

Søloven

5. udgave



Med kommentarer af
Peter Appel
Jesper Martens
Jens V. Mathiasen
Jacob Skude Rasmussen

Jurist- og Økonomforbundets Forlag

Søloven

Peter Appel, Jesper Martens,
Jens V. Mathiasen og
Jacob Skude Rasmussen

Søloven
med kommentarer

5. udgave



Jurist- og Økonomforbundets Forlag
2020

*Peter Appel, Jesper Martens,
Jens V. Mathiasen og Jacob Skude Rasmussen*
Søloven med kommentarer

5. udgave, 1. oplag

© 2020 by Djøf Forlag

Alle rettigheder forbeholdes.
Mekanisk, elektronisk, fotografisk eller anden gengivelse af
eller kopiering fra denne bog eller dele heraf
er ifølge gældende dansk lov om ophavsret ikke tilladt
uden forlagets skriftlige samtykke eller aftale med Copy-Dan.

Omslag: Marianne Tingkov

Tryk: Clemenstrykkeriet, Viborg

Printed in Lithuania 2020

ISBN 978-87-574-3743-0
e-ISBN 978-87-7198-264-0

Jurist- og Økonomforbundets Forlag
Gothersgade 137
1123 København K

Telefon: 39 13 55 00
e-mail: forlag@djoef.dk
www.djoef-forlag.dk

Indholdsfortegnelse

| | |
|---|-----|
| Forord | 21 |
| Søloven | 23 |
| Kommentarer til søloven | 105 |
| Afsnit 1. Fartøj | |
| Kapitel 1. Om skibe | 107 |
| Indledning | 107 |
| § 1 Danske skibe..... | 108 |
| § 2 Registrering af udenlandske skibe | 111 |
| § 3 Nationalitetsbevis | 113 |
| § 4 Kendingsbogstav | 114 |
| § 5 Hjemsted..... | 115 |
| § 6 Uistandsætteligt skib | 116 |
| § 7 Skorstensmærker og kontorflag | 118 |
| § 8 Dansk flag..... | 119 |
| § 9 Dansk splitflag..... | 119 |
| Kapitel 2. Registrering i skibsregistret | 121 |
| Indledning | 121 |
| § 10 Registrering af skibe under bygning | 122 |
| § 11 Dobbeltregistrering og registrering af krigsskibe og flydende materiel | 124 |
| § 11 a Restriktive foranstaltninger ved registrering | 126 |
| § 12 Anmeldelse til fartøjsfortegnelsen | 126 |
| § 13 Frist for anmeldelse til skibsregistret | 128 |
| § 14 Registreringsanmeldelse | 128 |
| § 15 Udslettelse fra udenlandsk register | 130 |
| § 15 a Afgifter | 132 |
| § 15 b Betaling af årsafgiften | 135 |
| § 16 Anmeldelse af ændringer | 136 |

Indholdsfortegnelse

| | | |
|--|---|------------|
| § 17 | Udslettelse | 138 |
| § 17 a | Restriktive foranstaltninger ved udslettelse..... | 141 |
| § 18 | Udslettelse ved ikke-erhvervsmæssig brug | 142 |
| § 19 | Oplysningspligt for forhold, der medfører udslettelse | 144 |
| § 20 | Procedurekrav ved udslettelse..... | 145 |
| § 21 | Udslettelse ved ommåling..... | 147 |
| § 22 | Bareboat ind..... | 147 |
| § 23 | Udslettelse | 150 |
| § 24 | Bareboat ud..... | 151 |
| § 25 | Ophør af bareboat-befragtningen | 154 |
| § 26 | Sølovens anvendelse på bareboat-registrerede skibe | 156 |
| § 27 | Bevis for bareboat-registrering | 156 |
| § 28 | Beskyttelse af registrerede rettigheder..... | 157 |
| § 29 | Rettigheder, der kan registreres | 158 |
| § 30 | Registrering af søpant og tilbageholdelsesrettigheder..... | 159 |
| § 31 | Registrering af retshandlinger | 160 |
| § 32 | Krav til dokumentets indhold..... | 161 |
| § 33 | Grundlaget for registreringens foretagelse | 162 |
| § 34 | Afvisning, afhjælpning og anmærkninger | 162 |
| § 35 | Udslettelse af registrerede rettigheder | 163 |
| § 36 | Retsvirkning | 164 |
| § 37 | Ekstinktion..... | 166 |
| § 38 | Udskrift af skibsbladet | 167 |
| § 39 | Skibsregistrator..... | 168 |
| § 39 d | Fuldmagt til registreringer..... | 170 |
| § 40 | Gebyrer | 171 |
| § 41 | Ændring af rettigheder, som ikke kan bevises..... | 172 |
| § 42 | Udrensningsbeføjelsen | 173 |
| § 43 | Domstolsprøvelse af skibsregistratorers afgørelser..... | 174 |
| § 44 | Omgørelse af en afgørelse..... | 175 |
| § 45 | Erstatning ved fejlregistrering..... | 176 |
| § 46 | Anden erstatning | 177 |
| §§ 46 a-46 b | (Ubenyttede)..... | 178 |
| § 46 c | Formkrav | 178 |
| § 46 d | Digital signatur | 179 |
| Kapitel 3. Om pant i skib mv..... | | 181 |
| Indledning | | 181 |
| § 47 | Registrerede rettigheder | 183 |
| § 48 | Ejerpant i skib..... | 188 |

| | | |
|---------------------------------------|--|------------|
| § 49 | Oprykningensret efter indekspantebrev | 191 |
| § 50 | Indekspantebrev i et skib..... | 192 |
| § 50 a | Henstand med og forhøjelse af renter m.v..... | 194 |
| § 51 | Omfang af søpanteret i skib | 195 |
| § 52 | Søpanterrettighedens prioritetsstilling | 199 |
| § 53 | Søpanteret i skib ved overdragelse | 201 |
| § 54 | Tilbageholdsret i skib | 202 |
| § 55 | Forældelse af søpanteret i skib..... | 203 |
| § 56 | Søpant i tilbehør | 205 |
| §§ 57-60 (Ubenyttede)..... | | 206 |
| § 61 | Fordringer sikret ved søpanteret i ladning | 206 |
| § 62 | Prioritetsstilling for søpanteret i ladning | 208 |
| § 63 | Forfald af søpanteret i ladning | 209 |
| § 64 | Forældelse af søpanteret i ladning | 210 |
| §§ 65-70 (Ubenyttede)..... | | 211 |
| § 71 | Overgang af søpanteret ved overdragelse..... | 211 |
| § 72 | Krav, der ikke er omfattet af søpanteret | 212 |
| § 73 | Anlæg af søgsmål til fyldestgørelse af søpanteret | 212 |
| § 74 | Panteret i og ejendomsret til udenlandsk skib | 213 |
| § 75 | Lovvalg i sager om søpant, panteret og andre rettigheder | 214 |
| § 76 | Salg af skib ved tvangsauktion | 216 |
| § 77 | Fyldestgørelse af søpanteret i flere genstande | 218 |
| §§ 78-90. (Ubenyttede)..... | | 219 |
| Kapitel 4. Arrest i skib | | 221 |
| Indledning | | 221 |
| § 91 | Søretskrav | 223 |
| § 92 | Arrestgrundlaget..... | 228 |
| § 93 | Arrestgenstanden..... | 230 |
| § 94 | Fordringshaverens sikkerhedsstillelse | 233 |
| § 95 | Skyldnerens sikkerhedsstillelse | 234 |
| § 96 | Retsplejelovens regler | 235 |
| §§ 97-100. (Ubenyttede)..... | | 238 |
| Afsnit 2. Rederi | | |
| Kapitel 5. Om partrederi | | 239 |
| Indledning | | 239 |
| § 101 | Kapitel 5's fravigelighed..... | 240 |
| § 102 | Partredernes hæftelse..... | 241 |

Indholdsfortegnelse

| | | |
|--|---|------------|
| § 103 | Bestyrende reder | 244 |
| § 104 | Bestyrende reders legitimation | 245 |
| § 105 | Partsevne..... | 247 |
| § 106 | Bestyrende reders underretningspligt | 248 |
| § 107 | Partredernes møder..... | 248 |
| § 108 | Partredernes beslutninger | 250 |
| § 109 | Afsættelse af bestyrende reder | 251 |
| § 110 | Regnskab | 252 |
| § 111 | Partredernes bidragspligt..... | 253 |
| § 112 | Fordeling af overskud og underskud | 254 |
| § 113 | Overgang af skibsparter | 256 |
| § 114 | Medredernes forkøbsret | 257 |
| § 115 | Hæftelse ved overgang af skibsparter | 258 |
| § 116 | Opløsning af partrederiet..... | 260 |
| § 117 | Salg af skibet ved opløsning | 262 |
| § 118 | Overtagelse af førelse af skibet..... | 263 |
| §§ 119-130 | (Ubenyttede)..... | 263 |
| Kapitel 6. Om skibsføreren..... | | 265 |
| Indledning | | 265 |
| § 131 | Ansvar for skibets sødygtighed..... | 266 |
| § 132 | Krav til godt sømandskab | 270 |
| § 133 | Pligt til at føre skibsbøger mv. | 272 |
| § 134 | Lastning, losning og hurtig rejse..... | 273 |
| § 135 | Havsnød | 274 |
| § 136 | Skibsførerens fravær fra skibet | 275 |
| § 137 | Skibsførerens fuldmagt og underretningspligt til rederen..... | 277 |
| § 138 | Ladningsejerens tarv | 282 |
| § 139 | Skibsførerens personlige hæftelse..... | 283 |
| § 140 | Skibsførerens erstatningsansvar..... | 283 |
| § 141 | Regnskabsaflæggelse | 284 |
| § 142 | Skibsførerens pligt til at medtage søfarende mv. | 285 |
| § 143 | Salg af varer | 286 |
| §§ 144-150 | (Ubenyttede)..... | 287 |
| Afsnit 3. Ansvar | | |
| Kapitel 7. Almindelige bestemmelser | | 289 |
| Indledning | | 289 |
| § 151 | Reders hæftelsesansvar | 290 |

