

Til lovforslag nr. L 121. Vedtaget af Folketinget ved 3. behandling den 21. marts 1995*)

Forslag

til

Lov om ændring af søloven

§ 1

I søloven, lov nr. 170 af 16. marts 1994, foretages følgende ændringer:

1. I § 173, nr. 1, indsættes efter »bjærgeløn«: »), herunder særligt vederlag«.

2. § 173, nr. 2, affattes således:

»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. Overskriften til *kapitel 10* affattes således:

»Om ansvar for olieskade efter reglerne i 1992-ansvarskonventionen og 1992-fondskonventionen«.

4. §§ 191-230 affattes således:

»§ 191. Ejeren af et skib er uden hensyn til skyld ansvarlig for enhver forureningsskade.

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

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

Stk. 4. Ved olie forstås i dette kapitel enhver bestandig mineralisk olie med carbonhydrider herunder råolie, brændselolie, tung dieselolie, og smørelie.

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

Stk. 6. 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. 7. Ved 1992-ansvarskonventionen forstås den internationale konvention om det private retlige ansvar for skade ved olieforurening 1992.

Stk. 8. Ved 1992-fondskonventionen forstås den internationale konvention om oprettelse af en international fond for erstatning af skader ved olieforurening 1992.

§ 192. Ejeren er ikke ansvarlig, såfremt vedkommende godtgør, at skaden er en følge af a) krigshandlinger, krigslignende handlinger, borgerkrig, oprør eller en naturbegivenhed

af en usædvanlig, uundgåelig og uafværge-
lig karakter,

- b) i det hele skyldes en handling foretaget af tredjemand med forsæt til at volde skade eller
- c) i det hele skyldes fejl eller forsømmelse af nogen offentlig myndighed med hensyn til at vedligeholde fyr eller andre hjælpemidler for navigeringen.

Stk. 2. Ejeren 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. Ansvar for forureningsskade kan ikke gøres gældende mod

- a) besætningsmedlemmer, ejeren agenter eller personer, der er ansat i ejeren tjeneste,
- b) lodsen eller andre personer, der udfører tjenester for skibet,
- c) skibets reder eller disponent, hvor denne ikke er ejer af skibet, enhver befragter, aflagster, afsender, ejer eller modtager af lasten,
- d) enhver person, der udfører bjærgning med ejers, reders eller skibsførers samtykke eller efter den kompetente offentlige myndigheds instrukser,
- e) enhver person, der træffer rimelige forholdsregler for at afværge eller begrænse forureningsskade,
- f) ansatte eller agenter for de i litra b, c, d eller e nævnte personer,

medmindre vedkommende har forvoldt skaden forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at sådan skade sandsynligvis ville blive forårsaget.

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

§ 194. Ejeren har ret til at begrænse sit ansvar efter § 191 til 3 mio. SDR for et skib, hvis drægtighed ikke overstiger 5.000 tonnageenheder. For et skib med større tonnage forhøjes dette beløb med yderligere 420 SDR for hver ekstra tonnageenhed. Det samlede erstatnings-

beløb 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. Ansvar 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. Ved SDR forstås den i § 505 omhandlede regneenhed. Ved drægtighed forstås skibets bruttotonnage beregnet i overensstemmelse med tonnagemålingsbestemmelserne i bilag 1 til den internationale skibsmålingskonvention af 1969.

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

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 i København.

§ 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 retigheder 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,

for sådanne krav, eller har ejeren stillet sikkerhed for at undgå arrest, skal i sådanne tilfælde arresten ophæves eller sikkerheden frigives.

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

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

Stk. 2. Bestemmelsen i stk. 1 finder tilsvarende anvendelse for skibe, der ikke er hjemmehørende her i riget, og som anløber eller forlader dansk havn eller anden laste- eller losseplads 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 stats-ejet, og at dets ansvar er dækket inden for de i § 194 anførte begrænsningsbeløb.

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

§ 199. Såfremt et skib ikke er udstyret med den i § 197, jf. § 198, påbudte forsikring eller

garanti eller med det påbudte certifikat, kan skibstilsynet eller andre myndigheder, som af erhvervsministeren er bemyndiget hertil, nægte skibet adgang til eller forbyde det at forlade dansk havn eller anden laste- og losseplads i Danmark eller på den danske kontinentalsokkel eller påbyde, at det bliver losset eller forhælet.

§ 200. Krav om erstatning for forurenings-skade 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. Forsikringsgiveren har ret til at adcitere ejeren.

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 gælder her i riget og bekendtgøres ved erhvervsministerens foranstaltning i dens engelske og franske originaltekst og i dansk oversættelse.

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

§ 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 art. 1, stk. 3, skal betale bidrag til den internationale fond oprettet i medfør af 1992-fondskonventionen samt stille sikkerhed for disse bidrag efter regler, der fastsættes af erhvervsministeren. Den nævnte olie omfatter olie, som ad søvejen transporteres til Danmark eller inden for Danmark, samt olie, som kommer til

F. t. l. vedr. søloven

Danmark på anden måde, men som har været transporteret ad søvejen til en stat, der ikke har tilsluttet sig 1992-fondskonventionen, og derfra videre i en anden stat, der har tilsluttet sig konventionen. Afgørelse af, om det modtagne kvantum overstiger 150.000 t olie, træffes i overensstemmelse med 1992-fondskonventionens artikel 10, stk. 2.

