Lovtidende A

2019

Udgivet den 17. august 2019

15. august 2019. Nr. 827.

Bekendtgørelse af anordning om ikrafttræden for Grønland af søloven

Herved bekendtgøres anordning nr. 8 af 15. januar 1996 om ikrafttræden for Grønland af søloven med de ændringer, der følger af anordning nr. 609 af 25. juni 2001, anordning nr. 911 af 14. november 2003, anordning nr. 217 af 11. marts 2005 og anordning nr. 782 af 6. juni 2018.

Afsnit I

Fartøj

Kapitel 1

Om skibe

§ 1. For at et skib kan anses som dansk og sejle under dansk flag, må dets ejer være dansk.

Stk. 2. Som dansk ejer anses:

1) Danske statsborgere.
2) Danske statsinstitutioner og kommuner.
3) Juridiske personer, som er oprettet i medfør af dansk lovgivning eller registreret som danske selskaber, stiftelser eller foreninger her i landet.

Stk. 3. Partrederier anses for dansk ejede, hvis mindst halvdelen af partrederiet ejes af fysiske eller juridiske personer, som er omfattet af stk. 2, og den bestyrende reder opfylder betingelserne i stk. 2.

§ 2. For handelsskibe, der ikke kan anses for danske, jf. § 1, kan erhvervsministeren fastsætte regler om betingelserne for registrering som dansk skib, herunder krav om, at skibet skal administreres, kontrolleres og dirigeres fra Danmark. For handelsskibe, som tilhører juridiske personer, som ikke er omfattet af Den Europæiske Unions regler om etableringsret og udveksling af tjenesteydelser, kan erhvervsministeren fastsætte regler om, at selskabet skal foretage sekundær etablering i Danmark gennem oprettelse af et datterselskab, en filial eller et agentur. For handelsskibe, som tilhører personer, selskaber el.lign., som er omfattet af Den Europæiske Unions regler om etableringsret, arbejdskraftens frie bevægelighed og udveksling af tjenesteydelser, kan erhvervsministeren fastsætte regler om, at ejeren skal udpege en enhed i Danmark, der kan rettes henvendelse til i kontroløjemed og lign., og som kan stævnes på ejerens eller rederens vegne.

Stk. 2. For andre skibe end handelsskibe, der ikke kan anses for danske, jf. § 1, men som tilhører personer, selskaber el.lign., som er omfattet af Den Europæiske Unions regler om etableringsret, arbejdskraftens frie bevægelighed og udveksling af tjenesteydelser, kan erhvervsministeren fastsætte regler om betingelserne for registrering som dansk skib, herunder krav om, at skibet skal administreres, kontrolleres og dirigeres fra Danmark.

Stk. 3. Skibe optaget i skibsregisteret i medfør af stk. 1 og 2 sidestilles i enhver henseende med danske skibe og er berettigede til at føre dansk flag.

§ 3. Skibe, som er registreret eller i medfør af §§ 10 eller 12 skal registreres, må ikke gå i fart, forinden de er forsynet med nationalitetsbeviser.

Stk. 2. Nationalitetsbeviser skal opbevares om bord og på forlangende forevises myndighederne.

Stk. 3. Erhvervsministeren fastsætter nærmere regler om mærkning af skibe samt udfærdigelse af nationalitetsbeviser.

§ 4. Ved registreringen tildeles der skibe kendingsbogstaver, der tillige tjener som registreringsbogstaver. Kendingsbogstaverne indhugges i skibet og må ikke forandres eller fjernes. Ved udslettelse af skibet udhugges bogstaverne.

Stk. 2. Skibsregistrator skal nægte registrering af skibsnavne, der griber ind i et af et andet rederi benyttet særpræget navngivningssystem.

Stk. 3. Navn og hjemsted skal angives på skibet.

Stk. 4. Ved udslettelse af skibet af skibsregistret fortabes retten til skibets navn. Retten til skibets navn kan dog på ejerens begæring forbeholdes for et tidsrum af 3 år regnet fra udslettelsen.

§ 5. Danske skibe skal have hjemsted i riget. For fiskerskibe skal hjemstedet være en havn, for andre skibe kan hjemstedet være enten en havn eller en by.

Stk. 2. Skibsregistrator skal nægte registrering af skibsnavne, der griber ind i et af et andet rederi benyttet særpræget navngivningssystem.

Stk. 3. Navn og hjemsted skal angives på skibet.

Stk. 4. Ved udslettelse af skibet af skibsregistret fortabes retten til skibets navn. Retten til skibets navn kan dog på ejerens begæring forbeholdes for et tidsrum af 3 år regnet fra udslettelsen.

§ 6. Som uistandsætteligt i denne lovs betydning anses et skib ikke alene, når det ved lovlig besigtigelse skønnes, at dets istandsættelse enten overhovedet ikke kan udføres eller

CQ000956

Erhvervsmin.,
Søfartsstyrelsen, j.nr. 2019 - 50275

i alt fald ikke der, hvor skibet befinder sig, eller på noget andet sted, hvor det kan bringes hen, men også, når det på samme måde skønnes, at skibet ikke er istandsættelse værd.

§ 7. Patent- og Varemærkestyrelsen fører et register over de anmeldte skorstensmærker og kontorflag. Erhvervsministeren fastsætter regler om ansøgning, registrering, sletning m.v. af skorstensmærker og kontorflag samt regler om gebyrer for indlevering af ansøgninger og udskrifter af registret.

Stk. 2. Samtlige de i registret indførte mærker og flag skal tydeligt adskille sig fra hverandre.

Stk. 3. Ved optagelsen i registret opnås eneret til benyttelse af de anmeldte mærker og flag.

§ 8. Skibe hjemmehørende i Grønland må som nationalitetsmærke alene føre det grønlandske flag. Udslettes et skib af skibsregistret, fortabes retten til at lade skibet sejle under det pågældende flag.

§ 9. Ved kongelig resolution kan der meddeles tilladelse til, at skibe, der går i fart på oversøiske havne, som nationalitetsmærke fører dansk splitflag med et foreskrevet særligt mærke. Tilladelsen kan til enhver tid kaldes tilbage. Endvidere kan der ved kongelig resolution fastsættes nærmere bestemmelser, hvorefter skibe, der går i postfart for staten, kan føre et særligt postflag.

Kapitel 2

Registrering i skibsregistret

Registrering af skibe og skibe under bygning

§ 10. Skibe, som er færdigbyggede og har en bruttotonnage på 20 eller derover, skal af ejeren anmeldes til registrering i skibsregistret.

Stk. 2. Skibe med en bruttotonnage på 5 eller derover, men under 20, kan på ejerens begæring registreres i skibsregistret.

Stk. 3. Skibe, som er under bygning her i riget, kan på ejerens begæring optages i en særlig afdeling af skibsregistret (skibsbygningsregistret), hvis skibets bygning er så vidt fremskreden, at skibet på betryggende måde kan identificeres, og hvis dets bruttotonnage skønnes at blive målt til mindst 5.

§ 11. Krigsskibe kan ikke registreres. Det samme gælder skibe, der er optaget i udenlandske skibsregistre, jf. dog §§ 24 og 26 om bareboatregistrering.

Stk. 2. Flydedokke, kabeltromler, flydende beholdere og andet lignende materiel anses ikke som skibe ved anvendelsen af reglerne i dette kapitel.

Stk. 3. Pramme, lægtere, uddybningsmaskiner, flydekraner og lignende anses som skibe, men er undtaget fra anmeldelsespligten i medfør af § 10, stk. 1, hvis de ikke er forsynet med maskineri til fremdrivning.

§ 12. Skibe, hvis bruttotonnage er mindre end 20, og skibe, som i medfør af § 11, stk. 3, er undtaget fra anmeldelsespligten til skibsregistret, skal anmeldes til fartøjsfortegnelsen. Anmeldelsespligten er betinget af, at skibet er færdigbygget og i dansk eje, jf. § 1. Herudover kan tillige på ejerens begæring optages færdigbyggede skibe, hvis ejeren opfylder de i § 2 fastsatte betingelser.

Stk. 2. Fritidsfartøjer kan ikke optages i fartøjsfortegnelsen. Erhvervsministeren kan endvidere bestemme, at grupper af mindre skibe ikke kan optages i denne fortegnelse.

Stk. 3. Fartøjsfortegnelsen føres i skibsregistret.

Stk. 4. Med undtagelse af § 10, stk. 3, § 15, stk. 3, og §§ 22-39 finder bestemmelserne i dette kapitel, med de fornødne lempelser, tilsvarende anvendelse ved registrering i fartøjsfortegnelsen. § 7 finder ikke anvendelse for skibe optaget i fartøjsfortegnelsen. Erhvervsministeren fastsætter nærmere regler herom.

§ 13. Anmeldelse om optagelse af skib i skibsregistret, bortset fra fritidsfartøjer med en bruttotonnage mindre end 20, skal ske inden 30 dage efter, at skibet er færdigbygget eller erhvervet.

Stk. 2. Skibsregistrator kan forlænge denne frist.

§ 14. Anmeldelsen om optagelse af skib i skibsregistret eller fartøjsfortegnelsen skal indeholde oplysninger om skibet og dets ejer.

Stk. 2. Anmeldelsen skal være ledsaget af de fornødne bevisligheder for, at anmelderen er ejer af skibet, og det skal, bortset fra anmeldelse af skibe under bygning, godtgøres, at betingelserne efter § 1 eller § 2 er opfyldt. Erhvervsministeren fastsætter regler om, hvilke bevisligheder der skal forelægges skibsregistrator for at godtgøre, at ejeren opfylder betingelserne i § 1 eller § 2. Erhvervsministeren kan i særlige tilfælde tillade registrering af skibe, selv om betingelserne i § 1 eller § 2 ikke er opfyldt.

Stk. 3. Skibets byggeår, byggested, art og type skal angives.

§ 15. Er et skib erhvervet fra udlandet, eller begæres det optaget i medfør af § 2, skal der tillige tilvejebringes attest fra den udenlandske registreringsmyndighed om, at skibet ikke er optaget i vedkommende udenlandske skibsregister eller skibsbygningsregister, eller at det vil blive udslettet af registret den dag, det godtgøres at være optaget i et andet lands skibsregister.

Stk. 2. Erhvervsministeren kan fastsætte nærmere regler om registrering med frist på grundlag af kopi af den attest, som er nævnt i stk. 1. I disse tilfælde indføres det anmeldte dokument om ejerforhold, pant m.v. foreløbigt i registeret. Dokumentet, der er registreret på grundlag af en kopi, og eventuelle efterfølgende registreringer, der er foretaget på baggrund heraf, slettes af registeret, hvis den originale attest ikke er fremlagt inden for den fastsatte frist.

Stk. 3. Skibsregistrator kan i særlige tilfælde foretage registrering, selv om der ikke er tilvejebragt attest fra den udenlandske registreringsmyndighed. Registreringen kan dog kun ske, såfremt det land, fra hvilket skibet erhverves, eller i hvis skibsregister eller skibsbygningsregister det har været indført, hverken har tiltrådt den internationale konvention af 1967 om indførelse af visse ensartede regler angående søpanterettigheder og andre panterettigheder i skib eller den internationale konvention af 1967 om registrering af rettigheder i skibe under bygning.

Stk. 4. Er et skib erhvervet fra udlandet, eller begæres det optaget i medfør af § 2, skal panterettigheder, der er anført i den i stk. 1 omhandlede udslettelsesattest, eller hvis eksistens godtgøres af panthaveren, og som opfylder betingelserne i § 74, overføres til skibsregistret samtidig med skibets registrering. Erhvervsministeren fastsætter regler herom.

Årlige afgifter for registrerede skibe

§ 15 a. Ejere af skibe, der er optaget i skibsregisteret og fartøjsfortegnelsen, skal betale en årlig afgift for hvert skib, der er registreret.

Stk. 2. For skibe med en bruttotonnage under 20 udgør den årlige afgift 800 kr.

Stk. 3. For skibe med en bruttotonnage mellem 20 og 500 udgør den årlige afgift 1.600 kr.

Stk. 4. For skibe med en bruttotonnage på 500 eller derover udgør den årlige afgift 2.400 kr.

Stk. 5. For skibe, der alene har en målt bruttoregistertonnage, fastsættes afgiften efter stk. 2-4 på baggrund af skibets bruttoregistertonnage.

Stk. 6. For skibe, der hverken har en målt bruttotonnage eller en målt bruttoregistertonnage, udgør afgiften 800 kr.

Stk. 7. For skibe hjemmehørende i Grønland, der ejes af personer, der har bopæl i Grønland, eller af selskaber el.lign., der har hjemsted i Grønland, finder stk. 1-6 ikke anvendelse.

Stk. 8. For skibe, der i medfør af § 24 på grundlag af en bareboatbefragtningsaftale er optaget i et udenlandsk skibsregister og midlertidigt fører et andet nationalitetsflag end det danske, finder stk. 1-6 ikke anvendelse.

Stk. 9. Skibe, der af Skibsbevaringsfonden er erklæret bevaringsværdige gennem udstedelse af bevaringsværdighedserklæring, fritages for betaling af årlige afgifter efter denne paragraf.

§ 15 b. Den registrerede ejer af skibet er forpligtet til at indbetale den skyldige afgift til Søfartsstyrelsen.

Stk. 2. Ejes skibet af partredere, hæfter partrederne solidarisk for afgiftens betaling. Ejes skibet af kommanditselskaber, interessentskaber, interessentskabslignende samejer m.v., hæfter de ansvarlige deltagere eller ejere solidarisk for afgiftens betaling.

Stk. 3. Er skibet registreret på baggrund af en bareboatbefragtningsaftale, påhviler afgiften den registrerede bareboatbefragter i registeret.

Stk. 4. Den årlige afgift forfalder til betaling hvert år den 1. marts og dækker perioden fra den 1. marts det pågældende år til den sidste dag i februar det efterfølgende år.

Stk. 5. Slettes et skib, der er betalt afgift for, fra registeret inden den 31. august, vil Søfartsstyrelsen efter forudgående ansøgning refundere halvdelen af den betalte afgift for det pågældende år. Ansøgning om refusion skal være Søfartsstyrelsen i hænde senest ved udgangen af det år, hvor skibet er slettet.

Stk. 6. Erhvervsministeren kan fastsætte regler om betalingsmåden, frister for indbetaling, erindringsskrivelser, gebyrer og renter samt regler om, at Søfartsstyrelsen kan eftergive eller frafalde krav på betaling af den årlige afgift.

Ændringer i det registrerede

§ 16. Enhver ændring i de oplysninger, som er meddelt til skibsregistret, skal anmeldes inden 30 dage efter, at ændringen er indtrådt. Skibsregistrator kan forlænge denne frist.

Stk. 2. Anmeldelse skal ske til skibsregistrator.

Stk. 3. Anmeldelsespligten påhviler ejeren. Ved ændringer i adkomstforholdene påhviler pligten både overdrageren og erhververen.

Stk. 4. Den, der ved betinget adkomst erhverver ret til skibet, anses i forhold til det offentlige som ejer.

Stk. 5. Overtagelse til privat skifte anses som en ændring i adkomstforholdene. Det samme gælder ved hensidden i uskiftet bo, for så vidt angår skibe, som den afdøde ægtefælle var registreret ejer af.

Stk. 6. Påbegyndelse af konkursbehandling, offentligt skifte og bobestyrerbehandling af dødsboer anses ikke for en ændring af adkomstforholdene, men det påhviler henholdsvis kurator, skifteretten eller bobestyreren straks at sende meddelelse herom til skibsregistrator.

Udslettelse af skib fra skibsregistret

§ 17. Et skib udslettes af skibsregistret, såfremt

1) ejeren ikke længere kan anses for dansk, jf. § 1, eller ikke længere opfylder de i medfør af § 2 fastsatte betingelser, eller
2) skibet overdrages eller overgår til nogen, som ikke kan anses for dansk, jf. § 1, eller som ikke opfylder de i medfør af § 2 fastsatte betingelser, jf. dog § 20, stk. 3.

Stk. 2. Endvidere udslettes skibe, der ophugges, forliser, forsvinder eller erklæres for uistandsættelige af udmeldte syns- og skønsmænd, af et godkendt klassifikationsselskab eller ved en anden fremgangsmåde, der kan ligestilles hermed, jf. dog § 20, stk. 3.

Stk. 3. Et skib, der sælges ved tvangsauktion i udlandet til nogen, der ikke kan anses som dansk ejer, eller der ikke opfylder de i medfør af § 2 fastsatte betingelser, udslettes kun af skibsregistret, såfremt skibet på salgstidspunktet befinder sig i den stat, hvor tvangsauktionen finder sted og under forudsætning af, at salget er sket i overensstemmelse med vedkommende stats lovgivning og den internationale konvention af 1967 om indførelse af visse ensartede regler angående søpanterettigheder og andre panterettigheder i skib.

Stk. 4. Endvidere udslettes et skib, der er optaget i medfør af § 2, på ejerens skriftlige begæring, jf. dog § 20, stk. 3.

Stk. 5. Et skib, der er optaget i medfør af § 1, udslettes på ejerens skriftlige begæring, såfremt skibet ønskes optaget i et udenlandsk register og skibet administreres, kontrolleres og dirigeres effektivt fra Danmark, jf. dog § 20, stk. 3. Et skib, som er optaget i medfør af § 1, kan også udslettes på ejerens skriftlige begæring, såfremt skibet optages i registeret i et andet land, der er tilsluttet Den Europæiske Union eller er omfattet af aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, og drives derfra eller har anden reel tilknytning til det pågældende land, jf. dog § 20, stk. 3.

Stk. 6. Et skib, der er optaget i skibsbygningsregistret, udslettes, når skibet afleveres af værftet, jf. dog § 20, stk. 3.

Endvidere udslettes skibet af skibsbygningsregistret, såfremt det går tabt, mens det er under bygning, jf. stk. 2.

§ 18. Et fritidsfartøj med en bruttotonnage mindre end 20 kan slettes af skibsregistret på ejerens begæring, såfremt der ikke er registreret pant, brugsrettigheder eller andre rettigheder i skibet på det tidspunkt, hvor udslettelsen anmeldes.

Stk. 2. Det er en betingelse for udslettelsen, at ejeren har indsendt skibets nationalitetsbevis og dokumentation for, at kendingsbogstaverne er udhugget på skibet.

Stk. 3. Skibsregistrator kan i særlige tilfælde dispensere fra reglen i stk. 2.

§ 19. Det påhviler ejeren af skibet at gøre anmeldelse til skibsregistrator om ethvert forhold, som medfører udslettelse af skibet, umiddelbart efter at ejeren er blevet bekendt med forholdet. Er et skib forsvundet, skal anmeldelse om udslettelse indsendes, når det tidspunkt er kommet, da forsikringssummen i medfør af forsikringsaftalelovens § 71 kan udbetales.

Stk. 2. Samtidig med anmeldelsen, der skal være ledsaget af de fornødne bevisligheder, afleveres skibets nationalitetsbevis til skibsregistrator, eller skriftlig redegørelse afgives om årsagen til, at dette ikke kan ske.

§ 20. Udslettelse af skibsregistret må ikke finde sted, forinden der af skibsregistrator er sendt meddelelse herom til indehavere af anmeldte rettigheder og der er forløbet en frist på 30 dage fra meddelelsens afsendelse, medmindre de anmeldte rettighedshavere giver skriftligt samtykke til udslettelsen eller det godtgøres, at rettighederne er bortfaldet.

Stk. 2. Udslettelse kan dog ikke finde sted, hvis det oplyses, at en anmeldt rettighedshaver har foretaget retslige skridt til gennemførelse af sin ret over skibet, medmindre retsforfølgningen ikke fremmes uden ufornødent ophold eller ved endelig afgørelse nægtes fremme.

Stk. 3. Udslettelse kan heller ikke finde sted, hvis der er registreret panterettigheder i skibet, medmindre indehaverne af de registrerede panterettigheder giver skriftligt samtykke til udslettelsen. I stedet anføres der på skibsbladet en bemærkning om det forhold, der skulle give anledning til udslettelse, og der kan herefter ikke registreres rettigheder i skibet. Retten til at lade skibet sejle under dansk eller grønlandsk flag og retten til skibets navn fortabes. Skibets nationalitetsbevis skal afleveres til skibsregistrator i overensstemmelse med § 19, stk. 2.

Stk. 4. Anmeldes et skib til udslettelse af skibsregistret for at blive overført til et udenlandsk register, og er betingelserne for udslettelse af skibet til stede, udsteder skibsregistrator på begæring en erklæring om, at skibet er udslettet eller vil blive udslettet af skibsregistret, samme dag det godtgøres at være optaget i det udenlandske register, dog senest 30 dage fra erklæringens udstedelse. Er sådan erklæring udstedt, kan rettigheder ikke længere anmeldes til registrering.

Stk. 5. Henstår der ved skibets udslettelse rettigheder på skibets blad i skibsregistret, skal attest om skibets udslettelse give oplysning om disse rettigheders indhold.

§ 21. Et skib udslettes ikke af skibsregistret, selv om det ved ommåling ansættes til en mindre bruttotonnage end 5.

Bareboatregistrering

§ 22. Et handelsskib, der ikke efter § 1 eller § 2 kan anses som dansk, og som bareboatbefragtes af en reder, der efter § 1 eller § 2 kan anses for at være dansk, kan af befragteren anmeldes til optagelse i skibsregistret. Skibet kan optages for en periode på op til 5 år. Skibsregistrator kan efter skriftlig anmodning fra befragteren forlænge denne periode med op til 1 år ad gangen.

Stk. 2. Et skib, der er optaget efter stk. 1, sidestilles med et dansk skib, er berettiget til at føre dansk flag og er undergivet dansk ret.

Stk. 3. Der kan ikke registreres panterettigheder eller andre rettigheder i et skib, der optages efter stk. 1.

Stk. 4. Det er en betingelse for optagelse i skibsregistret, at der vedlægges en attest fra den udenlandske registreringsmyndighed om, at skibet har ret til at føre et andet nationalitetsflag i befragtningsperioden.

§ 23. Et skib, der er registreret efter § 22, udslettes af registret, når

1) befragtningsaftalen ophører,
2) betingelserne for registrering efter § 22 ikke længere er til stede,
3) befragteren skriftligt begærer det eller
4) skibet ikke længere efter lovgivningen i skibets hjemland har ret til midlertidigt at føre et andet nationalitetsflag end hjemlandets.

Stk. 2. Endvidere udslettes skibet af registret, når det ophugges, forliser, forsvinder eller erklæres for uistandsætteligt af udmeldte syns- og skønsmænd, af et anerkendt klassifikationsselskab eller ved anden fremgangsmåde, der kan sidestilles hermed. Når en sådan udslettelsesgrund foreligger, har befragteren pligt til skriftligt, senest 30 dage efter at udslettelsesgrunden er blevet befragteren bekendt, at anmelde dette til skibsregistrator.

§ 24. Et skib, der er registreret i skibsregistret, og som bareboatbefragtes af en reder, der efter § 1 eller § 2 ikke kan anses for at være dansk, udslettes ikke af skibsregistret, selv om skibet på grundlag af en befragtningsaftale optages i et udenlandsk skibsregister. Skibet har i befragtningsperioden ret til midlertidigt at føre et andet nationalitetsflag end det danske med de rettigheder og pligter, der følge heraf. Der kan forsat registreres panterettigheder og andre rettigheder i skibet i skibsregistret.

Stk. 2. Skibet har ret til at føre et andet nationalitetsflag i op til 5 år fra anmeldelsen. Skibsregistrator kan efter skriftlig anmodning fra ejeren forlænge denne periode med op til 1 år ad gangen.

Stk. 3. Det er en betingelse for, at skibet midlertidigt har ret til at føre et andet nationalitetsflag, jf. stk. 1, at alle indehavere af anmeldte rettigheder har givet skriftlig tilladelse til, at skibet skifter flag, og at der tillige er vedlagt en attest fra den udenlandske registreringsmyndighed om, at skibet kan optages i det udenlandske register. Optages skibet i et register i et land, der ikke er medlem af Den Europæiske Union eller omfattet af EØS-aftalen, kan flagskiftet kun ske i overensstemmelse med stk. 5.

Stk. 4. Det er endvidere en betingelse for, at skibet midlertidigt får ret til at føre et andet nationalitetsflag, jf. stk. 1, at bareboataftalen ikke er indgået med et fremmed selskab eller lignende, hvori skibets ejer har en direkte eller indirekte kapitalinteresse på 20 pct. eller derover og endvidere har indflydelse på selskabets drift. Det gælder dog ikke, hvis det over for skibsregistrator dokumenteres, at flagskifte er nødvendigt for at opfylde et udenlandsk myndighedskrav om anvendelse af et bestemt flag som betingelse for markedsadgang.

Stk. 5. Erhvervsministeren fastsætter efter høring af Skibstilsynsrådet regler om, hvilke nationalitetsflag danske skibe, der bareboatbefragtes til ikkedanske ejere, kan føre.

§ 25. Når befragtningsaftalen, jf. § 24, ophører, bortfalder retten til at føre et andet nationalitetsflag. Ejeren skal inden 30 dage efter befragtningsaftalens ophør anmelde dette til skibsregistrator.

Stk. 2. Endvidere har ejeren af et dansk skib, der midlertidigt har ret til at føre et andet nationalitetsflag, jf. § 24, pligt til inden 7 dage skriftligt at anmelde til skibsregistrator, såfremt den pågældende indgår en tidsbefragtningsaftale, hvorefter ejeren på ny disponerer over skibet i en periode.

Stk. 3. Skibsregistrator kan med henblik på at undgå misbrug kræve dokumentation for, at tidsbefragtningsaftalen har været nødvendig af kommercielle grunde. Såfremt skibsregistrator ikke anser dokumentationen for fyldestgørende, kan skibsregistrator nægte skibet adgang til fortsat at føre et andet nationalitetsflag end det danske.

§ 26. Reglerne i § 13, § 15, §§ 17-21 og §§ 28-38 finder ikke anvendelse på skibe, der midlertidigt fører dansk flag.

Stk. 2. Reglerne i § 3 og § 5, stk. 2-4, finder ikke anvendelse på et dansk skib, der midlertidigt fører et andet nationalitetsflag end det danske.

§ 27. Erhvervsministeren fastsætter regler om, hvilke bevisligheder der skal forelægges ved bareboatregistrering af skibe.

Rettighedsregistrering

§ 28. Rettigheder over de i skibsregistret indførte skibe skal registreres for at opnå beskyttelse over for aftaler om skibet og mod retsforfølgning.

Stk. 2. Den ret, der skal fortrænge en uregistreret ret, skal selv være registreret og erhververen ifølge aftale i god tro.

Stk. 3. Hvis indehaveren af en registreret ret over et skib er eller bliver umyndiggjort, skal dette registreres for at få gyldighed over for aftaler om skibet, der i god tro indgås med den umyndige. Det samme gælder om lavværgemål.

Stk. 4. For skibe optaget i medfør af § 10, stk. 2, gælder, at de rettigheder, der er stiftet før optagelsen i skibsregistret, bevarer deres gyldighed over for tredjemand, såfremt de herom gældende regler er iagttaget. Sådanne rettigheder kan optages i skibsregistret, såfremt de stadig må antages at have betydning.

Stk. 5. Tinglysning efter reglerne i tinglysningslovens kapitel 7 af rettigheder over skibe, som efter bestemmelsen i § 10, stk. 2, kan optages i skibsregistret, kan ikke finde sted.

§ 29. For at et dokument skal kunne registreres, må det efter sit indhold gå ud på at fastslå, stifte, forandre eller ophæve en ejendomsret, en panteret, en brugsret eller en ret, der begrænser ejerens adgang til at råde i en eller flere nærmere angivne retninger.

Stk. 2. Når et pantebrev, som er omsætningspapir, er registreret, behøver overdragelse af pantebrevet ingen registrering.

§ 30. Søpanterettigheder og tilbageholdelsesrettigheder kan ikke registreres og har uden registrering den i § 52 og § 54 angivne retsstilling.

§ 31. Til registrering af arrest, udlæg, dom eller anden offentlig retshandling, der angår et skib, kræves, at anmelderen fremlægger erklæring fra den myndighed, som har foretaget handlingen, eller en udskrift af dens bøger, og handlingen skal angå den, der ifølge registret er beføjet til at råde over skibet.

§ 32. Indholdet af et dokument, som begæres registreret, skal være endeligt fastsat. I skadesløsbreve er det dog tilstrækkeligt at angive et størstebeløb for gælden.

Stk. 2. Ethvert privat dokument vedrørende et registreret skib skal fremtræde som udstedt af den, der ifølge registret eller ved pantebreve ifølge transport er beføjet til at råde over retten, eller som udstedt med dennes samtykke.

§ 33. Erhvervsministeren kan fastsætte nærmere regler om, hvilke krav der skal stilles til beviset for udstederens identitet og myndighed, for ægtheden af dokumenter og forelagte bevisligheder, om dokumenternes indretning og om, i hvilken udstrækning der skal medfølge genparter eller fotokopier af dokumenter, som anmeldes eller forevises ved registreringen.

§ 34. Såfremt et dokument ikke opfylder de i §§ 29-33 fastsatte betingelser for registrering, skal det afvises.

Stk. 2. Hvis der foreligger en mangel, som skønnes at kunne afhjælpes, kan skibsregistrator dog fastsætte en frist for tilvejebringelse af de fornødne bevisligheder for, at registrering kan foretages, således at afvisning først finder sted, når bevislighederne ikke foreligger inden udløbet af denne frist.

Stk. 3. Har et dokument ikke angivet den berettigedes prioritetsstiling eller angivet denne på en mod registret stridende måde, eller er der mindre uoverensstemmelser mellem dokumentets indhold og de forelagte bevisligheder, meddeles der dokumentet anmærkning herom, og anmærkningens indhold indføres i registret.

§ 35. Udslettelse af registrerede rettigheder kan foretages, såfremt der foreligger skriftligt samtykke fra den, der i registret står indført som berettiget, eller bevis for, at retten er bortfaldet ifølge sit indhold eller ved dom eller anden retsafgørelse.

Stk. 2. Til udslettelse af pantebreve, som er omsætningspapirer, kræves fremlæggelse af pantebrevet i kvitteret stand, bevis for mortifikation eller ophør ifølge retsbeslutning. Pantebreve til statskassen og de af staten etablerede låneinstitutioner kan dog efter bestemmelse af skibsregistrator

udslettes mod kvittering af den ifølge skibsregistret berettigede.

§ 36. Hvor intet andet er bestemt, regnes registreringens retsvirkninger fra den dag, da dokumentet er anmeldt til skibsregistrator.

Stk. 2. Dokumenter, der anmeldes samme dag, betragtes ved registreringen som anmeldt samtidigt. Medfører dette uklarhed i adkomstforholdet, registreres dokumenterne, men udslettes på ny, såfremt anmelderen ikke inden en af skibsregistrator fastsat frist har tilvejebragt klarhed i adkomstforholdet.

Stk. 3. Rettigheder, der overføres fra et udenlandsk register i medfør af reglen i § 15, stk. 4, bevarer den retsstilling, som de havde før overførslen.

§ 37. Når et dokument er indført i skibsregistret, kan ingen indsigelse fremsættes mod dets gyldighed over for en godtroende erhverver ifølge registreret aftale. Det samme gælder over for en erhverver ifølge transport af et pantebrev, som er omsætningspapir.

Stk. 2. Dog bevares over for en sådan godtroende erhverver den indsigelse, at dokumentet er falsk eller forfalsket, eller at dets udstedelse retsstridigt er fremkaldt ved personlig vold eller trussel om øjeblikkelig anvendelse af sådan, eller at udstederen af dokumentet var umyndig ved udstedelsen.

Stk. 3. Reglerne i stk. 1 og 2 finder ikke anvendelse med hensyn til rettigheder, der er overført fra udenlandske registre i medfør af reglen i § 15, stk. 4.

§ 38. Skibsregistrator udsteder på begæring udskrift af skibsbladet. Udskriften omfatter anmeldte rettigheder, som ikke er udslettede.

Registreringens foretagelse

§ 39. Erhvervsministeren udpeger skibsregistrator, der forestår førelsen af skibsregistret. Skibsregistrator skal opfylde de almindelige betingelser for at være byretsdommer.

Stk. 2. Søfartsstyrelsen fungerer som sekretariat for skibsregistrator.

Stk. 3. Registreringen sker ved indførelse i et for hele landet fælles skibsregister. Erhvervsministeren fastsætter nærmere regler om registrets indretning og førelse, herunder også om indføring af dokumenter modtaget via telefax eller ved elektronisk overførsel i dagbogen.

Stk. 4. Erhvervsministeren træffer bestemmelse om inddeling af landet i havnekendingsnummerdistrikter.

§ 39 d. Søfartsstyrelsen kan fastsætte regler om udformningen og indholdet af fuldmagter, der skal indsendes til skibsregisteret, herunder at fuldmagten skal indeholde oplysning om person- eller virksomhedsnummer for fuldmagtsgiver og fuldmagtshaver, og at papirfuldmagter skal være oprettet således, at de kan aflæses maskinelt, samt om en længste gyldighedsperiode for fuldmagter. Søfartsstyrelsen kan endvidere fastsætte regler om skibsregisterets adgang til på begæring at forlænge fristen i stk. 2 og om, at skibsregisteret i forbindelse med registrering efter stk. 1 skal sende meddelelse til den, der ifølge registeret er berettiget til at disponere over den pågældende rettighed.

§ 40. Erhvervsministeren kan fastsætte regler om gebyrer for brugen af registrets edb-system samt opkræve gebyr for rykkerskrivelser m.v. ved for sen betaling af gebyrer.

Præklusion m.v.

§ 41. Såfremt det gøres gældende, at en ret over et skib, som er indført i eller anmeldt til skibsregistret, er stiftet, forandret eller bragt til ophør, og denne påstand vel kan sandsynliggøres, men dog ikke bevises, kan skibsregistrator, eventuelt mod sikkerhedsstillelse, indkalde de personer, som måtte have interesse i at modsætte sig registreringen eller udslettelsen.

Stk. 2. Indkaldelsen sker én gang i Statstidende i et nummer, der udkommer den første hverdag i en måned. Varslet er mindst 4 uger fra kundgørelsen. Der sendes så vidt muligt særskilt meddelelse i anbefalet brev til dem, der ifølge foreliggende oplysninger måtte have interesse heri. Efter skibsregistrators bestemmelse kan der endvidere foretages indkaldelse af de interesserede i et udbredt dagblad eller på anden hensigtsmæssig måde. Omkostningerne ved indkaldelsen afholdes af den, der har fremsat begæringen.

Stk. 3. Fremkommer der ingen indsigelse mod påstanden, afgør skibsregistrator sagen i overensstemmelse med påstanden.