| | | |
|---|---|------------|
| § 152 | Tonnage og SDR | 294 |
| § 152 a | Ansvar for speedbåde, vandscootere mv. | 296 |
| Kapitel 7 A. Om forsikring for søretlige krav | | 299 |
| Indledning | | 299 |
| § 153 | Forsikring for søretlige krav | 299 |
| § 154 | Bortvisning af skib pga. manglende certifikat | 305 |
| § 154 a | Forsikringspligt for speedbåde, vandscootere mv. | 306 |
| § 154 b | Forsikringsgivers hæftelse | 308 |
| § 155 | Undtagelser og forhold til øvrige bestemmelser | 310 |
| §§ 156-160 | (Ubenyttede)..... | 312 |
| Kapitel 8. Om skade ved sammenstød | | 313 |
| Indledning | | 313 |
| § 161 | Egentlige sammenstød | 315 |
| § 162 | Hændelige uheld..... | 322 |
| § 163 | Uegentlige sammenstød | 324 |
| Kapitel 8 A. Ansvar for vragfjernelse efter en søulykke..... | | 327 |
| Indledning | | 327 |
| § 164 | Kapitlets anvendelsesområde | 328 |
| § 165 | Definitioner..... | 330 |
| § 166 | Ejerens ansvar..... | 335 |
| § 167 | Ansvarsfrihedsgrunde | 340 |
| § 168 | Ejerens forsikringspligt | 342 |
| § 169 | Forsikringscertifikat | 346 |
| § 170 | Tilsyn | 348 |
| § 170 a | Bugsering..... | 351 |
| Kapitel 9. Om ansvarsbegrænsning | | 355 |
| Indledning | | 355 |
| § 171 | Globalbegrænsning | 356 |
| § 172 | Omfanget af begrænsningsretten | 359 |
| § 173 | Negativ afgrænsning af begrænsningsretten..... | 366 |
| § 174 | Egne fejl..... | 370 |
| § 175 | Ansvarsbegrænsningsbeløb..... | 372 |
| § 176 | Fordeling af begrænsningsbeløbet | 379 |
| § 177 | Ansvarsbegrænsningsfond | 382 |
| § 178 | Konsekvens af oprettelse af begrænsningsfond | 387 |
| § 179 | Arrest trods begrænsningsfond | 393 |

Indholdsfortegnelse

| | | |
|--|--|------------|
| § 180 | Ansvarsbegrænsning uden oprettelse af begrænsningsfond | 395 |
| § 181 | Krigsskibe mv..... | 397 |
| § 182 | Lovvalgsregel | 400 |
| Kapitel 9 A. Om ansvar for skade forvoldt af bunkerolie | | 403 |
| Indledning | | 403 |
| § 183 | Ansvar og definitioner..... | 404 |
| § 184 | Ansvarsfrihedsgrunde | 408 |
| § 185 | Krav om erstatning | 409 |
| § 186 | Forsikringspligt | 412 |
| § 187 | Konsekvens af manglende forsikring eller garanti..... | 417 |
| § 188 | Direkte krav mod forsikringsgiver..... | 418 |
| § 189 | Søgsmål | 420 |
| § 190 | Anerkendelse og fuldbyrdelse af domme | 422 |
| § 190 a | Geografisk anvendelsesområde | 423 |
| § 190 b | Statsskibe | 424 |
| § 190 c | Overholdelse af konventionsforpligtelser | 426 |
| Kapitel 10. Om ansvar og erstatning efter 1992-ansvarskonventionen, 1992-fondskonventionen og 2003-fondsprotokollen | | 427 |
| Indledning | | 427 |
| § 191 | Ansvar og definitioner..... | 428 |
| § 192 | Ansvarsfrihedsgrunde | 433 |
| § 193 | Krav om erstatning | 435 |
| § 194 | Ansvarsbegrænsning | 439 |
| § 195 | Begrænsningsfond..... | 442 |
| § 196 | Arrest og udlæg | 444 |
| § 197 | Forsikringspligt | 445 |
| § 198 | Krav til forsikring..... | 447 |
| § 199 | Forbud mod skibe..... | 449 |
| § 200 | Direkte krav mod forsikringsgiver..... | 449 |
| § 201 | Fondsprotokollerne..... | 451 |
| § 202 | Bidragspligt | 454 |
| § 203 | Sagsanlæg..... | 458 |
| § 204 | Søgsmål | 460 |
| § 205 | Anerkendelse og fuldbyrdelse af domme | 463 |
| § 206 | Kapitlets anvendelsesområde..... | 464 |
| § 207 | Statsskibe | 469 |
| § 208 | Overholdelse af konventionsforpligtelser | 470 |
| § 209 (Ubenyttede) | | 470 |

| | |
|---|-----|
| Kapitel 10 a-b. (Ophævet) | 471 |
| §§ 210-211 (Ophævet)..... | 471 |
| | |
| Kapitel 11. HNS-konventionen | 473 |
| Indledning | 473 |
| § 211 (Ophævet)..... | 474 |
| § 212 Definitioner..... | 474 |
| § 213 (Ophævet)..... | 478 |
| §§ 214-222 (Ophævet)..... | 479 |
| § 223 Modtageres bidrags- og oplysningsforpligter | 479 |
| §§ 224-229 (Ophævet/ubenyttede)..... | 483 |
| | |
| Kapitel 11 a. Om forsikring af skibe optaget i et dansk bareboatregister | 485 |
| Indledning | 485 |
| § 229 a. Forsikringspligt for bareboatregistrerede skibe | 485 |
| § 230 (Ophævet) | 487 |
| | |
| Kapitel 12. Om begrænsningsfonde | 489 |
| Indledning | 489 |
| § 231 Anvendelsesområde | 489 |
| § 232 Fondsbeløbet | 491 |
| § 233 Sikkerhed for begrænsningsfonden | 493 |
| § 234 Rettens behandling af fonden..... | 495 |
| § 235 Bekendtgørelse i Statstidende | 499 |
| § 236 Fondsbestyrer | 501 |
| § 237 Fordringshaverens oplysningsforpligtigelse..... | 502 |
| § 238 Prækclusion | 503 |
| § 239 Frigivelse af begrænsningsfonden | 504 |
| § 240 Fondsmøde | 506 |
| § 241 Ændring i fondsbeløbet..... | 508 |
| § 242 Behandling af indsigelser | 509 |
| § 243 Foreløbig udlodning | 510 |
| § 244 Fordeling af fondsbeløbet | 511 |
| § 245 Fondens retskraft | 514 |
| § 246 Appel | 514 |
| §§ 247-250. (Ubenyttede)..... | 515 |

Afsnit 4. Aftaler

| | |
|--|------------|
| Kapitel 13. Om stykgodstransport..... | 517 |
| Indledning | 517 |
| § 251 Aktørerne | 518 |
| § 252 Anvendelsesområde | 522 |
| § 253 Anvendelsesområdets udstrækning i forhold til certepartier og kvantumskontrakter | 527 |
| § 254 Præceptivitet og fravigelighed | 530 |
| § 255 Den retmæssige levering af godset | 533 |
| § 256 Transportørens undersøgelses- og underretningspligt..... | 536 |
| § 257 Farligt gods..... | 539 |
| § 258 Afsenders oplysningspligt ved gods af særlig beskaffenhed | 541 |
| § 259 Kvittering for modtagelse af godset..... | 543 |
| § 260 Fragten | 544 |
| § 261 Afsenders kontraktbrud og tilbagetræden fra transportaftalen.... | 547 |
| § 262 Transportrens forpligtelser | 550 |
| § 263 Dækslast | 554 |
| § 264 Transportørens væsentlige kontraktbrud | 556 |
| § 265 Transportforhindringer og afstandsfragt..... | 558 |
| § 266 Transportørens tiltag på vegne af lasteejer | 562 |
| § 267 Lasteejers ansvar for transportørens dispositioner | 564 |
| § 268 Modtagelse af godset..... | 566 |
| § 269 Modtagers hæftelse for fragt og andre krav..... | 568 |
| § 270 Transportørens tilbageholdsret..... | 571 |
| § 271 Oplægning af gods | 572 |
| § 272 Salg af oplagt gods | 574 |
| § 273 Ansvar for betaling af fragt..... | 575 |
| § 274 Transportørens varetægsperiode | 577 |
| § 275 Transportansvaret | 582 |
| § 276 Ansvarsfritagelsesreglerne | 589 |
| § 277 Transport af levende dyr | 595 |
| § 278 Forsinkelse..... | 597 |
| § 279 Erstatningsudmåling for tab eller skade på gods..... | 600 |
| § 280 Ansvarsgrænserne | 603 |
| § 281 Godsenheder | 606 |
| § 282 Udstrækning af reglerne om transportørens indsigelser og ansvarsbegrænsninger | 608 |
| § 283 Bortfald af begrænsningsretten | 610 |
| § 284 Ansvaret for ulovlig dækslast | 613 |

| | | |
|--|--|------------|
| § 285 | Brug af undertransportør | 615 |
| § 286 | Undertransportørens ansvar | 618 |
| § 287 | Transportørens og undertransportørens solidariske ansvar | 621 |
| § 288 | Præsumptionsregler i forbindelse med godsets udlevering | 623 |
| § 289 | Skader som følge af bjærgning og almindeligt havari | 625 |
| § 290 | Afsenders ansvar for tab og skade | 629 |
| § 291 | Afsenders ansvar for farligt gods | 631 |
| § 292 | Konnossementet | 635 |
| § 293 | Gennemgangskonnossementer | 639 |
| § 294 | Aflasters krav på udstedelse af konnossement | 640 |
| § 295 | Underskrivelse af konnossement på transportørens vegne | 642 |
| § 296 | Krav til konnossementets indhold | 643 |
| § 297 | Mangelfulde konnossementer | 646 |
| § 298 | Transportørens undersøgelses- og forbeholdspligt | 647 |
| § 299 | Konnossementets beviskraft | 650 |
| § 300 | Transportørens ansvar for urigtige oplysninger | 655 |
| § 301 | Aflasters ansvar for oplysninger om godset | 657 |
| § 302 | Udlevering mod konnossement | 659 |
| § 303 | Transportørens ret til oplægning af gods ved flere modtagere | 662 |
| § 304 | Udleveringsproceduren | 663 |
| § 305 | Ved bortkommet konnossement | 664 |
| § 306 | Retten til godset ved flere legitimerede modtagere | 665 |
| § 307 | Sælgers standsningsret | 666 |
| § 308 | Søfragtsedler | 668 |
| § 309 | Søfragtsedlens indhold | 670 |
| § 310 | Værnetingsregler | 672 |
| § 311 | Voldgiftsaftaler | 679 |
| §§ 312-320 | (Ubenyttede) | 682 |
| Kapitel 14. Om befragtning af skibe | | 683 |
| Indledning | | 683 |
| § 321 | Aktører og typer af befragtningsaftaler | 686 |
| § 322 | Deklaratorisk anvendelse | 691 |
| § 323 | Det befragtende skib | 693 |
| § 324 | Udskiftning af befragtningsaftalens parter | 696 |
| § 325 | Konnossementer udstedt under befragtningsaftale (trampkonnossement) | 697 |
| § 326 | Rejsebortfragterens vederlag i mangel af aftale | 701 |
| § 327 | Rejsebortfragterens forpligtelse til at levere et sødygtigt skib | 704 |
| § 328 | Rejsebefragterens valg af laste- eller lossehavn | 707 |

