

Lovforslag nr. L 138. Fremsat den 14. december 1988 af industriministeren (Henning Dyremose fg.)

Forslag

til

Lov om ændring af søloven

(Arrest i skib)

§ 1

I søloven, jf. lovebekendtgørelse nr. 141 af 1. april 1985, foretages følgende ændringer:

1. Efter § 284 indsættes:

»Kapitel 12 a

Om arrest i skib

§ 285. 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 af agenter for skibets eller ejerens regning,
- 15) tvist om ejendomsretten til et skib,
- 16) tvist mellem samejere af et skib om ejendomsretten, besiddelsen, brugen eller indtægterne af skibet, eller
- 17) panterettigheder i skib.

§ 286. 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.

§ 287. Arrest i skib kan foretages i det skib, som søretskravet angår. Hvis kravet har en årsag, der er nævnt i § 285, 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 § 285, nr. 1-14, kan arrest foretages i skibet samt i et andet skib, der tilhører den, der hæfter for kravet.

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

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

Stk. 5. En fordringshaver kan ikke opnå arrest i skib mere end en gang for samme krav. Det samme gælder, når sikkerhed er stillet for

F. t. l. vedr. søloven

at afværge eller ophæve arrest i skib. Dette gælder dog ikke, hvis fordringshaveren godtgør, at sikkerheden var endelig frigivet, før den senere arrest blev begæret, eller der er anden særlig grund til at foretage arresten.

§ 288. Inden arrestforretning 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 udover 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.

§ 289. Arrest, der støttes på de i § 285, nr. 1-14 og 17, nævnte krav, kan afværges og foretaget 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 § 285, 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.

§ 290. Bestemmelserne om arrest i lov om retsens pleje finder i øvrigt anvendelse for arrest i skib.

§ 2

I lov om rettens pleje, jf. lovbekendtgørelse nr. 567 af 1. september 1986 som ændret senest ved lov nr. 731 af 7. december 1988, foretages følgende ændringer:

1. Efter § 246 indsættes:

»§ 246 a. Sager om stadfæstelse af arrest i et skib og om den fordring, for hvilken arresten er gjort, kan anlægges ved retten på det sted, hvor arresten er foretaget, eller ville være foretaget, hvis den ikke var afværget ved sikkerhedsstillelse.«

2. I § 247, stk. 1, indsættes som 2. pkt.:

»Dette gælder dog ikke sager, der anlægges ved det i § 246 a nævnte værneting, og som er omfattet af konventionen af 10. maj 1952 om arrest i søgående skibe.«

3. I § 628 indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:

»Stk. 3. Sager om arrest i skib med forbud mod skibets afsejling til sikring af et søretskrav behandles efter reglerne i sølovens kapitel 12 a.«

§ 3.

Tidspunktet for lovens ikrafttræden fastsættes af Industriministeren.

Stk. 2. Er anmodning om arrest indgivet til fogedretten før lovens ikrafttræden, finder de hidtil gældende regler anvendelse.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Lovforslaget tilsigter at gøre det muligt for Danmark at tiltræde den i Bruxelles den 10. maj 1952 vedtagne konvention om arrest i søgående skibe, der er medtaget som *bilag 1*.

EF's domskonvention, konvention af 27. september 1968 om retternes kompetence og om fuldbyrdelse af retsafgørelser i borgerlige sager, herunder handelssager, som tiltrådt af Danmark ved den såkaldte tiltrædelskonvention, jf. lov nr. 325 af 4. juni 1986 om domskonventionen m.v., indebærer, at reglerne om godsværneting ikke længere kan anvendes ved retsforfølgning i forbindelse med arrest i skib, der er omfattet af domskonventionen. Domskonventionen ville således alvorligt begrænse mulighederne for at opnå jurisdiktion i søretssager, hvor sagen ofte er baseret på godsværneting.

Med nærværende lovforslag bevares dansk værneting ved retsforfølgning i forbindelse med arrest i skib, der er omfattet af domskonventionen.

I forbindelse med forhandlingerne i EF om Danmarks, Irlands og Det forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands tiltrædelse af domskonventionen blev det overvejet at tilføje konventionen et særligt afsnit om retternes kompetence i søretssager, hvilket dog af hensyn til konventionens overskuelighed blev opgivet. Spørgsmålet fandtes bedst at kunne løses på grundlag af domskonventionens art. 57, hvorefter konventionen ikke berører overenskomster, som de kontraherende stater har tiltrådt eller vil tiltræde, og som på særlige områder fastsætter regler for domstolens kompetence samt for anerkendelse og fuldbyrdelse af retsafgørelser. Da arrestkonventionen bl.a. indeholder bestemmelser om arrestværneting, ville der med hensyn hertil kunne opnås europæisk retsenhed ved, at alle medlemslandene tiltræder denne konvention.

Spørgsmålet har endvidere betydning efter artikel 54 a i den parallelle konvention til domskonventioner med EFTA-landene, indgået den 16. september 1988, («Lugano-konventionen»).

Da der for Danmarks og Irlands vedkommende måtte påregnes, at der ville gå nogen tid hermed, blev

der for disse stater indført en overgangsordning for kompetence i søretssager støttende sig på reglerne i arrestkonventionen. Denne ordning ophører i hver af disse stater, når konventionen træder i kraft for den pågældende stats vedkommende og senest 3 år efter tiltrædelskonventionens ikrafttræden for disse staters vedkommende, dvs. den 1. november 1989, jf. justitsministeriets bekendtgørelse nr. 724 af 22. oktober 1986, hvorefter domskonventionen trådte ikraft for Danmarks vedkommende den 1. november 1986. Ved en fælleserklæring afgivet af EF-landenes repræsentanter i Rådet blev der udtrykt ønske om, at de medlemsstater, som er kyststater, og som endnu ikke deltager i arrestkonventionen af 10. maj 1952, ratificerer eller tiltræder denne så hurtigt som muligt.

Danmarks tiltrædelse af arrestkonventionen vil forudsætte særlige lovbestemmelser om arrest i skib.

Arrestkonventionen omhandler ikke arrest i skibsladning. Herom vil derfor fortsat i enhver henseende gælde de almindelige bestemmelser om arrest, og inden for EF vil domstolskompetencen være reguleret af domskonventionen. Herfra er der dog ved tiltrædelskonventionen gjort en undtagelse for sager om betaling af den bjærgeløn, der forlanges for bjærgning, der er kommet en skibsladning eller fragt til gode, og der herfor er gjort arrest i ladningen. Der vil her, ligesom ved arrest i skib, inden for EF gælde et arrestværneting.