Stk. 2. Den, som modtager olie her i landet, er pligtig at give oplysninger om det modtagne kvantum i overensstemmelse med forskrifter, der fastsættes af erhvervsministeren.

Stk. 3. Med de begrænsninger, der følger af lovmæssige forpligtelser, skal enhver iagttagelse om, hvad vedkommende får kundskab om i medfør af nærværende bestemmelse, for så vidt angår oplysninger om tekniske indretninger og fremgangsmåder samt vedrørende drifts- eller forretningsforhold, som det af konkurrencemæssige grunde ville være af betydning at hemmeligholde af hensyn til den, oplysningerne vedrører.

§ 203. Sag mod skibets ejer eller dennes forsikringsgiver om ansvar for forureningsskade kan kun anlægges for dansk domstol, såfremt forureningsskade er opstået på dansk territorium eller et område, hvor Danmark i overensstemmelse med folkeretten kan fastsætte en eksklusiv økonomisk 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. 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. 4. Når dansk domstol er kompetent ef-

ter denne paragraf, skal sagen anlægges ved Sø- og Handelsretten i København.

§ 204. Sag om erstatning efter 1992-fondskonventionen kan kun anlægges ved dansk domstol i de i § 203, stk. 1 og 2, nævnte tilfælde og 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.

Stk. 2. Sag mod Den Internationale Erstatningsfond (1992) skal her i landet anlægges ved Sø- og Handelsretten i København.

Stk. 3. Den Internationale Erstatningsfond (1992) kan indtræde som hovedintervenient i enhver sag mod skibets ejer eller dennes forsikringsgiver om erstatning efter dette kapitel. Dommen får bindende virkning for fonden, når den er retskraftig og eksigibel.

Stk. 4. Når sag om erstatning efter dette kapitel er anlagt mod ejeren eller dennes forsikringsgiver, kan hver af sagens parter adicere Den Internationale Erstatningsfond (1992). Har adication fundet sted i så god tid, at fonden effektivt har kunnet varetage sine interesser, får dommen bindende virkning for fonden, når den er retskraftig og eksigibel.

§ 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 Den Internationale Erstatningsfond (1992) 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.

§ 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 et område, hvor Danmark i overensstemmelse med folkeretten kan fastsætte en eksklusiv økonomisk zone, 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 af-

værge 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 et område, hvor Danmark i overensstemmelse med folkeretten kan fastsætte en eksklusiv økonomisk zone, er opstået forureningsskade som nævnt i § 191, stk. 2, som udtømmes eller udflyder fra andet skib end nævnt i § 191, stk. 3, eller hvor der er truffet forholdsregler for at afværge eller begrænse sådan skade uden hensyn til, hvor de nævnte forholdsregler er truffet. Ejeren har i disse tilfælde ret til at begrænse ansvaret efter reglerne i kapitel 9.

§ 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 et område, hvor Danmark i overensstemmelse med folkeretten kan fastsætte en eksklusiv økonomisk 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

Om ansvar for olieskade efter reglerne i 1969-ansvarskonventionen og 1971-fondskonventionen

§ 210. Ejeren af et skib, der transporterer olie i bulk som last, er uden hensyn til skyld ansvarlig for enhver skade uden for skibet, som skyldes forurening forårsaget af olie, herunder bunkersolie, der udtømmes eller udflyder fra skibet, samt for udgifter eller skade, som forårsages af rimelige forholdsregler, der tages, efter at den pågældende hændelse er

indtruffet, med henblik på at afværge eller begrænse den nævnte skade. Ved skib forstås også andet fartøj, der er indrettet til transport af olie i bulk som last.

Stk. 2. Ved olie forstås i dette kapitel enhver bestandig olie, herunder råolie, brændselolie, tung dieselolie, smøreolie og hvalolie.

Stk. 3. Ved ejer forstås for registrerede skibes vedkommende den, der til skibsregistret er anmeldt som ejer. 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. 4. Forvoldes de i stk. 1 nævnte skader eller udgifter 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. 5. Ved 1969-ansvarskonventionen forstås Bruxelleskonventionen af 29. november 1969 om ansvar for skade ved olieforurening eller konventionen som ændret ved protokol af 19. november 1976.

Stk. 6. Ved 1971-fondskonventionen forstås Bruxelleskonventionen af 18. december 1971 om oprettelse af en international fond for erstatning af skader ved olieforurening, som ændret ved protokol af 19. november 1976.

- § 211. Ejeren er ikke ansvarlig, såfremt vedkommende godtgør, at skaden er en følge af
- krigshandlinger, krigslignende handlinger, borgerkrig, oprør eller en naturbegivenhed af en usædvanlig, uundgåelig og uafværkelig karakter,
 - i det hele skyldes en handling foretaget af tredjemand med forsæt til at volde skade eller
 - i det hele skyldes fejl eller forsømmelse af nogen offentlig myndighed med hensyn til at vedligeholde fyr eller andre hjælpemidler for navigeringen.

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

§ 212. Krav mod ejeren om erstatning for skade eller udgifter som nævnt i § 210 kan alene rejses efter reglerne i dette kapitel.

Stk. 2. Ansvar for skade eller udgifter som nævnt i § 210 kan ikke gøres gældende mod skibets reder eller disponent, hvor denne ikke er ejer af skibet, eller mod befragteren eller

mod aflader, ejer eller modtager af lasten eller mod nogen, som udfører arbejde i skibets tjeneste.

