



## Lov om sjøfarten (sjøloven)

Dato	LOV-1994-06-24-39
Departement	Justis- og beredskapsdepartementet
Sist endret	LOV-2019-05-03-15
Ikrafttredelse	01.10.1994
Korttittel	Sjøloven – sjøl

---

### Kapitteleversikt:

#### Del I. Skip (§§ 1 - 98)

##### Kapittel 1. Alminnelige bestemmelser (§§ 1 - 10)

I. Nasjonalitet m v (§§ 1 - 6)

II. Navn, hjemsted m m (§§ 7 - 10)

##### Kapittel 2. Registrering av skip (§§ 11 - 39)

I. Skipsregisteret, fremgangsmåte ved registrering m m (§§ 11 - 19)

II. Rettighetsregistrering (§§ 20 - 27)

III. Slettelse, foreldelse av rettsvern (§§ 28 - 30)

IV. Skip under bygging (§§ 31 - 32)

V. Forskjellige bestemmelser (§§ 33 - 38)

VI. Innretninger for utnytting av undersjøiske naturforekomster (§39)

##### Kapittel 3. Pant i skip m v (§§ 41 - 76)

I. Registrert panterett m m (§§ 41 - 45)

II. Sjøpanterett m m i skip (§§ 51 - 55)

III. Sjøpanterett i last (§§ 61 - 64)

IV. Fellesbestemmelser (§§ 71 - 76)

##### Kapittel 4. Arrest i skip (§§ 91 - 98)

#### Del II. Rederi (§§ 101 - 145)

##### Kapittel 5. Partrederi (§§ 101 - 119)

##### Kapittel 6. Skipsføreren (§§ 131 - 142)

##### Kapittel 6A. Alkoholpåvirkning, pliktmessig avhold m.m. (§§ 143 - 145)

#### Del III. Ansvar (§§ 151 - 245)

##### Kapittel 7. Alminnelige regler om ansvar (§§ 151 - 152)

Kapittel 8. Sammenstøt (§§ 161 - 164)

Kapittel 9. Ansvarsbegrensning og forsikringsplikt (§§ 171 - 182 c)

Kapittel 10. Ansvar for skade ved oljesøl (§§ 183 - 209)

I. Ansvar og erstatning etter reglene i den internasjonale konvensjon 2001 om erstatning for bunkersoljesølskade (bunkerskonvensjonen) (§§ 183 - 190)

II. Ansvar og erstatning etter reglene i den internasjonale konvensjon 1992 om erstatningsansvar for oljesølskade (1992-ansvarskonvensjonen) og den in... (§§ 191 - 209)

Kapittel 10 a. Ansvar for kostnader til lokalisering, merking og fjerning av vrak etter reglene i Den internasjonale Nairobi-konvensjonen om fjerning ... (§§ 210 - 210 h)

Kapittel 11. Ansvar for skade voldt av farlig gods etter den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport... (§§ 211 - 227)

Kapittel 12. Begrensningsfond og begrensningsøksmål (§§ 231 - 245)

Del IV. Fraktavtaler (§§ 251 - 432)

Kapittel 13. Stykkgodstransport (§§ 251 - 311)

Innledende bestemmelser (§§ 251 - 254)

Levering av godset (§§ 255 - 261)

Transporten (§§ 262 - 267)

Utlevering av godset (§§ 268 - 273)

Transportørens erstatningsansvar (§§ 274 - 289)

Senderens erstatningsansvar (§§ 290 - 291)

Konnossement og andre transportdokumenter (§§ 292 - 309)

Tvister (§§ 310 - 311)

Kapittel 14. Befraktning av skip (§§ 321 - 394)

I. Alminnelige bestemmelser (§§ 321 - 325)

II. Reisebefraktning

Innledende bestemmelser (§§ 326 - 329)

Lastetid (§§ 330 - 335)

Lasting (§§ 336 - 338)

Reisen (§§ 339 - 342)

Lossing og utlevering av godset m v (§§ 343 - 347)

Kontraktsbrudd og hindringer på reisebortfrakterens side (§§ 348 - 351)

Kontraktsbrudd og hindringer på reisebefrakterens side (§§ 352 - 357)

Bortfall av befraktningsavtaler (§§ 358 - 361)

III. Kvantumskontrakter (§§ 362 - 371)

IV. Tidsbefraktning

Levering av skipet (§§ 372 - 377)

Utførelsen av reisene (§§ 378 - 387)

Tilbakelevering av skipet (§§ 388 - 389)

Tidsfrakt (§§ 390 - 392)

Opphør m v (§§ 393 - 394)

Kapittel 15. Transport av passasjerer og reisegods (§§ 401 - 432)

I. Innledende bestemmelser (§§ 401 - 404)

II. Befordringen (§§ 405 - 417)

III. Bortfrakterens ansvar for skade på passasjerer og reisegods (§418)

IV Passasjerrettigheter, bortfrakterens ansvar ved forsinkelse (§§ 418 a - 428)

V. Forskjellige bestemmelser (§§ 429 - 432)

Del V. Sjøulykker (§§ 441 - 493)

Kapittel 16. Berging (§§ 441 - 455)

Kapittel 17. Fellehavari (§§ 461 - 468)

Kapittel 18. Undersøkelse av sjøulykker, sjørettsskjønn og skipsbøker (§§ 471 - 493)

I. Vrakfjerning (§471)

II. Undersøkelse av sjøulykker (§§ 472 - 486 a)

III. Sjørettsskjønn (§§ 487 - 492)

IV. Forskrifter (§493)

Del VI. Øvrige bestemmelser (§§ 501 - 507)

Kapittel 19. Foreldelse (§§ 501 - 504)

Kapittel 20. Forskjellige bestemmelser (§§ 505 - 506)

I. Definisjon av SDR (§505)

II. Straff (§506)

Kapittel 21. Flyttbare plattformer m v (§507)

Del VII. Sluttbestemmelser (§§ 511 - 513)

Kapittel 22. Sluttbestemmelser (§§ 511 - 513)

Vedlegg 1. EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 56x (forordning (EF) nr. 392/2009 av 23. april 2009 om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under sjøt...

Vedlegg I. Bestemmelser i Athen-konvensjonen om transport av passasjerer og deres bagasje til sjøs som er relevante med henblikk på anvendelse av denn...

Vedlegg til Athen-konvensjonen. Sertifikat om forsikring eller annen økonomisk sikkerhet for erstatningsansvar ved passasjerers dødsfall og personskad...

Forklarende merknader

Vedlegg II. Utdrag fra IMOs forbehold og retningslinjer for gjennomføring av Athen-konvensjonen, vedtatt av Den internasjonale sjøfartsorganisasjons j...

Forbehold

## Retningslinjer

Tillegg A. Klausuler som er nevnt i nr. 2.1.1, 2.1.2 og 2.2.1 i retningslinjene

Tillegg B. I. Eksempler på forsikringer (Blue Cards) som er nevnt i nr. 3 i retningslinjene. II. Mal til forsikrings sertifikat som nevnt i nr. 3 i ret...

Vedlegg 2. 2002 protokollen til Aten-konvensjonen om befordring av passasjerer og deres bagasje til sjøs, 1974 (§§ rt 2 - rt 3)

Avsluttende bestemmelser

---

Jf. tidligere NL 4de bok, forordning 16 feb 1725, forordning 18 mars 1776 (med tilleggsforordninger 21 juni 1777, 15 jan 1781), lov 24 mars 1860 (med tilleggslover 6 mars 1869, 3 juni 1874 og 21 mars 1883 nr. 2), 20 juli 1893 nr. 1. Jf. nå lover 12 juni 1987 nr. 48, 4 des 1992 nr. 121, 26 juni 1998 nr. 47, 16 feb 2007 nr. 9, 21 juni 2013 nr. 102.

## Del I. Skip

### Kapittel 1. Alminnelige bestemmelser

#### I. Nasjonalitet m v

##### § 1. Nasjonalitetsvilkår

Et skip skal anses som norsk når det ikke er innført i annet lands skipsregister og det eies av:

- 1) norsk statsborger;
- 2) partrederi eller annet norsk selskap hvor medlemmene hefter ubegrenset for selskapets forpliktelser, dersom norske statsborgere er medeiere for minst 6/10;
- 3) kommandittselskap, dersom norske statsborgere eier minst 6/10 av den ansvarlige kapital og minst 6/10 av kommandittkapitalen;
- 4) selskap med begrenset ansvar som ikke går inn under nr. 3, dersom selskapets hovedkontor og styrets sete er i Norge og styrets flertall, herunder styrelederen, består av norske statsborgere som er bosatt i Norge og har bodd her i de to siste år, og norske statsborgere eier aksjer eller andeler svarende til minst 6/10 av selskapets kapital og kan utøve stemmerett i selskapet med minst 6/10 av stemmene.

Ved anvendelsen av denne paragraf skal likt med det som eies av norsk statsborger, regnes det som eies av den norske stat, institusjon eller fond som styres av den norske stat, norsk kommune, selskap som selv fyller vilkårene i første ledd, eller norsk bank, stiftelse eller forening dersom styret har sitt sete i Norge og styrets flertall består av norske statsborgere bosatt i Norge.

Ved anvendelsen av denne paragraf skal likt med det som eies av norsk statsborger, regnes det som eies av person, selskap eller virksomhet som omfattet av bestemmelsene i EØS-avtalen. Dersom skipet eies av selskap, virksomhet eller lignende må dette være stiftet i samsvar med lovgivningen i et av landene tilknyttet EØS-avtalen og ha sitt vedtektsbestemte sete, sin hovedadministrasjon eller sitt hovedforetak i et av disse landene. Likt med kravet til norsk statsborgerskap og bopel for styrets medlemmer i første ledd nr. 4 regnes statsborgerskap og bopel i land tilknyttet EØS-avtalen. Det er et vilkår at skipet inngår som ledd i en økonomisk virksomhet som er etablert i Norge, og at skipet drives fra Norge. Dersom skipet benyttes i fritidsøyemed og ikke inngår i en økonomisk virksomhet, kan det eies av en person som er bosatt i Norge og som er statsborger fra et land tilknyttet EØS-avtalen.

Eies et skip av en utenlandsk statsborger som har fast bosted i Norge og som ikke er fra en av medlemsstatene i EØS-avtalen, kan departementet i særlige tilfelle godkjenne skipet som norsk. Likeledes kan departementet i særlige tilfelle gjøre unntak fra kravene i første ledd nr. 2 til 4 jf annet ledd om at norske statsborgere skal eie minst 6/10 av kapitalen og kunne utøve stemmerett med minst 6/10 av stemmene.

Dersom eieren ikke har fast bosted i Norge, skal han oppnevne en representant, bosatt i Norge og med statsborgerskap fra et land tilknyttet EØS-avtalen, som har fullmakt til å ta imot søksmål på vegne av eieren.

0 Endret ved lover 8 des 1995 nr. 65 (ikr. 1 jan 1996), 21 jan 2000 nr. 8, 27 juni 2008 nr. 72 (ikr. 1 juli 2008 iflg. res. 27 juni 2008 nr. 743).

## **§ 2. Dødsbo, uskifte og tvangssalg**

Når noen som eier norsk skip eller aksje eller andel i selskap som nevnt i § 1, er død, beholder skipet sin nasjonalitet så lenge dødsboet står under skiftebehandling ved norsk tingrett, uten hensyn til arvingenes nasjonalitet. Gjenlevende ektefelle som sitter i uskiftet bo, regnes ved anvendelsen av § 1 som eneeier av boets aktiva.

Har noen ved tvangssalg kjøpt norsk skip for å redde en fordring som tilhører vedkommende og som denne har panterett for i skipet, kan departementet samtykke i at skipet midlertidig forblir norsk selv om vilkårene i § 1 ikke er oppfylt. Samtykket gjelder for den tid og på de vilkår som departementet fastsetter.

0 Endret ved lov 30 aug 2002 nr. 67 (ikr. 1 jan 2003 iflg. res. 30 aug 2002 nr. 938).

## **§ 3. Bestyrende reder m m**

Eies norsk skip av enkeltperson, jf § 1 nr 1, som ikke har bopel i Norge, skal eieren oppnevne en representant som fyller vilkårene for å være bestyrende reder i partrederi, jf § 103, og som har samme fullmakt som denne. Departementet kan om nødvendig sette en frist for oppnevning. Har eieren ikke oppnevnt representant innen fristens utløp, kan departementet bestemme at skipet ikke skal anses som norsk. Skipet er i så fall utelukket fra norsk skipsregister og blir eventuelt å slette.

Eies norsk skip av partrederi eller annet selskap som nevnt i § 1 nr 2, skal det velges bestyrende reder etter reglene i § 103. Første ledd annet til fjerde punktum gjelder tilsvarende dersom ikke minst ett av medlemmene i partrederiet eller selskapet er norsk statsborger bosatt i Norge eller, i tilfelle som nevnt i § 1 annet ledd, er likestilt med norsk statsborger etter § 1 annet ledd.

Bestemmelsene i første ledd gjelder tilsvarende for kommandittselskap, jf § 1 nr 3, hvor ikke minst ett av de ansvarlige medlemmer er norsk statsborger bosatt i Norge eller, i tilfelle som nevnt i § 1 annet ledd, er likestilt med norsk statsborger etter § 1 annet ledd.

Reglene i denne paragraf kommer bare til anvendelse på skip som skal være forsynt med nasjonalitetsbevis, jf § 5.

## **§ 4. Særregler for visse skip**

Skip utstyrt for å brukes stasjonært til boring etter eller utnyttning av undersjøiske naturforekomster, anses som norsk når det ikke er innført i et annet lands skipsregister, og det eies av:

- 1) norsk statsborger;
- 2) partsrederi eller annet selskap hvor medlemmene hefter ubegrenset for selskapets forpliktelser, dersom norske statsborgere er medeiere for minst 6/10;
- 3) andre selskaper, dersom selskapet er registrert i Norge.

I de tilfeller som er nevnt i nr. 1 og 2, gjelder § 1 annet til femte ledd og § 2 og § 3 tilsvarende.

Når et skips bruttotonnasje ikke er over 1.000 tonnasjeenheter/registertonn og skipet hovedsakelig brukes i eierens bedrift i Norge, anses skipet som norsk, dersom eierens bedrift har sitt sete og hovedkontor i Norge og skipsfart ikke inngår som selvstendig ledd i bedriftens virksomhet. Som skipsfart regnes også bergings-, slepings- og bukservirksomhet samt fiske og fangst.

0 Endret ved lover 8 des 1995 nr. 65 (ikr. 1 jan 1996), 21 jan 2000 nr. 8.

### **§ 5. Flaggføring. Nasjonalitetsbevis**

Norsk skip har rett til å føre norsk flagg. Kongen gir nærmere forskrifter om flaggføring og eventuelt om adgang for andre skip til å føre norsk flagg.

Norsk skip som er registreringspliktig, jf § 11 annet ledd, eller går i utenriks fart, skal være forsynt med nasjonalitetsbevis. Kongen kan gi forskrifter om å fritta skip som ikke er registreringspliktige, for å ha nasjonalitetsbevis. Eier av norsk skip kan i ethvert tilfelle forlange utstedt nasjonalitetsbevis for skipet. Skal nasjonalitetsbevis utstedes for skip som ikke er registreringspliktig, må skipet innføres i skipsregisteret, jf § 11 tredje ledd.

Nasjonalitetsbevis utstedes av den myndighet som har innført skipet i skipsregisteret. Midlertidig nasjonalitetsbevis kan i særlige tilfelle utstedes av Sjøfartsdirektoratet. Er skipet i utlandet, kan beviset utstedes av vedkommende norske utenriktjenestemann som har fått fullmakt av Sjøfartsdirektoratet. Kongen kan gi regler om at denne kan utstede bevis uten fullmakt hvis det haster.

Kongen gir nærmere forskrifter om nasjonalitetsbevis og deres innhold, om rettelse i eller ombytting av bevis og om tilbakelevering.

Reglene om nasjonalitetsbevis gjelder ikke skip med største lengde under 10 meter.

### **§ 6. Luftputefartøyer**

Reglene i §§ 1 til 3 gjelder tilsvarende for luftputefartøyer. Det samme gjelder § 5 for så vidt Kongen ikke bestemmer annet.

## **II. Navn, hjemsted m m**

### **§ 7. Navn**

Ethvert skip som innføres i skipsregisteret, skal ha navn, som bestemmes av eieren. Navnet må skille seg tydelig ut fra navn på alle andre registrerte skip. Skip som hører til samme rederi eller rederigruppe, kan likevel ha samme navn når de betegnes med forskjellig nummer. Navnet må ikke på utilbørlig måte gripe inn i særpreget navneskikk som blir brukt av et annet rederi.

Skipets navn kan senere endres når skipet skifter eier. Skipsregistrene kan samtykke i at skipet også i andre tilfeller blir gitt nytt navn når det er rimelig grunn til det. Registerføreren skal sende melding om endring av navn til alle som har registrerte rettigheter i skipet.

Skipsnavn kan ved melding til Skipsregistrene reserveres så snart det er sluttet avtale om kjøp eller bygging av skipet. Også i andre tilfeller kan Skipsregistrene, når det er grunn til det, reservere et skipsnavn for en søker for et tidsrom av inntil 5 år om gangen. Når et navn er reservert, har det samme vern som navn på skip som er innført i skipsregisteret.

---

Med unntak av første ledd første punktum og annet ledd gjelder reglene i denne paragraf bare for registreringspliktige skip, jf § 11 annet ledd.

Kongen kan gi nærmere regler til utfylling og gjennomføring av bestemmelsene i denne paragraf.

0 Endret ved lov 16 feb 2007 nr. 9 (ikr. 1 juli 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 170).

### **§ 8. Hjemsted**

For skip som innføres i skipsregisteret, velger eieren hjemstedet blant de de byer og andre tettbebyggelser ved kysten som den myndighet departementet bestemmer har godkjent som hjemsteder. For innsjøfartøyer gjelder reglene i tredje ledd.

Valg av hjemsted skjer ved melding til skipsregisterføreren etter § 12. Hjemstedet kan senere endres ved melding etter § 13 annet ledd.

Skip som ikke innføres i skipsregisteret, har hjemsted i den kommune hvor eieren har bosted. Har eieren ikke bosted i Norge, har skipet hjemsted i den kommune hvor eierens representant har bosted. Skip som eies av partrederi eller annet selskap som nevnt i § 1 nr 2, har hjemsted i den kommune hvor den bestyrende reder har bosted. I selskaper ellers anses den kommune hvor selskapet har kontor eller sete for styret, som skipets hjemsted.

0 Endret ved lov 16 des 2011 nr. 64 (ikr. 1 jan 2012 iflg. res. 16 des 2011 nr. 1261).

### **§ 9. Kjenningssignal, merking**

Kongen gir regler om kjenningssignal for skip og om merking av skip.

### **§ 10. Kondemnasjon**

Som uistandsettelig anses et skip

- 1) når det ikke kan repareres der det er, eller på et sted det kan flyttes til,
- 2) når det ikke er istandsetting verd fordi verdien i skadd tilstand med tillegg av påregnelige kostnader ved flytting og reparasjon vil overstige dets antatte verdi i reparert stand.

Et uistandsettelig skip kan av eieren forlanges solgt gjennom namsmyndigheten etter reglene om tvangssalg så langt de passer, med den virkning at sjøpanterett og alle andre heftelser i skipet bortfaller. Bestemmelsen i tvangfullbyrdelsesloven § 11-20 om det minste bud som kan stadfestes, gjelder ikke.

## **Kapittel 2. Registrering av skip**

### **I. Skipsregisteret, fremgangsmåte ved registrering m m**

#### **§ 11. Registreringsmyndighet. Registerets omfang**

Skipsregisteret er et landsomfattende, nasjonalt register. Registeret føres av den tjenestemann Kongen bestemmer. Registerføreren avgjør selv om registerføreren eller en tjenestemann ved registeret er inhabil. Finner registerføreren grunn til det, skal spørsmålet forelegges for departementet til avgjørelse. Reglene i tinglysingsloven § 1 tredje ledd om delegasjon av myndighet og i § 2 om habilitet gjelder tilsvarende.

Ethvert norsk skip med største lengde 15 meter eller mer skal innføres i skipsregisteret eller i norsk internasjonalt skipsregister dersom vilkårene for registrering der er oppfylt. Skip som er ervervet fra utlandet, er likevel unntatt fra registreringsplikt dersom erververen overfor Sjøfartsdirektoratet erklærer at skipet skal hugges opp uten først å være satt i fart. Kongen kan gi regler om at skip som tilhører staten skal unntas fra registreringsplikt.

Norsk skip med største lengde under 15 meter kan på begjæring av eieren innføres i skipsregisteret, dersom største lengde er minst 7 meter eller skipet er merkepliktig etter lov 26. mars 1999 nr. 15 om retten til å delta i fiske og fangst (deltakerloven) eller skal brukes utelukkende eller hovedsakelig i næringsvirksomhet. Når skipet er innført i skipsregisteret, gjelder reglene i dette kapittel.

Registrerte rettsstiftelser i skip som er innført i skipsregisteret, kan ikke angripes på det grunnlag at skipet ikke fylte, eller ikke lenger fyller, vilkårene for innføring.

Bortsett fra tilfelle som nevnt i § 14 femte ledd kan et skip ikke innføres i skipsregisteret før det blir levert fra byggeverkstedet eller satt i fart for verkstedets egen regning.

For registrering eller anmerkning i skipsregisteret, skal det betales gebyr som fastsatt av Kongen. Det samme gjelder for pantattest som gjelder skipsregisteret.

Krav på registreringsgebyr og gebyr for utskrifter m.m. knyttet til skip er tvangsgrunnlag for utlegg.

0 Endret ved lover 26 mars 1999 nr. 15 (ikr. 1 jan 2000 iflg. res. 19 nov 1999 nr. 1178), 16 feb 2007 nr. 9 (ikr. 1 juli 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 170, tredje ledd tredje og fjerde punktum er opphevet igjen 1 juli 2008), 26 mars 2010 nr. 10, 11 jan 2013 nr. 3 (ikr. 1 juni 2013 iflg. res. 24 mai 2013 nr. 533), 13 des 2013 nr. 114.

## **§ 12. Innføring i skipsregisteret m m**

Innføring i skipsregisteret skjer etter melding fra skipets eier til registerføreren. For registreringspliktige skip må melding være sendt innen 30 dager etter levering fra verkstedet når det gjelder et nybygd skip, og ellers innen 30 dager etter den dagen skipet ble å anse som norsk.

Eies skipet av partrederi eller annet selskap som nevnt i § 1 nr 2, gis meldingen av den bestyrende reder. I selskaper ellers gis den av forretningsføreren eller av styremedlem som kan tegne selskapets firma.

0 Endret ved lov 8 des 1995 nr. 65 (ikr. 1 jan 1996).

## **§ 13. Opplysninger om skipene i registeret, meldinger m m**

Skipsregisteret skal inneholde opplysninger om skipenes navn, kjenningssignal, brutto og netto tonnasje, eventuelt lengde, bredde og dybde for så vidt gjelder ikke målepliktige fartøy, byggested og -år, hjemsted, eierforhold og eierens nasjonalitet. Eies et skip av et partrederi eller annet selskap som nevnt i § 1 nr 2, skal registeret inneholde opplysninger om hvem som er bestyrende reder. Eies et skip av person, selskap eller virksomhet som nevnt i § 1 tredje ledd, skal registeret inneholde opplysninger om hvem som driver skipet fra Norge.

Inntrer det endring i noe av det som er nevnt i første ledd, skal skipets eier gi melding til registerføreren med mindre annet følger av forskrift gitt av departementet. Det samme gjelder dersom skipet er gått tapt eller hugget opp. Meldingen skal gis snarest mulig og senest innen 30 dager etter endringen eller hendelsen. Registerføreren kan forlenge fristen. Reglene i § 12 annet ledd gjelder tilsvarende. Ved salg gis melding av både kjøperen og selgeren, men av selgeren hvis salget medfører at skipet ikke lenger er å anse som norsk.



Melding vedrørende eierforholdet skal legitimeres ved bilbrev, skjøte fra tidligere eier, tvangssalgsskjøte eller liknende. Kongen kan gi nærmere forskrifter om dette og om meldingers innhold og form og om de vedlegg som skal følge med. Er skipet ervervet fra utlandet, kan det ikke registreres med mindre det vedlegges attest fra vedkommende myndighet i det fremmede land om at skipet ikke er innført i skipsregisteret eller skipsbyggingsregisteret der, eller at det vil bli slettet når det registreres i et annet land. Slik attest må også fremlegges for at et skip som ikke har vært å anse som norsk fordi det har vært innført i et utenlandsk register, jfr. §§ 1 og 4, skal kunne innføres i skipsregisteret.

Sjøfartsdirektoratet skal, uten hinder av taushetsplikt, ha tilgang til opplysninger i Folkeregisteret som er nødvendige for utførelsen av oppgaver etter denne loven.

0 Endret ved lover 8 des 1995 nr. 65 (ikr. 1 jan 1996), 21 jan 2000 nr. 8, 16 feb 2007 nr. 9 (ikr. 1 juli 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 170), 3 mai 2019 nr. 15 (ikr. 3 mai 2019 iflg. res. 3 mai 2019 nr. 559).

#### **§ 14. Fremgangsmåte m m**

Registerføreren skal føre en dagbok over dokumenter som forlanges registrert, og et skipsregister med blad for hvert enkelt skip. Registrering foregår ved at et utdrag av dokumentet føres inn i dagboken og at dokumentet anmerkes i skipsregisteret.

Dokument som kreves registrert, skal snarest mulig føres inn i dagboken etter den dato og det minutt det er mottatt for registrering og skal anses for dagbokført på dette tidspunkt. Dokument som kommer inn etter et klokkeslett som departementet har fastsatt, skal føres inn i dagboken på skipsregisterets påfølgende åpningstidspunkt.

Ser registerføreren når dokumentet mottas at det ikke kan registreres, gjør registerføreren oppmerksom på det. Bli dokumentet ikke tatt tilbake, skal det føres inn i dagboken og i tilfelle nektes registrert, jf § 16. Er det åpenbart at dokumentet ikke kan registreres, kan det uten dagbokføring returneres til den som har krevd registrering. Vedkommende skal samtidig gjøres kjent med hvorfor dokumentet ikke kan registreres, og med at det ikke er dagbokført. Vedkommende skal videre gjøres kjent med at dokumentet vil bli dagbokført dersom dette kreves. Fremsettes slikt krav, dagbokføres dokumentet den dag kravet kommer inn, jf annet ledd.

Foreligger vilkårene for registrering, skal dokumentet anmerkes i skipsregisteret innen 2 uker etter dagbokføringsdato. Dokumentet sendes tilbake til den som har levert det inn, eller den denne utpeker.

Dersom et skip ventes levert fra utenlandsk byggeverksted eller selger til ny eier på et tidspunkt utenfor ekspedisjonstiden ved registerførerens kontor, kan skipets innføring i registeret og registrering av frivillige rettsstiftelser skje før skipet blir levert, men registerføreren skal holde dokumentene tilbake inntil denne får bekreftelse på at skipet er levert. Bli skipet ikke levert innen 1 uke etter dagbokføringen, er registreringen uten noen rettsvirkning.

Registrerte dokumenter skal lagres elektronisk. Departementet kan i forskrift gi nærmere bestemmelser om hvordan registrerte dokumenter skal lagres og håndteres.

Departementet kan i forskrift fastsette krav om innlevering av gjenpart av dokument som skal registreres, at gjenparten skal være bekreftet og hvem som kan gi slik bekreftelse.

0 Endret ved lov 17 juni 2016 nr. 71 (ikr. 1 juli 2016 iflg. res. 17 juni 2016 nr. 667).

#### **§ 15. Krav til dokumenter, bekreftelse av underskrift m m**

Den som forlanger noe registrert, skal sende dokumentet til registerføreren. Dokument som forlanges registrert, må være skrevet på norsk, dansk, svensk eller engelsk, og må være så tydelig og klart at det ikke er tvilsomt hvordan det skal anmerkes. Departementet kan gi forskrifter om dokumentenes form.

Skal et skjøte eller pantedokument som ikke er utstedt av offentlig myndighet, kunne anmerkes i registeret, må underskriften være bekreftet i samsvar med forskrifter gitt av departementet. Det skal uttrykkelig bekreftes at underskriften er skrevet eller vedkjent i vedkommendes nærvær, og erklæres om utstederen er over 18 år. Dette gjelder også meddelelse av samtykke som nevnt i § 22 første ledd. Nærmere forskrifter om legitimasjon av utstederens identitet, alder og myndighet kan gis av departementet.

0 Endret ved lov 17 juni 2016 nr. 71 (ikr. 1 juli 2016 iflg. res. 17 juni 2016 nr. 667).

### **§ 16. Registreringsnektelse**

Et dokument skal nektes registrert dersom registerføreren finner det åpenbart at dokumentet er ugyldig eller at utstederen ikke har den nødvendige disposisjonsrett, eller dersom vilkårene ellers for å anmerke dokumentet i skipsregisteret ikke foreligger. Avgjørelsen treffes på grunnlag av dokumentet selv og de andre dokumenter og bevis som foreligger. Når registerføreren finner grunn til det, kan registerføreren selv innhente opplysninger.

Istedenfor å nekte et dokument registrert i tilfelle som nevnt i første ledd, kan registerføreren sette en frist for å rette mangelen, dersom det er grunn til å tro at dette vil bli gjort innen en rimelig tid. Dokumentet skal da foreløpig anmerkes i skipsregisteret med opplysning om forholdet. Blir mangelen ikke rettet før utløpet av fristen, skal dokumentet nektes registrert.

Blir et dokument nektet registrert, gjøres anmerkning om det i dagboken. Den som har forlangt registreringen, skal straks i rekommandert brev underrettes om nektelsen og grunnen til den samt om klageadgang og klagefrist og om at søksmål om nektelsen ikke kan reises uten at klageadgangen først er benyttet, jf § 19. Er det andre som saken direkte gjelder, skal slik underretning samtidig gis til dem.

Underretning som nevnt i tredje ledd skal gis også i andre tilfeller hvor noen har forlangt en forretning og ikke fått medhold ved registerførerens avgjørelse.

Departementet kan fastsette forskrift om forbud mot registrering i norsk ordinært skipsregister eller norsk internasjonalt skipsregister for fartøy som er oppført på lister i regionale fiskeriforvaltningsorganisasjoner over fartøy som driver ulovlig, urapportert eller uregulert fiske. Departementet kan likeledes fastsette forskrift om forbud mot registrering for fartøy som er underlagt forbud i medhold av lov om forvaltning av viltlevande marine ressursar § 51 første ledd a og b.

0 Endret ved lov 6 juni 2008 nr. 37 (ikr. 1 jan 2009 iflg. res. 12 des 2008 nr. 1355).

### **§ 17. Attest**

På ethvert dokument som er registrert, gir registerføreren attest om registreringen.

Står det noe i dokumentet om eierforhold, prioritet eller liknende, som avviker fra det som tidligere er registrert, skal det i attesten gjøres anmerkning om det. Er dokumentet en pantobligasjon eller et skadesløsbrev, skal det dessuten gjøres anmerkning om registrerte heftelser som kan øve innflytelse på panthaverens rett.

Enhver skal på begjæring få attest om eierforhold og heftelser vedrørende registrert skip.

### **§ 18. Feil ved registreringen**

Blir registerføreren oppmerksom på at en innføring i skipsregisteret er uriktig, eller at det på annen måte er gjort feil, skal registerføreren rette feilen. Har noen på grunn av feilen fått uriktig opplysning, skal registerføreren så vidt mulig underrette vedkommende om rettelsen i rekommandert brev.

Den som mener at skipsregisterets innhold er uriktig og til skade for sin rett, kan forlange registrert sitt krav om rettelse når vedkommende sannsynliggjør sin rett eller stiller slik sikkerhet som registerføreren bestemmer. Godtgjøres ikke kravet innen en frist som registerføreren setter, skal kravet slettes.

## **§ 19. Klage m m**

Avgjørelser av registerføreren kan påklages til departementet av enhver som har rettslig klageinteresse i saken. Klage fra den som har fått underretning etter § 16 tredje eller fjerde ledd, må være kommet inn til registerføreren innen 3 uker fra den dag da underretningen ble sendt.

Klage fra andre må være kommet inn til registerføreren innen 3 uker fra den dag da klageren har fått eller burde ha skaffet seg kjennskap til avgjørelsen, jf likevel fjerde ledd. I særlige tilfelle kan registerføreren sette en frist som er lengre enn 3 uker.

Klage som gis etter utløpet av klagefristen, kan tas til behandling etter reglene i forvaltningsloven § 31, jf likevel paragrafen her fjerde ledd. Videre gjelder reglene i forvaltningsloven §§ 32, 33 og 36.

Reglene i tinglysingsloven §§ 10 a og 10 b om enkelte innskrenkninger i adgangen til å ta en anke til følge gjelder tilsvarende.

Den som har fått underretning etter § 16 tredje eller fjerde ledd, kan ikke reise søksmål uten at klageadgangen først er brukt og klagen er avgjort av departementet. Forvaltningsloven § 27 b annet punktum gjelder likevel tilsvarende.

Vedkommende forvaltningsorgan kan bestemme at mulig søksmål må reises innen 3 uker fra det tidspunkt da melding om fristfastsettingen kom fram til vedkommende part. Ved oversittelse av fristen kan retten likevel tillate søksmålet fremmet dersom særlige grunner taler for det og det ikke foreligger forhold som er til hinder for å ta en klage til følge, jf paragrafen her fjerde ledd.

0 Endret ved lov 17 juni 2005 nr. 90 (ikr. 1 jan 2008 iflg. res. 26 jan 2007 nr. 88) som endret ved lov 26 jan 2007 nr. 3.

## **II. Rettighetsregistrering**

### **§ 20. Hvilke rettsstiftelser som kan registreres**

I skipsregisteret kan anmerkes dokument som går ut på å stifte, forandre, overdra, behefte, anerkjenne eller oppheve en rett som har et registrert skip til gjenstand. Unntatt er dokument vedrørende sjøpanterett i eller leie eller befraktning av skip.

Når et søksmål som er brakt inn for tingretten eller en høyere rett gjelder rettighet som etter sin art kan registreres etter første ledd, kan retten ved kjennelse beslutte at stevningen eller et utdrag av den skal registreres. Blir saken hevet eller går dommen saksøkeren imot eller blir den midlertidige forføyning opphevd, skal det registrerte slettes så snart avgjørelsen er rettskraftig.

0 Endret ved lov 14 des 2001 nr. 98 (ikr. 1 jan 2002 iflg. res. 14 des 2001 nr. 1416).

### **§ 21. Registerhjemmel**

Registerhjemmel som eier har bare den skipsregisteret utpeker som eier, eller som godtgjør at eiendomsretten er gått over til seg ved eierens død.

For at et dokument skal gi registerhjemmel med hensyn til eiendomsretten, må det enten gi uttrykk for et ubetinget eiendomserverv eller det må være registrert bevis for eller være en vitterlig kjensgjerning at den betingelse som ervervet er gjort avhengig av, er oppfylt.

Reglene i denne paragraf gjelder tilsvarende for registerhjemmel med hensyn til andre rettigheter.

## **§ 22. Registerhjemmel som vilkår for registrering**

Dokument som gir uttrykk for frivillig rettsstiftelse som nevnt i § 20 første ledd, kan ikke anmerkes i skipsregisteret med mindre utstederen har registerhjemmel eller samtykke fra hjemmelshaveren.

Et tvangssalgsskjøte kan ikke anmerkes dersom hjemmelshaveren på det tidspunkt avgjørelsen om tvangssalg ble anmerket, ikke var saksøkt under tvangssalget eller var varslet om salget etter tvangssalgloven § 11-8 første ledd. Tvangssalgsskjøte utstedt ved tvangssalg i utlandet kan ikke anmerkes med mindre tvangssalget etter norsk rett er bindende for hjemmelshaveren.

Et skifteskjøte kan ikke anmerkes dersom den hvis midler skiftes, mangler registerhjemmel.

En dom eller voldgiftsdom kan ikke anmerkes med mindre den etter norsk rett er bindende for hjemmelshaveren.

## **§ 23. Prioritet**

Registrerte rettserverv går foran uregistrerte rettserverv.

Kolliderer flere registrerte rettserverv, går det foran som først ble innført i dagboken.

Rettserverv som er innført i dagboken på samme tidspunkt, er likestilt. Utleggs- og arrestforretninger går likevel foran annet rettserverv. Er flere utleggsforretninger registrert på samme tidspunkt, går den eldste foran.

## **§ 24. Unntak fra prioritetsreglene, m m**

En eldre rett går uten hensyn til § 23 foran en yngre, dersom denne hviler på frivillig rettsstiftelse og erververen da dennes rett ble dagbokført, kjente eller burde kjenne den eldre rett.

For lovbestemte rettigheter har registrering ingen betydning med mindre annet er bestemt ved lov.

Ved avhendelse eller annen eiendomsovergang skal rett som utledes fra den tidligere eier og som fremgår av den nye eiers hjemmeldokument eller innføres i dagboken senest på samme tidspunkt som dette, gå foran rett som utledes fra den nye eier. Det innbyrdes forhold mellom flere rettigheter som utledes fra den tidligere eier, bestemmes etter reglene i § 23. Det samme gjelder det innbyrdes forhold mellom flere rettigheter som utledes fra den nye eier, likevel slik at frivillig stiftet panterett som godtgjøres å sikre lån gitt til erverv av skipet og som er innført i dagboken senest på samme tidspunkt som den nye eierens hjemmeldokument, går foran både tvungne og frivillige rettsstiftelser uansett når de er dagbokført.

Reglene i tredje ledd gjelder tilsvarende når et skip innføres i skipsregisteret, idet rettsstiftelser som i medhold av § 14 femte ledd er registrert før skipets levering, skal anses som dagbokført den dag og på det klokkeslett skipet blir levert. Blir det overført heftelser fra utenlandsk register etter § 74, går de foran alle andre rettsstiftelser og har innbyrdes prioritet fra den opprinnelige registrering i det utenlandske register.

Bestemmelsene i § 23 får ikke anvendelse på overdragelse av panterett eller på håndpantsetting av pantobligasjon som følger reglene for omsetningsgjeldsbrev.

### **§ 25. Rettsvern i konkurs**

For at en frivillig stiftet rett skal ha rettsvern i konkurs, må retten være innført i dagboken senest dagen før konkursåpningen, bortsett fra de tilfeller som er nevnt i § 24 tredje, fjerde og femte ledd.

Har det vært åpnet forhandling om tvangsakkord under en umiddelbart forutgående gjeldsforhandling, jf dekningsloven § 1-4 sjette ledd, må retten være innført i dagboken senest dagen før åpningen av forhandling om tvangsakkord. Når retten er stiftet med samtykke av gjeldsnemnda, er likevel dens rettsvern overfor konkursboet ikke avhengig av registrering.

For at en rett som er stiftet ved avtale skal kunne stå seg ved tvangsakkord, må rettsstiftelsen utenfor de tilfeller som er nevnt i § 24 tredje, fjerde og femte ledd være innført i dagboken senest dagen før forhandlingen om tvangsakkord er åpnet.

### **§ 26. Ekstinksjon av ugyldighetsinnsigelse, m m**

Innsigelse om at registerhjemmel skyldes et ugyldig dokument, kan ikke gjøres gjeldende overfor den som har registrert en rett som denne har ervervet ved avtale med innehaveren av registerhjemmelen, og som var i god tro da innføringen i dagboken fant sted. Innsigelsen kan likevel gjøres gjeldende dersom dokumentet er falsk eller forfalsket eller er ugyldig på grunn av mindrerårigt eller er kommet i stand ved grov tvang, jf avtaleloven § 28.

Dersom et registrert hjemmelsdokument eller annet dokument er ugyldig uten at dette fremgår av skipsregisteret, og ugyldigheten senere faller bort, er registrering av den således stiftede rett unødvendig, idet retten regnes som registrert samtidig med at ugyldigheten faller bort.

### **§ 27. Prioritet i tilfelle av registreringsfeil m m**

Dersom en rett er anmerket i skipsregisteret på uriktig måte eller ikke er anmerket 2 uker etter at den ble ført inn i dagboken, kan det ved dom bestemmes at retten skal stå tilbake for en senere registrert frivillig rettsstiftelse. Vilkårene for dette er

- a) at erververen av den senere registrerte rett var i god tro ved innføringen i dagboken,
- b) at erververen, dersom erververens rett skulle stå tilbake, ville lide uforskyldt tap fordi erververen har stolt på skipsregisteret, og
- c) at tapet for erververen ville være vesentlig større enn for den annen dersom dennes rett måtte vike, eller at det ville føre til vesentlige forstyrrelser i senere registrerte rettsforhold dersom den registrerte, men feilaktige innførte rett skulle gå foran.

Blir det i skipsregisteret anmerket en rett som ved en feil ikke først er dagbokført, får anmerkningen også den virkning som en innføring i dagboken har.

Når et dokument som er innført i dagboken, senere nektes registrert, blir det ved anvendelsen av reglene om prioritet å anse som om det ikke hadde vært innført.

### III. Slettelse, foreldelse av rettsvern

#### § 28. *Slettelse av skip*

Når registerføreren får melding etter § 13 annet ledd om at et skip er gått tapt eller er hugget opp eller ikke lenger er å anse som norsk, skal skipet slettes i registeret. Det samme gjelder hvis melding ikke er gitt innen fristen etter § 13 annet ledd, men registerføreren på annen måte får kjennskap til forhold som nevnt. Før skipet slettes, skal eieren i så fall gis adgang til å uttale seg. Ikke-registreringspliktig skip skal, foruten i tilfelle som nevnt, slettes når eieren begjærer det. Selv om et skip fremdeles er å anse som norsk, kan det slettes i skipsregisteret dersom skipets eier gir melding til registerføreren om at skipet vil bli registrert i et annet lands register når det er slettet i det norske register.

Er det registrert heftelse i skipet, skal skipet ikke slettes uten rettighetshaverens skriftlige samtykke, men det skal gjøres anmerkning på skipets blad i registeret om det forhold som skulle ha medført slettelse. Heftelsen beholder i så fall sin prioritet, men nye rettsstiftelser kan ikke registreres.

På begjæring skal registerføreren utstede slettellesattest for skipet, hvor alle registrerte heftelser oppføres i prioritetsrekkefølge.

0 Endret ved lov 8 des 1995 nr. 65 (ikr. 1 jan 1996).

#### § 29. *Slettelse av heftelser*

En heftelse skal slettes av skipsregisteret når det blir registrert bevis for at den er falt bort eller for at den berettigede samtykker i slettelse.

For at en pantobligasjon som er omsetningsgjeldsbrev, skal kunne slettes, må dokumentet sammen med kvittering eller samtykke leveres inn til registerføreren. Et det umulig eller uforholdsmessig vanskelig å få kvittering eller samtykke, kan registerføreren når dokumentet innleveres og det sannsynliggjøres at heftelsen er falt bort eller ikke består, på hjemmelshaverens forlangende kunngjøre en oppfordring til mulige rettighetshavere om å melde seg innen 2 måneder. Melder ingen seg, slettes heftelsen.

En heftelse som er falt bort ved tvangssalg eller annet salg etter tvangsfullbyrdelsesloven, eller ved salg etter konkursloven § 117a, skal uten hensyn til bestemmelsen i annet ledd første punktum slettes når det registreres skjøte som viser at heftelsen er falt bort. Tilsvarende gjelder når det godtgjøres at en heftelse er falt bort ved tvangssalg av skipet i utlandet, forutsatt at tvangssalget etter norske interlegale rettsregler er bindende for rettighetshaveren.

En pantheftelse som er falt bort ved tvangsakkord, skal uten hensyn til bestemmelsen i annet ledd første punktum slettes når det registreres en stadfestelseskjennelse etter konkursloven § 52, jf. § 53, som viser at heftelsen er falt bort.

Enhver heftelse som er over 20 år gammel, kan slettes etter oppfordring som nevnt i annet ledd annet punktum når det er sannsynlig at den er opphørt.

Heftelse som åpenbart er opphørt, skal registerføreren slette av eget tiltak.

I tilfelle av uriktig slettelse gjelder § 27 tilsvarende.

0 Endret ved lov 3 sep 1999 nr. 72 (ikr. 1 jan 2000 iflg. res. 3 sep 1999 nr. 983).

#### § 30. *Foreldelse av rettsvern*

Dersom en registrert heftelse ikke etter dokumentets innhold skal gjelde for bestemt tid og ikke skal hvile på skipet for alltid, bortfaller virkningen av registreringen når det er gått 20 år etter at heftelsen ble registrert, og den ikke er registrert på ny før utløpet av denne frist. For panterett bortfaller likevel virkningen av registreringen i intet tilfelle før det er gått minst 5 år etter den dag da gjelden i sin helhet etter dokumentets innhold enten skulle ha vært betalt, eller som den tidligst kunne ha vært oppsagt til fra kreditors side.

For panterett som er stiftet ved utleggsforretning, skal den i første ledd første punktum nevnte frist være 5 år. For midlertidig sikring er fristen 2 år. Bestemmelsen i første ledd annet punktum gjelder ikke panterett som nevnt i leddet her.

Registrering av påtegning på et tidligere registrert dokument avbryter ikke fristen, med mindre påtegningen inneholder en uttrykkelig gjentakelse av rettsstiftelsen. Som sådan regnes forhøyelse av beløpet i et pantedokument. Fra ny registrering løper ny frist av samme lengde som den opprinnelige.

Når virkningen av registreringen er falt bort, skal registerføreren av eget tiltak slette heftelsen. I tilfelle av uriktig slettelse gjelder § 27 tilsvarende.

## IV. Skip under bygging

### § 31. *Registrering*

Skip som er under bygging her i riket og kontrakt om bygging her i riket, kan på begjæring innføres i en egen avdeling av skipsregisteret (skipsbyggingsregisteret). Slik registrering av skip omfatter også skrog, større seksjoner av skrog eller hovedmaskineri bygget ved verksted utenfor riket dersom levering fra det utenlandske verkstedet har funnet sted. For skip under bygging fremsettes begjæringen av eieren, og for byggekontrakt av bestilleren. Er kontrakten blitt innført, omfatter registreringen også bestillerens rett til skipet når byggingen blir påbegynt. Likt med kontrakt regnes erklæring fra et verksted om at det har besluttet å bygge et skip for egen regning.

Innføring i skipsbyggingsregisteret kan bare skje når det sannsynliggjøres at det ferdige skip vil få en største lengde på 10 meter eller mer.

Reglene i § 11 fjerde ledd, § 12 annet ledd, § 13, § 14 første til fjerde ledd og §§ 15 til 27 gjelder tilsvarende så langt de passer.

0 Endret ved lov 19 juni 2009 nr. 102 (ikr. 1 juli 2009 iflg. res. 19 juni 2009 nr. 701).

### § 32. *Slettelse m m*

Skip og byggekontrakt som er innført i skipsbyggingsregisteret, skal slettes når skipet leveres fra verkstedet, eller, dersom verkstedet har bygd for egen regning, når skipet settes i fart. Går skip under bygging tapt, skal det slettes. Tilsvarende gjelder byggekontrakt som bortfaller.

I tilfelle som nevnt i første ledd skal begjæring om slettelse inngis etter reglene i § 13, jf § 31 tredje ledd. Dette gjelder likevel ikke når vedkommende skip er levert eller satt i fart, dersom det fyller vilkårene for innføring i norsk skipsregister og blir innført der. Kongen kan gi regler om at slettelse kan skje selv om begjæring ikke blir inngitt, dersom registerføreren på annen måte har fått kjennskap til forhold som begrunner slettelse.

Er det registrert heftelse i skip under bygging eller i byggekontrakt, og heftelsen ikke blir overført til norsk skipsregister, skal det ikke skje slettelse i skipsbyggingsregisteret uten rettighetshaverens skriftlige samtykke, men det skal gjøres anmerkning på skipets eller kontraktens blad i registeret om det forhold som skulle ha medført slettelse. Heftelsen beholder i så fall sin prioritet, men nye rettsstiftelser kan ikke registreres. Fyller det ferdige

skip vilkårene for innføring i skipsregisteret, men eieren ikke har begjært det innført der innen fristen etter § 13 annet ledd, kan vedkommende rettighetshaver selv begjære skipet innført i skipsregisteret.