Indholdsfortegnelse

| | | |
|-------|--|-----|
| § 329 | Lasteplads..... | 710 |
| § 330 | Mindstekrav til lastetidens længde..... | 715 |
| § 331 | Liggetid..... | 717 |
| § 332 | Liggetidens begyndelse..... | 723 |
| § 333 | Liggetidens begyndelse, selvom skibet ikke kan lægges på lastepladsen..... | 725 |
| § 334 | Overliggetid..... | 728 |
| § 335 | Rejsbefragterens betaling for overliggetid..... | 730 |
| § 336 | Lastning..... | 735 |
| § 337 | Levering af godset..... | 739 |
| § 338 | Ombordkonnossement..... | 741 |
| § 339 | Rejsbortfragterens omsorgspligt..... | 744 |
| § 340 | Deviation og substituthavn..... | 745 |
| § 341 | Afstandsfragt..... | 747 |
| § 342 | Farligt gods..... | 750 |
| § 343 | Losningen..... | 751 |
| § 344 | Fragt for beskadiget eller tabt gods..... | 755 |
| § 345 | Modtagerens og rejsebefragterens ansvar for betaling af fragten..... | 758 |
| § 346 | Oplægning af godset..... | 759 |
| § 347 | Ladningsskader og forsinket udlevering..... | 761 |
| § 348 | Kancelleringstid..... | 763 |
| § 349 | Forsinkelse og andet kontraktbrud..... | 765 |
| § 350 | Tab af skibet..... | 768 |
| § 351 | Rejsbortfragterens erstatningsansvar..... | 769 |
| § 352 | Tilbagetræden før lastning..... | 771 |
| § 353 | Rejsbortfragterens hæveadgang..... | 776 |
| § 354 | Tilbagetræden efter lastning..... | 778 |
| § 355 | Forsinket lastning..... | 779 |
| § 356 | Anden forsinkelse på rejsebefragterens side..... | 780 |
| § 357 | Skade på grund af godset..... | 783 |
| § 358 | Krigsfare mv..... | 784 |
| § 359 | Delvis hæveadgang ved konsekutive rejser..... | 787 |
| § 360 | Omkostninger ved ophold..... | 788 |
| § 361 | Udløb af aftaleperioden ved konsekutive rejser..... | 789 |
| § 362 | Anvendelsesområde for reglerne om kvantumkontrakter..... | 791 |
| § 363 | Valgret vedrørende kvantum..... | 794 |
| § 364 | Afskibningsprogram..... | 795 |
| § 365 | Anmeldelse om afskibninger..... | 797 |
| § 366 | Nominering af skib..... | 799 |

| | | |
|--|--|------------|
| § 367 | Udførelsen af rejserne | 801 |
| § 368 | Forsinket underretning om afskibninger..... | 803 |
| § 369 | Forsinket nominering af skib | 805 |
| § 370 | Forsinket betaling af fragt mv..... | 806 |
| § 371 | Krigsfare mv..... | 808 |
| § 372 | Skibets tilstand og udrustning | 809 |
| § 373 | Besigtigelse..... | 817 |
| § 374 | Levering af skib i søen | 818 |
| § 375 | Kancelleringstidspunktet og forsinket levering af skibet..... | 819 |
| § 376 | Mangler ved skibet..... | 821 |
| § 377 | Tidsbortfragterens erstatningsansvar | 822 |
| § 378 | Tidsbefragterens dispositionsadgang..... | 823 |
| § 379 | Gensidig underretningspligt..... | 825 |
| § 380 | Bunkers..... | 826 |
| § 381 | Lastning og losning | 827 |
| § 382 | Konnossement | 829 |
| § 383 | Skader på gods og forsinket udlevering af gods..... | 831 |
| § 384 | Forsinkelse og andet kontraktbrud på tidsbefragterens side | 832 |
| § 385 | Skade på skibet..... | 834 |
| § 386 | Fælleshavari, bjærgning | 835 |
| § 387 | Udgifter ved rejserne..... | 836 |
| § 388 | Tilbagelevering og besigtigelse | 838 |
| § 389 | Overskridelse af befragtningsperioden | 839 |
| § 390 | Betaling af tidsfragt..... | 841 |
| § 391 | Forsinket betaling af tidsfragt | 842 |
| § 392 | Bortfald af tidsfragt | 844 |
| § 393 | Tab af skibet mv..... | 847 |
| § 394 | Krig mv..... | 848 |
| §§ 395-400 | (Ubenyttede)..... | 850 |
| Kapitel 15. Om befordring af passager og rejsegods..... | | 851 |
| Indledning | | 851 |
| § 401 | Definitioner..... | 852 |
| § 402 | Fravigelighed..... | 854 |
| § 403 | Forholdet til øvrige konventioner om befordring | 855 |
| § 403 a | Athen-forordningen..... | 856 |
| § 403 b | Ansvarsforsikring | 861 |
| § 403 c | Forsikringscertifikat | 862 |
| § 404 | Bortfragters ansvar overfor blinde passagerer mv..... | 863 |
| § 405 | Bortfragters forpligtelser | 864 |

Indholdsfortegnelse

| | | |
|--|---|------------|
| § 406 | Aftale om brug af et bestemt skib | 865 |
| § 407 | Passagerens overdragelse af rettigheder | 866 |
| § 408 | Forskrifter for orden og sikkerhed | 866 |
| § 409 | Rejsegods..... | 867 |
| § 410 | Farligt rejsegods | 868 |
| § 411 | Passagerens erstatningsansvar | 869 |
| § 412 | Bortfragters tilbageholdsret..... | 870 |
| § 413 | Forhindringer for rejsens udførelse..... | 871 |
| § 414 | Bortfragters pligter ved hindringer for rejsens udførelse | 872 |
| § 415 | Bortfragters krav på vederlag..... | 873 |
| § 416 | Hæveadgang ved væsentlige forhindringer | 874 |
| § 417 | Bortfragters krav på afstandsfragt..... | 875 |
| § 418 | Bortfragters ansvar for forsinkelse af passagerer | 876 |
| § 419 | Bortfragters ansvar for forsinkelse af rejsegods | 877 |
| § 420 | Passagerens egen skyld | 878 |
| § 421 | Bevisbyrden ved forsinkelse | 878 |
| § 422 | Bortfragters erstatningsansvar..... | 879 |
| § 423 | Passagerens selvrisko | 882 |
| § 424 | Bortfald af bortfragters ret til ansvarsbegrænsning | 883 |
| § 425 | Krav uden for kontrakt | 884 |
| § 426 | Bortfragters brug af underbefordrer..... | 884 |
| § 427 | Ansvarsbegrænsning ved solidarisk hæftelse | 886 |
| § 428 | Retten til at rejse erstatningskrav ved personskade..... | 887 |
| § 429 | Værneting | 888 |
| § 430 | Reglernes beskyttelsespræceptivitet | 889 |
| § 431 | Bortfragters ansvarsfrihed..... | 890 |
| §§ 432-440 | (Ubenyttede)..... | 892 |
| Kapitel 15 a. Passagerrettigheder | | 893 |
| Indledning | | 893 |
| § 440 | Passagerrettighedsforordningen..... | 893 |

Afsnit 5. Søulykker

| | | |
|---------------------------------------|--|------------|
| Kapitel 16. Om bjærgning | | 897 |
| Indledning | | 897 |
| § 441 | Definitioner..... | 898 |
| § 442 | Bjærgningsreglernes anvendelsesområde..... | 903 |
| § 443 | Kontrakter om bjærgning | 906 |

| | | |
|--|--|------------|
| § 444 | Pligter..... | 908 |
| § 445 | Betingelser for bjærgeløn..... | 910 |
| § 446 | Kriterier | 913 |
| § 447 | Hæftelse | 917 |
| § 448 | Uenighed om fordeling | 918 |
| § 449 | Særligt vederlag..... | 918 |
| § 450 | Undtagelser..... | 923 |
| § 451 | Bjærgelønnens fordeling | 925 |
| § 452 | Sikkerhedsstillelse og foreløbig betaling..... | 930 |
| § 453 | Statsfartøjer og statsejede humanitære laster..... | 932 |
| § 454 | Bjærgende statsfartøjer..... | 933 |
| §§ 455-460 | (Ubenyttede)..... | 934 |
| Kapitel 17. Om havari..... | | 935 |
| Indledning | | 935 |
| § 461 | Opgørelse af almindeligt havari..... | 935 |
| § 462 | Opgørelsessted..... | 937 |
| § 463 | Besigtelse af skade | 938 |
| § 464 | (Ophævet)..... | 938 |
| § 465 | Hæftelse | 938 |
| § 466 | Opgørelse af særligt havari. | 940 |
| §§ 467-470 | (Ubenyttede)..... | 941 |
| Kapitel 18. Om skibsdagbøger, søforklaring mv. | | 943 |
| Indledning | | 943 |
| § 471 | Skibsbøger | 943 |
| § 472 | Formålet med søforklaring..... | 947 |
| § 473 | Afholdelse af søforklaring..... | 948 |
| § 474 | Begæring om afholdelse af søforklaring..... | 950 |
| § 475 | Retlig kompetence..... | 953 |
| § 476 | Kompetent myndighed..... | 956 |
| § 477 | Pligt til at afgive søforklaring | 957 |
| § 478 | Rettens ansvar..... | 960 |
| § 479 | Søforklaring ved sammenstød..... | 962 |
| § 480 | Sagsomkostninger | 965 |
| § 481 | Ny søforklaring..... | 967 |
| § 482 | Undersøgelseskommission..... | 967 |
| § 483 | Besigtigelse af ladning | 970 |
| § 484 | Kære..... | 971 |
| § 485 | Delegationsbestemmelse | 972 |