Stk. 3. Såfremt olie udtømmes eller udflyder under bjærgning af skib eller last, finder bestemmelsen i stk. 2 tilsvarende anvendelse på bjærgeren. Bestemmelsen i stk. 2 finder endvidere anvendelse på den, der for at afværge eller begrænse skade tager de i § 210 nævnte forholdsregler. Ansvar kan dog gøres gældende, såfremt bjærgningen eller de nævnte forholdsregler udføres i strid med et forbud udstedt af en offentlig myndighed eller udføres af andre end en offentlig myndighed i strid med et udtrykkeligt og beføjet forbud af skibets eller lastens ejer.

Stk. 4. Ansvar for skade eller udgifter som nævnt i § 210 kan ej heller gøres gældende mod den, som er ansat hos skibets ejer eller hos nogen, som er nævnt i stk. 2 eller stk. 3, eller mod skibets lods.

Stk. 5. Regresansvar for skade eller udgifter som nævnt i § 210 kan ikke gøres gældende mod nogen, som er nævnt i stk. 3 eller stk. 4, medmindre vedkommende har handlet forsætligt eller groft uagtsomt. Om regres i øvrigt gælder almindelige retsregler.

§ 213. Ejeren har ret til at begrænse sit ansvar efter § 210 til 133 SDR pr. t af skibets drægtighed. Har ejeren begrænset sit ansvar, kan det samlede erstatningsbeløb dog ikke i noget tilfælde overstige 14 mio. SDR. Den nævnte ansvarsgrænse gælder for alt ansvar, som er opstået ved en og samme hændelse eller ved en række af hændelser, der har samme oprindelse.

Stk. 2. Ejeren kan dog ikke begrænse sit ansvar, hvis det grunder sig på fejl eller forsømmelse af ejeren selv, medmindre denne gjorde tjeneste som fører eller medlem i øvrigt af skibets besætning og fejlen eller forsømmelsen blev begået i en sådan egenskab.

Stk. 3. For renter og sagsomkostninger hæfter ejeren uden begrænsning.

Stk. 4. Ved særlige trækingsrettigheder forstås den i § 505 omhandlede regneenhed. Ved drægtighed forstås skibets nettotonnage med tillæg af det rum for maskineriet, der ved beregningen af nettotonnagen er trukket fra brutotonnagen. Kan skibet ikke måles ved anvendelse af de almindelige målingsregler, skal skibets drægtighed bestemmes som 40 pct. af vægten i tons af den olie, som skibet kan laste.

§ 214. Såfremt der her i landet anlægges sag i anledning af krav, som ejeren ønsker at begrænse sit ansvar for i medfør af § 213, må denne oprette en begrænsningsfond 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 skade som nævnt i § 210, 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 1969-ansvarskonventionen oprettet en 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 i København.

§ 215. Har ejeren ret til at begrænse sit ansvar efter § 213, og har denne oprettet en fond i overensstemmelse med § 214, kan der ikke gøres arrest eller udlæg i eller udøves andre retigheder over for 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, for sådanne krav, eller har ejeren stillet sikkerhed for at undgå arrest, skal i sådanne tilfælde arresten ophæves eller sikkerheden frigives.

Stk. 2. Bestemmelsen i stk. 1 finder tilsvarende anvendelse, når ejeren i overensstemmelse med 1969-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.

§ 216. 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 § 210 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 losseplads 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 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 § 226, 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 stats-ejet, og at dets ansvar er dækket inden for de i § 213 anførte begrænsningsbeløb.

§ 217. Erhvervsministeren fastsætter i overensstemmelse med 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.

§ 218. Såfremt et skib ikke er udstyret med den i § 216, jf. § 217, påbudte forsikring eller garanti eller med det påbudte certifikat, kan skibstilsynet eller andre myndigheder, som af erhvervsministeren er bemyndiget hertil, nægte skibet adgang til eller forbyde det at forlade dansk havn eller anden laste- og losseplads i Danmark eller på den danske kontinentalsokkel eller påbyde, at det bliver losset eller forhallet.

§ 219. Krav om erstatning for skade eller udgifter som nævnt i § 210 kan rettes direkte mod forsikringsgiveren, herunder mod den, som har stillet garanti for ejerens erstatningsansvar. Forsikringsgiveren kan påberåbe sig bestemmelserne om ansvarsbegrænsning efter § 213, selv om ejeren har udvist fejl eller forsømmelse. Forsikringsgiveren kan endvidere påberåbe sig de bestemmelser om ansvarsfritagelse, som ejeren selv kunne have gjort gældende. Derimod kan denne ikke påberåbe sig indsigelser,

som vedkommende ville kunne påberåbe sig over for ejeren, med undtagelse af indsigelse om, at skaden er forårsaget forsætligt af ejeren selv. Forsikringsgiveren har ret til at adcitere ejeren.

Stk. 2. Forsikringsgiveren kan oprette en begrænsningsfond i medfør af § 214 med samme virkning, som hvis den var oprettet af ejeren selv. En sådan fond kan oprettes, uanset at skaden er forårsaget af ejerens egen fejl eller forsømmelse, men oprettelsen begrænser i sådanne tilfælde ikke fordringshaverens krav mod ejeren.

