal dækkes eller slet ikke dækkes”*.

Som en konsekvens heraf kan erstatningskravet reduceres eller fortabes i sin helhed, som følge af den skadelidte parts skyld og/eller uagtsomhed (egen skyld).

Såfremt det pågældende aktiv ikke længere eksisterer (eller køberen/erhververen af aktivet ikke længere er i besiddelse af dette), er det ikke muligt at gøre krav om vindikation gældende. I stedet bør der fremsættes et erstatningskrav. I sådan tilfælde vil reglerne og principperne for at gøre erstatningskrav gældende, dvs. forældelse, uforsvarlighed og egen skyld i forbindelse med erstatningskrav, være gældende.

[**Advokatfirma 2**] Finder Penal Code § 105 anvendelse i sagen mellem Stena Oil og Monjasa, jf. spørgetemaet fra OADL (3.d)?

VdA Legal Partners: Efter vores opfattelse er Stena Oils konklusioner ikke korrekte. Vi er således nødt til at genbekræfte vores tidligere standpunkt, som er følgende:

- (i) I henhold til STP's lovgrundlag vil den tidligere ejer af det konfiskerede aktiv ikke kunne vindicere det konfiskerede aktiv efter en dom fra Højesteret fastslår konfiskationens lovlighed;
- (ii) Stena Oil henviser til Criminal Code § 105 til støtte for deres standpunkt. I modsætning til Stena Oils påstand giver denne lovbestemmelse dog ikke nogen lovfæstet ret til at kræve ejendomsret over eller vindicere det konfiskerede aktiv;
- (iii) Fra vores perspektiv har Stena Oil tydeligvis misforstået to forskellige forhold. Dels (1) retten til at kræve ejendomsret over varerne, og dels (2) retten til at kræve kompensation for tabet af ejendomsret over varerne;
- (iv) Det er værd at bemærke, at ejeren af det konfiskerede aktiv i henhold til Criminal Code § 105 udelukkende er berettiget til at kræve kompensation for tab af ejendomsret over aktivet, som udøveren af den kriminelle handling, som har ført til konfiskationen, er ansvarlig for;
- (v) Begge interesser er beskyttelsesværdige: den tidligere adkomsthavers ejendomsret over de konfiskerede aktiver og den nuværende ejers ejendomsret. Med henblik på at yde en sådan beskyttelse har lovgiver fundet den mulige balance ved at beskytte den nye ejers aktiver samtidig med, at den tidligere ejer bliver tildelt retten til at opnå kompensation for dennes tab ved at lægge sag an mod den ansvarlige person (udøveren af den kriminelle handling) for den tilsvarende betaling;
- (vi) Endvidere ender lovgrundlaget med at sikre større beskyttelse til den tidligere ejer af aktivet ved at etablere retten til at modtage kompensation fra staten i tilfælde af, at den første ansvarlige person (lovovertræderen og udøveren af den kriminelle handling) er ude af stand hertil.

Når det er sagt, kan de af den nye ejer (retteligt og lovligt) erhvervede aktiver under ingen omstændigheder omstødes i henhold til Criminal Code § 105. Ovennævnte lovbestemmelse muliggør endvidere ikke, at Monjasa er erstatningsansvarlig, idet Monjasa ikke anses som værende "*udøver af den kriminelle handling*", som har ført til konfiskationen.

Endelig giver henvisningen til portugisisk lov og retspraksis ingen mening, idet det generelt i Portugal, i modsætning til i São Tomé, ikke er muligt at konfiskere aktiver ejet af tredjemand. Ligeledes tillader portugisisk ret ikke, at tredjemand kræver kompensation for tab af ejendoms-ret som følge af konfiskation, som det er udtrykkeligt bestemt i STP.

[**Advokatfirma 2**] Finder Penal code §§ 286, 892 og 894 anvendelse i sagen mellem Stena Oil and Monjasa, jf. spørgetemaet fra OADL (3.e)?

VdA Legal Partners: STP Civil Code § 892 *et sequitur* regulerer salg af aktiver foretaget af sælgere, som ikke har adkomst til de solgte varer eller legitimitet til at sælge aktiverne til den pågældende køber (“venda de bens alheios”). Denne ordning regulerer juridiske handlinger, hvorved en given person sælger et aktiv, som tilhører en anden person som om det var hans eget, mod betaling, og dette gælder for sådanne salg, uanset om sælger rent faktisk var bekendt med, at aktivet ikke tilhørte ham. Dette betyder, at sælger enten kan være bekendt med, at han sælger noget, som ikke er hans, som var det hans (en sælger i ond tro), eller han kan simpelthen være uvidende herom (en sælger i god tro). Denne sondring er afgørende for forståelsen af Stena Oils stilling, ifølge hvilken: *“Salg af andre personers varer er ugyldigt, hvor sælger mangler legitimitet hertil; men sælger kan ikke modsætte sig omstødelsen over for en køber i god tro, ligesom en køber i ond tro ikke kan modsætte sig over for en sælger i god tro.”* (sic)