Afsnit 6. Afsluttende bestemmelser

| | |
|--|------|
| Kapitel 18 a. Sikkerhed ved anlægsprojekter | 975 |
| Indledning | 975 |
| § 486 Forsikring for anlægsprojekter..... | 976 |
| §§ 487-500 (ubenyttede)..... | 977 |
| Kapitel 19. Om forældelse | 979 |
| Indledning | 979 |
| § 501 Forældelsesfrister | 979 |
| § 502 Forældelse af olieansvarskrav m.v..... | 989 |
| §§ 503-504 (Ubenyttede)..... | 991 |
| § 505 Forældelsesfrist for uskadeliggørelse af vrug..... | 991 |
| Kapitel 20. Kommunikation | 995 |
| § 505 a Digital kommunikation | 995 |
| § 505 b Underskriftskrav | 996 |
| Kapitel 21. Om straf | 999 |
| Indledning | 999 |
| § 506 Krav om at medbringe søloven og forskrifter om bord..... | 1000 |
| § 507 Forsømmelse af forpligtelser med hensyn til skibs-, maksin- eller radiodagbogen | 1001 |
| § 508 Uberettiget vægring..... | 1001 |
| §§ 509-512 (Ophævet)..... | 1002 |
| § 513 Ved skibsførerens delegation af opgaver..... | 1002 |
| § 514 Overtrædelse af visse regler, påbud og pligter | 1002 |
| § 514 a Hjemmel til fastsættelse af straf..... | 1004 |
| § 514 b Overtrædelse af modtagers oplysnings- og bidragspligt | 1006 |
| § 515 Strafansvar for juridiske personer | 1007 |
| § 515 a Manglende efterkommelse af pålæg..... | 1008 |
| Kapitel 22. Om lovens område og ikrafttræden | 1009 |
| Indledning | 1009 |
| § 515 b Søfartsstyrelsens tilsyn..... | 1009 |
| § 516 Klage over Søfartsstyrelsens afgørelser..... | 1010 |
| § 517 Lovens anvendelse for Grønland og Færøerne..... | 1011 |

| | | |
|---|--|-------------|
| § 518 | Lovens ikrafttræden..... | 1012 |
| § 519 | Særligt for ikrafttræden af regler om aftaler om befordring af gods..... | 1012 |
| Fremtidige ændringer til søloven..... | | 1015 |
| York-Antwerpen-reglerne af 1994..... | | 1087 |
| Kommentarer til York-Antwerpen-reglerne af 1994..... | | 1095 |
| Lov om Dansk Internationalt Skibsregister | | 1141 |
| Kommentarer til Lov om Dansk Internationalt Skibsregister..... | | 1145 |
| Indledning..... | | 1147 |
| Kapitel 1. Anvendelsesområde..... | | 1149 |
| § 1 | Registreringskrav..... | 1149 |
| § 2 | Skibe, der ikke optages i DIS..... | 1153 |
| § 3 | Skibe optaget i DIS er underlagt dansk ret..... | 1154 |
| § 4 | Fartbegrænsning for passagerskibe registeret i DIS..... | 1155 |
| Kapitel 2. Registreringen | | 1157 |
| § 5 | Registrering i DIS..... | 1157 |
| § 6 | Registreringer i DIS | 1160 |
| § 7 | Dobbeltregistreringsforbuddet | 1172 |
| § 8 | Kendingsbogstaver..... | 1172 |
| § 8 a | Årlige udgifter | 1173 |
| § 9 | Anmeldelse af ændringer i forhold | 1173 |
| Kapitel 3. Løn- og arbejdsforhold | | 1175 |
| § 10 | Kollektive overenskomster om løn- og arbejdsvilkår | 1175 |
| Kapitel 4. Udslettelse | | 1181 |
| § 11 | Slettelse fra DIS..... | 1181 |

Indholdsfortegnelse

| | |
|---|------|
| Kapitel 4 A. Bareboatregistrering | 1187 |
| § 11 a Optagelse i DIS af bareboatbefragtede handelsskibe | 1187 |
| § 11 b Udslettelsesgrunde | 1188 |
| § 11 c Mulighed for at danske skibe, optaget i DIS, midlertidigt kan føre udenlandsk nationalitetsflag | 1188 |
| § 11 d Anmeldelsespligt for skibe midlertidigt sat under fremmed flag. | 1189 |
| § 11 e Konsekvens af, at skibet ikke længere er undergivet danske regler | 1190 |
| § 11 f Bemyndigelse til erhvervsministeren..... | 1190 |
| Kapitel 5. Straf | 1193 |
| § 12 Bemyndigelse til Erhvervsministeren | 1193 |
| § 13 Bødestraf..... | 1194 |
| Kapitel 6. Ikrafttræden | 1197 |
| § 14 Ikrafttræden | 1197 |
| § 15 Færøerne og Grønland..... | 1197 |
| Bilagsoversigt | 1199 |
| Bilag 1. Fortegnelse over internationale konventioner og | |
| EU-lovgivning | 1200 |
| Bilag 2. Sølovens anvendelse for Færøerne og Grønland | 1202 |
| Bilag 3. Oversigt over lovgivning, konventioner mv. | 1234 |
| Forkortelser | 1241 |
| Litteraturfortegnelse | 1243 |
| Afgørelsesregister | 1261 |
| Stikordsregister | 1273 |

Forord til 5. udgave

Kommentaren er denne gang igen et resultat af samarbejde på tværs af grænserne mellem Danmark og Australien, gjort muligt af dagens teknologi. I København har et meget kyndigt hold af søretsjurister hos Gorrissen Federpiel, anført af Jens Mathiasen, som har arbejdet med opdateringen. I Australien har Jesper Martens med sædvanlig ekspertise og stor tålmodighed med københavnerne indpasset sig i arbejdet. Opdateringen kulminerede ved et to dages ophold på Schæffergården i efteråret 2019, hvor et imponerende hold af godt 20 søretsjurister arbejdede på højtryk for at færdiggøre arbejdet. Især advokat Thomas Edelgaard Christensen har været en uvurderlig drivkraft. Det ville have glædet de tidligere forfattere Allan Philip og Jørgen Bredholt at se denne forsamling af søretsekspertise videreføre deres arbejde.

Alle på teamet er meget stolte af den foreliggende udgave af kommentaren af et retsområde, der – som kommentarens volumen viser – ikke er blevet mindre komplekst.

I denne udgave har dispachør Lars Voigt Larsen forestået revisionen af kommentaren til sølovens kap. 17 samt York Antwerpen reglerne. Tak til Lars for denne hjælp.

Vi håber, at kommentaren vil være til nytte for teoretikere og praktikere. Udviklingen i 2020 med øget fokus på Nordic Maritime and Offshore Arbitration vil forhåbentligt understøtte en øget rolle for nordisk søret i internationale shipping disputer. Kommentaren bør i alle sådanne sager være et nyttigt redskab.

Af mere teknisk karakter skal nævnes at ændringer til loven er angivet ved de enkelte paragraffer og delvist kommenteret i afsnittet »fremtidige ændringer« på side 1015 ff. Hertil er der indføjet en detaljeret oversigt over sølovens anvendelse for Grønland og Færøerne i bilag 2.

På udgiverenes vegne
København April 2020
Peter Appel

Søloven¹⁾²⁾

lovbekendtgørelse nr. 1505 af 17. december 2018

som ændret ved lov nr. 599 af 24. juni 2005, lov nr. 526 af 7. juni 2006,
lov nr. 1563 af 20. december 2006, lov nr. 249 af 21. marts 2012,
lov nr. 1384 af 23. december 2012, lov nr. 618 af 12. juni 2013 og
lov nr. 205 af 5. marts 2019

- 1) Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/36/EF af 7. september 2005 om anerkendelse af erhvervsmæssige kvalifikationer, EU-Tidende 2005, nr. L 255, side 22, og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/20/EF af 23. april 2009 om reders forsikring mod søretlige krav, EU-Tidende, nr. L 131 af 28. maj 2009, side 128-131.
- 2) Ifølge artikel 288 i EUF-traktaten gælder en forordning umiddelbart i hver medlemsstat. Loven indeholder bestemmelser vedrørende anvendelsen her i landet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1177/2010 af 24. november 2010 om passagerers rettigheder ved sørejser og rejser på indre vandveje og om ændring af forordning (EF) nr. 2006/2004, EU-Tidende 2010, nr. L 334, side 1-16.

Afsnit 1 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, hvilke aktiviteter der skal udføres i Danmark. Erhvervsministeren kan endvidere 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 erhvervs- og vækstministeren 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 på forlangende forevises myndighederne.

Stk. 3. Erhvervs- og vækstministeren 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.

§ 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 i alt fald ikke dér, 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. Erhvervs- og vækstministeren 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. Danske skibe må som nationalitetsmærke alene føre det danske flag. Udslettes et skib af skibsregistret, fortabes retten til at lade skibet sejle under dansk 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. Dette gælder dog ikke fritidsfartøjer.