Som følge af at arrestkonventionen bl.a. omhandler forholdet til skibe, hjemmehørende i lande, der ikke har tiltrådt konventionen, vil konventionens værnetingsbestemmelse også være afgørende i sager, der følger af arrest i sådanne skibe.

Der er ikke fundet anledning til ved gennemførelse af konventionens bestemmelser at sondre mellem konventionsskibe og andre skibe og ej heller mellem arrest i danske og fremmede skibe, selv om konventionen åbner mulighed herfor. Sådanne sondringer vil medføre en unødvendig komplicering af lovens administration. Arrestværnetinget vil således i alle tilfælde kunne benyttes efter foretaget arrest i skib.

Arrestkonventionen er begrundet i et ønske om at skabe et vist mål af international retsenhed på et område, hvor nationale regler hidtil havde udvist store

forskelligheder. Det har herved været hensigten at sikre visse rettigheder for såvel rederne som for disses kreditorer. Konventionen er fremkommet som et kompromis mellem britisk og fransk (kontinental) ret, hvis regler på dette område repræsenterede yderpunkter. Medens den kontinentale ret gennemgående har tilladt arrest i ethvert rederen tilhørende skib eller andet gods for et hvilket som helst pengekrav, var det britiske system baseret på, at kun det skib, som kravet angik, samt eventuelle andre rederen tilhørende skibe, kunne arresteres. Kompromiset består navnlig deri, at arrest i skib kun kan gøres for en række nærmere angivne krav (søretskravene), samt at ikke blot det skib, som kravet angår, men med visse undtagelser også andre rederen eller skyldneren tilhørende skibe, kan arresteres for kravet.

Konventionen omfatter dog praktisk talt alle krav, for hvilke arrest i skib for tiden bliver foretaget. I forhold til nordisk og kontinental ret, som tillader arrest for alle slags pengekrav, indebærer konventionen dog en begrænsning i den nuværende adgang, idet der ikke kan foretages arrest i henhold til denne lov for krav mod rederen, hvis kravet er skibet uvedkommende.

Når man fra dansk side ikke tidligere har tiltrådt denne konvention, skyldes dette bl.a., at man har fundet, at konventionsteksten indeholder en række uklarheder, også af mere principiel karakter, vedrørende dens anvendelsesområde. Dette spørgsmål har blandt andet været behandlet i en artikel af professor Allan Philip i *Nordisk Tidsskrift for International Ret* 1977, side 113ff. »Maritime Jurisdiction in the EEC«. Det anføres her, at en gennemførelse af konventionens bestemmelser ikke automatisk medfører, at der vil blive adgang til at gennemføre arrest for krav, som ikke allerede efter gældende national lovgivning giver adgang til arrest. Konventionen omhandler således, hvilke processuelle regler man skal følge, hvis en sag om et udenlandsk krav skal bedømmes efter udenlandsk ret ved en dansk domstol, jf. artikel 6. Det følger derimod ikke af konventionen, at konventionsstaterne nødvendigvis skal ændre deres materielle arrestbestemmelser og udvide arrestmulighederne, jf. artikel 9.

Konventionen indeholder især regler om:

- 1) hvilke krav – søretskrav – som kan være grundlag for arrest,
- 2) i hvilke skibe, der kan gøres arrest for disse krav, og
- 3) domstolskompetence for kravets videre behandling.

Herudover indeholder konventionen bestemmelser om medvirken af retslig myndighed, arrestens afværgelse eller ophævelse af sikkerhedsstillelse m.v.

Processuelle spørgsmål i forbindelse med arrestens gennemførelse og videre forfølgning overlades – bortset fra reglen om domstolskompetence – til national lovgivning.

Arrest er i konventionens forstand tilbageholdelse af et skib efter retslig beslutning til sikring af et søretskrav. Andre følger for skibet end selve tilbageholdelsen angives ikke. Den gældende regel i dansk ret om, at skyldneren desuden især afskæres fra ved retshandler at råde over det arresterede, omtales ikke i konventionen, men må kunne opretholdes.

Arrest i skibe her i landet foretages kun sjældent i danske skibe, hvilket formentlig har sammenhæng med, at andre danske retsmidler står til kreditorernes rådighed.

Hvis en kreditor derimod ønsker at gennemføre sit krav i Danmark mod et udenlandsk skib, er en arrest ofte hans eneste mulighed. Arrester i fremmede skibe forekommer da også langt hyppigere, typisk i tilfælde, hvor kreditor er dansk, eller hvor kreditor anser anvendelse af danske retsregler for særligt betryggende.

Med hensyn til betingelserne for at foretage arrest, rejser konventionens gennemførelse her i landet visse problemer. Konventionen tillader nemlig, at arrest kan foretages i ting, hvori der ikke ville kunne gøres udlæg for den pågældende fordring. Dette problem opstår som følge af konventionens bestemmelser om adgang til arrest i tilfælde, hvor f.eks. en befragter, men ikke skibets ejer, hæfter personligt for kravet. Udlæg i skibet vil i sådanne tilfælde ifølge gældende dansk ret alene kunne ske, såfremt kravet er sikret ved søpanteret i skibet, jf. sølovens § 244, hvilket må antages at gælde også under en række andre landes retssystemer, medens konventionens regel ifølge dens ordlyd ikke er begrænset hertil. Konventionen åbner med andre ord mulighed for arrest, uanset om kravet ville kunne forfølges ved udlæg i det arresterede skib eller ej.

Som nævnt ovenfor skal konventionen forstås som en begrænsning i adgangen til arrest i skib, uden at de deltagende lande forpligtes til at udnytte de inden for denne begrænsning liggende muligheder. Heroverfor kan det dog nævnes, at konventionens art. 8 og 10 lader formode, at konventionens formål er at sikre ikke blot skibet, men også skibets kreditorer visse rettigheder. Denné ret kan anses som en modydelse til kreditorerne til gengæld for den indførte begrænsning af de krav, der kan føre til arrest i skib.

Spørgsmålet er imidlertid, hvor langt disse rettigheder går, hvilket atter er et spørgsmål om, i hvilken udstrækning det vil være tilladt at opstille vilkår for adgangen til arrest. Herom siger konventionen intet udtrykkeligt, bortset fra art. 9, der fastslår at ingen af

konventionens regler skal kunne fortolkes som givende adgang til nogen beføjelse, som ikke følger af den lovgivning, der i det enkelte tilfælde finder anvendelse. Det er derfor klart, at der i lovgivningen kan opstilles visse betingelser for arrest udover den omstændighed, at man har et søretskrav, som man ønsker at sikre, og at sådanne betingelser kan gå ud over det rent processuelle.