I henhold til STP Civil Code § 892 er et salg foretaget af en sælger af et aktiv, som ikke tilhører ham, og som er solgt til en køber, som om de tilhørte sælger, ugyldigt. Ugyldigheden er gældende mellem sælgeren uden adkomst til de solgte aktiver og køberen af disse. En sælger i ond tro kan dog ikke hævde, at salget er ugyldigt over for en køber i god tro, og det samme gælder for en køber i ond tro (dvs. hvem der var vidende om, at sælger ikke havde legitim adkomst til de købte aktiver), hvor sælger var i god tro. 3

§ 894 regulerer konsekvenserne af et salg, som er ugyldigt i henhold til § 892, hvor mindst én af parterne til salgskontrakten var i god tro. I henhold til denne bestemmelse er en køber, der har handlet i god tro, berettiget til at kræve fuld erstatning for prisen betalt for aktiverne, også selv om aktiverne i mellemtiden er bortkommet, forringet eller har tabt værdi af andre årsager.

Såfremt én af parterne til salgskontrakten har handlet i god tro, og den anden part har handlet i ond tro, vil førstnævnte være berettiget til at

gøre erstatningskrav gældende over for sidstnævnte for alle tab, som ikke ville være lidt, såfremt kontrakten havde været gyldig eller ikke havde været indgået til at begynde med.

Kort sagt er § 892 *et sequitur* udelukkende juridisk bindende og retskraftig mellem sælger og køber. I forhold til hvordan det stiller den oprindelige ejer, hvor Stena Oil gør gældende, at sidstnævnte skal påberåbe sig ugyldighed i henhold til § 286 *et sequitur*, er dette ikke korrekt.

STP Civil Code § 286 *et sequitur* regulerer omstødelse af juridiske handlinger generelt. Disse regler gælder for “*venda de bens alheios*”-ordningen, på et underordnet niveau og med undtagelser, når parterne til den pågældende salgskontrakt har handlet i god eller ond tro. Med mindre det fx kan påvises, at begge parter til salgskontrakten var i ond tro, dvs. at de begge var bekendt med, at de solgte aktiver ikke tilhørte sælger / at sælger ikke havde gyldig adkomst til de solgte aktiver, finder Civil Code § 289 ikke anvendelse (jf. professor Paulo Olavo Cunha i “*Venda de Bens Alheios*”, side 5431). Tværtimod vil STP Civil Code § 894 finde anvendelse.

Når det er sagt, hvad angår den oprindelige ejer, som ikke har adgang til at benytte sig af enten ordningen iht. § 892 *et sequitur*, hævdes det, at den pågældende salgskontrakt simpelthen er virkningsløs over for den oprindelige ejer, og at den ikke ændrer den oprindelige ejers ejendomsret til aktiverne (der henvises til side 464 i ovennævnte undersøgelse, som også henviser til to retsafgørelser vedrørende dette spørgsmål) – jf. STP Civil Code §§ 802 and 406 (2). Det, den oprindelige ejer, kan gøre, som beskrevet ovenfor, er at gøre et krav om vindikation gældende (*ação de reinvidação*).

Som det gøres gældende i Kendelse afsagt af Appelretten i Lissabon den 12-1-20122, mangler den oprindelige ejer legitimitet til at gøre salgets ugyldighed gældende, da kontrakten i den forbindelse simpelthen vil være virkningsløs, og den oprindelige ejer vil således være berettiget til at anlægge en retssag om vindikation (en *ação de reinvidação*), og denne retssag vil udelukkende være mulig, såfremt sagsøgte stadig er i besiddelse af det pågældende aktiv som beskrevet ovenfor.

Endelig skal det anføres, at ingen af de paragraffer, som Stena Oil henviser til i deres svar på 3.e, rent faktisk er relevante for denne sag, idet § 892 *et sequitur* udelukkende er bindende og retskraftige mellem sælger og køber. Endvidere er denne ordning ikke gældende for dem, og de kan ikke gøre gældende, at salget er ugyldigt i henhold til § 286 *et sequitur* på baggrund af ovenstående grunde.

[**Advokatfirma 2**] Hvad er de retlige konsekvenser, såfremt et internationalt tribunal når til den konklusion, at en dom afsagt af de nationale domstole er i modstrid med international lovgivning, som er bindende for Sao Tome and Principe??

VdA Legal Partners: Afgørelser truffet af Højesteret er endelige og bindende for denne sags parter, og der er ingen ankemulighed.

I det tilfælde at en kendelse afsagt af et Internationalt Tribunal – fx the International Court of Arbitration ("**Tribunalet**") – er i modstrid med en retskendelse afsagt af Højesteret ("**Retten**"), hindrer denne kendelse afsagt af Tribunalet ikke *i sig selv* retskraften eller gør dommen afsagt af Højesteret i hovedsagen virkningsløs eller ugyldig. Til trods for at det potentielt kan gøre São Tomé & Príncipe – og kun São Tomé & Príncipe – ansvarlig for at erstatte de tab, som Tribunalet måtte finde erstatningspligtige. Det må dog understreges, at Tribunalet ikke kan optræde som ankeinstans i forhold til de beslutninger, der er truffet af Højesteret i "hoved"-sagen. Retshandlinger, der har til formål at, erstatte tabene ville faktisk skulle udløses via en separat retshandling uden indvirkning på den nævnte højesteretskendelse, som ikke kan ankes, idet den er *res in judicata*."