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. Er skibet under bygning med henblik på brug til fritidsformål, kan det dog kun optages i skibsbygningsregisteret, såfremt dets bruttotonnage skønnes at ville blive målt til mindst 20.

§ 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, lægtene, 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.

§ 11 a. Skibsregistrator kan træffe afgørelse om, at skibe, der er omfattet af restriktive foranstaltninger eller er ejet af fysiske eller juridiske personer, der er omfattet af restriktive foranstaltninger besluttet af De Forenede Nationer eller Den Eu-

ropæiske Union, ikke kan optages i et dansk skibsregister.

§ 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. 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. Erhvervs- og vækstministeren 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, 1. pkt., og §§ 22-39, 45 og 46 finder bestemmelserne i dette kapitel, med de fornødne lempelser, tilsvarende anvendelse ved registrering i fartøjsfortegnelsen. § 7 finder ikke anvendelse for skibe optaget i fartøjsfortegnelsen. Erhvervs- og vækstministeren fastsætter nærmere regler herom.

§ 13. Anmeldelse om optagelse af skib i skibsregistret 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. Erhvervs- og vækstministeren fastsætter regler om, hvilke bevisligheder der skal forelægges skibsregistrator for at godtgøre, at ejeren opfylder betingelser-

ne i § 1 eller § 2. Erhvervs- og vækstministeren 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 udsløst af registret den dag, det godtgøres at være optaget i et andet lands skibsregister.

Stk. 2. Erhvervs- og vækstministeren 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 søpanterrettigheder og andre panterrettigheder 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 panterrettigheder, der er anført i den i stk. 1 omhandlede udsløttelsesattest, eller hvis eksistens godtgøres af panthaveren, og som opfylder betingelserne i § 74, overfø-

res til skibsregistret samtidig med skibets registrering. Erhvervs- og vækstministeren 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., jf. dog stk. 10.

Stk. 3. For skibe med en bruttotonnage mellem 20 og 500 udgør den årlige afgift 1.600 kr., jf. dog stk. 10.

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 bruttoregister-tonnage, fastsættes afgiften efter stk. 2-4 og 10 på baggrund af skibets bruttoregister-tonnage.

Stk. 6. For skibe, der hverken har en målt bruttotonnage eller en målt bruttoregister-tonnage, 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 og 10 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 og 10 ikke anvendelse.

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

Stk. 10. For handelsskibe og fiskeskibe med en bruttotonnage under 30 udgør den årlige afgift 300 kr.

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

Stk. 2. Ejers skibet af partredere, hæfter partrederne solidarisk for afgiftens betaling. Ejers 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. Erhvervs- og vækstministeren 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 hensiddet 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 ustandsættelige af udmeldte syns- og skønsmand, af et godkendt klassifikations-selskab 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 søpanterrettigheder og andre panterrettigheder 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 begæ-

ring, 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 skibsbygningsregisteret, udslettes, når skibet afleveres af værftet, jf. dog § 20, stk. 3. Endvidere udslettes skibet af skibsbygningsregisteret, såfremt det går tabt, mens det er under bygning, jf. stk. 2.

§ 17 a. Skibsregistrator kan træffe afgørelse om at udslette et skib af et dansk skibsregister, hvis skibet er omfattet af restriktive foranstaltninger eller er ejet af fysiske eller juridiske personer, der er omfattet af restriktive foranstaltninger besluttet af De Forenede Nationer eller Den Europæiske Union, jf. dog § 20, stk. 1-3. Skibsregistrator kan nægte at udslette et skib i medfør af § 17, stk. 4 eller stk. 5, 1. pkt., såfremt det enten ifølge rederiets oplysninger eller på anden måde må anses for godtgjort, at skibet skal registreres i et land omfattet af restriktive foranstaltninger.

§ 18. Anmeldes det til skibsregisteret, at et fiskeskib eller handelsskib el.lign. med en bruttotonnage mindre end 20, som er optaget i skibsregisteret, ikke længere skal anvendes til erhvervsmæssige formål, udslettes skibet af registeret, hvis der ikke er registreret pant, brugsrettigheder eller andre rettigheder i det.

Stk. 2. Er der registreret pant, brugsrettigheder eller andre rettigheder i skibet, noteres det på skibets blad i skibsregisteret, at der ikke kan registreres nye rettigheder eller ændringer til eksisterende rettigheder i

skibet. Dog kan der registreres udslettelser, anmeldelser af kreditorskifte, ændret bestemmelse og modtageren af retslige meddelelser og oplysning om konkurs eller offentligt eller privat skifte eller andre forhold, som begrænser den registrerede ejers dispositionsret.

Stk. 3. Anmelder skibets ejer, at skibet er overdraget til en anden, noteres det på skibets blad i skibsregisteret, at den registrerede ejer ikke længere er berettiget til at råde over skibet.

Stk. 4. Anmeldes det til skibsregisteret, at skibet på ny skal anvendes erhvervsmæssigt, sidestilles dette med en anmeldelse om optagelse i skibsregisteret. De rettigheder, der er stiftet før registreringen, bevarer deres gyldighed over for tredjeemand, såfremt de herom gældende regler er iagttaget.

Stk. 5. Ejeren skal i de tilfælde, der er nævnt i stk. 1, indsende erklæring til skibsregisteret om, at kendingsbogstaverne er udhugget af skibet.

Stk. 6. Skibsregistrator kan dispensere fra kravet i stk. 5.

§ 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. Anmeldelsen skal være ledsaget af de fornødne bevisligheder.

§ 20. Udslettelse af skibsregisteret 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 ufornuddent ophold eller ved endelig afgørelse nægtes fremme.

Stk. 3. Udslettelse kan heller ikke finde sted, hvis der er registreret panterrettigheder i skibet, medmindre indehaverne af de registrerede panterrettigheder 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 flag og retten til skibets navn fortabes.

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 panterrettigheder 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 skøns mænd, 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 følger 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. Erhvervs- og vækstministeren 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. Erhvervs- og vækstministeren 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. Afgørelser om fratagelse af den retlige handleevne efter værgemålslovens § 6 skal registreres for at få gyldighed over for aftaler om skibet, der i god tro indgås med den umyndige.

Stk. 4. For skibe optaget i medfør af § 10, stk. 2, gælder, at de rettigheder, der er stiftet for 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. Søpanterrettigheder 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 størsteløb 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. Erhvervs- og vækstministeren 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

genparten 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 prioritetstilstand 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 pantebrev, som er omsætningspapirer, kræves fremlæggelse af pantebrevet i kvitteret stand, bevis for mortifikation eller ophør ifølge retsbeslutning. Pantebrev 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. Søfartsstyrelsen kan fastsætte regler om fastsættelse af anmeldelsestidspunktet på klokkeslæt. Søfartsstyrelsen kan dog fastsætte regler om anmeldelsestids-

punktet, der afviger herfra, for dokumenter, som modtages i papirform.

Stk. 3. Dokumenter, der anmeldes samme dag, betragtes ved registreringen som anmeldt samtidigt. Medfører dette uklarhed i adkomstforholdet, registreres dokumenterne, men udskattes på ny, såfremt anmelderen ikke inden en af skibsregistrator fastsat frist har tilvejebragt klarhed i adkomstforholdet.

Stk. 4. 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 udslattede.

Registreringens foretagelse

§ 39. Økonomi- og 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. Økonomi- og 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. Erhvervs- og vækstministeren træffer bestemmelse om inddeling af landet i havnekendingsnummerdistrikter.

§ 39 d. ...

Stk. 2. ...

Stk. 3. 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 skibsregistrets 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. Erhvervs- og vækstministeren kan fastsætte regler om gebyrer for brugen af registrets edb-system samt opkræve gebyr for rykkerskrivelser m.v. ved for sen betaling af gebyrer.

Præklauson 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 udsløttelsen.

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 udslættes af registret eller fartøjsfortegnelsen. Skibsregistrator kan dog bestemme, at udslættelsen 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,

- 1) hvis skibets rederi er hjemmehørende i Danmark, for landsretten i den landsretskreds, hvor rederiet er hjemmehørende, eller,
- 2) hvis skibets rederi er hjemmehørende uden for Danmark, for Østre Landsret.

Stk. 2. Afgørelsen skal indbringes for den pågældende landsret 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, og hvis omstændighederne taler for det, tillade, at skibsregistrators afgørelse indbringes for retten. Meddeles tilladelse, skal sag anlægges inden 14 dage. Hvis fagkundskab til

søforhold skønnes at være af betydning, kan retten tilkalde to søkyndige dommere, der udtages blandt de i medfør af retsplejelovens § 92 beskikkede sagkyndige. 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. 3. Landsrettens afgørelser efter stk. 1 og stk. 2, 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. Retsplejelovens § 392, stk. 2, finder tilsvarende anvendelse.

§ 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 offentlige 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-b. (Ubenyttede).

§ 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 ministeren for videnskab, teknologi og udvikling 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 skib m.v.

§ 47. En registreret ret over et skib omfatter, når intet andet er aftalt, tillige maskiner, kedler, motorer, radioudstyr, ekkolod, fiskeredskeer, 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 skibsbygningsregisteret, 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, 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 fiskeredskeer.

Stk. 4. En rettighed over et skib, som er registreret i skibsregisteret, omfatter uden særlig vedtagelse fiskerirettigheder, der tildeles ejeren i sin egenskab af ejer af skibet eller erhverves af denne til brug for skibet. Dette gælder dog ikke, hvis erhvervelsen er sket i strid med *stk. 6*.

Stk. 5. Særskilte rettigheder over en fiskerirettighed, der omfattes af en rettighed over et skib, der er registreret i skibsregisteret, kan ikke stiftes eller forbeholdes, jf. dog *stk. 6* og *7*.

Stk. 6. Ejeren af et skib, der er registreret i skibsregisteret, kan med samtykke fra samtlige registrerede rettighedshavere afhænde en fiskerirettighed.