På begjæring skal registerføreren utstede slettellesattest for skipet, hvor alle registrerte heftelser oppføres i prioritetsrekkefølge.

Reglene i §§ 29 og 30 gjelder tilsvarende så langt de passer for heftelser anmerket i skipsbyggingsregisteret.

## V. Forskjellige bestemmelser

### § 33. *Innretninger som ikke er å anse som skip*

På begjæring av eieren kan følgende innretninger innføres i skipsregisteret, selv om de ikke omfattes av § 11 annet eller tredje ledd:

- 1) flytekran, flytedokk og mudderapparat, dersom de eies av noen som nevnt i § 4 første ledd;
- 2) andre flytende innretninger etter Kongens bestemmelse, dersom de eies av noen som nevnt i § 4 første ledd;
- 3) luftputefartøy, dersom det er norsk, jf § 6.

Om valg av hjemsted gjelder reglene i § 8 første og annet ledd tilsvarende. For øvrig får reglene i § 11 fjerde og femte ledd, § 12 annet ledd og §§ 13 til 30 tilsvarende anvendelse så langt de passer.

For innretning som er av en slik art som nevnt i første ledd, og som blir bygd eller skal bygges her i riket, gjelder reglene i § 31 første og tredje ledd og § 32 tilsvarende.

### § 34. (Opphevet ved lov 8 des 1995 nr. 65.)

### § 35. *Erverv av registerhjemmel ved søksmål mot mulige rettighetshavere under ett*

Dersom eieren av et norsk skip mangler registerhjemmel og det er umulig eller uforholdsmessig vanskelig for eieren å skaffe seg hjemmelen på annen måte, kan eieren få hjemmel ved å erverve dom for sin rett til skipet gjennom søksmål mot mulige rettighetshavere under ett og la dommen registrere.

Saken reises for tingretten på skipets hjemsted. I stevningen skal saksøkeren sannsynliggjøre sin rett til skipet, og at de øvrige vilkår for søksmål er til stede. Finner retten at vilkårene er til stede, skal den la et utdrag av stevningen kunngjøre i Norsk lysingsblad med oppfordring til enhver som måtte påstå å ha bedre rett til skipet enn saksøkeren, om å melde seg til retten innen en frist som settes til minst 3 måneder, og godtgjøre sin rett. I kunngjøringen skal gjøres oppmerksom på reglene i fjerde og femte ledd. Retten kan også foreta kunngjøring ved oppslag eller i et eller flere andre blad i Norge eller utlandet. Fristen regnes fra kunngjøringen i Lysingsbladet.

Finner retten at vilkårene for søksmål ikke er til stede, avviser den saken ved kjennelse. Kjennelsen kan ankes.

Melder ingen saksøkt seg før fristen er ute, avsier retten uten hovedforhandling dom for at saksøkeren er eier. Dommen blir rettskraftig med en gang, kan ikke prøves ved anke og har bindende virkning for alle og enhver.

Melder noen seg før fristens utløp og påstår å ha bedre rett til skipet enn saksøkeren, fortsetter saken etter de vanlige regler i tvisteloven. Rettskraftig dom i saken har bindende virkning for alle og enhver uten hensyn til hvem som har meldt seg under saken.



Bestemmelsene i denne paragraf gjelder tilsvarende for innretninger som nevnt i § 33.

- 0 Endret ved lover 14 des 2001 nr. 98 (ikr. 1 jan 2002 iflg. res. 14 des 2001 nr. 1416), 17 juni 2005 nr. 90 (ikr. 1 jan 2008 iflg. res. 26 jan 2007 nr. 88) som endret ved lov 26 jan 2007 nr. 3.

### **§ 36. Erverv av registerhjemmel etter kunngjøring**

Dersom et norsk skip med største lengde under 15 meter tilhører noen som ikke har registerhjemmel, kan den som utøver eierrådighet og skriftlig erklærer å være eier, få registerhjemmel ved å sannsynliggjøre at vedkommende, alene eller sammen med sine hjemmelsmenn, har vært eier i minst 10 år eller fra skipet ble levert fra byggeverkstedet eller satt i fart for verkstedets egen regning. Finner registerføreren at disse vilkår er til stede, skal denne kunngjøre en oppfordring til mulige eiere om å melde seg innen en frist som settes til minst 1 måned. Melder ingen seg, skal registerføreren innføre skipet i skipsregisteret med eieren som hjemmelshaver, eller, dersom skipet tidligere er registrert, anmerke at eierens hjemmel er i orden.

- 0 Endret ved lov 17 juni 2016 nr. 71 (ikr. 1 juli 2016 iflg. res. 17 juni 2016 nr. 667).

### **§ 37. Statens erstatningsansvar**

Den som lider uforskyldt tap på grunn av registreringsfeil, har rett til erstatning av staten dersom tapet skyldes:

- a) at den skadelidte har stolt på en registreringsattest, en pantattest eller en slettellesattest;
- b) at et dokument ikke er blitt dagbokført eller er blitt dagbokført for sent;
- c) at et dokument som nevnt i § 26 første ledd annet punktum er blitt registrert og den skadelidte i god tro har fått dagbokført en rett som den skadelidte har ervervet ved avtale i tillit til at det registrerte dokumentet var gyldig;
- d) at en rett etter § 27 må stå tilbake for en senere registrert rett.

### **§ 38. Forskrifter. Beregning av frister**

Departementet kan gi nærmere forskrifter om hvordan dagbok og skipsregister skal innrettes og føres, og om fremgangsmåten for øvrig ved registrering. Departementet kan også gi de øvrige forskrifter som trengs til gjennomføring og utfylling av reglene i dette kapittel, hvorledes dokumenter skal utformes for å kunne registreres og om godkjenning av blanketter for bestemte dokumenttyper og om bruk av slike.

Om beregning av frister gjelder reglene i domstolloven. Når en frist skal regnes fra registrering av et dokument, regnes den fra den dag da dokumentet er innført i dagboken.

## **VI. Innretninger for utnytting av undersjøiske naturforekomster**

### **§ 39. Faste innretninger**

Faste innretninger under bygging her i riket til bruk ved undersøkelse etter eller utnytting, lagring eller transport av undersjøiske naturforekomster eller til hjelp for slik virksomhet og byggekontrakter for slike innretninger kan på begjæring av eieren innføres i skipsbyggingsregisteret, dersom de helt eller delvis skal plasseres på norsk territorium eller den norske del av kontinentalsokkelen, og slik innføring ikke vil være i strid med Norges folkerettslige forpliktelser. Større seksjoner av faste innretninger og byggekontrakter for slike seksjoner kan også innføres i registeret dersom seksjonen skal bygges eller er under bygging her i riket etter særskilt byggekontrakt.

Faste innretninger som skal brukes til undersøkelse etter eller utnyttning, lagring eller transport av andre undersjøiske naturforekomster enn petroleumforekomster eller til hjelp for slik virksomhet, kan på begjæring av eieren innføres i skipsregisteret, dersom de helt eller delvis er plassert på norsk territorium eller den norske del av kontinentalsokkelen, og slik innføring ikke vil være i strid med Norges folkerettslige forpliktelser.

Reglene i dette kapittel og i §§ 41 til 44 får tilsvarende anvendelse så langt de passer. Pantsetting av slik innretning kan omfatte tilbehør og utstyr som kan pantsettes. Pantsettingen kan også omfatte eventuelle tillatelser til utnyttning av naturforekomster i henhold til lov 21 juni 1963 nr 12 om vitenskapelig utforskning og undersøkelse etter og utnyttelse av andre undersjøiske naturforekomster enn petroleumforekomster, for så vidt det er forenlig med de regler som ellers gjelder for slike tillatelser.

Særskilt panterett kan stiftes i seksjoner eller i byggekontrakt for seksjoner dersom seksjonen skal bygges eller er under bygging etter særskilt byggekontrakt og er innført i registeret etter første eller annet ledd. § 43 første ledd annet punktum gjelder ikke for faste innretninger. Panteretten faller bort når seksjonen overgis til bestilleren.

## Kapittel 3. Pant i skip m v

### I. Registrert panterett m m

#### § 41. Registrering som vilkår for rettsvern

Frivillig stiftet panterett i skip kan bare få rettsvern ved registrering av retten i samsvar med reglene i kapittel 2.

Som skip regnes:

- 1) skip som skal eller kan innføres i skipsregisteret, jf § 11;
- 2) innretning som kan innføres i skipsregisteret etter § 33;
- 3) skip eller innretning under bygging samt byggekontrakt, alt for så vidt innføring i skipsbyggingsregisteret kan skje, jf § 31 og § 33 tredje ledd.

Bestemmelsene i første og annet ledd gjelder tilsvarende for panterett stiftet ved utleggsforretning. Er skipet ikke innført i skipsregisteret eller skipsbyggingsregisteret, trer likevel tinglysing av slik panterett istedenfor registrering, og panteretten anmerkes på eierens blad i Løsøregisteret. Blir skipet senere innført i skipsregisteret eller skipsbyggingsregisteret, skal tinglyste utleggsforretninger overføres til dette registeret.

0 Endret ved lov 2 aug 1996 nr. 61 (ikr. 1 jan 1997).

#### § 42. Spesialitetsprinsippet

Pantsetting av skip m v, jf § 41 annet ledd, kan ikke få rettsvern med mindre det registrerte dokument som hjemler retten, individualiserer pantegjenstanden og angir pantekravets størrelse eller det høyeste beløp som panteretten skal sikre. Beløpet skal være fastsatt i norske eller utenlandske penger.

#### § 43. Pant i skip under bygging m m

Når ikke annet er avtalt, omfatter panterett i skip som blir bygd eller skal bygges i Norge, også hovedmaskineri til skipet og større seksjoner av skroget dersom hovedmaskineriet eller vedkommende seksjoner bygges på eller er brakt til hovedverkstedets område. Bygges de ved annet verksted i Norge, kan det avtales at de skal omfattes av panteretten. Det samme gjelder dersom skroget, større seksjoner av skroget eller hovedmaskineri bygges ved et utenlandsk verksted og levering fra det utenlandske verkstedet har funnet sted.

Blir ikke annet avtalt, omfatter panteretten også materialer og utstyr som befinner seg på hovedverkstedets område, eventuelt på verksted som bygger hovedmaskineri eller større seksjon av skroget, forutsatt at materialene eller utstyret ved merking eller på annen måte er tydelig identifisert som bestemt til å inkorporeres i skipet eller i hovedmaskineriet eller seksjonen. Panteretten bortfaller i materialer og utstyr som blir avhendet og fjernet fra verkstedet, dersom erververen ikke visste eller burde vite at avhendelsen var uberettiget av hensyn til panteretten.

Reglene i denne paragraf gjelder tilsvarende for innretninger som går inn under § 33.

0 Endret ved lov 19 juni 2009 nr. 102 (ikr. 1 juli 2009 iflg. res. 19 juni 2009 nr. 701).

#### **§ 44. Forfall**

Gjeld sikret ved kontraktmessig panterett i skip som er innført i skipsregisteret forfaller, foruten til avtalt tid, når:

- 1) skipet går tapt eller hugges opp;
- 2) panthaverens sikkerhet blir vesentlig forringet som følge av skade tilføyd skipet;
- 3) skipet taper sin nasjonalitet;
- 4) skipet selges ved tvangssalg eller annet salg etter tvangsfullbyrdelsesloven;
- 5) konkurs eller gjeldsforhandling blir åpnet hos skipets eier eller hos skyldneren;
- 6) plikten til å betale renter og avdrag og holde skipet ved like og forsikret etter avtalen blir vesentlig misligholdt.

Krav om innfrielse etter første ledd nr. 5 gir ikke rett til å kreve forsinkelsesrente.

Reglene i første ledd gjelder tilsvarende så langt de passer for innretninger som går inn under § 33, og for skip eller innretning under bygging samt for byggekontrakt.

0 Endret ved lov 3 sep 1999 nr. 72 (ikr. 1 jan 2000 iflg. res. 3 sep 1999 nr. 983).

#### **§ 45. Tilbehør m m**

Panterett og andre rettsstiftelser i skip som er innført eller kan innføres i skipsregisteret, jf § 11, skal også omfatte skipets enkelte deler, samt tilbehør som befinner seg om bord eller midlertidig er fjernet. Særskilt rettsstiftelse i slike deler eller slikt tilbehør kan ikke skje. Som tilbehør regnes ikke proviant, brensel eller andre gjenstander bestemt til forbruk.

Bestemmelsen i første ledd gjelder ikke tilbehør som tilhører en tredjeperson og som skipets eier har leid med rett til å si opp avtalen med høyst 6 måneders varsel.

For skip med største lengde ikke over 10 meter er bestemmelsen i første ledd ikke til hinder for at det kan avtales salgspant i motor, radioutstyr eller elektronisk utstyr (for navigering eller liknende) til skipet.

Reglene i første og annet ledd gjelder tilsvarende for luftputefartøyer.

For skip av slik art som nevnt i § 4 første ledd gjelder ikke reglene i denne paragraf.

## **II. Sjøpanterett m m i skip**

#### **§ 51. Fordringer som gir sjøpanterett**

Fordringer mot skipets reder er sikret ved sjøpanterett i skipet for så vidt gjelder krav på:

- 1) hyre og annen godtgjørelse til skipsføreren og andre som er ansatt om bord, i anledning av deres tjeneste på skipet;
- 2) havne-, kanal- og andre vannveisavgifter og losavgifter;

- 3) erstatning for tap av liv eller skade på person oppstått i direkte forbindelse med driften av skipet;
- 4) erstatning for tap av eller skade på eiendom oppstått i direkte forbindelse med driften av skipet, såfremt kravet ikke kan grunnes på avtale;
- 5) bergelønn, erstatning for fjerning av vrak og bidrag til felleshavari.

Sjøpanterrett oppstår også om kravet retter seg mot skipets eier, befrakter, disponent eller noen som rederen har overdratt sine funksjoner til.

Fordring som nevnt i første ledd nr 3 og 4 gir ikke sjøpanterrett dersom skaden skyldes de farlige egenskaper ved atombrensel eller radioaktive produkter eller avfall.

Fordringer som nevnt i første ledd nr 3 og 4 gir ikke sjøpanterrett dersom skaden skyldes forurensning som oppstår mens skip av den type som er nevnt i § 4 første ledd brukes til undersøkelse etter eller utnytting av undersjøiske naturforekomster.

### **§ 52. Prioritet**

Sjøpanterrett har fortrinnsrett foran alle andre heftelser i skipet.

Sjøpanteretter dekkes i den rekkefølge som § 51 nevner dem, og de som går inn under samme nummer, har innbyrdes lik rett. De sjøpanteretter som er nevnt i nr 5, skal likevel gå foran alle andre sjøpanteretter som er oppstått tidligere, og i det innbyrdes forhold mellom sjøpanteretter som nevnt i nr 5 skal de yngre gå foran de eldre.

### **§ 53. Eierskifte m m**

Skifter skipet eier på annen måte enn ved tvangssalg, vedblir sjøpanterett å hefte på skipet. Det samme gjelder om det skjer endring med hensyn til skipets registrering.

Dersom overdragelse som nevnt i første ledd til utenlandsk erverver medfører at sjøpanterett for en fordring som overdrageren ikke hadde personlig ansvar for, faller bort eller får dårligere prioritet, blir overdrageren ansvarlig for betaling av den del av fordringen som sjøpanthaveren på grunn av overdragelsen ikke får dekket.

### **§ 54. Tilbakeholdsrett**

Den som bygger eller reparerer et skip, kan utøve tilbakeholdsrett i skipet til sikring av sin fordring i anledning av byggingen eller reparasjonen så lenge denne fortsatt har skipet i sin besittelse.

Tilbakeholdsretten står tilbake for sjøpanterett i skipet, men går foran annen rett og andre heftelser i skipet.

### **§ 55. Foreldelse**

Sjøpanterett foreldes i løpet av 1 år regnet fra den dag da vedkommende fordring oppsto, med mindre skipet blir arrestert innen fristens utløp og arresten leder til tvangssalg. Skipet anses arrestert når arrestbeslutningen er forkynt om bord eller iverksatt om bord på annen måte.

Foreldelsesfristen løper ikke så lenge sjøpanthaveren er rettslig avskåret fra å arrestere skipet. For øvrig er fristens løp ikke gjenstand for forlengelse eller avbrytelse.

## **III. Sjøpanterett i last**

### **§ 61. Fordringer som gir sjøpanterett**

Sjøpanterett i last tilkommer:

- 1) fordring på bergelønn og bidrag til fellehavari;
- 2) fordring som grunner seg på at bortfrakteren eller skipsføreren i henhold til sin lovbestemte fullmakt har truffet en avtale eller forføyning eller gjort utlegg for lasteierens regning, samt lasteierens fordring på erstatning for gods som er solgt til fordel for andre lasteiere;
- 3) bortfrakterens fordringer ifølge fraktavtalen for så vidt fordringen kan gjøres gjeldende mot den som krever utlevering.

### **§ 62. Prioritet**

Sjøpanterett har fortrinnsrett foran alle andre heftelser i lasten, bortsett fra lovbestemt panterett for offentlige avgifter.

Sjøpanteretter dekkes i den rekkefølge som § 61 nevner dem. De sjøpanteretter som er nevnt under samme nummer, har innbyrdes lik rett. Innenfor nr 1 og 2 skal likevel de yngre gå foran de eldre, når de ikke er oppstått som følge av samme hendelse.

### **§ 63. Utlevering av lasten, m m**

Sjøpanterett i last faller bort når godset blir utlevert, når det blir solgt ved tvangssalg og når det blir solgt for lasteierens regning eller etter § 137 tredje ledd.

Den som uten fordringshaverens samtykke eller hjemmel i § 465 utleverer gods som denne vet eller bør vite er beheftet med sjøpanterett, blir personlig ansvarlig for fordringen, likevel ikke for det beløp som vedkommende godtgjør at pantet ikke kunne ha dekket. Var mottakeren ikke personlig ansvarlig for fordringen, får mottakeren samme ansvar dersom mottakeren hadde kunnskap om fordringen da godset ble utlevert.

### **§ 64. Foreldelse**

Sjøpanterett i last foreldes dersom den ikke gjøres gjeldende ved søksmål innen 1 år regnet fra den dag da vedkommende fordring oppsto.

## **IV. Fellesbestemmelser**

### **§ 71. Overdragelse m m**

Ved overdragelse eller annen overgang av pantesikret fordring går samtidig panteretten over til den nye fordringshaveren.

### **§ 72. Erstatningskrav. Forsikring**

Sjøpanterett omfatter ikke krav på erstatning for tap av eller skade på skip eller last. Dette gjelder også erstatningskrav ifølge forsikringsavtale. Sjøpanthaveren anses ikke som sikret i henhold til forsikringen.

### **§ 73. Søksmål**

Søksmål til dekning av sjøpanterett kan reises mot skipsføreren eller mot pantets eier etter panthaverens valg. Rederen eller bortfrakteren kan likevel ikke reise søksmål mot skipsføreren til dekning av sjøpanterett i last.

#### **§ 74. Anerkjennelse av pant i fremmed skip m m**

Panterett i fremmed skip skal anerkjennes som gyldig her i riket forutsatt

- 1) at panteretten er stiftet og registrert i samsvar med lovgivningen i den stat hvor skipet er registrert,
- 2) at registeret og de dokumenter som ifølge registreringsstatens lovgivning skal oppbevares hos registerføreren, er offentlig tilgjengelige, og at utskrifter av registeret og avskrifter av dokumentene kan fås hos registerføreren, og
- 3) at registeret eller et dokument som nevnt i nr 2 angir
  - a) den opprinnelige panthavers navn og adresse eller at dokumentet er utstedt til ihendehaveren,
  - b) det beløp som panteretten skal sikre, og
  - c) datoen og andre forhold som ifølge registreringsstatens lovgivning bestemmer prioriteten.

Blir skipet ervervet som norsk eiendom og innført i norsk skipsregister, skal pantheftelser som er oppført i det utenlandske slettelsesbevis, overføres til skipets blad i skipsregisteret med bibehold av heftelsenes innbyrdes prioritet fra den opprinnelige registrering. Tilfredsstillende en heftelse ikke vilkårene for å kunne anmerkes i skipsregisteret, skal registerføreren gi partene en frist på minst 60 dager for å rette mangelen. Virkningene av registreringen består til utløpet av denne fristen.

Eiendomsrett og panterett i skip som blir bygd eller skal bygges i utlandet, skal anerkjennes som gyldig her i riket dersom vedkommende rettighet er registrert i samsvar med lovgivningen i byggestaten. For et skip som er bygd for norsk regning i utlandet og deretter blir innført i norsk skipsregister, gjelder reglene i annet ledd tilsvarende.

#### **§ 75. Lovvalg**

Reglene i § 45, §§ 51 til 55 og §§ 71 til 73 får anvendelse i alle tilfeller hvor panterett eller tilbakeholdsrett i skip gjøres gjeldende ved norsk domstol.

Etter lovgivningen i den stat hvor skipet er registrert, avgjøres:

- 1) spørsmål om en registrert heftelses prioritet i forhold til andre registrerte heftelser og dens virkning for øvrig i forhold til tredjepersoner bortsett fra prioriteten i forhold til sjøpanterett og tilbakeholdsrett;
- 2) spørsmål vedrørende legale rettigheter i skipet med prioritet etter registrerte heftelser.

Reglene i annet ledd gjelder tilsvarende for skip under bygging. Den innbyrdes prioritet mellom tilbakeholdsrett og andre heftelser i skip under bygging før sjøsettingen avgjøres etter lovgivningen i den stat hvor skipet bygges.

Reglene i denne paragraf gjelder tilsvarende så langt de passer, for innretninger som går inn under § 33.

#### **§ 76. Tvangssalg i utlandet**

Blir et skip tvangssolgt i utlandet, faller sjøpanterett, registrert panterett og alle andre rettigheter i skipet bort, forutsatt at skipet på salgstidspunktet befinner seg i vedkommende stat og at salget skjer i samsvar med denne stats lovgivning og reglene i den internasjonale konvensjon 1967 om panterett i skip.

## Kapittel 4. Arrest i skip

0 Tilføyd ved lov 11 juni 1993 nr. 77 (ikr. 1 mai 1995).

### § 91. Virkeområde for reglene om arrest i skip

Reglene her gjelder for arrest i skip etter tvisteloven kapittel 32 og 33. Reglene gjelder tilsvarende for midlertidig forføyning etter tvisteloven kapittel 32 og 34 når forføyningen går ut på tilbakehold av et skip.

§§ 92, 93, 94 og 96 gjelder ikke for

- a) arrest av skip som ikke er registreringspliktige etter § 11 annet ledd,
- b) arrest som ikke innebærer at skipet skal holdes tilbake etter reglene i § 95 annet ledd,
- c) arrest som begjæres etter at det foreligger tvangsgrunnlag for kravet som nevnt i tvangsfyllbyrdelsesloven § 4-1 annet ledd,
- d) arrest til midlertidig sikring av krav på skatter og avgifter og andre offentligrettslige krav, eller til sikring eller gjennomføring av andre offentlige vedtak.

For disse tilfellene gjelder reglene i tvisteloven kapittel 32 til 34 fullt ut.

Reglene i dette kapittel gjelder ikke for arrest som er begrenset til last, frakt, brensel eller del av skip.

0 Tilføyd ved lov 11 juni 1993 nr. 77 (ikr. 1 mai 1995), endret ved lover 17 juni 2005 nr. 90 (ikr. 1 jan 2008 iflg. res. 26 jan 2007 nr. 88) som endret ved lov 26 jan 2007 nr. 3, 5 apr 2013 nr. 11 (ikr. 1 juli 2013 iflg. res. 5 apr 2013 nr. 341).

### § 92. Sjørettslige krav

Arrest i skip kan bare tas for å sikre et sjørettslig krav.

Med sjørettslig krav menes et krav som har et eller flere av de følgende grunnlag:

- a) skade forårsaket av et skip ved sammenstøt eller på annen måte,
- b) død eller skade på person forårsaket av et skip eller inntruffet i forbindelse med bruken av et skip,
- c) berging og fjerning av vrak,
- d) avtale ved certeparti eller på annen måte om bruk eller leie av et skip,
- e) avtale ved certeparti eller på annen måte om transport av gods med skip,
- f) tap av eller skade på gods, herunder reisegods, som transporteres med skip,
- g) fellehavari,
- h) bodmeri,
- i) sleping,
- j) losing,
- k) gods eller materialer som er levert til et skip på et hvilket som helst sted for å brukes til drift eller vedlikehold av skipet,
- l) bygging, reparasjon eller utstyr av et skip samt omkostninger og avgifter ved dokksetting,
- m) hyre og annen godtgjørelse til skipsføreren og andre ansatte om bord, i anledning deres tjeneste på skipet,
- n) skipsførerens utlegg, herunder utlegg gjort av avskipere, befraktere eller agenter for skipets eller eierens regning,
- o) tvist om eiendomsretten til et skip,
- p) tvist mellom sameiere i et skip om eiendomsretten, besittelsen, bruken eller inntektene av skipet,
- q) panterett eller annen sikkerhet i et skip, med unntak av sjøpanterett.

0 Tilføyd ved lov 11 juni 1993 nr. 77 (ikr. 1 mai 1995).

### § 93. Nærmere om hvilke skip som kan arresteres

Arrest kan bare tas i

- a) det skip som det sjørettslige krav gjelder, eller
- b) dersom eieren av det skip som det sjørettslige krav gjelder, er personlig ansvarlig for kravet: andre skip som vedkommende eide på det tidspunkt kravet oppstod,
- c) dersom en annen enn eieren av det skip som det sjørettslige kravet gjelder, er personlig ansvarlig for kravet: andre skip som er eid av den som er personlig ansvarlig for kravet.

Skip anses for å ha samme eier når alle andeler er eid av samme person eller personer.

For krav som nevnt i § 92 bokstav o og p kan arrest likevel bare tas i det skip som kravet gjelder.

Det kan bare tas arrest dersom skipet kan tjene som dekningsobjekt for kravet etter de alminnelige reglene i tvangsfullbyrdelsesloven.

0 Tilføyd ved lov 11 juni 1993 nr. 77 (ikr. 1 mai 1995).

#### **§ 94. Stillingen dersom skipet allerede er arrestert**

Dersom skipet allerede er arrestert her i riket eller i utlandet, skal senere arrestbegjæringer med grunnlag i samme krav ikke tas til følge. Dersom retten blir oppmerksom på den tidligere arresten først etter at begjæringen er tatt til følge, skal retten på begjæring fra saksøkte oppheve arresten.

Første ledd gjelder tilsvarende dersom en tidligere arrestbegjæring ikke er tatt til følge, eller en arrest er opphevet, fordi saksøkte stilte sikkerhet for kravet.

Første og annet ledd gjelder ikke dersom saksøkeren godtgjør at sikkerhetsstillelsen i den tidligere arrestsaken er bortfalt med endelig virkning, eller det foreligger annen god grunn til å ta den senere arrestbegjæringen til følge.

0 Tilføyd ved lov 11 juni 1993 nr. 77 (ikr. 1 mai 1995).

#### **§ 95. Nærmere om gjennomføring av arresten**

Arrest i skip kan bare besluttes dersom skipet befinner seg i eller ventes å komme til rettskretsen, eller namsmannsdistriktet dersom namsmannen skal utpeke arrestgjenstanden. En arrest kan bare gjennomføres dersom skipet befinner seg i riket. Gjennomføringen kan skje selv om skipet befinner seg i en annen rettskrets enn den hvor arrestbeslutningen ble avsagt. Uten hinder av første og annet punktum kan arrest besluttes og gjennomføres dersom skipet er i virksomhet på norsk kontinentalsokkel.

Et skip som er arrestert etter tvisteloven § 33-2 tredje ledd, må ikke forlate det sted det ligger før tvangssalg er holdt eller tvangsbruk iverksatt. Ligger et arrestert skip ikke i riket når arresten besluttes, skal saksøkte i beslutningen pålegges å bringe det til et angitt sted. Etter ankomst dit gjelder forbud som nevnt i første punktum. Tvangsfullbyrdelsesloven § 11-10 annet ledd annet og tredje punktum gjelder tilsvarende. Retten kan likevel på begjæring av saksøkeren, på nærmere angitte vilkår, tillate at skipet settes i virksomhet, i eller utenfor riket. Pålegg etter paragrafen her skal også forkynnes for skipsføreren. Annet punktum er ikke til hinder for at skip som er i virksomhet på norsk kontinentalsokkel, tillates å fortsette virksomheten på sokkelen.

For realregistrerte skip som er arrestert etter tvisteloven § 33-2 første ledd eller holdt tilbake etter tvisteloven kapittel 34, kan det gis pålegg som nevnt i annet ledd og for øvrig iverksettes tiltak som der bestemt dersom retten finner det nødvendig for å sikre arresten.

0 Tilføyd ved lov 11 juni 1993 nr. 77 (ikr. 1 mai 1995), endret ved lov 17 juni 2005 nr. 90 (ikr. 1 jan 2008 iflg. res. 26 jan 2007 nr. 88).



### § 96. *Vilkår ved sikkerhetsstillelse*

Dersom retten godtar saksøktes tilbud om sikkerhetsstillelse, skal retten bestemme at sikkerheten skal gjelde for enhver dom om kravet som måtte bli avsagt av en kompetent domstol her i riket eller i utlandet, uten hensyn til om Norge har noen traktat om anerkjennelse og fullbyrdelse av dommer med vedkommende stat. Retten skal samtidig sette en frist for saksøker til å reise søksmål om kravet, med mindre retten allerede har satt en slik frist. Når søksmål reises, avbrytes fristen uten hensyn til om domstolens avgjørelse vil være bindende her i riket.

0 Tilføyd ved lov 11 juni 1993 nr. 77 (ikr. 1 mai 1995).

§ 97. Ved sak om tvangsdekning eller arrest i skip skal det som vilkår for gjennomføringen kreves at saksøkeren innen en uke stiller sikkerhet for havneavgift som påløper under saken. Tvangsfullbyrdsloven § 3-6 første og annet ledd gjelder tilsvarende for hva som godtas som sikkerhet.

Sikkerheten skal til enhver tid dekke havneavgiften for minst 14 dager fremover.

Etter begjæring fra havnemyndighetene skal saken heves dersom det ikke foreligger tilstrekkelig sikkerhet etter første og annet ledd. Sikkerheten kan kreves frigitt når saken er endelig avsluttet og påløpte havneavgifter er betalt.

Tingretten kan gjøre unntak fra regelen om sikkerhetsstillelse etter første ledd, herunder tillate annen form for sikkerhet, når det er offentlig myndighet som begjærer arrest eller tvangsdekning. Ansatte om bord på skipet er fritatt for kravet til sikkerhet for så vidt gjelder forfølgning av krav som er sikret med sjøpanterett i skipet, jf. § 51.

Betaler saksøkeren eller en sikkerhetsstiller havneavgiften, trer vedkommende for så vidt inn i havnemyndighetens rett til dekning etter § 51 første ledd nr. 2.

0 Tilføyd ved lov 22 des 1999 nr. 106 (ikr. 1 jan 2000), endret ved lov 30 aug 2002 nr. 67 (ikr. 1 jan 2003 iflg. res. 30 aug 2002 nr. 938).

### § 98. *Forholdet til tvangsfullbyrdsloven og tvisteloven*

For øvrig gjelder reglene i tvangsfullbyrdsloven og tvisteloven sjuende del, herunder reglene om

- forholdet til folkeretten og utenlandske statsskip og andre utenlandske skip,
- saksøkers kostnadsansvar og erstatningsansvar og rettens adgang til å pålegge saksøker å stille sikkerhet for mulig erstatningsansvar,
- vilkårene for arrest,
- behandlingen av arrestbegjæringen,
- rettsvirkningene av arrest.

0 Tilføyd ved lov 11 juni 1993 nr. 77 (ikr. 1 mai 1995), endret ved lover 22 des 1999 nr. 106 (ikr. 1 jan 2000), endret paragrafnummer fra § 97, 17 juni 2005 nr. 90 (ikr. 1 jan 2008 iflg. res. 26 jan 2007 nr. 88) som endret ved lov 26 jan 2007 nr. 3.

## Del II. Rederi

### Kapittel 5. Partrederi

#### § 101. *Definisjon, fravikelighet*

Med partrederi forstås selskap som har til formål å drive rederivirksomhet og hvor medlemmene hefter ubegrenset for selskapets forpliktelser, enten solidarisk eller i forhold til sine andeler i selskapet. Som partrederi regnes også sameie i skip som etter avtale mellom sameierne skal brukes til rederivirksomhet for felles regning.

Reglene i §§ 106 til 108, §§ 110 til 114, § 115 første ledd og §§ 116 til 118 kan fravikes ved avtale mellom partrederne. De øvrige regler i dette kapittel kan ikke fravikes uten hvor det er særskilt sagt.

#### **§ 101 a. *Bruk av elektronisk kommunikasjon***

Krav i kapitlet her om at tilkjenneivelse, underretning, varsel eller liknende skal gis skriftlig, er ikke til hinder for bruk av elektronisk kommunikasjon dersom partene uttrykkelig har godtatt det.

0 Tilføyd ved lov 21 des 2001 nr. 117 (ikr. 1 jan 2002 iflg. res. 21 des 2001 nr. 1475).

#### **§ 102. *Partrederes ansvar***

Partredere svarer en for alle og alle for en, dersom ikke annet er avtalt. Avtale om en annen heftelsesform må meldes til foretaksregisteret for å få virkning i forhold til en tredjeperson som ikke kjente eller burde kjenne avtalen.

Dersom partrederne ikke svarer en for alle og alle for en, skal partrederiets foretaksnavn gis et tillegg som angir ansvarsformen («med proratarisk ansvar,» «med delt ansvar» eller liknende uttrykk som departementet godkjenner).

0 Endret ved lov 5 sep 2003 nr. 91 (ikr. 1 mars 2004 iflg. res. 5 sep 2003 nr. 1118).

#### **§ 103. *Bestyrende reder***

I ethvert partrederi skal det være en bestyrende reder.

Som bestyrende reder kan velges enten en person som er norsk statsborger bosatt i Norge eller et ansvarlig selskap hvor samtlige deltakere er norske statsborgere bosatt i Norge eller et selskap med begrenset ansvar som fyller vilkårene i § 1 nr. 4. Likt med norsk statsborger regnes statsborger fra et land tilknyttet EØS-avtalen.

Departementet kan i særlige tilfelle dispensere fra kravet om at samtlige deltakere i det ansvarlige selskap skal være bosatt i Norge.

0 Endret ved lov 21 jan 2000 nr. 8.

#### **§ 104. *Bestyrende reders fullmakt***

I forhold til tredjepersoner er den bestyrende reder i kraft av sin stilling berettiget til å ansette, avskjedige og instruere skipsfører, tegne vanlige rederiforsikringer og kvittere for penger som innkommer for rederiets regning, samt til å foreta enhver annen disposisjon som den daglige ledelse av en rederiforretning fører med seg. Uten særlig bemyndigelse kan den bestyrende reder ikke kjøpe, selge eller pantsette skip eller slutte fraktavtale eller avtale om leie av skip for mer enn 1 års varighet.

#### **§ 105. *Representasjon for domstolene***

Den bestyrende reder kan reise søksmål på vegne av partrederiet med bindende virkning for alle partredere. Søksmål mot partrederiet kan med bindende virkning for alle partredere reises mot den bestyrende reder, eller, hvor slik ikke er valgt, mot hvem som helst av partrederne.

#### **§ 106. *Underretning til partrederne m m***

Den bestyrende reder skal holde partrederne underrettet på hensiktsmessig måte om partrederiets virksomhet. Hvor det er praktisk mulig, skal den bestyrende reder rådføre seg med dem om alle viktigere spørsmål.

#### **§ 107. Rederimøte**

Når partrederne skal treffe beslutning, innkalles de til møte på hensiktsmessig måte med i alminnelighet minst en ukes varsel. I innkallingen skal så vidt mulig opplyses hvilke spørsmål som skal behandles på møtet. Innkallingen kan sendes i rekommandert brev eller telegram til en partreders sist kjente adresse.

Det skal føres protokoll over forhandlingene med mindre partrederne enstemmig beslutter det motsatte. Protokollen oppbevares av den bestyrende reder. Enhver partreder har rett til å få se protokollen og ta avskrift.

Er en partreder forhindret fra å delta i et møte, kan partrederen la seg representere ved fullmektig eller skriftlig tilkjennegi sitt standpunkt. Den bestyrende reder sørger for at de beslutninger som er truffet på møtet, meddeles på hensiktsmessig måte til de partredere som ikke har deltatt i møtet personlig eller ved fullmektig.

Haster saken så mye at det ikke er tid til å holde møte med behørig varsel, kan beslutning treffes på annen måte. Det samme gjelder dersom samtlige partredere er enige om det. Annet ledd gjelder tilsvarende. Partrederne underrettes på hensiktsmessig måte om det som er blitt besluttet.

#### **§ 108. Avstemningsregler**

Ved avstemning gjelder som beslutning det som vedtas av den eller de partredere som eier mer enn halvparten i rederiet. Halvparten er tilstrekkelig når beslutningen tiltres av den bestyrende reder, selv om den bestyrende reder ikke har part i rederiet.

Har ved valg av bestyrende reder ingen fått tilslutning fra partredere som eier mer enn halvparten i rederiet, holdes ny avstemning. Ved den nye avstemning anses den valgt som har oppnådd flest stemmer. Får to eller flere like mange stemmer ved denne avstemningen, avgjøres saken ved loddtrekning mellom disse.

Beslutninger som er i strid med rederikontraktens innhold eller ligger utenfor partrederiets øyemed, er ikke gyldige med mindre samtlige partredere er enige.

#### **§ 109. Oppsigelse og fjerning av bestyrende reder**

Bestyrende reder som tjenestegjør på ubestemt tid, kan til enhver tid oppsies med 3 måneders varsel ved beslutning av partredere som eier mer enn halvparten i rederiet. Er den bestyrende reder ansatt for et bestemt tidsrom som er lengre enn 4 år, kan vedkommende etter 4 års tjenestegjøring oppsies ved beslutning som nevnt med 3 måneders varsel.

Den bestyrende reder kan til enhver tid fjernes ved beslutning av partredere som eier mer enn halvparten i rederiet. Eier den bestyrende reder selv halvparten eller mer i rederiet, kan retten etter krav fra en partreder ved midlertidig forføyning fjerne den bestyrende reder, dersom det finnes skjellig grunn til det, og beskikke en annen bestyrende reder. Hvorvidt den som fjernes har krav på godtgjørelse for den gjenstående tjenestetid, avgjøres etter alminnelige kontraktsregler.

Inneholder rederikontrakten bestemmelser om hvem som skal være bestyrende reder, kreves det for å oppsi eller fjerne vedkommende etter første ledd eller annet ledd første punktum at beslutning om det treffes av partrederer som eier mer enn to tredeler i rederiet, med mindre rederikontrakten fastsetter et lavere stemmetall. Eier den bestyrende reder selv en tredel eller mer, gjelder annet ledd annet punktum tilsvarende.

#### **§ 110. Regnskapsplikt**

Den bestyrende reder skal føre særskilt regnskap over sin forvaltning av partrederiets midler. Den bestyrende reder plikter å avlegge regnskap overfor partrederne hvert kalenderår, senest 2 måneder etter dets utløp.

Når regnskapet avlegges, skal den bestyrende reder sende det til hver enkelt partreder. For å kunne kontrollere dets riktighet har enhver partreder rett til innsyn i registrerte regnskapsopplysninger og regnskapsmateriale.

0 Endret ved lov 17 juli 1998 nr. 56 (ikr. 1 jan 1999).

#### **§ 111. Partredernes tilskuddsplikt**

For å dekke de utgifter som rederiets virksomhet krever, påligger det enhver partreder å yte bidrag i forhold til sin part i rederiet. Dersom noen unnlater etter påkrav å betale sin andel, og beløpet blir lagt ut av den bestyrende reder eller noen av partrederne, plikter den forsømmelige å erstatte utlegget med rente etter lov 17 desember 1976 nr 100 om renter ved forsinket betaling m m § 3. Den som har gjort slikt utlegg, har sikkerhet for sitt krav i det utbytte som faller på den forsømmeliges part, og kan forlange dette utbetalt av den bestyrende reder i nødvendig utstrekning til dekning av kravet.

#### **§ 112. Vinning og tap**

Vinning og tap ved rederiets virksomhet fordeles mellom partrederne i forhold til enhvers part i rederiet.

For så vidt overskudd ikke trengs til virksomheten, skal det utdeles til partrederne.

#### **§ 113. Overdragelse av part**

En partreder kan overdra sin part i rederiet, men ikke uten samtlige medrederes samtykke overdra eller behefte noen del av rederiets eiendeler.

Overdras en part i rederiet eller en del av en part, plikter overdrageren å gi skriftlig underretning til den bestyrende reder og samtlige medreder. Samme plikt har erververen i andre tilfeller hvor en part eller del av part går over til ny eier.

#### **§ 114. Innløsningsrett**

Overdras en part i rederiet eller en del av en part, har medrederne innløsningsrett, unntatt ved overdragelse til partrederens ektefelle eller livsarving. Det samme gjelder dersom en part eller del i henhold til testament eller arvepakt går over til noen annen enn arvelaterens ektefelle eller nærmeste arving etter loven.

Løsningssummen skal fastsettes til det parten eller delen er verd, likevel ikke lavere enn det vederlag erververen i tilfelle har betalt eller skulle betale.

Den som vil gjøre løsningsrett gjeldende, må gi erververen skriftlig meddelelse om det innen 2 uker etter at vedkommende fikk skriftlig underretning om ervervet. Innen samme frist må vedkommende tilby løsningssummen eller, dersom den ennå ikke er på det rene, stille rimelig sikkerhet for partens eller delens antatte verdi.

Gjør flere av medrederne løsningsrett gjeldende, bestemmes deres innbyrdes rett etter forholdet mellom deres parter i rederiet.

### **§ 115. Avhenders og erververs ansvar for rederiets forpliktelser**

En partreder som overdrar sin part, blir ikke derved fri for sitt ansvar overfor medrederne for de forpliktelser som påhvilde rederiet ved overdragelsen. Erververen inntreder ved overdragelsen straks i alle partrederens rettigheter og forpliktelser overfor medrederne. Erververen er på samme måte som avhenderen bundet av de beslutninger og disposisjoner som partrederiet har truffet før overdragelsen, og medrederne kan bringe i motregning mot erververen fordringer som de ifølge rederiforholdet har på avhenderen.

Partrederiets fordringshavere kan, for så vidt angår forpliktelser som påhvilde rederiet ved overdragelsen, holde enten avhenderen eller erververen ansvarlig. Har en fordringshaver holdt erververen ansvarlig, er avhenderen fri for sitt ansvar overfor denne fordringshaver. For senere oppståtte forpliktelser er bare erververen ansvarlig. Er overdragelsen ikke anmeldt til foretaksregisteret, er likevel også avhenderen ansvarlig overfor en tredjeperson som ikke visste eller burde vite om overdragelsen da denne ervervet sitt krav på rederiet.

### **§ 116. Utløsning og oppløsning**

En partreder har, etter 6 måneders skriftlig varsel til medrederne, rett til å forlange rederiet oppløst dersom partrederen ikke blir utløst av en eller flere av medrederne. Ønsker flere medredere å utløse vedkommende, bestemmes deres innbyrdes rett etter forholdet mellom deres parter i rederiet.

I følgende tilfeller kan retten etter påstand fra en partreder gi denne rett til å utløse en eller flere av medrederne, eller beslutte at partrederiet skal oppløses:

- 1) når et av partrederiets skip uten partrederens skyld eller samtykke opphører å være norsk og det ikke innen 4 måneder er oppnådd en slik ordning at nasjonaliteten kan opprettholdes;
- 2) når det er åpnet konkurs eller offentlig akkordforhandling i en medreders bo eller en medreder for øvrig er ute av stand til å dekke sine forpliktelser;
- 3) når partrederens rett er blitt krenket ved vesentlig mislighold av rederikontrakten;
- 4) når utløsning eller oppløsning tilsies av tungtveiende rimelighetshensyn.

En partreder har i alle tilfelle rett til å utløse den medreder som har bevirket at det er inntruffet et forhold som nevnt i annet ledd nr 1 til 4. Gjør flere partredere gjeldende krav om å utløse, bestemmes deres innbyrdes rett etter forholdet mellom deres parter i rederiet.

Utløsningssummen og fristen for gjennomføring av utløsningen eller oppløsningen fastsettes i dommen.

### **§ 117. Kumulasjon, vernetting**

I søksmål etter § 116 må alle partredere gjøres til parter. Søksmålet reises i den rettskrets hvor partrederiet har alminnelig vernetting.

0 Endret ved lov 17 juni 2005 nr. 90 (ikr. 1 jan 2008 iflg. res. 26 jan 2007 nr. 88) som endret ved lov 26 jan 2007 nr. 3.

### § 118. *Salg av skip ved oppløsning*

Når rederiet oppløses, skal dets skip selges. Er det uenighet om stedet for salget, avgjøres spørsmålet av tingretten ved partrederiets alminnelige verneting. Avgjørelsen treffes i form av kjennelse, som kan ankes.

For salg i Norge gjelder reglene om tvangssalg av skip tilsvarende så langt de passer. Salg kan kreves uten at det foreligger dom eller dermed likestilt tvangsgrunnlag for oppløsning av rederiet, dersom det ikke er fremsatt innsigelse eller innsigelsen er åpenbart uholdbar. Avgjørelsen hører under tingretten og treffes i form av kjennelse, som kan ankes.

0 Endret ved lover 14 des 2001 nr. 98 (ikr. 1 jan 2002 iflg. res. 14 des 2001 nr. 1416), 30 aug 2002 nr. 67 (ikr. 1 jan 2003 iflg. res. 30 aug 2002 nr. 938), 17 juni 2005 nr. 90 (ikr. 1 jan 2008 iflg. res. 26 jan 2007 nr. 88) som endret ved lov 26 jan 2007 nr. 3.

### § 119. *Utlegg m m*

Med mindre en partreder har fått medredernes samtykke til pantsetting, jf § 113, kan partrederens særkreditorer ikke ta utlegg i rederiets eiendeler. Derimot kan en særkreditor ta utlegg i det som skyldneren har rett til å kreve av rederiet som andel i overskudd, og den andel skyldneren kan kreve utbetalt ved oppløsning eller utløsning etter § 116. Har en særkreditor fått endelig utlegg i skyldnerens andel i tilfelle av oppløsning eller utløsning, kan særkreditoren, med minst ett års varsel, kreve at de øvrige partredere eller en eller flere av dem skal utløse andelen så langt det er nødvendig for å dekke særkreditorens fordring. § 116 første ledd annet punktum gjelder tilsvarende. Er særkreditorens krav ikke etterkommet innen fristen, kan særkreditoren forlange partrederiet oppløst.

Dersom en partreder går konkurs eller åpner offentlig akkordforhandling, har partrederens bo ikke større rett enn en utleggstaker etter første ledd.

## Kapittel 6. Skipsføreren

### § 131. *Skipets sjødyktighet*

Skipsføreren skal før reisen begynner, sørge for at skipet er i sjødyktig stand, herunder at det er tilstrekkelig utrustet, bemannet og proviantert og i forsvarlig stand til mottakelse, befording og bevaring av lasten. Skipsføreren skal påse at lasten blir behørig stuet, at skipet ikke blir overlastet, at dets stabilitet er betryggende, og at lukene blir forsvarlig lukket og skalket.

Under reisen skal skipsføreren gjøre det som står i dennes makt for å holde skipet i sjødyktig stand.

### § 132. *Navigering m m*

Skipsføreren skal sørge for at navigeringen og behandlingen av skipet skjer i samsvar med godt sjømannskap.

Skipsføreren skal, så vidt mulig på forhånd, gjøre seg kjent med de påbud og forskrifter som gjelder for skipsfarten i de farvann hvor skipet skal seile, og på de steder som skipet skal anløpe.

### § 133. *Skipsbøkene*

Skipsføreren er ansvarlig for at påbudte skipsbøker blir ført. Bøkene føres under skipsførerens tilsyn.