§ 220. Reglerne i 1971-fondskonventionen gælder her i riget og bekendtgøres ved erhvervsministerens foranstaltning i dens engelske og franske originaltekst og i dansk oversættelse.

Stk. 2. Bestemmelserne om regres i § 212 finder tilsvarende anvendelse på fondens regreskrav imod andre end skibets ejer og vedkommendes forsikringsgiver.

§ 221. Den, som i danske havne eller olieterminaler i alt pr. år modtager mere end 150.000 t råolie eller tung brændselolie eller tunge destillater som bestemt i 1971-fondskonventionens artikel 1, stk. 3, skal betale bidrag til den internationale fond (1971) for erstatning for skade ved olieforurening samt stille sikkerhed for disse bidrag efter regler, der fastsættes af erhvervsministeren. Den nævnte olie omfatter olie, som ad søvejen transporteres til Danmark eller inden for Danmark, samt olie, som kommer til Danmark på anden måde, men som har været transporteret ad søvejen til en stat, der ikke har tilsluttet sig 1971-fondskonventionen, og derfra vidertransporteres til Danmark uden omlastning i modtagelsesanlæg i en anden stat, der har tilsluttet sig konventionen. Afgørelse af, om det modtagne kvantum overstiger 150.000 t olie, træffes i overensstemmelse med 1971-fondskonventionens artikel 10, stk. 2.

Stk. 2. Den, som modtager olie her i landet, er pligtig at give oplysninger om det modtagne kvantum i overensstemmelse med forskrifter, der fastsættes af erhvervsministeren.

Stk. 3. Med de begrænsninger, der følger af lovmæssige forpligtelser, skal enhver iagttage tavshed om, hvad vedkommende får kundskab om i medfør af nærværende bestemmelse, for så vidt angår oplysninger om tekniske indret-

ninger og fremgangsmåder samt vedrørende drifts- eller forretningsforhold, som det af konkurrencemæssige grunde ville være af betydning at hemmeligholde af hensyn til den, oplysningerne vedrører.

§ 222. Sag mod skibets ejer eller dennes forsikringsgiver om ansvar for skade eller udgifter af den art, som er nævnt i § 210, kan kun anlægges for dansk domstol, såfremt skade er opstået på dansk territorium eller skaden er truffet med henblik på at afværge eller begrænse skade på dansk territorium 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 skade eller udgifter, der skyldes samme hændelse eller række af hændelser, der har samme oprindelse, og som er indtruffet i en fremmed stat, der har tilsluttet sig 1969-ansvarskonventionen, eller som skyldes forholdsregler, der er truffet for at afværge eller begrænse skade på en sådan stats territorium uden hensyn til, hvor de nævnte forholdsregler er truffet.

Stk. 3. Krav om fordeling af og udbetaling af en begrænsningsfond kan ikke rejses ved danske domstole, når fonden er oprettet i en anden stat, der har tilsluttet sig 1969-ansvarskonventionen.

Stk. 4. Sag om erstatning eller refusion efter 1971-fondskonventionen kan kun anlægges ved dansk domstol i de i stk. 1 og 2 nævnte tilfælde og kun, dersom sag i anledning af samme skade mod skibets ejer eller forsikringsgiveren ikke er rejst i en anden stat, der er tilsluttet 1971-fondskonventionen.

§ 223. Når dansk domstol er kompetent efter § 222, skal sagen anlægges ved Sø- og Handelsretten i København.

Stk. 2. Sag mod Den Internationale Erstatningsfond (1971) skal her i landet anlægges ved Sø- og Handelsretten i København.

Stk. 3. Den Internationale Erstatningsfond (1971) kan indtræde som hovedintervenient i enhver sag mod skibets ejer eller dennes forsikringsgiver om erstatning efter dette kapitel. Dommen får bindende virkning for fonden, når den er retskraftig og kan gennemtvinges.

Stk. 4. Når sag om erstatning efter dette kapitel er anlagt mod ejeren eller dennes forsikringsgiver, kan hver af sagens parter adcitere

Den Internationale Erstatningsfond (1971). Har adcitation fundet sted i så god tid, af fonden effektivt har kunnet varetage sine interesser, får dommen bindende virkning for fonden, når den er retskraftig og kan gennemtvinges.

§ 224. Retskraftig og gennemtvingelig dom mod skibets ejer eller dennes forsikringsgiver, som er afsagt i en stat, som har tilsluttet sig 1969-ansvarskonventionen, har bindende virkning og kan fuldbyrdes her i riget, når dommen er afsagt af en domstol, der er kompetent i henhold til 1969-ansvarskonventionens artikel IX.

Stk. 2. Tilsvarende gælder for domme afsagt mod Den Internationale Erstatningsfond (1971) i en stat, som har tilsluttet sig 1971-fondskonventionen, eller, hvor fonden har sit sæde, af en domstol, der er kompetent i henhold til 1971-fondskonventionens artikel 7, nr. 1 og 3.

§ 225. Bestemmelserne i §§ 210–215, 219 og 222–224 om ansvar for skade eller udgifter af den art, som er nævnt i § 210, finder anvendelse på skade, som er opstået her i riget eller i en anden stat, som har tilsluttet sig ansvarskonventionen, samt på forholdsregler, der tages med henblik på at afværge eller begrænse skade her i riget eller i en sådan stat uden hensyn til, hvor de nævnte forholdsregler er taget.