Stk. 7. Ejeren af et skib, der er registreret i skibsregisteret, kan uden samtykke fra rettighedshaverne i skibet overdrage retten til at udnytte en fiskerirettighed fra overdragelsestidspunktet og indtil kalenderårets udløb. Aftaler om begrænsning af ejerens beføjelser efter 1. pkt. er ikke gyldige.

Stk. 8. Fiskerirettigheder efter *stk. 4-7* omfatter kvoteandele af enhver art, ret til årsmængde, havdage og kapacitet samt andre lignende rettigheder, der tilkommer den til enhver tid værende ejer af et skib, der anvendes til erhvervsfiskeri.

§ 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 pantretten, 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 gældsfragælsesbo.

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 priori-

tet 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 oprykningensret 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 udvidelser 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 fyl-

destgørelse 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) Offentligretlige og privatretlige havneafgifter, kanal- og andre vandvejsafgifter og 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 vrage 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. Søpanterrettigheder 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 søpanterrettigheder, 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 søpanterrettigheder i skibet, men går forud for registrerede panterrettigheder 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 fortrinset i pantet frem for alle andre hæftelser end offentlige afgifter.

Stk. 2. Søpanterrettigheder 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 givenhed.

§ 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 ihænde-haver,
 - b) størrelsen af det beløb, som pantet-retten skal sikre, og
 - c) den dato og de andre forhold, som efter lovgivningen i registrerings-landet er afgørende for panterettens prioritet i forhold til andre registre-rede 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 søpanterrettigheder i skibet med prioritet efter registre-rede 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, panterrettigheder 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, panterrettigheder og andre rettigheder i skibet falder bort.

Stk. 3. Ved fordelingen af salgssummen viger søpant, panterrettigheder 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, panterrettigheder 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 søpanterrettigheder og andre panterrettigheder 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) panterrettigheder 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 én 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 2 Rederi

Kapitel 5 Om partrederi

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

§ 102. Ejerskab af 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 redervirksomhed 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 søge i partrederiets anliggender og kan søges på dets vegne.

Stk. 2. Er der ikke valgt en bestyrende reder, kan enhver af partrederne søges på rederiets vegne. Sagen kan anlægges ved søgesøgtes 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 protokolens 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 truffne 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. Unnlader 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 rederegnskab 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 medreder 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 truffne 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 bemannet, provianteret og udrustet og i forsvarlig stand til modtagelse, befording 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 ska-

de, 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. Erhvervs- og vækstministeren 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 tilstedeværen-

de styrmand eller, hvis ingen styrmand er til stede, en anden af mandskabet fornøden underretning og ordre.

Stk. 2. Når skibet ikke er fortojet 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 nødvendigt 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 optræde 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 erhvervs- og vækstministeren 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 erhvervs- og vækstministeren 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 3

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 brutotonnage 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 trækingsrettigheder (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.

§ 152 a. Den, der er ansvarlig for en speedbåd med en skroglængde under 15 m, en vandscooter eller et lignende fartøj, hvortil der er foreskrevet uddannelseskraft til fartøjets fører eller eventuelle styrmand, er uden hensyn til skyld ansvarlig for personskade og tab af forsøger, som fartøjet forvolder i forbindelse med en søulykke.

Stk. 2. Erstatningen for personskade eller tab af forsøger kan nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte eller afdøde forsætligt har medvirket til skaden. Erstatningen kan endvidere nedsættes og i særlige tilfælde bortfalde, hvis skadelidte eller afdøde ved grov uagtsomhed har medvirket til skaden.

Stk. 3. Stk. 1 og 2 finder tilsvarende anvendelse for en udenlandsk speedbåd med en skroglængde under 15 m, en vandscooter eller et lignende fartøj, hvis der ville have været foreskrevet uddannelseskraft til fartøjets fører eller eventuelle styrmand, jf. stk. 1, hvis fartøjet havde været dansk.

Stk. 4. Erstatningsansvaret efter stk. 1 påhviler den, der benytter fartøjet eller lader det benytte. Fartøjets fører og en eventuel styrmand samt dets reder, hvis denne er en anden end den, som er nævnt i 1. pkt., er erstatningsansvarlig efter lovgivningens almindelige regler.

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 erhvervs- og vækstministeren, 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.

§ 154 a. Et fartøj, som er omfattet af § 152 a, stk. 1, skal være omfattet af en forsikring til dækning af krav om erstatning for skader forvoldt af fartøjet i forbindelse med en søulykke. Forsikringen skal give mulighed for at opnå erstatning inden for de ansvarsgrænser, der fremgår af § 175. Forsikringspligten påhviler den, der benytter fartøjet eller lader det benytte.

Stk. 2. For fartøjer, som en stat benytter eller lader benytte, uden at fartøjet er omfattet af § 155, eller som en kommune eller en region benytter eller lader benytte, sidestilles selvforsikring med forsikring.

Stk. 3. Føreren skal under sejladsen være i besiddelse af et certifikat, som bekræfter, at der foreligger en forsikring, eller et bevis for selvforsikring, jf. stk. 1 og 2. Fartøjet må ikke benyttes uden gyldigt certifikat eller bevis. Certifikatet eller beviset skal på forlangende forevises for myndighederne.

Stk. 4. Søfartsstyrelsen kan fastsætte nærmere regler om forsikringen, jf. stk. 1 og 2, herunder om kontraheringspligt for forsikringsgiver, en garantiordning for erstatning, ansvarsforsikring for udenlandske fartøjer og krav til udformning og udste-

delse af det certifikat eller bevis, som er nævnt i stk. 3.

§ 154 b. Forsikringsgiveren hæfter umiddelbart over for skadelidte for erstatning efter § 154 a, stk. 1.

Stk. 2. En aftale mellem forsikringsgiveren og forsikringstageren om, at forsikringsgiveren skal have regres mod den, der efter § 152 a, stk. 4, er ansvarlig for skaden, når forsikringsbegivenheden er fremkaldt af den ansvarlige ved uagtsomhed, har kun retsvirkning, hvis forsikringsbegivenheden er fremkaldt ved en uagtsomhed, der kan betegnes som grov hensynsløshed.

§ 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 8 a, kapitel 9 a og kapitel 10.

Stk. 3. Dette kapitel berører ikke de krav, der er til forsikring, i kapitel 11 og 15.

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

Stk. 5. Dette kapitel berører ikke retten til ansvarsbegrænsning efter offshoresikkerhedslovens § 69.

§§ 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 der-ved 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 er 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.

Stk. 6. Stk. 1-3 og 5 finder ikke anvendelse for personskade og tab af forsørger, når mindst ét involveret fartøj er omfattet af § 152 a.

§ 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. Dette gælder dog ikke for personskade og tab af forsørger, når mindst ét involveret fartøj er omfattet af § 152 a.

§ 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.

Kapitel 8 a

*Ansvar for vragsfjernelse efter en søulykke
og pligt til forsikring, der dækker
vragsfjernelse*

§ 164. Bestemmelserne i dette kapitel finder anvendelse på dansk territorium og i dansk eksklusiv økonomisk zone samt for danske skibe, uanset hvor skibet befinder sig.

Stk. 2. Bestemmelserne i dette kapitel finder ikke anvendelse, i det omfang fjernelse af vraget er omfattet af kapitel 9 a, 10 eller 11.

Stk. 3. Bestemmelserne i dette kapitel finder ikke anvendelse på forholdsregler, der er truffet i medfør af konventionen af 29. november 1969 om kyststaters ret til indgriben på det åbne hav i tilfælde af olieforureningsulykker eller i medfør af protokollen af 2. november 1973 vedrørende indgriben på det åbne hav i tilfælde af forurening med andre stoffer end olie.

Stk. 4. Bestemmelserne i dette kapitel ændrer ikke ved ansvar og pligter i medfør af lov om erstatning for atomskader (nukleare skader).

Stk. 5. For krigsskibe eller andre skibe, der ejes eller drives af en stat og anvendes til statslige, ikke erhvervsmæssige aktiviteter, finder dette kapitel ikke anvendelse.

§ 165. Ved registreret ejer forstås i dette kapitel den eller de personer, der er registreret som skibets ejer, eller, hvis der ikke findes nogen registrering, den eller de personer, der ejer skibet på tidspunktet for søulykken. I de tilfælde, hvor skibet ejes af en stat og opereres af et selskab, der i den pågældende stat er registreret som skibets reder, forstås ved registreret ejer skibets reder.

Stk. 2. Ved skib forstås i dette kapitel et søgående fartøj af enhver type, herunder hydrofoilbåde, luftpudefartøjer, undervandsfartøjer, flydende fartøjer og flydende platforme. Flydende platforme, der er fast anbragt og beskæftiget med søgning efter

eller udnyttelse eller behandling af mineralske ressourcer på havbunden, anses ikke for at være skibe.

Stk. 3. Ved vrags forstås i dette kapitel et sunket eller strandet skib efter en søulykke, enhver del af et sunket eller strandet skib, herunder genstande, der er eller har været om bord på skibet, enhver genstand, der er tabt fra et skib til søs, og som er strandet, sunket eller drivende til søs, eller et skib, der er lige ved eller rimeligvis kan forventes at synke eller strande, og hvor effektive forholdsregler ikke allerede er taget for at yde assistance til skibet eller det eventuelle gods, der måtte være i fare.

Stk. 4. Ved fare forstås i dette kapitel ethvert forhold eller enhver trussel, som udgør en risiko eller hindring for sejladsen eller rimeligvis kan forventes at have større skadelige konsekvenser for havmiljøet eller forårsage skade på kystlinjen eller en eller flere staters hermed forbundne interesser.

Stk. 5. Ved hermed forbundne interesser forstås i dette kapitel interesserne hos en kyststat, der er direkte berørt eller truet af et vrags, såsom maritime kyst-, havne- og flodmundingsaktiviteter, herunder fiskeaktiviteter, der er et væsentligt levebrød for de berørte personer, turistattraktioner og andre økonomiske interesser i det berørte område, kystbefolkningens helbred og det berørte områdes vel, herunder bevaring af havets levende ressourcer og af dyrelivet og offshore- og undervandsinfrastruktur.