§ 42. Hvis der i løbet af 10 år ikke er modtaget efterretninger om et skib, som er indført i skibsregistret eller fartøjsfortegnelsen, og det må antages, at det ikke længere eksisterer, kan skibsregistrator bestemme, at skibet udslettes af registret eller fartøjsfortegnelsen. Skibsregistrator kan dog bestemme, at udslettelsen først skal ske efter indkaldelse i overensstemmelse med de i § 41 fastsatte regler.

Retsmidler

§ 43. Skibsregistrators afgørelser i henhold til denne lov kan af enhver, der har en retlig interesse heri, indbringes for landsretten i den landsretskreds, hvor det pågældende skibs rederi er hjemmehørende, inden for en frist af 14 dage, regnet fra den dag, da afgørelsen er meddelt vedkommende. Landsretten kan dog, når ansøgning indgives inden 6 måneder efter dette tidspunkt, hvis omstændighederne taler for det, tillade, at skibsregistrators afgørelse indbringes for retten. Meddeles tilladelse, skal sag anlægges inden 14 dage. De om kæremål i borgerlige sager gældende regler finder i øvrigt med de fornødne lempelser tilsvarende anvendelse på indbringelsen for og behandlingen ved landsretten.

Stk. 2. Landsrettens afgørelser efter stk. 1, 1. og 2. pkt., kan ikke kæres. Procesbevillingsnævnet kan dog give tilladelse til kære af de nævnte afgørelser, hvis kæren vedrører spørgsmål af principiel karakter.

§ 44. Skibsregistrator kan med virkning for fremtiden omgøre en afgørelse, såfremt der fremkommer nye oplysninger eller den oprindelige bestemmelse gik ud på, at en begæring ikke kunne tages til følge.

§ 45. Hvis et dokument er blevet urigtigt gengivet i skibsregistret eller skibsmappen eller ikke er blevet indført i registret, eller det er indført med en fejlagtig anmeldelsesdato,

har den forurettede krav på rettelse og erstatning af statskassen for det lidte tab.

Stk. 2. Har nogen, inden rettelse er sket, ved aftale erhvervet ret over skibet i tillid til skibsregistrets eller skibsmappens indhold, bliver det ved dom at afgøre, om selve retten skal tilkendes den forurettede eller den godtroende erhverver, således at der ydes den anden part erstatning. Sagen rettes mod skibsregistrator på det offentliges vegne.

§ 46. Ud over de i § 45 omhandlede tilfælde ydes der af statskassen erstatning for tab, der er lidt som følge af, at en ret er fortrængt i medfør af § 37, stk. 2, § 41 eller § 42.

Stk. 2. Herudover yder statskassen erstatning for tab, der skyldes forsømmelse, udvist af nogen, der medvirker ved skibsregistreringen.

§§ 46 a-46 b. (Udelades)[1)]

§ 46 c. Søfartsstyrelsen kan fastsætte regler om digitale dokumenter, der anvendes i forbindelse med registrering i skibsregisteret, herunder at disse skal være i en bestemt struktureret form, og at der skal anvendes bestemte digitale systemer.

§ 46 d. Søfartsstyrelsen kan fastsætte regler om, at dokumenter, som anmeldes til registrering, og øvrige dokumenter, som sendes digitalt til eller fra skibsregisteret, skal være forsynet med digital signatur.

Stk. 2. Søfartsstyrelsen kan efter forhandling med uddannelses- og forskningsministeren fastsætte nærmere regler om de tekniske krav til dokumenter og digitale signaturer, herunder krav om, at indehaveren skal underkaste sig særlige vilkår for beskyttelsen af signaturen m.v.

Kapitel 3

Om pant i skibe m.v.

§ 47. En registreret ret over et skib omfatter, når intet andet er aftalt, tillige maskiner, kedler, motorer, radioudstyr, ekkolod, fiskeredskaber, instrumenter og andet tilbehør, der er anskaffet på ejerens bekostning og bestemt til anbringelse i skibet, selv om det midlertidigt er adskilt fra skibet.

Stk. 2. Endvidere omfatter en registreret ret over et skib, som er optaget i skibsbygningsregistret, de til skibet anskaffede materialer, der er individualiseret inden for værftets område og påmærket som vedrørende skibet. Bygges dele af skibet på anden virksomhed i Danmark eller Grønland, og er delene individualiseret i den pågældende virksomhed og påmærket som vedrørende skibet, kan det aftales, at delene er omfattet af den registrerede ret. Aftalen har kun virkning, hvis den er godkendt af værftet, virksomheden og bygherren.

Stk. 3. Særlige rettigheder kan ikke stiftes eller forbeholdes over et skibs bestanddele eller det nævnte tilbehør, bortset fra fiskeredskaber.

§ 48. Ophører en registreret panteret i et skib, være sig helt eller delvis, eller viser den sig ikke at være gyldigt stiftet, har ejeren uanset modsat aftale med en efterstående panthaver eller andre ret til at besætte - enten straks eller senere - den således ledige plads med en ny panteret, medmindre denne ved ophøret eller senere giver afkald på denne ret. Udslettes panteretten, uden at ejeren samtidig benytter sig af sin ret til at besætte den ledige plads med en ny panteret, skal det på begæring noteres i skibsregistret, at den tidligere panteret nu tilkommer ejeren. Er notering ikke foretaget, rykker de efterstående berettigede op i den ledige plads. Ved tvangsauktion tilfalder en ledig plads de øvrige i skibet berettigede. Det samme gælder, såfremt skibet på anden måde end ved tvangsauktion bortsælges af et konkurs- eller gældsfragåelsesbo.

Stk. 2. De i stk. 1 nævnte regler gælder ligeledes en af ejeren forbeholdt plads til senere stiftelse af en panteret.

Stk. 3. Det skal dog gyldigt kunne vedtages i et efterstående pantebrev, at panteretten ifølge dette rykker op, efterhånden som en foranstående panteret afdrages, eller når denne panteret til et forud angivet bestemt tidspunkt helt indfries. I disse tilfælde kan der ikke vedtages en nedsættelse af afdragets størrelse eller anden standsning i lånets afvikling uden efterpanthaverens samtykke. En henstand med afdrags erlæggelse fra forpanthaverens side kan ikke bevirke, at efterpanthaverens kapital er forfalden, hvorimod efterpanthaveren i så fald kan forlange det forfaldne beløb udbetalt til sig selv som afdrag på skylden. Hvis flere efterpanthavere kan gøre nævnte ret gældende, tilfalder afdraget den bedst berettigede.

§ 49. Er det i et pantebrev fastsat, at hovedstol og restgæld reguleres i takt med et bestemt indeks (indekspantebrev), kan det uanset § 48, stk. 3, 1. pkt., i et efterstående pantebrev gyldigt vedtages, at panteretten ifølge dette rykker op, efterhånden som indekspanteretten afdrages eller indfries ved betalinger, der efter pantebrevet er tidsfæstede.

Stk. 2. § 48, stk. 3, 2.-4. pkt., finder tilsvarende anvendelse.

§ 50. Besættes en ledig plads i prioritetsordenen med et indekspantebrev, og medfører den fastsatte indeksregulering, at panteretten overstiger den ledige plads, får den overskydende del af panteretten prioritet efter samtlige efterstående og sideordnede berettigede i skibet på tidspunktet for indekspantebrevets oprettelse. Ejeren kan dog forbeholde en bestemt anden ledig plads for udvidelser på indekspanteretten.

Stk. 2. De i stk. 1, 1. pkt., nævnte efterstående berettigede, der efter § 48, stk. 3, eller § 49 har oprykningsret efter en tidligere foranstående panteret, rykker efter registreringen af indekspantebrevet op, i det omfang de efter indholdet af den tidligere panteret havde ret hertil. Den del af indekspanteretten, som herefter fortrænges fra den foranstående panterets plads, får samme prioritet som overskydende dele af panteretten efter stk. 1.

Stk. 3. Er en ledig plads i prioritetsordenen blevet besat med et indekspantebrev, kan en af de i stk. 1, 1. pkt., nævnte efterstående eller sideordnede berettigede, der på tvangsauktion ikke opnår fuld dækning ved det afgivne bud, forlange skibet opråbt på ny på vilkår, at indeksreguleringen for fremtiden tilsidesættes. Indeksreguleringen kan dog ikke tilsidesættes, i det omfang udvidelser på indekspanteretten kunne rummes på pladser, som er forbeholdt for sådanne ud-

videlser forud for de nævnte berettigede, og som har opnået dækning ved auktionsbudet. 1. pkt. finder ikke anvendelse, såfremt den fastsatte indeksregulering ikke kan medføre, at panteretten overstiger den ledige plads.

Stk. 4. Stk. 1-3 gælder ikke i forhold til de i stk. 1, 1. pkt., nævnte efterstående eller sideordnede berettigede, som har samtykket i besættelsen af den ledige plads med indekspantebrevet.

§ 50 a. En panthaver kan ikke, når denne giver skyldneren henstand med renter eller lignende ydelser, bevare sin panteret for disse forud for de efterfølgende eller sideordnede panthavere ud over et år fra forfaldsdagen. Hvis en panthaver har krav på forhøjet rente eller anden særlig ydelse i anledning af forsinkelse med betaling, står sådanne krav ligeledes ved fyldestgørelse af pantet tilbage for andre panthaveres ret. Disse regler kommer dog ikke til anvendelse på skadesløsbreve.

Stk. 2. En panthaver kan ikke uden samtykke af de efterstående eller sideordnede berettigede i skibet træffe aftale med skyldneren om længere uopsigelighed fra dennes side, end der var aftalt, da den efterstående eller sideordnede ret blev stiftet. Ej heller kan panthaver træffe aftale med skyldneren om højere rente, end der gjaldt på dette tidspunkt, uden nævnte berettigedes samtykke, dersom den årlige rente derved ville overstige 6 pct.

Stk. 3. Andre ændringer i en panterets vilkår eller virken behøver ikke nævnte berettigedes samtykke. Vedtagelser i modsat retning er ugyldige.

Søpanteret og andre rettigheder i skib

§ 51. Følgende fordringer er sikret ved søpanteret i skibet:

1) Hyre og anden godtgørelse, som tilkommer skibsføreren og andre medlemmer af besætningen i anledning af deres tjeneste om bord.
2) Havne-, kanal- og andre vandvejsafgifter samt lodsafgifter.
3) Erstatning for skade på person opstået i direkte forbindelse med skibets drift.
4) Erstatning for skade på ejendom opstået i direkte forbindelse med skibets drift, såfremt kravet ikke kan grundes på aftale.
5) Bjærgeløn, erstatning for fjernelse af vrag og bidrag til almindeligt havari.

Stk. 2. Søpanteret opstår, hvad enten kravet er rettet mod skibets reder, ejer, bruger, befragter eller disponent.

Stk. 3. Fordringer som nævnt i stk. 1, nr. 3 og 4, er ikke sikret ved søpanteret, såfremt skaden skyldes radioaktive egenskaber eller en kombination af sådanne egenskaber med giftige, eksplosive eller andre farlige egenskaber ved nukleart brændsel eller ved radioaktive produkter eller affald.

§ 52. Søpanteret i skib har fortrinsret frem for andre hæftelser i skibet.

Stk. 2. Søpanterettigheder fyldestgøres i den rækkefølge, i hvilken de er nævnt i § 51, stk. 1, og de, der er nævnt under samme nummer, har indbyrdes lige ret. Dog skal de, der er nævnt i § 51, stk. 1, nr. 5, fyldestgøres forud for andre søpanterettigheder, der er opstået tidligere, og i forholdet mellem de rettigheder, der er nævnt i nr. 5, skal de yngre rettigheder fyldestgøres forud for de ældre.

§ 53. Søpanteret i et skib vedbliver, bortset fra de i § 76 nævnte tilfælde, at bestå, selv om ejendomsretten til skibet overgår til en anden eller skibets registreringsforhold ændres.

Stk. 2. Medfører frivillig overdragelse af et skib til en udenlandsk erhverver, at søpanteretten for en fordring, for hvilken overdrageren ikke var personligt ansvarlig, falder bort eller får en ringere prioritetsstilling, bliver overdrageren personligt ansvarlig for fordringen inden for pantets værdi. Bestemmelserne i § 177 finder tilsvarende anvendelse.

§ 54. Den, som har bygget eller repareret et skib, kan udøve tilbageholdsret over skibet til sikkerhed for sin fordring i anledning af bygningen eller reparationen.

Stk. 2. Tilbageholdsretten står tilbage for søpanterettigheder i skibet, men går forud for registrerede panterettigheder og andre hæftelser.

§ 55. Søpanteret i skib forældes 1 år efter kravets opståen.

Stk. 2. Forældelsesfristen afbrydes ved arrest eller udlæg i skibet inden fristens udløb, såfremt arresten eller udlægget efterfølges af tvangsauktion.

Stk. 3. Forældelsesfristen løber ikke, så længe søpanthaveren er retsligt forhindret i at gøre arrest eller udlæg i skibet, men kan i øvrigt ikke suspenderes eller afbrydes.

§ 56. Bestemmelsen i § 47, stk. 1, om skibes tilbehør finder tilsvarende anvendelse på søpanteret i skib.

§§ 57-60. (Ubenyttede)

Søpanteret i ladning

§ 61. Følgende fordringer er sikret ved søpanteret i ladning:

1) Bjærgeløn og bidrag til almindeligt havari eller til omkostninger, der fordeles efter § 360 eller § 466, stk. 2.
2) Fordringer, der grunder sig på, at bortfragteren eller skibsføreren i henhold til sin lovbestemte fuldmagt har truffet en aftale eller foranstaltning eller gjort udlæg for ladningsejerens regning, samt ladningsejeres fordringer på erstatning for gods, der er solgt til fordel for andre ladningsejere.
3) Bortfragterens fordring i henhold til fragtaftalen, såfremt fordringen kan gøres gældende mod den, som kræver udlevering.

§ 62. Søpanteret i ladning har fortrinsret i pantet frem for alle andre hæftelser end offentlige afgifter.

Stk. 2. Søpanterettigheder fyldestgøres i den rækkefølge, i hvilken de er nævnt i § 61. De, der er nævnt under samme nummer, har indbyrdes lige ret. Dog skal de, der er nævnt under nr. 1 og 2, for hver gruppes vedkommende fyldestgøres, således at de yngre går foran de ældre, når de ikke hidrører fra samme begivenhed.

§ 63. Søpanteret i ladning falder bort, når godset udleveres, når det sælges ved tvangsauktion, eller når det under rejsen sælges for at fyldestgøre skibets eller ladningens behov.

Stk. 2. Den, der uden fordringshaverens samtykke udleverer gods, som vedkommende ved eller bør vide er behæftet med søpanteret, bliver personligt ansvarlig for fordringen inden for pantets værdi. Var modtageren ikke personligt ansvarlig for fordringen, gælder det samme for denne, hvis den pågældende havde kundskab om fordringen, da godset blev udleveret.

Stk. 3. Den, der udleverer gods, som er behæftet med søpanteret for bidrag til almindeligt havari, bliver dog ikke personligt ansvarlig for denne fordring, såfremt ejeren af godset har påtaget sig personligt ansvar for fordringen og har stillet betryggende sikkerhed for denne, jf. § 465.

§ 64. Søpanteret i ladning forældes 1 år efter kravets opståen.

Stk. 2. Forældelsesfristen afbrydes ved foretagelse af retsskridt inden fristens udløb.

§§ 65-70. (Ubenyttede)

Forskellige bestemmelser

§ 71. Ved overdragelse eller anden overgang af en fordring, der er sikret ved søpanteret, overgår søpanteretten til den nye fordringshaver.

§ 72. Søpanteret omfatter ikke krav på erstatning for tab af eller skade på skib eller ladning. Dette gælder også krav ifølge forsikringsaftale.

§ 73. Søgsmål til fyldestgørelse af søpanteret i skib kan anlægges mod pantets ejer eller mod skibsføreren.

Stk. 2. Søgsmål til fyldestgørelse af søpanteret i ladning kan anlægges mod skibsføreren. Rederen eller den, til hvem rederen har overladt skibet til brug i søfart for egen regning, kan dog ikke anlægge sådant søgsmål mod skibsføreren.

§ 74. Panteret i et udenlandsk skib anerkendes som gyldig her i riget, såfremt

1) panteretten er stiftet og registreret i overensstemmelse med lovgivningen i den stat, hvor skibet er registreret,
2) registret og de dokumenter, der skal opbevares, er offentligt tilgængelige og udskrifter af registret og genpart af disse dokumenter kan fås i registret samt
3) registret eller de nævnte dokumenter indeholder oplysning om
   a) panthaverens navn og adresse eller om, at pantebrevet er udstedt til ihændehaver,
   b) størrelsen af det beløb, som panteretten skal sikre, og
   c) den dato og de andre forhold, som efter lovgivningen i registreringslandet er afgørende for panterettens prioritet i forhold til andre registrerede panterettigheder.

Stk. 2. Ejendomsret til og panteret i et skib, der bygges i udlandet, anerkendes som gyldig her i riget, såfremt rettigheden er registreret i overensstemmelse med lovgivningen i den stat, hvor skibet bygges.

§ 75. Reglerne i §§ 51-56, §§ 71-73 og §§ 76 og 77 finder anvendelse i alle tilfælde, hvor søpant, panteret og andre rettigheder i et skib gøres gældende ved dansk domstol, jf. dog stk. 2 og 3.

Stk. 2. Efter lovgivningen i den stat, hvor skibet er registreret, afgøres

a) den indbyrdes prioritet mellem panterettigheder i et udenlandsk skib, der anerkendes i medfør af § 74, og deres virkning i forhold til tredjemand og
b) spørgsmål vedrørende søpanterettigheder i skibet med prioritet efter registrerede panterettigheder.

Stk. 3. Bestemmelserne i stk. 2 får tilsvarende anvendelse for skibe under bygning. Den indbyrdes prioritet mellem tilbageholdsret og andre hæftelser i et skib under bygning afgøres efter lovgivningen i den stat, hvor skibet bygges.

§ 76. Bliver et skib solgt her i landet ved tvangsauktion, falder søpant, panterettigheder og andre rettigheder i skibet bort.

Stk. 2. Bliver et skib erklæret for uistandsætteligt, jf. § 6, kan ejeren forlange det bortsolgt ved offentlig auktion efter reglerne i retsplejeloven med den virkning, at søpant, panterettigheder og andre rettigheder i skibet falder bort.

Stk. 3. Ved fordelingen af salgssummen viger søpant, panterettigheder og andre rettigheder i skibet for de af retten fastsatte omkostninger i forbindelse med arresten eller udlægget og tvangsauktionen. Søpanthaverne har ret til at kræve betaling af salgssummen i forhold til deres fordringers fulde beløb, dog således at der ikke udbetales dem mere, end der efter reglerne om ansvarsbegrænsning skyldes.

Stk. 4. Bliver et skib solgt ved tvangsauktion i en fremmed stat, falder søpant, panterettigheder og andre rettigheder i skibet bort, såfremt skibet på salgstidspunktet befinder sig i den pågældende stat og salget er sket i overensstemmelse med vedkommende stats lovgivning og bestemmelserne i den internationale konvention af 1967 om indførelse af visse ensartede regler angående søpanterettigheder og andre panterettigheder i skib.

§ 77. Den, som har søpanteret i flere genstande, kan holde sig til enhver af dem for hele sin fordring.

Stk. 2. Har den pågældende søgt fyldestgørelse i en af genstandene for et større beløb, end der forholdsvis faldt på den, indtræder såvel den ejer, der derved lider tab, som den søpanthaver, hvis pant derved bliver utilstrækkeligt til vedkommendes fyldestgørelse, for den overskydende del i fordringshaverens søpanteret i de øvrige genstande.

§§ 78-90. (Ubenyttede)

Kapitel 4

Om arrest i skib

§ 91. Ved søretskrav forstås i denne lov krav, som har en eller flere af følgende årsager:

1) Skade på ejendom forårsaget af et skib ved sammenstød eller på anden måde,
2) skade på person forårsaget af et skib eller opstået i forbindelse med skibets drift,
3) bjærgning,
4) aftale ved certeparti eller på anden måde om brug eller leje af et skib,

5) aftale ved certeparti eller på anden måde om befordring af gods med et skib,
6) tab af eller skade på gods, herunder rejsegods, der befordres med et skib,
7) almindeligt havari,
8) bodmeri,
9) bugsering,
10) havne-, kanal- og andre vandvejsafgifter samt lodsning,
11) levering af gods eller materialer til et skib, uanset leveringsstedet, for at bruges til dets drift eller vedligeholdelse,
12) bygning og reparation af eller levering af udstyr til et skib samt omkostninger og afgifter ved doksætning,
13) hyre til skibsfører og andre medlemmer af besætningen,
14) skibsførers udlæg, herunder udlæg gjort af afskibere, befragtere eller agenter for skibets eller ejerens regning,
15) tvist om ejendomsretten til et skib,
16) tvist mellem samejere af et skib om ejendomsretten, besiddelsen, brugen eller indtægterne af skibet eller
17) panterettigheder i skib.

§ 92. Arrest i skib i henhold til denne lov kan kun foretages til sikkerhed for et søretskrav. Ved arrest i skib forstås i denne lov tilbageholdelse af et tilstedeværende skib.

Stk. 2. Om arrest i skib uden forbud mod skibets afsejling til sikkerhed for et søretskrav eller andre krav gælder retsplejelovens regler.

§ 93. Arrest i skib kan foretages i det skib, som søretskravet angår. Hvis kravet har en årsag, der er nævnt i § 91, nr. 1-14, kan arrest også foretages i et andet skib, der ejes af den, som ejede det skib, kravet angår, da kravet opstod.

Stk. 2. Hæfter skibets ejer ikke for et krav, der angår skibet, og som har en årsag, der er nævnt i § 91, nr. 1-14, kan arrest foretages i skibet samt i et andet skib, der tilhører den, der hæfter for kravet.

Stk. 3. Skibe har samme ejer, når samtlige skibsparter tilhører den eller de samme personer.

Stk. 4. Uanset bestemmelserne i stk. 1 og 2 kan arrest ikke foretages i skib, hvori der ikke vil kunne foretages udlæg for kravet.

Stk. 5. En fordringshaver kan ikke opnå arrest i skib mere end en gang for samme krav. Det samme gælder, når sikkerhed er stillet for at afværge eller ophæve arrest i skib. Dette gælder dog ikke, hvis fordringshaveren godtgør, at sikkerheden var endeligt frigivet, før den senere arrest blev begæret, eller der er anden særlig grund til at foretage arresten.

§ 94. Inden arrestforretningen påbegyndes eller arrest foretages, kan fogedretten bestemme, at fordringshaveren som betingelse for arrest skal stille sikkerhed for den skade og ulempe, som kan påføres skyldneren ved arresten, dog som udgangspunkt ikke ud over et beløb svarende til 5 dages hyretab for skibet.

Stk. 2. Efter at arrest er foretaget, kan fogedretten som betingelse for arrestens opretholdelse bestemme, at sikkerheden skal forhøjes.

§ 95. Arrest, der støttes på de i § 91, nr. 1-14 og 17, nævnte krav, kan afværges, og foretagen arrest skal ophæves, såfremt der stilles en efter fogedrettens skøn tilstrækkelig sikkerhed for fordringshaverens fordring med tillæg af såvel forfaldne som anslåede renter samt sandsynlige omkostninger i forbindelse med arrestforretningen, arrestsagen og sagen vedrørende fordringen.

Stk. 2. Ved arrest, der støttes på de i § 91, nr. 15 og 16, nævnte krav, kan det mod sikkerhedsstillelse tillades den person, der har skibet i sin besiddelse, at fortsætte med brugen af skibet, eller der kan træffes anden bestemmelse for brugen af skibet i den tid, arresten varer.

§ 96. Bestemmelserne om arrest i retsplejeloven finder i øvrigt anvendelse for arrest i skib.

§§ 97-100. (Ubenyttede)

Afsnit II

Rederi

Kapitel 5

Om partrederi

§ 101. Bestemmelserne i dette kapitel kan med undtagelse af §§ 103-105 og § 115, stk. 2, fraviges ved aftale.

§ 102. Ejes et skib af partredere, hæfter hver af disse kun i forhold til sin andel i skibet for rederiets forpligtelser.

§ 103. For et skib, som ejes af partredere, skal der vælges en bestyrende reder.

Stk. 2. Som bestyrende reder kan vælges en person, et aktieselskab eller et ansvarligt selskab, der opfylder de i § 1, stk. 2, henholdsvis nr. 1 og 3, fastsatte betingelser.

§ 104. I forhold til tredjemand er den bestyrende reder i kraft af sin stilling berettiget til at afslutte alle retshandler, som en rederivirksomhed sædvanligt fører med sig. Denne kan således antage, afskedige og meddele skibsføreren forskrifter, tegne sædvanlige forsikringer og modtage penge, der betales til rederiet. Den bestyrende reder kan ikke uden særlig bemyndigelse sælge eller pantsætte skibet eller bortfragte skibet for mere end et år.

§ 105. Den bestyrende reder kan sagsøge i partrederiets anliggender og kan sagsøges på dettes vegne.

Stk. 2. Er der ikke valgt en bestyrende reder, kan enhver af partrederne sagsøges på rederiets vegne. Sagen kan anlægges ved sagsøgtes hjemting eller ved den ret, i hvis kreds skibet har hjemsted.

§ 106. Den bestyrende reder skal på hensigtsmæssig måde holde partrederne underrettet om partrederiets anliggender og bør rådføre sig med dem om alle vigtige spørgsmål.

§ 107. Når partrederne skal træffe beslutning, indkaldes de til møde med passende varsel, i almindelighed mindst en uge. Indkaldelsen sendes i anbefalet brev eller telegram til

en partreders sidste kendte adresse. Såfremt en sag er af så hastende karakter, at afholdelse af møde med behørigt varsel ikke kan nås, kan partrederne træffe beslutning på anden måde.

Stk. 2. Hvis en af partrederne begærer det, skal der føres protokol over forhandlingerne og beslutningerne på mødet. Protokollen opbevares af den bestyrende reder. Enhver partreder har ret til at blive bekendt med protokollens indhold og tage afskrift af denne.

Stk. 3. En partreder kan møde ved fuldmægtig eller tilkendegive sit standpunkt skriftligt. Den bestyrende reder skal underrette partredere, der ikke var repræsenteret på mødet, om de trufne beslutninger på hensigtsmæssig måde.

§ 108. Ved afstemning gælder som beslutning, hvad der vedtages af den eller de partredere, som ejer mere end en halvpart i skibet. Ved valg af bestyrende reder er det tilstrækkeligt, at den eller de partredere, som ejer halvparten i skibet, stemmer for den pågældende. Har to forslag fået lige mange stemmer, afgøres valget ved lodtrækning. For beslutning om opløsning af partrederiet gælder § 116.

Stk. 2. Beslutninger, som er i strid med rederikontraktens indhold eller ligger uden for rederiets øjemed, er ikke gyldige, medmindre samtlige partredere er enige.

§ 109. Den bestyrende reder kan til enhver tid afsættes ved beslutning af partredere, der ejer mere end en halvpart i skibet. Ejer den pågældende selv halvparten eller mere, kan retten i den kreds, hvor den bestyrende reder har bopæl, efter begæring af en partreder afsætte denne ved kendelse, hvis der findes rimelig grund dertil, og beskikke en midlertidig bestyrende reder.

§ 110. Den bestyrende reder skal føre særskilt regnskab over sin forvaltning af partrederiets anliggender. Han skal aflægge regnskab for hvert kalenderår inden 2 måneder efter kalenderårets udløb. Regnskabet skal sendes til partrederne. Enhver partreder har adgang til regnskabsbøger og bilag.

Stk. 2. For så vidt det ikke gøres gældende, at den bestyrende reder har handlet svigagtigt, skal indsigelser fremsendes inden 6 måneder efter, at regnskabet er fremsendt.

§ 111. Enhver partreder skal yde bidrag til dækning af udgifterne ved rederivirksomheden i forhold til vedkommendes part i skibet. Undlader en partreder efter påkrav at betale sit bidrag, og lægges beløbet ud af den bestyrende reder eller af en medreder, skal den bidragspligtige partreder betale rente af beløbet. Renten svarer til den procesrente, der følger af renteloven.

Stk. 2. Kreditor har panteret i den del af virksomhedens udbytte, der tilfalder den bidragspligtige, og kan kræve det udbetalt til sig i det omfang, det er nødvendigt til dækning af kreditors krav.

§ 112. Vinding og tab ved rederivirksomheden fordeles på partrederne i forhold til deres part i skibet.

Stk. 2. Foreligger der efter aflagt rederiregnskab et overskud, skal det udbetales til partrederne, for så vidt der ikke er nødvendig brug derfor i rederivirksomheden.

§ 113. Den bestyrende reder og medrederne skal straks have underretning om overgang af en skibspart. Sker overgangen ved aftale med partrederen, skal denne give meddelelse herom. I andre tilfælde skal meddelelse gives af erhververen.

§ 114. Ved overgang af skibsparter har medrederne forkøbsret, medmindre overgangen sker ved offentlig auktion, herunder tvangsauktion, eller til partrederens ægtefælle eller en livsarving.

Stk. 2. I de tilfælde, hvor medrederne har forkøbsret, skal overdrageren på forhånd give dem meddelelse om vilkårene for en eventuel overdragelse af parten. Sker overgangen ved arv eller retsforfølgning, skal meddelelse gives af skifteretten, arvingerne eller kreditorerne. Sker overgangen ved arv eller gave, fastsættes købesummen for medrederne til skibspartens værdi.

Stk. 3. Medrederne skal gøre forkøbsretten gældende inden 14 dage efter, at meddelelsen er kommet frem. Ønsker flere medredere at gøre forkøbsretten gældende, udøves forkøbsretten i forhold til deres parter i skibet.

Stk. 4. Reglerne i stk. 1-3 gælder ikke partrederier, der er oprettet før 1. januar 1973.

§ 115. Når en partreders skibspart overgår til en anden, frigøres partrederen ikke derved for ansvar over for medrederne for de forpligtelser, som påhvilede rederiet ved overgangen, før medrederne er underrettet i medfør af § 113. Ved overgangen af en skibspart indtræder erhververen over for medrederne i den tidligere ejers rettigheder og forpligtelser. Erhververen er bundet af de tidligere trufne beslutninger. Medrederne kan over for erhververen modregne fordringer, som de efter rederiforholdet har på den tidligere ejer, såfremt erhververens krav hidrører fra rederiforholdet.

Stk. 2. Partrederiets fordringshavere kan for så vidt angår forpligtelser, som påhvilede rederiet ved overgangen, alene holde den tidligere partreder ansvarlig. For rederiforpligtelser, der er stiftet efter overgangen, er kun erhververen ansvarlig. Er overgangen ikke anmeldt til skibsregisteret, er dog også den tidligere partreder ansvarlig over for tredjemand, der har indgået aftale med rederiet uden at kende eller burde kende overgangen.

§ 116. Den eller de partredere, som ejer mere end en halvpart i skibet, kan beslutte partrederiets opløsning. Endvidere kan en partreder med 6 måneders skriftligt varsel til medrederne kræve rederiet opløst.

Stk. 2. Enhver af partrederne kan uden varsel forlange rederiet opløst,

1) når skibet uden dennes skyld eller samtykke mister retten til at føre dansk flag og denne ret ikke generhverves ved udløsning ifølge stk. 3,
2) når den bestyrende reder er blevet afskediget i medfør af § 109, 2. pkt.,
3) når en medreders bo er taget under konkursbehandling, når denne har standset sine betalinger eller har erklæret sig ude af stand til at opfylde sine forpligtelser,

4) når en partreders ret er blevet krænket ved væsentlig misligholdelse af rederikontrakten eller i øvrigt ved den måde, hvorpå rederiets anliggender forvaltes.

Stk. 3. En partreder har, når krav om opløsning af rederiet er rejst, ret til at udløse den eller de medredere, der har begæret opløsning i medfør af stk. 1, eller som har bevirket, at et af de i stk. 2, nr. 1-4, nævnte forhold er indtruffet. Ønsker flere medredere at gøre udløsningsret gældende, udøves denne i forhold til deres parter i skibet.

Stk. 4. Opnås ikke enighed om udløsningssummen, skal denne fastsættes af skønsmænd, som udmeldes af den ret, i hvis kreds skibet har hjemsted. Skønsmændenes vurdering kan indbringes for retten. Sag skal anlægges inden 3 måneder efter modtagelsen af skønsmændenes erklæring.

Stk. 5. Reglen i stk. 1, 2. pkt., gælder ikke partrederier, der er oprettet før 1. januar 1973.

§ 117. Opløses partrederiet, sælges skibet ved offentlig auktion. I tilfælde af uenighed om, hvor skibet skal sælges, eller om betingelserne for salget, træffes afgørelsen af den ret, i hvis kreds skibet har hjemsted.

§ 118. En partreder, der ejer mere end halvparten i skibet, har ret til at overtage dets førelse. Er der uenighed om lønningsvilkårene, træffer den ret, i hvis kreds skibet har hjemsted, afgørelsen.

Stk. 2. En skibsfører, der ejer mere end en halvpart i skibet, kan efter anmodning fra en medreder afsættes af den ret, i hvis kreds skibet har hjemsted, såfremt der findes rimelig grund dertil.

§§ 119-130. (Ubenyttede)

Kapitel 6

Om skibsføreren

§ 131. Skibsføreren skal, inden rejsen begynder, sørge for, at skibet er i sødygtig stand, herunder at det er tilstrækkeligt bemandet, proviantered og udrustet og i forsvarlig stand til modtagelse, befordring og opbevaring af ladningen. Skibsføreren skal påse, at ladningen bliver behørigt stuvet, at skibet ikke bliver overlastet, og at dets stabilitet er betryggende, ligesom denne skal påse, at lugerne bliver forsvarligt lukket og skalket, medmindre forholdene tillader andet.

Stk. 2. Under rejsen skal skibsføreren gøre, hvad der står i den pågældendes magt for at holde skibet i sødygtig stand. Er skibet grundstødt, eller er der i øvrigt sket noget, der kan antages at have medført skade, skal skibsføreren undersøge, om skibet stadig er sødygtigt.

§ 132. Skibsføreren skal sørge for, at skibet navigeres og behandles på en måde, som er foreneligt med godt sømandskab.

Stk. 2. Skibsføreren skal så vidt muligt på forhånd gøre sig bekendt med de påbud og forskrifter, der gælder for skibsfarten i de farvande, skibet besejler, og på de steder, som skibet anløber.

§ 133. Det påhviler skibsføreren at drage omsorg for, at skibsbøger føres i det omfang, der er foreskrevet, jf. § 471, stk. 1. Bøgerne føres under dennes tilsyn.

Stk. 2. Skibsføreren skal om bord have alle fornødne skibspapirer samt et eksemplar af denne lov og af de i henhold dertil udstedte forskrifter. Erhvervsministeren kan foreskrive, hvilke andre love og forskrifter vedrørende skibsfarten der skal findes om bord.

§ 134. Skibsføreren skal sørge for, at lastning og losning foretages og rejsen udføres med tilbørlig hurtighed. Før skibsføreren indlader sig på bjærgning af skib eller gods, skal vedkommende nøje overveje, om dette er foreneligt med skibsførerens pligter over for dem, hvis tarv denne skal varetage.