Stk. 2. Endvidere finder bestemmelserne i §§ 210 og 211 tilsvarende anvendelse i alle tilfælde, hvor der her i riget er opstået skade ved forurening forårsaget af olie som nævnt i § 210, stk. 2, som udtømmes eller udflyder fra skib, uanset om skibet transporterer olie i bulk som last, eller hvor der er taget forholdsregler for at afværge eller begrænse skade på dansk territorium. Ejeren har i disse tilfælde ret til at begrænse ansvaret efter reglerne i kapitel 9.

§ 226. 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 §§ 206, stk. 2, og 210–213 anvendelse i tilfælde, hvor der her i riget er opstået skade ved forurening forårsaget af olie som nævnt i § 210, stk. 2, eller hvor der er taget forholdsregler med henblik på at afværge eller begrænse tab eller skade på

dansk territorium uden hensyn til, hvor de nævnte forholdsregler er truffet.

§ 227. Bestemmelserne i dette kapitel finder ikke anvendelse, såfremt dette ville stride mod Danmarks konventionsmæssige forpligtelser over for stater, som ikke har tilsluttet sig 1969-ansvarskonventionen.

§ 228. (ubenyttet).

Kapitel 10 b

Anvendelsesområdet for reglerne i kapitel 10 og kapitel 10 a

§ 229. For skib, som er registreret i en stat, som er bundet af såvel 1969-ansvarskonventionen som 1992-ansvarskonventionen, gælder ansvarsreglerne i kapitel 10 tillige med ansvarsreglerne i kapitel 10 a på følgende måde:

- 1) Hvis en hændelse har medført forureningsskade som nævnt i § 191, opstår erstatningsansvar efter reglerne i kapitel 10 kun i de tilfælde, hvor

- a) ansvaret overstiger erstatningsansvaret efter ansvarsreglerne i kapitel 10 a eller ikke omfattes deraf og
- b) forureningsskaden ikke er fuldt erstattet i henhold til 1971-fondskonventionen, jf. § 220.

Stk. 2. Begrænsningsfonden, som er omtalt i § 195, skal i det i stk. 1 nævnte tilfælde dække det erstatningsansvar, som overstiger ansvaret efter ansvarsreglerne i kapitel 10 a, eller som ikke omfattes deraf.

Stk. 3. For skib, som er registreret i en stat, som er bundet af 1969-ansvarskonventionen, men ikke 1992-ansvarskonventionen, gælder ansvarsreglerne i kapitel 10 a.

Stk. 4. For skib, som er registreret i en stat, som er bundet af 1992-ansvarskonventionen men ikke 1969-ansvarskonventionen, gælder ansvarsreglerne i kapitel 10.

Stk. 5. For skib, som er registreret i en stat, som hverken er bundet af 1969-ansvarskonventionen eller 1992-ansvarskonventionen, gælder ansvarsreglerne i kapitel 10 tillige med ansvarsreglerne i kapitel 10 a. Hvis en hændelse har medført forureningsskade som nævnt i § 191, skal erstatningsansvaret efter ansvarsreglerne i kapitel 10 anses for bortfaldet, såfremt der også opstår ansvar efter ansvarsreglerne i kapitel 10 a.

Stk. 6. Ved ansvarsreglerne forstås §§ 191–200, 203, 205, stk. 1, og 206–209 i kapitel 10 og §§ 210–219, 222, 224, stk. 1, og 225–229 i kapitel 10 a.

§ 230. Reglerne om fonden (1992) i kapitel 10 finder anvendelse samtidig med reglerne om fonden i kapitel 10 a. Hvis en hændelse har medført forureningsskade som nævnt i § 191, skal Den Internationale Erstatningsfond (1992) dog kun betale erstatning til skadelidte efter § 201 i det omfang, skadelidte ikke har kunnet få fuld erstatning for skaden efter ansvars- og fondsreglerne i kapitel 10 a og efter ansvarsreglerne i kapitel 10.

Stk. 2. Ved fondsregler forstås §§ 201, 202, 204 og 205, stk. 2, i kapitel 10 og §§ 220, 221, 223 og 224, stk. 2, i kapitel 10 a.«

5. I § 231, stk. 1, ændres »§§ 177 og 195.« til: »§§ 177, 195 og 214.«

6. I § 232, stk. 2, indsættes efter »§ 194«: »med fradrag som nævnt i § 229, stk. 2. En begrænsningsfond efter § 214 skal svare til begrænsningsbeløbet efter § 213.«

7. I § 244, stk. 1, ændres »§ 176 eller § 195« til: »§§ 176, 195 eller 214«.

8. Kapitel 16 affattes således:

»Kapitel 16

Om bjærgning

Definitioner

§ 441. I dette kapitel forstås ved:

- a) »Bjærgning«, enhver handling, der foretages for at assistere et fartøj eller enhver anden genstand, der er forulykket eller stedt i fare i sejlbare farvande eller i ethvert andet farvand.
- b) »Fartøj«, ethvert skib eller fartøj, eller enhver konstruktion, der kan navigeres.
- c) »Genstand«, ethvert fysisk formuegode, der ikke er permanent fastgjort til kystlinjen, dog således at også fragt i risiko er inkluderet.
- d) »Miljøskade«, omfattende fysisk skade på menneskeligt helbred eller på maritimt liv eller ressourcer i kystfarvande, indenlandske farvande eller områder i umiddelbar nærhed af disse farvande forårsaget af for-

urening, kontaminering, brand, eksplosion eller lignende alvorlige hændelser.