Stk. 6. Ved fjernelse forstås i dette kapitel enhver forebyggelse, afbødning eller fjernelse af den fare, der er skabt af et vrags.

Stk. 7. Ved søulykke forstås i dette kapitel en skibskollision, stranding eller anden sejladshændelse eller en anden hændelse om bord på eller uden for et skib, der fører til materiel skade eller en overhængende risiko for materiel skade på et skib eller dets last.

Stk. 8. Ved berørt stat forstås i dette kapitel den stat, der har tilsluttet sig vragsfjernelseskonventionen, og i hvis eksklusive økonomiske zone vraget befinder sig,

eller, såfremt statens søterritorium er omfattet af konventionen, i hvis eksklusive økonomiske zone eller på hvis territorium vraget befinder sig.

Stk. 9. Ved konventionsområde forstås i dette kapitel den eksklusive økonomiske zone eller områder, hvor en eksklusiv økonomisk zone kunne etableres, ved stater, der har tilsluttet sig vragsfjernelseskonventionen, og de pågældende staters territorier, såfremt disse er omfattet af vragsfjernelseskonventionen.

Stk. 10. Ved vragsfjernelseskonventionen forstås i dette kapitel Nairobikonventionen af 23. maj 2007 om fjernelse af vrag.

§ 166. Den registrerede ejer af et skib er uden hensyn til skyld ansvarlig for omkostninger forbundet med vrags lokaliserings, afmærkning og fjernelse, hvis vraget befinder sig på dansk territorium eller i dansk eksklusiv økonomisk zone.

Stk. 2. Den registrerede ejer af et skib, som fører dansk flag, har med de begrænsninger, der følger af vragsfjernelseskonventionen, pligt til at sikre, at vraget fjernes,

- 1) når dette ligger i et konventionsområde uden for dansk territorium og dansk eksklusiv økonomisk zone, og
- 2) når den berørte stat i overensstemmelse med konventionen har bestemt, at vraget udgør en fare.

Stk. 3. Dette kapitel berører ikke retten til ansvarsbegrænsning efter kapitel 9.

Stk. 4. Krav mod den registrerede ejer om erstatning af omkostninger forbundet med et vrags lokaliserings, afmærkning og fjernelse kan kun rejses i overensstemmelse med reglerne i dette kapitel, jf. dog § 164, stk. 2-5.

Stk. 5. Er fjernelsen af et vrag en bjærgning i medfør af kapitel 16, ydes der betaling eller kompensation til bjærgerne efter reglerne i kapitel 16.

§ 167. Den registrerede ejer er ikke ansvarlig, såfremt vedkommende godtgør, at den søulykke, der forårsagede vraget,

- 1) var resultat af en krigshandling, fjendtligheder, borgerkrig, opstand eller et naturfænomen af usædvanlig, uundgåelig og uimodståelig karakter,
- 2) var helt og fuldstændigt forårsaget af en handling eller undladelse af tredje part med den hensigt at forårsage skade eller
- 3) var helt og fuldstændigt forårsaget af forsømmelighed eller anden uretmæssig handling af en regering eller anden myndighed med ansvar for vedligeholdelse af lanterner eller andre navigationshjælpemidler under udøvelse af denne funktion.

§ 168. Den registrerede ejer af et skib, som fører dansk flag, og som har en bruttotonnage på 20 eller derover, skal for at gå i fart have en godkendt forsikring eller anden garanti, der dækker ejerens ansvar i medfør af dette kapitel, og et certifikat, hvis skibet har en bruttotonnage på 300 og derover, jf. § 170. Forsikringssummen kan begrænses til ansvarsgrænsen i § 175, stk. 4.

Stk. 2. En forsikring for et skib med en bruttotonnage på 300 eller derover skal for at kunne godkendes opfylde følgende krav:

- 1) Forsikringen må kun kunne ophøre
 - a) ved udløbet af den gyldighedsperiode, som fremgår af certifikatet, jf. § 169, eller
 - b) tidligst ved udløbet af 3 måneder fra det tidspunkt, hvor forsikreren har meddelt Søfartsstyrelsen, at forsikringen vil ophøre.
- 2) Ethvert krav om erstatning for omkostninger skal kunne rettes direkte til forsikreren. Forsikreren skal i disse tilfælde kunne påberåbe sig de samme indsigelser, som den registrerede ejer ville kunne, hvis kravet var blevet rettet mod ejeren. Forsikreren må dog ikke kunne påberåbe sig den registrerede ejers konkurs, likvidation eller ophør.

Stk. 3. En forsikring for et skib med en bruttotonnage på 20 eller derover, men

mindre end 300, skal opfylde de krav, som er nævnt i stk. 2, nr. 1, litra b, og nr. 2.

Stk. 4. Søfartsstyrelsen fastsætter nærmere regler om forsikring og garanti som nævnt i stk. 1, herunder om, hvilke krav forsikringen og forsikreren skal opfylde, for at forsikringen kan godkendes.

§ 169. Søfartsstyrelsen udsteder for skibe, som fører dansk flag, og som har en bruttotonnage på 300 eller derover, et certifikat, der bekræfter, at skibet er forsikret i overensstemmelse med § 168.

Stk. 2. På anmodning udsteder Søfartsstyrelsen også certifikater til skibe, hvis flagstat ikke har tilsluttet sig vragsfjernelseskonventionen. Udstedelsen sker på samme vilkår som til danske skibe.

Stk. 3. Til skibe ejet af den danske stat udsteder Søfartsstyrelsen et certifikat, der bekræfter, at skibet er statsejet, og at skibets ansvar er dækket inden for de grænser, som er nævnt i kapitel 9.

Stk. 4. Søfartsstyrelsen fastsætter nærmere regler om certifikatets udformning og gyldighedsperiode, om betaling for udstedelse og om, hvor certifikatet skal opbevares. Søfartsstyrelsen kan overlade udstedelsen af certifikater til andre, herunder private.

§ 170. Et dansk skib, som har en bruttotonnage på 300 eller derover, må ikke gå i fart, medmindre det er i besiddelse af et certifikat som nævnt i § 169.

Stk. 2. Et dansk skib, som har en bruttotonnage på 20 eller derover, men mindre end 300, må ikke gå i fart, medmindre der er tegnet forsikring i overensstemmelse med § 168. Tilsvarende krav om forsikring gælder i en situation omfattet af § 166, stk. 6.

Stk. 3. Ethvert skib uanset nationalitet, der har en bruttotonnage på 300 eller derover, skal være i besiddelse af et certifikat svarende til det i § 169 nævnte certifikat for at anløbe eller afsejle dansk havn eller

en offshoreinstallation på dansk søterritorium. Hvis skibets flagstat har tilsluttet sig vragsfjernelseskonventionen, skal certifikatet være udstedt af flagstatens myndighed. Hvis skibets flagstat ikke har tilsluttet sig vragsfjernelseskonventionen, skal certifikatet være udstedt af myndigheden i en stat, der har tilsluttet sig vragsfjernelseskonventionen.

Stk. 4. Søfartsstyrelsen og andre myndigheder, der af erhvervs- og vækstministeren er bemyndiget dertil, kan nægte et skib adgang til eller forbyde det at forlade dansk havn eller offshoreinstallation eller andet laste- og lossested i Danmark eller på dansk søterritorium, hvis skibet ikke er i besiddelse af det certifikat, som er nævnt i stk. 1 eller 3, eller hvis skibet ikke er forsikret som bestemt i stk. 2.

§ 170 a. For skibe eller vrag gælder §§ 164-170 tilsvarende, når skibet eller vraget bugseres.

Stk. 2. Ved bugsering af andre genstande end skibe og vrag eller ved bugsering af skibe og vrag, for hvilke der ikke i andre regler i dette kapitel er foreskrevet forsikringspligt, er den, der har bestilt bugseringen, ansvarlig for omkostningerne forbundet med det bugseredes lokalisering, afmærkning, fjernelse og bjærgning, hvis genstanden, skibet eller vraget i forbindelse med bugseringen forliser, tabes, strandes, synker eller driver til søs el.lign. på dansk territorium. Den, der har bestilt bugseringen, skal tegne en forsikring eller have anden tilsvarende økonomisk sikkerhed, der dækker ansvaret for omkostningerne. Den, der har bestilt bugseringen, skal desuden sikre, at slæbet er sødygtigt.

Stk. 3. Den, der bugserer et skib, et vrag eller en anden genstand på dansk territorium, skal påse, at der er tegnet forsikring eller stillet anden tilsvarende økonomisk sikkerhed.

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) hævnning, fjernelse, ødelæggelse eller uskadelliggørelse af et skib, der er sunket, strandet, forladt eller slået til vrage, og af, hvad der er eller har været om bord på et sådant skib,
- 5) fjernelse, ødelæggelse eller uskadelliggørelse 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 400.000 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 3,02 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 1.208 SDR,
- 2) for hvert ton fra 30.001 til 70.000 tons med 906 SDR og
- 3) for hvert ton over 70.000 tons med 604 SDR.

Stk. 3. Ansvarsgrænsen for krav i anledning af et vrags lokalisering, afmærkning og fjernelse er 2.000.000 SDR for skibe, som ikke er passagerskibe, der udelukkende sejler i fast rutefart. For sådanne skibe med en tonnage på mere end 1.000 forhøjes ansvarsgrænsen således:

- 1) For hvert ton fra 1.001 til 2.000 med 2.000 SDR,
- 2) for hvert ton fra 2.001 til 10.000 med 5.000 SDR og
- 3) for hvert ton over 10.001 med 1.000 SDR.

Stk. 4. Ansvarsgrænsen for alle andre krav, samt en eventuel udækket del af krav som nævnt i stk. 2, er 1,51 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 604 SDR,
- 2) for hvert ton fra 30.001 til 70.000 tons med 453 SDR og
- 3) for hvert ton over 70.000 tons med 302 SDR.

Stk. 5. Ansvarsgrænserne i stk. 1-4 gælder summen af alle krav, som opstår ved en og samme hændelse, mod rederen, ejeren, brugeren, befragteren og disponenter samt de personer, som de svarer for.