§ 135. Kommer skibet i havsnød, skal skibsføreren gøre alt, hvad der står i vedkommendes magt, for at redde de ombordværende og bevare skib og ladning. Skibsføreren skal sørge for, at skibsbøgerne og skibspapirerne om nødvendigt bliver bragt i sikkerhed. Denne skal endvidere så vidt muligt drage omsorg for bjærgning af skib og ladning. Medmindre der er alvorlig fare for vedkommendes eget liv, må denne ikke forlade skibet, så længe der er rimelig udsigt til dets redning.

§ 136. Forlader skibsføreren skibet, skal denne give den øverste tilstedeværende styrmand eller, hvis ingen styrmand er til stede, en anden af mandskabet fornøden underretning og ordre.

Stk. 2. Når skibet ikke er fortøjet i havn eller til ankers på sikker ankerplads, må skibsføreren ikke være borte fra skibet, medmindre det er nødvendigt. Det samme gælder i situationer, der frembyder fare.

Stk. 3. Dør skibsføreren, eller bliver denne på grund af sygdom eller anden tvingende årsag ude af stand til at føre skibet, eller forlader skibsføreren tjenesten, træder den øverste styrmand i vedkommendes sted, indtil ny fører er tiltrådt. Rederen skal i disse tilfælde straks underrettes om det skete.

§ 137. Skibsføreren har fuldmagt til på rederens vegne at indgå aftaler angående bevaring af skibet eller udførelse af rejsen eller om på rejsen at medtage gods og, hvis skibet er indrettet dertil, passagerer samt til at optræde som sagsøger i sager, der angår skibet.

Stk. 2. Udkræves der penge til de i stk. 1 nævnte formål, og kan rederens ordre ikke afventes, skal skibsføreren søge pengene tilvejebragt på bedste måde. Skibsføreren kan efter omstændighederne optage lån eller pantsætte eller sælge af rederens gods eller i nødsfald af ladningen. Har det været unødvendigt at foretage en sådan disposition, er denne dog bindende for rederen, hvis tredjemand var i god tro.

Stk. 3. Skibsføreren skal til stadighed holde rederen underrettet om skibets tilstand, rejsens forløb, indgåede aftaler og enhver anden begivenhed, som kan være af interesse for rederen. I alle vigtige anliggender skal skibsføreren, for så vidt omstændighederne tillader det, indhente ordre fra rederen selv eller den, til hvem rederen har henvist denne.

§ 138. Skibsføreren skal under rejsen drage omsorg for ladningen og i det hele varetage ladningsejerens tarv. I dette øjemed kan denne uden særlig fuldmagt indgå aftaler og op-

træde som sagsøger på ladningsejerens vegne efter de regler, der gælder for transportøren, jf. §§ 266 og 267.

§ 139. Skibsføreren hæfter ikke personlig for de forpligtelser, som vedkommende i denne egenskab indgår på reders eller ladningsejers vegne.

§ 140. Skibsføreren er pligtig at erstatte skade, som denne ved fejl eller forsømmelse i tjenesten forvolder reder, ladningsejer eller andre.

§ 141. Skibsføreren har pligt til at aflægge regnskab, så ofte rederen forlanger det. Vil rederen gøre indsigelse mod regnskabet, må dette ske inden 6 måneder efter regnskabets modtagelse. Indsigelse kan dog rejses efter fristens udløb, såfremt skibsføreren har handlet svigagtigt.

Stk. 2. I regnskabet skal skibsføreren godskrive rederiet enhver særskilt godtgørelse, som denne har modtaget af befragter, ladningsejer, leverandør eller andre, med hvem vedkommende i sin egenskab af skibsfører har haft at gøre.

§ 142. I det omfang og på de vilkår, som erhvervsministeren fastsætter, skal skibsføreren medtage søfarende, som har krav på fri hjemrejse efter sømandslovens § 8, eller for hvis hjemrejse en dansk konsul eller myndighederne i Grønland skal sørge. Skibsføreren skal uden betaling medtage afdøde søfarendes aske og efterladte ejendele, for så vidt det kan ske uden ulempe.

Stk. 2. Under forudsætning af gensidighed kan erhvervsministeren udvide disse bestemmelser til at gælde også for andre søfarende, deres aske og ejendele.

§ 143. Uden rederens tilladelse må skibsføreren ikke medtage varer til salg for egen eller andres regning. Gør skibsføreren det, er vedkommende pligtig at betale fragt og erstatte forvoldt skade.

§§ 144-150. (Ubenyttede)

Afsnit III

Ansvar

Kapitel 7

Almindelige bestemmelser

§ 151. Rederen hæfter for skade, der er forårsaget ved fejl eller forsømmelse i tjenesten af skibsfører, mandskab, lods eller andre, der udfører arbejde i skibets tjeneste.

Stk. 2. Hvad rederen således kommer til at udrede, kan denne kræve erstattet af den, som har forvoldt skaden.

§ 152. Ved tonnage forstås i denne lov skibets bruttotonnage beregnet i overensstemmelse med tonnagemålingsbestemmelserne i bilag 1 til den internationale skibsmålingskonvention af 1969.

Stk. 2. Ved SDR forstås i denne lov de af Den Internationale Valutafond anvendte særlige trækningsrettigheder (Special Drawing Rights). Omregning af SDR til dansk mønt foretages efter kursen på den dag, hvor der stilles sikkerhed for ansvaret eller, hvis sikkerhed ikke stilles, efter kursen på betalingsdagen. Såfremt der oprettes begrænsningsfond efter kapitel 9, 9 a, 10 eller 11, sker omregningen dog efter kursen på den dag, hvor begrænsningsfonden anses for oprettet efter § 234, stk. 3, medmindre der inden fondsoprettelsen er stillet sikkerhed for ansvaret.

Kapitel 7 a

Om forsikring for søretlige krav

§ 153. Rederen for et skib, som fører dansk flag og har en bruttotonnage på 300 eller derover, skal have en forsikring, der dækker søretlige krav. Skibet må ikke gå i fart, medmindre det har et certifikat, som bekræfter, at der foreligger en sådan forsikring. Certifikatet skal opbevares om bord og på forlangende forevises myndighederne.

Stk. 2. Med forsikring sidestilles bankgaranti eller anden finansiel sikkerhed med tilsvarende dækningsbetingelser.

Stk. 3. Stk. 1 finder tilsvarende anvendelse på et skib, der ikke fører dansk flag, og som anløber eller forlader dansk havn eller andet last- og lossested i Danmark eller på den danske kontinentalsokkel eller udfører opgaver på dansk søterritorium, hvis skibet har en bruttotonnage på 300 eller derover.

Stk. 4. Den forsikring, som er nævnt i stk. 1 og 2, skal give mulighed for at opnå en erstatning inden for de ansvarsgrænser, der fremgår af § 175.

Stk. 5. Søfartsstyrelsen kan fastsætte regler om det certifikat, som er nævnt i stk. 1, herunder om de oplysninger, som certifikatet skal indeholde.

§ 154. Hvis et skib ikke har det certifikat, som er nævnt i § 153, kan Søfartsstyrelsen eller andre myndigheder, som er bemyndiget hertil af erhvervsministeren, bortvise skibet fra danske havne.

Stk. 2. Et skib, der på grund af manglende certifikat er bortvist fra en havn i et land, der er medlem af EU, må ikke anløbe dansk havn, før skibet har et gyldigt certifikat.

§ 155. Dette kapitel finder ikke anvendelse på krigsskibe eller andre skibe, som ejes eller benyttes af en stat, og som anvendes i statsligt, ikkekommercielt øjemed.

Stk. 2. Dette kapitel berører ikke de krav, der er til forsikring, i kapitel 9 a og kapitel 10.

Stk. 3. Dette kapitel berører ikke de krav, der er til forsikring, i kapitel 11.

Stk. 4. Dette kapitel berører ikke retten til ansvarsbegrænsning efter kapitel 9.

Stk. 5. Dette kapitel berører ikke retten til ansvarsbegrænsning efter Grønlands Selvstyres lovgivning om offshoresikkerhed.

§§ 156-160. (Ubenyttede)

Kapitel 8

Om skade ved sammenstød

§ 161. Når skade på skib, gods eller person forårsages ved sammenstød mellem skibe og skylden ligger på den ene side alene, da skal den skyldige erstatte al derved foranlediget skade.

Stk. 2. Er der skyld på begge sider, skal enhver af de skyldige erstatte skaden efter forholdet mellem de på hver side

begåede fejls beskaffenhed. Giver omstændighederne ikke støtte for en fordeling i et bestemt forhold, deles skaden lige.

Stk. 3. Hver enkelt af de skyldige er alene ansvarlig for den på vedkommende faldende del af erstatningen, undtagen når død eller skade på legeme eller helbred er forårsaget, i hvilket tilfælde den til erstatning berettigede kan indtale den hele erstatning hos hver af de skyldige.

Stk. 4. Har en af de ansvarlige måttet udrede mere, end der påhviler vedkommende, kan denne holde sig til den anden for det overskydende. Over for dette krav kan den anden benytte sig af den ret til ansvarsfritagelse eller ansvarsbegrænsning, som denne ville kunne gøre gældende over for skadelidte i medfør af lov eller i medfør af kontraktforbehold. Forbehold kan dog ikke gøres gældende i den udstrækning, det fritager for ansvar i videre omfang end reglerne i §§ 274-285, 287-289 og 418-424 eller tilsvarende regler i fremmed ret, som finder anvendelse i forholdet til skadelidte.

Stk. 5. Ved bedømmelsen af spørgsmålet om skyld skal retten tage i særlig betragtning, hvorvidt der var tid til overlæg eller ikke.

§ 162. Er sammenstødet følge af ulykkelig hændelse, eller kan det ikke oplyses, at det er forårsaget ved skyld på nogen af siderne, bærer hvert skib sin skade.

§ 163. Hvad der i dette kapitel er bestemt om sammenstød mellem skibe, finder også anvendelse i tilfælde, i hvilke et skib ved sin sejlads eller på lignende måde forårsager skade på et andet skib eller ombordværende personer eller gods, uden at der har fundet sammenstød mellem skibene sted.

§ 164. (Ophævet)[2)]

§§ 165-169. (Ubenyttede)[3)]

Kapitel 8 a

(Ophævet)[4)]

Kapitel 9

Om ansvarsbegrænsning efter reglerne i Londonkonventionen af 1976, som ændret ved 1996-protokollen hertil (1996-protokollen)

§ 171. Rederen kan begrænse sit ansvar efter reglerne i dette kapitel. Samme ret har en ejer af et skib, som ikke er reder, en bruger, befragter, disponent samt enhver, der yder tjeneste i direkte forbindelse med bjærgningsarbejde, herunder arbejde som nævnt i § 172, stk. 1, nr. 4, 5 og 6.

Stk. 2. Også personer, som rederen eller andre nævnt i stk. 1 svarer for, kan begrænse deres ansvar efter reglerne i dette kapitel.

Stk. 3. Den, der forsikrer mod ansvar for krav, der er undergivet ansvarsbegrænsning, har samme ret til at begrænse ansvaret som den sikrede selv.

§ 172. Retten til ansvarsbegrænsning foreligger uanset ansvarsgrundlaget, jf. dog § 174, for så vidt angår krav i anledning af

1) skade på person eller ejendom, dersom skaden opstår om bord på skibet eller i direkte forbindelse med driften af skibet eller med bjærgning,
2) tab som følge af forsinkelse med befordringen til søs af gods, passagerer eller deres rejsegods,
3) tab som følge af krænkelse af en ikke kontraktmæssig rettighed, dersom skaden er opstået i direkte forbindelse med driften af skibet eller med bjærgning,
4) hævning, fjernelse, ødelæggelse eller uskadeliggørelse af et skib, der er sunket, strandet, forladt eller slået til vrag, og af, hvad der er eller har været om bord på et sådant skib,
5) fjernelse, ødelæggelse eller uskadeliggørelse af skibets ladning,
6) forholdsregler, der tages med henblik på at afværge eller begrænse tab, som er eller ville være undergivet ansvarsbegrænsning, samt tab, som skyldes sådanne forholdsregler.

Stk. 2. Har den ansvarlige et modkrav mod fordringshaveren, og er krav og modkrav opstået ved den samme hændelse, kan denne kun begrænse sit ansvar for den del af kravet, som måtte overstige modkravet.

§ 173. Retten til ansvarsbegrænsning omfatter ikke

1) krav på bjærgeløn, herunder krav på særligt vederlag efter § 449, vederlag i henhold til kontrakt for forholdsregler som nævnt i § 172, stk. 1, nr. 4, 5 eller 6, eller groshavaribidrag,
2) krav i anledning af skade eller udgifter af den art, som er nævnt i § 191 eller § 210, og som er omfattet af henholdsvis § 206, stk. 1, eller § 225, stk. 1,
3) krav undergivet en international konvention eller national lov, som regulerer eller forbyder begrænsning af ansvaret for atomskader,
4) krav i anledning af atomskade forårsaget af et atomdrevet skib,
5) krav i anledning af skade på person eller ejendom, som påføres ansatte hos personer, der er nævnt i § 171, stk. 1, og som udfører arbejde i skibets tjeneste eller i forbindelse med bjærgning,
6) krav på renter og sagsomkostninger.

§ 174. Den ansvarlige kan ikke begrænse sit ansvar, hvis det bevises, at denne selv har forvoldt tabet eller skaden forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at sådan skade sandsynligvis ville blive forårsaget.

§ 175. For krav som følge af, at skibets egne passagerer dør eller kommer til skade, er ansvarsgrænsen 175.000 SDR multipliceret med det antal passagerer, som skibet ifølge dets certifikat har tilladelse til at medføre.

Stk. 2. For andre krav i anledning af dødsfald eller personskade er ansvarsgrænsen 2 mio. SDR for skibe med en tonnage på 2.000 tons og derunder. For et skib med en større tonnage forhøjes ansvarsgrænsen således:

1) For hvert ton fra 2.001 til 30.000 tons med 800 SDR,
2) for hvert ton fra 30.001 til 70.000 tons med 600 SDR og
3) for hvert ton over 70.000 tons med 400 SDR.

Stk. 3. Ansvarsgrænsen for alle andre krav, samt en eventuel udækket del af krav som nævnt i stk. 2, er 1 mio. SDR for skibe med en tonnage på 2.000 tons og derunder. For et skib med en større tonnage forhøjes ansvarsgrænsen således:

1) For hvert ton fra 2.001 til 30.000 tons med 400 SDR,
2) for hvert ton fra 30.001 til 70.000 tons med 300 SDR og
3) for hvert ton over 70.000 tons med 200 SDR.

Stk. 4. Ansvarsgrænserne i stk. 1-3 gælder summen af alle krav, som opstår ved en og samme hændelse, mod rederen, ejeren, brugeren, befragteren og disponenten samt de personer, som de svarer for.

Stk. 5. Hvis bjærgere ikke opererer fra skib eller kun opererer fra det skib, som bjærgningen gælder, beregnes ansvarsgrænserne efter en tonnage på 2.000 tons. Ansvarsgrænserne gælder summen af alle krav, som opstår ved en og samme hændelse, mod bjærgerne og de personer, de svarer for.

Stk. 6. Erhvervsministeren kan ændre ansvarsgrænserne i stk. 1-3 i overensstemmelse med vedtagelser truffet i henhold til artikel 8 i 1996-protokollen. Erhvervsministeren kan endvidere fastsætte særlige ansvarsgrænser for skibe under 300 tons.

§ 176. Hvert begrænsningsbeløb fordeles mellem fordringshaverne i forhold til deres krav.

Stk. 2. Såfremt beløbet i medfør af § 175, stk. 2, ikke er tilstrækkeligt til at dække de der nævnte fordringer, dækkes den udækkede del i lige forhold med andre krav af det i § 175, stk. 3, nævnte begrænsningsbeløb.

Stk. 3. Den, som helt eller delvis har betalt et krav, inden begrænsningsbeløbene er fordelt, indtræder i fordringshavernes ret til dækning i forhold til det betalte beløb.

Stk. 4. Godtgør nogen, at vedkommende senere kan blive nødt til at betale et krav helt eller delvis, og at den pågældende herved vil indtræde i fordringshaverens ret til dækning, kan retten beslutte, at der skal reserveres et tilstrækkeligt beløb, således at denne senere kan få dækket sit krav efter stk. 3.

§ 177. Såfremt der her i landet begæres arrest, anlægges sag eller begæres foretaget andre retslige skridt i anledning af krav, der efter deres art kan begrænses, kan der oprettes en begrænsningsfond ved Sø- og Handelsretten.

Stk. 2. Fonden anses for oprettet med virkning for alle de personer, der kan påberåbe sig ansvarsbegrænsning, og til dækning af alle de krav, som ansvarsbegrænsningen gælder for. Alene fordringer, for hvilke begrænsning kan påberåbes, kan kræves dækket af fonden.

Stk. 3. Særskilt sag om krav, der er undergivet ansvarsbegrænsning, eller om, hvorvidt de personer, til fordel for hvem fonden er oprettet, har ret til ansvarsbegrænsning, kan ikke anlægges her i landet, efter at der er oprettet en begrænsningsfond i medfør af stk. 1.

Stk. 4. De nærmere regler om fondens oprettelse og fordeling m.v. følger af kapitel 12.

§ 178. Er et krav anmeldt over for en begrænsningsfond, som er oprettet efter § 177, jf. kapitel 12, eller efter tilsvarende regler i en anden konventionsstat, kan der ikke for dette krav gøres arrest eller udlæg i eller udøves andre rettigheder over skib eller andre formuegoder, som tilhører nogen, på hvis vegne fonden er oprettet, og som har ret til ansvarsbegrænsning.

Stk. 2. Efter at begrænsningsfond er oprettet her i riget eller i Finland, Norge eller Sverige, kan der ikke gøres arrest eller udlæg i eller udøves andre rettigheder over skib eller andre formuegoder, som tilhører nogen, på hvis vegne fonden er oprettet, og som har ret til ansvarsbegrænsning for krav, som kan gøres gældende mod fonden, jf. dog § 180, stk. 2. Er der foretaget arrest i skib eller ejendom, eller er der stillet sikkerhed for at undgå arrest, skal i sådanne tilfælde arresten hæves eller sikkerheden frigives.

Stk. 3. Efter at begrænsningsfond er oprettet i en anden konventionsstat, kan domstolen afslå begæring om arrest eller udlæg, jf. dog § 180, stk. 2. Er der foretaget arrest eller stillet sikkerhed for at undgå arrest, kan arresten hæves eller sikkerheden frigives. Begæring om arrest skal afvises, en efter fondsoprettelsen foretagen arrest hæves og sikkerhedsstillelse til afværgelse af sådan arrest frigives, såfremt fonden er oprettet

1) i en havn, hvor den ansvarspådragende hændelse fandt sted, eller, hvis denne ikke indtraf i havn, i den første havn, skibet anløb efter hændelsen,
2) i landsætningshavnen, hvis kravet gælder personskade,
3) i lossehavnen, hvis kravet gælder ladningsskade.

Stk. 4. Reglerne i stk. 1-3 gælder tilsvarende, hvis en begrænsningsfond er oprettet i Danmark i henhold til kapitel 9 a eller i en anden stat, der er bundet af 1976-konventionen. Reglerne i stk. 1 og 3 kan anvendes tilsvarende, såfremt det godtgøres, at en begrænsningsfond, som er oprettet i en stat, som ikke er konventionsstat, kan sidestilles med en begrænsningsfond som nævnt i § 177.

Stk. 5. Reglerne i stk. 1-4 finder alene anvendelse, såfremt fordringshaveren kan fremsætte krav mod fonden over for den domstol, som administrerer denne, og fonden faktisk er tilgængelig og frit kan overføres til dækning af kravet.

Stk. 6. Ved 1996-protokollen forstås i dette kapitel 1996-protokollen til Londonkonventionen af 1976 om begrænsning af ansvaret for søretlige krav. Ved en konventionsstat forstås i dette kapitel en stat, som er bundet af 1996-protokollen.

§ 179. Efter oprettelsen af en begrænsningsfond sker kære til fogdens nægtelse af at foretage arrest til Sø- og Handelsretten. Kærefristen er 4 uger. Retsplejelovens kapitel 53 finder i øvrigt anvendelse.

Stk. 2. Foretages arrest trods oprettelse af en begrænsningsfond, skal arrestsagen anlægges ved Sø- og Handelsretten.

Stk. 3. Nægtes eller bortfalder arrest, fordi der oprettes begrænsningsfond efter § 177, afgøres spørgsmålet om lovligheden af den begærede arrest samt om eventuel erstatning i anledning af begæringen om arrest af Sø- og Handelsretten, jf. § 240.

§ 180. Selv om der ikke er oprettet begrænsningsfond, kan den ansvarlige begrænse ansvaret. Retten skal da alene

tage hensyn til de krav, der er gjort gældende under sagen. Såfremt den ansvarlige nedlægger påstand herom, skal der dog i dommen optages et forbehold om, at også andre krav, der er undergivet den ansvarsbegrænsning, medregnes ved ansvarsbegrænsningen.

Stk. 2. En dom efter stk. 1 kan fuldbyrdes efter retsplejelovens almindelige regler herom. Er der i dommen optaget et forbehold som nævnt i stk. 1, og er der oprettet en begrænsningsfond, forinden der er forløbet et sådant tidsrum, at der er blevet mulighed for at fuldbyrde dommen, finder § 178 dog anvendelse.

§ 181. For krigsskibe og andre skibe, som bruges i statsligt ikkekommercielt øjemed, skal ansvarsgrænserne i intet tilfælde beregnes efter en tonnage under 5.000 tons. Ansvaret kan ikke begrænses for tab eller skade, som skyldes skibets særlige egenskaber eller anvendelse, medens det bruges i statsligt ikkekommercielt øjemed. Bestemmelserne i 1. og 2. pkt. gælder ikke isbrydere samt skibe, der hovedsagelig anvendes i forbindelse med bjærgning.

Stk. 2. For boreskibe samt mobile offshoreanlæg gælder særlige ansvarsgrænser, jf. offshoresikkerhedsloven, mens boreskibene eller offshoreanlæggene bruges til efterforskning eller indvinding af råstoffer i undergrunden under havbunden på dansk søterritorium eller dansk kontinentalsokkelområde.

§ 182. §§ 171-181 finder anvendelse i alle tilfælde, hvor begrænsning af ansvaret påberåbes ved dansk domstol. For så vidt angår krav som nævnt i § 173, nr. 5, skal spørgsmålet om, hvorvidt ansvaret er begrænset og i bekræftende fald til hvilket beløb, afgøres efter lovgivningen i det land, hvis lovgivning finder anvendelse på tjenesteaftalen, såfremt det pågældende land er en konventionsstat.

Stk. 2. §§ 171-181 er ikke til hinder for anvendelsen af ellers gældende regler om adgang til at lempe en skadevolders ansvar over for en skadelidt.

Kapitel 9 a

Om ansvar for skade forvoldt af bunkerolie

§ 183. Et skibs ejer er uden hensyn til skyld ansvarlig for enhver forureningsskade. Forvoldes forureningsskade ved en række af hændelser, der har samme oprindelse, påhviler ansvaret den, som på tidspunktet for den første af disse hændelser var ejer af skibet.

Stk. 2. Ved forureningsskade forstås i dette kapitel tab eller skade uden for skibet, som skyldes forurening forårsaget af bunkerolie, der udtømmes eller udflyder fra skibet, dog således at erstatning for forringelse af miljøet ud over tabt fortjeneste ved en sådan forringelse begrænses til udgifterne ved rimelige forholdsregler for genopretning, der allerede er taget, eller som skal tages. Ved forureningsskade forstås endvidere udgifter, skade eller tab, som følger af rimelige forholdsregler truffet for at afværge eller begrænse forureningsskade, efter at hændelser, som forårsager forureningsskade eller medfører alvorlig og umiddelbar fare for forureningsskade, er indtruffet.

Stk. 3. Ved bunkerolie forstås i dette kapitel enhver mineralsk olie med karbonhydrider, herunder smøreolie, der anvendes eller skal anvendes til skibets drift eller fremdrift, dog ikke sådan bunkerolie, som er omfattet af reglerne i kapitel 10.

Stk. 4. Ved ejer forstås i dette kapitel skibets ejer, herunder den registrerede ejer, reder, bareboatbefragter, disponent eller andre, der i ejerens sted varetager skibets drift.

Stk. 5. Ved registreret ejer forstås i dette kapitel for registrerede skibe den, der er registreret som ejer, eller, hvis skibet ikke er registreret, den, som er ejer af skibet. Ejes et skib af en stat, men benyttes af et selskab, der i denne stat er registreret som skibets bruger, anses selskabet som skibets ejer.

Stk. 6. Hvor mere end én person er ansvarlig efter reglerne i denne bestemmelse, er disse personer solidarisk ansvarlige.

Stk. 7. Ved bunkerkonventionen forstås den internationale konvention om civilretligt ansvar for forureningsskader forårsaget af bunkerolie 2001.

§ 184. Ejeren er ikke ansvarlig, såfremt vedkommende godtgør, at skaden

1) er en følge af krigshandlinger, krigslignende handlinger, borgerkrig, oprør eller en naturbegivenhed af en usædvanlig, uundgåelig og uafværgelig karakter,
2) i det hele skyldes en handling foretaget af tredjemand med forsæt til at volde skade eller
3) i det hele skyldes fejl eller forsømmelse af en offentlig myndighed med hensyn til at vedligeholde fyr eller andre hjælpemidler for navigeringen.

Stk. 2. Ejerens ansvar kan nedsættes eller helt bortfalde, såfremt denne godtgør, at skadelidte forsætligt eller uagtsomt har medvirket til skaden.

§ 185. Krav mod ejeren om erstatning for forureningsskade kan alene rejses efter reglerne i dette kapitel. Dette kapitel berører ikke retten til ansvarsbegrænsning efter kapitel 9.

Stk. 2. Krav om erstatning for forureningsskade kan ikke gøres gældende mod

1) besætningsmedlemmer, ejerens agenter eller andre, der er ansat i ejerens tjeneste,
2) lodsen eller andre, der udfører tjenester for skibet,
3) enhver person, der udfører bjærgning med ejers, reders eller skibsførers samtykke eller efter den kompetente offentlige myndigheds instrukser,
4) enhver person, der træffer rimelige forholdsregler for at afværge eller begrænse forureningsskade, eller
5) ansatte eller andre, for hvem de i nr. 2-4 nævnte personer svarer, medmindre vedkommende har forvoldt skaden forsætligt eller groft uagtsomt.

Stk. 3. Regresansvar for forureningsskade kan ikke gøres gældende mod personer, som er nævnt i stk. 2, nr. 1-5, medmindre vedkommende har forvoldt skaden forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at sådan skade sandsynligvis ville blive forårsaget. Om regres i øvrigt gælder de almindelige retsregler.

§ 186. Den registrerede ejer af et dansk skib med en bruttotonnage på 1.000 eller derover skal have en godkendt forsikring eller anden garanti til dækning af ansvar som nævnt i § 183 og inden for den ansvarsgrænse, der er anført i § 175. Der skal udstedes certifikat, som bekræfter, at der foreligger en sådan forsikring eller garanti. Uden gyldigt certifikat må skibet ikke benyttes.

Stk. 2. Stk. 1 finder tilsvarende anvendelse på skibe, der ikke er hjemmehørende her i riget, og som anløber eller forlader dansk havn eller andet laste- eller lossested i Danmark eller på den danske kontinentalsokkel eller ønsker at udføre opgaver på dansk søterritorium, hvis disse skibe har en bruttotonnage på 1.000 eller derover. Skibe, der er registreret i en stat, som har tilsluttet sig bunkerkonventionen, skal have det i konventionen fastsatte certifikat, som viser, at der foreligger forsikring eller anden garanti.

Stk. 3. Med de undtagelser, der følger af § 190 b, finder bestemmelserne i stk. 1 og 2 også anvendelse på skibe, som ejes af den danske stat eller af en anden stat, idet disse skibe i stedet for at være udstyret med den ovennævnte forsikring eller garanti kan være udstyret med et certifikat udstedt af vedkommende myndighed, som bekræfter, at skibet er statsejet, og at dets ansvar er dækket inden for de i § 175 anførte begrænsningsbeløb.

Stk. 4. Erhvervsministeren fastsætter i overensstemmelse med bunkerkonventionen de nærmere regler om forsikring og garanti, herunder om, hvilke krav forsikringen eller garantien skal opfylde, for at den kan godkendes, samt om certifikatet, dets form, indhold, udstedelse og gyldighed. Erhvervsministeren kan overlade udstedelsen af certifikater til andre, herunder private.

Stk. 5. Erhvervsministeren kan udstede certifikat til et skib, som er ejerregistreret i Danmark, men som er bareboatregistreret i et fremmed lands register.

Stk. 6. Erhvervsministeren kan fastsætte nærmere regler om brug af elektroniske registre i forbindelse med de i denne bestemmelse omhandlede certifikater.

Stk. 7. Erhvervsministeren kan fastsætte nærmere regler om gebyr for udstedelse af certifikat.

§ 187. Såfremt et skib ikke har den i § 186 påbudte forsikring eller garanti eller det påbudte certifikat, kan Søfartsstyrelsen eller andre myndigheder, som af erhvervsministeren er bemyndiget hertil, nægte skibet adgang til eller forbyde det at forlade dansk havn eller andet laste og lossested i Danmark eller på den danske kontinentalsokkel eller udføre opgaver på dansk søterritorium samt foretage, hvad der skønnes nødvendigt for at forhindre forureningsskade.

§ 188. Krav om erstatning for forureningsskade kan rettes direkte mod forsikringsgiveren, herunder mod den, som har stillet garanti for den registrerede ejers erstatningsansvar. Forsikringsgiveren kan påberåbe sig bestemmelserne om ansvarsbegrænsning efter § 175, selv om ejeren ikke har ret til ansvarsbegrænsning. Forsikringsgiveren kan endvidere påberåbe sig de bestemmelser om ansvarsfritagelse, som ejeren selv kunne have gjort gældende. Derimod kan forsikringsgiveren ikke over for fordringshaveren påberåbe sig indsigelser, som forsikringsgiveren ville kunne påberåbe sig over for den registrerede ejer med undtagelse af indsigelsen om, at skaden er forårsaget forsætligt af den registrerede ejer selv.

§ 189. Sag mod skibets ejer eller forsikringsgiveren om ansvar for forureningsskade kan anlægges for dansk domstol, såfremt forureningsskade er opstået på dansk territorium eller i den danske eksklusive økonomiske zone eller forholdsregler er truffet med henblik på at afværge eller begrænse forureningsskade på sådant område, uden hensyn til, hvor de nævnte forholdsregler er truffet.

Stk. 2. Når dansk domstol er kompetent i henhold til stk. 1, omfatter kompetencen tillige sagsanlæg vedrørende forureningsskade, der skyldes samme hændelse eller en række af hændelser, der har samme oprindelse, og som er indtruffet i en fremmed stat, der har tilsluttet sig bunkerkonventionen, eller i dennes eksklusive økonomiske zone eller andet område fastlagt i overensstemmelse med folkeretten, eller som skyldes forholdsregler, der er taget for at afværge eller begrænse skade på en sådan stats territorium, uden hensyn til, hvor de nævnte forholdsregler er truffet.

Stk. 3. I øvrigt kan sag om forureningsskade efter reglerne i dette kapitel ikke anlægges her i landet.

Stk. 4. Når dansk domstol er kompetent efter stk. 1, skal sagen anlægges ved Sø- og Handelsretten.

§ 190. Retskraftig og eksigibel dom mod skibets ejer eller den registrerede ejers forsikringsgiver, som er afsagt i en stat, som har tilsluttet sig bunkerkonventionen, har bindende virkning og kan fuldbyrdes her i riget, når dommen er afsagt af en domstol, der er kompetent i henhold til bunkerkonventionens artikel 9.

§ 190 a. Bestemmelserne i §§ 183-185 og 188-190 om ansvar for forureningsskade finder anvendelse på forureningsskade, som er opstået her i riget eller i den danske eksklusive økonomiske zone eller i en anden stat, som har tilsluttet sig bunkerkonventionen, eller i dennes eksklusive økonomiske zone eller andet tilsvarende område fastlagt i overensstemmelse med folkeretten, samt på forholdsregler, der tages med henblik på at afværge eller begrænse sådan forureningsskade, uden hensyn til, hvor de nævnte forholdsregler er truffet.

§ 190 b. For krigsskibe eller andre skibe, som ejes eller benyttes af en stat, og som på det tidspunkt, da olien udtømmes eller udflyder fra skibet, udelukkende anvendes i statsligt, ikkekommercielt øjemed, finder dette kapitel ikke anvendelse. Dog finder §§ 175 og 183-185 anvendelse i tilfælde, hvor der her i riget eller i dansk eksklusiv økonomisk zone er opstået forureningsskade.

§ 190 c. Bestemmelserne i dette kapitel finder ikke anvendelse, såfremt dette ville stride mod Danmarks konventionsmæssige forpligtelser over for stater, som ikke har tilsluttet sig bunkerkonventionen.

Kapitel 10

Om ansvar og erstatning for olieskader efter 1992-ansvarskonventionen, 1992-fondskonventionen og 2003-fondsprotokollen

§ 191. Ejeren af et skib er uden hensyn til skyld ansvarlig for enhver forureningsskade. Forvoldes forureningsskade ved en række af hændelser der har samme oprindelse, påhviler ansvaret den, som på tidspunktet for den første af disse hændelser var ejer af skibet.

Stk. 2. Ved forureningsskade forstås i dette kapitel tab eller skade uden for skibet, som skyldes forurening forårsaget af olie, der udtømmes eller udflyder fra skibet, dog således at erstatning for forringelse af miljøet, ud over tabt fortjeneste ved en sådan forringelse, begrænses til udgifterne ved rimelige forholdsregler for genopretning, der allerede er taget, eller som skal tages. Ved forureningsskade forstås endvidere udgifter, skade eller tab, som følger af rimelige forholdsregler truffet for at afværge eller begrænse forureningsskade, efter at hændelser, som forårsager forureningsskade eller medfører alvorlig og umiddelbar fare for forureningsskade, er indtruffet.

Stk. 3. Ved skib forstås i dette kapitel, jf. dog § 206, stk. 2, enhver flydende indretning konstrueret eller indrettet til transport af olie i bulk som last, dog således at et skib, der kan transportere olie og anden last, udelukkende anses for et skib, når det faktisk transporterer olie i bulk som last, og under enhver efterfølgende rejse, medmindre det godtgøres, at der ikke findes nogen rester om bord fra en sådan transport.

Stk. 4. Ved olie forstås i dette kapitel enhver bestandig mineralsk olie med carbonhydrider herunder råolie, brændselsolie, tung dieselolie, og smøreolie.