Anvendelsesområde

§ 442. Bestemmelserne i dette kapitel, bortset fra § 451, finder anvendelse i alle tilfælde, hvor sag om bjærgning afgøres af dansk domstol eller voldgiftsret.

Stk. 2. Bestemmelserne i dette kapitel finder anvendelse, uanset om det bjærgede fartøj og det fartøj, der har udført bjærgningen, tilhører samme ejer.

Stk. 3. Selv om bjærgning er udført af eller under kontrol af offentlige myndigheder, afgøres bjærgerens ret til betaling efter reglerne i dette kapitel.

Stk. 4. Bestemmelserne i dette kapitel finder ikke anvendelse på faste eller flydende platforme eller på mobile offshoreboreenheder, når sådanne platforme eller enheder er på plads med henblik på undersøgelser, udnyttelse eller produktion af havbundens mineralforekomster.

Bjærgningskontrakter

§ 443. Bestemmelserne i dette kapitel kan fraviges ved aftale. Der kan dog ikke aftales indskrænkninger i pligten til at forhindre eller begrænse miljøskade.

Stk. 2. En bjærgningskontrakt eller enhver klausul heri kan tilsidesættes eller ændres, såfremt kontrakten er indgået under urimelig påvirkning eller påvirkning af en faresituation og kontrakten er ubillig, eller såfremt bjærgelønnen i henhold til kontrakten står i misforhold til den ydede hjælp.

Stk. 3. Skibsføreren har fuldmagt til at indgå bjærgningskontrakter på ejerens vegne. Skibsføreren, rederen og ejeren har fuldmagt til at indgå sådanne kontrakter på vegne af ejeren af den ladning, der er om bord på fartøjet.

Bjærgerens, skibsførerens, ejerens og rederens pligter

§ 444. Bjærgeren har over for rederen og ejeren af et fartøj og ejeren af andre genstande i fare pligt til

- a) at udføre bjærgningen med fornøden omhu,
- b) at udvise fornøden omhu ved udførelsen af bjærgningen for at forhindre eller begrænse miljøskade,

c) at søge assistance fra andre bjærgere, når dette efter omstændighederne er rimeligt, og

d) at acceptere andre bjærgeres assistance, hvis dette med rimelighed er begæret af skibsføreren, rederen eller ejeren af fartøjet eller ejeren af andre genstande i fare. Det skal dog ikke påvirke størrelsen af hans betaling, hvis begæringen findes urimelig.

Stk. 2. Ejeren, rederen og skibsføreren af et fartøj eller ejeren af andre genstande i fare har over for bjærgeren pligt til

- a) at samarbejde fuldt ud med bjærgeren ved bjærgningen,
- b) at udvise fornøden omhu under udførelsen af bjærgningen for at forhindre eller begrænse miljøskade og
- c) at acceptere tilbagelevering, efter at fartøjet eller anden genstand er blevet bragt til et sikkert sted, når dette med rimelighed er begæret af bjærgeren.

Betingelser for bjærgeløn

§ 445. Kun bjærgning, der fører til et nyttigt resultat, giver ret til bjærgeløn. Bjærgeløn, bortset fra renter og omkostninger, må ikke overstige det bjærgedes værdi.

Stk. 2. Redning af menneskeliv giver ikke i sig selv ret til bjærgeløn eller særligt vederlag. Den, der har reddet menneskeliv under den fare, der har givet anledning til bjærgningen, eller har medvirket dertil, har ret til en rimelig andel af den bjærgeløn eller det særlige vederlag, som bjærgeren har fået for bjærgning af fartøj eller andre genstande eller for forhindring eller begrænsning af miljøskade.

Kriterier ved fastsættelse af bjærgelønnen

§ 446. Bjærgeløn skal fastsættes med henblik på at opmuntre til bjærgning, idet følgende kriterier skal tages i betragtning:

- a) Det bjærgedes værdi.
- b) Den dygtighed og de anstrengelser, som bjærgeren har udvist for at forhindre eller begrænse miljøskade.
- c) I hvor høj grad bjærgningen er lykkedes.
- d) Farens karakter og grad.
- e) Den dygtighed og de anstrengelser, som bjærgeren har udvist for at bjærge fartøjet, andre genstande og menneskeliv.
- f) Den tid, bjærgeren har anvendt, samt hans omkostninger og tab.

- g) Risikoen for at pådrage sig erstatningsansvar samt anden risiko for bjærgeren eller dennes udstyr.
- h) Hvor hurtigt bistanden blev ydet.
- i) Tilgængelighed og anvendelse af fartøjer eller andet udstyr beregnet til brug for bjærgningen.
- j) Beredskab, effektivitet og værdi af bjærgere-ns udstyr.

Ansvaret for bjærgelønnen

§ 447. Bjærgeløn betales af ejer af fartøjet og ejer af andre genstande i forhold til de bjærgede værdier. Ejer af fartøjet og ejer af andre genstande hæfter hver for sin del af bjærgelønnen.

Bjærgelønnens fordeling mellem flere bjærgere

§ 448. Er bjærgere indbyrdes uenige om bjærgelønnens fordeling, bestemmes denne under hensyn til de i § 446 angivne kriterier.