Anbringender

Stena Oil har til støtte for de nedlagte påstande overordnet gjort gældende, at Stena Oil havde ejendomsretten til olielasten, og at de sagsøgte var bekendt med dette og handlede i ond tro, da de købte og bemægtigede sig olielasten i samarbejde med São Tomé. De sagsøgte havde ikke føje til at antage, at São Tomé handlede legitimt og retmæssigt kunne disponere over olielasten.

Det er bevist, at der forelå et klart brud på folkeretten, hvilket fremgår af voldgiftskendelsen af 5. september 2016 fra Den Permanente Voldgiftsret. De domme, der blev afsagt af de lokale domstole, var efter deres indhold så absurde, at der var tale om åbenbart retsstridige handlinger, hvorved São Tomé tilegnede sig værdier og afpressede de involverede aktører. Der var tale om statsudøvet pirateri, som de sagsøgte ikke bør kunne støtte ret på. Selve straffeprocessen led af væsentlige mangler og var en facade, der skulle legitimere São Tomés tilegnelse af betydelige værdier. Stena Oil blev aldrig indkaldt til et retsmøde i São Tomé forud for, at lasten blev erklæret "fortabt" til staten, lydoptagelser med kystvagten og andre beviser blev undertrykt, og kaptajnerne fik ikke tilbudt tolkning. Straffeprocessen foregik således i strid med grundlæggende processuelle normer i den saotomesiske forfatnings artikel 40, FN's Verdenserklæring om Menneskerettighederne, 1948, artikel 10 og artikel 7 i Det Afrikanske Char-

ter for Menneskerettigheder, hvorfor dommene fra São Tomé ikke skal respekteres, jf. princippet i retsplejelovens § 223 a. De sagsøgte kan ikke støtte ret på handlinger i strid med folkeretten endsige en lokal dom afsagt i strid med folkeretten på et illegitimt grundlag.

Stena Oil har til støtte for, at de sagsøgte er erstatningsansvarlige, videre anført, at de sagsøgte kunne udlede af højesteretsdommen fra São Tomé, at dommen var afsagt i strid med grundlæggende retsnormer, hvorfor de sagsøgte ikke berettiget kunne handle i tillid hertil. Det er dokumenteret ved, at hverken Stena Oil eller rederierne var involveret i retsprocessen, at sanktionsniveauet var fundamentalt uproportionelt og endelig, at de sagsøgte som branchekyndige uden videre kunne udlede, at der ikke forelå smugling. Protestskrivelserne fra Stena Oils advokater, DS Tankers advokat samt Duzgit Integrity og korrespondancen med Anuket Emerald bragte de sagsøgte i ond tro. Endvidere var prisen for olien urealistisk lav og indikerede, at handlen var illegitim. Højesteretsdommen fra São Tomé skal derfor ikke anerkendes i Danmark, da det vil stride mod *ordre public*.

Det følger af retsgrundlaget i São Tomé, forfatningens artikel 13, at internationale konventioner har direkte virkning i São Tomés nationale ret og har forrang for nationale retsregler. Dette indebærer, at ejendomsovergangen fra Stena Oil til São Tomé var ugyldig. Ejerskabet til olielasten tilkom dermed Stena Oil på tidspunktet, da de sagsøgte indgik købsaftalen med São Tomé.

I forhold til ansvarsgrundlaget for de enkelte sagsøgte er det anført, at de sagsøgte hver for sig var medvirkende til, at Stena Oil uberettiget fik frataget olielasten ved henholdsvis at være formel køber af olien (Monjasa DMCC), afhente olien (Energizer Shipping ApS og Monjasa Chartering ApS), koordinere og forhandle med São Tomé (Monjasa A/S), være ultimativ beslutningstager og aktiv deltager i handlen (Sagsøgte 2) og endelig ved at formidle betaling af købesummen til São Tomé (Monjasa Holding A/S). Sagsøgte 1 var endvidere involveret i sagen og skulle i hvert fald have forhindret, at Monjasa DMCC, Energizer Shipping ApS, Monjasa Chartering ApS, Monjasa A/S og Sagsøgte 2 foranledigede, at Stena Oil uberettiget fik frataget olielasten. Ansvar for Sagsøgte 2 og Sagsøgte 1 følger af selskabslovens § 361.

Der er direkte kausalitet mellem Stena Oils tab og de sagsøgtes køb og afhentning af olien. Der var i øvrigt ikke andre, der ville købe olien.

Stena Oil kan alternativt vindicere olielasten med den virkning, at Monjasa DMCC skal erstatte Stena Oil værdien af olielasten.