Stk. 5. Ved ejer forstås for registrerede skibes vedkommende den, der er registreret som ejer eller, hvis skibet ikke er registreret, den, som er ejer af skibet. Ejes et skib af en stat, men benyttes det af et selskab, der i denne stat er registreret som skibets bruger, anses selskabet som skibets ejer.

Stk. 6. Ved 1992-ansvarskonventionen forstås den internationale konvention om det privatretlige ansvar for skade ved olieforurening 1992.

Stk. 7. Ved 1992-fondskonventionen forstås den internationale konvention om oprettelse af en international fond for erstatning af skader ved olieforurening 1992. Ved 1992-fonden forstås Den Internationale Erstatningsfond (1992) oprettet i medfør af 1992-fondskonventionen.

Stk. 8. Ved 2003-fondsprotokollen forstås protokollen af 2003 til 1992-fondskonventionen om oprettelse af en supplerende international fond for erstatning af skader ved olieforurening. Ved den supplerende fond forstås Den Supplerende Internationale Erstatningsfond (2003) oprettet i medfør af 2003-fondsprotokollen.

§ 192. Ejeren er ikke ansvarlig, såfremt vedkommende godtgør, at skaden

1) er en følge af krigshandlinger, krigslignende handlinger, borgerkrig, oprør eller en naturbegivenhed af en usædvanlig, uundgåelig og uafværgelig karakter,
2) i det hele skyldes en handling foretaget af tredjemand med forsæt til at volde skade eller
3) i det hele skyldes fejl eller forsømmelse af en offentlig myndighed med hensyn til at vedligeholde fyr eller andre hjælpemidler for navigeringen.

Stk. 2. Ejerens ansvar kan nedsættes eller helt bortfalde, såfremt denne godtgør, at skadelidte forsætligt eller uagtsomt har medvirket til skaden.

§ 193. Krav mod ejeren om erstatning for forureningsskade kan alene rejses efter reglerne i dette kapitel.

Stk. 2. Krav om erstatning for forureningsskade kan ikke gøres gældende mod

1) besætningsmedlemmer, ejerens agenter eller personer, der er ansat i ejerens tjeneste,
2) lodsen eller andre personer, der udfører tjenester for skibet,
3) skibets reder eller disponent, hvor denne ikke er ejer af skibet, enhver befragter, aflaster, afsender, ejer eller modtager af lasten,
4) enhver person, der udfører bjærgning med ejers, reders eller skibsførers samtykke eller efter den kompetente offentlige myndigheds instrukser,
5) enhver person, der træffer rimelige forholdsregler for at afværge eller begrænse forureningsskade,
6) ansatte eller andre, for hvem de i nr. 2-5 nævnte personer svarer, medmindre vedkommende har forvoldt skaden forsætligt eller groft uagtsomt.

Stk. 3. Regresansvar for forureningsskade kan ikke gøres gældende mod nogen, som er nævnt i stk. 2, nr. 1, 2, 4, 5 eller 6, medmindre vedkommende har forvoldt skaden forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at sådan skade sandsynligvis ville blive forårsaget. Om regres i øvrigt gælder almindelige retsregler.

§ 194. Ejeren har ret til at begrænse sit ansvar efter § 191 til 3 mio. SDR for et skib, hvis tonnage ikke overstiger 5.000 tonnageenheder. For et skib med større tonnage forhøjes dette beløb med yderligere 420 SDR for hver ekstra tonnageenhed. Det samlede erstatningsbeløb kan dog ikke i noget tilfælde overstige 59,7 mio. SDR, jf. dog stk. 3. For renter og sagsomkostninger hæfter ejeren uden begrænsning.

Stk. 2. Den nævnte ansvarsgrænse gælder for alt ansvar, som er opstået ved en og samme hændelse eller ved en række hændelser, der har samme oprindelse.

Stk. 3. Ansvaret kan dog ikke begrænses, hvis det grunder sig på, at ejeren selv har forvoldt forureningsskaden forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at sådan skade sandsynligvis ville blive forårsaget.

Stk. 4. Erhvervsministeren kan ændre ansvarsgrænsen i stk. 1 i overensstemmelse med vedtagelser truffet i henhold til artikel 15 i 1992-ansvarskonventionen, jf. kapitel 10.

§ 195. Såfremt ejeren ønsker at begrænse sit ansvar i overensstemmelse med § 194, må denne oprette en begrænsningsfond ved en domstol eller anden kompetent myndighed, hvor sag er anlagt eller kan anlægges. I Danmark skal dette ske ved Sø- og Handelsretten.

Stk. 2. Fonden fordeles forholdsmæssigt mellem alle fordringer opstået ved en og samme begivenhed eller række af begivenheder, der har samme oprindelse. § 176, stk. 3 og 4, gælder tilsvarende.

Stk. 3. Krav, som vedrører rimelige udgifter til forholdsregler eller opofrelser, som ejeren frivilligt har foretaget med henblik på at afværge eller begrænse forureningsskade, er ligestillet med andre krav ved fordelingen af fonden.

Stk. 4. De nærmere regler om fondens oprettelse og fordeling m.v. følger af kapitel 12.

Stk. 5. Har ejeren i overensstemmelse med 1992-ansvarskonventionen oprettet begrænsningsfond i en fremmed stat, som har tilsluttet sig konventionen, har det samme virkning for vedkommendes ret til ansvarsbegrænsning som oprettelse af en fond ved Sø- og Handelsretten.

§ 196. Har ejeren ret til at begrænse sit ansvar efter § 194, og har denne oprettet en fond i overensstemmelse med § 195, kan der ikke gøres arrest eller udlæg i eller udøves andre rettigheder over for skib eller anden ejendom, som tilhører ejeren, for krav, som kan gøres gældende mod fonden. Er der foretaget arrest for sådanne krav i skib eller anden ejendom, som tilhører ejeren, eller har ejeren stillet sikkerhed for at undgå arrest, skal i sådanne tilfælde arresten ophæves eller sikkerheden frigives.

Stk. 2. Bestemmelsen i stk. 1 finder tilsvarende anvendelse, når ejeren i overensstemmelse med 1992-ansvarskonventionen har oprettet en begrænsningsfond i en fremmed stat, som har tilsluttet sig denne konvention, forudsat at fordringshaveren har adgang til den domstol eller anden myndighed, der administrerer fonden, og denne faktisk er tilgængelig for vedkommende.

§ 197. Ejeren af et dansk skib, som medfører over 2.000 t olie i bulk som last, skal have en godkendt forsikring eller anden garanti til dækning af ansvar som nævnt i § 191 og inden for den ansvarsgrænse, der er anført i § 194. Der skal udstedes certifikat, som bekræfter, at der foreligger en sådan forsikring eller garanti. Uden gyldigt certifikat må skibet ikke benyttes.

Stk. 2. Bestemmelsen i stk. 1 finder tilsvarende anvendelse for skibe, der ikke er hjemmehørende her i riget, og som anløber eller forlader dansk havn eller anden laste- eller lossested i Danmark eller på den danske kontinentalsokkel, såfremt sådanne skibe medfører over 2.000 t olie i bulk som last. Skibe, der er registreret i en stat, som har tilsluttet sig 1992-ansvarskonventionen, skal have det i konventionen fastsatte certifikat, som viser, at der foreligger forsikring eller anden garanti.

Stk. 3. Med de undtagelser, der følger af § 207, finder bestemmelserne i stk. 1 og 2 også anvendelse på skibe, som ejes af den danske stat eller af en anden stat, idet dog disse skibe i stedet for at være udstyret med den ovennævnte forsikring eller garanti kan være udstyret med et certifikat udstedt af vedkommende myndighed, som bekræfter, at skibet er statsejet, og at dets ansvar er dækket inden for de i § 194 anførte begrænsningsbeløb.

§ 198. Erhvervsministeren fastsætter i overensstemmelse med 1992-ansvarskonventionen de nærmere regler om forsikring og garanti, herunder om, hvilke krav forsikringen eller garantien skal opfylde, for at den kan godkendes, samt om certifikatet, dets form, indhold, udstedelse og gyldighed. Erhvervsministeren kan overlade udstedelsen af certifikater til andre, herunder private.

Stk. 2. Erhvervsministeren kan udstede certifikat til et skib, som er ejerregistreret i Danmark, men som er bareboatregistreret i et fremmed lands register.

Stk. 3. Erhvervsministeren kan fastsætte nærmere regler om brug af elektroniske registre i forbindelse med de i denne bestemmelse omhandlede certifikater.

Stk. 4. Erhvervsministeren kan fastsætte nærmere regler om gebyr for udstedelse af certifikat.

§ 199. Såfremt et skib ikke har den i § 197, jf. § 198, påbudte forsikring eller garanti eller med det påbudte certifikat, kan Søfartsstyrelsen eller andre myndigheder, som af erhvervsministeren er bemyndiget hertil, nægte skibet adgang til eller forbyde det at forlade dansk havn eller anden laste- og lossested i Danmark eller på den danske kontinentalsokkel eller påbyde, at det bliver losset eller forhalet.

§ 200. Krav om erstatning for forureningsskade kan rettes direkte mod forsikringsgiveren, herunder mod den, som har stillet garanti for ejerens erstatningsansvar. Forsikringsgiveren kan påberåbe sig bestemmelserne om ansvarsbegrænsning efter § 194, selv om ejeren ikke har ret til ansvarsbegrænsning. Forsikringsgiveren kan endvidere påberåbe sig de bestemmelser om ansvarsfritagelse, som ejeren selv kunne have gjort gældende. Derimod kan forsikringsgiveren ikke over for fordringshaver påberåbe sig indsigelser, som vedkommende ville kunne påberåbe sig over for ejeren med undtagelse af indsigelsen om, at skaden er forårsaget forsætligt af ejeren selv.

Stk. 2. Forsikringsgiveren kan oprette en begrænsningsfond i medfør af § 195 med samme virkning, som hvis den var oprettet af ejeren selv. En sådan fond kan oprettes, uanset at ejeren ikke har ret til ansvarsbegrænsning, men oprettelsen begrænser i sådanne tilfælde ikke fordringshaverens krav mod ejeren.

§ 201. Reglerne i 1992-fondskonventionen og 2003-fondsprotokollen gælder her i riget.

Stk. 2. Bestemmelserne om regres i § 193 finder tilsvarende anvendelse på 1992-fondens og den supplerende fonds regreskrav imod andre end skibets ejer og vedkommendes forsikringsgiver.

Stk. 3. Såfremt den samlede erstatningsgrænse efter 1992-fondskonventionens artikel 4, stk. 4, forhøjes efter proceduren i konventionens artikel 33, kan erhvervsministeren fastsætte regler om den nye samlede erstatningsgrænse.

Stk. 4. Den samlede erstatningsgrænse efter 2003-fondsprotokollens artikel 4, stk. 2, udgør 750 mio. SDR. Såfremt dette beløb forhøjes efter proceduren i protokollens artikel 24 eller artikel 25, kan erhvervsministeren fastsætte regler om den nye samlede erstatningsgrænse.

§ 202. Den, som i danske havne eller olieterminaler i alt pr. år modtager mere end 150.000 t råolie, tung brændselsolie eller tunge destillater som bestemt i 1992-fondskonventionens artikel 1, stk. 3, skal betale bidrag til 1992-fonden og til den supplerende fond. Afgørelse af, om det modtagne kvantum overstiger 150.000 t olie, træffes i overensstemmelse med 1992-fondskonventionens artikel 10, stk. 2. Den nævnte olie omfatter olie, som ad søvejen transporteres til eller inden for Danmark.

Stk. 2. Bidragspligten til 1992-fonden omfatter tillige olie, som kommer til Danmark på anden måde end nævnt i stk. 1, men som har været transporteret ad søvejen til en stat, der ikke har tilsluttet sig 1992-fondskonventionen, og derfra er blevet videretransporteret til Danmark uden omlastning i modtagelsesanlæg i en anden stat, der har tilsluttet sig konventionen.

Stk. 3. Bidragspligten til den supplerende fond omfatter tillige olie, som kommer til Danmark på anden måde end nævnt i stk. 1, men som har været transporteret ad søvejen til en stat, der ikke har tilsluttet sig 2003-fondsprotokollen, og derfra er blevet videretransporteret til Danmark uden omlastning i modtagelsesanlæg i en anden stat, der har tilsluttet sig protokollen.

Stk. 4. Den, som modtager olie her i landet, er pligtig at give oplysninger om det modtagne kvantum. Såfremt virksomheden drives i selskabsform, påhviler det medlemmerne af direktionen eller dem, der må sidestilles hermed, at påse, at oplysningspligten overholdes. Erhvervsministeren fastsætter nærmere regler om oplysnings- og bidragspligt. Ved manglende rettidig opfyldelse af oplysningspligten kan erhvervsministeren skønsmæssigt fastsætte og indberette de formodede importerede mængder.

§ 203. Sag mod skibets ejer eller forsikringsgiveren om ansvar for forureningsskade kan anlægges for dansk domstol, såfremt forureningsskade er opstået på dansk territorium eller den danske eksklusive økonomiske zone, eller forholdsregler er truffet med henblik på at afværge eller begrænse forureningsskade på sådant område uden hensyn til, hvor de nævnte forholdsregler er truffet.

Stk. 2. Når dansk domstol er kompetent i henhold til stk. 1, omfatter kompetencen tillige sagsanlæg vedrørende forureningsskade, der skyldes samme hændelse eller række af hændelser, der har samme oprindelse, og som er indtruffet i en fremmed stat, der har tilsluttet sig 1992-ansvarskonventionen, eller i dennes eksklusive økonomiske zone eller andet område fastlagt i overensstemmelse med folkeretten, eller som skyldes forholdsregler, der er taget for at afværge eller begrænse skade på en sådan stats territorium uden hensyn til, hvor de nævnte forholdsregler er truffet.

Stk. 3. I øvrigt kan sag om forureningsskade efter reglerne i dette kapitel ikke anlægges her i landet.

Stk. 4. Krav om fordeling af og udbetaling af en begrænsningsfond nævnt i § 195 kan ikke rejses ved danske domstole, når fonden er oprettet i en anden stat, der har tilsluttet sig 1992-ansvarskonventionen.

Stk. 5. Når dansk domstol er kompetent efter denne paragraf, skal sagen anlægges ved Sø- og Handelsretten.

§ 204. Sag om erstatning efter 1992-fondskonventionen kan anlægges ved dansk domstol i de i § 203, stk. 1 og 2, nævnte tilfælde, dog kun dersom sag i anledning af samme forureningsskade mod skibets ejer eller forsikringsgiveren ikke er rejst i en anden stat, der er tilsluttet 1992-fondskonventionen. Sag om erstatning efter 2003-fondsprotokollen kan anlægges ved dansk domstol i de i § 203, stk. 1 og 2, nævnte tilfælde, dog kun dersom sag i anledning af samme forureningsskade mod skibets ejer eller forsikringsgiveren ikke er rejst i en anden stat, der er tilsluttet 2003-fondsprotokollen.

Stk. 2. Når en sag om erstatning er anlagt mod 1992-fonden ved en domstol i en stat, som er tilsluttet 1992-fondskonventionen, men ikke 2003-fondsprotokollen, kan sag om erstatning efter 2003-fondsprotokollen vedrørende samme hændelse uanset stk. 1 anlægges her i landet i de i § 203, stk. 1 og 2, nævnte tilfælde.

Stk. 3. I øvrigt kan sag om forureningsskade efter reglerne i dette kapitel ikke anlægges her i landet.

Stk. 4. Sag mod 1992-fonden og den supplerende fond skal her i landet anlægges ved Sø- og Handelsretten.

Stk. 5. 1992-fonden og den supplerende fond kan indtræde eller inddrages som part i enhver sag mod skibets ejer eller dennes forsikringsgiver om erstatning efter dette kapitel.

Stk. 6. Når sag er rejst mod skibets ejer eller dennes forsikringsgiver, kan hver af parterne underrette 1992-fonden og den supplerende fond om sagen. Dommen får da bindende virkning for den pågældende fond, således at fonden ikke kan bestride sagens afgørelse i realiteten, når dommen er retskraftig og eksigibel, og hvis underretningen har fundet sted i så god tid, at fonden effektivt har kunnet varetage sine interesser.

§ 205. Retskraftig og eksigibel dom mod skibets ejer eller dennes forsikringsgiver, som er afsagt i en stat, som har tilsluttet sig 1992-ansvarskonventionen, har bindende virkning og kan fuldbyrdes her i riget, når dommen er afsagt af en domstol, der er kompetent i henhold til 1992-ansvarskonventionens artikel IX.

Stk. 2. Tilsvarende gælder for domme afsagt mod 1992-fonden i en stat, som har tilsluttet sig 1992-fondskonventionen, eller, hvor fonden har sit sæde, af en domstol, der er kompetent i henhold til 1992-fondskonventionens artikel 7, nr. 1 og 3.

Stk. 3. Tilsvarende gælder endvidere for domme afsagt mod den supplerende fond i en stat, som har tilsluttet sig 2003-fondsprotokollen, eller i den stat, hvor fonden har sit hovedsæde, af en domstol, der er kompetent i henhold til 2003-fondsprotokollens artikel 7, nr. 1 og 2.

§ 206. Bestemmelserne i §§ 191-196, 200 og 203-205 om ansvar for forureningsskade finder anvendelse på forureningsskade, som er opstået her i riget eller i eksklusive økonomiske zoner, eller i en anden stat, som har tilsluttet sig 1992-ansvarskonventionen, eller i dennes eksklusive økonomiske zone eller andet område fastlagt i overensstemmelse med folkeretten samt på forholdsregler, der tages med henblik på at afværge eller begrænse sådan forureningsskade uden hensyn til, hvor de nævnte forholdsregler er truffet.

Stk. 2. Endvidere finder bestemmelserne i §§ 191 og 192 tilsvarende anvendelse i alle tilfælde, hvor der her i riget eller i eksklusive økonomiske zoner, er opstået forureningsskade som nævnt i § 191, stk. 2, som udtømmes eller udflyder fra andet skib end nævnt i § 191, stk. 3, eller hvor der er truffet forholdsregler for at afværge eller begrænse sådan skade uden hensyn til, hvor de nævnte forholdsregler er truffet. Ejeren har i disse tilfælde ret til at begrænse ansvaret efter reglerne i kapitel 9.

Stk. 3. Stk. 2 finder ikke anvendelse, i det omfang særlige bestemmelser i denne lov om ansvar for forureningsskader som omhandlet i § 191, stk. 2, regulerer tilfældet.

§ 207. For krigsskibe eller andre skibe, som ejes eller benyttes af en stat, og som på det tidspunkt, da olien udtømmes eller udflyder fra skibet, udelukkende anvendes i statsligt, ikkekommercielt øjemed, finder dette kapitel ikke anvendelse. Dog finder §§ 191-194 og 206, stk. 2, anvendelse i tilfælde, hvor der her i riget eller i den danske eksklusive økonomiske zone, er opstået forureningsskade forårsaget af olie som nævnt i § 191, stk. 2, eller hvor der er truffet forholdsregler med henblik på at afværge eller begrænse sådan skade uden hensyn til, hvor de nævnte forholdsregler er truffet.

§ 208. Bestemmelserne i dette kapitel finder ikke anvendelse, såfremt dette ville stride mod Danmarks konventionsmæssige forpligtelser over for stater, som ikke har tilsluttet sig 1992-ansvarskonventionen.

§ 209. (Ubenyttet)

Kapitel 10 a

(Ophævet)

Kapitel 10 b

(Ophævet)

Kapitel 11

(Ubenyttet)[5)]

Andet end olie (Ubenyttet)[6)]

Kapitel 11 a

Om forsikring af skibe optaget i et dansk bareboatregister

§ 229 a. For skibe, der er optaget i bareboatregisteret i medfør af § 22, stk. 1, gælder nærværende lovs regler om forsikringspligt og certifikater, herunder bestemmelser om erstatningsansvar for skader forvoldt af sådanne skibe.

Stk. 2. Bareboatbefragteren påser og indestår for, at pligten til at have en godkendt forsikring eller anden garanti til dækning af ansvar i medfør af denne lov overholdes. Bareboatbefragteren er ansvarlig for følgerne af, at dette ikke er opfyldt.

Stk. 3. Erhvervsministeren fastsætter nærmere regler om forsikringspligt og certifikater i medfør af denne lovs bestemmelser om erstatningsansvar for skader forvoldt af sådanne skibe, herunder konsekvenserne af en manglende forsikring.

§ 230. (Ophævet)

Kapitel 12

Om begrænsningsfonde

§ 231. Reglerne i dette kapitel gælder begrænsningsfonde oprettet efter §§ 177, 195 og 217.

Stk. 2. En begrænsningsfond skal oprettes ved Sø- og Handelsretten.

§ 232. En begrænsningsfond efter § 177 skal svare til det fulde begrænsningsbeløb efter § 175 for de krav, med hensyn til hvilke ansvarsbegrænsningen gøres gældende, og som er opstået ved samme hændelse. Fonden skal tillige omfatte renter af begrænsningsbeløbet fra den ansvarspådragende hændelse og indtil oprettelsen af fonden med et beløb, der svarer til den procesrente, der følger af renteloven.

Stk. 2. En begrænsningsfond efter § 195 skal svare til begrænsningsbeløbet efter § 194.

§ 233. Den, som fremsætter begæring om oprettelse af begrænsningsfond, skal deponere fondsbeløbet, jf. § 232, kontant ved retten eller stille anden tilstrækkelig sikkerhed herfor.

Stk. 2. Den pågældende skal tillige give retten meddelelse om alle, der må antages at ville gøre krav gældende mod fonden, samt en redegørelse om baggrunden for fondens oprettelse.

§ 234. Retten træffer ved kendelse afgørelse om fondsbeløbets størrelse samt om, hvorvidt en eventuel tilbudt sikkerhed kan godkendes.

Stk. 2. I kendelsen skal fastsættes, at der tillige skal stilles sikkerhed for et tillægsbeløb til dækning af omkostningerne ved administration af fonden, herunder sagsomkostninger, samt til dækning af eventuelle rentekrav. I forbindelse med en begrænsningsfond efter § 177 kan der kun kræves sikkerhed for renter efter fondens oprettelse.

Stk. 3. Fremgår det af kendelsen, at beløbene efter §§ 232 og 234, stk. 2, er deponeret kontant, eller at der er stillet anden tilstrækkelig sikkerhed herfor, anses fonden for oprettet ved kendelsens afsigelse. I øvrigt anses fonden for oprettet, når retten ved påtegning på kendelsen bekræfter, at indbetalingen er sket eller sikkerheden er stillet.

Stk. 4. Retten kan ved senere kendelse forhøje sikkerhedsstillelsen for tillægsbeløbet efter stk. 2.

§ 235. Retten skal straks indrykke en bekendtgørelse om fondsoprettelsen i Statstidende, hvorved man indkalder eventuelle fordringshavere til inden en i indkaldelsen fastsat tid, der ikke må være kortere end 2 måneder, at anmelde krav om andel i fonden. I indkaldelsen skal der gøres opmærksom på indholdet af §§ 177, stk. 3, 238 og 245.

Stk. 2. Indkaldelsen kan tillige kundgøres her i landet på en anden af retten fastsat måde og bør, når forholdene tilsiger det, kundgøres i stater, hvor skade eller tab kan være opstået. Særskilt indkaldelse bør ved anbefalet brev tilstilles alle kendte fordringshavere.

§ 236. Retten kan udnævne en fondsbestyrer.

§ 237. Den, der anmelder et krav, skal give retten de nødvendige oplysninger om kravet, herunder om kravets grundlag og størrelse, og om det er eller har været genstand for særskilt søgsmål.

§ 238. For krav, som ikke er anmeldt, inden fordelingen af fonden tages op til dom i første instans, gælder § 245.

§ 239. Retten kan ved kendelse frigive fonden, såfremt fristen for anmeldelse af krav er udløbet og samtykke gives af den, der har oprettet fonden, og af fordringshaverne for de anmeldte krav.

§ 240. Efter anmeldelsesfristens udløb skal retten efter begæring af den, der oprettede fonden, den, der forsikrer mod ansvaret, eller den, der har krav på dækning i fonden, indkalde de interesserede parter til retsmøde (fondsmøde) til behandling af spørgsmål vedrørende ansvarsgrundlaget, retten til ansvarsbegrænsning samt størrelsen af de i § 232 nævnte beløb og de krav, der er anmeldt.

§ 241. Ved afgørelsen af fondsbeløbets størrelse kan Sø- og Handelsretten omgøre beslutningen efter § 234, stk. 1.

§ 242. Indsigelse mod retten til ansvarsbegrænsning, fondens størrelse eller et anmeldt krav afgøres ved dom af Sø- og Handelsretten efter retsplejelovens regler om borgerlige sager.

§ 243. Efter anmeldelsesfristens udløb kan retten beslutte, at der skal ske en foreløbig udlodning.

§ 244. Når samtlige tvister er afgjort, skal retten ved dom fordele fonden efter §§ 176 eller 195.

Stk. 2. Fonden og tillægsbeløbet skal fordeles, selv om der ikke er ret til ansvarsbegrænsning. Retten kan på begæring afsige fuldbyrdelsesdom for den del af fordringen, som ikke bliver dækket af fonden.

§ 245. Når retten har taget spørgsmålet om fondens fordeling op til dom, får de af retten trufne afgørelser vedrørende begrænsningsret, fondens størrelse, anmeldte krav og fondens fordeling bindende virkning for alle, som kan gøre krav gældende mod fonden, uanset om de har anmeldt krav i fonden.

§ 246. Anke og kære af Sø- og Handelsrettens afgørelser sker til Højesteret efter retsplejelovens regler herom.

§§ 247-250. (Ubenyttede)

Afsnit IV

Aftaler

Kapitel 13

Om stykgodstransport

§ 251. I dette kapitel forstås ved:

1) Transportør: Den, som træffer aftale med afsenderen om transport af stykgods til søs.
2) Undertransportør: Den, som efter aftale med transportøren udfører transporten eller en del af denne.
3) Afsender: Den, som træffer aftale med transportøren om transport af stykgods til søs.
4) Aflaster: Den, som leverer godset til transport.
5) Transportdokument: Konnossement eller andet dokument, som udstedes som bevis for transportaftalen.
6) Konventionen: Den internationale konvention af 1924 om konnossementer som ændret ved protokollerne af 1968 og 1979.
7) Konventionsstat: En stat, som er bundet af konventionen.

§ 252. Bestemmelserne i dette kapitel finder anvendelse på alle aftaler om søtransport i indenrigsfart i Danmark og i fart mellem Danmark, Norge, Finland og Sverige. Ved indenrigstransport i Norge, Finland og Sverige gælder loven i det land, hvor transporten finder sted.

Stk. 2. I anden fart gælder bestemmelserne også aftale om søtransport i fart mellem to forskellige stater, såfremt

1) det i transportaftalen aftalte leveringssted er beliggende i en konventionsstat eller
2) det i transportaftalen aftalte udleveringssted er beliggende i Danmark, Norge, Finland eller Sverige,
3) flere udleveringssteder fastsættes i transportaftalen og et af disse er det faktiske udleveringssted og dette ligger i Norge, Danmark, Finland eller Sverige,
4) transportdokumentet er udstedt i en konventionsstat,
5) transportdokumentet foreskriver, at bestemmelserne i konventionen eller derpå baseret lov i en konventionsstat skal gælde.

Stk. 3. Når hverken det aftalte leveringssted eller det aftalte eller faktiske udleveringssted ligger i Danmark, Norge, Finland eller Sverige, kan det dog aftales, at aftalen om søtransport skal underkastes loven i en konventionsstat.

§ 253. Bestemmelserne i dette kapitel finder ikke anvendelse på certepartier for hel- eller delbefragtning af skib. Er konnossementet udstedt i henhold til et certeparti, gælder, hvad der er fastsat i dette kapitel, kun, for så vidt konnossementet bestemmer retsforholdet mellem transportøren og indehaveren.

Stk. 2. Hvis en kontrakt angår transport af gods med skib fordelt på flere rejser inden for et angivet tidsrum, finder bestemmelserne i dette kapitel anvendelse på hver enkelt rejse. Udføres en rejse i henhold til et certeparti, finder bestemmelserne i stk. 1 dog anvendelse.

§ 254. Enhver bestemmelse i en transportaftale eller et transportdokument er ugyldig, i den udstrækning den afviger fra bestemmelserne i dette kapitel samt i kapitlet om forældelse, jf. dog stk. 2. Ugyldigheden af en sådan bestemmelse berører ikke gyldigheden af de øvrige bestemmelser i aftalen eller dokumentet. En bestemmelse, der giver transportøren ret til forsikringserstatning vedrørende godset eller anden lignende aftale, er ugyldig.

Stk. 2. Bestemmelsen i stk. 1 gælder dog ikke §§ 255, 258-261 og 264-273 og er heller ikke til hinder for, at der indtages bestemmelser om fælleshavari i transportaftalen. Uanset ordlyden i stk. 1 kan en transportør udvide omfanget af sit ansvar og sine forpligtelser.

Stk. 3. Såfremt transportaftalen er undergivet konventionen eller en bestemt stats konventionslovgivning, skal transportdokumentet indeholde en erklæring herom og om, at enhver bestemmelse, som afviger fra sådanne bestemmelser til skade for afsenderen, aflasteren eller modtageren, er ugyldige.

Stk. 4. Er det på grund af godsets usædvanlige beskaffenhed eller tilstand eller de særlige omstændigheder eller vilkår, hvorunder transporten skal finde sted, rimeligt, at der træffes aftale om indskrænkning i transportørens forpligtelser eller udvidelse af dennes rettigheder i henhold til dette kapitel, er en sådan aftale gyldig.

Levering af gods

§ 255. Godset skal leveres på det sted og inden for det tidsrum, transportøren har angivet. Det skal leveres på en sådan måde og i en sådan tilstand, at det let og sikkert kan tages om bord, stuves, transporteres og losses.

§ 256. Transportøren skal i rimelig udstrækning undersøge, om godset er pakket sådan, at det ikke kan beskadiges eller volde skade på person eller ejendom. Leveres godset i container eller lignende transportindretning, er denne ikke forpligtet til at undersøge denne indvendig, medmindre der er grund til at tro, at den er mangelfuldt pakket.

Stk. 2. Om de mangler, transportøren har opdaget, skal denne underrette afsenderen. Transportøren har ikke pligt til at transportere godset, medmindre denne med rimelige midler kan gøre det egnet til transport.

§ 257. Farligt gods skal mærkes som farligt på hensigtsmæssig måde. Afsendere skal i god tid underrette transportøren og den undertransportør, godset leveres til, om godsets farlige beskaffenhed og angive de sikkerhedsforanstaltninger, som kan være nødvendige.

Stk. 2. Dersom afsenderen i øvrigt har kendskab til, at godset er af en sådan beskaffenhed, at transporten kan medføre fare eller væsentlig ulempe for person, fartøj eller last, skal denne tillige oplyse herom.

§ 258. Såfremt godset skal behandles med særlig omhu, skal afsenderen i god tid oplyse om dette og angive de foranstaltninger, som kan være nødvendige. Godset skal, såfremt der er behov herfor, mærkes på hensigtsmæssig måde.

§ 259. Aflasteren kan kræve kvittering for modtagelse af godset, efterhånden som det leveres.

Stk. 2. Bestemmelser om udfærdigelse af konnossement og andre transportdokumenter findes i §§ 292-309.

§ 260. Medmindre andet er aftalt, betales gængs fragt på leveringstidspunktet. Fragten kan kræves betalt, når godset modtages.

Stk. 2. For gods, der ikke er i behold ved transportens slutning, kan fragt ikke kræves, medmindre det er gået tabt som følge af dets egen beskaffenhed, mangler ved indpakningen eller fejl eller forsømmelse på afsenderens side eller transportøren har solgt det for ejerens regning eller har losset, uskadeliggjort eller tilintetgjort det i henhold til § 291.

Stk. 3. Forudbetalt fragt skal betales tilbage, hvis transportøren i medfør af stk. 2 ikke har krav på fragt.

§ 261. Træder afsenderen tilbage fra transportaftalen, før udførelsen af transporten er påbegyndt, kan transportøren kræve erstatning for fragttab og anden skade.

Stk. 2. Bliver godset ikke leveret i rette tid, kan transportøren hæve transportaftalen, hvis forsinkelsen udgør et væsentligt kontraktbrud. Vil transportøren hæve aftalen, må denne give meddelelse herom uden ugrundet ophold efter forespørgsel herom fra afsenderen, dog senest ved modtagelsen af godset til transport. Gør transportøren ikke det, går retten til at hæve tabt. Hæves aftalen, kan transportøren kræve erstatning for fragttab og anden skade.

Stk. 3. Kræver afsenderen eller modtageren, at transporten skal afbrydes og godset udleveres på et andet sted end bestemmelsesstedet, kan transportøren kræve erstatning for fragttab og anden skade. Transporten kan ikke kræves afbrudt, hvis dette vil medføre væsentlig skade eller ulempe for transportøren eller andre afsendere.

Stk. 4. Reglerne i § 352, stk. 2-4, gælder tilsvarende.

Transporten

§ 262. Transportøren skal udføre transporten med tilbørlig omhu og hurtighed, tage vare på godset og i øvrigt varetage ejerens interesser fra modtagelsen til udleveringen af godset.

Stk. 2. Transportøren skal sørge for, at det skib, som benyttes til transporten, er sødygtigt, herunder at det er tilstrækkeligt bemandet og udrustet, og at lastrum, køle- og fryserum samt andre rum i skibet, der anvendes til lastning af godset, er i god stand med henblik på at modtage, transportere og opbevare godset.

Stk. 3. Er godset gået tabt eller blevet beskadiget eller forsinket, skal transportøren snarest underrette den, afsenderen har angivet. Kan sådan underretning ikke gives, skal lasteejeren eller, dersom denne ikke er kendt, afsenderen underrettes. Tilsvarende gælder, dersom transporten ikke kan fuldføres som forudsat.

§ 263. Gods kan kun transporteres på dæk, dersom dette er tilladt i medfør af transportaftalen, følger af handelsbrug eller anden sædvane i den pågældende fart eller kræves i henhold til lov.

Stk. 2. Angiver aftalen, at godset skal eller kan transporteres på dæk, skal dette anføres i transportdokumentet. Er dette ikke gjort, har transportøren bevisbyrden for, at transport på dæk er aftalt. Transportøren kan dog ikke påberåbe sig en sådan aftale over for tredjemand, som har erhvervet konnossementet i god tro.

Stk. 3. Særlige bestemmelser om ansvar for dækslast findes i § 284.

§ 264. Afsenderen kan hæve transportaftalen på grund af forsinkelse eller andet kontraktbrud på transportørens side, når kontraktbruddet er væsentligt. Efter at godset er leveret, kan afsenderen ikke hæve aftalen, dersom udlevering af gods vil medføre væsentlig skade eller ulempe for andre afsendere.