**§ 134. Lasting, lossing m m**

Skipsføreren skal sørge for at lasting og lossing foretas og reisen utføres med tilbørlig hurtighet.

**§ 135. Havsnød**

Kommer skipet i havsnød, plikter skipsføreren å gjøre alt som står i dennes makt for å redde de ombordværende og bevare skip og last. Skipsføreren skal om nødvendig sørge for at skipsbøkene og skipspapirene blir brakt i sikkerhet, og så vidt mulig dra omsorg for berging av skip og last.

Med mindre det er betydelig fare for skipsførerens eget liv, må skipsføreren ikke forlate skipet så lenge det er rimelig utsikt til berging.

I den utstrekning det kan skje uten særlig fare for skipet eller dets ombordværende, plikter skipsføreren å yte all mulig og nødvendig hjelp til enhver som befinner seg i havsnød eller trues av fare til sjøs. I havsnød etter første punktum regnes også enhver person som har søkt tilflukt ved kysten og ikke kan nås av annen redningstjeneste enn etter den internasjonale konvensjon 27. apr 1979 om ettersøkning og redning til sjøs. Skipsføreren skal behandle personer som er tatt om bord etter første og annet punktum, med verdighet og omsorg, innenfor de rammer som skipets muligheter og begrensninger setter.

Ingen, heller ikke eieren, befrakteren eller selskapet som er ansvarlig for skipets drift etter definisjonen i SOLAS-konvensjonens regel IX/1, skal på noen måte helt eller delvis forhindre skipsføreren i å treffe beslutninger eller iverksette tiltak som etter skipsførerens yrkesmessige skjønn er nødvendig for sikkerheten til menneskeliv til sjøs eller for vern av det marine miljøet.

0 Endret ved lov 7 apr 2006 nr. 9 (ikr. 1 juli 2006).

**§ 136. Skipsførerens fravær og forfall m m**

Er skipsføreren fraværende eller har skipsføreren forfall, treffer den øverste tilstedeværende av styrmennene de avgjørelser som ikke kan oppsettes.

Forlater skipsføreren skipet, plikter denne å gi den øverste tilstedeværende styrmann eller, dersom ingen styrmann er til stede, en annen av mannskapet underretning og nødvendig ordre for påkommende tilfelle.

Når skipet ikke er fortoyed i havn eller til ankers på sikker ankerplass, må skipsføreren ikke uten nødvendighet være fraværende fra skipet. Det samme gjelder under farefulle forhold.

Dør skipsføreren, eller blir skipsføreren på grunn av sykdom eller annen tvingende årsak ute av stand til å føre skipet, eller forlater skipsføreren tjenesten, trer den øverste av styrmennene i skipsførerens sted inntil ny fører har tiltrådt. Rederen skal i disse tilfeller underrettes uten opphold. Har styrmannen ikke de foreskrevne kvalifikasjoner for å føre skipet, skal også Sjøfartsdirektoratet eller vedkommende utenrikstjenestemann gis underretning så hurtig som mulig.

0 Endret ved lov 16 feb 2007 nr. 9 (ikr. 1 juli 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 170).

**§ 137. Skipsførerens fullmakt**

Skipsføreren har i egenskap av skipsfører fullmakt til på rederens vegne å inngå kontrakter som gjelder bevaring av skipet eller utførelse av reisen, og til å slutte avtaler om å ta med gods på reisen, eller passasjerer dersom skipet er beregnet på det. Skipsføreren kan også opptre som saksøker i saker som gjelder skipet. I saker som gjelder skipet, kan skipsføreren motta forkynnelser og meddelelser på vegne av skipets eier og reder, så langt dette ikke vil være i strid med Norges folkerettslige forpliktelser.

Føreren av et fiske- eller fangstfartøy kan ikke uten særskilt fullmakt slutte avtaler om fartøyets forsyning med gjenstander som bare vedkommer fisket eller fangsten, så som garn, liner, agn, is, salt og tønner. Overstiger ikke fartøyets bruttotonnasje 300 tonnasjeenheter/register tonn, kan skipsføreren heller ikke uten særskilt fullmakt anskaffe brensel til skipets maskineri for rederens regning når skipet er innenfor rikets grenser.

Trengs det penger til formål som nevnt i første ledd, og rederens ordre ikke kan avventes, skal skipsføreren søke dem tilveiebrakt på beste måte. Skipsføreren kan da etter forholdene oppta lån eller pantsette eller selge av rederens gods eller, i nødsfall, pantsette eller selge av lasten. Er dette gjort uten nødvendighet, er avtalen likevel bindende dersom tredjepersonen var i god tro.

0 Endret ved lov 22 des 1999 nr. 106 (ikr. 1 jan 2000).

### **§ 138. Omsorg for lasten m m**

Skipsføreren skal på rederens vegne dra omsorg for lasten og i det hele vareta lasteierens tarv. I dette øyemed kan skipsføreren uten særskilt fullmakt inngå avtaler og opptre som saksøker etter reglene i § 266, jf § 339.

### **§ 139. Forpliktelser inngått på rederens eller lasteierens vegne**

Skipsføreren hefter ikke personlig for de forpliktelser som denne i egenskap av skipsfører inngår på rederens eller lasteierens vegne.

### **§ 140. Erstatningsansvar**

Skade som skipsføreren volder ved feil eller forsømmelse i tjenesten, plikter skipsføreren å erstatte etter gjeldende erstatningsregler, jf skadeserstatningsloven § 2-3.

### **§ 141. Regnskapsplikt**

Skipsføreren plikter å avlegge regnskap så ofte rederen krever det.

I regnskapet skal skipsføreren godskrive rederiet enhver særskilt godtgjørelse mottatt fra noen som skipsføreren har hatt med å gjøre i egenskap av skipsfører.

### **§ 142. Hjemsending av sjømenn m m**

Sjømenn som det påhviler konsulen å sørge for at blir sendt hjem, plikter skipsføreren å ta med til bestemmelsesstedet eller en havn som skipet anløper under reisen, likevel bare i slikt antall og på slike vilkår som Kongen fastsetter. Uten godtgjørelse plikter skipsføreren, når det ikke volder ulempe, å ta med askeurner og etterlatte personlige eiendeler til sjømenn som ved sin død var norske statsborgere eller hadde sitt bosted i Norge.

Under forutsetning av gjensidighet kan Kongen utvide disse bestemmelser til også å gjelde utenlandske sjømenn (deres askeurner og eiendeler) som ikke går inn under første ledd.



## Kapittel 6A. Alkoholpåvirkning, pliktmessig avhold m.m.

0 Kapitlet tilføyd ved lov 25 juni 2004 nr. 52 (ikr. 1 juli 2005 iflg. res. 1 juli 2005 nr. 787). Jf. lov 26 juni 1998 nr. 47 kap. 4.

### § 143. *Alkoholpåvirkning m.m.*

Ingen må føre eller forsøke å føre skip som har en største lengde på 15 meter eller mer,

1. med en alkoholkonsentrasjon i blodet som er større enn 0,2 promille, eller en alkoholmengde i kroppen som kan føre til så stor alkoholkonsentrasjon i blodet,
2. med en større alkoholkonsentrasjon i utåndingsluft enn 0,1 milligram per liter luft, eller
3. under påvirkning av et annet berusende eller bedøvende middel enn alkohol.

Villfarelse med hensyn til alkoholkonsentrasjonens størrelse fritar ikke for straff. Forbudet gjelder tilsvarende for den som utfører eller forsøker å utføre tjeneste som er av vesentlig betydning for sikkerheten til sjøs, herunder som los.

Den som forbudet i første ledd gjelder for, må ikke nyte alkohol eller ta annet berusende eller bedøvende middel i de første seks timer etter at tjenesten er avsluttet, når vedkommende forstår eller må forstå at det kan bli politietterforskning på grunn av utførelsen av tjenesten. Dette forbudet gjelder likevel ikke etter at blodprøve eller utåndingsprøve er tatt, eller politiet har avgjort at slik prøve ikke skal tas.

Den som forsettlig eller uaktsomt overtrer denne bestemmelsen, straffes med bøter eller med fengsel inntil 1 år.

0 Tilføyd ved lov 25 juni 2004 nr. 52 (ikr. 1 juli 2005 iflg. res. 1 juli 2005 nr. 787), endret ved lov 19 juni 2015 nr. 65 (ikr. 1 okt 2015).

### § 144. *Pliktmessig avhold*

Den som fører

1. skip som har en største lengde på 15 meter eller mer og som brukes i næring, eller
2. en småbåt som omfattes av forbudet i lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter § 33 første ledd og som brukes til passasjertransport i næring,

må i tjenestetiden ikke nyte alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel. Forbudet gjelder tilsvarende for den som utfører eller forsøker å utføre tjeneste som er av vesentlig betydning for sikkerheten til sjøs, herunder los.

Forbudet gjelder også i et tidsrom av 8 timer før tjenesten begynner.

Den som forsettlig eller uaktsomt overtrer denne bestemmelsen, straffes med bøter eller med fengsel inntil 1 år.

0 Tilføyd ved lov 25 juni 2004 nr. 52 (ikr. 1 juli 2005 iflg. res. 1 juli 2005 nr. 787), endret ved lov 19 juni 2015 nr. 65 (ikr. 1 okt 2015).

### § 145. *Alkotest, utåndingsprøve, blodprøve*

Politiet kan ta alkotest (foreløpig blåseprøve) av en person

1. som det er grunn til å tro at har overtrådt bestemmelsene i §§ 143 og 144;
2. som med eller uten egen skyld er innblandet i en ulykke;
3. når det blir krevd som ledd i kontroll av skipstrafikken.

Dersom resultatet av alkotesten eller andre forhold gir grunn til å tro at bestemmelsene i §§ 143 eller 144 er overtrådt, kan politiet fremstille vedkommende for utåndingsprøve, blodprøve og klinisk legeundersøkelse for å søke å fastslå påvirkningen. Slik fremstilling skal i alminnelighet finne sted for den som nekter å medvirke til alkotest.

Utåndingsprøve tas av politiet. Blodprøve kan tas av lege, offentlig godkjent sykepleier eller bioingeniør. Klinisk legeundersøkelse foretas når det er mistanke om påvirkning av andre midler enn alkohol eller når andre særlige grunner taler for det.

Kongen gir nærmere bestemmelser om undersøkelser som nevnt i paragrafen her.

0 Tilføyd ved lov 25 juni 2004 nr. 52 (ikr. 1 juli 2005 iflg. res. 1 juli 2005 nr. 787).

## Del III. Ansvar

### Kapittel 7. Alminnelige regler om ansvar

#### § 151. *Rederens ansvar for andre*

Rederen svarer for skade som er forårsaket ved feil eller forsømmelse i tjenesten av skipsfører, mannskap, los, slepebåt eller andre som utfører arbeid i skipets tjeneste.

En reder som er ansvarlig etter første ledd, kan kreve det som er betalt, erstattet av den som har voldt skaden. Lovgivningens regler om adgang til å nedsette skadevolderens ansvar overfor skadelidte gjelder likevel tilsvarende for rederens krav.

#### § 152. *Atomskade*

Bestemmelsene i denne lov medfører ingen endring i det som er eller blir fastsatt i særskilt lovgivning om ansvaret for atomskade.

### Kapittel 8. Sammenstøt

#### § 161. *Sammenstøt som følge av skyld på en eller begge sider*

Når skade på skip, gods eller person er forårsaket av sammenstøt mellom skip, og skylden ligger på den ene siden alene, skal den skyldige erstatte skaden.

Er det skyld på begge sider, skal enhver av de skyldige erstatte skaden etter forholdet mellom de feil som er begått på hver side. Gir omstendighetene ikke støtte for en fordeling i et bestemt forhold, deles skaden likt.

Hver enkelt av de skyldige er bare ansvarlig for den del av erstatningen som faller på vedkommende. Ved skade på person er de skyldige likevel solidarisk ansvarlige.

Har noen måttet betale mer enn den del av erstatningen som faller på vedkommende, kan det overskytende kreves tilbake av den annen skyldige. Mot et slikt tilbakesøkningskrav kan den annen gjøre gjeldende den rett til ansvarsfritak eller -begrensning som denne i forhold til skadelidte ville ha vært berettiget til i kraft av den lov som får anvendelse i forholdet mellom denne og skadelidte, eller i kraft av gyldig kontraktsmessig forbehold. Et forbehold kan likevel ikke gjøres gjeldende i den utstrekning det fritar for eller begrenser ansvaret utover det som ville følge av kapitlene 13, 14 og 15 eller tilsvarende regler i fremmed rett som i tilfelle får anvendelse i forholdet til skadelidte.

Ved bedømmelsen av spørsmålet om skyld skal retten særlig ta i betraktning om det var tid til overlegninger eller ikke.

#### § 162. *Sammenstøt som følge av ulykkeshendelse*

Er sammenstøtet en følge av en ulykkeshendelse, eller kan det ikke opplyses at det er forårsaket ved skyld på noen av sidene, bærer hvert skip sin skade.

### § 163. *Sammenstøt uten at skip støter sammen*

Det som i denne lov er bestemt om sammenstøt mellom skip, gjelder også når et skip ved sin manøvrering eller på liknende måte volder skade på et annet skip eller personer eller gods om bord uten at sammenstøt mellom skipene har funnet sted.

### § 164. *Plikt til å yte bistand m m*

Når skip støter sammen, påligger det enhver av skipsførerne, så vidt det kan skje uten særlig fare for eget skip, dets besetning og passasjerer, å yte det andre skipet og dets besetning og passasjerer all den hjelp som er mulig og nødvendig for å redde dem fra den faren som er oppstått ved sammenstøtet. Det påligger dessuten skipsførerne å oppgi til den andre sitt eget skips navn og hjemsted og det sted eller den havn som skipet kommer fra, og det sted eller den havn det skal til. Samme plikter påhviler en skipsfører når dennes skip støter sammen med båt.

## Kapittel 9. Ansvarsbegrensning og forsikringsplikt

0 Endret ved lover 7 jan 2000 nr. 2, 17 juni 2005 nr. 88 (ikr. 1 nov 2006 iflg. res. 2 des 2005 nr. 1358), 5 apr 2013 nr. 11 (ikr. 1 juli 2013 iflg. res. 5 apr 2013 nr. 341). – Jf. konvensjoner 19 nov 1976 om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav og 2 mai 1996 (1996-endringsprotokollen til Konvensjon om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav, 1976).

### § 171. *Personer med rett til ansvarsbegrensning*

Rederen, skipets eier, befrakteren eller disponenten kan begrense sitt ansvar etter reglene i dette kapittel. Det samme gjelder enhver som yter tjenester i direkte forbindelse med berging, herunder tiltak som nevnt i § 172 første ledd nr. 4 og § 172a første ledd.

Gjøres ansvar gjeldende mot noen som rederen eller andre nevnt i første ledd svarer for, har også denne rett til begrensning.

Den som har forsikret ansvar for krav undergitt begrensning, har samme rett til begrensning som sikrede selv.

0 Endret ved lov 17 juni 2005 nr. 88 (ikr. 1 nov 2006 iflg. res. 2 des 2005 nr. 1358).

### § 172. *Begrensning av krav i anledning av person- eller tingskade, forsinkelse m.m. etter reglene i London-konvensjonen 1976 om begrensning av sjørettslige krav, som endret ved 1996-protokollen*

Rett til ansvarsbegrensning etter § 175 gjelder, uansett grunnlaget for ansvaret, krav i anledning av

- 1) tap av liv eller skade på person (personskade) eller tap av eller skade på eiendom (tingskade), dersom skaden er oppstått om bord eller i direkte forbindelse med driften av skipet eller med berging;
- 2) skade som følge av forsinkelse med befordring til sjøs av gods, passasjerer eller deres reisegods;
- 3) annen skade dersom den er forårsaket ved krenkelse av en ikke-kontraktsmessig rett, og er oppstått i direkte forbindelse med driften av skipet eller med berging;
- 4) tiltak truffet for å avverge eller begrense tap som ansvaret ville vært begrenset for etter bestemmelsen her, samt tap som skyldes slike tiltak.

Dersom den ansvarlige kan gjøre gjeldende et motkrav, og krav og motkrav er oppstått ved samme hendelse, kan begrensning bare kreves for den del av kravet som overstiger motkravet.

Når skipets tonnasje er på 300 tonn eller mindre, omfattes også krav av den art som er nevnt i § 172a av bestemmelsen her.

0 Endret ved lov 17 juni 2005 nr. 88 (ikr. 1 nov 2006 iflg. res. 2 des 2005 nr. 1358).

#### **§ 172a. Begrensning av krav i anledning oppryddingstiltak etter sjøulykker m.m.**

Når skipets tonnasje er på over 300 tonn, gjelder rett til ansvarsbegrensning etter § 175a, uansett grunnlaget for ansvaret, for krav i anledning av:

- 1) hevning, fjerning, ødeleggelse eller uskadeliggjørelse av et skip som er sunket, strandet, forlatt eller blitt vrak, samt alt som er eller har vært om bord i skipet;
- 2) fjerning, ødeleggelse eller uskadeliggjørelse av skipets last;
- 3) tiltak truffet for å avverge eller begrense tap som ansvaret ville vært begrenset for etter bestemmelsen her, samt tap som skyldes slike tiltak.

§ 172 annet ledd gjelder tilsvarende

0 Tilføyd ved lov 17 juni 2005 nr. 88 (ikr. 1 nov 2006 iflg. res. 2 des 2005 nr. 1358).

#### **§ 173. Krav unntatt fra begrensning**

Retten til ansvarsbegrensning gjelder ikke:

- 1) krav på bergelønn, herunder særlig vederlag etter § 449, felleshavaribidrag eller vederlag i henhold til kontrakt vedrørende tiltak som nevnt i § 172 første ledd nr. 4 eller § 172a første ledd;
- 2) krav i anledning oljesøl av den art som er nevnt i §§ 191 og 207;
- 3) krav undergitt internasjonal konvensjon eller nasjonal lov som regulerer eller forbyr ansvarsbegrensning for atomskade;
- 4) krav i anledning av atomskade voldt av et atomdrevet skip;
- 5) krav i anledning av skade som påføres arbeidstaker som omfattes av § 171 annet ledd og som har arbeidsoppgaver i forbindelse med driften av skipet eller med berging;
- 6) krav på renter og sakskostnader.

0 Endret ved lover 17 mars 1995 nr. 13 (ikr. 30 mai 1996), 2 aug 1996 nr. 61 (ikr. 3 des 1997), 17 juni 2005 nr. 88 (ikr. 1 nov 2006 iflg. res. 2 des 2005 nr. 1358). Endres ved lov 12 mai 2015 nr. 30 (ikr. fra den tid Kongen bestemmer).

#### **§ 174. Handlemåte som hindrer begrensning**

En ansvarlig kan ikke begrense sitt ansvar dersom det godtgjøres at den ansvarlige selv har voldt tapet med forsett eller grovt uaktsomt og med forståelse av at slikt tap sannsynligvis ville oppstå.

#### **§ 175. Ansvarsgrensene for krav som omfattes av § 172**

For krav som omfattes av § 172, gjelder følgende ansvarsgrensener:

- 1) For krav i anledning personskade tilføyet skipets egne passasjerer er ansvarsgrensen 250 000 SDR multiplisert med det antall passasjerer som skipet ifølge sitt sertifikat har adgang til å føre.
- 2) For andre krav i anledning av personskade er ansvarsgrensen 3.020.000 SDR. For skip med tonnasje på mer enn 2.000 tonn forhøyes ansvarsgrensen slik:  
for hvert tonn fra 2.001 til 30.000 tonn, med 1208 SDR,  
for hvert tonn fra 30.001 til 70.000 tonn, med 906 SDR, og  
for hvert tonn over 70.000 tonn, med 604 SDR.
- 3) Ansvarsgrensen for alle andre krav, samt udekket rest av krav som nevnt i nr. 2, er 1.510.000 SDR. For skip med tonnasje på mer enn 2.000 tonn forhøyes ansvarsgrensen slik:  
for hvert tonn fra 2.001 til 30.000 tonn, med 604 SDR,

for hvert tonn fra 30.001 til 70.000 tonn, med 453 SDR,  
for hvert tonn over 70.000 tonn, med 302 SDR.

- 4) Ansvarsgrensene i nr 1 til 3 gjelder summen av alle krav som oppstår ved en og samme hendelse mot rederen, skipets eier, befrakteren og disponenten, samt enhver som noen av disse svarer for.
  - 5) Hvis bergere ikke opererer fra noe skip eller bare opererer fra det skip som bergingen gjelder, beregnes ansvarsgrensene etter en tonnasje på 1.500 tonn. Ansvarsgrensene gjelder summen av alle krav som oppstår ved en og samme hendelse mot bergerne og enhver som de svarer for.
  - 6) Med skipets tonnasje menes bruttotonnasjen beregnet etter reglene for måling av tonnasje i vedlegg I til den internasjonale skipsmålingskonvensjonen 1969. Med SDR menes den regneenhet som er nevnt i § 505.
- 0 Endret ved lover 7 jan 2000 nr. 2 (ikr. 1 juli 2000 iflg. res. 7 jan 2000 nr. 12), 17 juni 2005 nr. 88 (ikr. 1 nov 2006 iflg. res. 2 des 2005 nr. 1358), 7 juni 2013 nr. 30 (ikr. 1 jan 2014 iflg. res. 6 des 2013 nr. 1410), 12 mai 2015 nr. 30 (ikr. 8 juni 2015 iflg. res. 12 mai 2015 nr. 466).

#### **§ 175a. Ansvarsgrensene for krav som omfattes av § 172a**

Ansvarsgrensen for et krav som omfattes av § 172 a, er 2.000.000 SDR. For skip med tonnasje på mer enn 1.000 tonn forhøyes ansvarsgrensen slik

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

§ 175 nr. 4, 5 og 6 gjelder tilsvarende.

- 0 Tilføyd ved lov 17 juni 2005 nr. 88 (ikr. 1 nov 2006 iflg. res. 2 des 2005 nr. 1358), endret ved lov 12 juni 2009 nr. 37 (ikr. 1 jan 2010 iflg. res. 12 juni 2009 nr. 625),

#### **§ 176. Fordeling av ansvarsbeløpene**

Hvert ansvarsbeløp skal fordeles på de krav som er undergitt begrensning, i forhold til de godtgjorte beløp.

Dersom det beløp som er nevnt i § 175 nr 2, ikke dekker fullt ut de krav som beløpet gjelder for, dekkes resten på like linje med andre krav av det beløp som er nevnt i § 175 nr 3.

Den som har betalt et krav helt eller delvis før fordelingen av ansvarsbeløpet er foretatt, trer for så vidt inn i kreditors rett til dekning.

Godtgjør noen at vedkommende senere kan bli nødt til å betale et krav helt eller delvis, og at vedkommende i så fall vil tre inn i kreditors rett til dekning, kan retten sette til side et tilstrekkelig beløp, slik at vedkommende senere kan kreve dekning i samsvar med regelen i tredje ledd.

#### **§ 177. Begrensningsfond og begrensningsøksmål**

Hvis det her i riket reises søksmål eller begjæres arrest eller annen tvangsforretning i anledning av krav som etter sin art er undergitt begrensning, kan begrensningsfond opprettes ved vedkommende domstol.

Fondet anses opprettet med virkning for alle som kan påberope seg samme ansvarsgrense, og til dekning kun av de krav som denne gjelder for.

Etter at fondet er opprettet, kan bare den som har opprettet det, dennes ansvarsforsikrer og enhver som har krav som kan kreves dekket i fondet, reise søksmål for å få avgjort spørsmål om ansvar for de enkelte krav, retten til ansvarsbegrensning, begrensningsbeløpets størrelse og fordeling av fondet (begrensningssøksmål). Særskilt søksmål om disse spørsmål kan ikke reises her i riket når fondet er opprettet.

Nærmere regler om begrensningsfond og begrensningssøksmål er gitt i kapittel 12.

0 Endret ved lover 7 jan 2000 nr. 2 (ikr. 1 juli 2000 iflg. res. 7 jan 2000 nr. 12), 17 juni 2005 nr. 88 (ikr. 1 nov 2006 iflg. res. 2 des 2005 nr. 1358).

### **§ 178. Rettsvirkningene av at begrensningsfond er opprettet for krav som omfattes av § 175, jf. § 172**

For krav som omfattes av § 175, jf. § 172, gjelder følgende regler om rettsvirkninger av begrensningsfond:

1. Den som har fremsatt et krav mot begrensningsfond som er opprettet etter § 177 eller etter tilsvarende regler i annen konvensjonsstat, kan ikke for dette krav begjære arrest eller annen tvangsforretning vedrørende skip eller annen eiendom som tilhører noen som fondet er opprettet på vegne av og som har rett til ansvarsbegrensning.
2. Etter at det er opprettet begrensningsfond her i riket eller i Danmark, Finland eller Sverige, kan arrest eller annen tvangsforretning vedrørende skip eller annen eiendom som tilhører noen som fondet er opprettet på vegne av og som har rett til ansvarsbegrensning, ikke foretas for krav som kan kreves dekket av fondet, jf. likevel § 180 tredje ledd første punktum. Hvis en tvangsforretning allerede er foretatt, skal den oppheves. Sikkerhet stilt for å avverge eller få opphevet tvangsforretningen skal frigis.
3. Er fondet opprettet i annen konvensjonsstat, kan retten avslå begjæring om arrest eller annen tvangsforretning, oppheve en forretning som er foretatt, eller frigi sikkerhet som er stilt. Retten skal avslå begjæringen, oppheve forretning som er foretatt etter at fondet er opprettet, og frigi sikkerhet som er stilt etter dette tidspunkt dersom fondet er opprettet i
  - a) den havn hvor den ansvarsbegrunnende hendelse inntraff, eller, dersom den ikke inntraff i en havn, den første havn skipet anløper etter hendelsen, eller
  - b) ilandstigningshavnen, for så vidt kravet gjelder personskade som voldes noen ombord i skipet, eller
  - c) lossehavnen, for så vidt kravet gjelder skade på skipets last.
4. Reglene i nr 1 og 3 kan gis tilsvarende anvendelse dersom det godtgjøres at begrensningsfond opprettet i stat som ikke er konvensjonsstat, kan likestilles med begrensningsfond som nevnt i § 177.
5. Reglene i denne paragraf gjelder bare dersom fordringshaveren kan fremsette krav mot fondet for den domstol som bestyrer det, og fondet faktisk er tilgjengelig og fritt overførbart til dekning av kravet.
6. Det verneting som er oppnådd ved arrest eller sikkerhetsstillelse, faller ikke bort ved at arresten blir opphevet eller sikkerheten frigitt etter reglene i nr. 2, 3 eller 4.

0 Endret ved lover 7 jan 2000 nr. 2 (ikr. 1 juli 2000 iflg. res. 7 jan 2000 nr. 12), 17 juni 2005 nr. 88 (ikr. 1 nov 2006 iflg. res. 2 des 2005 nr. 1358).

### **§ 178 a. Rettsvirkningene av at begrensningsfond er opprettet for krav som er omfattet av § 175a, jf. § 172a**

Er det for krav som er omfattet av § 175a, jf. § 172a, opprettet begrensningsfond her i riket, gjelder § 178 nr. 1, 2, 5 og 6 tilsvarende.

Er det i Danmark, Finland eller Sverige eller i en annen konvensjonsstat hvor havn som nevnt i § 178 nr. 3 bokstav a ligger, opprettet begrensningsfond i samsvar med konvensjonen nevnt i § 182 tredje ledd, og krav som nevnt i § 172a kan kreves dekket i fondet, gjelder §

178 nr. 2 og 3 tilsvarende for slike krav, forutsatt at det her i riket er opprettet et tilleggsfond til dekning av slike krav som tilsvarer ansvarsbeløpet etter § 175a, med fradrag for den del av det opprettede begrensingsfondet som må antas å bli benyttet til dekning av slike krav.

0 Tilføyd ved lov 17 juni 2005 nr. 88 (ikr. 1 nov 2006 iflg. res. 2 des 2005 nr. 1358).

#### **§ 179. *Kostnader den ansvarlige har hatt til tiltak som nevnt i § 172a***

Krav som gjelder rimelige utgifter til tiltak som nevnt i § 172a som noen med rett til ansvarsbegrensning etter § 175a har foretatt etter en hendelse for å avverge eller begrense skade, er likestilt med andre krav ved fordelingen av ansvarsbeløpet.

0 Tilføyd ved lov 17 juni 2005 nr. 88 (ikr. 1 nov 2006 iflg. res. 2 des 2005 nr. 1358).

#### **§ 180. *Ansvarsbegrensning uten opprettelse av begrensingsfond***

Ansvarsbegrensning kan kreves selv om det ikke blir opprettet begrensingsfond.

I søksmål om krav som er undergitt begrensning, skal retten ved anvendelsen av reglene i dette kapittel bare ta hensyn til krav som er gjort gjeldende under saken. Hevder en ansvarlig at det også skal tas hensyn til andre krav undergitt begrensning til samme beløp, skal forbehold om ansvarsbegrensning som følge av slike krav fremgå av domsslutningen.

Dom uten forbehold som nevnt i annet ledd kan fullbyrdes når den er blitt rettskraftig. Inneholder dommen slikt forbehold, kan den likevel fullbyrdes med mindre begrensingsfond blir opprettet og retten etter § 178 finner å måtte avslå begjæring om fullbyrdelse.

Partene kan overlate beregningen og fordelingen av ansvarsbeløpet til disspasjør. Tvist om riktigheten av disspasjørens avgjørelse kan bringes inn for domstolene.

#### **§ 181. *Krigsskip, boreskip m v***

Ansvarsgrensene for krigsskip og andre skip som brukes i statlig, ikke-kommersiell virksomhet, jf. § 175 nr. 2 og 3 og § 175a, skal i intet tilfelle beregnes etter en tonnasje som er mindre enn 5.000 tonn. Retten til ansvarsbegrensning gjelder ikke krav i anledning av skade eller tap som skyldes et krigsskips særlige egenskaper eller anvendelse. Tilsvarende gjelder skade eller tap som voldes av andre skip mens de brukes i statlig, ikke-kommersiell virksomhet. Bestemmelsene i dette ledd gjelder ikke skip som hovedsakelig brukes til isbryting eller berging.

For skip som er bygget eller utstyrt for boring etter undersjøiske naturforekomster, skal uansett skipets størrelse ansvarsgrensene etter § 175 nr. 2 være 36 millioner SDR og ansvarsgrensen etter § 175 nr. 3 og § 175a 60 millioner SDR, for så vidt angår krav i anledning av skade eller tap forårsaket mens skipet brukes i borevirksomhet.

0 Endret ved lover 7 jan 2000 nr. 2 (ikr. 1 juli 2000 iflg. res. 7 jan 2000 nr. 12), 17 juni 2005 nr. 88 (ikr. 1 nov 2006 iflg. res. 2 des 2005 nr. 1358).

#### **§ 182. *Anvendelsesområde m m***

Reglene i §§ 171 til 181 får anvendelse i alle tilfelle hvor begrensning av ansvar gjøres gjeldende for norsk domstol. Hvorvidt krav som nevnt i § 173 nr. 5 er undergitt ansvarsbegrensning, avgjøres etter den stats rett som etter norske interlegale rettsregler gjelder for tjenesteavtalen, såfremt denne stat er konvensjonsstat.

Reglene i §§ 171 til 181 er ikke til hinder for anvendelse av ellers gjeldende regler om adgang til å lempe en skadevolders ansvar overfor en skadelidt.

Med konvensjonsstat forstås i dette avsnitt stat som er bundet av London-konvensjonen 1976 om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav slik den er endret ved endringsprotokollen av 1996.

- 0 Endret ved lover 7 jan 2000 nr. 2 (ikr. 1 juli 2000 iflg. res. 7 jan 2000 nr. 12), 17 juni 2005 nr. 88 (ikr. 1 nov 2006 iflg. res. 2 des 2005 nr. 1358).

### **§ 182 a. Forsikringsplikt, forsikringsbevis**

Rederen av et norsk skip på 300 bruttotonn eller mer plikter å ha forsikring eller annen sikkerhet som dekker ansvar som kan begrenses i medhold av den internasjonale konvensjon 19. november 1976 om begrensning av sjørettslige krav slik den er endret ved protokoll 2. mai 1996. Forsikringen skal dekke ansvaret opp til de konvensjonsfastsatte ansvarsgrensene.

Forsikringsgiveren eller sikkerhetsstilleren skal utstede et sertifikat som bekrefter at det foreligger slik forsikring eller sikkerhet som nevnt i første ledd. Sertifikatet skal være om bord på skipet til enhver tid. Uten gyldig sertifikat kan skipet ikke seile under norsk flagg.

Første ledd og annet ledd første og annet punktum gjelder tilsvarende for utenlandsk skip som anløper eller forlater havn eller annen laste- eller losseplass i Norge eller på den norske delen av kontinentalsokkelen eller utfører oppgaver i norsk territorialfarvann.

Reglene i første til tredje ledd gjelder også for skip som eies eller brukes av den norske stat eller av annen stat, unntatt for krigsskip og andre skip som benyttes i statlig, ikke-kommersielt øyemed.

Departementet kan i forskrift gi nærmere regler om forsikring og annen sikkerhet, herunder om hvilke vilkår forsikringen eller sikkerheten må oppfylle for å kunne godkjennes, krav til sertifikat og plikt til fremvisning av sertifikat.

- 0 Tilføyd ved lov 5 apr 2013 nr. 11 (ikr. 1 juli 2013 iflg. res. 5 apr 2013 nr. 341). Jf. EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 56w (dir 2009/20).

### **§ 182 b. Bortvisning og anløpsforbud**

Utenlandsk skip som ikke har slikt sertifikat som nevnt i § 182 a, kan bortvises fra norske havner av Sjøfartsdirektoratet. Blir et utenlandsk skip bortvist, skal Sjøfartsdirektoratet foreta notifikasjon om bortvisningen i henhold til direktiv 2009/20/EF.

Utenlandsk skip som på grunn av manglende sertifikat er bortvist fra en havn i en EØS-stat i henhold til direktiv 2009/20/EF, kan ikke anløpe norsk havn før skipet har gyldig sertifikat. Skip som nevnt i første punktum uten gyldig sertifikat, kan bortvises.

- 0 Tilføyd ved lov 5 apr 2013 nr. 11 (ikr. 1 juli 2013 iflg. res. 5 apr 2013 nr. 341), endret ved lov 12 mai 2015 nr. 30. Jf. EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 56w (dir 2009/20).

### **§ 182 c. Sanksjoner ved forsømt forsikrings- og sertifikatplikt**

Reglene i § 199 gjelder tilsvarende når et norsk skip ikke har påbudt forsikring eller annen sikkerhet eller påbudt sertifikat for forsikring eller sikkerhet om bord etter reglene i § 182 a.

- 0 Tilføyd ved lov 5 apr 2013 nr. 11 (ikr. 1 juli 2013 iflg. res. 5 apr 2013 nr. 341). Jf. EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 56w (dir 2009/20).

## **Kapittel 10. Ansvar for skade ved oljesøl**



- 0 Endret ved lover 17 mars 1995 nr. 13 (ikr. 30 mai 1996), 15 mai 1998 nr. 26 (opphevet kapitlets avsnitt II og III med §§ 210-230), 21 des 2007 nr. 128 (ikr. 21 nov 2008 iflg. res. 21 des 2007 nr. 1577). Jf. den internasjonale konvensjon 23 mars 2001 om erstatningsansvar for bunkersoljesølskade.

## **I. Ansvar og erstatning etter reglene i den internasjonale konvensjon 2001 om erstatning for bunkersoljesølskade (bunkerskonvensjonen)**

- 0 Overskriften tilføyd ved lov 21 des 2007 nr. 128 (ikr. 21 nov 2008 iflg. res. 21 des 2007 nr. 1577).

### **§ 183. Objektivt ansvar for skipets eier ved forurensningsskade forårsaket av bunkersolje, definisjoner**

Skipets eier er uansett skyld ansvarlig for forurensningsskade forårsaket av bunkersolje. § 191 første ledd annet og tredje punktum gjelder tilsvarende.

Med forurensningsskade forårsaket av bunkersolje forstås i §§ 183 til 190:

- a) Skade eller tap som oppstår utenfor skipet, som skyldes forurensning voldt av bunkersolje som unnslipper eller tømmes fra skipet. Skade ved forringelse av miljøet, omfatter i tillegg til tapt fortjeneste likevel bare utgifter til rimelige tiltak for gjenoppretting som har vært eller vil bli foretatt.
- b) Utgifter, skade eller tap som følge av rimelige tiltak som er truffet etter en hendelse som forårsaker eller medfører umiddelbar og betydelig fare for skade som nevnt i bokstav a, og som har til formål å avverge eller begrense slik skade.

Med skip forstås i §§ 183 til 190 ethvert sjøgående fartøy eller annen flytende innretning på sjøen.

Med bunkersolje forstås alle oljer som inneholder hydrokarboner, herunder smøreolje, til bruk til skipets drift eller fremdrift, samt alle rester av slik olje.

Med skipets eier forstås i §§ 183 til 190 eieren, herunder den registrerte eieren, rederen, bareboatbefrakteren, disponenten eller andre som står for sentrale funksjoner knyttet til driften av skipet.

Med registrert eier forstås i §§ 183 til 190 den som står oppført i skipsregisteret som eier, eller hvis skipet ikke er registrert, den som eier skipet.

Eies skipet av en stat, gjelder § 191 femte ledd annet punktum tilsvarende.

Med bunkerskonvensjonen forstås den internasjonale konvensjon 2001 om erstatningsansvar for bunkersoljesølskade.

Med konvensjonsstat forstås i §§ 183 til 190 stat som har sluttet seg til bunkerskonvensjonen.

§§ 183 til 190 gjelder ikke for forurensningsskade som er omfattet av § 191 annet ledd.

- 0 Tilføyd ved lov 21 des 2007 nr. 128 (ikr. 21 nov 2008 iflg. res. 21 des 2007 nr. 1577), endret ved lov 12 juni 2009 nr. 37.

### **§ 184. Ansvarsfritak**

Reglene om ansvarsfritak og om lemping av ansvaret i § 192 gjelder tilsvarende for ansvaret etter §§ 183 til 190.

- 0 Tilføyd ved lov 21 des 2007 nr. 128 (ikr. 21 nov 2008 iflg. res. 21 des 2007 nr. 1577).

### **§ 185. Ansvarsbegrensning og kanalisering av ansvar**

Erstatningskrav mot skipets eier for forurensningsskade forårsaket av bunkersolje kan bare gjøres gjeldende etter reglene i §§ 183 til 190. Reglene om kanalisering av ansvar mv. i § 193 annet og tredje ledd gjelder tilsvarende for ansvaret etter §§ 183 til 190. Regelen om at ansvar ikke kan gjøres gjeldende, jf. § 193, skal likevel ikke gjelde for personer som er omfattet av definisjonen av «skipets eier» i § 183 femte ledd.

For begrensning av ansvaret til skipets eier gjelder reglene i kapittel 9.

0 Tilføyd ved lov 21 des 2007 nr. 128 (ikr. 21 nov 2008 iflg. res. 21 des 2007 nr. 1577).

### **§ 186. Forsikringsplikt, sertifikat**

Registrert eier av et norsk skip med bruttotonnasje som, beregnet etter vedlegg I til den internasjonale skipsmålingskonvensjonen 1969, overstiger 1000 tonn, plikter å ha godkjent forsikring eller annen sikkerhet som dekker ansvar som nevnt i § 183 opp til de ansvarsgrenser som følger av London-konvensjonen 1976 om begrensning av sjørettslige krav slik den er endret ved endringsprotokollen av 1996, jf. ansvarsgrensene i § 175. Det skal utstedes sertifikat som bekrefter at det foreligger slik forsikring eller sikkerhet. Uten gyldig sertifikat må skipet ikke seile under norsk flagg.

Bestemmelsen i første ledd første punktum gjelder tilsvarende for utenlandsk skip med bruttotonnasje som overstiger 1000 tonn, som anløper eller forlater havn eller annen laste- eller losseplass i Norge eller på den norske delen av kontinentalsokkelen. Er skipet registrert i en konvensjonsstat, skal det ha sertifikat etter konvensjonen som viser at det foreligger forsikring eller annen sikkerhet. Annet punktum gjelder tilsvarende for skip som er registrert i en stat som ikke er konvensjonsstat.

For skip som eies av den norske stat eller av en annen stat, gjelder reglene i § 197 tredje ledd tilsvarende.

Departementet gir i forskrift regler om forsikring og sikkerhetsstillelse, herunder om hvilke vilkår forsikringen eller sikkerheten må oppfylle for å kunne godkjennes, samt om sertifikater og deres form, innhold, utstedelse og gyldighet, herunder at en institusjon eller organisasjon kan utstede sertifikat, og om bruk av og registrering av elektroniske sertifikater.

0 Tilføyd ved lov 21 des 2007 nr. 128 (ikr. 21 nov 2008 iflg. res. 21 des 2007 nr. 1577).

### **§ 187. Sanksjoner ved forsømt forsikringsplikt m.m.**

Reglene i § 199 gjelder tilsvarende når et skip ikke har påbudt forsikring eller annen sikkerhet eller påbudt sertifikat etter reglene i § 186.

0 Tilføyd ved lov 21 des 2007 nr. 128 (ikr. 21 nov 2008 iflg. res. 21 des 2007 nr. 1577).

### **§ 188. Krav mot forsikringsgiveren**

Erstatningskrav for forurensningsskade forårsaket av bunkersolje kan reises direkte mot den som har ytet pliktig forsikring eller stilt sikkerhet etter § 186 for skipets eiers erstatningsansvar etter § 183 (forsikringsgiveren). Forsikringsgiveren kan gjøre gjeldende begrensning av ansvaret, selv om skipets eier ikke har rett til ansvarsbegrensning.

Ved krav mot forsikringsgiveren som nevnt i første ledd, kan forsikringsgiveren også gjøre gjeldende de fritaksgrunner som skipets eier selv kunne gjort gjeldende. Derimot kan forsikringsgiveren overfor fordringshaverne ikke gjøre gjeldende innsigelser som forsikringsgiveren kan gjøre gjeldende overfor skipets eier. Forsikringsgiveren kan likevel gjøre gjeldende den innsigelse at skaden skyldes forsettlig feil av den registrerte eieren selv.

Når erstatningskrav som nevnt i første ledd omfattes av reglene om begrensning av ansvaret i § 172 a jf. § 175 a, kan også den delen av kravet som overstiger det beløpet som er dekket av den pliktige forsikringen etter § 186 jf. § 175, reises direkte mot den som har ytet forsikring eller stilt sikkerhet som dekker den overskytende delen av erstatningsansvaret. For slike krav gjelder reglene i første ledd annet punktum og annet ledd tilsvarende.

0 Tilføyd ved lov 21 des 2007 nr. 128 (ikr. 21 nov 2008 iflg. res. 21 des 2007 nr. 1577).

### **§ 189. Norske domstolars kompetanse og anerkjennelse og fullbyrdelse av dommer**

Reglene i § 203 første og annet ledd om norske domstolars kompetanse gjelder tilsvarende ved søksmål mot skipets eier eller dennes forsikringsgiver om ansvar for forurensningsskade forårsaket av bunkersolje.

Rettskraftig dom mot skipets eier eller dennes forsikringsgiver har bindende virkning her i riket og kan fullbyrdes her når den er tvangskraftig, såfremt dommen er avsagt i en konvensjonsstat og av en domstol som er kompetent til å avgjøre saken etter bunkerskonvensjonen artikkel 9.

0 Tilføyd ved lov 21 des 2007 nr. 128 (ikr. 21 nov 2008 iflg. res. 21 des 2007 nr. 1577).

### **§ 190. Virkeområdet for reglene i §§ 183 til 189**

Reglene i §§ 183 til 189 om ansvar for forurensningsskade forårsaket av bunkersolje gjelder for:

- a) slik skade oppstått her i riket eller i norsk økonomisk sone,
- b) slik skade oppstått i en annen konvensjonsstat eller i en konvensjonsstats økonomiske sone, og
- c) utgifter ved tiltak for å avverge eller begrense slik skade, uansett hvor tiltaket er truffet.

§ 206 annet ledd gjelder tilsvarende ved forurensningsskade forårsaket av bunkersolje.

Reglene i §§ 183 til 189 gjelder ikke for krigsskip eller andre skip som eies eller brukes av en fremmed stat, og som på det tidspunkt da bunkersolje unnslipper eller tømmes fra skipet, utelukkende nyttes i statlig, ikke-kommersielt øyemed. §§ 183 til 185 gjelder likevel når skade er oppstått her i riket eller i norsk økonomisk sone, eller det er truffet tiltak for å avverge eller begrense slik skade.

Reglene i §§ 183 til 189 gjelder ikke i den utstrekning de skulle komme i strid med Norges konvensjonsforpliktelser overfor stater som ikke har sluttet seg til bunkerskonvensjonen.

0 Tilføyd ved lov 21 des 2007 nr. 128 (ikr. 21 nov 2008 iflg. res. 21 des 2007 nr. 1577).

## **II. Ansvar og erstatning etter reglene i den internasjonale konvensjon 1992 om erstatningsansvar for oljesølskade (1992-ansvarskonvensjonen) og den internasjonale konvensjon 1992 om opprettelse av et internasjonalt fond for erstatning av oljesølskade (1992-fondskonvensjonen) m.m.**

0 Overskriften endret ved lover 17 mars 1995 nr. 13 (ikr. 30 mai 1996), 21 des 2007 nr. 128 (ikr. 21 nov 2008 iflg. res. 21 des 2007 nr. 1577). – Jf. protokoll 27 nov 1992 til den internasjonale konvensjon om erstatningsansvar for oljesølskader, protokoll 27 nov 1992 til den internasjonale konvensjon om opprettelse av et internasjonalt fond for erstatning av oljesølskade og konvensjon 16 mai 2003 (2003-protokollen til den internasjonale konvensjon om opprettelse av et internasjonalt fond for erstatning av oljesølskade, 1992).

### **§ 191. Objektivt ansvar for skipets eier, mm**

Eieren av et skip er uansett skyld ansvarlig for forurensningsskade. Voldes slik forurensningsskade ved en serie hendelser med samme opphav, påhviler ansvaret den som er eier ved den første hendelsen. Er skaden oppstått ved en hendelse som involverer to eller flere skip som hver for seg transporterer olje, er hver eier ansvarlig, men slik at eierne hefter solidarisk for skade som ikke med rimelighet kan henføres til et bestemt skip.

Med forurensningsskade forstås i §§ 191 til 209:

- a) Skade eller tap som oppstår utenfor skipet og skyldes forurensning voldt av olje som unnslipper eller tømmes fra skipet. Skade ved forringelse av miljøet omfatter i tillegg til tapt fortjeneste likevel bare utgifter til rimelige tiltak for gjenoppretting som har vært eller vil bli foretatt.
- b) Utgifter, skade eller tap som følge av rimelige tiltak som er truffet etter en hendelse som forårsaker eller medfører umiddelbar og betydelig fare for skade som nevnt i bokstav a, og som har til formål å avverge eller begrense slik skade.

Med skip forstås i § 191 til § 209 ethvert sjøgående fartøy eller annen flytende innretning på sjøen som er konstruert eller tilpasset for transport av olje som last i bulk, med mindre annet er sagt, jf. § 208 første ledd. Et skip som kan transportere olje og annen last, skal her likevel bare anses som skip når det faktisk transporterer olje som last i bulk, samt under etterfølgende reiser med mindre det godtgjøres at det da ikke har rester av slik oljetransport om bord.

Med olje forstås i § 191 til § 209 enhver bestandig hydrokarbon-mineralolje, så som råolje, fyringsolje, tung dieselolje og smøreolje, med mindre annet er sagt, jf. § 208 fjerde ledd.

Med eier forstås for registrert skip den som står oppført i skipsregisteret som eier, eller, hvis skipet ikke er registrert, den som eier skipet. Eies et skip av en stat, men brukes av et selskap som i denne staten er registrert som skipets bruker, anses likevel selskapet som skipets eier.

Med 1992-ansvarskonvensjonen forstås i dette kapittelet Den internasjonale konvensjon 27. november 1992 om erstatningsansvar for oljesølskade.