Stena Oils tab svarer principalt til købsværdien af olielasten, subsidiært olielastens salgsværdi i Vestafrika i oktober 2013. Der blev overført 8.080,678 metri-

ske ton heavy fuel oil (HFO) og 1.112,552 metriske ton marine gas oil (MGO) til Monjasa DMCC. Beregning af købsprisen er baseret på et vægtet gennemsnit af indkøbspriser for henholdsvis MGO og HFO. Salgsprisen opgøres som på baggrund af oversigten over leverancer af MGO og HFO i området i oktober 2013 samt underliggende fakturaer. De sagsøgte vægring ved at dokumentere de priser, som de solgte brændstof for i oktober 2013 i Vestafrika, skal tillægges processuel skadevirkning med den konsekvens, at de af Stena Oil oplyste priser må lægges til grund som retvisende.

Stena Oil er berettiget til at kræve rente fra den 22. oktober 2013, som er det tidspunkt, hvor de sagsøgte retsstridigt tilegnede sig Stenas ejendom, jf. rentelovens § 3, stk. 5. Subsidiært er Stena Oil berettiget til procesrente fra sagens anlæg.

Det bestrides, at erstatningskravet mod de sagsøgte var forældet, da Stena Oil udtog stævning den 18. oktober 2016. Stena Oil stævnedes tidligere end 3 år efter skadens indtræden, jf. princippet i forældelseslovens § 2, stk. 4, der svarer til forældelsesreglen efter artikel 306 i Den Borgerlige Lovbog ifølge *são tomésisk ret*, hvorefter ”*forældelsesfristen begynder, når retten kan udøves*”. Skadens indtræden, eller det tidligste tidspunkt for, hvornår retten kan udøves, må være tidspunktet for deliktets fuldbyrdelse og formuetabets indtræden. Deliktet blev fuldbyrdet og tabet lidt ved overførslen af lasten i perioden 18. - 22. oktober 2013.

Subsidiært er forældelsesfristens begyndelsestidspunkt suspenderet indtil efter den 18. oktober 2013, jf. princippet i forældelseslovens § 3, stk. 2, da det først ved endt overførsel af lasten stod klart for Stena Oil, at den retsstridige handling blev gennemført, og da de sagsøgte indtil dette tidspunkt havde undladt at oplyse identiteten på køberen og tilbageholdt væsentlige øvrige oplysninger.

Det bestrides, at New York-voldgiftskendelsen af 12. september 2014 har negativ retskraft i forhold til Stena Oils krav mod de sagsøgte, idet voldgiftssagen ikke handlede om de spørgsmål, som foreligger til bedømmelse i denne sag. Voldgiftssagen blev afgjort efter amerikansk ret inden for rammerne af en voldgifts- og lovvalgsklausul, der var aftalt i en konkret kontrakt indgået mellem Stena Oil og Monjasa A/S. Denne sag skal derimod afgøres efter reglerne om erstatningskrav uden for kontrakt i henhold til loven i São Tomé og de synspunkter om international privatret og ordre public, som parterne har indtalt under sagen. Endvidere tog voldgiftsretten alene stilling til et spørgsmål om modregning og fandt, at den ikke havde kompetence til at afgøre spørgsmål, der lå uden for rammerne af den konkrete voldgiftsaftale.

Voldgiftsretten var ikke kompetent til at påkende erstatningskrav mod Monjasa Holding A/S, Monjasa Chartering ApS, Monjasa DMCC, Energizer Shipping

ApS, Sagsøgte 1 og Sagsøgte 2. Det er ikke strid med noget udstyk-ningsforbud, at Stena Oil ikke forsøgte at inddrage disse parter i voldgiftssagen.

Grundlovens § 19 er ikke relevant, idet domstolene har kompetence til at prøve folkeretlige spørgsmål, og regeringen har ikke givet udtryk for en holdning til denne sag.

Stena Oil bestrider, at der er udvist egen skyld, da Stena Oil ikke instruerede skibene om at mødes i São Tomés territorialfarvand, men derimod gav klare instrukser om det modsatte. En mulig egen skyld på dette punkt kan i hvert fald ikke føre til, at Stena Oil derved fortabte retten til olielasten. Det var desuden berettiget at indgå forliget med DS Tankers, da der var tvivl om, hvorvidt Stena Oil kunne få medhold i et krav, og i hvert var der næppe udsigt til at få fuldbyr-det en voldgiftskendelse herom, da ejeren af Merida Melissa gik konkurs. Det bestrides endvidere, at den manglende forsikringsdækning har nogen betydning, idet forsikrings-selskabet i givet fald ville være indtrådt i kravet mod de sagsøgte.

Stena Oil er berettiget til selv at vælge, mod hvilken skadevolder Stena Oil vil rette sit krav. Stena Oil er derfor ikke afskåret fra at kræve betaling hos de sagsøgte, selv om Malta vil kunne indtale et krav om erstatning for olielasten mod São Tomé i en folkeretssag. I øvrigt vil det næppe være muligt at fuldbyr-de et krav mod São Tomé, og Malta vil desuden ikke være forpligtet til at betale en del af et tilkendt beløb til Stena Oil. De sagsøgte skal derfor heller ikke frifin-des for tiden.