Lovforslaget bygger på den forudsætning, at konventionen ikke begrænser, hvilke betingelser der kan stilles, og derfor ikke udelukker opretholdelse af den betingelse, at der i det skib, som ønskes arresteret, ville kunne gøres udlæg for kravet. I modsat fald ville en arrest kunne virke som en utilladelig pression over for skibets ejer til at afværge arresten ved sikkerhedsstillelse. Man støtter sig her på de ovennævnte betragtninger fremført af professor Allan Philip i »Nordisk Tidsskrift for International Ret«, 1977, side 113 ff.

Hvad angår det nærmere indhold af bestemmelserne om arrest i skib for krav, for hvilke skibets ejer ikke hæfter personligt, henvises til lovudkastets § 287 og bemærkninger hertil.

Lovforslaget er udformet i samarbejde med det af Industriministeriet nedsatte sølovsudvalg.

Lovforslagets gennemførelse vil ikke have statsfinansielle eller administrative konsekvenser.

Bemærkninger til de enkelte bestemmelser

Til § 1

Til § 285:

Bestemmelsen gentager konventionens definition i artikel 1 (1) af søretskrav. Når bodmeri, hvorved forstås et lån, som skipperen ifølge ældre ret kunne optage i nødtilfælde, er medtaget i lovudkastet, uanset at dette begreb ikke mere kendes i dansk ret, skyldes det, at muligheden af, at der kan fremkomme begæring om arrest for sådanne krav støttet på fremmed ret, ikke kan udelukkes.

De krav, der er nævnt i nr. 10, er ikke alle medtaget som søretskrav i konventionen, men støttes på konventionens artikel 2.

Om de under nr. 17 nævnte panterettigheder bemærkes, at konventionen ikke nævner søpant under søretskravene. Dette skyldes, at søpant alene er sikkerhed for et søretskrav. Mange søretskrav er i øvrigt udstyret med søpanteret, jf. sølovens § 244.

Forbud mod et skibs afsejling, der støttes på et af de i § 285 nævnte krav, betragtes som arrest i skib, jf. retsplejelovens § 652.

Arrest i skib omfatter ikke tvangsfuldbyrdelse af dom.

Arrest i skib omfatter ikke arrest, der alene foretages i skibsladning, fragt, containere eller bunkers. Herom gælder retsplejelovens regler.

Til § 286:

Bestemmelsen er baseret på konventionens artikel 1 (2) og artikel 2. Arrest i skib i henhold til konventionens regler forudsætter skibets tilstedeværelse og dets fysiske tilbageholdelse. Med hensyn til en arrest uden forbud mod skibets afsejling gælder retsplejelovens almindelige regler om arrest, idet en sådan arrest ikke er omfattet af arrestkonventionen, der ikke kan antages at være til hinder for en sådan arrest. Arrest uden forbud mod skibets afsejling, hvor sikringsakten er registrering i skibsregistret af en fagedkendelse i henhold til retsplejelovens regler, kan derfor ske også for andre krav end de, der er nævnt i denne lovs § 285.

Arresten tjener til sikring af bestående krav, men medfører ikke i sig selv nogen ændring af kravets retsstilling.

Konventionens artikel 2 tilsigter at begrænse antallet af de krav, for hvilke der kan gøres arrest i skib. Alle krav, der er sikret ved søpant, er omfattet af søretskravene, der er opregnet i § 285.

Det siges i konventionens artikel 2, at arrest i skib kan finde sted inden for en kontraherende stats jurisdiktion. Bestemmelsen modificeres af gældende folkeretlige regler, som begrænser adgangen til at arrestere et fremmed skib, der befinder sig i »uskadelig passage« af søterritoriet. Kyststaten må ikke arrestere sådanne skibe til fremme af civilt søgsmål, medmindre det sker for forpligtelser, som skibet har påtaget eller pådraget sig under eller med henblik på dets rejse gennem kyststatens farvand. Dog kan arrest gøres, når skibet ligger stille i søterritoriet eller passerer dette efter at have forladt indre farvand.

Til § 287:

Stk. 1 og 2

Lovudkastets § 287, stk. 1 og 2, er en følge af konventionens bestemmelser i artikel 3 (1) og 3 (4) om, i hvilke skibe arrest kan gøres, idet der sondres mellem det skib, kravet angår, og andre skyldneren tilhørende skibe. For de under § 285, nr. 15, 16 og 17, nævnte søretskrav kan arrest alene gøres i det skib, kravet angår.

Når en anden person end skibets ejer hæfter for kravet, kan ifølge stk. 2 arrest også gøres i andre skyldneren tilhørende skibe.

I fremmede statsskibe og skibsladninger, der tilhører fremmede stater, kan arrest kun foretages efter reglerne herom i lov nr. 198 af 16. maj 1950 om fremmede statsskibe m.v., jf. retsplejelovens § 628, stk. 2.

Det er ikke fundet nødvendigt i lovtæksten at gentage konventionens bestemmelse om, at arrest kan foretages, selvom skibet er sejlferdigt.

Stk. 3

Bestemmelsen er baseret på konventionens artikel 3 (2). Ved en »person« i stk. 3, forstås i medfør af konventionens artikel 1 (3) enkeltpersoner, selskaber, stater og disses administrationsgrene. Der vil derfor i de fleste tilfælde ikke være tvivl om, hvorvidt skibe ejes af den eller de samme personer. Skibe, der ejes af de samme personer som partredere, må anses at have samme ejer uanset eventuelle forskelle i skibsparternes størrelse og fordeling.

Stk. 4

Uanset at konventionen i artikel 3 (4) giver mulighed for, at arrest kan gøres selv i tilfælde, hvor skibets ejer ikke hæfter personligt for det pågældende krav, har man i stk. 4 fastholdt det i dansk ret hidtil gældende vilkår, at arrest ikke kan foretages i ting, hvori der ikke ville kunne gøres udlæg for den pågældende fordring. Arrest her i landet, uden at skibets ejer hæfter personligt for kravet, vil herefter alene kunne finde sted, såfremt kravet er sikret ved søpanteret. Dette vil gælde, uanset om fordringshaveren måtte være hjemmehørende i et land, som har gennemført arrestkonventionen uden et tilsvarende forbehold.