Stk. 2. Vil afsenderen hæve aftalen, må denne give meddelelse herom uden ugrundet ophold, efter at vedkommende må antages at have fået kendskab til kontraktbruddet. Gør afsenderen ikke det, går hævningsretten tabt.

§ 265. Hvis det skib, som transporterer eller skal transportere godset, går tabt eller bliver erklæret for uistandsætteligt, bortfalder transportørens pligt ikke derved til at fuldføre transporten.

Stk. 2. Indtræder der hindringer, som medfører, at skibet ikke kan anløbe lossehavnen og losse godset, eller at dette ikke kan ske uden urimeligt ophold, kan transportøren i stedet vælge en anden rimelig lossehavn.

Stk. 3. Når transportaftalen hæves på grund af krigsfare m.v., gælder §§ 358 og 360 tilsvarende.

Stk. 4. Er en del af transporten udført, når transportaftalen hæves eller bortfalder, eller når godset af anden grund er losset i en anden havn end den aftalte, kan transportøren kræve afstandsfragt i medfør af § 341.

§ 266. Bliver det nødvendigt at træffe særlige foranstaltninger for at bevare eller transportere godset eller i øvrigt varetage lasteejerens interesser, skal transportøren indhente anvisning fra denne.

Stk. 2. Tillader tiden eller forholdene i øvrigt ikke, at anvisning indhentes, eller modtages den ikke i tide, kan transportøren på lasteejerens vegne træffe de nødvendige dispositioner og repræsentere denne i sager vedrørende godset. Dispositioner, som er unødvendige, er dog bindende for lasteejeren, dersom tredjemand var i god tro.

Stk. 3. Underretning om det, der er foretaget, skal gives efter reglerne i § 262, stk. 3.

§ 267. Lasteejeren hæfter for de dispositioner, transportøren har foretaget, og for de udlæg, denne har haft af hensyn til godset. Har transportøren handlet uden anvisning, svarer lasteejeren dog ikke med højere beløb end værdien ved transportens begyndelse af det gods, dispositionen eller udlægget omfattede.

Udlevering af godset

§ 268. Modtageren skal på bestemmelsesstedet tage imod godset på det sted og inden for det tidsrum, som transportøren har angivet. Godset skal udleveres på en sådan måde, at det let og sikkert kan modtages.

Stk. 2. Den, som legitimerer sig som modtager, kan undersøge godset før modtagelsen.

§ 269. Udleveres godset i henhold til konnossement, bliver modtageren ved at modtage godset forpligtet til at betale fragt og andre krav, som transportøren har ifølge konnossementet.

Stk. 2. Er godset udleveret på anden måde end i henhold til konnossement, er modtageren kun ansvarlig for fragt og andre krav i medfør af transportaftalen, når denne har fået varsel om kravene ved udleveringen eller vidste eller burde have vidst, at transportøren ikke havde fået betaling.

§ 270. Har transportøren krav i henhold til § 269 eller andre krav, som er sikret ved søpant i godset, jf. § 61, er denne ikke forpligtet til at udlevere godset, før modtageren enten har betalt kravene eller stillet sikkerhed. Når godset er udleveret, kan transportøren kræve sikkerheden frigivet, medmindre modtageren hindrer dette ved arrest eller forbud.

§ 271. Afhentes godset ikke inden for det tidsrum, transportøren har angivet, eller i øvrigt inden rimelig tid, kan det oplægges under sikker forvaring for modtagerens regning.

Stk. 2. Underretning om, at godset er lagt op, skal gives efter reglerne i § 262, stk. 3. Der skal angives en rimelig frist, hvorefter godset kan sælges eller på anden måde bortskaffes i henhold til § 272.

§ 272. Når den frist, der er fastsat i underretningen, er udløbet, jf. § 271, stk. 2, kan transportøren sælge oplagt gods i den udstrækning, det er nødvendigt for at dække vedkommendes omkostninger og de i § 270 nævnte fordringer. Transportøren skal udvise omhu ved salget.

Stk. 2. Kan godset ikke sælges, eller er det åbenbart, at omkostningerne ved et salg ikke vil kunne dækkes af salgssummen, kan transportøren råde over godset på anden forsvarlig vis.

§ 273. Udleveres godset til modtageren uden betaling af krav mod afsenderen, som modtageren skulle have betalt, forbliver afsenderen ansvarlig, medmindre udleveringen medfører tab for afsenderen og transportøren måtte have indset dette.

Stk. 2. Transportøren er ikke forpligtet til at sælge oplagt gods for at få dækket fordringer mod afsenderen, som modtageren skulle have betalt. Finder salg sted, uden at fordringerne dækkes, er afsenderen ansvarlig for de udækkede fordringer.

Transportørens erstatningsansvar

§ 274. Transportøren er ansvarlig for godset, medens det er i dennes varetægt i lastehavnen, under transporten og i lossehavnen.

Stk. 2. Transportøren anses for at have godset i sin varetægt, jf. stk. 1, fra det tidspunkt, denne modtager godset fra aflasteren eller fra myndighed eller anden tredjemand, til hvem godset skal leveres efter gældende love eller forskrifter i lastehavnen.

Stk. 3. Transportøren anses ikke længere for at have godset i sin varetægt, jf. stk. 1,

1) når denne har udleveret godset til modtageren,
2) hvis modtageren ikke modtager godset fra transportøren, når det er lagt op for modtagerens regning i overensstemmelse med aftalen eller gældende lov eller praksis i lossehavnen, eller
3) når denne har overgivet godset til en myndighed eller anden tredjemand, til hvem godset efter gældende love eller forskrifter i lossehavnen skal overgives.

§ 275. Transportøren er ansvarlig for tab som følge af, at godset bliver beskadiget eller går tabt, medens det er i dennes varetægt, medmindre den pågældende godtgør, at fejl eller forsømmelse af vedkommende selv eller nogen, denne svarer for, ikke har forårsaget eller medvirket til tabet.

Stk. 2. Transportøren er ikke ansvarlig for tab, der skyldes foranstaltninger for at redde personer eller rimelige foranstaltninger med henblik på at bjærge skib eller anden ejendom til søs.

Stk. 3. Hvor fejl eller forsømmelse fra transportørens side sammen med anden årsag har fremkaldt tab, er transportøren kun ansvarlig i den udstrækning, tabet eller skaden skyldes fejlen eller forsømmelsen. Det påhviler dog transportøren at godtgøre, i hvilket omfang tabet ikke skyldes fejl eller forsømmelse på hans side.

§ 276. Transportøren er ikke ansvarlig, såfremt denne godtgør, at tab eller skade er en følge af

1) fejl eller forsømmelse i navigeringen eller behandlingen af skibet udvist af skibsfører, mandskab, lods eller andre, der udfører arbejde i skibets tjeneste, eller
2) brand, medmindre den er forårsaget ved fejl eller forsømmelse af transportøren selv.

Stk. 2. Transportøren er dog ansvarlig for tab som følge af usødygtighed, såfremt denne er en følge af, at vedkommende selv eller nogen, denne svarer for, ikke med tilbørlig omhu har sørget for, at skibet var sødygtigt ved rejsens begyndelse. Bevisbyrden for, at tilbørlig omhu er udvist, påhviler transportøren.

§ 277. Transportøren er ikke ansvarlig for tab af eller skade på levende dyr, der er forbundet med de særlige risici ved sådanne transporter.

Stk. 2. Beviser transportøren, at vedkommende har fulgt de særlige instrukser, som er givet, og at tabet eller skaden kan skyldes sådanne risici, er denne ikke ansvarlig, medmindre det godtgøres, at tabet eller skaden helt eller delvis skyldtes fejl eller forsømmelse udvist af vedkommende selv eller nogen, denne hæfter for.

§ 278. Transportøren er ansvarlig ifølge bestemmelserne i §§ 275-277 for tab som følge af forsinkelse med godsets udlevering.

Stk. 2. Forsinkelse med udleveringen foreligger, når godset ikke til aftalt tid er blevet udleveret i den lossehavn, som følger af transportaftalen, eller, dersom ingen frist for udlevering er aftalt, inden for det tidsrum, som det under de foreliggende omstændigheder er rimeligt at kræve af en omhyggelig transportør.

Stk. 3. Er godset ikke blevet udleveret inden 60 dage regnet fra den dag, det i medfør af stk. 2 skulle have været udleveret, kan der kræves erstatning som for tab af godset, jf. § 275.

§ 279. Erstatning for tab af eller skade på godset beregnes med udgangspunkt i værdien af gods af samme slags på den plads og det tidspunkt, hvor godset i overensstemmelse med transportaftalen blev eller skulle have været udleveret.

Stk. 2. Værdien af godset skal fastsættes efter børsprisen eller i mangel heraf efter markedsprisen. Findes hverken børs- eller markedspris, bestemmes værdien efter den sædvanlige værdi af gods af samme art og kvalitet.

§ 280. Transportørens ansvar skal ikke overstige 667 SDR for hvert kollo eller anden enhed af godset eller 2 SDR pr. kilo bruttovægt af det gods, som er tabt, skadet eller forsinket, afhængigt af, hvad der giver det højeste beløb. Ved SDR forstås den i § 152, stk. 2 omhandlede møntenhed.

Stk. 2. Transportørens ansvar for forsinkelse med godsets udlevering er begrænset til et beløb svarende til to og en halv gange den fragt, der skal betales for det forsinkede gods. Ansvaret skal dog ikke overstige den samlede fragt ifølge transportaftalen.

Stk. 3. Transportørens samlede ansvar i henhold til stk. 1 og 2 skal ikke overstige den i stk. 1 anførte ansvarsgrænse, som ville være gældende i tilfælde af tab af alt det gods, som erstatningsansvaret omfatter.

§ 281. Anvendes container, paller eller lignende transportindretning til at samle godset, skal ethvert kollo eller enhver anden enhed, der er anført i transportdokumentet som pakket i vedkommende indretning, anses som et kollo eller en enhed ved anvendelsen af § 280. Bortset herfra skal godset i indretningen anses som een enhed. Er selve transportindretningen gået tabt eller blevet beskadiget, skal denne anses som en særskilt enhed, medmindre den ejes af eller på anden måde er stillet til rådighed af transportøren.

§ 282. Bestemmelserne om transportørens indsigelser og ansvarsbegrænsninger skal finde anvendelse, selv om kravet ikke grundes på transportaftalen.

Stk. 2. Bestemmelserne om transportørens indsigelser og ansvarsbegrænsninger finder tilsvarende anvendelse, dersom kravet rejses mod nogen, som transportøren hæfter for, og den pågældende beviser, at vedkommende handlede i udøvelsen af tjenesten eller for at fuldføre opgaven.

Stk. 3. Det samlede ansvar, som kan pålægges transportøren og dem, den pågældende hæfter for, kan ikke i noget tilfælde overstige de ansvarsgrænser, som fremgår af § 280.

§ 283. Den ansvarlige kan ikke begrænse sit ansvar, hvis det godtgøres, at vedkommende selv har forvoldt tabet forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at sådant tab sandsynligvis ville blive forårsaget.

§ 284. Transporteres gods på dæk i strid med bestemmelsen i § 263, er transportøren uanset §§ 275-278 ansvarlig for sådanne skader, som udelukkende er en følge af transporten på dæk. Særlige bestemmelser om ansvaret findes i §§ 280 og 283.

Stk. 2. Er gods transporteret på dæk i strid med en udtrykkelig aftale om transport under dæk, foreligger der ikke ret til ansvarsbegrænsning efter dette kapitel.

§ 285. Udføres transporten helt eller delvis af en undertransportør, forbliver transportøren dog ansvarlig i medfør af bestemmelserne i dette kapitel, som om denne selv havde udført hele transporten.

Stk. 2. Er det udtrykkeligt aftalt, at en bestemt del af transporten skal udføres af en navngiven undertransportør, kan transportøren forbeholde sig ansvarsfrihed for tab forårsaget ved en hændelse, der indtræffer, medens godset er i undertransportørens varetægt. Bevisbyrden for, at tabet er forårsaget af en sådan hændelse, påhviler transportøren.

Stk. 3. Et forbehold i medfør af stk. 2 er dog uden virkning, såfremt retslige skridt ikke kan tages mod undertransportøren ved en domstol, der er kompetent i medfør af §§ 310 og 311.

§ 286. En undertransportør, der udfører transporten med skib, er ansvarlig for den del af transporten, vedkommende udfører, efter de samme bestemmelser som transportøren. §§ 282 og 283 finder tilsvarende anvendelse.

Stk. 2. Har transportøren påtaget sig ansvar, der ikke er pålagt denne i dette kapitel, eller givet afkald på sådanne rettigheder, er undertransportøren kun bundet, såfremt vedkommende har givet skriftligt samtykke hertil.

§ 287. Er både transportøren og undertransportøren ansvarlig, hæfter de solidarisk.

Stk. 2. Det samlede ansvar, som kan pålægges transportøren og undertransportøren samt de personer, de hæfter for, kan ikke overstige de i § 280 fastlagte ansvarsgrænser, medmindre andet følger af § 283.

Stk. 3. Bestemmelserne i dette kapitel om ansvar udgør ingen hindring for aftale om regres mellem transportøren og undertransportøren.

§ 288. Er godset udleveret, uden at modtageren har givet transportøren skriftlig meddelelse om tab eller skade, som modtageren har opdaget eller burde have opdaget, og om tabets eller skadens almindelige natur, anses alt gods for udleveret i den stand som beskrevet i transportdokumentet, hvis ikke modbevis føres. Kunne tabet eller skaden ikke opdages på udleveringstidspunktet, gælder det samme, hvis den skriftlige meddelelse ikke er givet senest tre dage efter udleveringen.

Stk. 2. Skriftlig meddelelse kræves dog ikke, såfremt godsets tilstand er blevet undersøgt i fællesskab ved udleveringen.

Stk. 3. Transportøren er ikke ansvarlig for tab som følge af forsinkelse med udleveringen, medmindre skriftlig underretning er blevet givet inden 60 dage efter, at godset blev overleveret til modtageren.

Stk. 4. Underretning kan gives til den undertransportør, som har udleveret godset, eller til transportøren.

§ 289. Bestemmelserne om transportørens ansvar for tab af eller skade på gods i §§ 274-288 er tillige afgørende for modtagerens ret til at nægte at betale bidrag til almindeligt havari, og for transportørens pligt til at erstatte bidrag til almindeligt havari eller bjærgeløn, som modtageren har betalt.

Afsenderens erstatningsansvar

§ 290. Afsenderen er ikke ansvarlig efter denne lov for tab, der rammer transportøren eller undertransportøren, herunder skade på skibet, som er opstået uden fejl eller forsømmelse af vedkommende selv eller nogen, denne hæfter for. Ej heller er de personer, afsenderen hæfter for, ansvarlige for sådant tab eller sådan skade, medmindre tabet skyldes fejl eller forsømmelse af vedkommende selv eller nogen, denne hæfter for.

§ 291. Har afsenderen overleveret farligt gods til transportøren eller en undertransportør uden at oplyse om godsets farlige beskaffenhed og nødvendige sikkerhedsforanstaltninger, jf. § 257, og har den, som har modtaget godset, ikke på anden måde kendskab til dets farlige beskaffenhed, er afsenderen ansvarlig over for transportøren og enhver undertransportør for omkostninger og andet tab, der hidrører fra transporten af sådant gods. Transportøren eller undertransportøren kan efter forholdene losse, uskadeliggøre eller tilintetgøre godset uden pligt til at betale erstatning.

Stk. 2. Den, som har modtaget godset i sin varetægt med kendskab til dets farlige egenskaber, kan ikke påberåbe sig stk. 1.

Stk. 3. Gods, som viser sig at udgøre fare for person eller ejendom, kan transportøren efter omstændighederne losse, uskadeliggøre eller tilintetgøre uden pligt til at betale erstatning.

Konnossement og søfragtseddel

§ 292. Ved et konnossement (Bill of Lading) forstås et dokument,

1) som er bevis for en aftale om søtransport og for, at transportøren har modtaget godset, og
2) som betegner sig som konnossement, eller som indeholder en bestemmelse om, at transportøren påtager sig kun at udlevere godset mod dokumentets tilbagelevering.

Stk. 2. Et konnossement kan udstedes til en bestemt person eller ordre eller til ihændehaveren. Selv om konnossementet er udstedt til en bestemt person, anses det som ordrekonnossement, medmindre udstederen har taget forbehold mod overdragelse ved ordene »ikke til ordre« eller lignende.

Stk. 3. I forholdet mellem transportøren og indehaver af konnossementet, som ikke er afsender, bestemmer konnossementet vilkårene for befordring og udlevering af godset. Bestemmelser i transportaftalen, der ikke er optaget i konnossementet, kan ikke gøres gældende over for sådan indehaver, medmindre konnossementet henviser til dem.

§ 293. Ved gennemgangskonnossement forstås et konnossement, hvor det angives, at transporten af godset skal udføres af flere end een transportør.

Stk. 2. Den, som udsteder gennemgangskonnossement, skal sørge for, at særskilt konnossement udstedt for en del af transporten angiver, at godset er under transport på gennemgangskonnossement.

§ 294. Når transportøren har modtaget godset, skal denne på aflasterens forlangende udstede modtagelseskonnossement.

Stk. 2. Når godset er indlastet, kan aflasteren forlange, at der udstedes ombordkonnossement. Såfremt der er udstedt modtagelseskonnossement, skal dette tilbageleveres, når ombordkonnossementet udstedes. Et modtagelseskonnossement med påtegning om navnet på det eller de skibe, godset er indlastet i, og datoen for indlastningen udgør et ombordkonnossement.

Stk. 3. Aflasteren kan kræve særskilte konnossementer for dele af godset, når det ikke medfører væsentlig ulempe.

§ 295. Et konnossement, som er underskrevet af skibsføreren på det skib, som transporterer godset, anses for at være underskrevet på transportørens vegne.

§ 296. Et konnossement skal indeholde oplysninger om

1) godsets art, herunder dets farlige egenskaber, samt de nødvendige identitetsmærker, kolli- eller stykantal samt godsets vægt eller mængde, udtrykt på anden måde, i henhold til aflasterens oplysninger,
2) godsets og indpakningens synlige tilstand,
3) transportørens navn og hovedforretningssted,
4) aflasterens navn,
5) modtageren, når denne er angivet af aflasteren,
6) den i transportaftalen anførte indlastningshavn og datoen for transportørens modtagelse af godset i denne havn,
7) den i transportaftalen anførte lossehavn samt i tilfælde af aftale herom tidspunktet for udlevering af godset der,
8) antal eksemplarer, når konnossementet er udstedt i mere end et eksemplar,
9) stedet for konnossementets udstedelse,
10) fragtens størrelse, når den skal betales af modtageren, eller oplysninger om, at fragt skal betales af denne, og de øvrige vilkår for transporten og udlevering af godset,
11) oplysning om, at transporten er undergivet konventionen, jf. § 254, stk. 3,
12) i påkommende tilfælde oplysning om, at godset skal eller kan transporteres på dæk, og
13) den højere ansvarsgrænse, som parterne kan have aftalt.

Stk. 2. Ombordkonnossement skal desuden indeholde oplysninger om skibets navn og nationalitet, stedet for lastning samt dagen for lastningens afslutning.

Stk. 3. Konnossementet skal underskrives af transportøren eller nogen, der handler på dennes vegne. Underskriften kan være fremstillet på mekanisk eller elektronisk måde.

§ 297. Et dokument, som opfylder de i § 292, stk. 1, nævnte krav, er et konnossement, uanset om nogle af de i § 296 nævnte oplysninger savnes.

§ 298. Transportøren skal i rimelig udstrækning undersøge, om de oplysninger om godset, som medtages i konnossementet i henhold til § 296, stk. 1, er rigtige. Har transportøren rimelig grund til at betvivle oplysningernes rigtighed, eller har denne ikke haft rimelig mulighed for at undersøge rigtigheden, skal den pågældende i konnossementet tage forbehold, som giver udtryk for dette.

§ 299. Konnossementet gælder som bevis for, at transportøren har modtaget eller, hvor ombordkonnossement er udstedt, har lastet godset, således som det er beskrevet i konnossementet, for så vidt der ikke er taget forbehold som nævnt i § 298, eller medmindre andet godtgøres. Hvis oplysning om godsets og indpakningens synlige tilstand savnes i konnossementet, skal dette anses som bevis for, at godset tilsyneladende var i god stand, når andet ikke godtgøres.

Stk. 2. Et konnossement, hvori fragten ikke er anført, eller som ikke på anden måde viser, at fragt skal betales af modtageren, jf. § 296, stk. 1, nr. 10, skal gælde som bevis for, at fragt ikke skal betales af den pågældende, dersom ikke andet godtgøres. Tilsvarende gælder, såfremt det beløb, der skal betales som godtgørelse for overliggetid, ikke er angivet i konnossementet.

Stk. 3. Har tredjemand i god tro indløst konnossementet i tillid til rigtigheden af oplysningerne heri, er modbevis i henhold til stk. 1 og stk. 2 ikke tilladt. Har transportøren vidst, eller burde den pågældende have indset, at en oplysning om godset er urigtig, kan denne ikke påberåbe sig de i § 298 nævnte forbehold, medmindre forbeholdet indeholder udtrykkelig bemærkning om, at oplysningen er urigtig.

§ 300. Lider tredjemand tab ved at indløse konnossementet i tillid til rigtigheden af oplysninger i dette, er transportøren ansvarlig, såfremt denne har eller burde have indset, at konnossementet på grund af disse oplysninger var vildledende for tredjemand. Ret til ansvarsbegrænsning i medfør af dette kapitel foreligger herefter ikke.

Stk. 2. Svarer godset ikke til oplysningerne herom i konnossementet, er transportøren på modtagerens forlangende forpligtet til at oplyse, om afsenderen har udstedt en erklæring om at holde transportøren skadesløs for urigtige eller ufuldstændige oplysninger (indemnitetserklæring). Transportøren er i så fald forpligtet til at gøre modtageren bekendt med indholdet af en sådan erklæring.

§ 301. Aflasteren er over for transportøren ansvarlig for rigtigheden af de oplysninger om godset, der på vedkommendes forlangende er optaget i konnossementet.

Stk. 2. Har aflasteren påtaget sig at erstatte transportørens tab som følge af, at konnossementet udfærdiges med fejlagtige oplysninger eller uden forbehold, er denne dog ikke ansvarlig, såfremt dette blev gjort med den hensigt at vildlede erhververe af konnossementet. I så fald hæfter aflasteren heller ikke i medfør af stk. 1.

§ 302. Den, der foreviser et konnossement og ved dets tekst eller for så vidt angår ordrekonnossement ved en sammenhængende række overdragelser eller overdragelse in blanco fremtræder som retmæssig indehaver af konnossementet, er legitimeret som modtager af godset.

Stk. 2. Når konnossementet er udstedt i flere eksemplarer, er det for udlevering på bestemmelsesstedet tilstrækkeligt, at modtageren legitimerer sig med eet eksemplar. Udleveres godset andetsteds end på bestemmelsesstedet, må desuden de øvrige eksemplarer leveres tilbage eller sikkerhed stilles for de krav, som indehaveren måtte gøre gældende mod transportøren.

§ 303. Melder der sig flere modtagere, der legitimerer sig ved forskellige eksemplarer af konnossementet, skal transportøren oplægge godset under sikker forvaring for rette vedkommendes regning. Underretning herom skal uden ophold gives dem, der har meldt sig.

§ 304. Modtageren kan kun kræve godset udleveret mod at deponere konnossementet og give kvittering, efterhånden som godset udleveres.

Stk. 2. Når alt gods er udleveret, skal konnossementet leveres tilbage til transportøren med påtegnet kvittering.

§ 305. Om mortifikation af et bortkommet konnossement gælder reglerne i lovgivningen om mortifikation af værdipapirer. Godset kan kræves udleveret mod sikkerhedsstillelse for krav, som indehaveren af det bortkomne konnossement måtte gøre gældende mod transportøren, når offentlig indkaldelse har fundet sted eller efter særlig kendelse af retten.

§ 306. Overdrager den, som fremtræder som rette indehaver, jf. § 302, stk. 1, forskellige eksemplarer af et ordre- eller ihændehaverkonnossement til flere personer, får den erhverver, der i god tro har modtaget sit eksemplar først, ret til godset. Har indehaveren af et andet eksemplar i god tro modtaget godset på bestemmelsesstedet, er denne dog ikke pligtig til at levere det fra sig.

Stk. 2. Den, som i god tro har erhvervet et ordre- eller ihændehaverkonnossement, har ikke pligt til at udlevere det til den, det er bortkommet fra.

§ 307. En sælgers ret til i tilfælde af køberens misligholdelse at hindre udlevering af godset til køberen eller dennes bo eller til at kræve det tilbageleveret gælder, uanset om konnossementet er overgivet til køberen.

Stk. 2. Standsningsretten kan imidlertid ikke udøves mod en tredjemand, der i god tro har erhvervet et ordre- eller ihændehaverkonnossement.

§ 308. Ved en søfragtseddel (Sea Waybill) forstås et dokument,

1) som er bevis for en aftale om søtransport og for, at transportøren har modtaget godset, og
2) som indeholder et tilsagn fra transportøren om at udlevere godset til den i dokumentet angivne modtager.

Stk. 2. Afsenderen kan, selv efter at søfragtsedlen er udfærdiget, bestemme, at godset skal udleveres til en anden end den modtager, som angives i dokumentet, hvis den pågældende ikke i forhold til transportøren har afstået fra denne ret eller modtageren ikke allerede har gjort sin ret gældende.

Stk. 3. Konnossement kan kræves udstedt i medfør af § 294, medmindre afsenderen har afstået fra sin ret til at ændre modtager.

§ 309. En søfragtseddel skal indeholde oplysninger om det gods, som er modtaget til transport, afsenderen, modtageren af godset og transportøren, om transportvilkårene samt fragt og omkostninger, som skal betales af modtageren. Bestemmelserne i § 296, stk. 3, og § 298 gælder tilsvarende.

Stk. 2. Medmindre andet godtgøres, er dokumentet bevis for transportaftalen og for, at godset er modtaget som angivet i dokumentet.

Domstole og voldgift

§ 310. Enhver forhåndsaftale, som indskrænker sagsøgerens ret til at få tvist vedrørende transport af stykgods ifølge dette kapitel afgjort ved søgsmål, er ugyldig, for så vidt den begrænser sagsøgerens ret til efter eget valg at rejse sag ved domstol på det sted, hvor

1) sagsøgte har sit hovedkontor eller i mangel heraf der, hvor denne har sit almindelige opholdssted,
2) transportaftalen blev indgået, forudsat at sagsøgte der har et forretningssted, en filial eller et agentur, hvorigennem aftalen er indgået,
3) det aftalte leveringssted efter transportaftalen ligger eller
4) det aftalte eller faktiske udleveringssted efter transportaftalen ligger.

Stk. 2. Stk. 1 er ikke til hinder for,

1) at en part kan rejse sag ved domstol på det sted, der er angivet i transportaftalen, eller
2) at parterne, efter at en tvist er opstået, aftaler, hvordan den skal behandles.

Stk. 3. Hvis et konnossement er udfærdiget ifølge et certeparti, som indeholder bestemmelser om kompetent domstol eller værneting, uden at konnossementet udtrykkeligt angiver, at disse bestemmelser er bindende for indehaveren af konnossementet, kan transportøren ikke påberåbe sig bestemmelserne mod en indehaver af konnossementet, som har erhvervet det i god tro.

Stk. 4. Her i riget kan søgsmål vedrørende aftale om transport af stykgods i fart mellem to stater i alle tilfælde rejses på det sted eller på et af de steder, hvortil sagen har en sådan tilknytning som nævnt i stk. 1, eller på et andet sted her i riget, som parterne har aftalt.

Stk. 5. Stk. 1 og 4 gælder ikke, hvis hverken det aftalte leveringssted eller det aftalte eller faktiske udleveringssted efter § 252, stk. 3, ligger i Danmark, Finland, Norge eller Sverige, eller hvis andet følger af konventionen af 27. september 1968 om retternes kompetence og om fuldbyrdelse af retsafgørelser i borgerlige sager, herunder handelssager, med senere ændringer (EF-domskonventionen).

Stk. 6. Bestemmelserne i stk. 1-5 er ikke til hinder for, at der foretages foreløbige retsskridt her i riget.

§ 311. Uanset bestemmelsen i § 310, stk. 1, kan parterne skriftligt aftale, at tvister skal afgøres ved voldgift, hvis sagen efter sagsøgerens valg kan rejses i en af de stater, hvor stedet som nævnt i § 310, stk. 1, ligger.

Stk. 2. Voldgiftsretten skal anvende bestemmelserne i dette kapitel. Bestemmelserne i stk. 1 gælder som en del af voldgiftsaftalen.

Stk. 3. Bestemmelserne i § 310, stk. 2, 3 og 6, gælder tilsvarende.

Stk. 4. Hvis hverken det aftalte leveringssted eller det aftalte eller faktiske udleveringssted ligger i Danmark, Finland, Norge eller Sverige, kan parterne ligeledes aftale, at tvister skal afgøres ved voldgift på andet sted med anvendelse af andre bestemmelser, end hvad der fremgår af stk. 1 og 2.

§§ 312-320. (Ubenyttede)

Kapitel 14

Om befragtning af skib

§ 321. Reglerne om »befragtning« gælder hel- eller delbefragtning af et skib. Reglerne om rejsebefragtning gælder tillige konsekutive rejser, når andet ikke er bestemt.

Stk. 2. I dette kapitel forstås ved:

1. Bortfragter: Den, som ved aftale bortfragter et skib til en anden (befragteren).
2. Aflaster: Den, som leverer godset til lastning.
3. Rejsebefragtning: Befragtning, hvor fragten i henhold til aftalen skal beregnes pr. rejse.
4. Konsekutive rejser: Et vist antal rejser, som udføres efter hinanden i henhold til en befragtningsaftale for et bestemt skib.
5. Tidsbefragtning: Befragtning, hvor fragten i henhold til aftalen skal beregnes pr. tidsenhed.
6. Delbefragtning: Befragtning, som omfatter mindre end et helt skib eller en fuld ladning, og der benyttes certeparti.

Stk. 3. Bestemmelserne i dette kapitel finder anvendelse på alle aftaler om befragtning af skib i indenrigsfart i Danmark og i fart mellem Danmark, Norge, Finland og Sverige. Ved indenrigstransport i Norge, Finland og Sverige gælder loven i det land, hvor transporten finder sted.

Stk. 4. Ved befragtning i fart, som ikke omfattes af stk. 3, gælder reglerne i dette kapitel, når dansk ret skal finde anvendelse.

§ 322. Bestemmelserne i dette kapitel gælder ikke, for så vidt andet følger af aftalen, praksis, som har udviklet sig mellem parterne, eller af handelsbrug eller anden sædvane, som må anses for bindende mellem parterne.

Stk. 2. Ved rejsebefragtning i indenrigsfart i Danmark samt i fart mellem Danmark, Finland, Norge og Sverige kan bestemmelserne i § 347 ikke tilsidesættes ved aftale til skade for aflaster, rejsebefragter eller modtager. Det samme gælder bestemmelserne i § 501, stk. 1, nr. 7, og stk. 2, 1. pkt. Om begrænsninger i aftalefriheden i indenrigsfart i Danmark, Finland, Norge og Sverige gælder loven i det land, hvor transportbefordringen finder sted.

Stk. 3. Ved befragtning som nævnt i § 252, stk. 1 og 2, kan bestemmelserne i § 338 om udstedelse af konnossement ikke fraviges ved aftale til skade for aflaster.

Stk. 4. Bestemmelserne i dette kapitel kan heller ikke fraviges ved aftale, når dette følger af § 325, jf. § 347, stk. 2, og § 383, stk. 2.

§ 323. Angår befragtningsaftalen et bestemt skib, kan bortfragteren ikke opfylde aftalen med et andet skib. Giver aftalen bortfragteren ret til at erstatte det aftalte skib med et andet eller i øvrigt at bruge andre skibe, kan bortfragteren kun indsætte skibe, som er lige så egnede som det aftalte skib. Retten hertil kan udnyttes flere gange.

Stk. 2. Angår aftalen et helt skib eller en fuld ladning, kan bortfragteren ikke medtage gods for andre end befragteren. Dette gælder, selv om skibet skal gå i ballast for at påbegynde en ny rejse.

§ 324. Overdrager befragteren sine rettigheder efter befragtningsaftalen til en anden, eller frembortfragter vedkommende skibet, vedbliver denne at være ansvarlig for, at aftalen opfyldes.

Stk. 2. Bortfragteren kan ikke overdrage forpligtelserne efter befragtningsaftalen uden samtykke fra befragteren. Har befragteren givet sit samtykke, ophører bortfragterens ansvar i medfør af aftalen.

§ 325. Udsteder bortfragteren konnossement for gods, som befordres med skibet, bestemmer konnossementet vilkårene for befordringen og udleveringen af godset i forholdet mellem bortfragteren og tredjemand, som er indehaver af konnossementet. Bestemmelser i befragtningsaftalen, som ikke er optaget i konnossementet, kan ikke gøres gældende over for tredjemand, medmindre konnossementet henviser til dem.

Stk. 2. Bestemmelserne om konnossement i §§ 295-307 gælder også konnossement som nævnt i stk. 1. Når det følger af § 253, at konnossementet er undergivet reglerne i kapitlet om stykgodsbefordring, bestemmes bortfragterens ansvar og rettigheder i forhold til tredjemand af bestemmelserne i §§ 274-290, jf. § 254.

Rejsebefragtning

§ 326. Fremgår fragten ikke af aftalen, betales gængs fragt på aftaletidspunktet.

Stk. 2. Er der lastet andet eller mere gods end aftalt i befragtningsaftalen, betales herfor gængs fragt ved lastningen, dog ikke mindre end den aftalte fragt.

§ 327. Rejsebortfragteren skal sørge for, at skibet er sødygtigt, herunder at det er tilstrækkeligt udrustet og bemandet, og at lastrum, køle- og fryserum og alle andre dele af skibet, hvor gods lastes, er i behørig stand til modtagelse, befordring og bevaring af godset.

§ 328. Giver befragtningsaftalen rejsebefragteren ret til at vælge laste- eller lossehavn, skal skibet sejle til den havn, som denne anviser, såfremt adgangen er fri og skibet kan ligge flot og sikkert og uden hindringer gå ind eller ud med lasten. Valg af lossehavn træffes senest ved afslutningen af lastningen.

Stk. 2. For skade på skibet, der skyldes, at rejsebefragteren har beordret skibet til en usikker havn, er denne ansvarlig, medmindre rejsebefragteren godtgør, at tabet ikke skyldes fejl eller forsømmelse af den pågældende eller nogen, denne svarer for.

Stk. 3. Ved konsekutive rejser skal retten til at vælge, hvilke rejser skibet skal udføre, udøves på en sådan måde, at den samlede længde af laste- og ballastrejserne i medfør af befragtningsaftalen væsentlig forbliver den samme. I modsat fald er rejsebefragteren forpligtet til at svare erstatning for fragttab.