Med 1992-fondskonvensjonen forstås i dette kapittelet Den internasjonale konvensjon 27. november 1992 om opprettelse av et internasjonalt fond for erstatning av oljesølskade.

Med 2003-tilleggsfondprotokollen forstås i dette kapittelet protokollen av 16. mai 2003 til 1992-fondskonvensjonen.

- 0 Endret ved lover 17 mars 1995 nr. 13 (ikr. 30 mai 1996), 27 feb 2004 nr. 10 (ikr. 3 mars 2005 iflg. res. 17 des 2004 nr. 1714), 21 des 2007 nr. 128 (ikr. 21 nov 2008 iflg. res. 21 des 2007 nr. 1577).

## **§ 192. Ansvarsfritak**

Eieren er fri for ansvar dersom det godtgjøres at skaden:

- a) skyldes krigshandling eller liknende handling under væpnet konflikt, borgerkrig eller opprør, eller en naturbegivenhet av usedvanlig, uunngåelig og uimotståelig karakter,
- b) i sin helhet skyldes en handling eller unnlattelse av tredjeperson for å volde skade, eller
- c) i sin helhet skyldes uaktsomhet eller annen rettsstridig handling av offentlig myndighet i forbindelse med vedlikehold av fyr eller andre hjelpemidler for navigeringen.

Godtgjør eieren at skadelidte forsettlig eller uaktsomt har medvirket til skaden, kan ansvaret lempes etter alminnelige erstatningsregler.

- 0 Endret ved lover 17 mars 1995 nr. 13 (ikr. 30 mai 1996), 21 des 2007 nr. 128 (ikr. 21 nov 2008 iflg. res. 21 des 2007 nr. 1577).

## **§ 193. Kanalisering av ansvar m.m.**

Erstatningskrav mot skipets eier for forurensningsskade kan bare fremsettes etter reglene i dette kapittelet.

Erstatningskrav for forurensningsskade kan ikke gjøres gjeldende mot:

- a) medlem av besetningen, ansatte hos eieren eller andre som eieren svarer for,
- b) losen eller en annen person som utfører tjeneste for skipet,
- c) rederen eller disponenten hvor disse ikke eier skipet, samt enhver befrakter, sender, avlaster, eier eller mottaker av lasten,
- d) noen som utfører berging med samtykke fra skipets side eller på oppdrag av offentlig myndighet,
- e) noen som treffer tiltak for å avverge eller begrense skade eller tap som er omfattet av § 191, eller
- f) ansatte hos personer som er omfattet av bokstav b, c, d og e, eller andre som personer som nevnt i bokstav b, c, d eller e svarer for, unntatt person som selv har voldt skaden ved forsett eller grov uaktsomhet, og med forståelse av at slik skade sannsynligvis ville oppstå.

Regressansvar for forurensningsskade kan ikke gjøres gjeldende mot noen som omfattes av reglene i andre ledd bokstav a, b, d, e eller f, med mindre vedkommende har voldt skaden forsettlig eller grovt uaktsomt og med forståelse av at slik skade sannsynligvis ville oppstå. For regress ellers gjelder alminnelige rettsregler.

0 Endret ved lover 17 mars 1995 nr. 13 (ikr. 30 mai 1996), 21 des 2007 nr. 128 (ikr. 21 nov 2008 iflg. res. 21 des 2007 nr. 1577), 12 mai 2015 nr. 30.

#### **§ 194. Ansvarsbegrensning**

Eierens ansvar etter § 191 er begrenset til 4.510.000 SDR for skip med tonnasje som ikke overstiger 5000 tonn. For skip med tonnasje på mer enn 5000 tonn økes ansvarsgrensen med 631 SDR pr. tonn over 5000 tonn. Ansvarsgrensen kan likevel ikke i noe tilfelle overstige 89.770.000 SDR.

Begrensningen gjelder alt forurensningsansvar i anledning samme hendelse, eller serie av hendelser med samme opphav. For renter og sakskostnader hefter eieren uten begrensning.

Retten til begrensning av ansvaret gjelder ikke dersom det godtgjøres at eieren selv har voldt forurensningsskaden forsettlig eller grovt uaktsomt og med forståelse av at slik skade sannsynligvis ville oppstå.

Med SDR menes den regneenhet som er nevnt i § 505. Med skipets tonnasje menes bruttotonnasjen beregnet etter reglene for måling av tonnasje i vedlegg I til Den internasjonale skipsmålingskonvensjonen 1969.

0 Endret ved lover 17 mars 1995 nr. 13 (ikr. 30 mai 1996), 5 apr 2002 nr. 8 (ikr. 1 nov 2003 iflg. res. 25 okt 2002 nr. 1168).

#### **§ 195. Begrensningsfond og begrensningsøksmål**

Eier som vil begrense sitt ansvar i samsvar med § 194, må opprette et begrensningsfond ved den domstol hvor sak om erstatning etter § 191 er reist eller i tilfelle kan reises. Når fondet er opprettet, kan eieren eller en skadelidt reise begrensningsøksmål for å få fastslått ansvaret og få fordelt ansvarsbeløpet.

Fondet skal fordeles forholdsmessig på alle fordringer oppstått ved samme hendelse eller serie av hendelser med samme opphav. § 176 tredje og fjerde ledd gjelder tilsvarende.

Krav som gjelder rimelige utgifter til tiltak som eieren frivillig har foretatt etter en hendelse for å avverge eller begrense forurensningsskade, er likestilt med andre krav ved fordeling av fondet.

Nærmere regler om begrensingsfond og begrensningssøksmål er gitt i kapittel 12.

Har eieren opprettet begrensingsfond i samsvar med 1992-ansvarskonvensjonen i en fremmed stat som har sluttet seg til 1992-ansvarskonvensjonen, har det samme virkning for eierens rett til ansvarsbegrensning som opprettelse av fond ved norsk domstol.

0 Endret ved lov 17 mars 1995 nr. 13 (ikr. 30 mai 1996).

### **§ 196. *Oppheving av arrest mm***

Når eieren har rett til å begrense sitt ansvar etter § 194 og har opprettet et fond i samsvar med § 195, kan det for krav som kan gjøres gjeldende i fondet, ikke søkes dekning i skip eller annen eiendom som tilhører eieren. Er skip eller annen eiendom som tilhører eieren blitt arrestert for slikt krav, eller har eieren stilt sikkerhet for å unngå arrest, skal i tilfelle som nevnt arresten oppheves eller sikkerheten frigis.

Bestemmelsen i første ledd gjelder tilsvarende når eieren har opprettet begrensingsfond i samsvar med 1992-ansvarskonvensjonen i en fremmed stat som har sluttet seg til konvensjonen, forutsatt at kravshaveren har adgang til den domstol eller annen myndighet som forvalter fondet, og dette faktisk er tilgjengelig for kravshaveren.

0 Endret ved lov 17 mars 1995 nr. 13 (ikr. 30 mai 1996).

### **§ 197. *Forsikringsplikt, sertifikat***

Eier av norsk skip som har om bord mer enn 2000 tonn olje som last i bulk, plikter å ha godkjent forsikring eller annen sikkerhet som dekker ansvar som nevnt i § 191 opp til de grenser som er nevnt i § 194. Det skal utstedes sertifikat som bekrefter at det foreligger slik forsikring eller sikkerhet. Uten gyldig sertifikat må skipet ikke seile under norsk flagg.

Bestemmelsen i første ledd første punktum gjelder tilsvarende for utenlandsk skip som anløper eller forlater havn eller annen laste- eller losseplass i Norge eller på den norske del av kontinentalsokkelen. Er skipet registrert i en stat som har sluttet seg til 1992-ansvarskonvensjonen, skal det ha sertifikat etter konvensjonen som viser at det foreligger forsikring eller annen sikkerhet. Annet punktum gjelder tilsvarende for skip registrert i en stat som ikke har sluttet seg til 1992-ansvarskonvensjonen.

Med de unntak som følger av § 206 tredje ledd, gjelder reglene i første og annet ledd også for skip som eies av den norske stat eller av en annen stat, likevel slik at skipet istedenfor forsikring, sikkerhet eller sertifikat som påbudt i første og annet ledd, kan ha et sertifikat, utstedt av vedkommende myndighet i staten, som bekrefter at skipet eies av staten og at ansvaret er dekket innen begrensingsbeløpet.

0 Endret ved lover 17 mars 1995 nr. 13 (ikr. 30 mai 1996), 21 des 2007 nr. 128 (ikr. 21 nov 2008 iflg. res. 21 des 2007 nr. 1577).

### **§ 198. *Forskrifter***

Departementet gir nærmere forskrifter om forsikring og sikkerhetsstillelse, herunder om hvilke vilkår forsikringen eller sikkerheten må oppfylle for å kunne godkjennes, samt om sertifikater og deres form, innhold, utstedelse og gyldighet.

0 Endret ved lover 17 mars 1995 nr. 13 (ikr. 30 mai 1996), 21 des 2007 nr. 128 (ikr. 21 nov 2008 iflg. res. 21 des 2007 nr. 1577).

### **§ 199. *Sanksjoner mot forsømt forsikringsplikt mm***

Dersom et skip ikke har påbudt forsikring eller annen sikkerhet eller påbudt sertifikat, jf §§ 197 og 198, kan Sjøfartsdirektoratet nekte skipet adgang til eller forby det å forlate havn eller annen laste- eller losseplass i Norge eller på den norske del av kontinentalsokkelen, eller påby at det blir losset eller flyttet.

0 Endret ved lov 17 mars 1995 nr. 13 (ikr. 30 mai 1996).

#### **§ 200. *Krav mot forsikringsgiveren***

Erstatningskrav for forurensningsskade kan reises direkte mot den som har ytet forsikring eller stilt sikkerhet for eierens erstatningsansvar (forsikringsgiveren). Forsikringsgiveren kan påberope begrensning av ansvaret etter § 194 selv om eieren ikke har rett til ansvarsbegrensning. Forsikringsgiveren kan også gjøre gjeldende de fritaksgrunner som eieren selv kunne ha gjort gjeldende. Derimot kan forsikringsgiveren i forhold til fordringshaverne ikke gjøre gjeldende innsigelser som forsikringsgiveren kan gjøre gjeldende overfor eieren, unntatt den innsigelse at skaden skyldes forsettlig feil av eieren selv.

Forsikringsgiveren kan opprette begrensningsfond etter § 195 med samme virkning som om det var opprettet av eieren. Et slikt fond kan opprettes selv om eieren ikke har rett til ansvarsbegrensning, men opprettelsen begrenser da ikke fordringshavernes krav mot eieren.

0 Endret ved lov 17 mars 1995 nr. 13 (ikr. 30 mai 1996).

#### **§ 201. *Det internasjonale erstatningsfond (1992) og Det internasjonale tilleggsfond (2003)***

I tillegg til den erstatning skadelidte kan få etter §§ 191 til 196 og § 200, har skadelidte rett til erstatning etter reglene i 1992-fondskonvensjonen og 2003-tilleggsfondprotokollen. 1992-fondskonvensjonen og 2003-tilleggsfondprotokollen gjelder som lov.

For fondenes regresskrav mot skipets eier og dennes forsikringsgiver gjelder § 193 første ledd og § 200 tilsvarende. For fondenes regresskrav ellers gjelder alminnelige rettsregler.

0 Endret ved lover 17 mars 1995 nr. 13 (ikr. 30 mai 1996), 27 feb 2004 nr. 10 (ikr. 3 mars 2005 iflg. res. 17 des 2004 nr. 1714), 21 des 2007 nr. 128 (ikr. 21 nov 2008 iflg. res. 21 des 2007 nr. 1577).

#### **§ 202. *Avgifter til Det internasjonale erstatningsfond (1992) og Det internasjonale tilleggsfond (2003)***

Den som på norsk territorium i kalenderåret mottar mer enn til sammen 150000 tonn råolje eller tunge fyringsoljer eller tunge destillater som definert i 1992-fondskonvensjonen artikkel 1 paragraf 3, skal betale slike avgifter til Det internasjonale erstatningsfond (1992) som fondets organer gyldig fastsetter, og stille slik sikkerhet for avgifter som måtte bli bestemt. Departementet avgjør om noen som står i nært interessefelleskap med annen mottaker her i riket, er avgiftspliktig etter 1992-fondskonvensjonen artikkel 10 paragraf 2. Det kvantum olje som er nevnt i første punktum, omfatter olje som sjøveis transporteres i eller til Norge, og olje som kommer til Norge på annen måte, men har vært transportert sjøveis til en stat som ikke har sluttet seg til 1992-fondskonvensjonen, og derfra transporteres til Norge uten omlasting i mottaksanlegg i en annen stat som har sluttet seg til 1992-fondskonvensjonen.

Den som på norsk territorium i kalenderåret mottar mer enn til sammen 150 000 tonn råolje eller tunge fyringsoljer eller tunge destillater som definert i 2003-tilleggsfondprotokollen artikkel 1 paragraf 7, jf. 1992-fondskonvensjonen artikkel 1 paragraf 3, skal betale slike avgifter til Det internasjonale tilleggsfond (2003) som fondets organer gyldig fastsetter, og stille slik sikkerhet for avgifter som måtte bli bestemt. Første ledd annet og tredje punktum gjelder tilsvarende, men slik at henvisningen til 1992-fondskonvensjonen skal leses som henvisning til 2003-tilleggsfondprotokollen.

Den som på norsk territorium mottar olje som nevnt i første og annet ledd, plikter å gi opplysninger om mottatt kvantum etter forskrifter fastsatt av departementet.

Med de begrensninger som følger av gjøremål etter loven, skal alle bevare taushet om det de får kunnskap om i medhold av denne paragraf, for så vidt angår opplysninger om tekniske innretninger og fremgangsmåter samt drifts- eller forretningsforhold som det vil være av konkurransemessig betydning å hemmeligholde av hensyn til den opplysningen angår.

0 Endret ved lover 17 mars 1995 nr. 13 (ikr. 30 mai 1996), 27 feb 2004 nr. 10 (ikr. 3 mars 2005 iflg. res. 17 des 2004 nr. 1714).

### **§ 203. Norske domstolars kompetanse**

Søksmål mot skipets eier eller dennes forsikringsgiver om ansvar for forurensningsskade hører under norsk domstol dersom forurensningsskaden er oppstått her i riket eller i norsk økonomisk sone eller tiltak er foretatt for å avverge eller begrense slik forurensningsskade.

Domstol som er kompetent etter første ledd kan pådømme alle krav vedrørende samme hendelse eller serie av hendelser med samme opphav. Dette gjelder også krav i anledning av forurensningsskade utenfor riket.

Søksmål om fordelingen av begrensningsfond som nevnt i § 195 kan bare reises i riket når fondet er opprettet ved norsk domstol. Søksmålet reises ved den domstol hvor begrensningsfondet er opprettet.

0 Endret ved lover 17 mars 1995 nr. 13 (ikr. 30 mai 1996), 21 des 2007 nr. 128 (ikr. 21 nov 2008 iflg. res. 21 des 2007 nr. 1577).

### **§ 204. Søksmål mm vedrørende Det internasjonale erstatningsfond (1992) og Det internasjonale tilleggsfond (2003)**

Krav om erstatning etter 1992-fondskonvensjonen og 2003-tilleggsfondprotokollen kan reises ved norsk domstol bare i tilfelle som nevnt i § 203 første ledd, og bare dersom søksmål mot skipets eier eller dennes forsikringsgiver i anledning av samme skade ikke tidligere er reist i stat tilsluttet henholdsvis 1992-fondskonvensjonen eller 2003-tilleggsfondprotokollen.

Er søksmål etter § 203 første ledd reist mot skipets eier eller dennes forsikringsgiver, kan søksmål mot Det internasjonale erstatningsfond (1992) eller Det internasjonale tilleggsfond (2003) i anledning av samme skade bare reises ved samme domstol. For øvrig kan søksmål mot fondene bare reises ved domstol hvor søksmål etter § 203 første ledd kunne ha vært reist.

Det internasjonale erstatningsfond (1992) og Det internasjonale tilleggsfond (2003) kan intervensere som part i enhver sak mot skipets eier eller dennes forsikringsgiver om erstatning etter dette kapitlet og blir ved slik intervensjon bundet av dommen.

Når erstatningssak er reist mot eieren eller dennes forsikringsgiver, kan hver av sakens parter ved brev varsle Det internasjonale erstatningsfond (1992) og Det internasjonale tilleggsfond (2003) om saken. Brevet besørges sendt av retten som rekommandert brev til fondenes direktører. Har det aktuelle fondet fått slikt varsel i så god tid at det effektivt har kunnet varet sine interesser, blir det bundet av en rettskraftig dom i saken.

0 Endret ved lover 17 mars 1995 nr. 13 (ikr. 30 mai 1996), 27 feb 2004 nr. 10 (ikr. 3 mars 2005 iflg. res. 17 des 2004 nr. 1714).

### **§ 205. Anerkjennelse og fullbyrdelse av utenlandsk dom**



Rettskraftig dom mot skipets eier eller dennes forsikringsgiver har bindende virkning her i riket og kan fullbyrdes her når den er tvangskraftig, såfremt dommen er avsagt i stat som er tilsluttet 1992-ansvarskonvensjonen og av domstol som er kompetent til å avgjøre saken etter 1992-ansvarskonvensjonen artikkel IX.

Tilsvarende gjelder dom mot Det internasjonale erstatningsfond (1992) avsagt i stat som står tilsluttet 1992-fondskonvensjonen eller hvor fondet har sitt sete, forutsatt at domstolen er kompetent etter 1992-fondskonvensjonen artikkel 7 nr 1 eller 3.

Tilsvarende gjelder dom mot Det internasjonale tilleggsfond (2003) avsagt i stat som står tilsluttet 2003-tilleggsfondprotokollen eller hvor fondet har sitt sete, forutsatt at domstolen er kompetent etter 2003-tilleggsfondprotokollen artikkel 7.

0 Endret ved lover 17 mars 1995 nr. 13 (ikr. 30 mai 1996), 27 feb 2004 nr. 10 (ikr. 3 mars 2005 iflg. res. 17 des 2004 nr. 1714).

### **§ 206. Virkeområdet for reglene i 1992-ansvarskonvensjonen**

Reglene i §§ 191 til 196 og § 200 om ansvar for forurensningsskade gjelder:

- a) forurensningsskade oppstått her i riket eller i norsk økonomisk sone,
- b) forurensningsskade oppstått i en annen stat som har sluttet seg til 1992-ansvarskonvensjonen eller i en slik stats økonomiske sone, og
- c) utgifter ved tiltak for å avverge eller begrense slik forurensningsskade, uansett hvor tiltaket er truffet.

Har en stat som nevnt i bokstav b ikke opprettet en økonomisk sone, gjelder det samme for et område fastsatt av staten etter folkeretten på ikke mer enn 200 nautiske mil fra de grunnlinjene sjøterritoriet måles fra.

Reglene i §§ 191 til 205 gjelder ikke for krigsskip eller andre skip som eies eller brukes av en stat og som på det tidspunkt da olje unnslipper eller tømmes fra skipet, utelukkende nyttes i statlig, ikke-kommersielt øyemed, jf likevel § 207.

0 Endret ved lov 17 mars 1995 nr. 13 (ikr. 30 mai 1996).

### **§ 207. Ikke konvensjonsbestemt oljesølansvar**

Dersom et skip volder forurensningsskade som nevnt i § 191 på den del av norsk kontinentalsokkel som ligger utenfor norsk økonomisk sone eller, for så vidt norsk erstatningsrett får anvendelse, for øvrig på det åpne hav, eller det treffes tiltak for å avverge eller begrense slik skade, gjelder reglene i §§ 191 og 192 tilsvarende. For skip som nevnt i § 206 tredje ledd gjelder det samme også for skade her i riket eller i norsk økonomisk sone.

Ansvar etter første ledd er begrenset etter reglene i § 194 første ledd. Kreves ansvarsbegrensning, gjelder følgende:

- a) reglene i kapittel 9 får anvendelse så langt de passer,
- b) krav som nevnt i § 195 tredje ledd er likestilt med andre krav ved fordeling av ansvarsbeløpet,
- c) opprettes begrensingsfond her i riket, skal fondet tilsvare det fulle ansvarsbeløp og reglene i kapittel 12 gjelde tilsvarende, og
- d) er det opprettet begrensingsfond som etter § 178 vil være til hinder for arrest eller annen tvangsforretning her i riket, får også § 193 annet og tredje ledd tilsvarende anvendelse.

Gjøres ansvar gjeldende ved norsk domstol i anledning av at skip har voldt forurensningsskade i annen stat enn konvensjonsstat eller på det åpne hav, eller at det er truffet tiltak for å avverge eller begrense slik skade, er ansvaret begrenset til 4.510.000 SDR for skip med tonnasje som ikke overstiger 5000 tonn. For skip med tonnasje på mer enn 5000

tonn økes ansvarsgrensen med 631 SDR pr tonn over 5000 tonn. Ansvarsgrensen kan likevel ikke i noe tilfelle overstige 89 770 000 SDR. For øvrig gjelder bestemmelsene i annet ledd og i § 194 fjerde ledd tilsvarende.

0 Endret ved lov 17 mars 1995 nr. 13 (ikr. 30 mai 1996), 2 aug 1996 nr. 61 (ikr. 1 jan 1997), 27 feb 2004 nr. 10.

### **§ 208. Oljesølansvar undergitt globalbegrensning**

Oppstår det her i riket eller på den norske del av kontinentalsokkelen forurensningsskade voldt av olje som unnslipper eller uttømmes fra annet skip, boreplattform eller liknende flyttbar innretning enn nevnt i § 191 tredje ledd, og skaden ikke er omfattet av reglene i §§ 183 til 190, gjelder reglene i §§ 191 og 192 tilsvarende. Det samme gjelder når det er truffet tiltak for å avverge eller begrense slik skade.

Det som er bestemt i første ledd, gjelder også for forurensningsskade på det åpne hav utenfor den norske del av kontinentalsokkelen for så vidt norsk erstatningsrett kommer til anvendelse.

Ansvar et etter første og annet ledd er undergitt begrensning etter reglene i kapittel 9, jf også § 507.

Reglene i første til tredje ledd gjelder tilsvarende for annen bestandig olje enn nevnt i § 191 fjerde ledd, ikke-bestendig olje og oljeholdig blanding, uten hensyn til om skipet eller innretningen omfattes av definisjonen i § 191 tredje ledd.

0 Endret ved lover 17 mars 1995 nr. 13 (ikr. 30 mai 1996), 21 des 2007 nr. 128 (ikr. 21 nov 2008 iflg. res. 21 des 2007 nr. 1577).

### **§ 209. Begrensninger av hensyn til andre lover og konvensjoner**

Reglene i § 191 til § 208 medfører ingen innskrenkning i en rettighetshavers eller operatørs ansvar etter reglene i petroleumsloven kapittel 7 for krav i anledning av forurensningsskade som følger av utstrømming eller utslipp av petroleum.

Er rettighetshaveren eller operatøren ansvarlig for skaden etter petroleumsloven kapittel 7, kan krav etter §§ 207 og 208 bare gjøres gjeldende med de begrensninger som følger av reglene i petroleumsloven §§ 7-4 og 7-5.

Reglene i § 191 til § 208 gjelder ikke i den utstrekning de skulle komme i strid med Norges konvensjonsforpliktelser overfor stater som ikke har sluttet seg til 1992-ansvarskonvensjonen.

0 Endret ved lover 17 mars 1995 nr. 13 (ikr. 30 mai 1996), 26 juni 1998 nr. 46.

## **Kapittel 10 a. Ansvar for kostnader til lokalisering, merking og fjerning av vrak etter reglene i Den internasjonale Nairobi-konvensjonen om fjerning av vrak, 2007 (vrakfjerningskonvensjonen) m.m.**

0 Tilføyes ved lov 20 des 2018 nr. 115 (ikr. fra den tid Kongen bestemmer).

### **§ 210. Definisjoner**

0 Tilføyes ved lov 20 des 2018 nr. 115 (ikr. fra den tid Kongen bestemmer).

### **§ 210 a. Objektivt ansvar for skipets registrerte eier**

0 Tilføyes ved lov 20 des 2018 nr. 115 (ikr. fra den tid Kongen bestemmer).

#### **§ 210 b. Ansvarsfritak**

0 Tilføyes ved lov 20 des 2018 nr. 115 (ikr. fra den tid Kongen bestemmer).

#### **§ 210 c. Ansvarsbegrensning og ansvarskanalisering**

0 Tilføyes ved lov 20 des 2018 nr. 115 (ikr. fra den tid Kongen bestemmer).

#### **§ 210 d. Forsikringsplikt, sertifikat**

0 Tilføyes ved lov 20 des 2018 nr. 115 (ikr. fra den tid Kongen bestemmer).

#### **§ 210 e. Sanksjoner mot forsømt forsikringsplikt**

0 Tilføyes ved lov 20 des 2018 nr. 115 (ikr. fra den tid Kongen bestemmer).

#### **§ 210 f. Direktekrav mot forsikringsgiveren**

0 Tilføyes ved lov 20 des 2018 nr. 115 (ikr. fra den tid Kongen bestemmer).

#### **§ 210 g. Norske domstolars kompetanse. Anerkjennelse og fullbyrdelse av utenlandske dommer**

0 Tilføyes ved lov 20 des 2018 nr. 115 (ikr. fra den tid Kongen bestemmer).

#### **§ 210 h. Virkeområdet for reglene i kapittel 10 a**

0 Tilføyes ved lov 20 des 2018 nr. 115 (ikr. fra den tid Kongen bestemmer).

## **Kapittel 11. Ansvar for skade voldt av farlig gods etter den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996, som endret ved protokoll av 2010**

0 Tilføyes ved lov 12 mai 2015 nr. 30 (ikr. fra den tid Kongen bestemmer).

#### **§ 211. Definisjoner**

0 Tilføyes ved lov 12 mai 2015 nr. 30 (ikr. fra den tid Kongen bestemmer).

#### **§ 212. Objektivt ansvar for skipets eier**

0 Tilføyes ved lov 12 mai 2015 nr. 30 (ikr. fra den tid Kongen bestemmer).

#### **§ 213. Ansvarsfritak**

0 Tilføyes ved lov 12 mai 2015 nr. 30 (ikr. fra den tid Kongen bestemmer).

#### **§ 214. Kanalisering av ansvar m.m.**

0 Tilføyes ved lov 12 mai 2015 nr. 30 (ikr. fra den tid Kongen bestemmer).

#### **§ 215. Ansvarsbegrensning**

0 Tilføyes ved lov 12 mai 2015 nr. 30 (ikr. fra den tid Kongen bestemmer).

#### **§ 216. Begrensningsfond og begrensningssøksmål**

0 Tilføyes ved lov 12 mai 2015 nr. 30 (ikr. fra den tid Kongen bestemmer).

#### **§ 217. Oppheving av arrest m.m.**

0 Tilføyes ved lov 12 mai 2015 nr. 30 (ikr. fra den tid Kongen bestemmer).

#### **§ 218. Forsikringsplikt, sertifikat**

0 Tilføyes ved lov 12 mai 2015 nr. 30 (ikr. fra den tid Kongen bestemmer).

#### **§ 219. Sanksjoner mot forsømt forsikringsplikt m.m.**

0 Tilføyes ved lov 12 mai 2015 nr. 30 (ikr. fra den tid Kongen bestemmer).

#### **§ 220. Krav mot forsikringsgiveren m.m.**

0 Tilføyes ved lov 12 mai 2015 nr. 30 (ikr. fra den tid Kongen bestemmer).

#### **§ 221. HNS-fondet**

0 Tilføyes ved lov 12 mai 2015 nr. 30 (ikr. fra den tid Kongen bestemmer).

#### **§ 222. Avgifter til HNS-fondet**

0 Tilføyes ved lov 12 mai 2015 nr. 30 (ikr. fra den tid Kongen bestemmer).

#### **§ 223. Rapporteringsplikt**

Den som etter reglene i § 222 er avgiftspliktig til HNS-fondet, skal føre opptegetninger over mengder og typer farlig gods som vedkommende er avgiftspliktig for. Opptegetningene for et kalenderår skal rapporteres til departementet innen 1. februar det påfølgende året, eller innen en annen frist som departementet fastsetter i forskrift.

Der det er inngått avtale som nevnt i § 222 tredje ledd annet punktum om avgiftsplikten for LNG, påhviler rapporteringsplikten etter første ledd uansett den som er mottaker av lasten, som også skal rapportere om navn og adresse på den som er avgiftspliktig etter avtalen.

Første ledd gjelder tilsvarende for den som i kalenderåret i havn eller annen losseplass innenfor norsk territorium er mottaker av 15 000 tonn farlig gods som nevnt i § 222 første ledd og annet ledd bokstav a, b og d.

All relevant dokumentasjon om mottaket av farlig gods, herunder dokumentasjon som gjelder oppdrag og interessefelleskap som nevnt i § 222 tredje og fjerde ledd, skal gjøres tilgjengelig for undersøkelse av den myndighet departementet bestemmer. Den som har rapporteringsplikt etter bestemmelser gitt i eller i medhold av første til tredje ledd, jf. sjette

ledd, samt den som er involvert i oppdrag og interessefellesskap som nevnt i første punktum i leddet her, skal gi nødvendig bistand ved slike undersøkelser og gi slike opplysninger og kopier av dokumenter mv. som myndigheten anmoder om.

Departementet kan i forskrift pålegge personer nevnt i første til tredje ledd å oppbevare i et visst antall år relevante opptegnelser og dokumentasjon vedrørende mottaket av farlig gods.

Departementet kan i forskrift gi nærmere regler om rapporteringsplikten etter første til tredje ledd og undersøkelser etter fjerde ledd, herunder regler som utfyller eller gjør unntak fra bestemmelsene i denne paragraf, samt nærmere bestemmelser om hvilken informasjon som skal rapporteres til departementet.

Departementet kan ilegge et foretak overtredelsesgebyr dersom foretaket eller noen som har handlet på foretakets vegne, overtrer bestemmelse gitt i eller i medhold av paragrafen her. Det gjelder selv om ingen enkeltperson har utvist skyld. Departementet kan i forskrift gi regler om utmåling av overtredelsesgebyr.

Bestemmelsen gjelder ikke for Svalbard. Kongen kan gi forskrifter om bestemmelsens anvendelse på Svalbard, og kan fastsette særlige regler under hensyn til de stedlige forhold.

0 Tilføyd ved lov 12 mai 2015 nr. 30.

#### **§ 224. Norske domstolars kompetanse**

0 Tilføyes ved lov 12 mai 2015 nr. 30 (ikr. fra den tid Kongen bestemmer).

#### **§ 225. Søksmål m.m. vedrørende HNS-fondet**

0 Tilføyes ved lov 12 mai 2015 nr. 30 (ikr. fra den tid Kongen bestemmer).

#### **§ 226. Anerkjennelse og fullbyrding av utenlandsk dom**

0 Tilføyes ved lov 12 mai 2015 nr. 30 (ikr. fra den tid Kongen bestemmer).

#### **§ 227. Virkeområde**

0 Tilføyes ved lov 12 mai 2015 nr. 30 (ikr. fra den tid Kongen bestemmer).

## **Kapittel 12. Begrensningsfond og begrensnings søksmål**

#### **§ 231. Ansvarsområdet**

Reglene i dette kapittel gjelder begrensningsfond som opprettes etter § 177 (globalfond), § 195 (oljeskadefond etter 1992-ansvarskonvensjonen), samt etterfølgende begrensnings søksmål. Som globalfond regnes også fond opprettet etter § 207.

Reglene i tvisteloven får tilsvarende anvendelse med mindre annet følger av kapitlet her.

0 Endret ved lover 17 mars 1995 nr. 13 (ikr. 30 mai 1996), 15 mai 1998 nr. 26, 7 jan 2000 nr. 2 (ikr. 1 juli 2000 iflg. res. 7 jan 2000 nr. 12), 17 juni 2005 nr. 88 (ikr. 1 nov 2006 iflg. res. 2 des 2005 nr. 1358), 17 juni 2005 nr. 90 (ikr. 1 jan 2008 iflg. res. 26 jan 2007 nr. 88) som endret ved lov 26 jan 2007 nr. 3. Endres ved lov 12 mai 2015 nr. 30 (ikr. fra den tid Kongen bestemmer).

#### **§ 232. Fondsbeløpet**

Globalfondet skal tilsvare

- a) Summen av de beløp som etter § 175 eller § 175a utgjør ansvarsgrensen for de krav som ansvarsbegrensningen gjøres gjeldende overfor, og som er oppstått ved en og samme hendelse, og
- b) renter av de beløp som er nevnt under bokstav a for tiden fra hendelsen og til opprettelsen av fondet, regnet etter rentefoten fastsatt etter lov 17 desember 1976 nr 100 om renter ved forsinket betaling m m § 3.

Fond som er opprettet etter § 175 a, skal tilsvare det fulle ansvarsbeløpet der, med mindre fondet opprettes som et tilleggsfond etter § 178a annet ledd.

Fond som opprettes etter § 207 skal tilsvare det fulle ansvarsbeløp etter § 207 annet eller tredje ledd.

Oljeskadefondet etter 1992-ansvarskonvensjonen skal tilsvare ansvarsbeløpet etter § 194.

- 0 Endret ved lover 17 mars 1995 nr. 13 (ikr. 30 mai 1996), 15 mai 1998 nr. 26, 7 jan 2000 nr. 2 (ikr. 1 juli 2000 iflg. res. 7 jan 2000 nr. 12), 17 juni 2005 nr. 88 (ikr. 1 nov 2006 iflg. res. 2 des 2005 nr. 1358). Endres ved lov 12 mai 2015 nr. 30 (ikr. fra den tid Kongen bestemmer).

### **§ 233. Begjæring om fondsoprettelse**

Den som fremsetter begjæring om opprettelse av begrensningsfond, skal innbetale fondsbeløpet til retten eller stille slik sikkerhet for beløpet som retten finner tilfredsstillende.

Begjæringen skal inneholde en redegjørelse for grunnen til fondets opprettelse, opplysninger om skipet som er nødvendige for å beregne fondsbeløpet, samt så vidt mulig opplysning om alle som kan antas å ville gjøre krav gjeldende mot fondet.

### **§ 234. Opprettelse av fondet**

Beslutningen om opprettelse av begrensningsfond treffes ved kjennelse som foreløpig fastsetter fondets størrelse og avgjør om den tilbudte sikkerhet kan godtas.

Retten skal, med mindre særlige grunner tilsier noe annet, i kjennelsen også bestemme at det skal innbetales eller stilles sikkerhet for et tilleggsbeløp fastsatt etter rettens skjønn til dekning av omkostningene ved fondsoprettelse og begrensningssøksmål og ansvaret for renter. Ved opprettelse av globalfond gjelder dette bare renter for tiden etter opprettelsen av fondet.

Fremgår det av kjennelsen at nødvendig innbetaling er foretatt eller sikkerhet er stilt, anses fondet opprettet den dag kjennelsen er avsagt. For øvrig anses fondet opprettet den dag innbetalingen er foretatt eller sikkerheten er stilt.

Kjennelsen kan ankes.

- 0 Endret ved lov 17 juni 2005 nr. 90 (ikr. 1 jan 2008 iflg. res. 26 jan 2007 nr. 88) som endret ved lov 26 jan 2007 nr. 3.

### **§ 235. Kunngjøring**

Retten skal straks kunngjøre at begrensningsfond er opprettet. I kunngjøringen skal alle som vil kreve dekning av fondet, oppfordres til å anmelde sine krav til retten innen en fastsatt frist på minst 2 måneder. Det skal samtidig gjøres oppmerksom på reglene i § 177 tredje ledd annet punktum og §§ 238 og 245.

Kunngjøringen skal innrykkes i Norsk lysingsblad samt etter rettens skjønn offentliggjøres også på annen måte. Når forholdene tilsier det, foretas kunngjøring også i andre stater.

Den som har opprettet fondet, og kjente fordringshavere underrettes gjennom rekommandert brev.

0 Endret ved lover 7 jan 2000 nr. 2 (ikr. 1 juli 2000 iflg. res. 7 jan 2000 nr. 12), 17 juni 2005 nr. 88 (ikr. 1 nov 2006 iflg. res. 2 des 2005 nr. 1358).

### **§ 236. *Fondsbestyrer***

Dersom praktiske grunner tilsier det, kan retten oppnevne en advokat eller annen kyndig person som bestyrer av fondet. Retten fastsetter godtgjørelse til bestyreren.

### **§ 237. *Anmeldelse av krav***

Den som anmelder et krav, skal gi retten de nødvendige opplysninger om kravet, herunder kravets grunnlag og størrelse, og om det er eller har vært gjenstand for særskilt søksmål.

### **§ 238. *Bortfall av krav***

Krav som retten ikke har mottatt melding om innen fordelingen av fondet tas opp til doms i første instans, kan bare kreves dekket etter reglene i § 244 annet ledd.

### **§ 239. *Utbetaling og frigivelse av fondet***

Fondet kan ikke frigis med mindre fristen for anmeldelse av krav er utløpt og samtykke gis av den som har opprettet fondet, og alle fordringshavere som har anmeldt krav i fondet.

### **§ 240. *Begrensningssøksmål***

Begrensningssøksmål reises ved stevning til den domstol hvor fondet er opprettet. Søksmål kan reises av person som nevnt i § 177 tredje ledd første punktum eller § 195 første ledd annet punktum. Alle som har krav på dekning av fondet, stevnes under ett. Alle som fondet er opprettet på vegne av, kan trekkes inn i saken.

0 Endret ved lover 17 mars 1995 nr. 13 (ikr. 30 mai 1996), 15 mai 1998 nr. 26, 7 jan 2000 nr. 2 (ikr. 1 juli 2000 iflg. res. 7 jan 2000 nr. 12), 17 juni 2005 nr. 88 (ikr. 1 nov 2006 iflg. res. 2 des 2005 nr. 1358). Endres ved lov 12 mai 2015 nr. 30 (ikr. fra den tid Kongen bestemmer).

### **§ 241. *Fondsmøte***

Retten innkaller den som har opprettet fondet, saksøkeren i begrensningssøksmålet og de fordringshavere som har anmeldt krav (partene) til fondsmøte. Fondsmøtet skal behandle spørsmål vedrørende retten til ansvarsbegrensning, ansvarsbeløpets størrelse og de krav som er anmeldt.

Før møtet skal bestyreren eller, dersom bestyrer ikke er oppnevnt, retten utarbeide og sende til partene en innstilling om de spørsmål som skal behandles.

Hvis det ved fondsmøtets avslutning ikke foreligger innsigelser mot innstillingen med de endringer som måtte være gjort under fondsmøtet, skal retten legge innstillingen til grunn for fondets fordeling. Hvis det finnes nødvendig, kan retten utsette behandlingen av innstillingen til et senere fondsmøte.

Foreligger en innsigelse ved fondsmøtets avslutning, skal retten sette en bestemt frist for den som gjør gjeldende en innsigelse, til å kreve at spørsmålet avgjøres av retten. Oversittes fristen, anses innsigelsen som bortfalt.

#### **§ 242. Avgjørelse av tvister**

Når det er fremsatt krav om at et spørsmål skal avgjøres av retten, fastsetter retten hvem som skal anses som saksøker og saksøkt. Tvisten avgjøres etter slik ytterligere saksforberedelse som retten finner påkrevet. Retten kan bestemme at tvisten skal behandles i søksmåls former.

Tvister om retten til ansvarsbegrensning, ansvarsbeløpets størrelse eller de enkelte krav kan behandles og pådømmes særskilt. Hver deldom er i tilfelle gjenstand for særskilt anke.

Retten skal gi den som har opprettet fondet og enhver som har anmeldt krav, underretning om tvister som reises og dommer som avsies.

#### **§ 243. Foreløpig utbetaling**

Etter utløpet av fristen for å anmelde krav kan retten beslutte at det skal foretas foreløpig utbetaling til delvis dekning av de krav som er godtgjort.

#### **§ 244. Fordeling av fondet**

Når samtlige tvister er avgjort, skal retten ved dom fordele fondet etter reglene i § 176 eller § 195.

Retten kan sette til side et beløp til dekning av krav som ikke er anmeldt før fordelingen av fondet ble tatt opp til doms i første instans. Beløpet fordeles når alle anmeldte krav er avgjort og retten antar at det ikke vil bli anmeldt ytterligere krav.

Fondet skal fordeles selv om den som har opprettet det, ikke har rett til ansvarsbegrensning. Retten kan på begjæring avsi fullbyrdelsesdom for den del av en fordring som ikke dekkes av fondet.

- 0 Endret ved lover 17 mars 1995 nr. 13 (ikr. 30 mai 1996), 15 mai 1998 nr. 26, 7 jan 2000 nr. 2 (ikr. 1 juli 2000 iflg. res. 7 jan 2000 nr. 12), 17 juni 2005 nr. 88 (ikr. 1 nov 2006 iflg. res. 2 des 2005 nr. 1358). Endres ved lov 12 mai 2015 nr. 30 (ikr. fra den tid Kongen bestemmer).

#### **§ 245. Rettskraft**

Rettskraftig dom om retten til ansvarsbegrensning, ansvarsbeløpets størrelse, anmeldte krav og fordelingen av fondet har bindende virkning for alle som kan kreve dekning av fondet, uten hensyn til om de har meldt seg under saken. Gjenåpning kan bare finne sted for så vidt gjelder retten til ansvarsbegrensning.

- 0 Endret ved lov 17 juni 2005 nr. 90 (ikr. 1 jan 2008 iflg. res. 26 jan 2007 nr. 88) som endret ved lov 26 jan 2007 nr. 3.

## **Del IV. Fraktavtaler**

### **Kapittel 13. Stykkgodstransport**

#### **Innledende bestemmelser**



### § 251. *Definisjoner*

I dette kapittel menes med:

*transportør*, den som inngår avtale med en sender om transport av stykkgoods til sjøs;  
*undertransportør*, den som i samsvar med et oppdrag fra transportøren utfører transporten eller en del av denne;  
*sender*, den som inngår avtale med en transportør om transport av stykkgoods til sjøs;  
*avlaster*, den som leverer godset til transport;  
*transportdokument*, konnossement eller annet dokument som utstedes som bevis for transportavtalen;  
*konvensjonen*, den internasjonale konvensjonen 1924 om konnossementer som endret ved protokollene 1968 og 1979 (Haag-Visby-reglene);  
*konvensjonsstat*, en stat som er bundet av konvensjonen.

### § 252. *Anvendelsesområde*

Reglene i dette kapittel gjelder for avtaler om sjøtransport i innenriks fart i Norge samt i fart mellom Norge, Danmark, Finland og Sverige. For innenriks fart i Danmark, Finland og Sverige gjelder loven i den stat hvor transporten finner sted.

I annen fart gjelder reglene avtale om sjøtransport i fart mellom to stater når:

- 1) avtalt lastehavn ligger i en konvensjonsstat,
- 2) avtalt lossehavn ligger i Norge, Danmark, Finland eller Sverige,
- 3) flere lossehavner er avtalt og den faktiske lossehavnen er en av disse og ligger i Norge, Danmark, Finland eller Sverige,
- 4) transportdokumentet er utstedt i konvensjonsstat, eller
- 5) transportdokumentet angir at konvensjonen eller derpå grunnet lov i konvensjonsstat skal gjelde.

Når verken det avtalte leveringssted eller det avtalte eller faktiske utleveringssted ligger i Norge, Danmark, Finland eller Sverige, kan det likevel avtales at avtalen om sjøtransport skal være undergitt loven i en konvensjonsstat.

### § 253. *Certepartifart m v*

Reglene i dette kapittel gjelder ikke certepartier for hel- eller delbefraktning av skip. Er konnossement utstedt i henhold til certeparti, er konnossementet likevel undergitt reglene i dette kapittel når konnossementet bestemmer rettsforholdet mellom transportøren og innehaveren av konnossementet.

Når en avtale gjelder transport med skip av gods fordelt på flere reiser innenfor et angitt tidsrom, gjelder reglene i dette kapittel for hver enkelt reise. Utføres reisen i henhold til certeparti, gjelder likevel første ledd.

### § 254. *Avtalebestemmelser*

Bestemmelse i transportavtale eller transportdokument er ugyldig for så vidt den avviker fra reglene i dette kapittel eller fra § 501 første ledd nr 7 og annet ledd første punktum. Ugyldigheten medfører ikke at andre bestemmelser i avtalen eller dokumentet blir ugyldige. Bestemmelse som gir transportøren rett til forsikringserstatning for godset, eller liknende vilkår, er ugyldig.

Første ledd gjelder ikke reglene i §§ 255, 258 til 261 og 264 til 273 og er heller ikke til hinder for at det inntas bestemmelser om felleshavari i transportavtalen. Transportøren kan også påta seg ansvar eller forpliktelser utover det som følger av reglene i dette kapittel.

Er transportavtalen undergitt konvensjonen eller derpå grunnet lov i konvensjonsstat, skal transportdokumentet inneholde opplysning om dette og om at bestemmelser som avviker fra slike regler til skade for senderen, avlasteren eller mottakeren, er ugyldige.

Er det på grunn av godsets uvanlige beskaffenhet eller tilstand eller de særlige omstendigheter eller vilkår hvorunder transporten skal finne sted, rimelig at det treffes avtale om innskrenkninger i transportørens plikter eller utvidelse av dennes rettigheter etter dette kapittel, er slik avtale gyldig.

## **Levering av godset**

### **§ 255. Avlasterens levering av godset**

Godset skal leveres på det sted og innenfor det tidsrom som transportøren har angitt. Det skal leveres på slik måte og i slik stand at det lett og sikkert kan tas om bord, stues, transporteres og losses.

### **§ 256. Undersøkelse av pakkingen**

Transportøren skal i rimelig utstrekning undersøke om godset er pakket slik at det ikke kan komme til skade eller volde skade på person eller eiendom. Leveres godset i container eller liknende transportinnretning, plikter transportøren likevel ikke å undersøke den innvendig med mindre det er grunn til å tro at den ikke er pakket godt nok.

Transportøren skal varsle senderen om de mangler transportøren har oppdaget. Transportøren plikter ikke å transportere godset med mindre transportøren med rimelige tiltak kan gjøre det egnet for transport.

### **§ 257. Farlig gods**

Farlig gods skal merkes som farlig på hensiktsmessig måte. Senderen skal i god tid underrette transportøren og den undertransportør som godset leveres til, om godsets farlige beskaffenhet og angi de sikkerhetstiltak som kan være nødvendige.

Dersom senderen for øvrig kjenner til at gods er av en slik beskaffenhet at transporten kan medføre fare eller vesentlig ulempe for person, skip eller last, skal senderen også opplyse om dette.

### **§ 258. Gods som krever særlig omhu**

Når godset må behandles med særlig omhu, skal senderen i god tid opplyse om dette, og angi de tiltak som kan være nødvendige. Godset skal etter behov merkes på en hensiktsmessig måte.

### **§ 259. Kvittering for mottakelse av godset**

Avlasteren kan kreve kvittering for mottakelsen av godset etter hvert som det leveres.

Regler om utstedelse av konnossement og andre transportdokumenter finnes i §§ 292 til 309.

### **§ 260. Frakt**

Følger ikke frakten av avtalen, betales gjengs frakt på leveringstiden. Frakten kan kreves betalt når godset mottas.

For gods som ikke er i behold ved transportens slutt, kan frakt ikke kreves, med mindre det er gått tapt som følge av sin egen beskaffenhets, mangler ved pakningen eller feil eller forsømmelse på senderens side, eller transportøren har solgt det for eierens regning eller har løst, uskadeliggjort eller ødelagt det i henhold til § 291.

Forutbetalt frakt skal betales tilbake hvis transportøren etter annet ledd ikke har krav på frakt.

### **§ 261. *Senderens kontraktsbrudd og tilbaketreten***

Trer senderen tilbake fra transportavtalen før utførelsen av transporten er påbegynt, kan transportøren kreve erstatning for frakttap og annen skade.

Blir godset ikke levert til rett tid, kan transportøren heve transportavtalen dersom forsinkelsen utgjør vesentlig kontraktsbrudd. Vil transportøren heve avtalen, må transportøren gi melding om det uten ugrunnet opphold etter at senderen har spurt om det, likevel senest når godset mottas til transport. Gjør transportøren ikke det, går hevningsretten tapt. Heves avtalen, kan transportøren kreve erstatning for frakttap og annen skade.