Stk. 5

Bestemmelsen i stk. 5, der er en følge af konventionens artikel 3 (3), gælder uden hensyn til, om skibet tidligere er blevet arresteret her i landet eller i udlandet, og uanset, om vedkommende land er tilsluttet konventionen. Der kan heller ikke opnås arrest i andre skyldneren tilhørende skibe (søsterskibe).

Der kan være »særlig grund« til at tillade ny arrest, hvor den sikkerhed, som det arresterede skib yder, er utilstrækkelig, eller hvor sikkerhedsstillelsen for at afværge arrest har vist sig at være utilstrækkelig på grund af forhold, der var ukendte på tidspunktet for dens fastsættelse eller på grund af senere begivenheder, f.eks. kautionistens konkurs.

Til § 288:

Stk. 1

Med hensyn til størrelsen af sikkerhedsstillelsen har der ikke udviklet sig en fast praksis herfor og bestemmelsen tilsigter en ensartet praksis.

Bestemmelsen svarer til retsplejelovens § 629, stk. 1, dog således at det er angivet, at et beløb svarende til 5 dages hyretab for skibet i reglen må findes at kunne tages som udgangspunkt ved afgørelse af sikkerhedens størrelse. Det må formodes i almindelighed at

indebære en reduktion af størrelsen af den sikkerhed, der hidtil har været krævet. Ved hyretab menes det tidstab, som skibet vil have, hvis det bliver forsinket. Er der usikkerhed om skibets omtrentlige tidstab, kan rekvirenten sandsynliggøre dette ved hjælp af en erklæring fra en skibsmægler eller lignende om den daglige hyre, som skibet må antages at optjene, hvis det var tidsbortfragtet.

Fogedretten kan fastsætte sikkerheden til et højere beløb end svarende til 5 dages hyretab i tilfælde, hvor skyldneren kan sandsynliggøre, at tabet er væsentligt større.

Stk. 2

Ifølge retsplejelovens § 629, stk. 1, kan fogedens bestemmelse om sikkerhedsstillelsens størrelse ikke ændres, efter at arresten er foretaget. Den foreslåede bestemmelse i stk. 2 fraviger dette princip for arrest i skib og giver fogedretterne hjemmel til at kræve sikkerhedsstillelsen forhøjet efter arrest er foretaget, hvis det viser sig påkrævet. Dette vil navnlig kunne forekomme, hvor skibet tilbageholdes i længere tid end forventet. Stiller arrestrekvirenten ikke den forhøjede sikkerhed, bortfalder arresten.

Til § 289:

Bestemmelsen er en følge af konventionens artikel 5. Foruden retsplejelovens almindelige regler om sikkerhedsstillelse gælder der i henhold til sølovens §§ 240, 241, 241 a og 272, særlige regler om afværgelse eller ophævelse af arrest for krav, for hvilke ansvaret er begrænset.

Det bestemmes i artikel 5 i konventionen, at en begæring om afværgelse eller ophævelse af arrest i skib ikke skal kunne fortolkes som anerkendelse af ansvar eller som frafald af ejerens lovbestemte ansvarsbegrænsning. Da dette kan betragtes som en selvfølge, er bestemmelsen ikke optaget i lovtæksten.

Den sikkerhed, som kan stilles til afværgelse eller ophævelse af arrest, må, i overensstemmelse med, hvad der i øvrigt gælder i dansk ret, være tilstrækkelig til at dække kravet med renter og omkostninger og ikke blot skibets værdi i tilfælde af, at denne er mindre.

Til § 290:

Her tænkes specielt på alle øvrige spørgsmål om arrestens retsvirkninger og om skyldnerens ansvar for skade forvoldt ved arrest i skib eller for omkostninger i forbindelse med sikkerhed, som er stillet for at hindre arrest eller for at få arresten ophævet, herunder spørgsmål om skyldnerens sikkerhedsstillelse for dette krav. Det samme gælder alle processuelle spørgsmål, som arresten ellers giver anledning til.

Forfølgning af arrest i skib og af det eller de krav, arresten angår, sker i overensstemmelse med bestemmelserne om værneting og arrest i retsplejeloven. Reglerne bliver med de fornødne lempelser at anvende, når arrest i skib er afværget ved sikkerhedsstillelse.

Til § 2

Til nr. 1

Efter arrestkonventionens artikel 7 skal domstolene i det land, hvor arresten er gjort, have myndighed til at pådømme det krav, arresten gælder, hvis domstolene har en sådan stedlig kompetence efter den nationale lovgivning eller i en række i konventionen opregnede tilfælde. Denne alternative mulighed er indføjet i konventionen af hensyn til de lande, der ikke i deres lovgivning har bestemmelser om arrestværneting, som vil kunne finde anvendelse i internationale forhold i mangel af andet værneting.

Frem for at anvende konventionens udfyldende værnetingsregler foreslås indført en almindelig bestemmelse om arrestværneting i retsplejelovens kapitel 22 om domstolenes stedlige kompetence. Bestemmelsen vil efter sin formulering kunne anvendes i alle sager vedrørende forfølgning af arrest i skib og af den fordring, arresten angår. Den vil således også kunne

anvendes vedrørende arrest i skib, hvis flagstat ikke er tilsluttet arrestkonventionen.

Til nr. 2

Det er med denne bestemmelse præciseret, at arrestværnetinget i § 246 a kan anvendes i sager om stadfæstelse af arrest i skib m.v. i overensstemmelse med arrestkonventionen, jf. sølovens kapitel 12 a, selv om bestemmelsens anvendelse måtte indebære en fravigelse af EF-domskonventionens almindelige værnetingsregler. En sådan fravigelse er hjemlet ved EF-domskonventionens artikel 57, sammenholdt med arrestkonventionens artikel 7.

Til nr. 3

Det findes hensigtsmæssigt, at retsplejelovens almindelige bestemmelser om arrest indeholder en henvisning til særreglerne i sølovens kapitel 12 a.

Det vil fortsat være muligt at foretage arrest uden forbud mod skibets afsejling efter retsplejelovens regler. En sådan arrest er ikke omfattet af arrestkonventionen. For at opnå beskyttelse mod godtroende aftaleerhververe samt kreditorer vedrørende et i Danmark registreret skib vil det være fornødent at lade arresten registrere i skibsregistret. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til § 1, ad § 286.