Stk. 4. Rejsebefragteren kan ikke omgøre valget af havn eller rejse.

§ 329. Er bestemt lasteplads ikke aftalt, lægges skibet på den plads, som rejsebefragteren anviser, såfremt adgangen dertil er fri og skibet kan ligge der flot og sikkert og uden hindringer komme ud derfra med lasten.

Stk. 2. Er lasteplads ikke anvist i tide, lægges skibet på sædvanlig lasteplads. Lader det sig ikke gøre, vælger rejsebortfragteren en plads, hvor lastning med rimelighed kan foregå.

Stk. 3. Hvad enten bestemt lasteplads er aftalt eller ikke, kan rejsebefragteren kræve skibet forhalet fra en lasteplads til en anden mod selv at bære omkostningerne derved.

§ 330. Rejsebortfragteren er pligtig at lade skibet ligge til lastning en vis lastetid, der omfatter liggetid og overliggetid. Ved befragtning på linjefartsvilkår (liner terms) indgår ingen overliggetid i lastetiden.

§ 331. Liggetiden er den tid, der ved befragtningsaftalens indgåelse med rimelighed kan påregnes at medgå til lastningen. Ved beregningen skal hensyn tages til skibets og lastens art og størrelse, lasteindretningerne om bord og i havnen og andre lignende omstændigheder.

Stk. 2. Liggetiden beregnes ved klausulerne

1) fac (fast as can) med udgangspunkt i, at lastning skal foregå så hurtigt, som skibet kan tage imod lasten med uskadte lasteindretninger;
2) faccop (fast as can custom of the port) med udgangspunkt i, at lastningen skal foregå så hurtigt, som sædvanlig lastemåde i havnen tillader;
3) liner terms (linjefartsvilkår) med udgangspunkt i, at lastningen skal foregå så hurtigt som ved sædvanlig lastning i havnen af skibe i linjefart med tillæg af den tid, som går tabt ved trafikophobning.

Stk. 3. Er tiden for lastning og losning fastsat under eet, udløber liggetiden ikke, før den samlede tid er udløbet.

Stk. 4. Liggetiden beregnes i arbejdsdage og arbejdstimer. Som arbejdsdag regnes hverdage, hvor der arbejdes det antal timer, som er sædvanlige på hverdage i havnen, og som arbejdstime hver time, som på hverdage kan bruges til lastning. For de dage, hvor der arbejdes mindre end på arbejdsdage, regnes med det særlige antal timer, som da sædvanligvis bruges.

§ 332. Liggetiden begynder ikke at løbe, før skibet er på lastepladsen klar til at indtage last og rejsebortfragteren har givet meddelelse herom.

Stk. 2. Meddelelse kan gives på forhånd, men ikke før skibet er kommet frem til lastehavnen. Viser det sig senere, at skibet ikke var klar til at indtage last, skal den tid, som går tabt på grund af nødvendig klargøring, ikke medregnes i liggetiden.

Stk. 3. Meddelelse skal gives til aflasteren eller, dersom denne ikke kan træffes, til rejsebefragteren. Træffes hverken aflasteren eller rejsebefragteren, anses meddelelse for at være givet, når den er afsendt på hensigtsmæssig måde.

Stk. 4. Tiden regnes enten fra det klokkeslæt, da arbejdet i havnen sædvanlig begynder om morgenen, eller fra middagspausens slutning. I første tilfælde må meldingen være givet senest en time før kontortidens afslutning den foregående arbejdsdag, i sidste tilfælde senest kl. 10 samme dag.

§ 333. Kan skibet ikke lægges på lastepladsen på grund af hindring på rejsebefragterens side, kan det dog meldes klart til lastning med den virkning, at liggetiden begynder at løbe. Det samme gælder ved trafikophobning og desuden ved andre hindringer, som rejsebortfragteren ikke med rimelighed kunne tage i betragtning på tidspunktet for aftalens indgåelse.

Stk. 2. I liggetiden medregnes ikke den tid, som går tabt ved hindring på rejsebortfragterens side. Det samme gælder tid, som går tabt, fordi skibet på grund af forhold, som rejsebortfragteren med rimelighed kunne tage i betragtning på tidspunktet for aftalens indgåelse, er lagt på en lasteplads, som ikke er sædvanlig. Derimod medregnes ophold ved forhaling af skibet.

§ 334. Overliggetiden udgør den tid, skibet efter liggetidens udløb må ligge for at blive lastet, medmindre længden af overliggetid er fastsat ved aftale.

Stk. 2. Overliggetiden beregnes i løbende dage og timer fra liggetidens udløb. Bestemmelsen i § 333, stk. 2, gælder tilsvarende.

§ 335. For overliggetid har rejsebortfragteren krav på særskilt godtgørelse. Godtgørelsen fastsættes under hensyn til fragten og til forøgelse eller formindskelse af bortfragterens udgifter som følge af, at skibet ligger stille.

Stk. 2. Godtgørelsen forfalder ved påkrav.

Stk. 3. Bliver godtgørelsen ikke betalt eller sikkerhed stillet, kan rejsebortfragteren føre kravet på konnossementet. Gør han ikke det, kan han i stedet fastsætte en rimelig betalingsfrist. Er beløbet ikke betalt inden fristens udløb, kan rejsebortfragteren hæve befragtningsaftalen og kræve erstatning efter almindelige kontraktregler for tab, som skyldes, at rejsen bortfalder.

§ 336. Dersom andet ikke følger af praksis i havnen, skal rejsebefragteren levere godset ved skibets side og rejsebortfragteren tage det om bord. Ved klausulerne

1) fio (free in and out) skal rejsebefragteren sørge for lastningen,
2) liner terms (linjefartsvilkår) skal rejsebortfragteren sørge for lastningen.

Stk. 2. Rejsebortfragteren sørger for underlag og andet, som er påkrævet til stuvningen, og udfører denne.

Stk. 3. Vedrørende dækslast gælder § 263 tilsvarende.

Stk. 4. Er skibet på grund af en omstændighed, som rejsebortfragteren med rimelighed kunne regne med, da aftalen blev sluttet, lagt på en lasteplads, der ikke er sædvanlig, er rejsebortfragteren ansvarlig for de øgede udgifter, som dette medfører.

§ 337. Godset skal leveres og lastes med tilbørlig hurtighed. Det skal leveres på en sådan måde og i en sådan tilstand, at det let og sikkert kan tages om bord, stuves, befordres og losses.

Stk. 2. Bestemmelserne i §§ 256-259 gælder tilsvarende.

§ 338. Når godset er lastet, skal rejsebortfragteren eller skibsføreren eller den, som rejsebortfragteren ellers har bemyndiget dertil, på aflasterens forlangende udstede ombordkonnossement, når de nødvendige papirer og oplysninger foreligger.

Stk. 2. Aflasteren kan kræve særskilte konnossementer for de enkelte dele af godset, medmindre dette vil medføre væsentlige ulemper.

Stk. 3. Udstedes der konnossement med andre vilkår end fastsat i befragtningsaftalen, og medfører dette forøget ansvar for rejsebortfragteren, skal rejsebefragteren holde denne skadesløs herfor.

§ 339. Rejsen skal udføres med tilbørlig hurtighed og i øvrigt på forsvarlig måde. Bestemmelserne i §§ 262, 266 og 267 gælder tilsvarende.

§ 340. Deviation kan kun gøres for at redde person eller for at bjærge skib eller gods eller af anden rimelig grund.

Stk. 2. Indtræder der hindringer, der medfører, at skibet ikke kan anløbe lossehavnen og losse lasten, eller at dette ikke kan ske uden urimeligt ophold, kan rejsebortfragteren i stedet vælge en anden rimelig lossehavn.

§ 341. Er en del af rejsen udført, når aftalen hæves eller bortfalder, eller når godset ellers er losset i en anden havn end den aftalte, kan rejsebortfragteren kræve afstandsfragt. § 344 gælder tilsvarende.

Stk. 2. Afstandsfragt er det beløb, der bliver tilbage af den aftalte fragt, når fradrag gøres efter forholdet mellem længden af den tilbagestående og den aftalte rejse. Hensyn skal tages også til varigheden af og de særlige omkostninger ved sådanne rejser. Afstandsfragten kan ikke overstige godsets værdi.

Stk. 3. Enhver af parterne kan kræve afstandsfragt fastsat af en dispachør. Tvist om rigtigheden af dispachørens afgørelse kan indbringes for domstolene.

§ 342. Er farligt gods lastet, uden at rejsebortfragteren kendte dets farlige beskaffenhed, kan denne efter omstændighederne losse, uskadeliggøre eller ødelægge godset uden pligt til at betale erstatning. Tilsvarende gælder, selv om denne har kendskab til, at godset er af farlig beskaffenhed, hvis der senere opstår en fare for person eller ejendom, som gør det uforsvarligt at beholde godset om bord.

§ 343. Med hensyn til losseplads, lossetid og losning af godset gælder bestemmelserne i §§ 329-337 tilsvarende. Hvad der er bestemt for rejsebefragteren, skal her gælde modtageren af godset.

Stk. 2. Den, der legitimerer sig som modtager, har ret til at besigtige godset, før den pågældende modtager det.

Stk. 3. Er der flere modtagere af gods, som befordres i henhold til samme befragtningsaftale, kan de ikke anvise losseplads eller kræve forhaling, medmindre alle er enige.

Stk. 4. Øgede omkostninger som følge af, at godset er skadet eller må bortskaffes som følge af en skade, skal betales af rejsebefragteren, hvis skaden skyldes godsets egen beskaffenhed eller fejl eller forsømmelse på rejsebefragterens side. Ved klausulen fio (free in and out) dækker rejsebefragteren omkostningerne, medmindre rejsebortfragteren er ansvarlig for skaden i medfør af § 347.

§ 344. For gods, der ikke er i behold ved rejsens slutning, kan der ikke kræves fragt, medmindre det er gået tabt som følge af dets egen beskaffenhed, mangler ved indpakningen eller fejl eller forsømmelse på rejsebefragterens side eller rejsebortfragteren har solgt det for ejerens regning eller har losset, uskadeliggjort eller ødelagt det i medfør af § 342.

Stk. 2. Forudbetalt fragt skal betales tilbage, hvis rejsebortfragteren i medfør af stk. 1 ikke har krav på fragt.

§ 345. Ved at tage imod godset bliver modtageren pligtig til at betale fragt og andre krav efter bestemmelserne i § 269.

Stk. 2. Rejsebortfragteren kan i alle tilfælde kræve betaling af rejsebefragteren efter bestemmelserne i § 273.

Stk. 3. Rejsebortfragteren har tilbageholdsret efter bestemmelserne i § 270.

§ 346. Undlader modtageren at opfylde vilkårene for udlevering af godset, eller forsinker denne losningen, således at den ikke kan fuldføres til aftalt tid eller i øvrigt uden urimelig forsinkelse, har rejsebortfragteren ret til at losse godset og oplægge det under sikker forvaring for modtagerens regning. Om oplægningen skal den pågældende underrette modtageren.

Stk. 2. Nægter modtageren at tage imod godset, eller er modtageren ikke kendt eller ikke at træffe, skal rejsebortfragteren så hurtigt som muligt underrette rejsebefragteren. Melder modtageren sig ikke så tidligt, at losningen kan fuldføres i rette tid, skal rejsebortfragteren losse og oplægge godset. Modtageren og rejsebefragteren skal underrettes om oplægningen.

Stk. 3. I underretningen i medfør af stk. 1 og 2 skal angives en rimelig frist, efter hvis udløb rejsebortfragteren kan sælge eller på anden måde råde over oplagt gods. Ved salg eller anden råden over godset gælder § 272 tilsvarende.

§ 347. Rejsebortfragteren er ansvarlig efter reglerne i §§ 274-285 og 287-289 for tab som følge af, at gods går tabt, bliver beskadiget eller bliver forsinket, mens det er i den pågældendes varetægt. Reglen i § 286 gælder tilsvarende.

Stk. 2. Modtager, som ikke er rejsebefragter, kan også kræve erstatning efter stk. 1. Er modtager indehaver af et konnossement udstedt af rejsebortfragteren, kan denne tillige påberåbe sig bestemmelsen i § 325.

§ 348. Skal skibet være lasteklart inden et bestemt tidspunkt (kancelleringstid), kan rejsebefragteren hæve befragtningsaftalen, dersom skibet ikke er lasteklart og meldt lasteklart inden udløbet af fristen.

Stk. 2. Giver rejsebortfragteren meddelelse om, at skibet vil komme, efter at tiden er løbet ud, og opgiver, hvornår skibet vil være lasteklart, må rejsebefragteren, såfremt denne vil hæve, gøre dette uden ugrundet ophold. Hæves aftalen ikke, bliver det opgivne tidspunkt nyt kancelleringstidspunkt.

§ 349. Rejsebefragteren kan hæve fragtaftalen på grund af forsinkelse eller andet kontraktbrud på rejsebortfragterens side, når kontraktbruddet er væsentligt.

Stk. 2. Har lastning fundet sted, kan rejsebefragteren ikke hæve aftalen, hvis losning af godset vil medføre væsentlig skade eller ulempe for andre befragtere. Ved konsekutive rejser kan rejsebefragteren ikke hæve for en enkelt rejse,

medmindre udførelsen af denne er uvæsentlig for rejsebortfragteren i forhold til de resterende rejser.

Stk. 3. Vil rejsebefragteren hæve aftalen, må denne give underretning herom uden ugrundet ophold, efter at den pågældende må antages at have fået kendskab til kontraktbruddet. Gør rejsebefragteren ikke det, går hæveadgangen tabt.

§ 350. Gælder befragtningsaftalen et bestemt skib, og dette går tabt eller bliver erklæret for uistandsætteligt, er rejsebortfragteren ikke forpligtet til at udføre rejsen. I dette tilfælde kan denne ikke kræve at udføre rejsen med et andet skib, selv om befragtningsaftalen tillader den pågældende at indsætte et andet skib end det aftalte.

§ 351. Opstår der som følge af forsinkelse eller andet kontraktbrud på rejsebortfragterens side tab, som ikke er omfattet af § 347, gælder §§ 275 og 276 tilsvarende.

§ 352. Træder rejsebefragteren tilbage fra befragtningsaftalen, før lastningen er begyndt, eller har den pågældende ved afslutningen af lastningen ikke leveret alt det gods, aftalen omfatter, kan rejsebortfragteren kræve erstatning for fragttab og anden skade. Ved konsekutive rejser kan tilbagetræden fra en enkelt rejse kun ske, dersom udførelsen af denne er uvæsentlig for rejsebortfragteren i forhold til de resterende rejser.

Stk. 2. Ved fastsættelse af erstatning skal hensyn tages til, om rejsebortfragteren uden rimelig grund har undladt at medtage andet gods.

Stk. 3. Erstatning kan ikke kræves, hvis muligheden for at levere eller befordre godset eller indføre det på bestemmelsesstedet må anses for udelukket ved omstændigheder, der er af sådan beskaffenhed, at rejsebefragteren ikke burde have taget dem i betragtning, da aftalen blev sluttet, såsom indførsels- eller udførselsforbud eller anden foranstaltning af offentlig myndighed, hændelig undergang af alt gods af den art, aftalen angår, eller lignende omstændigheder. Tilsvarende gælder, hvis det bestemte gods, aftalen angår, er gået til grunde ved en ulykkeshændelse.

Stk. 4. Vil rejsebefragteren påberåbe sig en af de i stk. 3 nævnte omstændigheder, skal den pågældende uden ugrundet ophold give meddelelse om dette. Gør vedkommende ikke det, skal han erstatte den skade, som følger heraf.

§ 353. Kan rejsebefragteren træde tilbage fra befragtningsaftalen uden erstatningsansvar, jf. § 352, stk. 3, kan rejsebortfragteren hæve aftalen, når vedkommende giver underretning herom uden ugrundet ophold.

Stk. 2. Leverer rejsebefragteren ikke alt det gods, aftalen omfatter, kan rejsebortfragteren sætte en rimelig frist for rejsebefragteren til at betale erstatning eller til at stille sikkerhed. Er dette ikke gjort inden fristens udløb, kan rejsebortfragteren hæve aftalen. Den pågældende kan tillige kræve erstatning i medfør af § 352, medmindre rejsebefragteren er uden ansvar for ikke at have leveret det gods, som mangler.

§ 354. Har lastning fundet sted, kan rejsebefragteren ikke kræve godset losset eller rejsen afbrudt, dersom dette vil medføre væsentlig skade eller ulempe for rejsebortfragteren eller andre befragtere. Bestemmelserne i §§ 352 og 353 gælder tilsvarende.

§ 355. Er overliggetiden aftalt, og har rejsebefragteren ved lastetidens udløb ikke leveret godset eller kun leveret en del heraf, gælder bestemmelserne i §§ 352 og 353 tilsvarende. Tilsvarende gælder, når befragtningsaftalen indeholder klausulen liner terms og liggetiden er opbrugt.

Stk. 2. Er overliggetidens længde ikke aftalt, men lastningen bliver så forsinket, at der opstår et væsentligt tab eller ulempe for rejsebortfragteren, selv om godtgørelse for overliggetid betales, kan den pågældende hæve aftalen eller, når noget af godset allerede er leveret, erklære lastningen for afsluttet. I dette tilfælde gælder bestemmelserne i § 352 og § 353 tilsvarende.

§ 356. Bliver skibet opholdt efter lastning eller under rejse som følge af forhold på rejsebefragterens side, kan rejsebortfragteren kræve erstatning, medmindre opholdet ikke skyldes fejl eller forsømmelse af rejsebefragteren eller nogen, den pågældende svarer for. Tilsvarende gælder, når skibet bliver opholdt under losning, fordi det ikke er muligt for rejsebortfragteren at foretage oplægning i medfør af § 346.

Stk. 2. Bliver ved konsekutive rejser fragt, godtgørelse for overliggetid eller andre fordringer i henhold til befragtningsaftalen ikke betalt i rette tid, kan rejsebortfragteren fastsætte en rimelig betalingsfrist. Er kravet ikke betalt inden fristens udløb, kan rejsebortfragteren standse opfyldelsen af aftalen eller hæve aftalen. Rejsebortfragteren kan kræve erstatning efter almindelige kontraktregler for tab, som skyldes standsningen eller, dersom aftalen hæves, at de resterende rejser bortfalder.

§ 357. Har gods forårsaget tab for rejsebortfragteren eller skade på skibet, skal rejsebefragteren betale erstatning, såfremt den pågældende selv eller nogen, denne svarer for, har gjort sig skyldig i fejl eller forsømmelse. Tilsvarende gælder ved skade på andet gods om bord i skibet.

§ 358. Viser det sig, efter at befragtningsaftalen er indgået, at udførelse af rejsen vil medføre fare for skibet, personer om bord eller lasten som følge af krig, blokade, oprør, borgerlige uroligheder, sørøveri eller andet væbnet overfald, eller at faren herfor er blevet væsentligt forøget, kan såvel rejsebortfragteren som rejsebefragteren hæve aftalen uden pligt til at betale erstatning, selv om rejsen er påbegyndt. Den, som vil hæve fragtaftalen, skal give meddelelse herom uden ugrundet ophold. Gør den pågældende ikke det, skal denne erstatte den deraf følgende skade.

Stk. 2. Kan faren afværges ved, at en del af godset bliver tilbage eller losses, kan aftalen kun hæves, for så vidt angår denne del. Rejsebortfragteren kan dog, når det ikke medfører væsentlig skade eller ulempe for anden befragter, hæve aftalen i dens helhed, hvis der ikke på opfordring betales erstatning eller stilles sikkerhed for fragttab og anden skade.

§ 359. Ved konsekutive rejser kan aftalen i medfør af § 358 kun hæves for en enkelt rejse, hvis udførelsen af denne er uvæsentlig i forhold til de resterende rejser.

Stk. 2. Giver befragtningsaftalen rejsebefragteren ret til at vælge, hvilke rejser skibet skal udføre, kan aftalen kun hæves i medfør af § 358, dersom faren er af væsentlig betydning for opfyldelsen af aftalen.

§ 360. Bliver skibet efter påbegyndt lastning opholdt på grund af fare som nævnt i § 358 enten i lastehavnen eller i en anden havn, der anløbes under rejsen, skal omkostningerne ved opholdet anses som fælleshavariomkostninger og fordeles på skib, fragt og ladning efter reglerne om almindeligt havari. Hæves befragtningsaftalen, gælder dette dog ikke omkostningerne, som derefter påløber.

§ 361. Er skibet befragtet for så mange rejser, som det kan udføre i et angivet tidsrum, og har rejsebefragteren før udløbet af aftaleperioden fået meddelelse om, at skibet er klar til at indtage last, skal rejsen udføres, selv om dette vil ske helt eller delvis efter, at aftaleperioden er udløbet.

Stk. 2. Er det klart, at skibet ikke kan nå lastehavnen og være lasteklart før udløbet af aftaleperioden, har rejsebortfragteren ikke pligt til at sende skibet til lastehavnen.

Stk. 3. Giver rejsebortfragteren meddelelse om, at skibet kan komme for sent frem til lastehavnen og anmoder om forholdsordre, kan rejsebefragteren bestemme, enten at rejsen skal udføres i henhold til befragtningsaftalen, eller at aftalen skal ophøre. Aftalen ophører, dersom befragteren ikke uden ugrundet ophold, efter at have fået meddelelse herom, kræver, at rejsen skal udføres.

Kvantumkontrakter

§ 362. Reglerne om kvantumkontrakter gælder befordring med skib af fastsat kvantum gods fordelt på flere rejser inden for et angivet tidsrum.

Stk. 2. Er det aftalt, at rejserne skal udføres efter hinanden med bestemt skib, finder reglerne dog ikke anvendelse.

§ 363. Giver kontrakten et spillerum for det samlede kvantum gods, som skal befordres, har befragteren valgretten.

Stk. 2. Giver kontrakten et spillerum for, hvor stort kvantum der skal befordres på den enkelte rejse, er det bortfragteren, som har valgretten.

§ 364. Befragteren skal udarbejde et afskibningsprogram for perioder af rimelig længde under hensyn til det tidsrum, kontrakten gælder, og i god tid underrette bortfragteren herom.

Stk. 2. Befragteren skal sørge for, at det kvantum, kontrakten omfatter, bliver rimeligt fordelt over kontraktperioden. Der skal herunder tages hensyn til størrelsen af de skibe, der skal bruges.

§ 365. Befragteren skal med rimelig frist give underretning om afskibninger. I underretningen skal befragteren angive det tidspunkt, godset senest vil være klar til lastning.

§ 366. Når underretning om en afskibning er givet, er bortfragteren forpligtet til at fremskaffe et skib, som er egnet til at udføre rejsen i rette tid. Bortfragteren skal med rimelig frist give befragteren underretning om, hvilket skib der skal udføre rejsen, og om dets lasteevne og forventede ankomst til lastehavnen.

Stk. 2. Bortfragteren er ikke forpligtet til at fremskaffe skib til gods, der ikke er klart til lastning inden udløbet af kontraktperioden, medmindre overskridelsen skyldes forhold uden for befragterens kontrol og ikke er væsentlig.

§ 367. Når bortfragteren har givet underretning efter § 366, gælder reglerne om rejsebefragtning eller stykgodstransport for den befordring, som skal udføres.

Stk. 2. Hvis bortfragterens pligt til at udføre en enkelt rejse falder bort på grund af forhold, som bortfragteren er ansvarlig for, har befragteren ret til at kræve, at godset eller et tilsvarende kvantum nyt gods bliver befordret.

Stk. 3. Såfremt bortfaldet af rejsen giver grund til at regne med, at senere rejser ikke vil blive udført uden væsentlig forsinkelse, kan befragteren hæve kontrakten for den resterende del.

§ 368. Hvis befragteren ikke i tide giver underretning om en afskibning, kan bortfragteren fastsætte en rimelig tillægsfrist. Såfremt denne frist overskrides, kan bortfragteren give underretning om skib i medfør af § 366 i overensstemmelse med det gældende afskibningsprogram eller i stedet hæve for den rejse, det gælder.

Stk. 2. Giver forsinkelsen grund til at regne med, at der vil indtræde væsentlig forsinkelse ved underretning om senere afskibninger, kan bortfragteren hæve kontrakten for den resterende del.

Stk. 3. Bortfragteren kan kræve erstatning, medmindre forsinkelsen skyldes forhold som nævnt i § 352, stk. 3.

Stk. 4. Hvis befragteren ikke i tide underretter bortfragteren om afskibningsprogram, kan bortfragteren fastsætte en rimelig tillægsfrist. Overskrides fristen, kan bortfragteren hæve aftalen for den resterende del. Bestemmelsen i stk. 3 gælder tilsvarende.

§ 369. Hvis bortfragteren ikke i tide giver underretning om skib, kan befragteren fastsætte en rimelig tillægsfrist. Overskrides denne frist, kan befragteren hæve kontrakten for den pågældende rejse.

Stk. 2. Giver forsinkelsen grund til at regne med, at der vil indtræde væsentlig forsinkelse vedrørende underretning om skibe for senere afskibninger, kan befragteren hæve kontrakten for den resterende del.

Stk. 3. Befragteren kan kræve erstatning, medmindre forsinkelsen skyldes en hindring uden for bortfragterens kontrol, som han ikke med rimelighed kunne ventes at have taget i betragtning, da kontrakten blev indgået, eller at overvinde eller undgå virkningerne af.

§ 370. Bliver fragt, overliggetidsgodtgørelse eller andre fordringer, befragteren hæfter for i medfør af kontrakten, ikke betalt i rette tid, kan bortfragteren fastsætte en rimelig betalingsfrist. Er fordringen ikke betalt inden fristens udløb, kan bortfragteren standse opfyldelsen af kontrakten eller, såfremt forsinkelsen udgør et væsentligt kontraktbrud, hæve kontrakten.

Stk. 2. Bortfragteren kan kræve erstatning i medfør af almindelige kontraktregler for tab, som skyldes, at opfyldel-

sen afbrydes, eller, såfremt kontrakten hæves, at de resterende rejser bortfalder.

Stk. 3. Ved afslutningen af en rejse i henhold til kontrakten har bortfragteren tilbageholdsret i lasten for de fordringer, som er udestående i medfør af kontrakten. I forhold til tredjemand gælder dette alene, hvis fordringen er påført konnossementet, jf. § 325.

§ 371. Indtræder i kontraktperioden krig, krigslignende tilstande eller væsentlig forøgelse af krigsfare, og dette er af væsentlig betydning for opfyldelsen af kontrakten, kan såvel bortfragteren som befragteren hæve kontrakten uden pligt til at betale erstatning.

Stk. 2. Den, som vil hæve aftalen, skal give meddelelse herom uden ugrundet ophold. Undlader den pågældende dette, skal denne erstatte den deraf følgende skade.

Tidsbefragtning

§ 372. Tidsbortfragteren skal stille skibet til rådighed for tidsbefragteren på det sted og til den tid, som er aftalt.

Stk. 2. Ved leveringen skal tidsbortfragteren sørge for, at skibets tilstand, påbudte certifikater, bemanding, proviantering og øvrige udrustning opfylder de krav, der stilles i almindelig fragtfart i det fartsområde, befragtningsaftalen angiver.

Stk. 3. Skibet skal endvidere have tilstrækkelig bunkers om bord til at nå nærmeste anvendelige bunkershavn. Tidsbefragteren skal overtage og betale for bunkers i henhold til prisen i denne havn.

§ 373. Ved skibets levering kan såvel tidsbortfragteren som tidsbefragteren forlange, at der foretages sædvanlig besigtigelse af skibet, dets udrustning og dets beholdning af bunkers.

Stk. 2. Omkostningerne, herunder et eventuelt tidstab ved sådan besigtigelse, skal betales med halvdelen af hver af parterne.

Stk. 3. Besigtigelsesrapporten tjener som bevis for skibets og udrustningens tilstand og omfanget af dets beholdning af bunkers, medmindre modbevis føres.

§ 374. Har parterne aftalt, at skibet skal leveres i søen, skal tidsbortfragteren give meddelelse til tidsbefragteren om leveringen og opgive skibets position samt leveringstidspunktet.

Stk. 2. Besigtigelse som omtalt i § 373 foretages i den første havn, skibet anløber efter leveringen. Konstateres der mangler, skal der ikke betales fragt for den tid, der går tabt ved udbedring af manglerne. Bliver befragtningsaftalen hævet af tidsbefragteren, jf. § 376, 1. pkt., bortfalder tidsbortfragterens krav på fragt fra leveringen.

§ 375. Skal skibet efter befragtningsaftalen være lasteklart inden en bestemt tid (kancelleringstidspunkt), kan tidsbefragteren hæve aftalen, dersom skibet ikke er lasteklart eller ikke meldt lasteklart før udløbet af fristen. Tilsvarende gælder, dersom skibet i øvrigt skal være leveret inden for et bestemt tidsrum fastsat i aftalen.

Stk. 2. Giver tidsbortfragteren meddelelse om, at skibet vil blive forsinket, og angiver, hvornår skibet vil være lasteklart eller kunne leveres, må tidsbefragteren uden ugrundet ophold hæve aftalen. Hæves aftalen ikke, bliver det opgivne tidspunkt nyt kancelleringstidspunkt.

Stk. 3. Bliver skibet i andre tilfælde leveret for sent, kan tidsbefragteren hæve aftalen, hvis forsinkelsen udgør et væsentligt kontraktbrud.

§ 376. Lider skibet eller dets udrustning ved leveringen af en mangel, er tidsbefragteren berettiget til at kræve afslag i tidsfragten eller, hvis mangelen er væsentlig, hæve befragtningsaftalen. Dette gælder ikke, hvis mangelen udbedres af tidsbortfragteren uden en sådan forsinkelse, som efter § 375 ville give tidsbefragteren ret til at hæve aftalen.

§ 377. Tidsbefragteren kan kræve erstatning for tab som følge af forsinkelse eller mangler ved leveringen, medmindre forsinkelsen eller mangelen ikke skyldes fejl eller forsømmelse af tidsbortfragteren eller nogen, denne svarer for. Tidsbefragteren kan tillige kræve erstatning for tab som følge af, at skibet på kontraheringstidspunktet savnede egenskaber eller udrustning, som må anses tilsikret.

§ 378. Tidsbortfragteren skal i befragtningsperioden udføre de rejser, som tidsbefragteren i overensstemmelse med befragtningsaftalen kræver. § 372, stk. 2, gælder tilsvarende.

Stk. 2. Dog er tidsbortfragteren ikke pligtig at udføre en rejse, hvorved skibet, personer om bord eller lasten vil blive udsat for fare som følge af krig eller krigslignende tilstande, is eller anden fare eller væsentlig ulempe, som den pågældende ikke med rimelighed kunne regne med, da aftalen blev sluttet.

Stk. 3. Tidsbortfragteren er ikke pligtig at medtage gods af let antændelig, brændbar eller tærende karakter eller andet farligt gods, medmindre det leveres i en sådan tilstand, at det kan befordres og udleveres i overensstemmelse med de krav og anbefalinger, der stilles af myndighederne i det land, hvor skibet er registreret, i det land, hvor rederen har sit hovedforretningssted, og i de havne, som indgår i rejsen. Ej heller er tidsbortfragteren pligtig at lade skibet medtage levende dyr.

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

§ 380. Tidsbefragteren er pligtig at sørge for bunkers og vand til skibets maskiner. Den pågældende indestår for, at leveret bunkers er i overensstemmelse med aftalte specifikationer.

§ 381. Tidsbefragteren skal sørge for modtagelse, lastning, stuvning, trimning, sikring, losning og udlevering af lasten. Stuvningen skal foregå således, at skibet er betryggende stabiliseret og lasten sikret. Tidsbefragteren skal følge instrukser fra tidsbortfragteren om lastens fordeling i det omfang, hensynet til skibets sikkerhed og stabilitet tilsiger det.

Stk. 2. Tidsbefragteren kan kræve sådan medvirken hertil af skibsfører og mandskab, som er sædvanlig i den pågæl-

dende fart. Godtgørelse for overarbejde og andre særlige udgifter ved sådan medvirken betales af tidsbefragteren.

Stk. 3. Er tidsbortfragteren pligtig at erstatte tab, der er en følge af lastning, stuvning, trimning, sikring, losning eller udlevering af lasten, skal tidsbefragteren holde denne skadesløs, medmindre tabet skyldes medvirken af skibsfører eller mandskab eller andre forhold, som tidsbortfragteren er ansvarlig for.

§ 382. Tidsbortfragteren er pligtig til på forlangende at udstede konnossement for indlastet gods for den rejse, den pågældende skal udføre, med de vilkår for befordringen, der er sædvanlige i den pågældende fart. Pådrager tidsbortfragteren sig derved ansvar over for indehaveren af konnossementet ud over vedkommendes ansvar i medfør af befragtningsaftalen, skal tidsbefragteren holde den pågældende skadesløs.

Stk. 2. Tidsbortfragteren har ikke pligt til at følge tidsbefragterens anmodning om at udlevere godset til en ikke legitimeret modtager eller i øvrigt i strid med konnossementets indhold, hvis dette vil være i strid med redelighed og god tro. Han kan i alle tilfælde kræve sikkerhed for det ansvar, han kan pådrage sig ved en sådan udlevering.

§ 383. Tidsbortfragteren er over for tidsbefragteren ansvarlig efter reglerne i §§ 274-285 og 287-289 for tab som følge af, at gods går tabt, bliver beskadiget eller bliver forsinket, mens det er i den pågældendes varetægt. Reglen i § 286 gælder tilsvarende.

Stk. 2. Modtager, som ikke er tidsbefragteren, kan også kræve erstatning efter stk. 1. Er modtager indehaver af konnossement udstedt af tidsbortfragteren, kan denne også påberåbe sig bestemmelsen i § 325.

§ 384. Holdes skibet ikke i sødygtig eller i øvrigt i kontraktmæssig stand, eller udføres rejserne for sent, eller foreligger andet kontraktbrud på tidsbortfragterens side, kan tidsbefragteren hæve befragtningsaftalen, hvis disse forhold medfører, at formålet med aftalen bliver væsentligt forfejlet. Vil tidsbefragteren hæve aftalen, må vedkommende give underretning herom uden ugrundet ophold, efter at denne har eller må antages at have fået kendskab til kontraktbruddet. Gør tidsbefragteren ikke det, går hæveadgangen tabt.

Stk. 2. Tidsbefragteren kan kræve erstatning for skade, som skyldes, at skibet går tabt eller bliver uistandsætteligt, eller at det ikke holdes sødygtigt og i øvrigt i kontraktmæssig stand, når dette skyldes fejl eller forsømmelse af tidsbortfragteren eller nogen, den pågældende svarer for. Tilsvarende gælder tab, som skyldes fejl eller forsømmelse ved medvirken, jf. § 381, stk. 2, ved udførelse af tidsbefragterens ordrer eller ved andet kontraktbrud.