Der skal ved fastsættelsen af sagsomkostninger tages hensyn til det forløb, der har været med hensyn til forkyndelse og at få fastslået værneting for så vidt an-går flere af de sagsøgte, og som har medført store udgifter og et unødvendigt tidsforbrug for Stena Oil.

Monjasa A/S, Monjasa Holding A/S, Monjasa DMCC, Monjasa Chartering ApS, Energizer Shipping ApS, Sagsøgte 1 og Sagsøgte 2 har til støt-te for afvisningspåstanden anført, at der i forhold til Monjasa A/S foreligger en endelig voldgiftskendelse fra New York, som har retskraft i forhold Stena Oils krav over for Monjasa A/S . Voldgiftssagen var anlagt som følge af Stena Oils uberettigede ophævelse af en kontrakt, og ophævelsen var begrundet i købet af olielasten. Voldgiftssagens hovedspørgsmål var derfor identisk med spørgsmå-let, som behandles i denne sag. Stena Oil gjorde til støtte for et modregnings-krav de samme synspunkter gældende, som de gør gældende under denne sag. Sagens hovedspørgsmål er derfor allerede behandlet i voldgiftssagen, hvor Monjasa A/S blev frifundet for modkravet. I forhold til de øvrige sagsøgte skal sagen afvises i medfør af forbuddet mod udstykning, idet det havde været na-turligt at inddrage kravet mod de andre sagsøgte i voldgiftssagen, hvilket disse

sagsøgte ikke ville have protesteret imod. Alle de sagsøgte havde en berettiget forventning om, at mellemværendet vedrørende købet af olielasten var afsluttet med voldgiftssagen.

Til støtte for frifindelsepåstanden har de sagsøgte gjort gældende, at kravet er forældet, uanset om kravet rubriceres som et erstatningskrav eller et krav på vindikation.

Stena Oils krav på erstatning uden for kontrakt forældes i medfør af loven i São Tomé efter 3 år, jf. São Tomés Borgerlige Lovbog artikel 498, stk. 1. Forældelsesfristen skal regnes fra det tidligste tidspunkt, hvor Stena Oil kunne gøre sit krav på erstatning og/eller vindikation gældende jf. Den Borgerlige Lovbog artikel 306, stk. 1, og artikel 498, stk. 1. Forældelsesfristen løber, uanset om skadevolderne på tidspunktet kunne identificeres med sikkerhed, og uanset om det fulde omfang af skaden/tabets var kendt. Loven i São Tomé minder dermed om dansk ret, idet det afgørende er, om Stena Oil vidste, at der var et krav og havde anledning til at følge op på dette.

Forældelsesfristen skal regnes fra den 9. oktober 2013, hvor Monjasa DMCC købte Olielasten af São Tomé. Stena Oil havde den 11. oktober eller i hvert fald den 14. oktober 2013 det fornødne grundlag for at kende de omstændigheder, som kunne begrunde et muligt erstatningskrav. Stena Oil afbrød først forældelsen ved indlevering af stævning den 18. oktober 2016. Stena Oils krav er derfor forældet.

Stena Oils eventuelle vindikationskrav er også forældet, jf. Den Borgerlige Lovbog artikel 566, stk. 1. Stena Oils vindikationskrav kan ikke gennemføres in natura, fordi Monjasa DMCC ikke længere er i besiddelse af olielasten. Konsekvensen heraf er, at Stena Oil i stedet er henvist til at rejse et krav om erstatning uden for kontrakt.

De danske domstole har ikke kompetence til at pådømme spørgsmålet om lovligheden af en suveræn stats magtudøvelse inden for egen jurisdiktion, jf. grundlovens § 19. De danske domstole har således ikke kompetence til at tage stilling til, om São Tomés konfiskation og efterfølgende salg af olielasten var folkeretsstridig, da udenrigspolitik er et regeringsprærogativ. Domstolene kan tage stilling til, om Højesterets dom af 20. juni 2013 var forkert og i strid med São Tomés egen nationale ret, men ikke om den var i strid med Havretskonventionen.

De sagsøgte har endvidere gjort gældende, at de ikke er rette sagsøgte, fordi sagen reelt vedrører spørgsmålet om, hvorvidt konfiskationen var lovlig, hvorfor kravet burde have været rejst over for São Tomé. Ved at rejse kravet mod de sagsøgte forsøger Stena Oil de facto at gøre de sagsøgte til folkeretssubjekter,

hvilket der ikke er grundlag for. Kravet bør rejses af Malta mod São Tomé, og det er faktisk også sket. Stena Oil kunne alternativt have rettet erstatningskravet mod rederne af de to skibe, som planlagde og påbegyndte den ulovlige Ship-to-Ship overførsel af olielasten i São Tomés territorialfarvand.

Stena Oil har ikke bevist, at de sagsøgte har handlet ansvarspådragende. Private fysiske og juridiske personer skal kunne indrette sig i tillid til domme, der er afsagt af en stat, som agerer inden for egen jurisdiktion og i overensstemmelse med landets love. Selvom det på et senere tidspunkt måtte vise sig, at den pågældende stat har handlet folkeretsstridigt, ændrer dette ikke ved, at den fysiske eller juridiske person har handlet retsmæssigt.