**Bekendtgørelse
af
international konvention om arrest i søgående skibe**

Oversættelse

International konvention om arrest i søgående skibe, undertegnet i Bruxelles den 10. maj 1952

De høje kontraherende parter, som finder det ønskeligt, at der ved overenskomst fastsættes visse ensartede regler om arrest i søgående skibe, har vedtaget at indgå en konvention med dette formål og er blevet enige om følgende:

Artikel 1

I denne konvention skal følgende ord have den betydning, som her tillægges dem:

- (1) »søretskrav« betyder krav, der er opstået på grundlag af et eller flere af følgende punkter:
 - (a) skade forårsaget af et skib ved sammenstød eller på anden måde;
 - (b) død eller legemsbeskadigelse på en person forårsaget af et skib eller indtruffet i forbindelse med et skibs drift;
 - (c) bjærgning;
 - (d) aftale ved certeparti eller på anden måde om brug eller leje af et skib;
 - (e) aftale ved certeparti eller på anden måde om transport af gods med et skib;
 - (f) tab af gods eller skade på gods, herunder også bagage transporteret med et skib;
 - (g) almindeligt havari;
 - (h) bodmeri;
 - (i) bugsering;
 - (j) lodsning;
 - (k) gods eller materialer som er leveret til et skib på et hvilket som helst sted til brug ved dets drift eller vedligeholdelse;
 - (l) bygning, reparation eller udstyr af et skib samt omkostninger og afgifter ved doksætning;
 - (m) hyre til skibsfører, officerer eller mandskab;
 - (n) skibsførerens udlæg, herunder udlæg betalt af afskibere, befragtere eller agenter for skibets eller rederens regning;
 - (o) tvister om adkomsten eller ejendomsretten til et skib;

International Convention relating to the Arrest of seagoing Ships, signed at Brussels, on May 10, 1952.

The High Contracting Parties, Having recognised the desirability of determining by agreement certain uniform rules of law relating to the arrest of seagoing ships, have decided to conclude a convention, for this purpose and thereto have agreed as follows:

Article 1

In this Convention the following words shall have the meanings hereby assigned to them:

- (1) »Maritime Claim« means a claim arising out of one or more of the following:
 - (a) damage caused by any ship either in collision or otherwise;
 - (b) loss of life or personal injury caused by any ship or occurring in connexion with the operation of any ship;
 - (c) salvage;
 - (d) agreement relating to the use or hire of any ship whether by charterparty or otherwise;
 - (e) agreement relating to the carriage of goods in any ship whether by charterparty or otherwise;
 - (f) loss of or damage to goods including baggage carried in any ship;
 - (g) general average;
 - (h) bottomry;
 - (i) towage;
 - (j) pilotage;
 - (k) goods or materials wherever supplied to a ship for her operation or maintenance;
 - (l) construction, repair or equipment of any ship or dock charges and dues;
 - (m) wages of Masters, Officers, or crew;
 - (n) Master's disbursements, including disbursements made by shippers, charterers or agents on behalf of a ship or her owner;
 - (o) disputes as to the title to or ownership of any ship;

- (p) tvist mellem samejere af et skib om ejendomsretten, besiddelsen, brugen eller indtægterne af skibet;
- (q) prioritetslån eller hypoteklån i et skib.
- (2) »Arrest« betyder tilbageholdelse af et skib efter rettens afgørelse for et sikre et søretskrav, men omfatter ikke beslaglæggelse af et skib ved tvangsfuldbyrdelse af en dom.
- (3) »Person« omfatter enkeltpersoner, interessentskaber, ansvarlige selskaber, selskaber med begrænset ansvar, stater, deres ministerier og offentlige myndigheder.
- (4) »Sagsøger« betyder en person, som påstår at han har et søretskrav.

Artikel 2

Et skib, som fører en kontraherende stats flag, kan arresteres i enhver kontraherende stat for søretskrav men ikke for andre krav; men konventionen skal hverken udvide eller indskrænke nogen ret eller myndighed, som staterne eller deres ministerier, offentlige myndigheder eller dok- eller havnemyndigheder har i henhold til deres nationale love eller forskrifter til at arrestere, tilbageholde eller på anden måde hindre et skib i at sejle inden for statens jurisdiktion.

Artikel 3

- (1) Med forbehold af bestemmelserne i stykke (4) i denne artikel og i artikel 10 kan sagsøgeren arrestere enten det skib, som søretskravet gælder, eller et hvilket som helst andet skib, som ejes af den samme person, som, da kravet opstod, var ejer af det førstnævnte skib, selv om det arresterede skib er klar til at sejle; men for krav som nævnt i artikel 1 (l) (o), (p) eller (q) kan kun det skib, kravet gælder, arresteres.
- (2) Flere skibe anses for at have samme ejer, når alle andele tilhører samme person eller personer.
- (3) Et skib skal ikke arresteres og sikkerhed ikke stilles mere end en gang i samme eller en anden kontraherende stat for samme søretskrav fra samme sagsøger; og hvis et skib er blevet arresteret i en sådan stat, eller sikkerhed er stillet for at få arresten ophævet

- (p) disputes between co-owners of any ship as to the ownership, possession, employment or earnings of that ship;
- (q) the mortgage or hypothecation of any ship.
- (2) »Arrest« means the detention of a ship by judicial process to secure a maritime claim, but does not include the seizure of a ship in execution or satisfaction of a judgment.
- (3) »Person« includes individuals, partnerships and bodies corporate, Governments, their Departments, and Public Authorities.
- (4) »Claimant« means a person who alleges that a maritime claim exists in his favour.

Article 2

A ship flying the flag of one of the Contracting States may be arrested in the jurisdiction of any of the Contracting States in respect of any maritime claim, but in respect of no other claim; but nothing in this Convention shall be deemed to extend or restrict any right or powers vested in any Governments or their Departments, Public Authorities, or Dock or Harbour Authorities under their existing domestic laws or regulations to arrest, detain or otherwise prevent the sailing of vessels within their jurisdiction.