Krever senderen eller mottakeren at transporten skal avbrytes og godset utleveres på et annet sted enn bestemmelsesstedet, kan transportøren kreve erstatning for frakttap og annen skade. Transporten kan ikke kreves avbrutt dersom dette vil medføre vesentlig skade eller ulempe for transportøren eller andre sendere.

Reglene i § 352 annet til fjerde ledd gjelder tilsvarende.

## **Transporten**

### **§ 262. *Transportørens plikt til å ivareta lasteierens interesser***

Transportøren skal utføre transporten med tilbørlig omhu og hurtighet, ta vare på godset og for øvrig ivareta eierens interesser fra mottakelsen til utleveringen av godset.

Transportøren skal sørge for at det skip som brukes til transporten, er sjødyktig, herunder at det er tilstrekkelig bemannet og utrustet og at lasterom, kjøle- og fryserom og andre deler av skipet hvor godset lastes, er i forsvarlig stand til å motta, transportere og bevare godset.

Er gods gått tapt eller blitt skadet eller forsinket, skal transportøren snarest underrette den som senderen har angitt. Kan slik underretning ikke gis, skal lasteieren eller dersom denne ikke er kjent, senderen underrettes. Det samme gjelder dersom transporten ikke kan fullføres som forutsatt.

### **§ 263. *Dekkslast***

Gods kan bare transporteres på dekk dersom dette er tillatt etter transportavtalen, følger av handelsbruk eller annen sedvane i den fart det gjelder, eller er påbudt i eller i medhold av lov.

Kan eller skal godset etter avtalen transporteres på dekk, skal dette angis i transportdokumentet. Er dette ikke gjort, har transportøren bevisbyrden for at transport på dekk er avtalt. Transportøren kan ikke påberope en slik avtale overfor en tredjeperson som har ervervet konnossement i god tro.

Særlige regler om ansvar for dekkslast finnes i § 284.

**§ 264. Transportørens kontraktsbrudd**

Senderen kan heve transportavtalen på grunn av forsinkelse eller annet kontraktsbrudd på transportørens side når kontraktsbruddet er vesentlig. Etter at godset er levert, kan senderen ikke heve avtalen dersom utlevering av godset vil medføre vesentlig skade eller ulempe for andre sendere.

Vil senderen heve avtalen, må senderen gi melding uten ugrunnet opphold etter at senderen må antas å ha fått kjennskap til kontraktsbruddet. Gjør senderen ikke det, går hevningsretten tapt.

**§ 265. Transportavbrudd og avstandsfrakt**

Går det skip som transporterer eller skal transportere godset tapt eller blir uistandsettelig, bortfaller ikke derved transportørens plikt til å fullføre transporten.

Inntre det hindringer som medfører at skipet ikke kan anløpe lossehavnen og losse godset eller at dette ikke kan skje uten urimelig opphold, kan transportøren i stedet velge en annen rimelig lossehavn.

Om hevning av transportavtalen på grunn av krigsfare m v gjelder reglene i §§ 358 og 360.

Er en del av transporten utført når transportavtalen heves eller faller bort eller godset av annen grunn losses i en annen havn enn den avtalte lossehavn, kan transportøren kreve avstandsfrakt etter reglene i § 341.

**§ 266. Tiltak på lasteierens vegne**

Er det nødvendig å treffe særlige tiltak for å bevare eller transportere godset eller for å ivareta lasteierens interesse for øvrig, skal transportøren innhente forholdsordre fra lasteieren.

Tillater ikke tiden eller forholdene ellers at forholdsordre innhentes, eller mottas ikke forholdsordre i tide, kan transportøren på lasteierens vegne treffe de nødvendige tiltak og representere lasteieren i saker som gjelder godset. Disposisjoner som ikke er nødvendige, er likevel bindende for lasteieren hvis tredjepersonen var i god tro.

Underretning om det som er blitt foretatt, skal gis etter reglene i § 262 tredje ledd.

**§ 267. Lasteierens ansvar for transportørens disposisjoner**

Lasteieren svarer for de disposisjoner som transportøren har foretatt og de utlegg transportøren har hatt av hensyn til godset. Har transportøren handlet uten forholdsordre, svarer lasteieren likevel ikke med høyere beløp enn verdien ved transportens begynnelse av det gods disposisjonen eller utlegget gjaldt.

**Utlevering av godset****§ 268. Transportørens utlevering av godset**

Mottakeren skal på bestemmelsesstedet ta imot godset på det sted og innenfor det tidsrom som transportøren har angitt. Godset skal utleveres på slik måte at det lett og sikkert kan mottas.

Den som legitimerer seg som mottaker, kan undersøke godset før mottakelsen.

#### **§ 269. Mottakerens plikt til å betale frakt m v**

Utleveres godset mot konnossement, blir mottakeren ved å ta imot godset ansvarlig for frakt og andre krav som transportøren har ifølge konnossementet.

Er godset utlevert på annen måte enn mot konnossement, er mottakeren bare ansvarlig for frakt og andre krav etter transportavtalen når mottakeren har fått varsel om kravene ved utleveringen eller mottakeren forsto eller burde ha forstått at transportøren ikke hadde fått betaling.

#### **§ 270. Tilbakeholdsrett**

Har transportøren krav etter § 269 eller andre krav som er sikret ved sjøpant i godset etter § 61, plikter transportøren ikke å utlevere godset før mottakeren enten har betalt kravene eller har stilt sikkerhet. Når godset er utlevert, kan transportøren kreve dekning av sikkerheten med mindre mottakeren hindrer dette ved arrest eller midlertidig forføyning.

#### **§ 271. Opplegging av gods**

Avhentes ikke godset innenfor det tidsrom transportøren har angitt eller for øvrig innen rimelig tid, kan det legges opp under sikker forvaring for mottakerens regning.

Underretning om at godset er lagt opp, skal gis etter reglene i § 262 tredje ledd. Det skal angis en rimelig frist hvoretter godset kan selges eller på annen måte rådes over etter § 272.

#### **§ 272. Transportørens råderett over gods som ikke avhentes**

Når den frist som er fastsatt i underretningen etter § 271 annet ledd, er utløpt, kan transportøren selge opplagt gods i den utstrekning det er nødvendig for å dekke kostnadene ved salget og krav som nevnt i § 270. Transportøren skal vise omsorg ved salget.

Kan godset ikke selges eller er det åpenbart at kostnadene ved et salg ikke vil dekkes av salgssummen, kan transportøren råde over godset på annen forsvarlig måte.

#### **§ 273. Senderens ansvar for frakt m v**

Utleveres godset til mottakeren uten betaling av krav mot senderen som mottakeren skulle ha betalt, er senderen fortsatt ansvarlig, med mindre utleveringen medfører tap for senderen og transportøren måtte ha innsett dette.

Transportøren plikter ikke å selge opplagt gods for å få dekket krav mot senderen som mottakeren skulle ha betalt. Finner salg likevel sted uten at kravene dekkes, er senderen fortsatt ansvarlig for resten.

### **Transportørens erstatningsansvar**

#### **§ 274. Ansvarsperioden**

Transportøren er ansvarlig for godset mens det er i dennes varetekt i lastehavnen, under transporten og i lossehavnen.

Transportøren anses å ha godset i sin varetekt etter første ledd fra det tidspunkt transportøren mottar det fra avlasteren eller fra myndighet eller annen tredjeperson som godset må leveres til etter lov eller regler i lastehavnen.

Transportøren anses ikke lenger å ha godset i sin varetekt etter første ledd:

- 1) når transportøren har utlevert godset til mottakeren,
- 2) dersom mottakeren ikke tar imot godset fra transportøren, når det er lagt opp for mottakerens regning i samsvar med avtalen eller med lov eller praksis i lossehavnen, eller
- 3) når transportøren har overlevert godset til myndighet eller annen tredjeperson som godset må overleveres til etter lov eller regler i lossehavnen.

### **§ 275. Ansvar for lasteskade**

Transportøren er ansvarlig for tap som følge av at gods går tapt eller kommer til skade mens det er i transportørens varetekt om bord eller i land, med mindre transportøren godtgjør at tapet ikke skyldes feil eller forsømmelse av transportøren selv eller noen transportøren svarer for.

Transportøren er ikke ansvarlig for tap som følge av tiltak for å redde personer eller rimelige tiltak for å berge skip eller annen eiendom til sjøs.

Når feil eller forsømmelse på transportørens side sammen med en annen årsak har ført til tap, er transportøren bare ansvarlig i den utstrekning tapet skyldes feilen eller forsømmelsen. Det påhviler transportøren å bevise i hvilken utstrekning tapet ikke skyldes feil eller forsømmelse på dennes side.

### **§ 276. Tap som følge av nautisk feil og brann**

Transportøren er ikke ansvarlig dersom transportøren godtgjør at tapet er en følge av:

- 1) feil eller forsømmelse i navigeringen eller behandlingen av skipet utvist av dets fører, mannskap, los eller slepebåt eller andre som utfører arbeid i skipets tjeneste, eller
- 2) brann som ikke skyldes feil eller forsømmelse av transportøren selv.

Transportøren er likevel ansvarlig for tap som følge av sjøudyktighet som skyldes at transportøren selv eller noen transportøren svarer for, ikke har utvist tilbørlig omhu med å sørge for at skipet var sjødyktig ved reisesens begynnelse. Bevisbyrden for at tilbørlig omhu er utvist, påhviler transportøren.

Paragrafen her gjelder ikke ved avtale om sjøtransport i innenriks fart i Norge.

0 Endret ved lov 2 aug 1996 nr. 61 (ikr. 1 jan 1997).

### **§ 277. Ansvar for levende dyr**

Transportøren er ikke ansvarlig for tap av eller skade på levende dyr som skyldes de særlige risiki ved slik transport.

Godtgjør transportøren å ha fulgt de særlige instruksjoner som er gitt, og at tapet eller skaden kan skyldes slike risiki, er transportøren ikke ansvarlig med mindre det godtgjøres at tapet eller skaden helt eller delvis skyldtes feil eller forsømmelse av transportøren selv eller noen transportøren svarer for.

### **§ 278. Ansvar for forsinkelse**

Transportøren er ansvarlig etter reglene i §§ 275 til 277 for tap som følge av forsinket

utlevering av godset.

Forsinket utlevering foreligger når godset ikke er utlevert i den lossehavn som følger av transportavtalen innen avtalt tid, eller, dersom ingen frist for utleveringen er avtalt, innen den transporttid som det etter forholdene er rimelig å kreve av en omsorgsfull transportør.

Er godset ikke utlevert innen 60 dager regnet fra den dag det etter annet ledd skulle ha vært utlevert, kan det kreves erstatning som for tap av godset etter § 275.

### **§ 279. Beregning av erstatning for tingskade**

Erstatning for tap av eller skade på godset beregnes med utgangspunkt i verdien av gods av samme slag på det sted og det tidspunkt godset etter transportavtalen ble eller skulle ha vært utlevert.

Verdien av godset bestemmes etter børsprisen eller, i mangel herav, etter markedsprisen. Finnes verken børs- eller markedspris, bestemmes verdien etter vanlig verdi av gods av samme art og kvalitet.

### **§ 280. Ansvarsgrenser**

Transportørens ansvar skal ikke overstige 667 SDR for hvert kollo eller annen enhet av godset eller 2 SDR for hvert kilogram av bruttovekten av det gods som er tapt, skadet eller forsinket. Den av ansvarsgrensene som gir det høyeste ansvar, skal anvendes. Med SDR menes den regneenhet som er nevnt i § 505.

Ved avtale om sjøtransport i innenriks fart i Norge er transportørens ansvar begrenset til 17 SDR for hvert kilogram av bruttovekten av det gods som er tapt eller skadet. Ansvar for forsinkelse skal ikke overstige den samlede frakt etter transportavtalen.

0 Endret ved lov 2 aug 1996 nr. 61 (ikr. 1 jan 1997).

### **§ 281. Ansvarsgrensen ved enhetslastet gods**

Brukes container, pall eller liknende transportinnretning for å samle godset, skal hvert kollo eller annen enhet som i transportdokumentet angis å være pakket i innretningen, anses som ett kollo eller én enhet ved anvendelsen av § 280. For øvrig skal godset i transportinnretningen anses som én enhet. Er transportinnretningen selv gått tapt eller blitt skadet, anses denne som en særskilt enhet med mindre den er eid eller på annen måte skaffet av transportøren.

### **§ 282. Ansvar som ikke grunnes på transportavtalen**

Reglene om transportørens innsigelser og grensene for transportørens ansvar gjelder selv om kravet mot transportøren ikke grunnes på transportavtalen.

Reglene om transportørens innsigelser og grensene for dennes ansvar gjelder tilsvarende hvis kravet rettes mot noen transportøren svarer for, og vedkommende godtgjør å ha handlet i tjenesten eller for å fullføre oppdraget.

Det samlede ansvar som kan pålegges transportøren og de personer transportøren svarer for, skal ikke overstige ansvarsgrensene etter § 280.

### **§ 283. Tap av retten til ansvarsbegrensning**

En ansvarlig kan ikke begrense sitt ansvar dersom det godtgjøres at vedkommende selv har voldt tapet forsettlig eller grovt uaktsomt og med forståelse av at slikt tap sannsynligvis ville oppstå.

#### **§ 284. Ansvar for dekkslast**

Transporteres gods på dekk i strid med § 263, er transportøren uansett reglene i §§ 275 til 278 ansvarlig for tap som utelukkende er en følge av transporten på dekk. Om ansvarets omfang gjelder §§ 280 og 283.

Er gods transportert på dekk i strid med uttrykkelig avtale om transport under dekk, foreligger ikke rett til ansvarsbegrensning etter dette kapittel.

#### **§ 285. Transportørens ansvar for undertransportør**

Utføres transporten helt eller delvis av en undertransportør, forblir transportøren ansvarlig etter reglene i dette kapittel som om transportøren selv hadde utført hele transporten.

Er det uttrykkelig avtalt at en bestemt del av transporten skal utføres av en navngitt undertransportør, kan transportøren forbeholde seg ansvarsfrihet for tap voldt ved hendelse som inntreffer mens godset er i undertransportørens varetekt. Transportøren har bevisbyrden for at tapet er voldt ved en slik hendelse.

Forbehold etter annet ledd kan likevel ikke gjøres gjeldende dersom sak ikke kan reises mot undertransportøren ved domstol som er kompetent i samsvar med § 310.

#### **§ 286. Undertransportørens ansvar**

Undertransportøren er ansvarlig for den del av transporten som denne utfører, etter samme regler som transportøren. Reglene i §§ 282 og 283 gjelder tilsvarende.

Har transportøren påtatt seg forpliktelser utover det som følger av dette kapittel eller fraskrevet seg rettigheter etter dette kapittel, er undertransportøren bare bundet av dette når undertransportøren har gitt skriftlig samtykke.

#### **§ 287. Felles ansvar**

Er både transportøren og undertransportøren ansvarlige, hefter de solidarisk.

Det samlede ansvar som kan pålegges transportøren og undertransportøren og de personer de svarer for, skal ikke overstige ansvarsgrensene etter § 280 med mindre annet følger av § 283.

Reglene i dette kapittel er ikke til hinder for avtale om regress mellom transportøren og undertransportøren.

#### **§ 288. Reklamasjon**

Er godset utlevert uten at mottakeren har gitt transportøren skriftlig melding om tap eller skade som mottakeren hadde oppdaget eller burde ha oppdaget, og om hva slags tap eller skade det gjelder, anses alt gods for utlevert i slik stand som beskrevet i transportdokumentet når annet ikke godtgjøres. Var tapet eller skaden ikke synlig ved utleveringen, gjelder det samme dersom skriftlig melding ikke er gitt senest tre dager etter utleveringen.



Skriftlig melding trengs ikke for tap eller skade som er fastslått ved felles besiktigelse av godset.

Transportøren er ikke ansvarlig for tap som følge av forsinket utlevering, med mindre det er gitt skriftlig melding innen 60 dager etter at godset ble overlevert til mottakeren.

Melding kan gis til den undertransportør som har utlevert godset, eller til transportøren.

### **§ 289. Felleshavaribidrag m m**

Reglene om transportørens ansvar for tap av eller skade på gods i §§ 274 til 288 gjelder tilsvarende for mottakerens rett til å nekte å betale felleshavaribidrag og for transportørens plikt til å erstatte felleshavaribidrag eller bergelønn som mottakeren har betalt.

## **Senderens erstatningsansvar**

### **§ 290. Alminnelig ansvarsregel**

Senderen er ikke ansvarlig for tap voldt transportøren eller undertransportøren, herunder skade på skipet, som er oppstått uten feil eller forsømmelse av senderen selv eller noen denne svarer for. Heller ikke er noen som senderen svarer for, ansvarlig for tap som er oppstått uten feil eller forsømmelse av vedkommende selv eller noen denne svarer for.

### **§ 291. Farlig gods**

Har senderen overlevert farlig gods til transportøren eller en undertransportør uten å opplyse om godsets farlige beskaffenhet og nødvendige sikkerhetstiltak i samsvar med § 257, og kjenner den som mottar godset ikke ellers til dets farlige beskaffenhet, er senderen ansvarlig overfor transportøren og enhver undertransportør for kostnader og annet tap som følge av transporten av slikt gods. Transportøren eller undertransportøren kan etter forholdene losse, uskadeliggjøre eller ødelegge godset uten plikt til å betale erstatning.

Den som har mottatt godset i sin varetekt med kjennskap til dets farlige beskaffenhet, kan ikke påberope reglene i første ledd.

Gods som viser seg å innebære fare for person eller eiendom, kan transportøren etter forholdene losse, uskadeliggjøre eller ødelegge uten plikt til å betale erstatning.

## **Konnossement og andre transportdokumenter**

### **§ 292. Konnossement**

Med konnossement (bill of lading) forstås et dokument

- 1) som er bevis for en avtale om sjøtransport og for at transportøren har mottatt eller lastet godset, og
- 2) som betegner seg som konnossement eller inneholder en bestemmelse om at transportøren påtar seg bare å utlevere godset mot tilbakelevering av dokumentet.

Et konnossement kan utstedes til en bestemt person, til en bestemt person eller ordre, eller til innehaveren. Et konnossement som er utstedt til en bestemt person, anses som et ordrekonnossement med mindre det er tatt forbehold ved uttrykket «ikke til ordre» eller liknende.

Konnossementet bestemmer vilkårene for transporten og utleveringen av godset i forholdet mellom transportøren og en annen innehaver av konnossementet enn senderen. Bestemmelser i transportavtalen som ikke er tatt inn i konnossementet, kan ikke gjøres gjeldende overfor en slik innehaver, med mindre konnossementet viser til dem.

### **§ 293. Gjennomgangskonnossement**

Med gjennomgangskonnossement forstås et konnossement hvori det er angitt at transporten av godset skal utføres av mer enn en transportør.

Den som utsteder gjennomgangskonnossement, skal sørge for at særskilt konnossement utstedt for en del av transporten angir at godset er under transport på gjennomgangskonnossementet.

### **§ 294. Avlasterens rett til konnossement**

Når transportøren har mottatt godset, skal transportøren etter krav fra avlasteren utstede mottakskonnossement.

Når godset er lastet, kan avlasteren kreve ombordkonnossement. Er mottakskonnossement utstedt, skal dette leveres tilbake når ombordkonnossement utstedes. Mottakskonnossement med påtegning om navnet på det eller de skip som godset er lastet på, og om dagen for lastingen, utgjør ombordkonnossement.

Avlasteren kan kreve særskilte konnossementer for deler av godset, når det ikke medfører vesentlig ulempe.

### **§ 295. Skipsførerkonnossement**

Et konnossement som er undertegnet av skipsføreren på det skip som transporterer godset, anses for å være undertegnet på transportørens vegne.

### **§ 296. Konnossementets innhold**

Et konnossement skal inneholde opplysning om:

- 1) godsets art, herunder dets farlige egenskaper, samt nødvendige identitetsmerker, kolli- eller stykk tall og godsets vekt eller mengde uttrykt på annen måte, alt som oppgitt av avlasteren;
- 2) godsets og pakningens synlige tilstand;
- 3) transportørens navn og hovedforretningssted;
- 4) avlasterens navn;
- 5) mottakeren, når denne er oppgitt av avlasteren;
- 6) lastehavnen etter transportavtalen og den dag transportøren mottok godset der;
- 7) lossehavnen etter transportavtalen samt i tilfelle avtale om tiden for utlevering av godset der;
- 8) antall eksemplarer, når konnossementet er utstedt i mer enn ett eksemplar;
- 9) stedet hvor konnossementet er utstedt;
- 10) fraktens størrelse når den skal betales av mottakeren, eller opplysning om at frakt skal betales av mottakeren, samt de øvrige vilkår for transport og utlevering av godset;
- 11) at transporten er undergitt konvensjonen, jf § 254 tredje ledd;
- 12) at godset i tilfelle skal eller kan transporteres på dekk, og;
- 13) den høyere ansvarsgrænse partene kan ha avtalt.

Ombordkonnossement skal dessuten inneholde opplysning om skipets navn og nasjonalitet, stedet for lasting og dagen da lastingen ble avsluttet.

Konnossementet skal være underskrevet av transportøren eller noen som handler på dennes vegne. Underskriften kan være fremstilt på mekanisk eller elektronisk vis.

### **§ 297. Manglende opplysninger i konnossementet**

Et dokument som oppfyller kravene i § 292 første ledd, er et konnossement selv om noen av de opplysninger som nevnes i § 296, mangler.

### **§ 298. Transportørens undersøkelsesplikt**

Transportøren skal i rimelig utstrekning undersøke om de opplysninger om godset som tas inn i konnossementet etter § 296 første ledd nr 1, er riktige. Har transportøren rimelig grunn til å tvile på om opplysningene er riktige, eller har transportøren ikke hatt rimelig mulighet til å undersøke riktigheten, skal transportøren i konnossementet ta forbehold som gir uttrykk for dette.

### **§ 299. Konnossementets bevisvirkning**

Konnossementet gjelder som bevis for at transportøren har mottatt godset eller, dersom ombordkonnossement er utstedt, lastet godset slik det er angitt i konnossementet, for så vidt det ikke er tatt forbehold som nevnt i § 298 eller annet godtgjøres. Mangler konnossementet opplysning om godsets og pakningens synlige tilstand, skal det legges til grunn at godset var i god synlig tilstand, når annet ikke godtgjøres.

Et konnossement som ikke angir frakten eller på annen måte viser at frakt skal betales av mottakeren, jf § 296 første ledd nr 10, gjelder som bevis for at mottakeren ikke skal betale frakt når ikke annet godtgjøres. Tilsvarende gjelder dersom det beløp som skal betales som godtgjørelse for overliggetid, ikke er angitt i konnossementet.

Har en tredjeperson i god tro innløst konnossementet i tillit til riktigheten av opplysningene i dette, kan motbevis etter første og annet ledd ikke føres. Har transportøren visst eller burde transportøren ha innsett at en opplysning om godset er uriktig, kan transportøren ikke påberope forbehold som nevnt i § 298, med mindre forbeholdet inneholder uttrykkelig anmerkning om at opplysningen er uriktig.

### **§ 300. Ansvar for villedende konnossementsopplysninger**

Påføres en tredjeperson tap ved å innløse et konnossement i tillit til at opplysningene i dette er riktige, er transportøren ansvarlig dersom transportøren har eller burde ha innsett at konnossementet var villedende for tredjeperson. Rett til ansvarsbegrensning etter dette kapittel foreligger ikke.

Svarer godset ikke til opplysningene i konnossementet, kan mottakeren kreve at transportøren opplyser om avlasteren har forpliktet seg til å holde transportøren skadesløs for uriktige eller ufullstendige opplysninger (indemnitetserklæring). Transportøren plikter i så fall å gjøre mottakeren kjent med innholdet av erklæringen.

### **§ 301. Avlasterenes garantiansvar**

Avlasteren er ansvarlig overfor transportøren for riktigheten av de opplysninger om godset som etter krav fra avlasteren er tatt inn i konnossementet.

Har avlasteren påtatt seg å erstatte transportørens tap som følge av at konnossement utstedes med uriktige opplysninger eller uten forbehold, er avlasteren likevel ikke ansvarlig dersom dette ble gjort for å villedede erverver av konnossementet. I så fall hefter avlasteren heller ikke etter første ledd.

### **§ 302. *Innehaverens legitimasjon***

Den som foreviser et konnossement og ved dets tekst, eller, for ordrekonnossement, ved en sammenhengende rekke av transporterklæringer eller erklæring om overdragelse in blanco, fremtrer som rett innehaver av konnossementet, er legitimert som mottaker av godset.

Når konnossementet er utstedt i flere eksemplarer, er det for utlevering på bestemmelsesstedet tilstrekkelig at mottakeren legitimerer seg ved ett eksemplar. Utleveres godset på et annet sted, må dessuten de øvrige eksemplarer leveres tilbake eller sikkerhet stilles for krav som innehaverne måtte gjøre gjeldende mot transportøren.

### **§ 303. *Flere konnossementsinnehavere***

Melder det seg flere mottakere som legitimerer seg ved forskjellige eksemplarer av konnossementet, skal transportøren legge opp godset under sikker forvaring for rette mottakers regning. Underretning om dette skal uten opphold gis dem som har meldt seg.

### **§ 304. *Utlevering mot konnossement***

Mottakeren kan bare kreve godset utlevert mot å deponere konnossementet og gi kvittering etter hvert som godset utleveres.

Når alt godset er utlevert, skal konnossementet leveres tilbake til transportøren med påtegnet kvittering.

### **§ 305. *Utlevering når konnossementet er kommet bort***

Begjæring om mortifikasjon av et bortkommet konnossement fremsettes for tingretten på det sted hvor godset skal utleveres. Ellers gjelder reglene i lov 18 desember 1959 nr 1 om mortifikasjon av skuldbrev m v.

Når retten har besluttet å fremme mortifikasjonssaken, kan godset kreves utlevert mot sikkerhet for krav som innehaveren av det bortkomne konnossementet måtte gjøre gjeldende mot transportøren.

0 Endret ved lov 14 des 2001 nr. 98 (ikr. 1 jan 2002 iflg. res. 14 des 2001 nr. 1416).

### **§ 306. *Erverv av konnossement i god tro***

Overdrar den som fremtrer som rett innehaver, jf § 302 første ledd, forskjellige eksemplarer av et ordre- eller ihendehaverkonnossement til flere personer, har den som først mottar et eksemplar i god tro, rett til godset. Er godset utlevert på bestemmelsesstedet til innehaveren av et annet eksemplar, plikter denne ikke å gi fra seg det som denne allerede i god tro har fått utlevert.

Den som i god tro har ervervet et ordre- eller ihendehaverkonnossement, plikter ikke å levere det fra seg til den det har kommet bort fra.

### **§ 307. *Stansningsrett***

Den rett en selger har ved mislighold til å hindre utlevering av godset til kjøperen eller dennes bo eller til å kreve det tilbake, gjelder selv om konnossementet er overlevert til kjøperen.

Stansningsretten kan ikke gjøres gjeldende overfor en tredjeperson som i god tro har ervervet et ordre- eller ihendehaverkonnossement.

### **§ 308. Sjøfraktbrev**

Med sjøfraktbrev (sea waybill) forstås et dokument

- 1) som er bevis for en sjøtransportavtale og for at transportøren har mottatt godset, og
- 2) som inneholder et tilsagn fra transportøren om å utlevere godset til den mottakeren som er angitt i dokumentet.

Senderen kan selv etter at sjøfraktbrev er utstedt, bestemme at godset skal utleveres til en annen enn den mottakeren som er angitt i dokumentet. Dette gjelder ikke når senderen i forhold til transportøren har gitt avkall på denne rett, eller mottakeren allerede har gjort sin rett gjeldende.

Konnossement kan kreves etter § 294 med mindre senderen har gitt avkall på sin rett til å endre mottaker.

### **§ 309. Sjøfraktbrevets innhold og bevisvirkning**

Et sjøfraktbrev skal inneholde opplysninger om det gods som er mottatt for transport, senderen, mottakeren og transportøren, transportvilkårene samt frakt og andre kostnader som skal betales av mottakeren. § 296 tredje ledd og § 298 gjelder tilsvarende.

Når ikke annet godtgjøres, er sjøfraktbrevet bevis for transportavtalen samt for at godset er mottatt som angitt i dokumentet.

## **Twister**

### **§ 310. Jurisdiksjons- og voldgiftsklausuler**

Enhver forhåndsavtale som innskrenker saksøkerens rett til å få rettstvist vedrørende stykkgodstransport etter dette kapittel avgjort ved søksmål, er ugyldig for så vidt den begrenser saksøkerens rett til etter eget valg å reise søksmål ved domstol for det sted der:

- a) saksøktes hovedforretningssted ligger, eller saksøktes bosted dersom saksøkte ikke har noe hovedforretningssted,
- b) transportavtalen ble inngått, forutsatt at saksøkte har forretningssted eller agent der som avtalen er sluttet gjennom,
- c) leveringsstedet etter transportavtalen ligger, eller
- d) det avtalte eller faktiske utleveringssted etter transportavtalen ligger.

Reglene i første ledd er ikke til hinder for at søksmål reises ved domstol for det sted som er angitt med henblikk på søksmål i transportavtalen. Etter at tvist er oppstått, kan partene avtale hvordan den skal behandles.

Er konnossement utstedt i henhold til et certeparti som inneholder bestemmelse om avgjørelse av tvister ved søksmål eller voldgift uten at konnossementet uttrykkelig angir at bestemmelsen er bindende for innehaveren av konnossementet, kan transportøren ikke gjøre bestemmelsen gjeldende mot en innehaver av konnossementet som har ervervet det i god tro.

Her i riket kan søksmål vedrørende avtale om transport av stykkgoods i fart mellom to stater i alle tilfelle reises på det sted eller på et av de steder der saken har slik tilknytning som nevnt i første ledd eller på annet sted her i riket som partene har avtalt.

Bestemmelsene i første og fjerde ledd gjelder ikke dersom verken det avtalte leveringssted eller det avtalte eller faktiske utleveringssted etter § 252 tredje ledd ligger i Norge, Danmark, Finland eller Sverige, eller dersom annet følger av Luganokonvensjonen 2007.

Bestemmelsene i paragrafen her er ikke til hinder for at det besluttes midlertidig sikring her i riket.

0 Endret ved lov 19 juni 2009 nr. 79 (ikr. 1 jan 2010 iflg. res. 16 okt 2009 nr. 1279).

### **§ 311. *Voldgift***

Uavhengig av § 310 kan partene skriftlig avtale at tvister skal avgjøres ved voldgift. Som en del av voldgiftsavtalen gjelder at voldgiftssak etter saksøkerens valg kan reises i en av de stater der sted som nevnt i § 310 første ledd ligger, og at voldgiftsretten skal anvende reglene i dette kapittel.

§ 310 annet, tredje og sjette ledd gjelder tilsvarende.

Bestemmelsene i første ledd gjelder ikke dersom verken det avtalte leveringssted eller det avtalte eller faktiske utleveringssted etter § 252 tredje ledd ligger i Norge, Danmark, Finland eller Sverige.

## **Kapittel 14. Befraktning av skip**

### **I. Alminnelige bestemmelser**

#### **§ 321. *Anvendelsesområde. Definisjoner***

Reglene om befraktning gjelder hel- eller delbefraktning av skip. Reglene om reisebefraktning gjelder også konsekutive reiser når annet ikke er bestemt.

I dette kapittel menes med:  
*bortfrakter*, den som ved avtale bortfrakter et skip til en annen (*befrakteren*);  
*avlaster*, den som leverer godset til lastning;  
*reisebefraktning*, befraktning der frakten skal beregnes pr reise;  
*konsekutive reiser*, et visst antall reiser som utføres etter hverandre i henhold til en befraktningsavtale for et bestemt skip;  
*tidsbefraktning*, befraktning der frakten skal beregnes pr tidsenhet;  
*delbefraktning*, befraktning som gjelder mindre enn et helt skip eller en full last når certeparti anvendes.

Reglene i dette kapittel gjelder for avtaler om befraktning av skip i innenriks fart i Norge samt i fart mellom Norge, Danmark, Finland og Sverige. For innenriks fart i Danmark, Finland og Sverige gjelder loven i den stat hvor befordringen finner sted.

Ved befraktning i fart som ikke omfattes av tredje ledd, gjelder reglene i dette kapittel når norsk rett kommer til anvendelse.

#### **§ 322. *Avtalefrihet***

Bestemmelsene i dette kapittel gjelder ikke for så vidt annet følger av avtalen, etablert praksis mellom partene, eller av handelsbruk eller annen sedvane som må anses bindende mellom partene.

Ved reisebefraktning i innenriks fart i Norge samt i fart mellom Norge, Danmark, Finland og Sverige kan reglene i § 347 ikke fravikes ved avtale til skade for avlaster, reisebefrakter eller mottaker. Det samme gjelder bestemmelsene i § 501 første ledd nr 7 og annet ledd første punktum. Om begrensninger i avtalefriheten i innenriks fart i Danmark, Finland og Sverige gjelder loven i den stat hvor befordringen finner sted.

Ved befraktning i fart som nevnt i § 252 første og annet ledd kan bestemmelsene i § 338 om utstedelse av konnossement ikke fravikes ved avtale til skade for avlaster.

Bestemmelsene i dette kapittel kan heller ikke fravikes ved avtale når dette følger av § 325, jf § 347 annet ledd og § 383 annet ledd.

### **§ 323. Befraktning av et bestemt skip. Full last**

Gjelder befraktningsavtalen et bestemt skip, kan bortfrakteren ikke oppfylle avtalen med et annet skip. Gir avtalen bortfrakteren rett til å sette inn et annet skip enn det avtalte eller for øvrig bruke andre skip, kan bortfrakteren bare sette inn skip som er like egnet som det avtalte skip. Retten kan utøves flere ganger.

Gjelder avtalen et helt skip eller en full last, kan bortfrakteren ikke ta med gods for andre enn befrakteren. Dette gjelder selv om skipet skal gå i ballast for å påbegynne ny reise.

### **§ 324. Overdragelse av befraktningsavtalen**

Overdrar befrakteren sin rett etter befraktningsavtalen til en annen eller frembortfrakter befrakteren skipet, vedblir befrakteren å være ansvarlig for at avtalen oppfylles.

Bortfrakteren kan ikke overdra befraktningsavtalen uten samtykke fra befrakteren. Har befrakteren samtykket, opphører bortfrakterens ansvar etter avtalen.

### **§ 325. Trampkonnossement**

Utsteder bortfrakteren konnossement for gods som befordres med skipet, bestemmer konnossementet vilkårene for befordringen og utleveringen av godset i forholdet mellom bortfrakteren og en tredjeperson som innehar konnossementet. Bestemmelser i befraktningsavtalen som ikke er tatt inn i konnossementet, kan ikke gjøres gjeldende overfor en tredjeperson med mindre konnossementet viser til dem.

Reglene om konnossement i §§ 295 til 307 gjelder også konnossement som nevnt i første ledd. Når det følger av § 253 at reglene i kapittel 13 skal gjelde for konnossementet, bestemmes bortfrakterens ansvar og rettigheter overfor tredjepersoner av reglene i §§ 274 til 290, jf § 254.

## **II. Reisebefraktning**

### **Innledende bestemmelser**

#### **§ 326. Frakt**

Følger ikke frakten av avtalen, betales gjengs frakt på avtaletiden.

Er det lastet annet eller mer gods enn avtalt, betales for dette gjengs frakt ved lasting, likevel ikke mindre enn den avtalte frakt.

### § 327. *Sjødyktighet*

Reisebortfrakteren skal sørge for at skipet er sjødyktig, herunder at det er tilstrekkelig bemannet og utrustet, og at lasterom, kjøle- og fryserom og alle andre deler av skipet hvor gods lastes, er i forsvarlig stand til mottakelse, befordring og bevaring av godset.

### § 328. *Reisebefrakterens valg av laste- og lossehavn*

Gir befraktningsavtalen reisebefrakteren rett til å velge laste- eller lossehavn, skal skipet gå til den havn som denne anviser såfremt adgangen er fri og skipet kan ligge flott og sikkert og uten hinder gå inn eller ut med lasten. Valg av lossehavn treffes senest ved avslutning av lastingen.

Har reisebefrakteren beordret skipet til en usikker havn, er reisebefrakteren ansvarlig for skade som skipet derved påføres, med mindre skaden ikke skyldes feil eller forsømmelse av reisebefrakteren selv eller noen reisebefrakteren svarer for.

Ved konsekutive reiser må en rett til å velge hvilke reiser skipet skal utføre, utøves slik at den samlede lengde av lastereisene og ballastreisene under avtalen blir vesentlig den samme. Ellers plikter reisebefrakteren å svare erstatning for frakttap.

Reisebefrakteren kan ikke omgjøre valget av havn eller reise.

### § 329. *Lasteplass*

Er bestemt lasteplass ikke avtalt, legges skipet på den plass som reisebefrakteren anviser, såfremt adgangen er fri og skipet kan ligge flott og sikkert og uten hinder gå ut med lasten.

Er lasteplass ikke anvist i tide, legges skipet på sedvanlig lasteplass. Lar det seg ikke gjøre, skal reisebortfrakteren velge en plass hvor lasting med rimelighet kan foregå.

Enten bestemt lasteplass er avtalt eller ikke, kan reisebefrakteren kreve at skipet forhales fra en lasteplass til en annen mot selv å bære omkostningene ved dette.

## Lastetid

### § 330. *Lastetiden*

Reisebortfrakteren plikter å la skipet ligge til lasting en viss lastetid som omfatter liggetid og overliggetid. Ved befraktning på *linjefartsvilkår* (*liner terms*) inngår ingen overliggetid i lastetiden.

### § 331. *Liggetidens lengde*

Liggetid er den tid som ved befraktningsavtalens inngåelse med rimelighet kan påregnes å gå med til lastingen. Ved beregningen skal hensyn tas til skipets og lastens art og størrelse, lasteinneordningene om bord og i havnen og andre liknende omstendigheter.

Liggetiden beregnes ved klausulene

- 1) *fac* (fast as can), med utgangspunkt i at lasting skal foregå så raskt som skipet kan ta imot lasten med uskadde lasteinneordninger,
- 2) *faccop* (fast as can custom of the port), med utgangspunkt i at lasting skal foregå så raskt som vanlig lastemåte i havnen tillater,
- 3) *liner terms* (linjefartsvilkår), med utgangspunkt i at lasting skal foregå så raskt som ved vanlig lasting i havnen av skip i linjefart, med tillegg av den tid som går tapt ved trafikkopphopning.



Er det fastsatt en samlet tid for lasting og lossing, utløper ikke liggetiden før den samlede tid er utløpt.

Liggetiden beregnes i arbeidsdager og arbeidstimer. Som arbeidsdag regnes hverdager da det arbeides det antall timer som er vanlig på hverdager i havnen, og som arbeidstime hver time som på hverdager kan brukes til lasting. For de dager det arbeides mindre enn på arbeidsdager, regnes det antall timer som vanligvis brukes til lasting.

### **§ 332. *Liggetidens begynnelse***

Liggetiden begynner ikke å løpe før skipet er på lasteplassen, klart til å ta inn last, og reisebortfrakteren har gitt melding om dette.

Melding kan gis på forhånd, men ikke før skipet er kommet frem til lastehavnen. Viser det seg senere at skipet ikke var klart til å ta inn last, skal den tid som går tapt på grunn av nødvendig klargjøring, ikke regnes med i liggetiden.

Meldingen skal gis til avlasteren eller, dersom denne ikke kan treffes, til reisebefrakteren. Kan verken avlasteren eller reisebefrakteren treffes, anses meldingen som gitt når den er avsendt på hensiktsmessig måte.

Tiden regnes enten fra det klokkeslett da arbeidet i havnen vanligvis begynner om morgenen, eller fra middagspausens slutt. I første tilfelle må meldingen være gitt senest en time før kontortidens slutt arbeidsdagen før, i siste tilfelle senest klokken 10 samme dag.

### **§ 333. *Hindringer***

Kan ikke skipet legges på lasteplassen på grunn av hindring på reisebefrakterens side, kan det likevel meldes klart til lasting med den virkning at liggetiden begynner å løpe. Det samme gjelder ved trafikkopphopning og dessuten ved andre hindringer som reisebortfrakteren ikke med rimelighet kunne ta i betraktning på avtaletiden.

I liggetiden medregnes ikke tid som går tapt ved hindring på reisebortfrakterens side. Det samme gjelder tid som går tapt som følge av at skipet på grunn av forhold som reisebortfrakteren med rimelighet kunne ta i betraktning på avtaletiden, er lagt på en lasteplass som ikke er sedvanlig. Derimot medregnes opphold ved forhaling av skipet.

### **§ 334. *Overliggetid***

Overliggetid er den tid skipet etter liggetidens utløp må ligge for å bli lastet, med mindre lengden av overliggetiden er fastsatt ved avtale.

Overliggetiden beregnes i løpende dager og timer fra liggetidens utløp. § 333 annet ledd gjelder tilsvarende.

### **§ 335. *Godtgjørelse for overliggetid***

Reisebortfrakteren har krav på særskilt godtgjørelse for overliggetid. Godtgjørelsen fastsettes under hensyn til frakten og den økning eller minskning av reisebortfrakterens utgifter som følger av at skipet ligger stille.

Godtgjørelsen forfaller ved påkrav.

Blir ikke godtgjørelsen betalt eller sikkerhet stilt, kan reisebortfrakteren gjøre anmerkning om kravet på konnossementet. Gjør reisebortfrakteren ikke det, kan reisebortfrakteren i stedet fastsette en rimelig betalingsfrist. Er beløpet ikke betalt innen fristens utløp, kan reisebortfrakteren heve befraktningsavtalen og kreve erstatning etter alminnelige kontraktsregler for tap som skyldes at reisen bortfaller.

## Lasting

### § 336. *Lasting og stuing*

Dersom annet ikke følger av praksis i havnen, skal reisebefrakteren levere godset ved skipets side og reisebortfrakteren ta det om bord. Ved klausulene

- 1) *fi* (free in and out), skal reisebefrakteren sørge for lastingen,
- 2) *liner terms* (linjefartsvilkår), skal reisebortfrakteren sørge for lastingen.

Reisebortfrakteren sørger for underlag og annet som trengs til stuingen og utfører denne.

Om dekkslast gjelder § 263 tilsvarende.

Er skipet på grunn av et forhold som reisebortfrakteren med rimelighet kunne ta i betraktning på avtaletiden, lagt på en lasteplass som ikke er sedvanlig, er reisebortfrakteren ansvarlig for de økte utgifter som dette medfører.

### § 337. *Levering av godset*

Godset skal leveres og lastes med tilbørlig hurtighet. Det skal leveres på slik måte og i slik stand at det lett og sikkert kan tas om bord, stues, befordres og losses.

Bestemmelsene i §§ 256 til 259 gjelder tilsvarende.

### § 338. *Ombordkonnossement*

Når godset er lastet, skal reisebortfrakteren eller skipsføreren eller den reisebortfrakteren ellers har bemyndiget, på avlasterens forlangende utstede ombordkonnossement, forutsatt at de nødvendige papirer og opplysninger foreligger.

Avlasteren kan kreve særskilte konnossementer for de enkelte deler av godset med mindre dette vil medføre vesentlig ulempe.

Utstedes konnossement med andre vilkår enn fastsatt i befraktningsavtalen, og dette medfører økt ansvar for reisebortfrakteren, skal reisebefrakteren holde reisebortfrakteren skadesløs.

## Reisen

### § 339. *Reisebortfrakterens omsorgsplikt*

Reisen skal utføres med tilbørlig hurtighet og for øvrig på forsvarlig måte. Bestemmelsene i §§ 262, 266 og 267 gjelder tilsvarende.

### § 340. *Deviasjon. Substitutthavn*

Deviasjon kan bare foretas for å redde personer, eller for å berge skip eller gods eller av annen rimelig grunn.

Inntre det hindringer som medfører at skipet ikke kan anløpe lossehavnen og losse lasten, eller at dette ikke kan skje uten urimelig opphold, kan reisebortfrakteren i stedet velge en annen rimelig lossehavn.

#### **§ 341. Avstandsfrakt**

Er en del av reisen utført når befrakningsavtalen heves eller faller bort eller godset av annen grunn losses i en annen havn enn den avtalte lossehavn, kan reisebortfrakteren kreve avstandsfrakt. § 344 gjelder tilsvarende.

Avstandsfrakt er det beløp som blir tilbake av den avtalte frakt når fradrag gjøres etter forholdet mellom lengden av den gjenstående og den avtalte reise. Hensyn tas også til varigheten av og de særlige omkostninger ved sådanne reiser. Avstandsfrakten kan ikke overstige godsets verdi.

Enhver av partene kan kreve avstandsfrakten fastsatt av en dispassjør. Tvist om riktigheten av dispassjørens avgjørelse kan bringes inn for domstolene.

#### **§ 342. Farlig gods**

Er farlig gods lastet uten at reisebortfrakteren kjente dets farlige beskaffenhet, kan reisebortfrakteren etter forholdene losse, uskadeliggjøre eller ødelegge godset uten plikt til å betale erstatning. Det samme gjelder selv om reisebortfrakteren kjente til godsets farlige beskaffenhet, dersom det senere oppstår en fare for person eller eiendom som gjør det uforsvarlig å beholde godset om bord.

### **Lossing og utlevering av godset m v**

#### **§ 343. Lossingen**

Med hensyn til losseplass, lossetid og lossingen av godset gjelder bestemmelsene i §§ 329 til 337 tilsvarende. Det som der er bestemt om reisebefrakteren, skal gjelde mottakeren av godset.

Den som legitimerer seg som mottaker, har rett til å besikte godset før vedkommende tar imot det.

Er det flere mottakere av gods som befordres i henhold til samme befrakningsavtale, kan de ikke anvise losseplass eller kreve forhaling med mindre alle er enige.

Økte omkostninger som følge av at godset er skadet eller må bortskaftes på grunn av en skade, skal betales av reisebefrakteren dersom skaden skyldes godsets egen beskaffenhet eller feil eller forsømmelse på reisebefrakterens side. Ved klausulen *fio* (free in and out) dekker reisebefrakteren omkostningene med mindre reisebortfrakteren er ansvarlig for skaden etter reglene i § 347.

#### **§ 344. Frakt for gods som ikke er i behold**

For gods som ikke er i behold ved reisens slutt, kan frakt ikke kreves, med mindre det er gått tapt som følge av sin egen beskaffenhet, mangler ved pakningen eller feil eller forsømmelse på reisebefrakterens side, eller reisebortfrakteren har solgt det for eierens regning eller har losset, uskadeliggjort eller ødelagt det i henhold til § 342.

Forutbetalt frakt skal betales tilbake hvis reisebortfrakteren etter første ledd ikke har krav på frakt.

**§ 345. Mottakerens og reisebefrakterens ansvar for frakten. Tilbakeholdsrett**

Ved å ta imot godset blir mottakeren ansvarlig for frakt og andre krav etter reglene i § 269.

Reisebortfrakteren kan i alle tilfelle kreve betaling av reisebefrakteren etter reglene i § 273.

Reisebortfrakteren har tilbakeholdsrett etter reglene i § 270.

**§ 346. Opplegging av godset**

Unnlater mottakeren å oppfylle vilkårene for utlevering av godset, eller forsinker mottakeren lossingen slik at den ikke kan fullføres til avtalt tid eller for øvrig uten urimelig forsinkelse, har reisebortfrakteren rett til å losse godset og legge det opp under sikker forvaring for mottakerens regning. Mottakeren skal underrettes om opplegningen.

Nekter mottakeren å ta imot godset, eller er mottakeren ikke kjent eller ikke å treffe, skal reisebortfrakteren så hurtig som mulig underrette reisebefrakteren. Melder mottakeren seg ikke så tidlig at lossingen kan fullføres til rett tid, skal reisebortfrakteren losse og legge opp godset. Mottakeren og reisebefrakteren underrettes om opplegningen.

I underretning etter første og annet ledd skal det angis en rimelig frist etter hvis utløp reisebortfrakteren kan selge eller på annen måte råde over opplagt gods. Ved salg eller annen forføyning over godset gjelder § 272.