§ 385. Tidsbortfragteren har krav på erstatning for skade på skibet, der skyldes fejl eller forsømmelse af tidsbefragteren eller nogen, denne svarer for.

Stk. 2. For skade på skibet, der skyldes, at tidsbefragteren har beordret skibet til en usikker havn, er denne ansvarlig, medmindre tidsbefragteren godtgør, at tabet ikke skyldes fejl eller forsømmelse af den pågældende eller nogen, denne svarer for.

§ 386. Rejsefragtens bidrag til fælleshavari bæres af tidsbefragteren. Det samme gælder bidrag for bunkers og andet udstyr, som tidsbefragteren har om bord. Gives der ved fælleshavariopgørelsen erstatning for udgifter eller tab, som tidsbefragteren har haft, tilfalder erstatningen ham.

Stk. 2. Tidsbortfragteren kan uden samtykke fra tidsbefragteren deltage i redning af personer. Tidsbortfragteren kan tillige bjærge skib eller ejendom, når dette ikke vil virke urimeligt over for tidsbefragteren. Af tidsbortfragterens part af nettobjærgelønnen tilfalder en tredjedel tidsbefragteren.

§ 387. Tidsbefragteren skal bære de udgifter ved udførelsen af rejserne, som ikke påhviler tidsbortfragteren i medfør af bestemmelserne i dette kapitel.

§ 388. Tidsbefragteren skal tilbagelevere skibet til tidsbortfragteren på det sted og det tidspunkt, som er aftalt.

Stk. 2. Ved tilbagelevering af skibet gælder bestemmelserne i § 372, stk. 3, § 373 og § 374, stk. 1 og stk. 2, 1. pkt., tilsvarende. Dette gælder tillige, såfremt befragtningsaftalen er hævet eller faldet bort før udløbet af befragtningsperioden.

§ 389. Medmindre et tidsinterval for tilbagelevering er aftalt, er tidsbortfragteren pligtig til at lade skibet tiltræde en ny rejse, selv om den vil medføre overskridelse af den aftalte tid for tilbagelevering. Dette gælder ikke, når overskridelsen vil gå ud over, hvad der må anses for rimeligt.

Stk. 2. For tilladt overskridelse, jf. stk. 1, skal tidsbefragteren betale den aftalte tidsfragt. For anden overskridelse skal denne betale gængs tidsfragt, dog mindst den aftalte tidsfragt, samt erstatning efter almindelige erstatningsregler for det tab, forsinkelsen medfører for tidsbortfragteren efter tilbageleveringen.

§ 390. Tidsfragt skal betales forskudsvis for 30 dage ad gangen.

Stk. 2. Kræver tidsbefragteren modregning med et omtvistet krav, har denne alligevel pligt til at betale tidsfragt, dersom tidsbortfragteren stiller sikkerhed for kravet. Tidsbefragteren kan dog ikke kræve sikkerhed for et større beløb end den tidsfragt, den pågældende betaler.

§ 391. Bliver tidsfragten ikke betalt i rette tid, skal tidsbefragteren betale morarenter fra forfaldstidspunktet. Morarenter skal erlægges senest ved betalingen af næste tidsfragt.

Stk. 2. Bliver tidsfragten ikke betalt i rette tid, skal tidsbortfragteren underrette tidsbefragteren herom. Når underretning er afsendt, kan tidsbortfragteren standse opfyldelsen af befragtningsaftalen, herunder nægte at laste gods eller udstede konnossement. Er betalingen ikke modtaget inden 72 timer efter underretningens afsendelse, kan tidsbortfragteren hæve aftalen.

Stk. 3. Har tidsbortfragteren standset opfyldelsen af aftalen eller hævet denne, kan den pågældende kræve erstatning, medmindre tidsbefragteren godtgør, at forsinkelsen med betalingen skyldes lovgivningsforanstaltninger, standsning af samfærdslen eller lignende hindringer uden for vedkommendes kontrol, og som denne ikke med rimelighed burde have taget i betragtning ved indgåelsen af aftalen, og hvis følger

tidsbefragteren heller ikke med rimelighed burde have undgået eller overvundet.

Stk. 4. Betaler tidsbefragteren ikke forfalden tidsfragt, kan tidsbortfragteren kræve, at krav på skyldig rejsefragt og anden fragt, som tidsbefragteren måtte have krav på i anledning af frembortfragtning af skibet, overdrages af denne til tidsbortfragteren.

§ 392. Tidsfragt betales ikke for den tid, der går tabt for tidsbefragteren ved bjærgning, vedligeholdelse af skibet eller udbedring af skade, som tidsbefragteren ikke er ansvarlig for, eller i øvrigt på grund af tidsbortfragterens forhold.

Stk. 2. Tilsvarende gælder tidsbefragterens pligt til at dække udgifter vedrørende skibets drift.

§ 393. Går skibet tabt eller bliver det erklæret for uistandsætteligt, falder befragtningsaftalen bort, selv om tidsbortfragteren i medfør af aftalen kan indsætte et andet skib end det aftalte. Tilsvarende gælder i tilfælde af rekvirering eller lignende indgreb, når dette vil få væsentlig betydning for opfyldelse af aftalen.

Stk. 2. Bliver skibet borte, uden at det kan oplyses, hvornår ulykken indtraf, skal tidsfragt betales for tiden indtil 24 timer efter sidste underretning om skibet.

§ 394. Er skibet i en havn eller andet område, hvor der indtræder krig, krigslignende forhold eller en væsentlig forøgelse af krigsfare, kan tidsbortfragteren kræve, at skibet straks skal forlade området og bringes i sikkerhed.

Stk. 2. Tidsbefragteren skal ud over tidsfragten betale den forøgelse i præmien for skibets krigsforsikring, som følger af de rejser, tidsbefragteren kræver udført. Tilsvarende gælder krigsrisikotillæg til besætningen.

Stk. 3. Indtræder i kontraktperioden krig, krigslignende tilstande eller væsentlig forøgelse af krigsfare, og dette er af væsentlig betydning for opfyldelsen af kontrakten, kan såvel tidsbortfragteren som tidsbefragteren hæve kontrakten uden pligt til at betale erstatning.

Stk. 4. Den, som vil hæve aftalen, skal give meddelelse herom uden ugrundet ophold. Undlader den pågældende dette, skal vedkommende erstatte den deraf følgende skade.

§§ 395-400. (Ubenyttede)

Kapitel 15

Om befordring af passagerer og rejsegods

§ 401. Ved bortfragter forstås i dette kapitel den, som erhvervsmæssigt eller mod vederlag ved aftale påtager sig befordring med skib af passagerer eller af passagerer og rejsegods. Bortfragteren kan være reder, befragter (underbortfragter) eller anden.

Stk. 2. Ved passager forstås den person, der befordres eller skal befordres med skib i henhold til en befordringsaftale, samt den, som med bortfragterens samtykke ledsager et køretøj eller levende dyr, som dækkes af en aftale om befordring af gods.

Stk. 3. Ved rejsegods forstås enhver genstand, herunder køretøj, som befordres i tilslutning til en aftale om passagerbefordring, samt værdigenstande som nævnt i § 419, stk. 2. Ved håndbagage forstås rejsegods, som passageren har i sin varetægt eller i sin kahyt, eller som passageren medfører i eller på sit køretøj. Reglerne om rejsegods anvendes ikke, hvis godset befordres i henhold til et certeparti eller konnossement eller et dokument, som benyttes ved godsbefordring.

§ 402. Med undtagelse af § 408 og af, hvad der følger af §§ 430 og 431, kommer bestemmelserne i dette kapitel kun til anvendelse, såfremt andet ikke er aftalt eller følger af sædvane.

§ 403. Dette kapitel finder ikke anvendelse, såfremt befordringen er underkastet international konvention om befordring med andet transportmiddel.

§ 404. Dersom nogen, som følger med et skib uden at være passager eller høre til besætningen, bliver dræbt eller lider tab som nævnt i §§ 418 og 419, finder bestemmelserne om indsigelser og ansvarsbegrænsning i dette kapitel tilsvarende anvendelse til fordel for enhver, imod hvem erstatningsansvar gøres gældende.

§ 405. Bortfragteren skal sørge for, at skibet er sødygtigt, herunder at det er tilstrækkeligt bemandet, provianteret og udrustet og i forsvarlig stand til modtagelse og befordring af passagerer. Bortfragteren skal sørge for den sikre befordring af passageren og dennes rejsegods og i øvrigt varetage passagerens tarv på forsvarlig måde.

Stk. 2. Uden hjemmel i aftale eller sædvane kan bortfragteren ikke laste rejsegods på dæk.

Stk. 3. Rejsen skal udføres med tilbørlig hurtighed. Deviation kan kun gøres for at redde menneskeliv, for at bjærge skib eller gods eller af anden rimelig grund.

§ 406. Angår aftalen et bestemt skib, kan bortfragteren ikke opfylde aftalen med et andet skib.

§ 407. Er en bestemt person angivet i aftalen som passager, kan denne ikke overdrage sine rettigheder efter aftalen til en anden. Er rejsen begyndt, kan passageren ikke i noget tilfælde overdrage sine rettigheder.

§ 408. Passageren skal overholde de forskrifter, der gives for orden og sikkerhed om bord.

Stk. 2. Bestemmelserne i sømandsloven om adgang til at benytte foranstaltninger over for besætningen, der er nødvendige for at opretholde ordenen om bord, og om optagelse af forklaring finder tilsvarende anvendelse.

§ 409. Passageren må medtage rejsegods i rimeligt omfang.

Stk. 2. Ved passageren, at rejsegods kan medføre fare eller væsentlig ulempe for skib, liv eller andet gods, skal denne oplyse bortfragteren herom, før rejsen begynder. Det samme gælder, såfremt andet rejsegods end håndbagage skal behandles med særlig omhu. Beskaffenheden af gods som nævnt i 1. og 2. pkt. skal så vidt muligt være angivet på godset, før rejsen begynder.

§ 410. Bortfragteren kan nægte passageren tilladelse til at medtage rejsegods, som kan volde fare eller væsentlig ulempe for skib, liv eller andet gods.

Stk. 2. Er sådant rejsegods lastet, uden at bortfragteren har kendt dets beskaffenhed, kan han efter omstændighederne losse, uskadeliggøre eller tilintetgøre godset uden pligt til at erstatte skaden eller tabet på godset. Det samme gælder, selv om bortfragteren ved indlastningen kendte rejsegodsets beskaffenhed, såfremt det senere viser sig at medføre en sådan fare for skib, liv eller andet gods, at det ikke er forsvarligt at beholde det om bord.

§ 411. Har rejsegods forårsaget skade eller tab for bortfragteren, skal passageren betale erstatning, såfremt vedkommende selv eller nogen, denne svarer for, har forvoldt skaden eller tabet ved fejl eller forsømmelse.

§ 412. Bortfragteren skal ikke udlevere andet rejsegods end håndbagage, før passageren har betalt for befordringen og for kost og udlæg under rejsen. Betaler passageren ikke, kan godset oplægges under sikker forvaring for passagerens regning, og bortfragteren kan ved offentlig auktion eller på anden betryggende måde sælge så meget, at den pågældendes krav og omkostninger bliver dækket.

§ 413. Såfremt aftalen gælder et bestemt skib og dette går tabt eller bliver erklæret for uistandsætteligt, forinden rejsen er begyndt, bortfalder bortfragterens pligt til at udføre befordringen.

Stk. 2. Bliver skibets afgang fra det sted, hvor rejsen begynder, væsentligt forsinket, kan passageren hæve aftalen.

§ 414. Indtræffer under rejsen et sådant ophold, at det ikke med rimelighed kan forlanges, at passageren skal vente, eller går skibet tabt, eller bliver det erklæret for uistandsætteligt, efter at en del af rejsen er udført, skal bortfragteren sørge for, at passageren og dennes rejsegods bliver befordret videre til bestemmelsesstedet på passende måde, og bære de dermed forbundne omkostninger. Undlader bortfragteren dette inden for en rimelig tid, kan passageren hæve aftalen.

Stk. 2. Må passageren i en mellemhavn opholde sig i land på grund af havari eller andet forhold vedrørende skibet, skal bortfragteren sørge for passende logi og kost og bære de dermed forbundne omkostninger.

§ 415. Tiltræder passageren ikke rejsen, eller afbryder den pågældende den, har bortfragteren ret til det aftalte vederlag, medmindre passageren er død eller hindret ved sygdom eller anden rimelig grund og bortfragteren underrettes herom uden ugrundet ophold. I vederlaget fradrages de besparelser, bortfragteren har eller burde have opnået.

§ 416. Viser der sig, efter at befordringsaftalen er indgået, at udførelse af rejsen vil medføre fare for passageren eller for skibet som følge af krig, blokade, oprør, borgerlige uroligheder, sørøveri eller andet væbnet overfald, eller at faren herfor er blevet væsentligt forøget, kan såvel bortfragteren som passageren hæve befordringsaftalen uden pligt til at betale erstatning, selv om rejsen er begyndt. Den, som vil hæve aftalen, skal give meddelelse herom uden ugrundet ophold. Undlader den pågældende dette, skal denne erstatte den deraf følgende skade.

§ 417. Afbryder passageren rejsen på grund af forhold, som ikke kan lægges denne til last, jf. § 415, eller hæves befordringsaftalen i medfør af § 414, eller efter at rejsen er påbegyndt i medfør af § 416, har bortfragteren ret til en forholdsmæssig del af det aftalte vederlag. § 341, stk. 2 og 3, om beregning af afstandsfragt finder tilsvarende anvendelse.

Stk. 2. Har bortfragteren modtaget betaling ud over, hvad der herefter tilkommer den pågældende, skal denne betale det overskydende tilbage.

§ 418. Bortfragteren er forpligtet til at erstatte tab, som forvoldes ved, at en passager dør eller kommer til skade på grund af en hændelse under befordringen, dersom tabet skyldes fejl eller forsømmelse udvist af bortfragteren selv eller nogen, som denne svarer for. Tilsvarende gælder tab eller skade, der opstår som følge af forsinkelse i forbindelse med befordringen af passageren.

§ 419. Bortfragteren er forpligtet til at erstatte tab, som forvoldes ved, at rejsegods går tabt eller beskadiges på grund af en hændelse under befordringen, såfremt tabet eller skaden er forvoldt ved fejl eller forsømmelse af den pågældende selv eller nogen, denne svarer for. Det samme gælder tab eller skade forvoldt ved forsinkelse med befordringen eller udlevering af rejsegods.

Stk. 2. Bortfragteren er ikke ansvarlig for tab af eller skade på penge, værdipapirer og andre værdigenstande såsom sølv, guld, ure, juveler, smykker og kunstgenstande, medmindre de er modtaget af bortfragteren til opbevaring i sikkerhed.

§ 420. Bortfragterens erstatningspligt kan nedsættes eller helt bortfalde, hvis denne beviser, at passageren ved fejl eller forsømmelse har medvirket til tab eller skade som nævnt i §§ 418 og 419.

§ 421. Den, som kræver erstatning, har bevisbyrden for tabets eller skadens størrelse og for, at tabet eller skaden er opstået ved en hændelse under transporten.

Stk. 2. Ved dødsfald eller personskade har den, som kræver erstatning, også bevisbyrden for, at skaden skyldes fejl eller forsømmelse fra bortfragteren selv eller nogen, denne svarer for. Er skaden indtruffet ved eller i forbindelse med forlis, sammenstød, stranding, eksplosion, brand eller som følge af mangler ved skibet, har dog bortfragteren bevisbyrden for, at der ikke er udvist fejl eller forsømmelse.

Stk. 3. For tab af eller skade på håndbagage gælder bestemmelsen i stk. 2 tilsvarende. For tab af eller skade på andet rejsegods har bortfragteren bevisbyrden for, at der ikke er udvist fejl eller forsømmelse.

Stk. 4. For tab som følge af forsinkelse har bortfragteren bevisbyrden for, at tabet ikke skyldes fejl eller forsømmelse af den pågældende selv eller nogen, denne svarer for.

§ 422. Bortfragterens ansvar skal ikke overstige 175.000 SDR for hver passager, som er død eller kommet til skade. Ansvaret for forsinkelse i forbindelse med befordringen af passageren kan ikke overstige 4.150 SDR.

Stk. 2. Bortfragterens ansvar for tab som følge af, at rejsegods er gået tabt, er blevet beskadiget eller forsinket, kan ikke overstige

1) 1.800 SDR pr. passager for håndbagage,
2) 6.750 SDR for værdigenstande som nævnt i § 419, stk. 2,
3) 10.000 SDR pr. køretøj og
4) 2.700 SDR pr. passager for andet rejsegods.

Stk. 3. Begrænsningsbeløbene i stk. 1 og 2 gælder for hver enkelt rejse.

Stk. 4. De i stk. 1 og 2 fastsatte grænser for erstatningens størrelse omfatter ikke renter og sagsomkostninger.

Stk. 5. Ved SDR forstås den i § 152, stk. 2 omhandlede regneenhed.

Stk. 6. Ved aftale mellem passageren og bortfragteren kan der fastsættes en højere ansvarsgrænse end den i stk. 1 og 2 anførte.

§ 423. Bortfragteren kan i det opståede tab foretage fradrag på højst

1) 150 SDR pr. køretøj for skade på køretøj,
2) 20 SDR pr. passager for tab af eller skade på andet rejsegods,
3) 20 SDR pr. passager for tab som følge af forsinkelse.

§ 424. Bortfragteren har ikke ret til at begrænse ansvaret i medfør af § 422 eller foretage fradrag som nævnt i § 423, såfremt det bevises, at bortfragteren selv har forvoldt skaden forsætligt eller groft uagtsomt med forståelse af, at sådan skade sandsynligvis ville blive forårsaget.

§ 425. Bestemmelserne om bortfragterens indsigelser og om grænserne for dennes ansvar finder anvendelse, selv om kravet mod den pågældende ikke grundes på befordringsaftalen.

§ 426. Udføres en befordring helt eller delvis af en anden end bortfragteren, forbliver denne dog ansvarlig, som om den pågældende selv havde udført hele befordringen. Bestemmelserne i dette kapitel finder herved tilsvarende anvendelse.

Stk. 2. Ved befordring, som udføres med skib, er den, som udfører befordringen, kun ansvarlig for sin del af befordringen efter samme regler som bortfragteren. Aftale, hvorved bortfragteren påtager sig ansvar ud over det, der er fastlagt i dette kapitel, er ikke bindende for den, der udfører befordringen, medmindre denne har samtykket heri.

Stk. 3. Bortfragteren og den, der er ansvarlig efter stk. 2, hæfter solidarisk.

§ 427. Bestemmelserne om bortfragterens indsigelser og ansvarsbegrænsning gælder tilsvarende for den, som bortfragteren svarer for efter § 151 og § 426, stk. 1. Summen af de erstatningsbeløb, som bortfragteren og de personer, som denne svarer for, kan tilpligtes at udrede, må ikke overstige den for bortfragteren fastsatte ansvarsgrænse. Hver enkelt er alene ansvarlig op til den grænse, som gælder for den pågældende.

Stk. 2. Bestemmelsen i stk. 1 kan ikke påberåbes af den, som har forvoldt skaden forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at sådan skade sandsynligvis ville blive forårsaget.

§ 428. Har en passager lidt skade på person eller som følge af forsinkelse i forbindelse med befordringen, kan erstatningskrav kun rejses af passageren selv eller af nogen, som er indtrådt i vedkommendes retsstilling.

Stk. 2. Erstatningskrav i anledning af en passagers død kan kun rejses af dem, der indtræder i den pågældendes rettigheder, eller personer, der var afhængige af denne.

§ 429. Søgsmål om befordring af passagerer og rejsegods kan kun indbringes for

1) domstolen på det sted, hvor sagsøgte har sin bopæl eller sit hovedforretningssted,
2) domstolen på afgangsstedet eller på bestemmelsesstedet i henhold til transportaftalen.

Stk. 2. Efter at der er opstået en retstvist, kan parterne dog aftale et andet værneting eller henskyde sagen til afgørelse ved voldgift.

Stk. 3. Stk. 1 og 2 gælder dog ikke, hvis andet følger af konventionen af 27. september 1968 om retternes kompetence og om fuldbyrdelse af retsafgørelser i borgerlige sager, herunder handelssager, med senere ændringer (EF-domskonventionen).

§ 430. Reglerne i §§ 411-429 samt § 501, stk. 1, nr. 3-5, kan ikke ved forhåndsaftale fraviges til skade for passageren ved befordring mellem Danmark, Finland, Norge og Sverige og ved indenrigsfart i disse stater samt anden fart til eller fra disse stater, selv om fremmed ret i øvrigt skal anvendes på befordringen.

§ 431. Uanset § 430 kan bortfragteren ved befordring af passagerer forbeholde sig ansvarsfrihed for tiden, før passageren går om bord, og efter at passageren er kommet i land, men dog ikke for søtransport mellem skib og land eller omvendt, såfremt billetprisen omfatter denne transport eller den udføres af et transportmiddel, der er stillet til rådighed af bortfragteren.

Stk. 2. For håndbagage, der ikke befinder sig i eller på et medfølgende køretøj, kan bortfragteren forbeholde sig ansvarsfrihed for tiden, før godset bliver bragt om bord, og efter at det er bragt i land, dog ikke for søtransport mellem skib og land som nævnt i stk. 1 eller for den tid, godset er i bortfragterens varetægt, medens passageren befinder sig på kaj, i terminal eller i en anden havneinstallation.

Stk. 3. Skal befordringen ifølge befordringsaftalen delvis udføres af en bestemt anden fragtfører end bortfragteren, kan bortfragteren forbeholde sig ansvarsfrihed for tab eller skade, der indtræffer under den del af befordringen, som udføres af den anden. Det samme gælder, såfremt passageren ifølge befordringsaftalen har ret til helt eller delvis at blive befordret af en anden end bortfragteren.

Stk. 4. Bortfragteren kan i alle tilfælde forbeholde sig ansvarsfrihed for så vidt angår levende dyr, der befordres som rejsegods.

§§ 432-440. (Ubenyttede)

Afsnit V
Søulykker

Kapitel 16
Om bjærgning

Definitioner

§ 441. I dette kapitel forstås ved:

a) »Bjærgning«, enhver handling, der foretages for at assistere et fartøj eller enhver anden genstand, der er forulykket eller stedt i fare i sejlbare farvande eller i ethvert andet farvand.
b) »Fartøj«, ethvert skib eller fartøj, eller enhver konstruktion, der kan navigeres.
c) »Genstand«, ethvert fysisk formuegode, der ikke er permanent fastgjort til kystlinjen, dog således at også fragt i risiko er inkluderet.
d) »Miljøskade«, omfattende fysisk skade på menneskeligt helbred eller på maritimt liv eller ressourcer i kystfarvande, indenlandske farvande eller områder i umiddelbar nærhed af disse farvande forårsaget af forurening, kontaminering, brand, eksplosion eller lignende alvorlige hændelser.

Anvendelsesområde

§ 442. Bestemmelserne i dette kapitel, bortset fra § 451, finder anvendelse i alle tilfælde, hvor sag om bjærgning afgøres af dansk domstol eller voldgiftsret.

Stk. 2. Bestemmelserne i dette kapitel finder anvendelse, uanset om det bjærgede fartøj og det fartøj, der har udført bjærgningen, tilhører samme ejer.

Stk. 3. Selv om bjærgning er udført af eller under kontrol af offentlige myndigheder, afgøres bjærgerens ret til betaling efter reglerne i dette kapitel.

Stk. 4. Bestemmelserne i dette kapitel finder ikke anvendelse på faste eller flydende platforme eller på mobile offshoreboreenheder, når sådanne platforme eller enheder er på plads med henblik på undersøgelser, udnyttelse eller produktion af havbundens mineralforekomster.

Bjærgningskontrakter

§ 443. Bestemmelserne i dette kapitel kan fraviges ved aftale. Der kan dog ikke aftales indskrænkninger i pligten til at forhindre eller begrænse miljøskade.

Stk. 2. En bjærgningskontrakt eller enhver klausul heri kan tilsidesættes eller ændres, såfremt kontrakten er indgået under urimelig påvirkning eller påvirkning af en faresituation og kontrakten er ubillig, eller såfremt bjærgelønnen i henhold til kontrakten står i misforhold til den ydede hjælp.

Stk. 3. Skibsføreren har fuldmagt til at indgå bjærgningskontrakter på ejerens vegne. Skibsføreren, rederen og ejeren har fuldmagt til at indgå sådanne kontrakter på vegne af ejeren af den ladning, der er om bord på fartøjet.

Bjærgerens, skibsførerens, ejerens og rederens pligter

§ 444. Bjærgeren har over for rederen og ejeren af et fartøj og ejeren af andre genstande i fare pligt til

a) at udføre bjærgningen med fornøden omhu,
b) at udvise fornøden omhu ved udførelsen af bjærgningen for at forhindre eller begrænse miljøskade,
c) at søge assistance fra andre bjærgere, når dette efter omstændighederne er rimeligt, og
d) at acceptere andre bjærgeres assistance, hvis dette med rimelighed er begæret af skibsføreren, rederen eller ejeren af fartøjet eller ejeren af andre genstande i fare. Det skal dog ikke påvirke størrelsen af hans betaling, hvis begæringen findes urimelig.

Stk. 2. Ejeren, rederen og skibsføreren af et fartøj eller ejeren af andre genstande i fare har over for bjærgeren pligt til

a) at samarbejde fuldt ud med bjærgeren ved bjærgningen,
b) at udvise fornøden omhu under udførelsen af bjærgningen for at forhindre eller begrænse miljøskade og
c) at acceptere tilbagelevering, efter at fartøjet eller anden genstand er blevet bragt til et sikkert sted, når dette med rimelighed er begæret af bjærgeren.

Betingelser for bjærgeløn

§ 445. Kun bjærgning, der fører til et nyttigt resultat, giver ret til bjærgeløn. Bjærgeløn, bortset fra renter og omkostninger, må ikke overstige det bjærgedes værdi.

Stk. 2. Redning af menneskeliv giver ikke i sig selv ret til bjærgeløn eller særligt vederlag. Den, der har reddet menneskeliv under den fare, der har givet anledning til bjærgningen, eller har medvirket dertil, har ret til en rimelig andel af den bjærgeløn eller det særlige vederlag, som bjærgeren har fået for bjærgning af fartøj eller andre genstande eller for forhindring eller begrænsning af miljøskade.

Kriterier ved fastsættelse af bjærgelønnen

§ 446. Bjærgeløn skal fastsættes med henblik på at opmuntre til bjærgning, idet følgende kriterier skal tages i betragtning:

a) Det bjærgedes værdi.
b) Den dygtighed og de anstrengelser, som bjærgeren har udvist for at forhindre eller begrænse miljøskade.
c) I hvor høj grad bjærgningen er lykkedes.
d) Farens karakter og grad.
e) Den dygtighed og de anstrengelser, som bjærgeren har udvist for at bjærge fartøjet, andre genstande og menneskeliv.
f) Den tid, bjærgeren har anvendt, samt hans omkostninger og tab.
g) Risikoen for at pådrage sig erstatningsansvar samt anden risiko for bjærgeren eller dennes udstyr.
h) Hvor hurtigt bistanden blev ydet.
i) Tilgængelighed og anvendelse af fartøjer eller andet udstyr beregnet til brug for bjærgninger.
j) Beredskab, effektivitet og værdi af bjærgerens udstyr.

Ansvaret for bjærgelønnen

§ 447. Bjærgeløn betales af ejer af fartøjet og ejer af andre genstande i forhold til de bjærgede værdier. Ejer af far-

tøjet og ejer af andre genstande hæfter hver for sin del af bjærgelønnen.

Bjærgelønnens fordeling mellem flere bjærgere

§ 448. Er bjærgere indbyrdes uenige om bjærgelønnens fordeling, bestemmes denne under hensyn til de i § 446 angivne kriterier.

Særligt vederlag

§ 449. Hvis bjærgeren har udført bjærgning med hensyn til et fartøj, som selv eller på grund af sin ladning udgjorde en trussel for miljøskade, har han ret til som særligt vederlag fra ejeren af fartøjet eller rederen at få betalt sine omkostninger.

Stk. 2. Hvis bjærgeren under omstændigheder som anført i stk. 1 ved udførelsen af bjærgning har forhindret eller begrænset miljøskade, kan det særlige vederlag, som ejeren eller rederen skal betale i henhold til stk. 1, forøges med højst 30 pct. af bjærgerens omkostninger. Retten kan dog, hvis den finder det rimeligt og retfærdigt og under hensyn til de relevante kriterier i § 446, forøge det særlige vederlag yderligere, dog således at den samlede forøgelse aldrig må overstige 100 pct. af bjærgerens omkostninger.

Stk. 3. Det samlede særlige vederlag i henhold til denne paragraf skal kun komme til betaling, hvis og i det omfang sådant vederlag overstiger den bjærgeløn, som bjærgeren har ret til i henhold til §§ 445 og 446.

Stk. 4. Bjærgerens omkostninger som omtalt i stk. 1 og 2 er de faktiske udgifter, som bjærgeren med føje har afholdt i forbindelse med bjærgningen, samt en rimelig betaling for det udstyr og mandskab, som er anvendt med føje under bjærgningen, fastsat under hensyn til kriterierne i § 446, litra h, i og j.

Stk. 5. Hvis bjærgeren har optrådt uagtsomt og derved undladt at forhindre eller begrænse miljøskade, kan det særlige vederlag, som han måtte være berettiget til efter denne paragraf, nedsættes eller bortfalde.

Stk. 6. Intet i denne paragraf hindrer nogen ret til regres, som ejeren af fartøjet eller rederen måtte have.

Særlige undtagelser

§ 450. Der er ikke ret til bjærgeløn eller særligt vederlag efter bestemmelserne i dette kapitel, hvis den ydede bistand må anses for at ligge inden for, hvad der med rimelighed kan forventes som normal opfyldelse af en kontrakt, der er indgået, før faren opstod.

Stk. 2. Der er ikke ret til bjærgeløn eller særligt vederlag for bistand, der er ydet mod et udtrykkeligt og beføjet forbud fra ejer, reder eller skibsfører. Tilsvarende gælder for bistand, der er ydet mod et udtrykkeligt og beføjet forbud fra ejeren af andre genstande i fare, som ikke er eller har været om bord på fartøjet.

Stk. 3. Bjærgelønnen eller det særlige vederlag kan nedsættes eller bortfalde, hvis bjærgningen er foranlediget eller vanskeliggjort af bjærgerens fejl eller forsømmelse, eller hvis bjærgeren har gjort sig skyldig i bedrageri eller anden uhæderlig adfærd.

Bjærgelønnens fordeling på det bjærgende fartøj

§ 451. Har et fartøj på rejsen bjærget noget, godtgøres forlods af bjærgelønnen den skade, som bjærgningen måtte have medført for fartøj, ladning eller anden ejendom om bord, samt de udgifter til brændsel og hyre og kost til skibsfører og mandskab, der er påløbet i anledning af bjærgningen. Forlods udredes endvidere godtgørelse i henhold til stk. 3.

Stk. 2. Af den resterende del af bjærgelønnen tilfalder tre femtedele rederiet, medens resten fordeles med en tredjedel til skibsføreren og to tredjedele til det egentlige mandskab. Mandskabets part fordeles i forhold til den enkeltes hyre. Skibsførerens andel skal dog mindst udgøre det dobbelte af den højst lønnede sømands andel. En lods om bord i det bjærgende fartøj deltager i fordelingen, selv om han ikke er ansat i rederiets tjeneste. Der tillægges ham i så fald samme andel som højeste styrmand.

Stk. 3. Har nogen under bjærgningen gjort en særlig fortjenstfuld indsats eller udsat sig for en ganske særlig fare, kan der ydes den pågældende særskilt godtgørelse. Begrundet begæring herom må indsendes til rederen inden en måned efter, at bjærgningen er afsluttet.

Stk. 4. Bestemmelserne i stk. 1 og 2 om bjærgelønnens fordeling kan ved forudgående aftale fraviges til ugunst for skibsfører eller mandskab, når aftalen er indgået i forbindelse med forhyringen og gælder udførelsen af et bestemt bjærgningsforetagende. Bestemmelserne i stk. 1 og 2 kan ligeledes fraviges ved forudgående aftale, når de pågældende er forhyret med et fartøj, der er særligt udrustet til eller bliver udrustet til bjærgningsvirksomhed eller på anden måde er egnet til bjærgning og dette indgår eller kan indgå som en del af skibets normale drift.

Stk. 5. Bjærgeløn kan fordeles på anden måde end fastsat i stk. 1 og 2, såfremt særlige grunde såsom formålet med fartøjets anvendelse eller den måde, hvorpå de ombordværende er aflønnet, taler for en anden fordeling.

Stk. 6. Så snart bjærgelønnen er fastsat ved aftale eller endelig dom, sender rederen ved anbefalet brev enhver, der er berettiget til andel i bjærgelønnen, underretning om dennes størrelse tillige med en plan for bjærgelønnens fordeling efter bestemmelserne i denne paragraf.

Stk. 7. Indsigelse mod fordelingen af bjærgelønnen skal fremsættes over for rederen inden tre måneder efter, at den i stk. 6 omhandlede meddelelse er afsendt.

Stk. 8. Fordelingen mellem ethvert bjærgende fartøjs reder, skibsfører og andre ansatte om bord skal ske i henhold til flagstatens lovgivning. Hvis bjærgningen ikke er udført fra et fartøj, skal fordelingen ske i henhold til den lovgivning, der gælder for retsforholdet mellem bjærgeren og hans ansatte.

Sikkerhedsstillelse og foreløbig betaling

§ 452. På begæring af bjærgeren skal den, der hæfter for betaling i henhold til dette kapitel, stille sikkerhed for kravet, herunder for renter og omkostninger. Når en sådan sikkerhed er stillet, kan bjærgeren ikke søge sig fyldestgjort i sin søpanteret.

Stk. 2. Det bjærgede fartøjs reder skal medvirke til at sikre, at ladningsejeren stiller sikkerhed for kravet imod denne, herunder for renter og omkostninger, før lasten bliver frigivet.

Stk. 3. Det bjærgede fartøj og andre genstande må ikke uden bjærgerens tilladelse fjernes fra den havn eller det sted, hvortil det bjærgede er blevet bragt umiddelbart efter bjærgningens afslutning, førend sikkerhed er blevet stillet for bjærgerens krav, herunder for renter og omkostninger, mod det pågældende fartøj eller de pågældende genstande.

Stk. 4. Den domstol eller voldgiftsret, som har jurisdiktion over bjærgerens krav, kan ved en foreløbig afgørelse bestemme, at bjærgeren skal have udbetalt et rimeligt acontobeløb, på sådanne betingelser, herunder betingelser vedrørende sikkerhed, som følger af sagens omstændigheder.

Havarerede statsfartøjer samt statsejede og humanitære laster

§ 453. Ingen bestemmelser i dette kapitel kan danne grundlag for retsskridt mod fremmed stat om bjærgning af krigsskib eller andet fartøj, som den fremmede stat ejer eller benytter, og som på bjærgningstidspunktet anvendtes udelukkende i statsøjemed af ikkeforretningsmæssig art, medmindre vedkommende stat har bestemt noget andet.