Article 3

- (1) Subject to the provisions of para (4) of this Article and of Article 10, a claimant may arrest either the particular ship in respect of which the maritime claim arose, or any other ship which is owned by the person who was, at the time when the maritime claim arose, the owner of the particular ship, even though the ship arrested be ready to sail; but no ship other than the particular ship in respect of which the claim arose, may be arrested in respect of any of the maritime claims enumerated in Article 1, (1)o, p) or q).
- (2) Ships shall be deemed to be in the same ownership when all the shares therein are owned by the same person or persons.
- (3) A ship shall not be arrested, nor shall bail or other security be given more than once in any one or more of the jurisdictions of any of the Contracting States in respect of the same maritime claim by the same claimant; and, if a ship has been arrested in

eller for at hindre arrest, skal enhver senere arrest i skibet eller i et andet skib som har samme ejer, efter begæring af samme sagsøger for samme søretskrav, ophæves og skibet frigives af retten eller den kompetente juridiske myndighed i vedkommende stat, medmindre sagsøgeren for nævnte ret eller myndighed fører fyldestgørende bevis for, at sikkerheden var endelig frigivet før den senere arrest blev gjort, eller at der er en anden gyldig grund til at opretholde arresten.

- (4) Når i tilfælde af bareboat-befragtning befragteren, men ikke den registrerede reder, er personlig ansvarlig for et søretskrav, som gælder skibet, kan sagsøgeren arrestere dette skib eller et andet skib, som ejes af befragteren, i overensstemmelse med bestemmelserne i denne konvention: men intet andet skib, som tilhører den registrerede reder, kan arresteres for sådanne søretskrav.

Bestemmelserne i dette stykke skal også gælde i andre tilfælde, hvor en anden person end den registrerede reder er ansvarlig for et søretskrav i forbindelse med det pågældende skib.

Artikel 4

Et skib kan kun arresteres efter afgørelse af en domstol eller anden kompetent juridisk myndighed i den kontraherende stat, hvor arresten er begæret.

Artikel 5

Den domstol eller kompetente juridiske myndighed, inden for hvis jurisdiktion et skib arresteres, skal ophæve arresten, hvis tilstrækkelig sikkerhed stilles, med undtagelse af tilfælde, hvor et skib er arresteret for et søretskrav som nævnt i artikel 1 (l) (o) eller (p). I sådanne tilfælde kan retten eller vedkommende myndighed tillade den person, som har skibet i sin besiddelse, at fortsætte med at bruge skibet mod tilstrækkelig sikkerhed, eller den kan træffe anden bestemmelse med hensyn til brugen af skibet i den tid arresten varer.

any one of such jurisdictions, or bail or other security has been given in such jurisdiction either to release the ship or to avoid a threatened arrest, any subsequent arrest of the ship or of any ship in the same ownership by the same claimant for the same maritime claim shall be set aside, and the ship released by the Court or other appropriate judicial authority of that State, unless the claimant can satisfy the Court or other appropriate judicial authority that the bail or other security had been finally released before the subsequent arrest or that there is other good cause for maintaining that arrest.

- (4) When in the case of a charter by demise of a ship the charterer and not the registered owner is liable in respect of a maritime claim relating to that ship, the claimant may arrest such ship or any other ship in the ownership of the charterer by demise, subject to the provisions of this Convention, but no other ship in the ownership of the registered owner shall be liable to arrest in respect of such maritime claims.

The provisions of this paragraph shall apply to any case in which a person other than the registered owner of a ship is liable in respect of a maritime claim relating to that ship.

Article 4

A ship may only be arrested under the authority of a Court or of the appropriate judicial authority of the Contracting State in which the arrest is made.

Article 5

The Court or other appropriate judicial authority within whose jurisdiction the ship has been arrested shall permit the release of the ship upon sufficient bail or other security being furnished, save in cases in which a ship has been arrested in respect of any of the maritime claims enumerated in Article 1 (l), (o) and (p). In such cases the Court or other appropriate judicial authority may permit the person in possession of the ship to continue trading the ship, upon such person furnishing sufficient bail or other security, or may otherwise deal with the operation of the ship during the period of the arrest.

I mangel af overenskomst mellem parterne om sikkerhedens tilstrækkelighed, kan retten eller vedkommende myndighed bestemme dens art og størrelse.

En begæring om ophævelse af arresten skal ikke fortolkes som en anerkendelse af ansvar eller som frafald af rederens lovbestemte ansvarsbegrænsning.

Artikel 6

Alle spørgsmål om sagsøgerens eventuelle ansvar for skade forvoldt ved arrest i et skib eller for omkostningerne ved sikkerhed, som er stillet for at få arresten ophævet eller for at hindre arrest, skal afgøres efter lovgivningen i den kontraherende stat, hvor arresten er gjort eller begæret.

De processuelle regler om arrest i skibe, om fremgangsmåden for at få arrestbeslutning efter artikel 4 og alle processuelle spørgsmål, som arresten ellers giver anledning til, afgøres efter loven i den kontraherende stat, hvor arresten er gjort eller begæret.

Artikel 7

(1) Domstolene i det land, hvor arresten er gjort, skal have myndighed til at pådømme det krav arresten gælder, hvis de har en sådan juridisk myndighed i henhold til landets lovgivning, eller i følgende tilfælde:

- (a) hvis sagsøgeren har sin faste bopæl eller har sit hovedkontor i det land, hvor arresten er gjort;
- (b) hvis kravet er opstået i det land, hvor arresten er gjort;
- (c) hvis kravet gælder den rejse under hvilken arresten er gjort;
- (d) hvis kravet er opstået på grund af et sammenstød eller under omstændigheder som nævnt i artikel 10 i den internationale konvention om ensartede regler om sammenstød mellem skibe, undertegnet i Bruxelles den 23. september 1910;
- (e) hvis kravet gælder bjærgning;
- (f) hvis kravet gælder et hypotekslån eller pantelån i det arresterede skib.

In default of agreement between the parties as to the sufficiency of the bail or other security, the Court or other appropriate authority shall determine the nature and amount thereof.

The request to release the ship against such security shall not be construed as an acknowledgment of liability or, as a waiver of the benefit of the legal limitation of liability of the owner of the ship.

Article 6

All questions whether in any case the claimant is liable in damages for the arrest of a ship or for the costs of the bail or other security furnished to release or prevent the arrest of a ship, shall be determined by the law of the Contracting State in whose jurisdiction the arrest was made or applied for.

The rules of procedure relating to the arrest of a ship, to the application for obtaining the authority referred to in Article 4, and all matters of procedure which the arrest may entail, shall be governed by the law of the Contracting State in which the arrest was made or applied for.