**§ 347. Lasteskader. Forsinket utlevering**

Reisebortfrakteren er ansvarlig etter reglene i §§ 274 til 285 og 287 til 289 for tap som følge av at gods går tapt, kommer til skade eller blir forsinket mens det er i reisebortfrakterens varetekt. Bestemmelsene for innenriks fart i Norge i § 276 tredje ledd og § 280 annet ledd gjelder ikke. Reglene i § 286 gjelder tilsvarende.

Mottaker som ikke er reisebefrakteren, kan også kreve erstatning etter første ledd. Har mottakeren konnossement utstedt av reisebortfrakteren, kan mottakeren også påberope reglene i § 325.

0 Endret ved lov 2 aug 1996 nr. 61 (ikr. 1 jan 1997).

**Kontraktsbrudd og hindringer på reisebortfrakterens side****§ 348. Kanselleringstid**

Skal skipet være lasteklart innen en bestemt tid (kanselleringstid), kan reisebefrakteren heve befraktningsavtalen dersom skipet ikke er lasteklart eller ikke er meldt lasteklart før utløpet av fristen.

Gir reisebortfrakteren melding om at skipet vil komme etter fristens utløp, og oppgir når skipet vil være lasteklart, må reisebefrakteren uten ugrunnet opphold heve avtalen. Heves ikke avtalen, blir det oppgitte tidspunkt ny kanselleringstid.

**§ 349. Forsinkelse og annet kontraktsbrudd**

Reisebefrakteren kan heve befraktningsavtalen på grunn av forsinkelse eller annet kontraktsbrudd på reisebortfrakterens side når kontraktsbruddet er vesentlig.

Etter at lasting er foretatt, kan reisebefrakteren ikke heve avtalen for så vidt lossing av godset vil medføre vesentlig skade eller ulempe for andre befraktere. Ved konsekutive reiser kan reisebefrakteren ikke heve for en enkelt reise med mindre utførelsen av denne er uvesentlig for reisebortfrakteren i forhold til de gjenstående reiser.

Vil reisebefrakteren heve avtalen, må reisebefrakteren gi melding om dette uten ugrunnet opphold etter at denne må antas å ha fått kjennskap til kontraktsbruddet. Gjør reisebefrakteren ikke det, går hevningsretten tapt.

### **§ 350. Tap av skipet**

Gjelder befrakningsavtalen et bestemt skip og dette går tapt eller blir uistandsettelig, plikter reisebortfrakteren ikke å utføre reisen. I så fall kan reisebortfrakteren ikke kreve å utføre reisen med et annet skip, selv om avtalen tillater reisebortfrakteren å sette inn et annet skip enn det avtalte.

### **§ 351. Reisebortfraktersens erstatningsansvar**

Oppstår det som følge av forsinkelse eller annet kontraktsbrudd på reisebortfraktersens side tap som ikke omfattes av § 347, gjelder §§ 275 og 276 tilsvarende. Bestemmelsen for innenriks fart i Norge i § 276 tredje ledd gjelder ikke.

0 Endret ved lov 2 aug 1996 nr. 61 (ikr. 1 jan 1997).

## **Kontraktsbrudd og hindringer på reisebefraktersens side**

### **§ 352. Tilbaketreden før lasting**

Trer reisebefrakteren tilbake fra befrakningsavtalen før lastingen er begynt eller har reisebefrakteren ved avslutningen av lastingen ikke levert alt det gods avtalen gjelder, kan reisebortfrakteren kreve erstatning for frakttap og annen skade. Ved konsekutive reiser kan tilbaketreden fra en enkelt reise bare skje dersom utførelsen av denne er uvesentlig for reisebortfrakteren i forhold til de gjenstående reiser.

Ved fastsettelse av erstatningen skal hensyn tas til om reisebortfrakteren uten rimelig grunn har unnlatt å ta med annet gods.

Erstatning kan ikke kreves hvis muligheten for å levere eller befordre godset eller innføre det på bestemmelsesstedet må anses utelukket på grunn av omstendigheter som reisebefrakteren ikke burde ha tatt i betraktning da avtalen ble sluttet, såsom utførsels- eller innførselsforbud eller annen forføyning av offentlig myndighet, hendelig undergang av alt gods av den art som avtalen gjelder, eller liknende omstendigheter. Det samme gjelder hvis avtalen angår bestemt gods som går til grunne ved en ulykkeshendelse.

Vil reisebefrakteren påberope en omstendighet som nevnt i tredje ledd, skal reisebefrakteren uten ugrunnet opphold gi melding om det. Gjør reisebefrakteren ikke det, plikter denne å erstatte den skade som følger av dette.

### **§ 353. Hevningsrett**

Kan reisebefrakteren tre tilbake fra befrakningsavtalen uten erstatningsansvar, jf § 352 tredje ledd, kan reisebortfrakteren heve avtalen når reisebortfrakteren gir melding om dette uten ugrunnet opphold.

Leverer reisebefrakteren ikke alt det gods avtalen gjelder, kan reisebortfrakteren sette en rimelig frist for reisebefrakteren til å betale erstatning eller å stille sikkerhet. Er dette ikke gjort innen fristens utløp, kan reisebortfrakteren heve avtalen. Reisebortfrakteren kan dessuten kreve erstatning etter § 352 med mindre reisebefrakteren er uten ansvar for ikke å ha levert det gods som mangler.

#### **§ 354. *Tilbaketreden etter lasting***

Etter at lasting er foretatt, kan reisebefrakteren ikke kreve godset losset eller reisen avbrutt dersom dette vil medføre vesentlig skade eller ulempe for reisebortfrakteren eller andre befraktere. Bestemmelsene i §§ 352 og 353 gjelder tilsvarende.

#### **§ 355. *Forsinket lasting***

Er overliggetiden avtalt og har reisebefrakteren ved lastetidens utløp ikke levert godset eller bare levert en del av det, gjelder reglene i §§ 352 og 353 tilsvarende. Det samme gjelder når avtalen inneholder klausulen liner terms og liggetiden er ute.

Er overliggetidens lengde ikke avtalt, men lastingen blir så forsinket at det oppstår vesentlig tap eller ulempe for reisebortfrakteren selv om godtgjørelse for overliggetid betales, kan reisebortfrakteren heve avtalen eller, når noe gods allerede er levert, erklære lastingen for avsluttet. I så fall gjelder reglene i §§ 352 og 353 tilsvarende.

#### **§ 356. *Annen forsinkelse***

Blir skipet oppholdt etter lastingen eller på reisen som følge av forhold på reisebefrakterens side, kan reisebortfrakteren kreve erstatning med mindre oppholdet ikke skyldes feil eller forsømmelse av reisebefrakteren eller noen reisebefrakteren svarer for. Tilsvarende gjelder når skipet blir oppholdt under lossingen fordi det ikke er mulig for reisebortfrakteren å foreta opplegging av godset etter § 346.

Blir ved konsekutive reiser frakt, godtgjørelse for overliggetid eller andre krav etter befraktningsavtalen ikke betalt i rett tid, kan reisebortfrakteren fastsette en rimelig betalingsfrist. Er kravet ikke betalt innen fristens utløp, kan reisebortfrakteren stanse oppfyllelsen eller heve avtalen. Reisebortfrakteren kan kreve erstatning etter alminnelige kontraktsregler for tap som skyldes stansningen eller, dersom avtalen heves, at de gjenstående reiser bortfaller.

#### **§ 357. *Skade på grunn av godset***

Har godset forårsaket tap for reisebortfrakteren eller skade på skipet, plikter reisebefrakteren å betale erstatning dersom reisebefrakteren selv eller noen reisebefrakteren svarer for, har utvist feil eller forsømmelse. Det samme gjelder ved skade på annet gods om bord i skipet.

### **Bortfall av befraktningsavtaler**

#### **§ 358. *Krigsfare***

Viser det seg etter at befraktningsavtalen er inngått, at reisen vil medføre fare for skipet, personer om bord eller lasten som følge av krig, blokade, opprør, borgerlige uroligheter eller sjørøveri eller annen væpnet vold, eller at en slik fare er blitt vesentlig øket, kan såvel

reisebortfrakteren som reisebefrakteren heve avtalen uten plikt til å betale erstatning, selv om reisen er påbegynt. Den som vil heve, skal gi melding om dette uten ugrunnet opphold. Blir det ikke gjort, plikter vedkommende å erstatte den skade som følger av dette.

Kan faren avverges ved at en del av godset blir tilbake eller losses, kan avtalen bare heves for denne del. Reisebortfrakteren kan likevel, når det ikke medfører vesentlig skade eller ulempe for andre befraktere, heve avtalen i dens helhet hvis det ikke på oppfordring betales erstatning eller stilles sikkerhet for frakttap og annen skade.

### **§ 359. *Konsekutive reiser***

Ved konsekutive reiser kan hevning etter § 358 for en enkelt reise bare skje dersom utførelsen av denne er uvesentlig i forhold til de gjenstående reiser.

Gir befrakningsavtalen reisebefrakteren rett til å velge hvilke reiser skipet skal utføre, kan hevning etter § 358 bare skje dersom faren er av vesentlig betydning for oppfyllelsen av avtalen.

### **§ 360. *Kostnader ved opphold***

Blir skipet etter påbegynt lasting oppholdt på grunn av fare som nevnt i § 358, enten i lastehavnen eller i annen havn på reisen, skal kostnadene ved oppholdet anses som felleshavarikostnader og fordeles på skip, frakt og last etter reglene om felleshavari. Heves befrakningsavtalen, gjelder dette likevel ikke kostnader som deretter påløper.

### **§ 361. *Utløp av avtaleperioden ved konsekutive reiser***

Er skipet befraktet for så mange reiser som det kan utføre i et angitt tidsrom og har reisebefrakteren før utløpet av perioden fått melding om at skipet er klart til å ta inn last, skal reisen utføres selv om dette må skje helt eller delvis etter at avtaleperioden er utløpt.

Er det på det rene at skipet ikke kan nå lastehavnen og være lasteklart før utløpet av avtaleperioden, plikter ikke reisebortfrakteren å sende skipet til lastehavnen.

Gir reisebortfrakteren melding om at skipet kan komme for sent frem til lastehavnen og ber om forholdsordre, kan reisebefrakteren bestemme enten at reisen skal utføres under befrakningsavtalen eller at avtalen skal opphøre. Avtalen opphører dersom reisebefrakteren ikke uten ugrunnet opphold etter å ha fått meldingen, krever at reisen skal utføres.

## **III. Kvantumskontrakter**

### **§ 362. *Anvendelsesområde***

Reglene om kvantumskontrakter gjelder befordring med skip av fastsatt kvantum gods fordelt på flere reiser innenfor et angitt tidsrom.

Er det avtalt at reisene skal utføres etter hverandre med bestemt skip, gjelder reglene likevel ikke.

### **§ 363. *Valgrett for kvantum***

Gir kontrakten et spillerom for det samlede kvantum gods som skal befordres, har befrakteren valgretten.

Gir kontrakten et spillerom for hvor stort kvantum som skal befordres på den enkelte

reise, er det bortfrakteren som har valgetten.

#### **§ 364. *Skipningsprogram***

Befrakteren skal utarbeide skipningsprogram for perioder av rimelig lengde hensett til det tidsrom kontrakten gjelder, og i god tid underrette bortfrakteren om dette.

Befrakteren skal sørge for at det kvantum kontrakten omfatter, blir rimelig fordelt over kontraktsperioden. Det skal tas hensyn til størrelsen av de skip som skal brukes.

#### **§ 365. *Melding om skipninger***

Befrakteren skal med rimelig frist gi melding om skipninger. I meldingen skal det angis når godset senest vil være klart til lasting.

#### **§ 366. *Nominering av skip***

Når melding om en skipning er gitt, plikter bortfrakteren å skaffe et skip som er egnet til å utføre reisen til rett tid. Bortfrakteren skal med rimelig frist gi befrakteren melding om hvilket skip som skal utføre reisen, og om dets lasteevne og forventede ankomst til lastehavn.

Bortfrakteren plikter ikke å skaffe skip til gods som ikke er klart til lasting innen utløpet av kontraktsperioden, med mindre overskridelsen skyldes forhold utenfor befrakterens kontroll og ikke er vesentlig.

#### **§ 367. *Utførelsen av reiser***

Når bortfrakteren har gitt melding etter § 366, gjelder reglene om reisebefraktning eller stykkgodstransport for den befordring som skal utføres.

Hvis bortfrakterens plikt til å utføre en enkelt reise faller bort på grunn av forhold som bortfrakteren er ansvarlig for, har befrakteren rett til å kreve at godset eller et tilsvarende kvantum nytt gods blir befordret.

Gir bortfallet av reisen grunn til å regne med at senere reiser ikke vil bli utført uten vesentlig forsinkelse, kan befrakteren heve kontrakten for den gjenstående del.

#### **§ 368. *Forsinket melding om skipninger og skipningsprogram***

Dersom befrakteren ikke i tide gir melding om en skipning, kan bortfrakteren fastsette en rimelig tilleggsfrist. Oversittes fristen, kan bortfrakteren enten gi melding om skip etter § 366 i samsvar med gjeldende skipningsprogram eller heve kontrakten for den reise det gjelder.

Gir forsinkelsen grunn til å regne med at det vil inntre vesentlig forsinkelse ved melding om senere skipninger, kan bortfrakteren heve kontrakten for den gjenstående del.

Bortfrakteren kan kreve erstatning med mindre forsinkelsen skyldes forhold som nevnt i § 352 tredje ledd.

Dersom befrakteren ikke i tide underretter bortfrakteren om skipningsprogram, kan bortfrakteren fastsette en rimelig tilleggsfrist. Oversittes fristen, kan bortfrakteren heve kontrakten for den gjenstående del. Tredje ledd gjelder tilsvarende.



### **§ 369. Forsinket nominering av skip**

Dersom bortfrakteren ikke i tide gir melding om skip, kan befrakteren fastsette en rimelig tilleggsfrist. Oversittes fristen, kan befrakteren heve kontrakten for den reise det gjelder.

Gir forsinkelsen grunn til å regne med at det vil inntre vesentlig forsinkelse ved melding om skip for senere skipninger, kan befrakteren heve kontrakten for den gjenstående del.

Befrakteren kan kreve erstatning med mindre forsinkelsen skyldes en hindring utenfor bortfrakters kontroll som bortfrakteren ikke med rimelighet kunne ventes å ha tatt i betraktning på avtaletiden, eller å unngå eller overvinne følgene av.

### **§ 370. Forsinket betaling av frakt m v**

Blir frakt, overliggetidsgodtgjørelse eller andre krav etter kontrakten ikke betalt i rett tid, kan bortfrakteren fastsette en rimelig betalingsfrist. Er kravet ikke betalt innen fristens utløp, kan bortfrakteren stanse oppfyllelsen av kontrakten eller, dersom forsinkelsen utgjør vesentlig kontraktsbrudd, heve kontrakten.

Bortfrakteren kan kreve erstatning etter alminnelige kontraktsregler for tap som skyldes at oppfyllelsen blir stanset eller, dersom kontrakten heves, at de gjenstående reiser bortfaller.

Ved avslutningen av en reise under kontrakten har bortfrakteren tilbakeholdsrett i lasten for de krav som skyldes etter kontrakten. I forhold til en tredjeperson som har konnossement utstedt av bortfrakteren, gjelder dette bare hvis kravet er ført på konnossementet, jf § 325.

### **§ 371. Krigsfare**

Inntre det i kontraktsperioden krig, krigsliknende forhold eller vesentlig økning av krigsfare og dette er av vesentlig betydning for oppfyllelsen av kontrakten, kan såvel bortfrakteren som befrakteren heve kontrakten uten plikt til å betale erstatning.

Den som vil heve kontrakten, skal gi melding om dette uten ugrunnet opphold. Blir det ikke gjort, plikter vedkommende å erstatte den skade som følger av dette.

## **IV. Tidsbefraktning**

### **Levering av skipet**

#### **§ 372. Skipets tilstand og utrustning**

Tidsbortfrakteren skal stille skipet til tidsbefrakterens rådighet på det sted og til den tid som er avtalt.

Ved leveringen skal tidsbortfrakteren sørge for at skipets tilstand, påbudte sertifikater, bemanning, proviantering og øvrige utrustning oppfyller de krav som stilles i alminnelig fraktfart i det fartsområdet befraktningsavtalen angir.

Skipet skal dessuten ha nok brensel om bord til at det kan nå nærmeste brukbare bunkringshavn. Tidsbefrakteren skal overta brenselet og betale for det etter prisen i denne havn.

#### **§ 373. Besiktigelse**

Ved leveringen kan såvel tidsbortfrakteren som tidsbefrakteren kreve at det foretas vanlig

besiktigelse av skipet, dets utrustning og dets beholdning av brensel.

Omkostningene, herunder tidstap ved besiktigelsen, betales med en halvdel av hver av partene.

Besiktigelsesrapporten er bevis for skipets og utrustningens tilstand og dets beholdning av brensel med mindre annet godtgjøres.

#### **§ 374. Levering av skipet i sjøen**

Har partene avtalt at skipet skal leveres i sjøen, skal tidsbortfrakteren gi tidsbefrakteren melding om leveringen og oppgi skipets posisjon samt leveringstidspunktet.

Besiktigelse som nevnt i § 373 foretas i første havn skipet anløper etter leveringen. Påvises det mangler, skal det ikke betales frakt for den tid som går tapt ved retting av manglene. Bli befaktningsavtalen hevet av tidsbefrakteren etter § 376, bortfaller tidsbortfrakterens krav på frakt fra leveringen.

#### **§ 375. Kanselleringsfrist. Forsinket levering**

Skal skipet etter befaktningsavtalen være lasteklart innen en bestemt tid (kanselleringsfrist), kan tidsbefrakteren heve avtalen dersom skipet ikke er lasteklart eller ikke er meldt lasteklart før utløpet av fristen. Tilsvarende gjelder dersom skipet for øvrig skal være levert innen en bestemt tid fastsatt i avtalen.

Gir tidsbortfrakteren melding om at skipet vil komme for sent og oppgir når skipet vil være lasteklart eller kunne leveres, må tidsbefrakteren heve uten ugrunnet opphold. Heves ikke avtalen, blir det oppgitte tidspunkt ny kanselleringsfrist.

Bli skipet i andre tilfeller levert for sent, kan tidsbefrakteren heve avtalen hvis forsinkelsen utgjør vesentlig kontraktsbrudd.

#### **§ 376. Mangler ved skipet**

Er det ved leveringen mangel ved skipet eller dets utrustning, kan tidsbefrakteren kreve avslag i frakten eller, dersom kontraktsbruddet er vesentlig, heve befaktningsavtalen. Dette gjelder ikke dersom mangelen blir rettet av tidsbortfrakteren uten slik forsinkelse som etter § 375 vil gi tidsbefrakteren rett til å heve avtalen.

#### **§ 377. Erstatningsansvar**

Tidsbefrakteren kan kreve erstatning for tap som følge av forsinkelse eller mangel ved leveringen med mindre forsinkelsen eller mangelen ikke skyldes feil eller forsømmelse av tidsbortfrakteren eller noen denne svarer for. Tidsbefrakteren kan også kreve erstatning for tap som følge av at skipet på avtaletiden savnet egenskaper eller utrustning som må anses tilsikret.

## **Utførelsen av reisene**

#### **§ 378. Tidsbefrakterens råderett**

Tidsbortfrakteren skal i befaktningsperioden utføre de reiser som tidsbefrakteren i samsvar med befaktningsavtalen krever. § 372 annet ledd gjelder tilsvarende.

Tidsbortfrakteren plikter likevel ikke å utføre en reise som utsetter skipet, personer om bord eller lasten for fare som følge av krig, krigsliknende forhold, is eller annen fare eller vesentlig ulempe som tidsbortfrakteren ikke med rimelighet kunne regne med på avtaletiden.

Tidsbortfrakteren plikter ikke å ta med lett antennelig, brennbart, etsende eller annet farlig gods med mindre godset leveres i slik stand at det kan befordres og utleveres i samsvar med de krav og anbefalinger som stilles av myndighetene i det land der skipet er registrert, i det land der rederen har sitt hovedforretningssted, og i de havner som inngår i reisen. Tidsbortfrakteren plikter heller ikke å ta med levende dyr.

### **§ 379. Underretningsplikt**

Tidsbortfrakteren skal holde tidsbefrakteren underrettet om alle forhold vedrørende skipet og reisene av betydning for tidsbefrakteren. Tidsbefrakteren skal underrette tidsbortfrakteren om planlagte reiser.

### **§ 380. Brensel**

Tidsbefrakteren skal sørge for brensel og vann til skipets maskiner. Tidsbefrakteren svarer for at levert brensel er i samsvar med avtalte spesifikasjoner.

### **§ 381. Lasting og lossing m v**

Tidsbefrakteren skal sørge for mottakelse, lasting, stuing, trimming, sikring, lossing og utlevering av lasten. Stuingen skal foregå slik at skipet er betryggende stabilisert og lasten sikret. Tidsbefrakteren skal følge instruksjoner fra tidsbortfrakteren om lastens fordeling i den utstrekning hensynet til skipets sikkerhet og stabilitet tilsier det.

Tidsbefrakteren kan kreve slik medvirkning av skipsfører og mannskap som er vanlig i den fart det gjelder. Godtgjørelse for overtidsarbeid og andre særlige utgifter ved slik medvirkning betales av tidsbefrakteren.

Pliker tidsbortfrakteren å erstatte tap som følge av lasting, stuing, trimming, sikring, lossing eller utlevering av lasten, skal tidsbefrakteren holde tidsbortfrakteren skadesløs med mindre tapet skyldes skipsføreren eller mannskapets medvirkning eller annet forhold som tidsbortfrakteren svarer for.

### **§ 382. Konnossement**

Tidsbortfrakteren plikter å utstede konnossement for lastet gods for den reise skipet skal utføre, med de vilkår som er vanlige i den fart det gjelder. Pådrar tidsbortfrakteren seg derved ansvar overfor innehaveren av konnossementet som går ut over ansvaret etter befraktningsavtalen, skal tidsbefrakteren holde tidsbortfrakteren skadesløs.

Tidsbortfrakteren plikter ikke å følge krav fra tidsbefrakteren om å utlevere godset til mottaker som ikke er legitimert, eller for øvrig i strid med konnossementet, hvis dette vil være i strid med redelighet og god tro. Tidsbortfrakteren kan i alle tilfelle kreve sikkerhet for det ansvar slik utlevering kan medføre.

### **§ 383. Lasteskader. Forsinket utlevering**

Tidsbortfrakteren er overfor tidsbefrakteren ansvarlig etter reglene i §§ 274 til 285 og 287 til 289 for tap som følge av at gods går tapt, kommer til skade eller blir forsinket mens det er i tidsbortfrakterens varetekt. Bestemmelsene for innenriks fart i Norge i § 276 tredje ledd og § 280 annet ledd gjelder ikke. Reglene i § 286 gjelder tilsvarende.

Mottaker som ikke er tidsbefrakteren, kan også kreve erstatning etter første ledd. Har mottakeren konnossement utstedt av tidsbortfrakteren, kan mottakeren også påberope reglene i § 325.

0 Endret ved lov 2 aug 1996 nr. 61 (ikr. 1 jan 1997).

#### **§ 384. Forsinkelse og annet kontraktsbrudd på tidsbortfrakterens side**

Holdes skipet ikke i sjødyktig og for øvrig kontraktsmessig stand, eller utføres reisene for sent, eller foreligger annet kontraktsbrudd på tidsbortfrakterens side, kan tidsbefrakteren heve befrakningsavtalen dersom kontraktsbruddet medfører at formålet med avtalen blir vesentlig forfeilet. Vil tidsbefrakteren heve avtalen, må tidsbefrakteren gi melding om det uten ugrunnet opphold etter å ha fått eller må antas å ha fått kjennskap til kontraktsbruddet. Gjør tidsbefrakteren ikke det, går hevningsretten tapt.

Tidsbefrakteren kan kreve erstatning for tap som skyldes at skipet går tapt eller blir uistandsettelig eller at det ikke blir holdt i sjødyktig og for øvrig kontraktsmessig stand, når dette skyldes feil eller forsømmelse av tidsbortfrakteren eller noen tidsbortfrakteren svarer for. Det samme gjelder tap som skyldes feil eller forsømmelse ved medvirkning som nevnt i § 381 annet ledd, ved utførelsen av tidsbefrakterens ordrer eller ved annet kontraktsbrudd.

#### **§ 385. Skade på skipet**

Tidsbortfrakteren kan kreve erstatning for skade på skipet som skyldes feil eller forsømmelse av tidsbefrakteren eller noen tidsbefrakteren svarer for.

Skyldes skaden at tidsbefrakteren har beordret skipet til en usikker havn, er tidsbefrakteren ansvarlig med mindre skaden ikke skyldes feil eller forsømmelse av tidsbefrakteren selv eller noen tidsbefrakteren svarer for.

#### **§ 386. Felleshavari. Berging**

Fraktens bidrag i felleshavari bæres av tidsbefrakteren. Det samme gjelder bidrag utlignet på bunkers og annet utstyr som tidsbefrakteren har om bord. Ytes det i felleshavari erstatning for utgifter eller skade som tidsbefrakteren har hatt, tilfaller erstatningen tidsbefrakteren.

Tidsbortfrakteren kan uten samtykke fra tidsbefrakteren redde personer. Tidsbortfrakteren kan også berge skip eller annen eiendom når dette ikke vil virke urimelig overfor tidsbefrakteren. Av tidsbortfrakterens part av nettobergelønnen eller netto særlig vederlag, jf § 451 annet ledd, tilfaller en tredel tidsbefrakteren.

0 Endret ved lov 2 aug 1996 nr. 61 (ikr. 3 des 1997).

#### **§ 387. Utgifter ved reisene**

Tidsbefrakteren skal bære alle utgifter ved utførelsen av reisene som ikke etter reglene i dette kapittel skal bæres av tidsbortfrakteren.

### **Tilbakelevering av skipet**

#### **§ 388. Tilbakelevering. Besiktigelse**

Tidsbefrakteren skal levere skipet tilbake til tidsbortfrakteren på det sted og til den tid som er avtalt.

Ved tilbakelevering av skipet gjelder bestemmelsene i § 372 tredje ledd, § 373 og § 374 første ledd og annet ledd første punktum tilsvarende. Dette gjelder også når befraktningsavtalen er hevet eller falt bort før utløpet av befraktningsperioden.

### **§ 389. Overskridelse av befraktningsperioden**

Med mindre det er avtalt et tidsrom for tilbakelevering, plikter tidsbortfrakteren å la skipet begynne på en ny reise selv om dette vil medføre overskridelse av den avtalte tid for tilbakelevering. Dette gjelder ikke når overskridelsen vil gå ut over det som må anses rimelig.

For overskridelse som er tillatt etter første ledd, skal tidsbefrakteren betale avtalt tidsfrakt. For annen overskridelse skal tidsbefrakteren betale gjengs tidsfrakt, men ikke mindre enn den avtalte tidsfrakt, samt erstatning etter alminnelige kontraktsregler for annet tap forsinkelsen medfører for tidsbortfrakteren.

## **Tidsfrakt**

### **§ 390. Betaling av tidsfrakt**

Tidsfrakten skal betales forskuddsvis for 30 dager om gangen.

Krever tidsbefrakteren motregning med et omtvistet krav, plikter tidsbefrakteren likevel å betale tidsfrakt dersom tidsbortfrakteren stiller sikkerhet for kravet. Tidsbefrakteren kan likevel ikke kreve sikkerhet for større beløp enn den tidsfrakt tidsbefrakteren betaler.

### **§ 391. Forsinket betaling av tidsfrakt**

Blir tidsfrakten ikke betalt i rett tid, skal tidsbefrakteren betale forsinkelsesrenter fra forfall sammen med neste tidsfrakt.

Blir tidsfrakten ikke betalt i tide, skal tidsbortfrakteren underrette tidsbefrakteren om dette. Når underretningen er avsendt, kan tidsbortfrakteren stanse oppfyllelsen av befraktningsavtalen, herunder nekte å laste gods eller utstede konnossement. Er betalingen ikke mottatt innen 72 timer etter at underretningen ble avsendt, kan tidsbortfrakteren heve avtalen.

Har tidsbortfrakteren stanset oppfyllelsen av avtalen eller hevet den, kan tidsbortfrakteren kreve erstatning med mindre tidsbefrakteren godtgjør at forsinkelsen med betalingen skyldes stans i samferdselen eller betalingsformidlingen eller en annen hindring som er utenfor tidsbefrakterens kontroll, og som tidsbefrakteren ikke med rimelighet kunne ventes å ha tatt i betraktning på avtaletiden eller å unngå eller overvinne følgene av.

Dersom tidsbefrakteren ikke betaler forfalt tidsfrakt, kan tidsbortfrakteren kreve at tidsbefrakteren overdrar til tidsbortfrakteren krav på frakt som tidsbefrakteren har i anledning av frembortfraktning av skipet.

### **§ 392. Bortfall av tidsfrakt**

Tidsfrakt betales ikke for den tid som går tapt for tidsbefrakteren ved berging, vedlikehold av skipet eller utbedring av skade som tidsbefrakteren er uten ansvar for, eller for øvrig på grunn av tidsbortfrakterens forhold.

Tilsvarende gjelder tidsbefrakterens plikt til å dekke utgifter vedrørende skipets drift.

## Opphør m v

### § 393. *Tap av skipet m v*

Går skipet tapt eller blir uistandsettelig, faller befraktningsavtalen bort selv om tidsbortfrakteren etter avtalen kan sette inn et annet skip enn det avtalte. Det samme gjelder i tilfelle av rekvisisjon eller liknende inngrep når dette vil få vesentlig betydning for oppfyllelsen av avtalen.

Blir skipet borte uten at det kan opplyses når ulykken inntraff, skal tidsfrakt betales for 24 timer etter siste underretning om skipet.

### § 394. *Krig m v*

Er skipet i en havn eller annet område hvor det inntreffer krig, krigsliknende forhold eller vesentlig økning av krigsfare, kan tidsbortfrakteren straks bringe skipet ut av området og i sikkerhet.

Tidsbefrakteren skal i tillegg til tidsfrakten betale økning i premien for skipets krigsforsikring som følge av de reiser tidsbefrakteren krever utført. Det samme gjelder krigsrisikotillegg til mannskapet.

Inntreffer det i befraktningsperioden krig, krigsliknende forhold eller vesentlig økning av krigsfare og dette er av vesentlig betydning for oppfyllelsen av befraktningsavtalen, kan såvel tidsbortfrakteren som tidsbefrakteren heve avtalen uten plikt til å betale erstatning.

Den som vil heve avtalen, skal gi melding om dette uten ugrunnet opphold. Blir det ikke gjort, plikter vedkommende å erstatte den skade som følger av dette.

## Kapittel 15. Transport av passasjerer og reisegods

### I. Innledende bestemmelser

#### § 401. *Definisjoner*

Med bortfrakter forstås i dette kapittel den som ved avtale, ervervsmessig eller mot vederlag, påtar seg befordring med skip av passasjerer eller av passasjerer og reisegods. Bortfrakteren kan være reder, befrakter (frembortfrakter) eller annen.

Med passasjer forstås den som skal befordres eller blir befordret med skip i henhold til befordringsavtale, samt den som med bortfrakterens samtykke ledsager kjøretøy eller levende dyr som dekkes av en avtale om befordring av gods.

Med reisegods forstås gjenstand, herunder kjøretøy, som befordres i tilknytning til en avtale om passasjerbefordring. Reglene om reisegods får ikke anvendelse dersom godset befordres i henhold til certeparti, konnossement eller annet dokument som vanligvis benyttes ved godsbefordring. Håndreisegods omfatter reisegods som passasjerer har i sin lugar, i sin varetekt eller i eller på sitt kjøretøy.

#### § 402. *Fravikelighet*

Med unntak av § 408 og det som følger av §§ 430 til 432 får bestemmelsene i dette kapittel bare anvendelse for så vidt ikke annet følger av § 418, er avtalt eller følger av sedvane.

0 Endret ved lov 7 juni 2013 nr. 30 (ikr. 1 jan 2014 iflg. res. 6 des 2013 nr. 1410).

#### **§ 403. Befordring med annet transportmiddel**

Bestemmelsene i dette kapittel gjelder ikke i den utstrekning befordringen er underkastet internasjonal konvensjon om befordring med annet transportmiddel.

#### **§ 404. Ansvar overfor andre som medfølger et skip**

Dersom noen som medfølger et skip uten å være passasjer eller høre til besetningen, blir drept eller lider tap som nevnt i § 418, gjelder reglene om bortfrakterens innsigelser og ansvarsbegrensning tilsvarende til fordel for enhver på rederens side som det blir gjort erstatningsansvar gjeldende mot.

0 Endret ved lov 7 juni 2013 nr. 30 (ikr. 1 jan 2014 iflg. res. 6 des 2013 nr. 1410).

## **II. Befordringen**

#### **§ 405. Bortfrakterens plikter**

Bortfrakteren skal sørge for at skipet så vel ved reisens begynnelse som til enhver tid underveis er i sjødyktig stand, herunder at det er tilstrekkelig utrustet, bemannet og proviantert. Bortfrakteren skal også i alle andre henseender trygge befordringen av passasjerer og reisegods og for øvrig vareta passasjerenes tarv på forsvarlig måte.

Reisegods må ikke befordres på dekk uten hjemmel i avtale eller sedvane.

Reisen skal utføres med tilbørlig hurtighet. Deviasjon kan bare foretas for å redde menneskeliv eller berge skip eller gods eller av annen rimelig grunn.

#### **§ 406. Oppfyllelse med annet skip enn avtalt**

Gjelder befordringsavtalen et bestemt skip, kan bortfrakteren ikke oppfylle avtalen med et annet skip.

#### **§ 407. Overdragelse av passasjerens rettigheter**

Er en bestemt person nevnt som passasjer i avtalen, kan vedkommende ikke overdra sine rettigheter etter avtalen til en annen. Etter at reisen er begynt, kan passasjerer ikke i noe tilfelle overdra sine rettigheter.

Første ledd er ikke til hinder for at passasjerer overdrar sine rettigheter etter reglene i pakkereiseloven.

0 Endret ved lover 25 aug 1995 nr. 57 (ikr. 1 jan 1996), 15 juni 2018 nr. 32 (ikr. 1 juli 2018 iflg. res. 15 juni 2018 nr. 885).

#### **§ 408. Passasjerens plikter m m**

Passasjerer plikter å rette seg etter forskrifter om orden og sikkerhet om bord.

Om bruk av maktmidler gjelder reglene i lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) § 40 annet og tredje ledd. Om opptak av forklaring gjelder skipsarbeidsloven § 9-3 første ledd tilsvarende for passasjerer.

0 Endret ved lover 16 feb 2007 nr. 9 (ikr. 1 juli 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 170), 21 juni 2013 nr. 102 (ikr. 20 aug 2013 iflg. res. 21 juni 2013 nr. 730).

#### **§ 409. Reisegods. Passasjerens opplysningsplikt**

Passasjeren kan ta med reisegods i rimelig omfang.

Kjenner passasjeren til at reisegodset har slike egenskaper at det kan medføre fare eller vesentlig ulempe for mennesker, skip eller annet gods, skal passasjeren gi bortfrakteren opplysning om det før reisen begynner. Det samme gjelder dersom reisegods som ikke er håndreisegods, må behandles med særlig omhu. Gods som nevnt i dette ledd skal så vidt mulig være særskilt merket før reisen begynner.

#### **§ 410. Farlig reisegods**

Bortfrakteren kan nekte passasjeren å ta med reisegods som kan medføre fare eller vesentlig ulempe for mennesker, skip eller annet gods.

Er slikt reisegods tatt om bord uten at bortfrakteren kjente dets egenskaper, kan bortfrakteren etter omstendighetene losse, uskadeliggjøre eller tilintetgjøre det uten plikt til å erstatte det tap som derved voldes. Det samme gjelder selv om bortfrakteren kjente reisegodsets egenskaper, dersom det senere oppstår slik fare eller ulempe for mennesker, skip eller annet gods at det er uforsvarlig å beholde det om bord.

#### **§ 411. Skade voldt av reisegods**

Har reisegods voldt skade for bortfrakteren, er passasjeren ansvarlig dersom skaden skyldes feil eller forsømmelse av passasjeren eller noen som denne svarer for.

#### **§ 412. Bortfrakterens sikkerhet i reisegods**

Bortfrakteren plikter ikke å utlevere reisegods som ikke er håndreisegods, før passasjeren har betalt for befordringen og for kost og utlegg under reisen. Dersom passasjeren ikke betaler, kan godset legges opp under sikker forvaring for passasjerens regning, og bortfrakteren kan på forsvarlig måte selge så mye at bortfrakterens krav med kostnader blir dekket.

#### **§ 413. Hindringer på skipets side før avgang**

Dersom avtalen gjelder et bestemt skip og dette går tapt eller blir uistandsettelig før reisen er begynt, plikter bortfrakteren ikke å utføre befordringen.

Blir skipets avgang fra det sted hvor reisen begynner, vesentlig forsinket, kan passasjeren heve avtalen.

#### **§ 414. Opphold under reisen**

Inntreffer under reisen et slikt opphold at det ikke med rimelighet kan forlanges at passasjeren skal vente, eller går skipet tapt eller blir det uistandsettelig etter at en del av reisen er utført, plikter bortfrakteren å sørge for at passasjeren og dennes reisegods blir befordret til bestemmelsesstedet på hensiktsmessig måte, og å bære de utgifter som dette medfører. Oppfyller ikke bortfrakteren sine plikter innen rimelig tid, kan passasjeren heve avtalen.



Må passasjerer i en mellomhavn oppholde seg i land på grunn av havari eller andre hindringer på skipets side, skal bortfrakteren sørge for passende kost og losji og bære de utgifter som dette medfører.

#### **§ 415. *Tilbaketreden på passasjerens side***

Tiltrer passasjerer ikke reisen, eller avbryter passasjerer den, har bortfrakteren rett til det avtalte vederlag, med mindre passasjerer er død eller hindret ved sykdom eller annen rimelig grunn og bortfrakteren underrettes uten ugrunnet opphold. Fradrag gjøres for besparelser som bortfrakteren har eller burde ha oppnådd.

#### **§ 416. *Krigsfare m m***

Viser det seg etter at befordringsavtalen ble sluttet, at reisen vil medføre fare for passasjerer eller skipet som følge av krig, blokade, opprør, borgerlige uroligheter eller sjørøveri eller annen væpnet vold, eller at en slik fare er blitt vesentlig øket, kan så vel bortfrakteren som passasjerer heve avtalen uten plikt til å betale erstatning, selv om reisen er begynt. Den som vil heve avtalen, skal gi meddelelse uten ugrunnet opphold. Blir det ikke gjort, plikter vedkommende å erstatte den skade som følger av dette.

#### **§ 417. *Avstandsfrakt***

Avbryter passasjerer reisen på grunn av forhold som ikke kan lastes denne, eller heves befordringsavtalen i medhold av § 414 eller, etter at reisen er begynt, i medhold av § 416, har bortfrakteren rett til en forholdsmessig del av det avtalte vederlag, idet reglene i § 341 annet og tredje ledd om beregning av avstandsfrakt gjelder tilsvarende.

Har bortfrakteren mottatt betaling ut over det som tilkommer bortfrakteren etter denne paragraf, skal bortfrakteren betale det overskytende tilbake.

### **III. Bortfrakterens ansvar for skade på passasjerer og reisegods**

0 Overskriften endret ved lov 7 juni 2013 nr. 30 (ikr. 1 jan 2014 iflg. res. 6 des 2013 nr. 1410).

#### **§ 418. *Gjennomføring av 2002 Aten-konvensjonen og Aten-forordningen i norsk rett***

EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 56x (Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 392/2009 av 23. april 2009 om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under sjøtransport av passasjerer) gjelder som lov med de tilpasninger som følger av vedlegg XIII, protokoll 1 til avtalen og avtalen for øvrig.

Forordningen nevnt i første ledd gjelder tilsvarende for all passasjertransport i Norge med skip som ikke er omfattet av klasse A og klasse B i direktiv 2009/45/EF artikkel 4, men likevel slik at ansvaret ikke omfatter medansvar for terrorhendelser, jf. 2002 Aten-konvensjonen artikkel 3 nr. 1 bokstav b, og at forsikringsplikten etter 2002 Aten-konvensjonen artikkel 4bis ikke gjelder. For skip som ikke er omfattet av klasse A og klasse B i direktiv 2009/45/EF artikkel 4, skal bortfrakteren ha ansvarsforsikring dersom skipet er sertifisert til å føre mer enn 12 passasjerer.

Aten-konvensjonen om transport av passasjerer og deres reisegods til sjøs, 1974, som endret ved protokollen 1. november 2002, gjelder som lov for passasjertransport som er omfattet av konvensjonen, men som faller utenfor virkeområdet for forordningen som nevnt i første ledd.

Departementet kan i forskrift gi regler om forsikring og sikkerhetsstillelse, herunder om hvilke vilkår forsikringen eller sikkerheten må oppfylle for å kunne godkjennes, samt om forsikringsbevis og krav til disse, om sertifikater og deres form, innhold, utstedelse og gyldighet, herunder at en institusjon eller organisasjon kan utstede sertifikat og om gebyr for utstedelse av sertifikatet, og om bruk av og registrering av elektroniske sertifikater.

Reglene i § 199 gjelder tilsvarende når et skip ikke har påbudt forsikring eller annen sikkerhet eller påbudt sertifikat etter reglene i eller i medhold av første til fjerde ledd.

- 0 Endret ved lover 7 juni 2013 nr. 30 (ikr. 1 jan 2014 iflg. res. 6 des 2013 nr. 1410), 9 mai 2014 nr. 16 (ikr. 9 mai 2014 iflg. res. 9 mai 2014 nr. 625).

## IV Passasjerrettigheter, bortfrakterens ansvar ved forsinkelse

- 0 Overskriften tilføyd ved lov 7 juni 2013 nr. 30 (ikr. 1 jan 2014 iflg. res. 6 des 2013 nr. 1410), endret ved lov 27 mai 2016 nr. 16 (ikr. 1 juli 2016 iflg. res. 27 mai 2016 nr. 533).

### § 418 a. *Passasjerrettigheter*

EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 56y (Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1177/2010 av 24. november 2010 om passasjerenes rettigheter ved sjøreiser og reiser på indre vannveier og om endring av forordning (EF) nr. 2006/2004) gjelder som lov med de tilpasninger som følger av vedlegg XIII, protokoll 1 til avtalen og avtalen for øvrig. Departementet kan i forskrift gi nærmere regler om gjennomføring og utfylling av forordningen.

Departementet kan i forskrift gi regler om hvem som skal føre tilsyn med at reglene om passasjerrettigheter følges, tilsynsmyndighetens kompetanse og måten tilsynet skal utøves på. Luftfartsloven § 10-42 andre og fjerde ledd gjelder tilsvarende.

Departementet kan i forskrift gi regler om etablering og finansiering av et klageorgan for løsning av tvister mellom passasjerer og den som mot vederlag driver passasjerfrakt med båt, eller andre som i forbindelse med slik transport har forpliktelser overfor passasjerene. Luftfartsloven §§ 10-44 til 10-47, herunder regler om departementets adgang til å bestemme eller gi regler i forskrift, gjelder tilsvarende.

- 0 Tilføyd ved lov 27 mai 2016 nr. 16 (ikr. 1 juli 2016 iflg. res. 27 mai 2016 nr. 533), tidligere § 418 a endret paragrafnummer til § 418 d.

### § 418 b. *Retting og tvangsmulkt*

Tilsynsorganet kan gi pålegg om retting eller opphør av forhold som er i strid med bestemmelse gitt i eller i medhold av § 418 a eller vedtak gjort i medhold av disse bestemmelsene, og kan fastsette vilkår som må oppfylles for at virksomheten skal være i samsvar med krav etter disse bestemmelsene.

For å sikre at plikter, forbud, påbud eller krav som følger av bestemmelse gitt i eller i medhold av § 418 a, eller vedtak gjort i medhold av disse bestemmelsene, blir etterlevd, kan tilsynsorganet fastsette en løpende tvangsmulkt som løper inntil forholdet er rettet. Tvangsmulkt kan bare fastsettes og løper så langt det er mulig for den ansvarlige å oppfylle det pålegget som tvangsmulkten er knyttet til. Tvangsmulkt løper likevel dersom det etter at tvangsmulkten er ilagt, blir umulig å oppfylle pålegget på grunn av forhold som skyldes den ansvarlige.

Tvangsmulkt tilfaller staten. Tilsynsorganet kan frafalle krav om påløpt tvangsmulkt helt eller delvis.

Departementet kan i forskrift fastsette nærmere regler om ileggelse av tvangsmulkt, om utmåling av tvangsmulkt, om hvor lenge tvangsmulkten kan løpe, og om adgangen til å ettergi tvangsmulkt.

0 Tilføyd ved lov 27 mai 2016 nr. 16 (ikr. 1 juli 2016 iflg. res. 27 mai 2016 nr. 533).

#### **§ 418 c. *Overtredelsesgebyr***

Tilsynsorganet kan ilegge et foretak overtredelsesgebyr dersom foretaket eller noen som har handlet på foretakets vegne, overtrer bestemmelse gitt i eller i medhold av § 418 a. Det gjelder selv om ingen enkeltperson har utvist skyld.

Ved avgjørelsen av om foretaket skal ilegges overtredelsesgebyr og ved utmålingen av gebyret skal det særlig legges vekt på overtredelsens grovhet og varighet, graden av skyld og foretakets økonomiske evne.

Overtredelsesgebyret forfaller til betaling to måneder etter at vedtaket er fattet. Tilsynsorganet kan i særlige tilfeller frafalle ilagt overtredelsesgebyr. Endelig vedtak om overtredelsesgebyr er tvangsgrunnlag for utlegg. Dersom foretaket går til søksmål mot staten for å prøve vedtaket, suspenderes tvangskraften. Retten kan prøve alle sider av saken. Retten kan avsi dom for realitet i saken, dersom den finner det hensiktsmessig og forsvarlig.

Adgangen til å ilegge overtredelsesgebyr foreldes etter fem år. Fristen avbrytes når tilsynsorganet meddeler et foretak at det er mistenkt for overtredelse av bestemmelse gitt i eller i medhold av § 418 a eller pålegg gitt i medhold av disse bestemmelsene.

Departementet kan i forskrift gi regler om utmåling av overtredelsesgebyr.

0 Tilføyd ved lov 27 mai 2016 nr. 16 (ikr. 1 juli 2016 iflg. res. 27 mai 2016 nr. 533).

#### **§ 418 d. *Ansvar ved forsinkelse av passasjer***

Bortfrakteren plikter å erstatte tap som voldes ved at en passasjer blir forsinket på grunn av hendelse under befordringen som skyldes feil eller forsømmelse av bortfrakteren selv eller noen bortfrakteren svarer for.

0 Tilføyd ved lov 7 juni 2013 nr. 30 (ikr. 1 jan 2014 iflg. res. 6 des 2013 nr. 1410), endret ved lov 27 mai 2016 nr. 16 (ikr. 1 juli 2016 iflg. res. 27 mai 2016 nr. 533), endret paragrafnummer fra § 418 a.

#### **§ 419. *Ansvar ved forsinkelse av reisegods***

Bortfrakteren plikter å erstatte tap som voldes ved forsinkelse med befordring eller utlevering av reisegods som skyldes feil eller forsømmelse av bortfrakteren selv eller noen bortfrakteren svarer for.

0 Endret ved lov 7 juni 2013 nr. 30 (ikr. 1 jan 2014 iflg. res. 6 des 2013 nr. 1410).

#### **§ 420. *Skadelidtes medvirkning***

Har passasjeren ved egen skyld forårsaket eller medvirket til tap som nevnt i § 418 d og § 419, kan bortfrakterens ansvar settes ned etter alminnelige erstatningsregler.

0 Endret ved lover 7 juni 2013 nr. 30 (ikr. 1 jan 2014 iflg. res. 6 des 2013 nr. 1410), 27 mai 2016 nr. 16 (ikr. 1 juli 2016 iflg. res. 27 mai 2016 nr. 533).