Stena Oils krav skal materielt vurderes og afgøres efter loven i São Tomé. Efter forfatningen i São Tomé har domme fra landets Højesteret forrang i forhold til folkeretlige kendelser. Den usikkerhed om retstilstanden i São Tomé, som eksperternes uenighed medfører, skal komme Stena Oil til skade som følge af reglerne om bevisbyrde.

Ansaret for krav på erstatning uden for kontrakt skal vurderes efter artikel 483, stk. 1, i São Tomés Borgerlige Lovbog, hvorefter ansvarsvurderingen baserer sig på en forsæts- eller uagtsomhedsbedømmelse. Det er den, der påstår erstatning, som skal løfte bevisbyrden for ansvarsgrundlaget. Et eventuelt erstatningsansvar skal bedømmes i forhold til de oplysninger, som de sagsøgte havde på tidspunktet for erhvervelsen af olielasten.

Monjasa DMCC har ikke har handlet ansvarspådragende, idet selskabet købte olielasten i overensstemmelse med loven i São Tomé, dommen fra Højesteret var i overensstemmelse med andre landes love og praksis, og Monjasa DMCC indhentede selvstændig juridisk rådgivning, som betryggede Monjasa DMCC i erhvervelsen af olielasten. Endvidere vurderede hverken det tyske Udenrigsministerium eller den Danske Rederiforening, at købet var ulovligt, og Stena Oils indsigelser om, at det angiveligt var ulovligt for Monjas DMCC at erhverve olielasten, blev ikke underbygget. Stena Oil har heller ikke løftet bevisbyrden for, at konfiskationen var folkeretsstridig, og efterfølgende begivenheder har ikke betydning for vurderingen af, om Monjasa DMCC har handlet ansvarspådragende.

Det følger af loven i São Tomé, at det aldrig kan være ansvarspådragende at efterleve statens handlinger. São Tomé handlede i overensstemmelse med landets love, da myndighederne arresterede og tilbageholdt skibene og besætningsmedlemmerne og pålagde rederne og kaptajnerne bøder, samt da de konfiskerede olielasten. Stena Oils indsigelser fremstod på grundlag af dialogen mellem advokaterne udokumenterede, og Monjasa DMCC kunne derfor alene forholde

sig til, at den tidligere ejer af olielasten var utilfreds med de sanktioner, São Tomé havde pålagt Stena Oil som følge af den ulovlige Ship-to-Ship overførsel.

Stena Oil har ikke løftet bevisbyrden for, at São Tomés konfiskation af olielasten var folkeretsstridig. Det følger ikke af voldgiftskendelsen, at konfiskationen var ulovlig, idet den ikke forholder sig isoleret til konfiskationen, men samlet til sanktionerne. Voldgiftskendelsen af 5. september 2016 blev endvidere afsagt mere end 3 år efter, at olielasten blev konfiskeret, og kan derfor ikke tillægges betydning ved bedømmelsen af Monjasa DMCC's ansvar.

Det bestrides, at der er kausalitet mellem Stena Oils påståede tab og de sagsøgtes handlinger, idet det ikke var de sagsøgte, som pådrog Stena Oil deres påståede tab. Stena Oil har ikke bevist, at tabet ikke ville være indtruffet, hvis Monjasa DMCC havde undladt at købe olielasten. Tabet indtraf allerede på det tids-punkt, hvor Højesteret i São Tomé besluttede at stadfæste første instansafgørelsen, hvorefter Stena Oil effektivt mistede ejendomsretten til olielasten den 20. juni 2013. Olielasten ville endvidere være blevet erhvervet af en anden køber, såfremt Monjasa DMCC ikke havde købt den.

Der er ikke grundlag for at tilsidesætte dommen fra Højesteret i São Tomé som værende i strid med ordre public.

Ordre public er relevant i tilfælde, hvor der skal ske fuldbyrdelse af et andet lands retsafgørelse, hvilket ikke er tilfældet i denne sag. Der skal ved afgørelsen af denne sag tages stilling til, om de sagsøgte efter saotomesisk ret handlede ansvarspådragende ved at følge afgørelserne truffet af de saotomesiske myndigheder.

Under alle omstændigheder er dommen fra Højesteret ikke åbenbart uforenelig med dansk ret. Efter den saotomesiske straffelovs artikel 104 og artikel 105 kan der ske konfiskation af en tredjemands ejendom. Den pågældende tredjemand kan søge erstatning herfor hos staten, ligesom der er mulighed for, at vedkommende kan intervenere i sagen under processen i São Tomé. Det er ikke bevist, at Stena Oil ikke ville have kunnet intervenere i sagen, hvis Stena Oil havde for-søgt.

Voldgiftskendelsen fra Den Permanente Voldgiftsret omtaler i øvrigt ikke alvorlige folkeretsbrud, men er begrundet i en konkret afvejning af flere modsatrettede hensyn, ligesom kendelsen er afsagt med dommerstemmerne to mod én. Voldgiftskendelsen konkluderede, at São Tomé udøvede sin suverænitet i overensstemmelse med de folkeretlige principper om jurisdiktion, men at den kumulative effekt af de sanktioner, som blev pålagt skibene og deres besætning,

var disproportional. Dansk materiel ret og lovgivningen i andre lande taler også for, at olielasten kunne konfiskeres i en situation som den foreliggende.