Article 7

(1) The Courts of the country in which the arrest was made shall have jurisdiction to determine the case upon its merits if the domestic law of the country in which the arrest is made gives jurisdiction to such Courts, or in any of the following cases namely:

- (a) if the claimant has his habitual residence or principal place of business in the country in which the arrest was made;
- (b) if the claim arose in the country in which the arrest was made;
- (c) if the claim concerns the voyage of the ship during which the arrest was made;
- (d) if the claim arose out of a collision or in circumstances covered by Article 13 of the International Convention for the unification of certain rules of law with respect to collisions between vessels, signed at Brussels on 23rd September 1910;
- (e) if the claim is for salvage;
- (f) if the claim is upon a mortgage or hypothecation of the ship arrested.

- (2) Hvis den domstol, inden for hvis jurisdiktion skibet er arresteret, ikke har myndighed til at pådømme kravet, og sikkerhed stilles efter artikel 5 for at få arresten ophævet, skal det udtrykkelig bestemmes, at denne sikkerhed skal gælde for opfyldelsen af enhver dom, som senere måtte blive afsagt af en kompetent domstol: og retten eller den kompetente juridiske myndighed i det land, hvor arresten er gjort, skal fastsætte en frist, inden for hvilken sagsøgeren skal anlægge sag ved en kompetent domstol.
- (3) Hvis parterne er blevet enige om at lade tvisten pådømme af en anden domstol end den, inden for hvis jurisdiktion arresten er gjort, eller af en voldgiftsret, skal retten eller den kompetente juridiske myndighed i det land, hvor arresten er gjort, fastsætte en frist, inden for hvilken sagsøgeren skal anlægge sagen.
- (4) Hvis sagen i tilfælde som anført i de to foregående stykker ikke bliver anlagt inden den fastsatte frist, kan sagsøgte kræve arresten i skibet ophævet eller sikkerheden frigivet.
- (5) Denne artikel skal ikke gælde for sager, som omfattes af bestemmelserne i den reviderede Rhinfartkonvention af 17. oktober 1868.
- (2) If the Court within whose jurisdiction the ship was arrested has no jurisdiction to decide upon the merits, the bail or other security given in accordance with Article 5 to procure the release of the ship shall specifically provide that it is given as security for the satisfaction of any judgment which may eventually be pronounced by a Court having jurisdiction so to decide; and the Court or other appropriate judicial authority of the country in which the arrest is made shall fix the time within which the claimant shall bring an action before a Court having such jurisdiction.
- (3) If the parties have agreed to submit the dispute to the jurisdiction of a particular Court other than that within whose jurisdiction the arrest was made or to arbitration, the Court or other appropriate judicial authority within whose jurisdiction the arrest was made may fix the time within which the claimant shall bring proceedings.
- (4) If, in any of the cases mentioned in the two preceding paragraphs, the action or proceedings are not brought within the time so fixed, the defendant may apply for the release of the ship or of the bail or other security.
- (5) This article shall not apply in cases covered by the provisions of the revised Rhine Navigation Convention of 17 October 1868.

Artikel 8

Article 8

- (1) Bestemmelserne i denne konvention skal gælde ethvert fartøj, som fører en kontraherende stats flag inden for en anden kontraherende stats jurisdiktion.
- (2) Et skib, som fører en ikke-kontraherende stats flag, kan arresteres i en kontraherende stat for søretskrav som nævnt i artikel 1 eller for andre krav, som efter den kontraherende stats lovgivning kan sikres ved arrest.
- (3) Enhver kontraherende stat har dog ret til helt eller delvis at udelukke, at konventionen finder anvendelse til fordel for ikke-kontraherende stater eller personer, som ikke på arrestdagen har fast bopæl eller har hovedkontor i en kontraherende stat.
- (1) The provisions of this Convention shall apply to any vessel flying the flag of a Contracting State in the jurisdiction of any Contracting State.
- (2) A ship flying the flag of a non-Contracting State may be arrested in the jurisdiction of any Contracting State in respect of any of the maritime claims enumerated in Article 1 or of any other claim for which the law of the Contracting State permits arrest.
- (3) Nevertheless any Contracting State shall be entitled wholly or partly to exclude from the benefits of this Convention any Government of a non-Contracting State or any person who has not, at the time of the arrest, his habitual residence or principal place of business in one of the Contracting States.

- (4) Denne konvention medfører ingen ændring i de retsregler, som gælder i de kontraherende stater om arrest i skibe i den stat, hvis flag det fører, når sagsøgeren har fast bopæl eller har sit hovedkontor i denne stat.
- (5) Når en anden end den oprindelige sagsøger gør et søretskrav gældende enten på grund af indtræden, overdragelse eller med anden hjemmel, skal denne tredje part ved anvendelsen af denne konvention anses for at have samme bopæl eller hovedkontor som den oprindelige sagsøger.
- (4) Nothing in this Convention shall modify or affect the rules of law in force in the respective Contracting States relating to the arrest of any ship within the jurisdiction of the State of her flag by a person who has his habitual residence or principal place of business in that State.
- (5) When a maritime claim is asserted by a third party other than the original claimant, whether by subrogation, assignment or otherwise, such third party shall, for the purpose of this Convention, be deemed to have the same habitual residence or principal place of business as the original claimant.

Artikel 9

Denne konvention giver ikke grundlag for noget krav, som ikke, uafhængig af dens bestemmelser, ville være hjemlet i den lovgivning, der anvendes af den domstol, som har sagen, og heller ikke for nogen søpanteret, som ikke er hjemlet i henhold til nævnte lovgivning eller i henhold til konventionen om panterrettigheder i skibe, hvis den finder anvendelse.

Artikel 10

De høje kontraherende parter kan ved undertegnelsen, ved deponeringen af deres ratifikation eller ved tiltrædelsen forbeholde sig:

- (a) ret til ikke at anvende konventionen på arrest i skibe for krav som nævnt i artikel 1 (1) (o) og (p), men på disse krav anvende deres nationale lovgivning;
- (b) ret til ikke at anvende første stykke i artikel 3 på arrest i skibe inden for deres jurisdiktion for krav som nævnt i artikel 1 (1) (q).

Artikel 11

De høje kontraherende parter forpligter sig til at henvise til voldgift enhver tvist mellem staterne om fortolkningen eller anvendelsen af denne konvention, men uden at dette berører de forpligtelser, som de måtte have påtaget sig ved at vedtage, at tvistigheder mellem dem skal indbringes for den Internationale Domstol.

Article 9

Nothing in this Convention shall be construed as creating a right of action, which apart from the provisions of this Convention, would not arise under the law applied by the Court which had seisin of the case, nor as creating any maritime liens which do not exist under such law or under the Convention on Maritime Mortgages and Liens, if the latter is applicable.