#### **§ 421. *Bevisbyrden***

Den som krever erstatning, har bevisbyrden for tapets omfang og for at det er oppstått som følge av forsinkelse av befordringen.

Bortfrakteren har bevisbyrden for at tapet ikke skyldes feil eller forsømmelse som

bortfrakteren svarer for.

0 Endret ved lov 7 juni 2013 nr. 30 (ikr. 1 jan 2014 iflg. res. 6 des 2013 nr. 1410).

#### **§ 422. Begrensning av bortfrakterens ansvar**

Bortfrakterens ansvar for forsinkelse ved befordring av passasjer skal ikke overstige 4694 SDR per passasjer.

Bortfrakterens ansvar for forsinkelse ved befordring av reisegods skal ikke overstige ansvarsgrensene i 2002 Aten-konvensjonen artikkel 8, jf. § 418 tredje ledd.

Ved skriftlig avtale mellom passasjeren og bortfrakteren kan det fastsettes høyere ansvarsgrenser enn bestemt i paragrafen her.

0 Endret ved lover 17 juni 2005 nr. 88, 7 juni 2013 nr. 30 (ikr. 1 jan 2014 iflg. res. 6 des 2013 nr. 1410).

#### **§ 423. Passasjerens egenandel ved erstatning for forsinkelse**

Bortfrakteren har rett til i det oppståtte tapet å gjøre fradrag i samsvar med 2002 Aten-konvensjonen artikkel 8 nr. 4, jf. § 418 tredje ledd. Fradrag kan skje før det finner sted ansvarsbegrensning etter § 422.

0 Endret ved lov 7 juni 2013 nr. 30 (ikr. 1 jan 2014 iflg. res. 6 des 2013 nr. 1410).

#### **§ 424. Bortfall av begrensningsretten m m**

Bortfrakteren har ikke rett til å begrense ansvaret etter § 422 eller gjøre fradrag etter § 423, dersom det godtgjøres at bortfrakteren selv har voldt tapet med forsett eller grovt uaktsomt og med forståelse av at slikt tap sannsynligvis ville oppstå.

#### **§ 425. Krav som ikke grunnes på befordringsavtalen**

Reglene om bortfrakterens innsigelser og om grensene for bortfrakterens ansvar gjelder selv om kravet mot bortfrakteren ikke grunnes på befordringsavtalen.

#### **§ 426. Befordring som utføres av en annen enn bortfrakteren**

Blir en befordring helt eller delvis utført av en annen enn bortfrakteren, forblir bortfrakteren ansvarlig etter reglene i dette kapittel, så langt de passer, som om bortfrakteren selv hadde utført hele befordringen.

Ved befordring som utføres med skip, er den som utfører den, ansvarlig for sin del av befordringen etter samme regler som bortfrakteren. Avtale hvorved bortfrakteren påtar seg ansvar utover det som er fastsatt i dette kapittel, er ikke bindende for den som utfører befordringen, med mindre denne har gitt skriftlig samtykke.

Bortfrakteren og den som har ansvar etter annet ledd, hefter solidarisk.

#### **§ 427. Erstatningskrav mot noen bortfrakteren svarer for m m**

Reglene om bortfrakterens innsigelser og om grensene for bortfrakterens ansvar gjelder tilsvarende for dem som bortfrakteren svarer for etter § 426 eller § 151.

Det samlede ansvar som kan pålegges bortfrakteren og dem som bortfrakteren svarer for, skal ikke overstige den ansvarsgrense som følger av § 422. Hver enkelt har bare ansvar opp til den grense som gjelder for vedkommende.

Reglene i denne paragraf kan ikke påberopes av den som har voldt tapet med forsett eller grovt uaktsomt og med forståelse av at slikt tap sannsynligvis ville oppstå.

#### **§ 428. *Hvem som kan kreve erstatning***

Krav på erstatning for at en passasjer er blitt forsinket, kan bare fremsettes av passasjerens selv eller av noen som er trådt inn i passasjerens rett.

0 Endret ved lov 7 juni 2013 nr. 30 (ikr. 1 jan 2014 iflg. res. 6 des 2013 nr. 1410).

## **V. Forskjellige bestemmelser**

0 Endret ved lov 7 juni 2013 nr. 30 (ikr. 1 jan 2014 iflg. res. 6 des 2013 nr. 1410), avsnittsnummeret endret fra avsnitt IV.

#### **§ 429. *Verneting m.m.***

Med unntak av krav omfattet av § 418, kan søksmål i anledning av befordringen bare reises ved domstol

- a) på det sted hvor saksøkte har sitt bosted eller hovedsete for bedriften,
- b) på avgangsstedet eller bestemmelsesstedet i henhold til befordringsavtalen,
- c) i den stat hvor saksøkeren har bosted, dersom saksøkte har et forretningssted i denne staten og kan saksøkes der, eller
- d) i den stat hvor befordringsavtalen ble inngått, dersom saksøkte har et forretningssted i denne staten og kan saksøkes der.

Etter at tvist er oppstått i saker som nevnt i første ledd, kan partene avtale at den skal behandles av en annen domstol eller ved voldgift.

For krav etter § 418 gjelder reglene om verneting i 2002 Aten-konvensjonen artikkel 17. For krav etter § 418 første og andre ledd gjelder reglene om anerkjennelse og fullbyrdelse av dommer i Lugano-konvensjonen 2007. For krav etter § 418 tredje ledd gjelder 2002 Aten-konvensjonen artikkel 17bis.

0 Endret ved lov 7 juni 2013 nr. 30 (ikr. 1 jan 2014 iflg. res. 6 des 2013 nr. 1410).

#### **§ 430. *Virkeområde og ufravikelighet***

Reglene i §§ 411 til 417, § 418 a, § 418 d, §§ 419 til 429 og § 501 første ledd nr. 4 til 6 kan ikke ved forhåndsavtale fravikes til skade for passasjerens

- a. i innenriksfart i Norge, Danmark, Finland eller Sverige eller ved befordring til eller fra noen av disse stater, uansett om befordringen for øvrig er undergitt fremmed rett;
- b. ved annen befordring dersom alminnelige norske lovvalgsregler medfører at befordringen er undergitt norsk rett.

0 Endret ved lover 17 juni 2005 nr. 88, 7 juni 2013 nr. 30 (ikr. 1 jan 2014 iflg. res. 6 des 2013 nr. 1410), 12 mai 2015 nr. 30, 27 mai 2016 nr. 16 (ikr. 1 juli 2016 iflg. res. 27 mai 2016 nr. 533).

#### **§ 431. *Unntak fra ufravikeligheten***

Uten hinder av § 430 kan bortfrakteren ved befordring av passasjer fraskrive seg ansvaret for forsinkelse etter dette kapittel for tiden før passasjerens går om bord og etter at passasjerens er kommet i land, men likevel ikke for sjøtransport mellom skipet og land som er inkludert i billettprisen eller utføres med transportmiddel stilt til rådighet av bortfrakteren.

For håndreisegods som ikke befinner seg i eller på medført kjøretøy, kan bortfrakteren likeledes fraskrive seg ansvaret for forsinkelse etter dette kapittel for tiden før godset blir brakt om bord og etter at det er brakt i land, men ikke for sjøtransport mellom skipet og land som nevnt i første ledd, og heller ikke for den tid bortfrakteren har hånd om godset mens passasjeren befinner seg på kai eller på en terminal eller stasjon eller et annet anlegg i havn.

Bortfrakteren kan i alle tilfelle forbeholde seg ansvarsfrihet for levende dyr som sendes som reisegods.

0 Endret ved lover 7 juni 2013 nr. 30 (ikr. 1 jan 2014 iflg. res. 6 des 2013 nr. 1410), 9 mai 2014 nr. 16 (ikr. 9 mai 2014 iflg. res. 9 mai 2014 nr. 625).

### **§ 432. Ansvarsforsikring**

Kongen kan bestemme at det for skip som ikke er omfattet av klasse A og klasse B i direktiv 2009/45/EF, som fører 12 passasjerer eller mindre og som brukes til passasjerbefordring i norsk innenriksfart, skal tegnes forsikring eller stilles sikkerhet til dekning av det ansvar for personskade som bortfrakteren kan få etter § 418, jf. § 171, § 172 og § 175 nr. 1. Kongen kan i forskrift gi regler om hvilke skip dette skal gjelde for, og kan gi regler om forsikringen eller sikkerhetstillelsen, herunder om hvilke vilkår forsikringen eller sikkerhetsstillelsen må oppfylle for å kunne godkjennes, om virkningen av at de ikke holdes i kraft, og om forsikringsbevis.

Kongen kan gjøre reglene i denne paragraf gjeldende for skip med norsk passasjersertifikat som brukes til passasjerbefordring i annen fart enn nevnt i første punktum.

0 Endret ved lov 7 juni 2013 nr. 30 (ikr. 1 jan 2014 iflg. res. 6 des 2013 nr. 1410).

## **Del V. Sjøulykker**

### **Kapittel 16. Berging**

#### **§ 441. Definisjoner**

I dette kapitlet betyr:

- a) berging; enhver handling som har til formål å yte hjelp til et skip eller annen gjenstand som er forulykket eller i fare i hvilket som helst farvann;
- b) skip; ethvert skip og fartøy, samt annen innretning som kan navigeres;
- c) gjenstand; enhver gjenstand som ikke er permanent festet til kystlinjen;
- d) miljøskade; vesentlig fysisk skade på menneskelig helse, eller på liv eller ressurser i vassdrag eller kystfarvann med tilstøtende områder, eller i norsk økonomisk sone, som er følge av forurensning, brann, eksplosjoner eller lignende alvorlige hendelser.

0 Endret ved lov 2 aug 1996 nr. 61 (ikr. 3 des 1997).

#### **§ 442. Virkeområde**

Bestemmelsene i dette kapitlet skal anvendes når en sak om berging bringes inn for en norsk domstol eller voldgiftsrett.

Bestemmelsene i dette kapitlet gjelder selv om det bergede skip og det skip som utførte bergingen tilhører samme eier. Bestemmelsene gjelder også når det skip som utførte bergingen er statsskip.

Bestemmelsene i dette kapitlet gjør ingen innskrenkning i ellers gjeldende regler om bergingsoperasjoner utført av eller under kontroll av offentlige myndigheter. Bergere som har deltatt i slike bergingsoperasjoner har rett til bergelønn eller særlig vederlag etter bestemmelsene i dette kapitlet.

Bestemmelsene i dette kapitlet gjelder ikke faste innretninger og rørledninger for petroleumsvirksomhet, eller skip eller gjenstander som er omfattet av lov 9 juni 1978 nr 50 om kulturminner § 14.

0 Endret ved lov 2 aug 1996 nr. 61 (ikr. 3 des 1997).

#### **§ 443. *Fravikelighet, skipsførerens fullmakt, lemping av avtaler mm***

Bestemmelsene i dette kapitlet gjelder ikke for så vidt annet følger av avtale. Det kan ikke avtales innskrenkninger i plikten til å forhindre eller begrense miljøskade.

Skipsføreren har fullmakt til å slutte avtale om berging på vegne av skipets eier. Skipets eier, reder og skipsfører har hver for seg fullmakt til å slutte avtale om berging på vegne av eierne av de gjenstander som er eller har vært om bord på skipet.

En bergingsavtale kan helt eller delvis settes til side eller endres hvis avtalen er inngått under utilbørlig påvirkning eller under innflytelse av fare, og det ville virke urimelig å gjøre den gjeldende. Avtale om bergelønnens eller det særlige vederlagets størrelse kan settes til side eller endres hvis kravet ikke står i rimelig forhold til det utførte bergingsarbeidet.

0 Endret ved lov 2 aug 1996 nr. 61 (ikr. 3 des 1997).

#### **§ 444. *Bergerens, eierens og skipsførerens plikter mv***

Bergeren har overfor eieren og rederen av skipet, samt eierne av andre gjenstander som bergingen gjelder, plikt til å:

- a) utføre bergingsarbeidet med tilbørlig aktsomhet;
- b) vise tilbørlig aktsomhet under bergingsarbeidet for å forhindre eller begrense miljøskade;
- c) søke bistand fra andre bergere, når dette etter forholdene er rimelig; og
- d) godta at også andre bergere yter hjelp, når dette med rimelighet kreves av rederen, skipsføreren eller eieren av andre gjenstander som er i fare; bergelønnens størrelse skal likevel ikke reduseres hvis kravet var urimelig.

Skipets eier, reder og skipsfører, samt eierne av andre gjenstander som bergingen gjelder, har overfor bergeren plikt til å:

- a) samarbeide fullt ut med bergeren;
- b) vise tilbørlig aktsomhet under bergingsarbeidet for å forhindre eller begrense miljøskade; og
- c) godta tilbakelevering, når dette med rimelighet kreves av bergeren etter at det som er berget er blitt brakt i sikkerhet.

0 Endret ved lov 2 aug 1996 nr. 61 (ikr. 3 des 1997).

#### **§ 445. *Betingelser for bergelønn***

Bergeren har bare rett til bergelønn hvis bergingen har ført til et nyttig resultat. Bergelønn, uten tillegg for renter og saksomkostninger, kan aldri settes høyere enn det bergedes verdi.

Berging av menneskeliv gir i seg selv ikke rett til bergelønn. Den som under berging har reddet menneskeliv har rett til en rimelig andel av bergelønn eller særlige vederlag.

Bestemmelsen i første ledd er ikke til hinder for at det kreves særlig vederlag etter § 449.

0 Endret ved lov 2 aug 1996 nr. 61 (ikr. 3 des 1997).

#### **§ 446. *Utmåling av bergelønn***

Bergelønn skal fastsettes med sikte på å oppmuntre til berging. Ved utmålingen skal følgende forhold tillegges vekt:

- a) det bergedes verdi;
- b) bergernes dyktighet og innsats for å berge skipet, andre gjenstander og menneskeliv;
- c) bergernes dyktighet og innsats for å forhindre eller begrense miljøskade;
- d) i hvilken grad bergeren har lykket;
- e) arten av faren og faregraden;
- f) den tid bergerne har brukt, samt hvilke utgifter og tap de er påført;
- g) hvor raskt hjelpen ble ytet;
- h) risikoen for at bergerne pådrar seg erstatningsansvar, samt annen risiko som bergerne eller deres utstyr ble utsatt for;
- i) at skip og annet utstyr har vært brukt eller holdt tilgjengelig under bergingen;
- j) graden av beredskap og effektivitet ved bergernes utstyr, samt verdien av utstyret.

0 Endret ved lov 2 aug 1996 nr. 61 (ikr. 3 des 1997).

#### **§ 447. Ansvar for bergelønn**

Bergelønn svares av skipets eier og eieren av andre gjenstander i forhold til de bergede verdier for hver og en av dem.

0 Endret ved lov 2 aug 1996 nr. 61 (ikr. 3 des 1997).

#### **§ 448. Flere bergere**

Ved fordelingen av bergelønn mellom flere bergere skal hensyn tas til de forhold som er nevnt i § 446.

0 Endret ved lov 2 aug 1996 nr. 61 (ikr. 3 des 1997).

#### **§ 449. Særlig vederlag**

Hvis bergeren har utført bergingsarbeid for et skip som alene eller sammen med lasten medførte risiko for miljøskade, kan bergeren kreve at skipets eier og reder betaler et særlig vederlag som skal svare til bergerens omkostninger ved arbeidet. Slikt særlig vederlag kan bare kreves for så vidt dette overstiger bergelønn fastsatt etter § 446.

Hvis bergeren har forhindre eller begrenset miljøskade, kan det særlige vederlaget forhøyes med inntil 30 prosent av bergerens omkostninger. Når det finnes rimelig kan vederlaget likevel forhøyes med inntil 100 prosent av bergerens omkostninger, idet hensyn tas til forhold som nevnt i § 446.

Med bergerens omkostninger forstås her de utgifter bergeren med rimelighet har pådratt seg under bergingsarbeidet, med tillegg av rimelig godtgjørelse for utstyr og mannskap benyttet under arbeidet. Ved fastsettelsen av slik godtgjørelse skal det legges vekt på de forhold som nevnt i § 446 bokstavene g, i og j.

Hvis bergeren på grunn av uaktsomhet har forsømt å forhindre eller begrense miljøskade, kan det særlige vederlaget settes ned eller falle bort.

0 Tilføyd ved lov 2 aug 1996 nr. 61 (ikr. 3 des 1997).

#### **§ 450. Særlige unntak**

Den som utfører arbeid etter en avtale inngått før faren oppsto, har ikke rett til bergelønn eller særlig vederlag, med mindre arbeidet går utover det som må anses som normal oppfyllelse av avtalen.



Den som tross uttrykkelig og berettiget forbud fra skipets eier, reder eller skipsfører utfører bergingsarbeid, har ikke rett til bergelønn eller særlig vederlag. Det samme gjelder i tilfelle av forbud fra eieren av andre gjenstander i fare som verken er eller har vært ombord i skip.

Bergelønn eller særlige vederlag kan settes ned eller falle bort hvis bergingen er blitt nødvendig eller vanskeligere som følge av bergerens feil eller forsømmelser, eller hvis bergeren har gjort seg skyldig i bedrageri eller annen uredelig opptreden.

0 Tilføyd ved lov 2 aug 1996 nr. 61 (ikr. 3 des 1997).

#### **§ 451. Fordeling av bergelønn mellom skipets reder og mannskap**

Har et norskregistrert skip berget noe på reisen, skal av bergelønnen først godtgjøres den skade som ved bergingen måtte være påført skip, last eller annen eiendom om bord, samt utlegg til brensel og til hyre og kost til skipsfører og mannskap som er påløpt i anledning av bergingen.

Resten, nettobergelønnen, fordeles etter følgende regler:

- 1) 3/5 tilfaller rederiet. Resten fordeles med 1/3 til skipsføreren og 2/3 til det egentlige skipsmannskapet. Mannskapets part fordeles i forhold til den enkeltes hyre. Skipsføreren skal likevel alltid utgjøre minst det dobbelte av den høyest avlønnede sjømanns andel. Los om bord på det bergende skipet deltar i fordelingen av mannskapets part, selv om losen ikke er ansatt i rederiets tjeneste, og gis i så fall en andel som svarer til høyeste styrmanns hyre.
- 2) Er bergingen utført av et fiske- eller fangstskip i bruk som sådant, fordeles 4/15 likt mellom mannskapets medlemmer, herunder los om bord, jf nr 1 femte punktum. Av den resterende del tilkommer notbasen ytterligere en enkelt mannskapsandel, og skipsføreren i alt to enkelte mannskapsandeler, likevel minst 2/15 av nettobergelønnen. Resten tilfaller rederiet. Reglene i dette nummer gjelder ikke skip som brukes i pelagisk hvalfangst.
- 3) Er bergingen utført av norsk statsskip som brukes til formål av offentligrettslig art, tilkommer staten 3/5. Resten fordeles mellom de ombordværende etter regler fastsatt av Kongen. Staten kan uten ansvar overfor de ombordværende unnlate å fremsette krav på bergelønn.
- 4) Når helt spesielle grunner taler for en annen fordeling, kan det gjøres unntak fra fordelingsreglene i nr 1, 2 og 3.

Skipsfører eller medlem av mannskapet kan ikke fraskrive seg sine rettigheter etter denne paragraf, med mindre de er forhyrt på et skip som skal drive bergingsvirksomhet og er særlig utrustet for dette, eller fraskrivelsen er skjedd i forbindelse med forhyringen og gjelder et bestemt bergingsforetak. For de tilfeller som er nevnt under annet ledd nr 2, kan avvikende bestemmelser om fordelingen treffes ved tariffavtale.

Så snart bergelønn er fastsatt ved avtale eller endelig dom, sender rederen til enhver andelsberettiget underretning om bergelønnens størrelse med plan for fordelingen. Krav etter annet ledd nr 4 eller annen innsigelse mot fordelingen må være kommet frem til rederen innen tre måneder etter at underretningen ble sendt.

Dersom skipet ikke er registrert i Norge, gjelder lovgivningen i den stat hvor skipet er registrert.

0 Tilføyd ved lov 2 aug 1996 nr. 61 (ikr. 3 des 1997).

#### **§ 452. Sikkerhetsstillelse**

Når bergeren krever det skal den som hefter for kravet på bergelønn eller særlig vederlag, stille sikkerhet for betalingen. Sikkerheten skal også dekke renter og omkostninger for kravet. Når slik sikkerhet er stilt, kan bergeren ikke gjøre gjeldende sjøpant for bergelønnskrevet.

Eieren og rederen av det bergede skip skal gjøre det de kan for at lasteiere stiller sikkerhet for ansvaret overfor bergere før lasten blir frigitt.

Før det er stilt sikkerhet etter første ledd, kan det bergede skip eller de bergede gjenstander ikke uten bergerens samtykke flyttes fra det sted hvor det bergede ble ført etter at bergingen var avsluttet.

0 Tilføyd ved lov 2 aug 1996 nr. 61 (ikr. 3 des 1997).

#### **§ 453. Forskudd på bergelønn eller særlig vederlag**

Domstol eller voldgiftsrett som skal pådømme bergerens krav, kan ved midlertidig avgjørelse bestemme at det skal betales et rimelig forskudd på bergelønn eller særlig vederlag. Hvis sakens forhold krever det, skal slikt forskudd gjøres betinget av at bergeren stiller sikkerhet eller lignende.

0 Tilføyd ved lov 2 aug 1996 nr. 61 (ikr. 3 des 1997).

#### **§ 454. Prosessuelle regler**

Søksmål om fastsettelse eller fordeling av bergelønn eller særlig vederlag kan anlegges på det sted der bergingen er foretatt eller der det bergede er brakt i land. Søksmål om fordeling etter § 451 må reises i den rettskrets der det bergende skipet har sitt hjemsted, eller der søksmål om fastsettelse av bergelønn eller særlig vederlag eller om fordeling etter § 448 i tilfelle er reist.

Den som reiser sak om fordeling av bergelønn eller særlig vederlag, må saksøke under ett alle som kravet er rettet mot. Er det reist slik sak, må andre saker om fordelingen reises ved det verneting hvor det første søksmålet ble reist. Retten skal forene sakene til felles behandling og avgjørelse i den utstrekning det er adgang til det, jf tvisteloven § 15-6 første punktum.

0 Tilføyd ved lov 2 aug 1996 nr. 61 (ikr. 3 des 1997), endret ved lov 17 juni 2005 nr. 90 (ikr. 1 jan 2008 iflg. res. 26 jan 2007 nr. 88) som endret ved lov 26 jan 2007 nr. 3.

#### **§ 455. Statseiendom. Last til humanitært formål**

Bestemmelsene i dette kapitlet gir ikke grunnlag for arrest eller annen midlertidig forføyning mot statseid last som ikke er av forretningsmessig art. Dette gjelder ikke dersom slik arrest eller annen midlertidig forføyning er i samsvar med folkeretten.

Om arrest eller annen midlertidig forføyning mot statsskip gjelder bestemmelsene i tvangsfullbyrdelsesloven § 1-6.

Bestemmelsene i dette kapitlet gir ikke grunnlag for arrest eller annen midlertidig forføyning mot last bestemt for humanitært formål, hvis den stat som har gitt lasten påtar seg å betale bergelønn eller særlig vederlag for slik last.

0 Tilføyd ved lov 2 aug 1996 nr. 61 (ikr. 3 des 1997).

## **Kapittel 17. Fellehavari**

#### **§ 461. York-Antwerpen-reglene**

Når ikke annet er avtalt, gjelder York-Antwerpen-reglene 1994 for hvilke skader, tap og kostnader som skal henføres til fellehavari, og for havarifordelingen. Dersom York-Antwerpen-reglene 1994 endres, kan Kongen fastsette at det er de endrede reglene som gjelder. Reglene kunngjøres av Kongen i sin engelske tekst og norsk oversettelse.

0 Endret ved lov 2 aug 1996 nr. 61 (ikr. 1 jan 1997). Endres ved lov 20 des 2018 nr. 115 (ikr. fra den tid Kongen bestemmer).

#### **§ 462. *Sted for oppgjør av fellehavari. Dispasjør og dispasje***

Når ikke annet er avtalt, foretas fellehavarioppjøret i rederens hjemland.

I Norge skal dispasjører treffe avgjørelse av om vilkårene for fellehavari foreligger, og i tilfelle utferdige fellehavariberegning. Slik avgjørelse og beregning kalles dispasje.

Dispasjører oppnevnes av den som Kongen bestemmer.

0 Endret ved lov 28 mai 1999 nr. 34.

#### **§ 463. *Begjæring om dispasje***

Dispasje begjæres av rederen. Har rederen ikke fremsatt begjæring innen 2 uker etter å ha mottatt anmodning om dette fra noen som har rettslig interesse i fellehavariet, kan enhver slik interessent selv fremsette begjæring om dispasje.

#### **§ 464. *Opplysningsplikt m m***

Enhver som har rettslig interesse i et fellehavari, plikter uten unødig opphold å meddele alle opplysninger og fremlegge alle dokumenter som vedkommende sitter inne med, og som dispasjøren finner nødvendige.

#### **§ 465. *Ansvar for havaribidrag***

For havaribidrag av last eller annet gods hefter eieren med godset, men ikke personlig.

Rederen skal etter et fellehavari nekte å utlevere lasten dersom ikke lasteieren påtar seg personlig ansvar for mulig fellehavaribidrag samt stiller betryggende sikkerhet.

#### **§ 466. *Søksmål***

Søksmål om en dispasjes riktighet kan anlegges i den rettskrets der dispasjøren har sitt faste forretningssted.

Ved stykkgodstransport kan saken reises ved stevning mot alle lasteiere under ett. Retten skal la stevningen med innkalling kunngjøre i Norsk lysingsblad med et varsel av minst to måneder. Retten kan også foreta kunngjøring i et eller flere andre blad. I innkallingen skal retten gjøre oppmerksom på at rettskraftig dom i saken har bindende virkning for alle deltakerne i fellehavariet uten hensyn til om de har meldt seg under saken.

Søksmål om innfordring av fellehavaribidrag kan reises i den rettskrets der dispasjøren har sitt faste forretningssted. Er slikt søksmål om en dispasjes riktighet anlagt i en annen rettskrets, kan enhver av partene, hvis spørsmålet om dispasjes riktighet ønskes avgjort med bindende virkning for alle deltakerne i fellehavariet, forlange saken overført til domstolen i den rettskrets som er nevnt i første ledd.

Blir dispasjen underkjent ved dom, plikter dispasjøren å omgjøre den i samsvar med dommen.

#### **§ 467. *Dispasjører***

Til dispasjør kan bare oppnevnes den som har eksamen som dokumenterer den nødvendige kunnskap om norsk og fremmed rett og fremmede språk. Vedkommende bør som regel også ha juridisk profesjonsutdanning (cand.jur.).

Kongen kan gi forskrift om hvilken kunnskap som kreves etter første ledd og om hvilke eksamener som anses å tilfredsstillende vilkårene. Kongen kan også gi forskrift om at det i tillegg til slik eksamen kan kreves praksis hos dispasjør.

Uten samtykke av vedkommende departement kan en dispasjør ikke inneha noen fast lønnet offentlig stilling eller drive virksomhet som advokat eller, for egen regning eller som mellommann, drive virksomhet innen skipsfarts- eller sjøforsikringsnæringen eller være styremedlem eller inneha fast stilling i slik virksomhet. Reglene i domstoloven kapittel 6 gjelder tilsvarende for dispasjører.

Dispasjøren skal avlegge forsikring etter reglene i domstoloven § 141 om å ville dispasjere i samsvar med lov og rett, og i det hele tatt samvittighetsfullt oppfylle sine plikter som dispasjør.

Kongen kan gi nærmere bestemmelser om dispasjørenes virksomhet.

0 Endret ved lover 7 apr 1995 nr. 15, 28 mai 1999 nr. 34.

§ 468. (Opphevet ved lov 28 mai 1999 nr. 34.)

## Kapittel 18. Undersøkelse av sjøulykker, sjørettsskjønn og skipsbøker

0 Overskriften endret ved lover 16 feb 2007 nr. 9 (ikr. 1 juli 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 170), 7 jan 2005 nr. 2 (ikr. 1 juli 2008 iflg. res. 23 feb 2007 nr. 226). Endres ved lov 20 des 2018 nr. 115 (ikr. fra den tid Kongen bestemmer).

### I. Vrakfjerning

0 Overskrift tilføyes ved lov 20 des 2018 nr. 115 (ikr. fra den tid Kongen bestemmer).

§ 471. (Opphevet ved lov 16 feb 2007 nr. 9.)

0 Opphevet ved lov 16 feb 2007 nr. 9 (ikr. 1 juli 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 170). Tilføyes ved lov 20 des 2018 nr. 115 (ikr. fra den tid Kongen bestemmer).

### II. Undersøkelse av sjøulykker

0 Endret ved lov 7 jan 2005 nr. 2 (ikr. 1 juli 2008 iflg. res. 23 feb 2007 nr. 226).

§ 472. *Virkeområde*

Bestemmelsene i avsnitt II gjelder, når ikke annet fremgår av den enkelte bestemmelse, for sjøulykker med:

- a) norske skip, herunder fiskefartøy og fritidsbåter,
- b) utenlandske skip når ulykken inntreffer i riket, eller utenfor riket når flaggstaten samtykker eller det i henhold til folkeretten kan utøves norsk jurisdiksjon.

For sjøulykker med roroferger og hurtiggående passasjerfartøy som går i rutetrafikk til eller fra havn i en EØS-stat, gjelder avsnitt II når ulykken inntreffer utenfor norsk sjøterritorium dersom Norge var den siste EØS-staten skipet besøkte før ulykken.

Bestemmelsene i avsnitt II gjelder ikke for sjøulykker som bare involverer militære fartøy.

- 0 Endret ved lover 7 jan 2005 nr. 2 (ikr. 1 juli 2008 iflg. res. 23 feb 2007 nr. 226), 16 des 2011 nr. 64 (ikr. 1 jan 2012 iflg. res. 16 des 2011 nr. 1261).

### § 472 a. *Definisjoner*

Med alvorlig ulykke menes i denne loven en ulykke hvor det har vært brann, eksplosjon, sammenstøt e.l., ekstreme vær- eller isforhold, sprekker eller feil på skroget mv. som fører til:

- 1) maskinstans, betydelig skade i innredningen, betydelig strukturell skade, herunder vanngjennomtrengning i skroget, slik at skipet ikke er i stand til å fortsette seilansen, eller
- 2) forurensning, eller
- 3) havari som gjør det nødvendig å taue skipet eller få assistanse fra land.

Med hurtiggående passasjerfartøy menes i denne loven et hurtiggående fartøy som definert i regel X/1 i SOLAS-konvensjonen av 1974 med senere endringer, og som kan transportere flere enn tolv passasjerer.

Med roroferge menes i denne loven et sjøgående passasjerskip som er utstyrt med innretninger som gjør det mulig å kjøre vei- eller skinnegående kjøretøyer på og av skipet, og som kan transportere flere enn tolv passasjerer.

Med sjøulykke menes i denne loven når det ved driften av skip oppstår en hendelse hvor:

- 1) noen omkommer eller det voldes betydelig skade på person,
- 2) skipet har eller må antas å ha gått tapt, eller skipet er forlatt,
- 3) det oppstår betydelig skade på skipet,
- 4) skipet har grunnstøtt eller vært involvert i et sammenstøt eller hendelse som medfører at skipet ikke lenger er funksjonsdyktig, eller
- 5) det oppstår betydelig skade på miljøet eller fare for miljøet som følge av skade på skipet.

Med svært alvorlig sjøulykke menes i denne loven en sjøulykke som innebærer at skipet har gått tapt, noen har omkommet eller det er påført betydelig skade på miljøet, eller det har vært umiddelbar fare for noe av dette med et passasjerskip.

Skade på skip, personer eller miljøet som er foretatt med hensikt, skal ikke anses som en sjøulykke eller svært alvorlig sjøulykke.

- 0 Tilføyd ved lov 16 des 2011 nr. 64 (ikr. 1 jan 2012 iflg. res. 16 des 2011 nr. 1261).

### § 473. *Undersøkelingsmyndigheten*

Undersøkelse av sjøulykker skal skje ved den myndighet Kongen bestemmer.

Undersøkelingsmyndigheten skal klarlegge hendelsesforløp og årsaksfaktorer, utrede forhold av betydning for å forebygge sjøulykker og bedre sjøsikkerheten, og avgi og offentliggjøre en rapport med sine eventuelle tilrådinger når undersøkelsen er avsluttet. Undersøkelingsmyndigheten skal ikke vurdere sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar.

---

Kongen kan bestemme at undersøkelser av rene arbeidsulykker om bord på skip som har voldt døden eller betydelig skade på person, skal legges til et annet organ som undersøkelingsmyndighet, enn det organ som ellers er undersøkelingsmyndighet i medhold av første ledd.

- 0 Endret ved lover 7 jan 2005 nr. 2 (ikr. 1 juli 2008 iflg. res. 23 feb 2007 nr. 226), 16 des 2011 nr. 64 (ikr. 1 jan 2012 iflg. res. 16 des 2011 nr. 1261).

#### § 474. *Særlig berørte staters rett til å delta i undersøkelsene*

Undersøkelsesmyndigheten skal gi særlig berørte fremmede stater rett til å delta i undersøkelsene.

Med særlig berørt stat forstås en stat:

- a) der skipet er registrert,
- b) der ulykken skjedde innenfor sjøterritoriet,
- c) der miljø eller eiendom er blitt alvorlig skadet eller utsatt for fare for alvorlig skade,
- d) som har borgere som har omkommet eller kommet betydelig til skade som følge av sjøulykken,
- e) som har informasjon som kan være av sentral betydning for undersøkelsen, eller
- f) som på annet vis har vesentlig interesse i undersøkelsen.

0 Endret ved lover 17 juni 2005 nr. 90 (ikr. 1 jan 2008 iflg. res. 26 jan 2007 nr. 88) som endret ved lov 26 jan 2007 nr. 3, 7 jan 2005 nr. 2 (ikr. 1 juli 2008 iflg. res. 23 feb 2007 nr. 226),

#### § 475. *Meldeplikt*

Skipsføreren eller rederiet skal straks gi den myndighet Kongen bestemmer melding om sjøulykke.

Meldeplikt etter første ledd har også enhver som blir vitne til en sjøulykke, eller som blir oppmerksom på vrakrester eller andre forhold som gir grunn til å frykte at det har inntruffet sjøulykke, dersom vedkommende ikke etter forholdene har grunn til å anta at slik melding er unødvendig.

0 Endret ved lover 7 jan 2005 nr. 2 (ikr. 1 juli 2008 iflg. res. 23 feb 2007 nr. 226) som endret ved lov 16 feb 2007 nr. 9, 27 juni 2008 nr. 72 (ikr. 1 juli 2008 iflg. res. 27 juni 2008 nr. 743), 16 des 2011 nr. 64 (ikr. 1 jan 2012 iflg. res. 16 des 2011 nr. 1261). Endres ved lov 20 des 2018 nr. 115 (ikr. fra den tid Kongen bestemmer).

#### § 475 a. *Plikt til sikring av bevis*

Enhver som er involvert i en sjøulykke skal så snart omstendighetene tillater det samle inn og ta vare på alle bevis som kan være nødvendige for sikkerhetsundersøkelsen, herunder:

- a) ta vare på alle opplysninger fra sjøkart, skipsdagbøker, elektroniske og magnetiske innspillings- og videobånd, herunder opplysninger fra ferdskrivers (VDR) og andre elektroniske innretninger i tidsrommet før, under og etter ulykken,
- b) sikre at slike opplysninger ikke overskrives eller endres på annen måte,
- c) hindre forstyrrelse fra annet utstyr som kan ha betydning for sikkerhetsundersøkelsen eller ulykken.

Plikten til å samle inn og ta vare på bevis etter første ledd opphører når sikkerhetsundersøkelsen er avsluttet.

0 Tilføyd ved lov 16 des 2011 nr. 64 (ikr. 1 jan 2012 iflg. res. 16 des 2011 nr. 1261).

#### § 476. *Iverksetting av undersøkelse*

Når undersøkelsesmyndigheten har mottatt melding om en sjøulykke, skal den straks avgjøre om den skal foreta undersøkelser av ulykken, og skal i så fall iverksette undersøkelsene så snart som mulig og senest innen to måneder etter at ulykken fant sted. Undersøkelsen skal bringes til avslutning uten ugrunnet opphold. Undersøkelsesmyndigheten avgjør selv omfanget av undersøkelsen og hvordan den skal gjennomføres.

Det skal iverksettes undersøkelser etter svært alvorlige sjøulykker i følgende tilfeller:

- a) når et norsk skip er innblandet, uansett hvor ulykken inntreffer,

- b) når det er et utenlandsk skip som har vært utsatt for ulykken, og ulykken inntreffer innenfor riket,
- c) når ulykken berører vesentlige norske interesser, uavhengig av skipets flagg og hvor ulykken fant sted.

En svært alvorlig sjøulykke med et fiskefartøy under 15 meter der skipet har gått tapt, men uten at noen har omkommet, omfattes ikke av bokstav a til c.

Undersøkellesmyndigheten skal foreta en foreløpig vurdering for å avgjøre om det skal iverksettes undersøkelse ved alvorlige ulykker.

Sjøulykker med fritidsbåter omfattes ikke av annet og tredje ledd.

For andre sjøulykker enn dem som omfattes av annet ledd, avgjør undersøkellesmyndigheten selv om den vil foreta undersøkelser. Ved avgjørelsen skal det legges vekt på behovet for å klarlegge forholdene vedrørende sjøulykken, hvor alvorlig ulykken er, hvilken fartøystype og last som er involvert, hvilket bidrag undersøkelsene kan gi til sjøsikkerhetsarbeidet, forventet ressursbruk ved en undersøkelse, om nødvendige undersøkelser kan gjennomføres på annen måte, og om en særlig berørt stat mener undersøkelser bør skje. Særlig berørte stater bør om mulig gis anledning til å uttale seg om ulykken bør undersøkes. Det skal også legges vekt på at antallet undersøkelser generelt bør være av et slik omfang at det kan gi et tilfredsstillende grunnlagsmateriale for det generelle sjøsikkerhetsarbeidet.

Undersøkellesmyndigheten kan uten hensyn til tidligere avgjørelse beslutte å undersøke forhold vedrørende en eller flere sjøulykker.

Undersøkellesmyndighetens avgjørelser etter denne paragraf kan ikke påklages.

Undersøkelsene skal følge retningslinjene som er fastsatt i medhold av forordning 1406/2002/EF artikkel 2 bokstav e. Undersøkellesmyndigheten kan fravike retningslinjene når det er nødvendig for å oppfylle undersøkelsens formål.

- 0 Endret ved lover 23 juni 1995 nr. 34 (ikr. 1 aug 1995), 14 des 2001 nr. 98 (ikr. 1 jan 2002 iflg. res. 14 des 2001 nr. 1416), 15 apr 2005 nr. 17 (ikr. 1 jan 2006 iflg. res. 15 apr 2005 nr. 339), 17 juni 2005 nr. 90 (ikr. 1 jan 2008 iflg. res. 26 jan 2007 nr. 88) som endret ved lov 26 jan 2007 nr. 3, 7 jan 2005 nr. 2 (ikr. 1 juli 2008 iflg. res. 23 feb 2007 nr. 226), 16 des 2011 nr. 64 (ikr. 1 jan 2012 iflg. res. 16 des 2011 nr. 1261).

#### **§ 477. Opplysningsplikt mv.**

Enhver plikter på forlangende og uten hensyn til taushetsplikt å gi undersøkellesmyndigheten de opplysninger vedkommende sitter inne med om forhold som kan være av betydning for undersøkelsen av en sjøulykke, og å utlevere dokumenter og annet som kan bidra til å klarlegge de faktiske forhold. Enhver som forklarer seg for undersøkellesmyndigheten har rett til å la seg bistå av advokat eller annen fullmektig.

Skipsføreren eller rederiet skal fremlegge utskrift av hva skipsbøkene inneholder om sjøulykken, og gi opplysninger om skipets besetning, hvem som antas å kunne gi opplysninger om sjøulykken og hvilke personer og foretak som berøres av den, og skal på oppfordring gi en utfyllende skriftlig redegjørelse for sjøulykken.

Forklaringer som nevnt i første og annet ledd kan ikke stilles til rådighet for andre formål enn sikkerhetsundersøkelsen. Dette gjelder også for opplysninger som avslører identiteten til personer som har avgitt forklaring, og opplysninger av særlig følsom eller privat art om personer som har vært innblandet i ulykken. Opplysninger fremkommet under forklaringene kan ikke brukes som bevis mot den som har avgitt forklaringen i en senere straffesak mot vedkommende.

- 0 Endret ved lover 7 jan 2005 nr. 2 (ikr. 1 juli 2008 iflg. res. 23 feb 2007 nr. 226), 16 des 2011 nr. 64 (ikr. 1 jan 2012 iflg. res. 16 des 2011 nr. 1261).

**§ 478. Forbud mot å fjerne vrakrester mv.**

Skip som er forulykket, vrakrester, og annet fra skipet må ikke fjernes eller røres uten samtykke fra undersøkelsesmyndigheten eller politiet, med mindre det er nødvendig for å avverge fare for person, eiendom eller miljø eller for å hindre at noe som kan ha betydning for undersøkelsen går til grunne eller forsvinner.

0 Endret ved lov 7 jan 2005 nr. 2 (ikr. 1 juli 2008 iflg. res. 23 feb 2007 nr. 226).

**§ 479. Tiltak for å fremskaffe opplysninger**

Undersøkelsesmyndigheten har rett til å nytte privat grunn og kan kreve å få undersøke og ta i besittelse skip som er forulykket, vrakrester, dokumenter og andre ting i den utstrekning den trenger det for å kunne utføre sitt verv. Den kan påby legeundersøkelse etter reglene i § 145. Om nødvendig kan myndigheten kreve hjelp av politiet.

Vitneforklaringer og annen informasjon innhentes i slikt omfang og på den måten som undersøkelsesmyndigheten selv finner hensiktsmessig.

0 Endret ved lov 7 jan 2005 nr. 2 (ikr. 1 juli 2008 iflg. res. 23 feb 2007 nr. 226).

**§ 480. Taushetsplikt**

Enhver som utfører tjeneste eller arbeid for undersøkelsesmyndigheten har taushetsplikt etter forvaltningsloven om det som de får kjennskap til under utførelse av sitt arbeid. Når taushetsbelagte opplysninger mottas fra noen som etter norsk lov har en strengere taushetsplikt enn det som følger av forvaltningsloven, skal tilsvarende strenge taushetsplikt gjelde for personer nevnt i første punktum, med mindre tungtveiende offentlige interesser tilsier at opplysningene bør kunne gis videre eller opplysningene er nødvendige for å forklare årsakene til ulykken.

0 Endret ved lov 7 jan 2005 nr. 2 (ikr. 1 juli 2008 iflg. res. 23 feb 2007 nr. 226).

**§ 481. Bevissikring**

Undersøkelsesmyndigheten kan kreve bevissikring utenfor rettssak etter reglene i tvisteloven § 28-3 tredje ledd og § 28-4. Krav om bevissikring fremmes for den tingrett hvor de som skal avhøres, bor eller oppholder seg eller skip skal undersøkes. Krav kan også fremmes for tingretten for en havn skipet kommer til, eller tingretten for en havn mannskapet oppholder seg i.

Ved sjøulykker med skip som hører hjemme i Danmark, Finland eller Sverige, kan vedkommende lands myndigheter kreve bevisopptak etter reglene i første ledd. Er ulykke som nevnt i første punktum inntruffet i utlandet, kan bevisopptak foretas ved norsk konsulrett etter reglene i domstoloven § 50.

For skipsføreren, rederen, skadelidte og andre berørte gjelder tvistelovens alminnelige vilkår for bevissikring utenfor rettssak. Bevisopptak i utlandet kan foretas ved norsk konsulrett etter reglene i domstoloven § 50.

I Danmark, Finland og Sverige holdes sjøforklaring for norsk skip for den domstol som er kompetent etter lovgivningen der.

0 Endret ved lover 17 juni 2005 nr. 90 (ikr. 1 jan 2008 iflg. res. 26 jan 2007 nr. 88) som endret ved lov 26 jan 2007 nr. 3, 7 jan 2005 nr. 2 (ikr. 1 juli 2008 iflg. res. 23 feb 2007 nr. 226) som endret ved lov 17 juni 2005 nr. 90 som endret ved lov 26 jan 2007 nr. 3.



### **§ 482. Internasjonale undersøkelser**

Når undersøkelsesmyndigheten har mottatt melding om sjøulykke som involverer en særlig berørt stat, skal den så raskt som mulig underrette myndighetene i vedkommende stat.

Skal undersøkelsesmyndigheten undersøke en sjøulykke inntruffet utenfor riket, kan deler av undersøkelsen gjennomføres i samarbeid med norsk utenriksstasjon. Undersøkelsesmyndigheten kan også anmode om bistand fra utenlandsk undersøkelsesmyndighet.

Ved undersøkelser som involverer en særlig berørt stat, skal undersøkelsesmyndigheten samarbeide med vedkommende stat. Undersøkelsesmyndigheten skal så raskt som mulig bli enige med undersøkelsesmyndigheten i den særlig berørte staten om hvem som skal ha hovedansvaret for undersøkelsen, og hvordan undersøkelsen skal gjennomføres. Undersøkelsesmyndigheten kan overlate undersøkelser, herunder undersøkelser som omfattes av § 476 annet ledd, til den særlig berørte staten. Undersøkelsesmyndigheten kan delta i undersøkelser av sjøulykker utenfor riket som gjennomføres av utenlandsk undersøkelsesmyndighet. Ved undersøkelser innenfor fremmed stats territorium gjelder bestemmelsene i avsnitt II bare så langt norske myndigheters kompetanse rekker etter folkeretten, og så langt kyststatens lovgivning ikke er til hinder.

Når en roroferge eller et hurtiggående passasjerfartøy er innblandet i en sjøulykke, skal undersøkelsen innledes av den EØS-stat innenfor hvis sjøterritorium eller indre farvann ulykken eller hendelsen inntreffer. Dersom ulykken inntreffer i andre farvann enn sjøterritoriet eller indre farvann, skal undersøkelsen innledes av den medlemsstat skipet sist besøkte. Denne staten skal være hovedansvarlig for sikkerhetsundersøkelsen og samordningen med andre særlig berørte medlemsstater inntil det foreligger en felles avtale om hvilken stat som skal ha hovedansvar for undersøkelsen.

Undersøkelsesmyndigheten i en særlig berørt stat innenfor EØS-området skal gis tilgang til de samme bevis og forklaringer i henhold til § 477, som undersøkelsesmyndigheten selv. Undersøkelsesmyndigheten skal ta hensyn til oppfatninger en slik stat har ved undersøkelsen.

0 Endret ved lover 7 jan 2005 nr. 2 (ikr. 1 juli 2008 iflg. res. 23 feb 2007 nr. 226), 16 des 2011 nr. 64 (ikr. 1 jan 2012 iflg. res. 16 des 2011 nr. 1261).

### **§ 483. Sakkyndig bistand mv.**

Undersøkelsesmyndigheten kan benytte sakkyndig bistand ved gjennomføringen av undersøkelsen, og kan også be om bistand fra politiet og andre myndigheter.

0 Endret ved lov 7 jan 2005 nr. 2 (ikr. 1 juli 2008 iflg. res. 23 feb 2007 nr. 226).

### **§ 484. Rettigheter for dem som saken angår**

Når undersøkelsesmyndigheten beslutter å iverksette undersøkelse, skal den så vidt mulig underrette skipets eier, rederiet, skipsføreren, brukere og assurandører av skipet og andre som saken angår om dette. Slik underretning skal gis så snart som mulig, og skal opplyse om rettighetene etter annet ledd i paragrafen her og etter § 485 annet ledd.

Innen undersøkelsen avsluttes, skal de som er nevnt i første ledd gis adgang til å fremkomme med opplysninger og synspunkter om sjøulykken og dens årsaksfaktorer. De bør også gis adgang til å være til stede ved undersøkelsene og har rett til å gjøre seg kjent med dokumentene, i den utstrekning undersøkelsesmyndigheten finner at dette kan skje uten hinder for undersøkelsen. Annet punktum gjelder med de begrensninger som følger av taushetsplikten, jf. § 480.