Da sagsøgte har endvidere gjort gældende, at Stena Oils krav skal bortfalde som følge af Stena Oils egen skyld, jf. artikel 570, stk. 1, i São Tomés Borgerlige Lovbog. Stena Oils egen skyld bestod i, at selskabet ikke sikrede sig, at Ship-to-Ship overførslen blev foretaget uden for São Tomés territorialfarvand eller alternativt med behørig tilladelse fra myndighederne i São Tomé. Herudover har Stena Oil undladt at begrænse sit tab ved uden forudgående konsultation med de sagsøgte at have indgået forlig med DS Tankers mod betaling af 50.000 \$. Stena Oil har dermed effektivt afskåret sig fra at søge sig fyldestgjort hos den primære skadevolder, som må være nærmest til at bære ansvaret for konfiskationen af olielasten. Endvidere har Stena Oil ikke sørget for forsikringsdækning af olielasten eller foretaget skridt til at søge sig fyldestgjort i forbindelse med sagen imellem Malta og São Tomé.

Stena Oil har ikke dokumenteret sit påståede tab, jf. artikel 483, stk. 2, i São Tomés Borgerlige Lovbog. Stena Oils opgørelser af såvel købsprisen som markedsprisen på det vestafrikanske marked i 2013 bestrides. Værdien af olielasten skal desuden vurderes i lyset af arresten af skibene og konfiskationen af olielasten samt det faktum, at olielasten blev købt af Monjasa DMCC uden specifikationer og garantier. Det havde væsentlig indflydelse på værdien. Værdien må derfor opgøres til den pris, som Monjasa DMCC betalte for olien.

Det bestrides, at olien kan vindiceres, idet São Tomé havde lovlig adkomst til olielasten som følge af afgørelsen fra Højesteret i São Tomé. Monjasa DMCC kunne derfor lovligt købe olielasten af São Tomé.

Stena Oil har ikke krav på rente med henvisning til rentelovens § 3, stk. 5, fra før tidspunktet for indlevering af stævning den 18. oktober 2016. Stena Oil har været vidende om Monjasa DMCC's køb af olielasten siden oktober 2013. Derfor har Stena Oil fra dette tidspunkt haft mulighed for at anlægge en retssag imod de sagsøgte og derved samtidig sikre sig et rentekrav fra dette tidspunkt. Derudover har de sagsøgte ikke været involveret i strafbare forhold, som kunne berettige Stena Oil til rente fra et tidligere tidspunkt.

Monjasa A/S, Monjasa Holding A/S, Monjasa Chartering ApS og Energizer Shipping ApS har gjort gældende, at de ikke har deltaget i købet af olielasten, og at de dermed ikke kan pålægges ansvar.

Sagsøgte 1 og Sagsøgte 2 kan ikke gøres personligt ansvarlig for Stena Oils påståede tab, hverken i deres egenskab af ultimative ejere af Monjasa-koncernen eller i deres egenskab ledelsesmedlem i en række af de sagsøgte selskaber. Monjasa Holding A/S og Monjasa A/S er aktieselskaber med begrænset

hæftelse, og Sagsøgte 1 og Sagsøgte 2 kan ikke som kapitalejere blive pålagt et selvstændigt ansvar.

Til støtte for påstanden om frifindelse for tiden er det gjort gældende, at Malta på vegne af Stena Oil har mulighed for at forfølge et erstatningskrav vedrørende værdien af olielasten hos São Tomé. Det kan lægges til grund, at voldgiftssagen mellem Malta og São Tomé forsat er verserende. Såfremt Malta får medhold i sit erstatningskrav, vil Stena Oil kunne søge sig fyldestgjort hos Malta, hvilket overflødiggør denne retssag.

Landsrettens begrundelse og resultat

Afvisning

Det fremgår af voldgiftskendelsen af 12. september 2014 fra New York i sagen mellem Monjasa A/S og Stena Oil, at voldgiftsretten ikke har realitetsbehandlet det modkrav, som Stena Oil gjorde gældende til compensation under sagen, og som Stena Oil nu har rejst i denne sag i form af et krav om erstatning over for alle de sagsøgte. Stena Oil er derfor ikke afskåret fra at få behandlet sit krav mod Monjasa A/S i denne sag. Allerede derfor er Stena Oil heller ikke afskåret fra at rejse kravet mod de øvrige sagsøgte i sagen.

Landsretten tager derfor ikke de sagsøgtes påstand om afvisning til følge.

Erstatning

Stena Oil har til støtte for sin påstand gjort gældende, at ejendomsretten til olien tilkom Stena Oil, da olien blev losset over på tankskibet Energizer i dagene fra den 19.-22. oktober 2013, og at de sagsøgte hver især handlede ansvarspådragende ved at bemægtige sig olien eller bistå hermed.