Article 10

The High Contracting Parties may at the time of signature, deposit of ratification or accession, reserve

- (a) the right not to apply this Convention to the arrest of a ship for any of the claims enumerated in paragraphs o) and p) of Article 1, but to apply their domestic laws to such claims;
- (b) the right not to apply the first paragraph of Article 3 to the arrest of a ship, within their jurisdiction, for claims set out in Article 1, paragraph q).

Article 11

The High Contracting Parties undertake to submit to arbitration any disputes between States arising out of the interpretation or application of this Convention, but this shall be without prejudice to the obligations of those High Contracting Parties who have agreed to submit their disputes to the International Court of Justice.

Artikel 12

Denne konvention er åben for undertegnelse af de stater, som har været repræsenteret på den niende diplomatiske søretskonference. Det belgiske udenrigsministerium skal udfærdige undertegnelsesprotokollen.

Artikel 13

Denne konvention skal ratificeres og ratifikationsdokumenterne deponeres i det belgiske udenrigsministerium, som skal give alle stater, som har undertegnet eller tiltrådt konventionen, underretning om deponeringen af dokumenterne.

Artikel 14

- (a) Denne konvention træder i kraft mellem de to stater, som først ratificerer den, seks måneder efter den dag, hvor det andet ratifikationsdokument bliver deponeret.
- (b) For enhver undertegnende stat, som ratificerer konventionen efter deponeringen af det andet ratifikationsdokument, træder denne konvention i kraft seks måneder efter deponeringen af dennes eget ratifikationsdokument.

Artikel 15

Stater, som ikke har været repræsenteret på den niende diplomatiske søretskonference, kan tiltræde konventionen.

Tiltrædelsen meddeles det belgiske udenrigsministerium, som ad diplomatisk vej underretter alle stater som har undertegnet eller tiltrådt konventionen.

For en tiltrædende stat træder konventionen i kraft seks måneder efter den dag, hvor meddelelsen modtages, dog ikke før konventionen er trådt i kraft i henhold til artikel 14 (a).

Artikel 16

Enhver af de høje kontraherende parter kan efter udløbet af en periode på tre år fra konventionens ikrafttræden i forhold til denne part

Article 12

This Convention shall be open for signature by the States represented at the Ninth Diplomatic Conference on Maritime Law. The protocol of signature shall be drawn up through the good offices of the Belgian Ministry of Foreign Affairs.

Article 13

This Convention shall be ratified and the instruments of ratification shall be deposited with the Belgian Ministry of Foreign Affairs which shall notify all signatory and acceding States of the deposit of any such instruments.

Article 14

- (a) This convention shall come into force between the two States which first ratify it, six months after the date of the deposit of the second instrument of ratification.
- (b) This Convention shall come into force in respect of each signatory State which ratifies it after the deposit of the second instrument of ratification six months after the date of the deposit of the instrument of ratification of that State.

Article 15

Any State not represented at the Ninth Diplomatic conference on Maritime Law may accede to this Convention.

The accession of any State shall be notified to the Belgian Ministry of Foreign Affairs which shall inform through diplomatic channels all signatory and acceding States of such notification.

The Convention shall come into force in respect of the acceding State six months after the date of the receipt of such notification but not before the Convention has come into force in accordance with the provisions of Article 14 (a).

Article 16

Any High contracting Party may three years after the coming into force of this Convention in respect of such High Contracting Party or at

kræve en konference indkaldt for at behandle forslag til ændringer.

Enhver af de høje kontraherende parter, som vil gøre brug af denne ret, skal henvende sig til den belgiske regering, som skal indkalde til konferencen inden seks måneder.

Artikel 17

Enhver af de høje kontraherende parter har ret til at opsigse konventionen når som helst, efter at den er trådt i kraft for denne part. Opsigelsen får virkning et år efter den dag, hvor meddelelse om opsigelsen er modtaget af den belgiske regering, som skal give de andre høje kontraherende parter underretning herom ad diplomatisk vej.

Artikel 18

- (a) Enhver af de høje kontraherende parter kan, når den ratificerer eller tiltræder konventionen eller senere, skriftligt meddele det belgiske udenrigsministerium, at konventionen skal udvides til at omfatte territorier, hvis internationale interesser den varetager. For sådanne territorier skal konventionen træde i kraft seks måneder efter den dag, hvor det belgiske udenrigsministerium har modtaget meddelelsen, dog ikke før den er trådt i kraft for vedkommende høje kontraherende part.
- (b) Enhver af de høje kontraherende parter, som har afgivet en erklæring som nævnt under (a) om konventionens udvidelse til at omfatte territorier, hvis internationale interesser den varetager, kan når som helst meddele det belgiske udenrigsministerium, at konventionen skal ophøre at gælde for det pågældende territorium. Denne opsigelse får virkning et år efter den dag, hvor opsigelsen modtages af det belgiske udenrigsministerium.
- (c) Det belgiske udenrigsministerium giver alle stater, som har undertegnet eller tiltrådt konventionen, underretning om enhver opsigelse, det har modtaget i henhold til denne artikel.

any time thereafter request that a conference be convened in order to consider amendments to the convention.

Any High contracting Party proposing to avail itself of this right shall notify the Belgian Government which shall convene the conference within six months thereafter.

Article 17

Any High Contracting Party shall have the right to denounce this convention at any time after the coming into force thereof in respect of such High Contracting Party. This denunciation shall take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government which shall inform through diplomatic channels all the other High Contracting Parties of notification.

Article 18

- (a) Any High contracting Party may at the time of its ratification or accession to this Convention or at any time thereafter declare by written notification to the Belgian Ministry of Foreign Affairs that the Convention shall extend to any of the territories for whose international relations it is responsible. The Convention shall six months after the date of the receipt of such notification by the Belgian Ministry of Foreign Affairs extend to the territories named therein but not before the date of the coming into force of the Convention in respect of such High Contracting Party.
- (b) A High Contracting Party which has made a declaration under paragraph a) of this Article extending the Convention to any territory for whose international relations it is responsible may at any time thereafter declare by notification given to the Belgian Ministry of Foreign Affairs that the Convention shall cease to extend to such territory and the Convention shall one year after the receipt of the notification by the Belgian Ministry of Foreign Affairs cease to extend thereto.
- (c) The Belgian Ministry of Foreign Affairs shall inform through diplomatic channels all signatory and acceding States of any notification received by it under this Article.