Stk. 6. 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. 7. Erhvervs- og vækstministeren kan ændre ansvarsgrænserne i stk. 1, 2 og 4

i overensstemmelse med vedtagelser truffet i henhold til artikel 8 i 1996-protokollen. Erhvervs- og vækstministeren 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 dér nævnte fordringer, dækkes den udækkede del i lige forhold med andre krav af det i § 175, stk. 4, 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 losschavnen, hvis kravet gælder ladningsskade.

Stk. 4. 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 London-konventionen 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. Ansvarer 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. offshoreikkerhedsloven, 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 ansvarer påberåbes ved dansk domstol. For så vidt angår krav som nævnt i § 173, nr. 5, skal spørgsmålet om, hvorvidt ansvarer er begrænset og i bekræftende fald til hvilket beløb, afgøres efter lovgivningen i det land, hvis lovgivning finder anvendelse på tjensteaftalen, 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 ansvarer den, som på tids-

punktet 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 mineralisk 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 ned sættes 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) lodsens 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. Erhvervs- og vækstministeren 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. Erhvervs- og vækstministeren kan overlade udstedelsen af certifikater til andre, herunder private.

Stk. 5. Erhvervs- og vækstministeren kan udstede certifikat til et skib, som er ejerregistreret i Danmark, men som er ba-

reboatregistreret i et fremmed lands register.

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

Stk. 7. Erhvervs- og vækstministeren 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 erhvervs- og vækstministeren 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 kontinentalsockel eller at 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. Domme, der er afsagt af en domstol i en anden EU-medlemsstat, anerkendes og fuldbyrdes dog i overensstemmelse med de relevante fællesskabsregler, som Danmark er omfattet af, herunder tilknyttet ved mellemstatlig aftale.

§ 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.

de 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 afvær-

ge 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 mineralisk olie med carbonhydrider herunder råolie, brændselsolie, tung dieselolie, og smørelie.

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. Ejerskab 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) lodsens 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

§ 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, jf. dog stk. 3, for hver ekstra tonnageenhed. Det samlede erstatningsbeløb kan dog ikke i noget tilfælde overstige 59,7 mio. SDR. 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. Erhvervs- og vækstministeren 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 i København.

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 i skib eller anden ejendom, som tilhører ejeren, eller har ejeren stillet sikkerhed for at undgå arrest for sådanne krav, 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. Erhvervs- og vækstministeren 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. Erhvervs- og vækstministeren kan overlade udstedelsen af certifikater til andre, herunder private.

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

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

Stk. 4. Erhvervs- og vækstministeren 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 erhvervs- og vækstministeren 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 økonomi- og 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 protokol­ lens artikel 24 eller artikel 25, kan erhvervs- og vækstministeren 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 brændselolie 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. Erhvervs- og vækst­ministeren fastsætter nærmere regler om oplysnings- og bidragspligt, herunder om forpligtelse til at indsende en revisorerklæring om rigtigheden af de indberettede oplysninger. Såfremt virksomheden drives i selskabsform, påhviler det medlemmerne af direktionen eller dem, der må sidestilles

hermed, at påse, at oplysningspligten overholdes. Ved manglende rettidig opfyldelse af oplysningspligten kan erhvervs- og vækstministeren 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.

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.

Stk. 4. Erhvervs- og vækstministeren kan fastsætte regler om, at stk. 2 ikke finder anvendelse på en miljøskade eller en overhængende fare for en miljøskade, der

er omfattet af § 47 c i lov om beskyttelse af havmiljøet.

Stk. 5. Denne lovs kapitel 9 finder anvendelse på situationer nævnt i stk. 2-4.

§ 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-b
(Ophævet)

§ 210. (Ophævet).

Kapitel 11
(Ophævet)

§ 211. (Ophævet).

§ 212. Ved HNS-stoffer forstås i dette kapitel

- 1) olie, der transporteres i bulk, som beskrevet i regel I i bilag I til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe, 1973, som ændret ved protokollen hertil af 1978 (MARPOL 73/78),

- 2) skadelige flydende stoffer, der transporteres i bulk, som beskrevet i regel 1.10 i bilag II til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe, 1973, som ændret ved protokollen hertil af 1978 (MARPOL 73/78) samt stoffer og blandinger, der midlertidigt er kategoriseret som hørende til i forureningskategori X, Y eller Z i overensstemmelse med regel 6.3 i ovennævnte bilag II,
- 3) farlige flydende stoffer, der transporteres i bulk, som beskrevet i kapitel 17 i den internationale kode for konstruktion og udrustning af skibe, som fører farlige kemikalier i bulk (IBC-koden), samt de farlige produkter, for hvilke midlertidige transportbetingelser er fastlagt i overensstemmelse med kodens paragraf 1.1.6,
- 4) farlige og forurenende stoffer, materialer og genstande i emballeret form, som er omfattet af den internationale kode for maritimt farligt gods (IMDG-koden),
- 5) flydende gas som beskrevet i kapitel 19 i den internationale kode for konstruktion og udrustning af skibe til transport af flydende gas i bulk (IGC-koden) samt de produkter, for hvilke midlertidige transportbetingelser er fastlagt i overensstemmelse med kodens paragraf 1.1.6,
- 6) flydende stoffer, der transporteres i bulk, med et flammepunkt, der ikke overstiger 60 °C (målt ved en prøve i lukket beholder),
- 7) gods i fast form i bulk med farlige kemiske egenskaber, som er omfattet af den internationale kode for transport af gods i fast form i bulk (IMSBC-koden), i det omfang disse stoffer også er underlagt bestemmelserne i den internationale kode for maritimt farligt gods (IMDG-koden), der var gældende i 1996, når de transporteres i emballeret form, og

- 8) rester fra den forrige bulktransport af stoffer, som er omhandlet i nr. 1-3 og 5-7.

Stk. 2. De i stk. 1 og § 211, stk. 3, nr. 2, nævnte koder og konventioner med undtagelse af IMDG-koden fra 1996 gælder med senere ændringer, når disse er vedtaget af de relevante organer i FN's internationale maritime organisation, IMO, og er trådt i kraft.

Stk. 3. Ved skib forstås i dette kapitel enhver flydende indretning konstrueret eller indrettet til søtransport.

Stk. 4. Ved ejer forstås i dette kapitel 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. 5. Ved søtransport forstås i dette kapitel perioden fra det tidspunkt, hvor et HNS-stof ved lastning bringes ind i en del af skibets udstyr, til det tidspunkt, hvor det ved losning ophører med at være til stede i en del af skibets udstyr. Hvis der ikke anvendes noget udstyr, begynder og slutter perioden, når HNS-stoffet bringes over skibets side.

Stk. 6. Ved HNS-konventionen forstås den internationale konvention af 1996 om ansvar og erstatning for skader opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer (hazardous and noxious substances) som ændret ved protokollen af 2010. Ved HNS-fonden forstås Den Internationale Fond for Farlige og Forurenende Stoffer oprettet i medfør af HNS-konventionen.

Stk. 7. Ved konventionsstat forstås i dette kapitel en stat, der har tilsluttet sig HNS-konventionen.

Stk. 8. Ved HNS-last i bulk forstås ethvert farligt og skadeligt stof, der nævnes i stk. 1, nr. 1-3 og 5-8.

Stk. 9. Ved emballeret HNS-last forstås ethvert farligt og skadeligt stof, der nævnes i stk. 1, nr. 4.

§ 213. (Ophævet).

§§ 214-222. (Ophævet).

§ 223. Den, som modtager mere end 20.000 t HNS-stoffer transporteret i bulk i skib som last pr. år, skal betale bidrag til HNS-fonden efter reglerne i HNS-konventionens artikel 16-20. Dog skal bidrag for flydende naturgas af lette kulbrinter med metan som hovedbestanddel (LNG) betales af modtageren, medmindre det er aftalt og den relevante myndighed er orienteret om, at den, der umiddelbart inden losningen havde adkomst til stoffet, er bidragspligtig uanset mængden af LNG. Hvis adkomsthaveren ikke betaler bidragene helt eller delvis, skal modtageren betale disse. Bidragspligten for den, som modtager tung olie omfattet af § 191, stk. 4, indtræder dog for disse stoffer, når denne har modtaget mere end 150.000 t pr. år.

Stk. 2. Som modtager anses den, som fysisk modtager bidragspligtigt gods i danske havne eller terminaler. Sker modtagelsen på vegne af en fuldmagtsgiver underlagt en kontraherende stats jurisdiktion, anses fuldmagtsgiveren for at være modtager i stedet, såfremt den fysiske modtager oplyser fuldmagtsgiverens identitet over for HNS-fonden.

Stk. 3. Gods i transit, som helt eller delvis er overført direkte eller i havn eller lossested fra et skib til et andet skib som led i søtransporten fra det oprindelige lastested til det endelige bestemmelsessted, anses ikke for bidragspligtigt gods. Sådant gods anses for modtaget på bestemmelsesstedet.

Stk. 4. Modtagere her i landet er pligtige 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. Ved manglende rettidig opfyldelse af oplysningspligten kan erhvervs- og vækstministeren skønsmæssigt fastsætte og indberette de formodede importerede mængder.

Stk. 5. Erhvervs- og vækstministeren udpeger den offentlige myndighed, der kan foretage den direkte kontrol med virksomhedernes oplysninger om HNS-import. Med henblik på eftersøgning og kontrol af HNS-stoffer har denne myndighed ret til uden retskendelse at foretage kontrol af indførsel af bidragspligtige HNS-stoffer, der modtages af danske virksomheder, herunder adgang til virksomheder, som importerer disse stoffer, og virksomhedernes regnskaber, optegnelser el.lign., der udgør dokumentation for import.

Stk. 6. Erhvervs- og vækstministeren fastsætter nærmere regler om oplysnings- og bidragspligt, jf. stk. 1 og 4.

§§ 224-229. (Ophævet/Ubenyttet).

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, eller § 11 a, stk. 1, i lov om Dansk Internationalt Skibsregister, 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. Erhvervs- og vækstministeren 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 fuldbyrdesdom 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 truffne 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 4 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.