Særligt vederlag

§ 449. Hvis bjærgeren har udført bjærgning med hensyn til et fartøj, som selv eller på grund af sin ladning udgjorde en trussel for miljøskade, har han ret til som særligt vederlag fra ejeren af fartøjet eller rederen at få betalt sine omkostninger.

Stk. 2. Hvis bjærgeren under omstændigheder som anført i stk. 1 ved udførelsen af bjærgning har forhindret eller begrænset miljøskade, kan det særlige vederlag, som ejeren eller rederen skal betale i henhold til stk. 1, forøges med højst 30 pct. af bjærgere-ns omkostninger. Retten kan dog, hvis den finder det rimeligt og retfærdigt og under hensyn til de relevante kriterier i § 446, forøge det særlige vederlag yderligere, dog således at den samlede forøgelse aldrig må overstige 100 pct. af bjærgere-ns omkostninger.

Stk. 3. Det samlede særlige vederlag i henhold til denne paragraf skal kun komme til betaling, hvis og i det omfang sådant vederlag overstiger den bjærgeløn, som bjærgeren har ret til i henhold til §§ 445 og 446.

Stk. 4. Bjærgere-ns omkostninger som omtalt i stk. 1 og 2 er de faktiske udgifter, som bjærgere-ns med føje har afholdt i forbindelse med bjærgningen, samt en rimelig betaling for det udstyr og mandskab, som er anvendt med føje

under bjærgningen, fastsat under hensyn til kriterierne i § 446, litra h, i og j.

Stk. 5. Hvis bjærgeren har optrådt uagtsomt og derved undladt at forhindre eller begrænse miljøskade, kan det særlige vederlag, som han måtte være berettiget til efter denne paragraf, nedsættes eller bortfalde.

Stk. 6. Intet i denne paragraf hindrer nogen ret til regres, som ejeren af fartøjet eller rederen måtte have.

Særlige undtagelser

§ 450. Der er ikke ret til bjærgeløn eller særligt vederlag efter bestemmelserne i dette kapitel, hvis den ydede bistand må anses for at ligge inden for, hvad der med rimelighed kan forventes som normal opfyldelse af en kontrakt, der er indgået, før faren opstod.

Stk. 2. Der er ikke ret til bjærgeløn eller særligt vederlag for bistand, der er ydet mod et udtrykkeligt og beføjet forbud fra ejer, reder eller skibsfører. Tilsvarende gælder for bistand, der er ydet mod et udtrykkeligt og beføjet forbud fra ejeren af andre genstande i fare, som ikke er eller har været om bord på fartøjet.

Stk. 3. Bjærgelønnen eller det særlige vederlag kan nedsættes eller bortfalde, hvis bjærgningen er foranlediget eller vanskeliggjort af bjærgere-ns fejl eller forsømmelse, eller hvis bjærgeren har gjort sig skyldig i bedrageri eller anden uhæderlig adfærd.

Bjærgelønnens fordeling på det bjærgende fartøj

§ 451. Har et fartøj på rejsen bjærget noget, godtgøres forlods af bjærgelønnen den skade, som bjærgningen måtte have medført for fartøj, ladning eller anden ejendom om bord, samt de udgifter til brændsel og hyre og kost til skibsfører og mandskab, der er påløbet i anledning af bjærgningen. Forlods udredes endvidere godtgørelse i henhold til stk. 3.

Stk. 2. Af den resterende del af bjærgelønnen tilfalder tre femtedele rederiet, medens resten fordeles med en tredjedel til skibsføreren og to tredjedele til det egentlige mandskab. Mandskabets part fordeles i forhold til den enkelte hyre. Skibsførere-ns andel skal dog mindst udgøre det dobbelte af den højstlønnede sømands andel. En lods om bord i det bjærgende fartøj deltager i fordelingen, selv om han ikke er ansat i rederiets tjeneste. Der til-

lægges ham i så fald samme andel som højeste styrmand.

Stk. 3. Har nogen under bjærgningen gjort en særlig fortjenstfuld indsats eller udsat sig for en ganske særlig fare, kan der ydes den pågældende særskilt godtgørelse. Begrundet begæring herom må indsendes til rederen inden en måned efter, at bjærgningen er afsluttet.

Stk. 4. Bestemmelserne i stk. 1 og 2 om bjærgelønnens fordeling kan ikke ved forudgående aftale fraviges til ugunst for skibsfører eller mandskab. Dette gælder dog ikke, hvis de pågældende er forhyret med et fartøj, der driver bjærgningsvirksomhed og er særlig udrustet hertil, eller aftalen er indgået i forbindelse med forhyringen og gælder udførelsen af et bestemt bjærgningsforetagende.

Stk. 5. Bjærgeløn kan fordeles på anden måde end fastsat i stk. 1 og 2, såfremt særlige grunde såsom formålet med fartøjets anvendelse eller den måde, hvorpå de ombordværende er aflønnet, taler for en anden fordeling.

Stk. 6. Så snart bjærgelønnen er fastsat ved aftale eller endelig dom, sender rederen ved anbefalet brev enhver, der er berettiget til andel i bjærgelønnen, underretning om dennes størrelse tillige med en plan for bjærgelønnens fordeling efter bestemmelserne i denne paragraf.