De sagsøgte har heroverfor gjort gældende, at ejendomsretten var overgået til staten São Tomé og Príncipe, som havde konfiskeret olielasten, og at købet af olien fra myndighederne i Sao Tomé og Príncipe skete på lovlig vis.

Spørgsmålet om, hvorvidt de sagsøgte har handlet ansvarspådragende ved at købe olielasten af São Tomé og Príncipe, skal afgøres efter saotomesisk ret, jf. Vestre Landsrets kendelse af 20. august 2018.

Efter sagens karakter og de spørgsmål, sagen angår, er grundlovens § 19 ikke til hinder for, at landsretten kan behandle sagen.

Landsretten lægger til grund, at skibene Marida Melissa og Duzgit Integritys forsøg på at foretage en Ship-to-Ship overførsel af olie i São Tomé og Príncipes

territorialfarvand uden tilladelse udgjorde strafbar overtrædelse af lovgivningen i São Tomé og Príncipe. Handlingsforløbet blev retsforfulgt under en sag mod skibenes kaptajner, og ved dom af 29. marts 2013 blev skibenes ejere og kaptajner straffet, og Stena Oils olielast blev konfiskeret. Dommen blev stadfæstet af São Tomé og Príncipes Højesteret den 20. juni 2013. Den 8. august 2013 blev lasten tilladt bortsolgt, og Monjasa DMCC indgik den 9. oktober 2013 aftale om køb af olien. Olien blev leveret den 19.-22. oktober 2013.

Det lægges efter besvarelserne fra de sagkyndige i saotomesisk ret af spørgsmål 3.b. videre til grund, at konfiskationen og det senere bortsalg af olien er besluttet og foretaget af de kompetente saotomesiske myndigheder i overensstemmelse med lovgivningen i São Tomé og Príncipe, herunder straffelovens artikel 104. Ejendomsretten til olien var således efter saotomesisk ret overgået til staten São Tomé og Príncipe, og staten var berettiget til at sælge olien til Monjasa DMCC.

De sagkyndige har i svarene på spørgsmål 3.c. samstemmende erklæret, at en køber under disse omstændigheder ikke ifalder erstatningsansvar over for den oprindelige ejer ved at købe konfiskerede varer af staten. Efter besvarelserne af spørgsmål 3.d. sammenholdt med indholdet af den saotomesiske straffelovs artikel 105 kan varen heller ikke vindiceres fra køberen.

Det forhold, at de saotomesiske retsafgørelser ikke ville kunne tillægges bindende virkning her i landet, hvis dette ville være åbenbart uforeneligt med Danmarks retsorden, kan ikke føre til, at det efter saotomesisk ret var erstatningspådragende at disponere i tillid til disse afgørelser.

Efter det oplyste om betydningen af internationale konventioner efter saotomesisk ret, herunder for allerede afsagte domme, kan det forhold, at Den Permanente Voldgiftsret i Haag den 5. september 2016 fastslog, at de idømte sanktioner, herunder konfiskationen, samlet set ikke var proportionale, heller ikke begrunde et erstatningsansvar for de sagsøgte.

De sagsøgte har således efter saotomesisk ret ikke pådraget sig et erstatningsansvar over for Stena Oil ved at købe den konfiskerede olielast af staten São Tomé og Príncipe.

Som følge heraf tager landsretten de sagsøgtes påstand om frifindelse til følge.

Sagsomkostninger

Efter sagens udfald skal Stena Oil betale sagsomkostninger til Monjasa A/S, Monjasa Holding A/S, Monjasa Chartering ApS, Monjasa DMCC, Energizer Shipping ApS, Sagsøgte 1 og Sagsøgte 2 med 2.315.195 kr.

Udgifterne i sagen udgør 1.860.000 kr. til dækning af udgifter til advokatbi-stand. Udgifter til vidnegodtgørelse, afhjæmning og indhentelse af sagkyndig er-klæring, oversættelse og tolkning udgør 455.195 kr.

Ud over sagens værdi er der ved fastsættelsen af beløbet til advokat taget hen-syn til, at de sagsøgte er repræsenteret ved samme advokatfirma, sagens om-fang, kompleksitet og forløb, herunder de processuelle tvister under forberedel-sen og udfaldet heraf, og hovedforhandlingens varighed på fem retsdage. Der er endvidere taget hensyn til, at de sagsøgte Monjasa DMCC, Sagsøgte 1 og Sagsøgte 2 efter det oplyste ikke er momspligtige i Danmark.

THI KENDES FOR RET:

De sagsøgte, Monjasa A/S, Monjasa Holding A/S, Monjasa Chartering ApS, Monjasa DMCC, Energizer Shipping ApS, Sagsøgte 1 og Sagsøgte 2, frifindes.

I sagsomkostninger skal Stena Oil AB inden 14 dage betale 2.315.195 kr. til Monjasa A/S, Monjasa Holding A/S, Monjasa Chartering ApS, Monjasa DMCC, Energizer Shipping ApS, Sagsøgte 1 og Sagsøgte 2.

Beløbene forrentes efter rentelovens § 8 a.