Stk. 2. Ingen bestemmelser i dette kapitel kan danne grundlag for beslaglæggelse, arrest eller tilbageholdelse af en ikkeforretningsmæssig last, som ejes af en stat, og som på bjærgningstidspunktet havde krav på suveræn immunitet efter de almindelige principper i folkeretten, medmindre den fremmede stat samtykker.

Stk. 3. Ingen bestemmelser i dette kapitel kan danne grundlag for beslaglæggelse, arrest eller tilbageholdelse af en humanitær last, der er doneret af en stat, hvis denne stat har indvilget i at betale for udført bjærgning af denne last.

Bjærgende statsfartøjer

§ 454. Er bjærgningen udført af et dansk statsfartøj, der anvendes i statsøjemed af ikke-forretningsmæssig art, finder bestemmelserne i § 451 tilsvarende anvendelse. Erhvervsministeren kan dog fastsætte særlige regler om fordelingen af den del af bjærgelønnen, som ikke tilfalder staten.

§§ 455-460. (Ubenyttede)

Kapitel 17

Om havari

§ 461. For almindeligt havari (havari grosse, groshavari, fælleshavari), der bæres af skib, fragt og gods i fællesskab, gælder, hvis ikke andet er aftalt, York-Antwerpen-reglerne af 1974, som ændret i 1990, herunder reglerne om, hvilke skader, tab og omkostninger der skal henregnes til almindeligt havari, og hvorledes dette skal fordeles. Reglerne bekendtgøres ved erhvervsministerens foranstaltning i deres engelske tekst og i dansk oversættelse.

§ 462. Når ikke andet er aftalt, foretages beregning og fordeling af tabet ved almindeligt havari på det sted, som rederen bestemmer.

Stk. 2. Havariberegning udføres her i riget af dertil beskikkede dispachører, eller af en person der i overensstemmelse med lov om dispachører har ret til at udøve et sådant erhverv i Danmark. Tvistigheder om en dispaches rigtighed kan afgøres af domstolene.

§ 463. Besigtigelse til vurdering af skade, som har ramt skib eller gods ved almindeligt havari samt vurdering af skib og ladning til fastsættelse af bidragsværdier foretages af syns- og skønsmænd, der beskikkes efter reglerne i § 483, stk. 3.

§ 464. Begæring om foretagelse af havariberegning fremsættes af rederen eller den, som på rederens vegne forestår skibets drift. Har rederen ikke fremsat begæring inden 2 uger, efter at denne modtog anmodning herom fra nogen, som har en retlig interesse i havariet, kan den pågældende selv fremsætte begæring om foretagelse af havariberegning.

Stk. 2. Enhver, hvem havariet angår, skal meddele alle oplysninger og fremlægge alle dokumenter, som dispachøren anser for nødvendige.

§ 465. For havaribidrag af ladning eller andet gods hæfter ejeren med godset, men ikke personligt, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Rederen skal efter et almindeligt havari nægte at udlevere ladningen eller andet gods, hvis ejeren ikke påtager sig personligt ansvar for et eventuelt havaribidrag og stiller betryggende sikkerhed derfor.

§ 466. Al skade eller omkostning for skib og gods, som hidrører fra ulykkelig hændelse på en sørejse, og som ikke henhører under almindeligt havari eller i medfør af særlig forskrift behandles efter de derom givne regler, skal som særligt (partikulært) havari bæres af den eller de genstande, som skaden rammer eller omkostningen vedkommer.

Stk. 2. Er omkostninger, der henføres under særligt havari, anvendt under eet for skib og ladning eller for flere dele af ladningen, fordeles de i rimeligt forhold på de genstande, til hvis fordel de er anvendt. Omkostninger, der er anvendt på at bjærge ladningen, bæres forholdsvis af denne og af den fragt, der udredes af det bjærgede gods.

Stk. 3. Når det forlanges af nogen, som er interesseret i sådant havari, skal dets beregning og fordeling foretages af dispachører.

§§ 467-470. (Ubenyttede)

Kapitel 18

Om skibsbøger, søforklaring m.v.

§ 471. Erhvervsministeren fastsætter regler om, i hvilket omfang og i hvilke farvande der i danske skibe skal føres skibsbøger, herunder skibsdagbøger, maskindagbøger og radiodagbøger, samt regler om bøgernes indretning og autorisation, om bøgernes førelse og om kontrollen hermed.

Stk. 2. Enhver, som påviser en retlig interesse heri, kan få adgang til at gøre sig bekendt med skibsbøgernes indhold og til mod betaling af få afskrift af dem, så vidt vedkommendes interesse rækker. Medmindre erhvervsministeren i det enkelte tilfælde giver påbud herom, gælder dette dog ikke i tilfælde, hvor skibsbogstilførslen vedrører sammenstød med

fremmed skib, jf. herved § 163, såfremt der ikke er tilsvarende adgang til at blive bekendt med det fremmede skibs bøger.

Stk. 3. Enhver dagbog skal, når den er udskrevet, opbevares i mindst 3 år efter datoen for sidste indførsel. Hvis der for retten er rejst sag vedrørende skibets rejser i det tidsrum, dagbogen omfatter, skal den opbevares, indtil sagen endeligt er afgjort.

Stk. 4. For skibsbøger, som er ført på et finsk, norsk eller svensk skib, finder reglerne i stk. 2 tilsvarende anvendelse, når skibet befinder sig i dansk havn.

Stk. 5. Bestemmelserne i stk. 2 og 4 finder tilsvarende anvendelse på kladder til skibsbøger samt på optegnelser, som gøres på mekanisk måde vedrørende skibets navigering eller andre forhold, som skal indføres i skibsbøgerne. Bestemmelserne i stk. 3 finder ligeledes tilsvarende anvendelse, medmindre erhvervsministeren bestemmer andet.

§ 472. Formålet med søforklaring er snarest muligt at tilvejebringe oplysninger om de faktiske omstændigheder ved ulykke, dødsfald eller personskade, herunder oplysninger om forhold, som er af betydning for bedømmelsen af offentlige forhold eller civile ansvarsforhold, af skibets sødygtighed eller for sikkerheden til søs.

§ 473. Søforklaring kan afholdes, når en ulykke har fundet sted til søs, eller når skibsføreren eller et medlem af besætningen uden for dansk eller grønlandsk havn er afgået ved døden eller har lidt betydelig personskade om bord.

§ 474. Den, som har en væsentlig retlig interesse deri, kan begære, at søforklaring afholdes for et dansk skib.

Stk. 2. Søforklaring kan afholdes her i riget for et udenlandsk skib, når

1) begæring herom fremsættes af skibsføreren eller rederen for det udenlandske skib eller af myndighederne i det land, hvor skibet er registreret,
2) der i dansk eller grønlandsk søterritorium eller i den eksklusive økonomiske zone er sket betydelig skade på person eller miljø eller
3) der uden for de i nr. 2 nævnte områder er sket en ulykke til søs med væsentlig tilknytning til Danmark eller Grønland og betydelig personskade til følge, såfremt begæring herom fremsættes af Søfartsstyrelsen eller Den Maritime Havarikommission og skibet på tidspunktet for begæringen befinder sig i dansk eller grønlandsk havn.

Stk. 3. Den, der begærer søforklaring for et udenlandsk skib efter stk. 2, skal have en væsentlig retlig interesse deri.

§ 475. Begæring om søforklaring i Danmark eller Grønland indgives til en af de i § 476, stk. 1, nævnte retter. Retten kan efter begæring fra skibets reder eller skibsføreren henvise en begæring om afholdelse af søforklaring til en anden af de i § 476, stk. 1, nævnte retter, medmindre formålet med søforklaringen dermed forspildes.

Stk. 2. Retten afgør, hvorvidt afholdelse af søforklaring er nødvendig af hensyn til det i § 472 nævnte formål.

Stk. 3. Begæring om søforklaring i Finland, Norge eller Sverige indgives til den domstol, som efter det pågældende lands lovgivning er kompetent til at afholde søforklaring.

Stk. 4. Begæring om søforklaring i andre lande end Danmark, Finland, Norge eller Sverige fremsat af erhvervsministeren, rederen eller skibsføreren indgives til en dansk udenrigsrepræsentation, jf. § 476, stk. 2. Begæring fremsat af andre indgives til en af de i § 476, stk. 1, nævnte retter.

Stk. 5. Den, der begærer søforklaring, skal så vidt muligt oplyse, hvem retten skal indkalde, og endvidere samtidig med indgivelse af begæringen sende kopi af denne til dem, der kan antages at have interesser at varetage ved søforklaringen.

Stk. 6. Fremkommer rekvirenten ved indgivelse af begæring om afholdelse af søforklaring ikke med de oplysninger, som med rimelighed kan forlanges, kan retten afvise begæringen. Retten kan indrømme rekvirenten en frist til at afhjælpe denne mangel.

§ 476. Søforklaring afholdes i Grønland for kredsretten.

Stk. 2. I udlandet kan søforklaring afholdes for en dansk udenrigsrepræsentation, der af udenrigsministeren er bemyndiget til at modtage sådanne forklaringer, jf. dog § 475, stk. 3. Findes ingen sådan dansk udenrigsrepræsentation i det pågældende land, kan søforklaring afgives for en dertil kompetent finsk, norsk eller svensk udenrigsrepræsentation.

§ 477. Rederen, skibsføreren, medlemmer af besætningen samt andre med direkte kendskab til den indtrufne hændelse har pligt til at afgive forklaring, fremlægge nødvendig dokumentation om skibets forhold og i øvrigt til at medvirke til at tilvejebringe oplysninger om de faktiske omstændigheder ved en ulykke eller et dødsfald, jf. § 473.

Stk. 2. Til det retsmøde, hvor søforklaringen afholdes, indkaldes de personer, der antages at kunne give oplysninger i sagen. Indkaldelse af skibsmandskab kan ske gennem skibsføreren. Retten underretter så vidt muligt skibets ejer, skibets reder, ladningsejere, assurandører, klassifikationsselskab og andre, som kan have retlige interesser at varetage ved søforklaringen, om retsmødet. Rederen har pligt til at afgive oplysninger om disses identitet til retten.

Stk. 3. Retten giver Søfartsstyrelsen, Den Maritime Havarikommission og politidirektøren meddelelse om begæringen om afholdelse af søforklaringen.

Stk. 4. Alle, som har retlig interesse deri, har adgang til at gøre sig bekendt med sagens akter og har mulighed for at stille spørgsmål under søforklaringen. Dette gælder ikke i de tilfælde, hvor der i medfør af § 479, stk. 3, er truffet beslutning om, at søforklaringen skal afholdes for lukkede døre.

§ 478. Retten bør søge at fjerne uklarhed, tvetydighed eller ufuldstændighed i de afgivne forklaringer og uoverensstemmelse med de i øvrigt foreliggende oplysninger. Retten kan pålægge rederen, befragteren, ladningsejerne eller andre at fremlægge dokumentation vedrørende skib eller ladning til oplysning af sagen. Retten kan indkalde yderligere vidner og kan opfordre de mødende til at lade foretage syn og skøn efter retsplejelovens regler eller andre skridt til oplysning af sagen.

Stk. 2. Bestemmelserne i den grønlandske retsplejelovs kapitel 2, §§ 13-23 om vidneforklaring i borgerlige sager finder i øvrigt med de fornødne lempelser anvendelse på indkaldelse til og afholdelse af søforklaring.

Stk. 3. Af forklaringerne optages efter retsformandens nærmere bestemmelse et referat. Bemærkning om dets godkendelse optages i retsbogen.

§ 479. I tilfælde af sammenstød, jf. § 163, afholdes søforklaring så vidt muligt på samme tidspunkt for begge skibe. Retten kan med henblik herpå tillade, at søforklaringen udsættes.

Stk. 2. I tilfælde af sammenstød med et udenlandsk skib kan der dog kun afholdes søforklaring, hvis Søfartsstyrelsen, Den Maritime Havarikommission eller rederen begærer det, eller hvis der ifølge § 474, stk. 2, eller lovgivningen i det udenlandske skibs hjemland skal afholdes søforklaring vedrørende det udenlandske skib.

Stk. 3. Hvis søforklaring angående skibssammenstød, jf. § 163, ikke afholdes på samme tidspunkt for begge skibe, kan retten på begæring af rederen, skibsføreren eller anden, der har begæret søforklaringen for det skib, for hvilket søforklaring først afholdes, beslutte, at retsmødet skal holdes for lukkede døre, og at kun repræsentanter for offentlige myndigheder og for rederen må være til stede. Tilsvarende gælder, hvis søforklaring kun afholdes for det ene skib. Bestemmelserne om dørlukning i den grønlandske retsplejelovs kapitel 2, §§ 7-8 finder tilsvarende anvendelse.

Stk. 4. Pligten til at hemmeligholde forhandlingerne efter stk. 3 bortfalder dog, når søforklaring er afholdt vedrørende det andet skib, eller når den, der har begæret at afholde retsmødet for lukkede døre, giver afkald over for retten på denne beskyttelse.

Stk. 5. Når søforklaring er afholdt for lukkede døre i henhold til stk. 3, må der, indtil søforklaring er afholdt vedrørende det andet skib, kun meddeles udskrift af retsbogen og sagens dokumenter til offentlige myndigheder og rederen.

§ 480. Den, der begærer søforklaring i Danmark eller Grønland, afholder efter rettens nærmere bestemmelse de omkostninger, som påføres de i § 477, stk. 2, omhandlede personer, der deltager i søforklaringen. Retten kan bestemme, at en eller flere af de øvrige af § 477, stk. 2, omfattede personer helt eller delvis skal betale de i 1. pkt. nævnte omkostninger.

Stk. 2. Retten kan kræve, at der stilles sikkerhed for de udgifter, som søforklaringen kan medføre.

Stk. 3. Ved søforklaringer i udlandet efter § 475, stk. 4, afholder de personer, der deltager, jf. § 477, stk. 2, hver sine omkostninger. Gebyrbetaling i henhold til reglerne om betaling for tjenestehandlinger i udenrigstjenesten samt rejse- og opholdsudgifter for den danske udenrigsrepræsentation afholdes af den, der begærer søforklaring. Hvis søforklaring begæres af Søfartsstyrelsen eller Den Maritime Havarikommission, afholdes disse udgifter dog af rederen.

§ 481. Fremkommer der efter søforklaringens afgivelse nye oplysninger, som må antages at være af væsentlig betydning, kan ny søforklaring begæres afholdt jf. §§ 474 og 475.

§ 482. Er der hverken gennem søforklaringen eller andre i sagens anledning foretagne undersøgelser tilvejebragt fyldestgørende oplysning om ulykkens årsag, og ulykkens karakter eller hensynet til betryggelsen af sikkerheden til søs begrunder det, kan erhvervsministeren i særlige tilfælde, navnlig når yderligere undersøgelser må antages at blive særlig omfattende og undersøgelserne vil kræve samvirken af sagkyndige på flere områder, nedsætte en særlig undersøgelseskommission til behandling af sagen. Kommissionen skal bestå af en dommer som formand og et af erhvervsministeren i den enkelte sag nærmere fastsat antal personer, der er i besiddelse af fornøden nautisk og teknisk sagkundskab.

Stk. 2. Kommissionens behandling af sagen sker efter de regler, der er gældende for ekstraordinære retter i straffesager, jf. retsplejelovens § 21. Kommissionen afgør, om dens møder skal være offentlige.

Stk. 3. Når undersøgelsen er afsluttet, fremkommer kommissionen med en redegørelse om de fremkomne oplysninger om årsagen til ulykken samt eventuelt med forslag til foranstaltninger, der vil være egnede til at forebygge ulykke og ulykkesrisiko af samme eller lignende art. Kommissionens redegørelse og eventuelle forslag kan af erhvervsministeren stilles til rådighed for pressen.

§ 483. Har ladningen under rejsen lidt en ikke ubetydelig skade, eller er der grund til at befrygte dette, skal skibsføreren, inden godset udleveres til modtageren, lade afholde en besigtigelse, hvorved der sikres bevis for skadens årsag og omfang.

Stk. 2. Ved ladningsskade af væsentligt omfang, som kan skyldes mangler ved stuvningen og sikringen af godset, lugernes tilstand eller lignende, skal besigtigelsen afholdes, før losningen påbegyndes.

Stk. 3. Ladningsejeren skal straks underrettes om, at besigtigelse vil blive afholdt og har ret til at deltage heri.

§ 484. De almindelige bestemmelser om kære i den grønlandske retsplejelovs kapitel 6 finder anvendelse over for rettens afgørelser i henhold til dette kapitel.

Stk. 2. (Udgået)

Stk. 3. Rettens afgørelser efter dette kapitel træffes ved kendelse.

§ 485. Erhvervsministeren kan henlægge sine beføjelser efter dette kapitel til Søfartsstyrelsen.

§§ 486-500. (Ubenyttede)[7)]

Afsnit VI

Afsluttende bestemmelser

Kapitel 19

Om forældelse

§ 501. Forældelsesfristen for følgende fordringer er

1) for fordring på bjærgeløn og særligt vederlag, to år fra den dag, da bjærgningen blev afsluttet,

2) for fordring på erstatning for skade ved sammenstød eller søulykke som nævnt i § 163, to år fra den dag, da skaden blev voldt,
3) for fordring på erstatning efter § 418, 1. pkt., to år fra den dag, da passageren gik i land, eller, dersom dødsfald har fundet sted undervejs, fra den dag, på hvilken passageren skulle have været udskibet. Har dødsfaldet fundet sted efter udskibningen, er fristen to år fra dødsdagen, dog senest tre år fra den dag, udskibningen fandt sted,
4) for fordring på erstatning efter § 419, to år fra den dag, da rejsegodset blev udskibet eller, hvis det er gået tabt, fra den dag, da udskibningen skulle have fundet sted,
5) for fordring på erstatning efter § 418, 2. pkt., to år fra den dag, da passageren blev udskibet,
6) for fordring på erstatning for tab som følge af, at gods er udleveret uden forevisning af konnossement eller til en forkert person, et år fra den dag, da godset skulle have været udleveret, eller fra den dag, da det blev udleveret, hvis dette sker på et senere tidspunkt,
7) for fordring på erstatning efter §§ 275 og 276 eller for urigtige eller ufuldstændige oplysninger i et konnossement, et år fra den dag, da godset blev udleveret eller skulle have været udleveret,
8) for fordring på bidrag til almindeligt havari eller til omkostninger, som fordeles efter § 360 eller § 466, stk. 2, et år fra dispachens dato,
9) for fordring, for hvilken skyldneren er begrænset ansvarlig i henhold til § 172, stk. 1, nr. 4, tre år fra forfaldsdag,
10) for fordring på den, der er blevet personligt ansvarlig efter § 53 eller § 63, den for søpanterettens forældelse fastsatte frist, jf. §§ 55 og 64.

Stk. 2. For regreskrav i anledning af fordringer som nævnt i stk. 1, nr. 2, 6 og 7, er forældelsesfristen et år fra den dag, da fordringen blev betalt eller søgsmål om den rejst. Ved regres i anledning af krav som følge af personskade, jf. stk. 1, nr. 2, regnes fristen for regreskravet først fra den dag, da erstatningen blev betalt.

Stk. 3. Forældelsesfristen afbrydes ved foretagelse af retsskridt inden fristens udløb eller, såfremt det tilkommer en dispachør at træffe afgørelse om fordringen, ved anmeldelsen for dispachøren.

Stk. 4. Enhver forhåndsvedtagelse om udelukkelse af forældelse eller om længere forældelsesfrister end dem, der er nævnt i stk. 1, er ugyldig.

Stk. 5. Det afgøres efter loven i det land, hvor sagen er anlagt, om forældelsen er afbrudt eller suspenderet. Dog skal fordringer som omtalt i stk. 1, nr. 3, 4 og 5, senest være forældet tre år efter den dag, da udskibningen fandt sted eller skulle have fundet sted.

Stk. 6. I øvrigt kommer de almindelige regler om forældelse af fordringer til anvendelse.

§ 502. Krav for skade eller udgifter af den art, som er nævnt i §§ 183, 190 b og 191, § 206, stk. 2, eller § 207, eller om erstatning eller refusion fra 1992-fonden eller den supplerende fond forældes, såfremt der ikke er anlagt sag inden 3 år regnet fra den dag, skaden eller udgifterne opstod. Forældelsesfristen vedrørende krav mod 1992-fonden eller den supplerende fond afbrydes foruden ved retsskridt i medfør af § 204, stk. 6. Forvoldes skaden eller udgifterne ved en række hændelser, der har samme oprindelse, regnes 6-års-fristen fra den første af disse hændelser.

Stk. 2. Dog kan krav ikke i noget tilfælde rejses, når der er forløbet 6 år fra den dag, på hvilken den hændelse opstod, som forårsagede den nævnte begivenhed. Forvoldes skaden eller udgifterne ved en række hændelser, der har samme oprindelse, regnes 6-års-fristen fra den første af disse hændelser.

§§ 503-505. (Ubenyttede)[8)]

Kapitel 20

Kommunikation

§ 505 a. Erhvervsministeren kan fastsætte regler om, at skriftlig kommunikation til og fra andre myndigheder end Skibsregisteret om forhold, som er omfattet af denne lov eller af regler udstedt i medfør af denne lov, skal foregå digitalt.

Stk. 2. Erhvervsministeren kan fastsætte nærmere regler om digital kommunikation, herunder om anvendelse af bestemte it-systemer, særlige digitale formater og digital signatur el.lign.

Stk. 3. En digital meddelelse anses for at være kommet frem, når den er tilgængelig for adressaten for meddelelsen.

§ 505 b. Erhvervsministeren kan fastsætte regler om, at myndighederne kan udstede afgørelser og andre dokumenter efter denne lov eller efter regler udstedt i medfør af denne lov uden underskrift, med maskinelt eller på tilsvarende måde gengivet underskrift eller under anvendelse af en teknik, der sikrer entydig identifikation af den, som har udstedt afgørelsen eller dokumentet. Sådanne afgørelser og dokumenter sidestilles med afgørelser og dokumenter med personlig underskrift.

Stk. 2. Erhvervsministeren kan fastsætte regler om, at afgørelser og andre dokumenter, der udelukkende er truffet eller udstedt på grundlag af elektronisk databehandling, kan udstedes alene med angivelse af den pågældende myndighed som afsender.

Kapitel 21

Om straf

§ 506. Sørger skibsføreren ikke for at have et eksemplar af denne lov og af de i henhold dertil udstedte forskrifter om bord, straffes den pågældende med bøde. Det samme gælder, hvis skibsføreren ikke sørger for at have et eksemplar af de i henhold til § 133, stk. 2, 2. pkt., foreskrevne love og forskrifter om bord.

§ 507. Forsømmer skibsføreren, en styrmand, maskinchefen, en maskinmester eller radiotelegrafisten at overholde sine forpligtelser med hensyn til skibs-, maskin- eller radio-

dagbogen, straffes den pågældende med bøde eller fængsel indtil 4 måneder.

§ 508. Vægrer skibsføreren sig ved i henhold til § 142 at tage søfarende, deres aske eller efterladenskaber med skibet, straffes den pågældende med bøde.

§§ 509-512. (Ophævet)

§ 513. Hvad dette kapitel bestemmer vedrørende skibsføreren, gælder også den, der er trådt i skibsførerens sted.

§ 514. Overtrædelse af § 10, stk. 1, § 12, stk. 1, § 13, § 14, § 16, stk. 1, § 19, § 25, stk. 1 og 2, § 153, stk. 1, 3 eller 4, § 186, stk. 1-3, eller § 197 straffes med bøde. En bareboatbefragter, som i strid med § 229 a, stk. 2, undlader at påse, at pligten til at have en godkendt forsikring eller anden garanti er opfyldt, straffes med bøde.

Stk. 2. Den, der lader skib sejle under dansk eller grønlandsk flag uden at være berettiget hertil, kan idømmes bøde.

Stk. 3. Undlader nogen at efterkomme de pligter, der påhviler dem efter bestemmelserne i kapitel 1 og 2 eller efter regler udstedt i medfør heraf, kan skibsregistrator som tvangsmiddel pålægge de pågældende daglige eller ugentlige bøder.

Stk. 4. Retten til at have eller få udfærdiget nationalitetsbevis kan inddrages efter bestemmelserne i §§ 114 og 115 i kriminalloven.

§ 514 a. For overtrædelse af bestemmelser, der er udstedt i medfør af søloven, kan der i stedet for straf idømmes foranstaltninger efter kriminalloven.

Stk. 2. Er en overtrædelse begået af et aktie- eller anpartsselskab, en forening, fond eller lignende, kan selskabet, foreningen eller fonden mv. som sådan pålægges bødeansvar. Er overtrædelsen begået af staten, Grønlands Hjemmestyre, en kommune, et kommunalt fællesskab, der er omfattet af § 64 i Landstingslov om kommunalbestyrelser og bygdebestyrelser m.v., eller en bygdebestyrelse, kan der pålægges vedkommende offentlige myndighed som sådan bødeansvar.

§ 514 b. Den modtager, som er omfattet af § 202 og § 223, foranstaltes efter kriminallov for Grønland, medmindre anden foranstaltning er forskyldt efter den øvrige lovgivning, såfremt der ikke gives oplysninger, eller disse ikke gives rettidigt i overensstemmelse med § 202, stk. 4, § 223, stk. 4, og de forskrifter, der er udstedt i medfør af denne bestemmelse. I forskrifter, der udstedes i medfør af § 202, stk. 4, kan der fastsættes foranstaltninger efter kriminallov for Grønland, jf. stk. 2, for overtrædelse af reglerne.

Stk. 2. Der kan iværksættes skærpet foranstaltning, hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed.

Stk. 3. Undlader nogen rettidigt at opfylde den oplysningspligt, der påhviler dem efter § 202, stk. 4, eller efter regler udstedt i medfør heraf, kan økonomi- og erhvervsministeren som tvangsmiddel pålægge de pågældende daglige eller ugentlige bøder.

§ 515. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i kriminalloven.

§ 515 a. Efterkommes rettens pålæg efter § 478, stk. 1, 2. pkt., ikke uden lovlig grund, kan retten pålægge en bøde, medmindre der ved fremlæggelsen vil fremkomme oplysning om forhold, som en af de nævnte personer ville være udelukket fra eller fritaget for at afgive forklaring om som vidne efter reglerne i den grønlandske retsplejelovs kapitel 6.

Kapitel 22

Om lovens område og ikrafttræden

§ 515 b. Søfartsstyrelsen kan i henhold til § 20 a i lov om sikkerhed til søs føre tilsyn med overholdelsen af §§ 153, 186, 197, 198 og 471 i denne lov og de regler, der udstedes i medfør af heraf.

§ 516. Henlægger erhvervsministeren sine beføjelser efter loven til Søfartsstyrelsen, kan ministeren fastsætte regler om klageadgang, herunder at klager ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed.

§ 517. Loven gælder ikke for Grønland og Færøerne, men kan ved kongelig anordning sættes i kraft for disse landsdele med de afvigelser, som de særlige færøske og grønlandske forhold tilsiger.

§ 518. Erhvervsministeren sætter loven i kraft ved bekendtgørelse. Loven kan sættes i kraft samlet eller i flere omgange.

Stk. 2. Erhvervsministeren ophæver den nugældende sølov, jf. lovbekendtgørelse nr. 653 af 13. oktober 1989, ved bekendtgørelse. Loven kan ophæves samlet eller i flere omgange.

§ 519. For reglerne i kapitel 13 og 14 om befordring af gods gælder, at aftaler indgået før lovens ikrafttræden følger reglerne i den hidtil gældende sølov, jf. lovbekendtgørelse nr. 653 af 13. oktober 1989.

Stk. 2. Denne lovs regler gælder for forhold, hvor konnossement eller søfragtseddel er udstedt til tredjemand efter denne lovs ikrafttræden, selv om dette er sket i henhold til aftale om godsbefordring, der er indgået før denne lovs ikrafttræden.

Anordning nr. 8 af 15. januar 1996 om Sølovens ikrafttræden for Grønland[9)] indeholder følgende ikrafttrædelsesbestemmelser:

§ 1. Loven træder i kraft for Grønland den 1. februar 1996. Lov nr. 205 af 29. marts 1995 om ændring af søloven træder dog først i kraft den 30. maj 1996.

Stk. 2. De forskrifter, der er udstedt efter loven, gælder også for Grønland.

Anordning nr. 609 af 25. juni 2001 om ikrafttræden for Grønland af love om ændring af søloven og ophævelse af

lov om skibsregistrering m.v.[10)] indeholder følgende ikrafttrædelses- og overgangsbestemmelse:

§ 5. Anordningen træder i kraft den 1. juli 2001.

Stk. 2. Lov nr. 93 af 29. marts 1957 om registrering af skibe med senere ændringer, jf. anordning nr. 28 af 11. februar 1961, ophæves.

Stk. 3. Regler, der er udstedt i medfør af den i stk. 2 nævnte lov m.v., forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af regler udstedt i medfør af denne lov.

Anordning nr. 911 af 14. november 2003 om ikrafttræden for Grønland af dele af lov om ændring af søloven[11)] indeholder følgende ikrafttrædelsesbestemmelse:

§ 3. Anordningen træder i kraft den 1. januar 2004.

Anordning nr. 217 af 11. marts 2005 om ikrafttræden for Grønland af love om ændring af søloven[12)] indeholder følgende ikrafttrædelsesbestemmelse:

§ 3. Anordningen træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i Lovtidende.

Anordning nr. 782 af 6. juni 2018 om ikrafttræden for Grønland af love om ændringer af søloven[13)] indeholder følgende ikrafttrædelsesbestemmelse:

§ 2. Anordningen træder i kraft den 1. juli 2018.

Søfartsstyrelsen, den 15. august 2019

KRISTINA RAVN

/ Mette Rosager

1) §§ 46 a og 46 b er udeladt, fordi de ikke er sat i kraft for Grønland.
2) § 164 er udnyttet i den danske sølov, men reglen er ikke sat i kraft for Grønland.
3) §§ 165-169 er udnyttet i den danske sølov, men reglerne er ikke sat i kraft for Grønland.
4) Det fremgår af § 2 i anordning nr. 911 14. november 2003, at ministeren ved nærmere bekendtgørelse bl.a. kan ophæve kapitel 8 a i søloven. Kapitel 8 a er ophævet ved bekendtgørelse nr. 1042 af 28. oktober 2004 om ophævelse af visse bestemmelser i søloven.
5) Kapitel 11 er delvist udnyttet i den danske sølov, men reglerne er ikke sat i kraft for Grønland.
6) Overskriften efter kapitel 11 fremgår af anordning nr. 8 af 15. januar 1996 om Sølovens ikrafttræden for Grønland. Overskriften er udeladt i den danske sølov.
7) § 486 er udnyttet i den danske sølov, men reglen er ikke sat i kraft for Grønland.
8) § 505 er udnyttet i den danske sølov, men reglen er ikke sat i kraft for Grønland.
9) Anordning nr. 8 af 15. januar 1996 vedrører sølovens §§ 1-6, §§ 51-56, §§ 61-64, §§ 71-77, §§ 91-96, §§ 101-118, §§ 131-143, § 151, §§ 161-164, §§ 171-182, §§ 191-208, §§ 210-227 §§ 229-246, §§ 251-311, §§ 321-394, §§ 401-431, §§ 441-454, §§ 461-466, §§ 471-485, §§ 501-502, §§ 505-519.
10) Anordning nr. 609 af 25. juni 2001 vedrører sølovens § 2, stk. 2, § 3, § 5, 2. pkt., § 5, stk. 2-6, §§ 7-50, § 50 a, § 194, stk. 5, § 201, stk. 3, § 203, stk. 1, § 206, stk. 1, § 206, stk. 2, § 207, § 216, stk. 1, og §§ 472-484, 509, 514, 514 a og 515 a.
11) Anordning nr. 911 af 14. november 2003 vedrører sølovens § 111, stk. 1, 3. pkt., kapitel 8 a, overskriften til kapitel 9, § 173, nr. 1, § 175, stk. 1-3, 5 og 7, § 177, stk. 2, 1. pkt., § 178, stk. 4 og 6, § 180, stk. 1, § 182, stk. 1, 1. pkt., kapitel 9 a, § 231, stk. 1, § 232, § 234, stk. 2, § 235, stk. 1, og § 244, stk. 1.
12) Anordning nr. 217 af 11. marts 2005 vedrører sølovens § 1, stk. 2 og 3, § 103, stk. 2, overskriften til kapitel 10, § 191 stk. 8, 2. pkt., og stk. 9, § 201, § 202, stk. 1-4, § 204, § 205, stk. 2 og 3, og §§ 502 og 514 b.
13) Anordning nr. 782 af 6. juni 2018 vedrører ændring af ministerbetegnelser i søloven og sølovens § 1, stk. 2 og 3, § 2, § 5, stk. 1, 2 og 6, § 12, stk. 4, 1. pkt., § 15, stk. 2, §§ 15 a og 15 b, § 17, stk. 5, § 26, stk. 2, § 36, stk. 3, § 37, stk. 3, § 39 d, § 45, stk. 2, 2. pkt., §§ 46 c og 46 d, overskriften efter § 50 a, § 56, § 103, stk. 2, § 152, kapitel 7 a, §§ 164, 510-512, § 175, stk. 6, § 177, stk. 1, § 179, stk. 1, 1. pkt., og stk. 2 og 3, § 195, stk. 1, 2. pkt., og stk. 5, § 203, stk. 5, § 231, stk. 2, § 181, stk. 2, § 182, stk. 1, 1. pkt., kapitel 9 a, § 191, stk. 1, 2. pkt., og stk. 2, 5 og 6, § 192, stk. 1, § 193, stk. 2 og 3, § 194, stk. 1, 1. pkt., og stk. 4, § 195, stk. 1, § 196, stk. 1, 2. pkt., § 197, stk. 2, § 198, stk. 1, 2. pkt., og stk. 2-4, § 199, § 200, stk. 1, 5. pkt., § 201, stk. 1, § 202, stk. 1, 1. pkt., stk. 4, 1. pkt., og stk. 5, § 203, stk. 1 og 3, § 204, § 206, stk. 3, § 207, 2. pkt., kapitel 11 a, § 231, stk. 1, § 232, stk. 1, § 234, stk. 2, § 235, stk. 1, § 244, stk. 1, § 280, stk. 1, 2. pkt., § 311, stk. 3, § 348, stk. 1, § 422, stk. 5, § 451, stk. 4, § 461, 1. pkt., § 462, stk. 2, § 474, stk. 2, nr. 3, § 477, stk. 3, § 479, stk. 2, § 480, stk. 3, § 502, stk. 1, 1. pkt., og stk. 2, kapitel 20 a, § 507, § 514, stk. 1, § 514 b, stk. 1, §§ 515 og 515 b og § 519, stk. 1.