Stk. 7. Indsigelse mod fordelingen af bjærgelønnen skal fremsættes over for rederen inden tre måneder efter, at den i stk. 6 omhandlede meddelelse er afsendt.

Stk. 8. Fordelingen mellem ethvert bjærgende fartøjs reder, skibsfører og andre ansatte om bord skal ske i henhold til flagstatens lovgivning. Hvis bjærgningen ikke er udført fra et fartøj, skal fordelingen ske i henhold til den lovgivning, der gælder for retsforholdet mellem bjærgeren og hans ansatte.

Sikkerhedsstillelse og foreløbig betaling

§ 452. På begæring af bjærgeren skal den, der hæfter for betaling i henhold til dette kapitel, stille sikkerhed for kravet, herunder for renter og omkostninger. Når en sådan sikkerhed er stillet, kan bjærgeren ikke søge sig fyldestgjort i sin søpanteret.

Stk. 2. Det bjærgede fartøjs reder skal medvirke til at sikre, at ladningsejeren stiller sikkerhed for kravet imod denne, herunder for renter og omkostninger, før lasten bliver frigivet.

Stk. 3. Det bjærgede fartøj og andre genstande må ikke uden bjærgerens tilladelse fjernes fra den havn eller det sted, hvortil det bjærgede er blevet bragt umiddelbart efter bjærgningens afslutning, førend sikkerhed er blevet stillet for bjærgerens krav, herunder for renter og omkostninger, mod det pågældende fartøj eller de pågældende genstande.

Stk. 4. Den domstol eller voldgiftsret, som har jurisdiktion over bjærgerens krav, kan ved en foreløbig afgørelse bestemme, at bjærgeren skal have udbetalt et rimeligt acantobeløb, på sådanne betingelser, herunder betingelser vedrørende sikkerhed, som følger af sagens omstændigheder.

Havarerede statsfartøjer samt statsejede og humanitære laster

§ 453. Ingen bestemmelser i dette kapitel kan danne grundlag for retsskridt mod fremmed stat om bjærgning af krigsskib eller andet fartøj, som den fremmede stat ejer eller benytter, og som på bjærgningstidspunktet anvendes udelukkende i statsøjemed af ikkeforretningsmæssig art, medmindre vedkommende stat har bestemt noget andet.

Stk. 2. Ingen bestemmelser i dette kapitel kan danne grundlag for beslaglæggelse, arrest eller tilbageholdelse af en ikkeforretningsmæssig last, som ejes af en stat, og som på bjærgningstidspunktet havde krav på suveræn immunitet efter de almindelige principper i folkeretten, medmindre den fremmede stat samtykker.

Stk. 3. Ingen bestemmelser i dette kapitel kan danne grundlag for beslaglæggelse, arrest eller tilbageholdelse af en humanitær last, der er doneret af en stat, hvis denne stat har indvilget i at betale for udført bjærgning af denne last.

Bjærgende statsfartøjer

§ 454. Er bjærgningen udført af et dansk statsfartøj, der anvendes i statsøjemed af ikkeforretningsmæssig art, finder bestemmelserne i § 451 tilsvarende anvendelse. Erhvervsministeren kan dog fastsætte særlige regler om fordelingen af den del af bjærgelønnen, som ikke tilfalder staten.«

9. I § 501, stk. 1, nr. 1, indsættes efter »bjærgeløn«: »og særligt vederlag«.

10. § 502 affattes således:

»§ 502. Krav for skade eller udgifter af den art, som er nævnt i §§ 191, 206, stk. 2, eller 207, eller om erstatning eller refusion fra Den Internationale Erstatningsfond (1992) forældes, såfremt der ikke er anlagt sag inden 3 år regnet fra den dag, skaden eller udgifterne opstod. Det samme gælder gælder krav om erstatning for skade eller udgifter af den art, som er nævnt i §§ 210, 225, stk. 2, eller 226, eller om erstatning eller refusion fra Den Internationale Erstatningsfond (1971). Dog kan krav ikke i noget tilfælde rejses, når der er forløbet 6 år fra den dag, på hvilken den hændelse opstod, som forårsagede den nævnte begivenhed. Forvoldes skaden eller udgifterne ved en række hændelser, der har samme oprindelse, regnes 6-årsfristen fra den første af disse hændelser.

Stk. 2. Forældelsesfristen vedrørende krav mod Den Internationale Erstatningsfond (1992) afbrydes foruden ved sagsanlæg ved

retsskridt i medfør af § 204, stk. 4. Forældelsesfristen vedrørende krav mod Den Internationale Erstatningsfond (1971) afbrydes foruden ved sagsanlæg ved retsskridt i medfør af § 223, stk. 4.

Stk. 3. Fartøjets ejer eller dennes forsikringsgiver kan uanset bestemmelsen i stk. 1 søge refusion fra Den Internationale Erstatningsfond (1971) inden 6 måneder fra den dag, vedkommende får kendskab til, at der er rejst søgsmål mod denne om ansvar for skade eller udgifter af den art, som er nævnt i § 210.«

§ 2

Stk. 1. Tidspunktet for lovens eller dele af lovens ikrafttræden fastsættes af erhvervsministeren.

Stk. 2. Erhvervsministeren kan ophæve kapitel 10 a og kapitel 10 b, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 4, ved nærmere bekendtgørelse herom.

ERLING OLSEN

/ Grete Schødts