0 Endret ved lover 7 jan 2005 nr. 2 (ikr. 1 juli 2008 iflg. res. 23 feb 2007 nr. 226), 16 des 2011 nr. 64 (ikr. 1 jan 2012 iflg. res. 16 des 2011 nr. 1261).

### **§ 485. Undersøkelserapport**

Undersøkellesmyndigheten skal utarbeide en rapport som redegjør for hendelsesforløpet og inneholder undersøkelsesmyndighetens uttalelse om årsaksforholdene. Rapporten skal også inneholde undersøkelsesmyndighetens eventuelle tilrådinger om tiltak som bør treffes eller vurderes med henblikk på å hindre lignende sjøulykker i fremtiden.

Før undersøkelsesmyndigheten sluttbehandler rapporten, skal et utkast til rapport etter anmodning forelegges for dem som er nevnt i § 484 første ledd, samt for særlig berørte stater, med en rimelig frist for vedkommende til å gi uttalelse, med mindre særlige forhold tilsier at dette ikke gjøres. Retten etter første punktum gjelder bare de delene av utkastet til rapport som vedkommende på grunn av sin tilknytning til saken eller undersøkelsene har særlige forutsetninger for å uttale seg om.

Undersøkelsesmyndighetens utkast til rapport er ikke offentlig.

Undersøkelsesmyndigheten kan utarbeide en forenklet rapport for andre sjøulykker enn de som er nevnt i § 476 annet ledd, dersom resultatet av undersøkelsen ikke vil kunne bidra til å forhindre fremtidige ulykker og hendelser.

Rapporten skal gjøres tilgjengelig innen 12 måneder etter at ulykken inntraff. Dersom dette ikke er mulig, skal undersøkelsesmyndigheten utgi en foreløpig rapport innen 12 måneder.

Undersøkelsesmyndigheten skal oversende rapporten til EFTAs overvåkningsorgan (ESA) og melde ulykker og hendelser til sjøs til den europeiske databasen for sjøulykker.

Undersøkelsesmyndighetens avgjørelser etter denne paragraf kan ikke påklages.

0 Endret ved lover 7 jan 2005 nr. 2 (ikr. 1 juli 2008 iflg. res. 23 feb 2007 nr. 226), 16 des 2011 nr. 64 (ikr. 1 jan 2012 iflg. res. 16 des 2011 nr. 1261).

### **§ 486. Behandling av sjøfolk som har vært involvert i sjøulykke**

Ved undersøkelse av sjøulykker skal det tas hensyn til retningslinjer som er fastsatt av FN's sjøfartsorganisasjon (IMO) om behandling av sjøfolk som har vært involvert i en sjøulykke.

0 Endret ved lover 7 jan 2005 nr. 2 (ikr. 1 juli 2008 iflg. res. 23 feb 2007 nr. 226), 16 des 2011 nr. 64 (ikr. 1 jan 2012 iflg. res. 16 des 2011 nr. 1261).

### **§ 486 a. Forskrifter**

Kongen kan gi utfyllende forskrifter til kapittel 18 avsnitt II.

0 Tilføyd ved lov 16 des 2011 nr. 64 (ikr. 1 jan 2012 iflg. res. 16 des 2011 nr. 1261).

## **III. Sjørettsskjønn**

### **§ 487. Formål m m**

Sjørettsskjønn skal holdes når det begjæres av rederen eller en befrafter, lasteier, assurandør eller annen interessert. Retten skal, i den utstrekning det er begjært,

- 1) avgi uttalelse om skipets og lastens tilstand og om mulige skaders art, omfang og årsaker;
- 2) foreta verdsettelse av skip og last;
- 3) avgi uttalelse om skipet kan repareres der det befinner seg, eller på et sted det kan flyttes til;

- 4) foreta en vurdering av de påregnelige kostnader ved flytting og reparasjon av skipet, og av skipets antatte verdi i reparert stand.

Skjønnen kan påberopes som bevis i rettergang, men er ikke bindende.

0 Endret ved lov 30 aug 2002 nr. 67 (ikr. 1 jan 2003 iflg. res. 30 aug 2002 nr. 938).

#### **§ 488. Rettens sammensetning m.m.**

Skjønnsmedlemmenes antall er to. Dersom rettens leder finner det ønskelig, skal antallet være fire.

Skjønnsmedlemmene gis så vidt mulig en dags varsel.

I særlige tilfelle kan lederen unnlate å delta i skjønnen og overlate til skjønnsmedlemmene å holde det alene med påfølgende avhjemling i rettsmøte.

0 Endret ved lover 30 aug 2002 nr. 67 (ikr. 1 jan 2003 iflg. res. 30 aug 2002 nr. 938), 17 juni 2005 nr. 90 (ikr. 1 jan 2008 iflg. res. 26 jan 2007 nr. 88) som endret ved lov 26 jan 2007 nr. 3.

#### **§ 489. Berømmelse og varsling**

Skjønnen holdes snarest mulig etter at begjæringen er mottatt. Skjønnsretten varsler saksøkeren og skipsføreren og så vidt mulig rederen samt befrakttere, lasteiere, assurandører og andre interesserte om berømmelsen. Er det skjellig grunn til mistanke om at reglene om sjødyktighet eller sikkerhet til sjøs er overtrådt, skal også vedkommende politimester varsles. Skjønnen kan holdes selv om noen som er eller skulle ha vært varslet, ikke møter.

0 Endret ved lover 30 aug 2002 nr. 67 (ikr. 1 jan 2003 iflg. res. 30 aug 2002 nr. 938), 16 feb 2007 nr. 9 (ikr. 1 juli 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 170), 7 jan 2005 nr. 2 (ikr. 1 juli 2008 iflg. res. 23 feb 2007 nr. 226).

#### **§ 490. Avhør, dokumentasjon, gransking**

Skjønnsmedlemmene har rett til å stille spørsmål til de personer som blir avhørt.

Forklaringer som blir gitt under skjønnen, skal dokumenteres for så vidt en part eller annen fremmøtt interessert krever det, eller retten antar at forklaringene har betydning for vurderingen av en skades årsak eller omfang eller ansvarsforholdet, eller retten ellers finner grunn til det. Dokumentasjonen foretas etter reglene i tvisteloven § 13-9 første ledd.

I den utstrekning det er forsvarlig og ikke uforenlig med lederens deltakelse i skjønnsavgjørelsen, kan lederen overlate den nærmere gransking til skjønnsmedlemmene alene, dersom det ville kreve uforholdsmessig lang tid for lederen å delta fullt ut i hele granskingsarbeidet.

0 Endret ved lover 30 aug 2002 nr. 67 (ikr. 1 jan 2003 iflg. res. 30 aug 2002 nr. 938), 17 juni 2005 nr. 90 (ikr. 1 jan 2008 iflg. res. 26 jan 2007 nr. 88) som endret ved lov 26 jan 2007 nr. 3.

#### **§ 491. Rettsmidler**

Det er ikke adgang til overskjønn, anke eller gjenåpning.

Kommer det etter at skjønn er holdt, frem nye opplysninger som antas å være av vesentlig betydning, kan nytt skjønn holdes på begjæring av noen som nevnt i § 487.

0 Endret ved lov 17 juni 2005 nr. 90 (ikr. 1 jan 2008 iflg. res. 26 jan 2007 nr. 88) som endret ved lov 26 jan 2007 nr. 3.

### § 492. *Henvisning til skjønnsloven*

Skjønnen holdes for øvrig etter reglene i skjønnsloven, for så vidt ikke annet følger av de bestemmelser som er gitt her.

## IV. Forskrifter

### § 493. *Utfyllende forskrifter*

Kongen kan gi nærmere forskrifter til utfylling og gjennomføring av reglene i dette kapittel.

0 Endret ved lov 7 jan 2005 nr. 2 (ikr. 1 juli 2008 iflg. res. 23 feb 2007 nr. 226).

## Del VI. Øvrige bestemmelser

### Kapittel 19. Foreldelse

#### § 501. *Foreldelsesfrister*

Foreldelsesfristen for følgende fordringer er:

- 1) for fordring på bergelønn og særlig vederlag, to år fra den dag bergingsforetaket ble avsluttet;
- 2) for fordring på andel av bergelønn eller særlig vederlag etter § 451 annet ledd, ett år fra den dag underretning ble sendt etter § 451 fjerde ledd;
- 3) for fordring på erstatning for skade ved sammenstøt, to år fra den dag da skaden ble voldt;
- 4) for fordring på erstatning for at en passasjer er død eller kommet til skade, to år fra den dag da passasjeren skulle ha gått i land eller gikk i land; har dødsfallet funnet sted etter ilandstigningen, er fristen to år fra dødsdagen, men ikke mer enn tre år fra ilandstigningen;
- 5) for fordring på erstatning for tap av eller skade på reisegods, to år fra ilandstigningen, eller fra den dag ilandstigningen skulle ha funnet sted dersom det er senere;
- 6) for fordring på erstatning for forsinkelse med befordringen av passasjer eller reisegods eller med utleveringen av reisegods, to år fra den dag da passasjeren gikk i land eller reisegodset ble brakt i land eller utlevert;
- 7) for fordring på erstatning for tap av eller skade på eller vedrørende gods eller for uriktige eller ufullstendige opplysninger i et konnossement, ett år fra den dag da godset skulle ha blitt utlevert eller ble utlevert;
- 8) for fordring på erstatning for tap ved at last er utlevert uten presentasjon av konnossement eller til feil person, ett år fra den dag da godset skulle ha vært utlevert, eller fra den dag da det ble utlevert dersom dette skjer på et senere tidspunkt;
- 9) for fordring på dekning av skader, tap eller kostnader i fellehavari, ett år fra den dag skipet kom til havn etter havariet, eller fra den dag havariet fant sted dersom skipet er gått tapt;
- 10) for fordring på bidrag til fellehavari, ett år fra dispasjens datum;
- 11) for fordring på den som er blitt personlig ansvarlig etter § 53 annet ledd eller § 63 annet ledd eller etter tvangsfullbyrdelsesloven § 11-16 annet ledd, den samme frist som gjelder for sjøpanteretten.

For regresskrav i anledning av fordring som nevnt i første ledd nr 7 og 8 er foreldelsesfristen ett år regnet fra den dag da fordringen ble betalt eller søksmål om den ble reist. Den samme frist gjelder for regresskrav i anledning av fordring som nevnt i første ledd nr 3, likevel slik at ved regress i anledning av personskadekrav regnes fristen for regresskravet alltid fra den dag da erstatningskravet ble betalt.

0 Endret ved lov 2 aug 1996 nr. 61 (ikr. 3 des 1997).

### **§ 502. Henvisning til alminnelige foreldelsesregler m m**

For øvrig kommer de alminnelige regler om foreldelse av fordringer, jf lov 18 mai 1979 nr 18 om foreldelse av fordringer, til anvendelse.

Søksmål om fordring som nevnt i § 501 første ledd nr 4, 5 eller 6 kan likevel ikke reises senere enn tre år fra ilandstigningen, eller fra den dag ilandstigningen skulle ha funnet sted dersom det er senere.

Skal fellehavari gjøres opp i Norge, kan foreldelsesfristen for fordring som nevnt i § 501 første ledd nr 9 avbrytes ved anmeldelse til den dispasjør som foretar oppgjøret. Er dispasje ennå ikke begjært, kan anmeldelse skje til en av de norske dispasjører.

### **§ 503. Foreldelse etter kapittel 10**

Krav om erstatning for forurensningsskade som nevnt i §§ 183, 191, 207 eller 208, eller om erstatning fra Det internasjonale erstatningsfond (1992) faller bort dersom ikke søksmål er reist innen 3 år fra den dag skaden, tapet eller utgiftene oppsto. Krav kan ikke i noe tilfelle reises når det er gått 6 år fra den ansvarsbetingende hendelsen. Er skaden, tapet eller utgiftene oppstått ved en serie av hendelser med samme opphav, regnes 6-årsfristen fra den første hendelsen.

Foreldelse av krav mot Det internasjonale erstatningsfond (1992) kan foruten ved søksmål også avbrytes ved prosessvarsel til fondet i samsvar med § 204 fjerde ledd.

Krav mot Det internasjonale tilleggsfond (2003) faller bort når krav om erstatning fra Det internasjonale erstatningsfond (1992) faller bort etter første ledd. Krav fremsatt mot Det internasjonale erstatningsfond (1992) anses også å være fremsatt mot Det internasjonale tilleggsfond (2003).

- 0 Endret ved lover 17 mars 1995 nr. 13 (ikr. 30 mai 1996), 15 mai 1998 nr. 26, 27 feb 2004 nr. 10 (ikr. 3 mars 2005 iflg. res. 17 des 2004 nr. 1714), 21 des 2007 nr. 128 (ikr. 21 nov 2008 iflg. res. 21 des 2007 nr. 1577).

### **§ 503 a. Foreldelse etter kapittel 11**

- 0 Tilføyes ved lov 12 mai 2015 nr. 30 (ikr. fra den tid Kongen bestemmer). Endres ved lov 20 des 2018 nr. 115 (ikr. fra den tid Kongen bestemmer).

### **§ 504. Lovvalg**

Spørsmål om foreldelse avgjøres etter norsk rett i alle tilfelle hvor søksmål om fordring som nevnt i § 501 reises her i riket.

## **Kapittel 20. Forskjellige bestemmelser**

### **I. Definisjon av SDR**

#### **§ 505. Definisjon av SDR**

Med SDR menes i loven her den spesielle trekkrettighet som er fastsatt av Det internasjonale valutafond. Den skal omregnes til norske penger etter kronens verdi uttrykt i SDR den dag da betaling finner sted eller begrensningsfond opprettes etter kapittel 9 eller 10.

- 0 Endres ved lov 12 mai 2015 nr. 30 (ikr. fra den tid Kongen bestemmer).

## II. Straff

0 Overskriften tilføyd ved lov 19 juni 2015 nr. 65 (ikr. 1 okt 2015).

### § 506. *Straff*

Med bøter eller fengsel inntil 6 måneder straffes den som forsettlig eller grovt uaktsomt på vesentlig måte

- a) overtrer § 9 om kjenningssignal og merking eller forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen
- b) overtrer bestemmelser i kapittel 2 om registrering eller forskrifter gitt i medhold av kapitlet.
- c) uberettiget fører et norsk flagg eller på annen måte utgir skipet for å være norsk, eller i norsk farvann uberettiget fører noe flagg eller på annen måte utgir skipet for å ha en annen enn sin virkelige nasjonalitet.

Med bøter eller fengsel inntil 1 år straffes en skipsfører eller vakthavende styrmann som overtrer plikten i § 135 første eller annet ledd om å iverksette alle nødvendige tiltak ved havsnød eller annen fare og ikke uten særlig grunn forlate eller oppgi skipet så lenge det er rimelig utsikter til berging, med mindre det er betydelig fare for vedkommendes eget liv.

Med bøter eller fengsel inntil 6 måneder straffes andre som har sitt arbeid om bord såfremt de uten særlig grunn og uten tillatelse av skipsføreren forlater skipet i havsnød eller annen fare så lenge skipsføreren er om bord.

Med bøter eller fengsel inntil 3 år straffes en skipsfører eller vakthavende styrmann som forsettlig eller grovt uaktsomt overtrer plikten i § 164 første punktum til å yte nødvendig hjelp når det kan skje uten særlig fare for eget skip eller personer om bord der, men inntil 6 år såfremt unnlatsen har hatt døden eller betydelig skade på legeme eller helse til følge.

Med bøter eller fengsel inntil 6 måneder straffes den som forsettlig eller grovt uaktsomt overtrer plikten i §§ 186 eller 197 eller forskrifter gitt i medhold av bestemmelsene, om å ha forsikring eller annen sikkerhet samt gyldige sertifikater.

Med bøter eller fengsel inntil 3 måneder straffes den som unnlater å oppfylle meldeplikten i § 475 første ledd eller forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen. På samme måte straffes den som på vesentlig måte unnlater å fremlegge dokumentasjon i samsvar med § 477 annet ledd, eller å etterkomme krav fra undersøkelsesmyndigheten etter § 479 første ledd, eller som fjerner gjenstander i strid med § 478.

Ved vurderingen av om en overtredelse av første ledd er vesentlig, skal det særlig legges vekt på overtredelsens omfang og virkninger og graden av utvist skyld.

0 Opphevet ved lov 16 feb 2007 nr. 9 (ikr. 1 juli 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 170), tilføyd ved lov 19 juni 2015 nr. 65 (ikr. 1 okt 2015). Endres ved lov 20 des 2018 nr. 115 (ikr. fra den tid Kongen bestemmer).

## Kapittel 21. Flyttbare plattformer m v

### § 507. *Boreplattformer og liknende flyttbare innretninger*

Boreplattformer og liknende flyttbare innretninger som ikke er å anse som skip og som skal brukes til undersøkelse etter eller utnytting, lagring eller transport av undersjøiske naturforekomster eller til hjelp for slik virksomhet, anses for norsk når de eies av noen som nevnt i § 4 første ledd, og de ikke er innført i et annet lands register. Eieren skal melde skipet til innføring i skipsregisteret i samsvar med reglane i § 12, som gjelder så langt de passer. Også reglene i § 5, § 7, § 8 og § 9 gjelder tilsvarende så langt de passer for disse innretningene. Departementet kan i særlige tilfeller gjøre unntak fra registreringsplikten.

Innretningene anses som skip og driften av dem som rederivirksomhet i forhold til reglene i kapitlene 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 16, 18, 19 og 20 med følgende særbestemmelser og unntak:

- 1) Det som er bestemt om skipsføreren og den øverste styrmann gjelder tilsvarende for den som har den øverste myndighet om bord på innretningen, og for dennes faste stedfortreder.
  - 2) Uansett innretningens størrelse skal ansvarsgrensen etter § 175 nr 2 være 36 millioner SDR og ansvarsgrensene etter § 175 nr. 3 og § 175a 60 millioner SDR.
  - 3) Sjøpanterett etter § 51 tilkommer ikke krav på erstatning for forurensningsskader oppstått i forbindelse med virksomhet som nevnt i paragrafen her.
  - 4) Reglene i § 45 gjelder ikke.
  - 5) Det kan foretas undersøkelser etter reglene i kapittel 18 avsnitt II dersom det ikke er truffet annen bestemmelse om undersøkelser i lov eller i medhold av lov.
- 0 Endret ved lover 8 des 1995 nr. 65 (ikr. 1 jan 1996), 17 juni 2005 nr. 88 (ikr. 1 nov 2006 iflg. res. 2 des 2005 nr. 1358), 7 jan 2005 nr. 2 (ikr. 1 juli 2008 iflg. res. 23 feb 2007 nr. 226).

## Del VII. Sluttbestemmelser

### Kapittel 22. Sluttbestemmelser

#### § 511. *Ikrafttredelse. Opphevelse av sjøfartsloven 1893*

Loven trer i kraft fra den tid Kongen bestemmer.<sup>1</sup> De enkelte deler av loven kan settes i kraft til ulik tid.

Fra den tid loven trer i kraft, oppheves lov 20 juli 1893 nr 1 om sjøfarten.

<sup>1</sup> Fra 1 okt 1994 iflg. res. 24 juni 1994 nr. 509.

#### § 512. *Overgangsbestemmelser*

Forskrifter gitt i medhold av lov 20 juli 1893 nr 1 om sjøfarten gjelder også etter at loven her har trådt i kraft.

---

#### § 513. *Endringer i andre lover*

Fra den tid loven trer i kraft, gjøres følgende endringer i andre lover: ---

### **Vedlegg 1. EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 56x (forordning (EF) nr. 392/2009 av 23. april 2009 om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under sjøtransport av passasjerer).**

Oversettelsen og fotnoter er hentet fra Prop.54 LS (2012–2013). Fotnotene er fra forordningen om ikke annet er oppgitt.

*[Europaparlamentet og Rådet for den europeiske union har –*

*under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 80 nr. 2,*

*under henvisning til forslag fra Kommisjonen,*

*under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité,*

*under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen,*

*etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251, på grunnlag av Forlikskomiteens felles forslag av 3. februar 2009, og*

*ut fra følgende betraktninger:*

- 1) Innenfor rammen av den felles transportpolitikk må det vedtas ytterligere tiltak for å styrke sikkerheten for sjøtransport. Disse tiltakene bør omfatte regler om erstatningsansvar for passasjerer som har lidt skade, ettersom det er viktig å sikre et passende erstatningsnivå for passasjerer som rammes av ulykker til sjøs.*
- 2) Protokollen av 2002 til Athen-konvensjonen av 1974 om transport av passasjerer og deres bagasje til sjøs ble vedtatt 1. november 2002 i regi av Den internasjonale sjøfartsorganisasjon (IMO). Fellesskapet og dets medlemsstater er i ferd med å avgjøre om de skal tiltre eller ratifisere nevnte protokoll. Dens bestemmelser som er innarbeidet ved denne forordning, bør under alle omstendigheter få anvendelse i Fellesskapet senest 31. desember 2012.*
- 3) Athen-konvensjonen av 1974 om transport av passasjerer og deres bagasje til sjøs, som endret ved protokollen av 2002 («Athen-konvensjonen»), får utelukkende anvendelse på internasjonal transport. Det skilles ikke lenger mellom nasjonal og internasjonal transport på det indre marked for sjøtransport, og det vil derfor være hensiktsmessig å ha samme nivå og type av erstatningsansvar når det gjelder både internasjonal og nasjonal transport i Fellesskapet.*
- 4) De forsikringsordningene som er påkrevd i henhold til Athen-konvensjonen, skal ta hensyn til skipsredere og forsikringsselskaperens økonomiske muligheter. Skipsredere skal være i stand til å forvalte sine forsikringsordninger på en økonomisk akseptabel måte, særlig når det gjelder mindre skipsrederier som utfører nasjonal sjøtransport, bør det tas hensyn til deres virksomheters sesongbestemte karakter. Når det opprettes forsikringsordninger i henhold til denne forordning, bør det derfor tas hensyn til de forskjellige fartøyklassene.*
- 5) Det er hensiktsmessig å pålegge transportøren å utbetale et forskudd ved en passasjers dødsfall eller personskade, med forbehold om at denne forskuddsutbetalingen ikke er å anse som en erkjennelse av erstatningsansvar.*
- 6) Passasjerene bør før avreise motta passende opplysninger om sine rettigheter, eller, dersom dette ikke er mulig, senest ved avreise.*
- 7) Den internasjonale sjøfartsorganisasjons juridiske komité vedtok 19. oktober 2006 IMOs forbehold og retningslinjer for gjennomføring av Athen-konvensjonen (IMOs retningslinjer) for å løse viktige spørsmål i forbindelse med Athen-konvensjonen, særlig spørsmålet om erstatning for skade i forbindelse med terrorisme. IMOs retningslinjer kan derfor anses som en særbestemmelse.*
- 8) Ved denne forordning er det innarbeidet deler av IMOs retningslinjer som gjøres bindende. Verbet «bør» i bestemmelsene i IMOs retningslinjer bør derfor forstås som «skal».*
- 9) Bestemmelsene i Athen-konvensjonen (vedlegg I) og i IMOs retningslinjer (vedlegg II) bør får tilsvarende anvendelse i Fellesskapets regelverk.*
- 10) Den ordningen for erstatningsansvar som er fastsatt ved denne forordning, bør gradvis utvides til å omfatte forskjellige fartøyklasser som fastsatt i artikkel 4 i rådsdirektiv 98/18/EF av 17. mars 1998 om sikkerhetsstandarder for passasjerskip. Det bør tas hensyn til følgene når det gjelder takster og markedets mulighet for å oppnå forsikringsdekning til overkommelige priser på det nivået som kreves, og det politiske ønsket om å forbedre passasjerens rettigheter samt visse sesongbestemte transporttjenester til sjøs.*
- 11) De spørsmålene som er omfattet av artikkel 17 og 17a i Athen-konvensjonen, hører inn under Fellesskapets enekompetanse i den utstrekning disse artiklene påvirker de reglene som er fastsatt ved rådsforordning (EF) nr. 44/2001 av 22. desember 2000 om domsmyndighet og om anerkjennelse og fullbyrding av dommer i sivile og kommersielle saker. I denne forbindelse vil disse to bestemmelsene utgjøre en del av Fellesskapets rettsorden når Fellesskapet tiltrer Athen-konvensjonen.*



- 12) I denne forordning bør det med uttrykket «*eller er registrert i en medlemsstat*» menes at flaggstaten i forbindelse med registrering av fartøyer som leies ut til totalbefraktning, enten skal være en medlemsstat eller en avtalepart i Athen-konvensjonen. Medlemsstatene og Kommisjonen bør treffe de tiltakene som er nødvendige for å anmode IMO om å utvikle retningslinjer for begrepet registrering av fartøyer som leies ut til totalbefraktning.
- 13) I denne forordning bør uttrykket «*utstyr til bevegelsehemmede personer*» ikke anses som verken bagasje eller kjøretøyer i henhold til artikkel 8 i Athen-konvensjonen.
- 14) De tiltak som er nødvendige for å gjennomføre denne forordning, bør vedtas i samsvar med rådsbeslutning 1999/468/EF av 28. juni 1999 om fastsettelse av nærmere regler for utøvelsen av den gjennomføringsmyndighet som er tillagt Kommisjonen.
- 15) Kommisjonen bør særlig få fullmakt til å endre denne forordning for å innarbeide senere endringer til internasjonale konvensjoner, protokoller, regelverk og resolusjoner i forbindelse med dette. Ettersom disse tiltakene er allmenne og har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i denne forordning eller å utfylle den med nye ikke-grunnleggende bestemmelser, skal de vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll fastsatt i artikkel 5a i beslutning 1999/468/EF.
- 16) Det europeiske sjøsikkerhetsbyrå, opprettet ved europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1406/2002, bør bistå Kommisjonen med å utarbeide et utkast til en framdriftsrapport om hvordan reglene fastsatt i henhold til denne forordning, fungerer.
- 17) De nasjonale myndighetene, særlig havnemyndighetene, spiller en grunnleggende og avgjørende rolle i forbindelse med identifikasjon og forvaltning av de forskjellige risikoene for sjøsikkerhet.
- 18) Medlemsstatene har i sin erklæring av 9. oktober 2008 om sjøsikkerhet gitt fast tilsagn om at de senest 1. januar 2012 samtykker i å være bundet av den internasjonale konvensjonen av 1976 om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav, som endret ved protokollen av 1996. Medlemsstatene kan benytte seg av den muligheten som er fastsatt i artikkel 15 nr. 3a i nevnte konvensjon for ved hjelp av spesifikke bestemmelser i denne forordning å regulere hvilken ordning for begrensning av erstatningsansvar som skal gjelde for passasjerer.
- 19) Ettersom målet for denne forordning, nemlig å etablere felles regler for transportørers og passasjerers rettigheter ved sjøulykker, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene, og derfor på grunn av tiltakets omfang og virkninger bedre kan nås på fellesskapsplan, kan Fellesskapet treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i traktatens artikkel 5. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går denne forordning ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå dette målet – vedtatt denne forordning:]

#### **Art 1. Formål**

1. Ved denne forordning fastsettes fellesskapsordningen når det gjelder erstatningsansvar og forsikring for transport av passasjerer til sjøs slik det er angitt i relevante bestemmelser i:
  - a) Athen-konvensjonen av 1974 om transport av passasjerer og deres bagasje til sjøs, endret ved protokollen av 2002 («Athen-konvensjonen») og fastsatt i vedlegg I; og
  - b) IMOs forbehold og retningslinjer for gjennomføring av Athen-konvensjonen, vedtatt av IMOs juridiske komité 19. oktober 2006 (IMOs retningslinjer), som fastsatt i vedlegg II.
2. Ved denne forordning er dessuten anvendelsen av disse bestemmelsene utvidet til også å omfatte transport av passasjerer til sjøs i hver enkelt medlemsstat om bord på fartøyer i klasse A og B i henhold til artikkel 4 i direktiv 98/18/EF, og det er fastsatt visse tilleggskrav.
3. Kommisjonen skal senest 30. juni 2013 om nødvendig framlegge et forslag til regelverk som blant annet utvider denne forordnings virkeområde, til å omfatte fartøyer i klasse C og D i henhold til artikkel 4 i direktiv 98/18/EF.

#### **Art 2. Virkeområde**

Denne forordning får anvendelse på internasjonal transport slik det er definert i nr. 9 i artikkel 1 i Athen-konvensjonen, og på sjøtransport i hver enkelt medlemsstat om bord på fartøyer i klasse A og B i henhold til artikkel 4 i direktiv 98/18/EF, dersom:

- a) fartøyet seiler under en medlemsstats flagg eller er registrert i en medlemsstat,
- b) transportavtalen er inngått i en medlemsstat, eller
- c) avgangs- eller bestemmelsesstedet i henhold til transportavtalen ligger i en medlemsstat.

Medlemsstatene kan anvende denne forordning på alle former for sjøtransport i hver enkelt medlemsstat.

### **Art 3. Erstatningsansvar og forsikring**

1. Ansvarsordningen når det gjelder passasjerer, deres bagasje og kjøretøyer og reglene om forsikring eller annen økonomisk sikkerhet, skal være omfattet av denne forordning og av artikkel 1 og 1a, artikkel 2 nr. 2, artikkel 3-16 og artikkel 18, 20 og 21 i Athen-konvensjonen i henhold til vedlegg I og bestemmelsene i IMOs retningslinjer som fastsatt i vedlegg II.
2. IMOs retningslinjer som er angitt i vedlegg II, er bindende.

### **Art 4. Erstatning med hensyn til utstyr til bevegelseshemmede personer eller annet spesifikt utstyr**

I tilfelle tap av eller skade på utstyr til bevegelseshemmede personer eller annet spesifikt utstyr som brukes av bevegelseshemmede personer, skal transportørens erstatningsansvar være omfattet av bestemmelsene i artikkel 3 nr. 3 i Athen-konvensjonen. Erstatningen skal svare til gjenanskaffelsesverdien av det aktuelle utstyret eller eventuelt til reparasjonskostnadene.

### **Art 5. Overordnet ansvarsbegrensning**

1. Denne forordning endrer ikke transportørens eller undertransportørens rettigheter eller forpliktelser i henhold til nasjonal lovgivning som gjennomfører den internasjonale konvensjon av 1976 om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav, som endret ved protokollen av 1996, herunder enhver framtidig endring av nevnte konvensjon.  
Dersom en slik nasjonal lovgivning ikke får anvendelse, er transportørens eller undertransportørens erstatningsansvar utelukkende omfattet av bestemmelsene i artikkel 3 i denne forordning.
2. Når det gjelder krav i forbindelse med en passasjers dødsfall eller personskade som skyldes én av risikoene som er nevnt i nr. 2.2 i IMOs retningslinjer, kan transportørens og undertransportørens erstatningsansvar begrenses i samsvar med bestemmelsene nevnt i nr. 1 i denne artikkel.

### **Art 6. Forskuddsbetaling**

1. Dersom en passasjers dødsfall eller personskade er forårsaket av en sjøulykke, skal den transportøren som faktisk utførte hele eller en del av transporten da sjøulykken fant sted, betale et forskudd for å dekke de umiddelbare økonomiske behovene, som står i forhold til omfanget av den skaden som er forvoldt, innen 15 dager etter at den erstatningsberettigede er blitt identifisert. Ved dødsfall skal denne forskuddsbetalingen være minst 21.000 euro.

Denne bestemmelsen får også anvendelse dersom transportøren er etablert i Fellesskapet.

2. En forskuddsbetaling utgjør ikke en anerkjennelse av erstatningsansvar og kan motregnes i et eventuelt senere erstatningsbeløp som utbetales på grunnlag av denne forordning. Forskuddsbetalingen skal ikke tilbakebetales unntatt i de tilfellene som er omfattet av artikkel 3 nr. 1 eller artikkel 6 i Athen-konvensjonen eller i tillegg A til IMOs retningslinjer, eller dersom den personen som har mottatt forskuddsbetalingen, ikke er den erstatningsberettigede personen.

### **Art 7. Informasjon til passasjerer**

Med forbehold for reisearrangørers forpliktelser i henhold til rådsdirektiv 90/314/EØF av 13. juni 1990 om pakkereiser, herunder pakkeferier og pakketurer, skal transportøren og/eller undertransportøren sikre at passasjerene får tilstrekkelige og forståelige opplysninger om sine rettigheter i henhold til denne forordning.

Når transportavtalen er inngått i en medlemsstat, skal disse opplysningene framlegges på alle utsalgssteder, herunder ved salg over telefon og Internett. Dersom avgangsstedet ligger i en medlemsstat, skal disse opplysningene framlegges før avreise. I alle andre tilfeller skal opplysningene framlegges ved avreise. I den utstrekning kravet om opplysninger i henhold til denne artikkel er framlagt av enten transportøren eller undertransportøren, skal den andre ikke være forpliktet til å framlegge disse. Opplysningene skal framlegges på den mest hensiktsmessige måten.

Med henblikk på å oppfylle informasjonskravet i henhold til denne artikkel skal transportøren eller undertransportøren minst gi passasjerene de opplysningene som er oppført i sammendraget av bestemmelsene i denne forordning, som er utarbeidet av Kommisjonen og offentliggjort.

### **Art 8. Rapportering**

Senest tre år etter at denne forordning trer i kraft, skal Kommisjonen utarbeide en rapport om anvendelsen av denne forordning, som blant annet skal ta hensyn til den økonomiske utviklingen og utviklingen i internasjonale fora.

Rapporten kan ledsages av et forslag til endring av denne forordning eller av et forslag som Fellesskapet kan legge fram i relevante internasjonale fora.

### **Art 9. Endringer**

1. Tiltak som har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i denne forordning, og som omhandler innarbeiding av endringer av grensene fastsatt i artikkel 3 nr. 1, artikkel 4a nr. 1, artikkel 7 nr. 1 og artikkel 8 i Athen-konvensjonen, for å ta hensyn til avgjørelser som er truffet i henhold til artikkel 23 i nevnte konvensjon samt tilsvarende ajourføringer av vedlegg I til denne forordning, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll nevnt i artikkel 10 nr. 2 i denne forordning.

Idet det tas hensyn til følgene for takster og markedets mulighet for å oppnå forsikringsdekning til overkommelige priser på det nivået som kreves, og på bakgrunn av det politiske ønsket om å forbedre passasjerenes rettigheter samt visse sesongbestemte transporttjenester til sjøs, skal Kommisjonen på grunnlag av en egnet konsekvensanalyse senest 31. desember 2016 treffe tiltak om de grensene som er fastsatt i vedlegg I for fartøyer i klasse B i henhold til artikkel 4 i direktiv 98/18/EF. Disse tiltakene, som skal endre ikke-grunnleggende bestemmelser i denne forordning, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll nevnt i artikkel 10 nr. 2 i denne forordning.

2. Tiltak som har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i denne forordning, og som omhandler innarbeiding av endringer av bestemmelsene i IMOs retningslinjer som fastsatt i vedlegg II, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll nevnt i artikkel 10 nr. 2.

### **Art 10. Komitéframgangsmåte**

1. Kommisjonen skal bistås av Komiteen for sjøsikkerhet og hindring av forurensning fra skip (COSS), nedsatt ved artikkel 3 i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2099/2002.

2. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5a nr. 1-4 og artikkel 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.

#### **Art 11. *Overgangsbestemmelser***

1. Når det gjelder transport til sjøs i hver enkelt medlemsstat om bord på fartøyer i klasse A i henhold til artikkel 4 i direktiv 98/18/EF, kan medlemsstatene velge å utsette iverksettingen av denne forordning fram til fire år etter den dagen den får anvendelse.
2. Når det gjelder transport til sjøs i hver enkelt medlemsstat om bord på fartøyer i klasse C i henhold til artikkel 4 i direktiv 98/18/EF, kan medlemsstatene velge å utsette iverksettingen av denne forordning fram til 31. desember 2018.

#### **Art 12. *Ikrafttredelse***

Denne forordning trer i kraft dagen etter at den er kunngjort i Den europeiske unions tidende.

Den får anvendelse fra den dag Athen-konvensjonen trer i kraft for Fellesskapet, og under ingen omstendigheter senere enn 31. desember 2012.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Strasbourg, 23. april 2009.

## **Vedlegg I. Bestemmelser i Athen-konvensjonen om transport av passasjerer og deres bagasje til sjøs som er relevante med henblikk på anvendelse av denne forordning (konsolidert tekst til Athen-konvensjonen av 1974 om transport av passasjerer og deres bagasje til sjøs, og protokollen av 2002 til konvensjonen)**

#### **Art 1. *Definisjoner***

I denne konvensjon menes med:

1.
  - a) «transportør» en person som inngår en transportavtale, eller på hvis vegne en slik avtale er inngått, uavhengig av om transporten faktisk utføres av denne eller av en undertransportør,
  - b) «undertransportør» en annen person enn transportøren, som eier, leier eller driver et fartøy, og som faktisk utfører hele transporten eller en del av den, og
  - c) «transportør som faktisk utfører hele transporten eller en del av den» undertransportøren eller transportøren selv dersom denne faktisk utfører transporten,
2. «transportavtale» en avtale om sjøtransport av en passasjer eller en passasjer og dennes bagasje som inngås av en transportør eller på dennes vegne,
3. «fartøy» bare sjøgående fartøyer, men ikke luftputebåter,
4. «passasjer» enhver person som blir transportert av et fartøy:
  - a) på grunnlag av en transportavtale, eller
  - b) for, med transportørens samtykke, å ledsage et kjøretøy eller levende dyr som omfattes av en avtale om godstransport som ikke er berørt av denne konvensjon,
5. «bagasje» enhver gjenstand eller ethvert kjøretøy som transporteres av transportøren på grunnlag av en transportavtale, bortsett fra:

- a) gjenstander og kjøretøyer som transporteres på grunnlag av en befraktningsavtale, et konnossement eller en annen avtale som i hovedsak gjelder godstransport, og
  - b) levende dyr,
6. «håndbagasje» bagasje som passasjeren har i sin lugar eller på annen måte i sin besittelse, i forvaring eller til rådighet. Med unntak fra anvendelse av nr. 8 i denne artikkel og artikkel 8 omfatter håndbagasje også bagasje som passasjeren har i eller på sitt kjøretøy,
  7. «tap av eller skade på bagasje» omfatter materielle tap som skyldes at bagasjen ikke er blitt utlevert til passasjeren innen rimelig tid etter at det fartøyet som har eller skulle ha transportert bagasjen, er ankommet, men omfatter ikke forsinkelser på grunn av arbeidskonflikter,
  8. «transport» omfatter følgende tidsrom:
    - a) Med hensyn til passasjeren og dennes håndbagasje, det tidsrommet der passasjeren og/eller dennes håndbagasje befinner seg om bord på fartøyet, eller under ombord- eller ilandstigning, og det tidsrommet passasjeren og dennes håndbagasje transporteres til sjøs fra land til fartøyet eller omvendt, dersom denne transporten er inkludert i taksten, eller dersom det fartøyet som benyttes til denne transporten, er stilt til rådighet for passasjeren av transportøren. Når det gjelder passasjeren, omfatter ikke transporten det tidsrommet som passasjeren oppholder seg i en havneterminal eller på en havnestasjon eller på kai eller i eller på et annet havneanlegg,
    - b) når det gjelder håndbagasje, også det tidsrommet der passasjeren oppholder seg på en havneterminal eller havnestasjon eller på kai eller i eller på et annet havneanlegg, dersom bagasjen er blitt overtatt av transportøren eller én av dennes ansatte eller agenter og ikke er blitt utlevert til passasjeren,
    - c) når det gjelder annen bagasje som ikke er håndbagasje, tidsrommet fra den overtas av transportøren eller én av dennes ansatte eller agenter i land eller om bord, inntil den utleveres av transportøren eller én av dennes ansatte eller agenter,
  9. «internasjonal transport» enhver transport dersom avgangs- og bestemmelsesstedet i henhold til transportavtalen ligger i to forskjellige stater, eller i den samme staten, dersom det i henhold til transportavtalen eller den fastsatte reiseruten er en mellomliggende anløpshavn i en annen stat,
  10. «organisasjon» Den internasjonale sjøfartsorganisasjon,
  11. «generalsekretær» generalsekretæren i organisasjonen.

### **Art 1a. Vedlegg**

Vedlegget til denne konvensjon skal utgjøre en integrert del av konvensjonen.

### **Art 2. Virkeområde**

1. [...] <sup>1</sup>
2. Uten hensyn til nr. 1 i denne artikkel får ikke denne konvensjon anvendelse dersom den aktuelle transporten i henhold til en annen internasjonal konvensjon om andre former for transport av passasjerer og deres bagasje er omfattet av en ordning om erstatningsansvar etter den aktuelle konvensjonens bestemmelser, forutsatt at disse bestemmelsene er bindende for transport til sjøs.

<sup>1</sup> Ikke gjengitt.

### **Art 3. Transportørens erstatningsansvar**

1. Ved tap som skyldes en passasjers dødsfall eller personskade som følge av en sjøulykke, er transportøren erstatningspliktig i det omfanget skaden som gjelder den aktuelle passasjeren per skadetilfelle, ikke overskrider 250.000 regneenheter, med mindre transportøren kan bevise at ulykken:
  - a) skjedde som følge av en krigshandling, fiendtligheter, en borgerkrig, et opprør eller en naturbegivenhet av uvanlig karakter som ikke kunne unngås, og med følger som ikke kunne unngås, eller

- b) utelukkende skyldtes at tredjemann gjennomførte en handling eller unnlatelse med overlegg for å framkalle ulykken.
- Dersom tapet overskrider den nevnte grensen, er transportøren ytterligere erstatningspliktig, med mindre vedkommende kan bevise at den hendelsen som forårsaket skaden, ikke oppstod gjennom feil eller forsømmelse fra transportørens side.
2. Ved tap som skyldes en passasjers dødsfall eller personskade i forbindelse med en annen hendelse enn en sjøulykke, er transportøren erstatningspliktig dersom den hendelsen som forårsaket skaden, oppstod som følge av feil eller forsømmelse fra transportørens side. Bevisbyrden for feil eller forsømmelse skal ligge hos skadelidte.
  3. Ved tap som skyldes tap av eller skade på håndbagasje, er transportøren erstatningspliktig dersom den hendelsen som forårsaket skaden, oppstod som følge av feil eller forsømmelse fra transportørens side. Feil eller forsømmelse fra transportørens side skal antas å foreligge dersom skaden skyldes en sjøulykke.
  4. Ved tap som skyldes tap av eller skade på annen bagasje enn håndbagasje, er transportøren erstatningspliktig, med mindre vedkommende kan bevise at den hendelsen som forårsaket skaden, ikke oppstod som følge av feil eller forsømmelse fra transportørens side.
  5. I denne artikkel menes med:
    - a) «sjøulykke» skipsforlis, kantring, kollisjon eller stranding av fartøyet, eksplosjon eller brann om bord på fartøyet, eller feil på fartøyet,
    - b) «feil eller forsømmelse fra transportørens side» omfatter feil eller forsømmelse som begås av transportørens ansatte når de utfører sitt arbeid,
    - c) «feil på fartøyet» funksjonsfeil, svikt eller manglende overholdelse av gjeldende sikkerhetsregler når det gjelder alle deler av fartøyet eller fartøyets utstyr som brukes til redning og evakuering av passasjerer, til ombord- og ilandstigning, eller til framdrift, styring, sikker seiling, fortøyning, ankring, for å legge til eller fra kai eller ankringsplass, eller til havarikontroll etter vannfylling, eller til utsetting av redningsutstyr, og
    - d) «tap» som ikke medfører noen form for straffeerstatning.
  6. Transportørens erstatningsansvar i henhold til denne artikkel gjelder bare tap som skyldes hendelser som inntreffer under transporten. Bevisbyrden for at den hendelsen som forårsaket tapet, er inntruffet under transporten, og for tapets omfang ligger hos skadelidte.
  7. Bestemmelsene i denne konvensjon påvirker ikke transportørens regressrett overfor tredjemann eller til å påberope seg uaktsom opptreden i henhold til artikkel 6 i denne konvensjon. Denne artikkel påvirker ikke retten til ansvarsbegrensning i henhold til artikkel 7 eller 8 i denne konvensjon.
  8. Antakelser om en parts feil eller forsømmelse eller plassering av bevisbyrden hos en part er ikke til hinder for at beviser til denne parts fordel tas i betrakning.

#### **Art 4. Undertransportør**

1. Selv om transporten eller en del av den overlates til undertransportøren, er transportøren hele tiden ansvarlig for hele transporten i henhold til bestemmelsene i denne konvensjon. I tillegg har undertransportøren rettigheter og forpliktelser i henhold til denne konvensjons bestemmelser når det gjelder den delen av transporten som vedkommende utfører.
2. Når det gjelder transport som utføres av undertransportøren, er transportøren ansvarlig for handlingene og unnlatelsene til undertransportøren og dennes ansatte når de utfører sitt arbeid.
3. Særlige avtaler som medfører at transportøren påtar seg forpliktelser som ikke er omfattet av denne konvensjon, eller gir avkall på rettigheter som følge av denne konvensjon, gjelder bare undertransportøren dersom denne uttrykkelig har gitt sitt skriftlige samtykke.
4. Når og dersom både transportøren og undertransportøren er ansvarlige, skal ansvaret være solidarisk.
5. Denne artikkel påvirker ikke regressretten mellom transportøren og undertransportøren.

#### **Art 4a. Lovpliktig forsikring**

1. Når passasjerene transporteres om bord på et fartøy som er registrert i en stat som er part i konvensjonen, og som har tillatelse til å transportere over tolv passasjerer, og denne konvensjon får anvendelse, skal den transportøren som faktisk utfører hele transporten eller en del av den, være i besittelse av en forsikring eller annen økonomisk sikkerhet som bankgaranti eller lignende, som kan dekke erstatningsansvaret i henhold denne konvensjon i tilfelle passasjerene utsettes for et dødsfall eller en personskade. Grensen for den lovpliktige forsikringen eller annen økonomisk sikkerhet skal ikke være under 250.000 regneenheter per passasjer per skadetilfelle.
2. Til hvert fartøy skal det utstedes et sertifikat som bekrefter at kravene til forsikring eller annen økonomisk sikkerhet er oppfylt i samsvar med bestemmelsene i denne konvensjon, når vedkommende myndighet i en stat som er part i konvensjonen, har fastslått at kravene i nr. 1 er oppfylt. For et fartøy som er registrert i en stat som er part i konvensjonen, skal et slikt sertifikat utstedes eller bekreftes av vedkommende myndighet i fartøyets registreringsstat; for et fartøy som er registrert i en stat som er part i konvensjonen, kan det utstedes eller bekreftes av vedkommende myndighet i alle stater som er part i konvensjonen. Dette sertifikatet skal være i samsvar med malen som er angitt i vedlegget til denne konvensjon, og det skal inneholde følgende opplysninger:
  - a) fartøyets navn, kjenningsnummer eller -bokstaver og hjemsted,
  - b) navnet på den transportøren som faktisk utfører transporten eller en del av den, og stedet der transportøren har sitt hovedforetak,
  - c) fartøyets IMO-identifikasjonsnummer,
  - d) sikkerhetens art og gyldighetsperiode,
  - e) navn på og hovedforetak til forsikringsgiver eller en annen person som yter økonomisk sikkerhet, og eventuelt forretningsstedet der forsikringen eller annen økonomisk sikkerhet er tegnet, og
  - f) sertifikatets gyldighetsperiode som ikke skal overskride forsikringens eller den annen økonomiske sikkerhets gyldighetsperiode.
3.
  - a) En stat som er part i konvensjonen, kan gi en institusjon eller en organisasjon som er godkjent av staten, myndighet til å utstede sertifikatet. Denne institusjonen eller organisasjonen skal underrette nevnte stat om hvert sertifikat som utstedes. Den staten som er part i konvensjonen, skal i alle tilfeller garantere for at det utstedte sertifikatet er fullstendig og nøyaktig, og treffe de tiltakene som er nødvendige for å oppfylle denne forpliktelsen.
  - b) En stat som er part i konvensjonen, skal underrette generalsekretæren om:
    - i) det særlige ansvaret og de særlige vilkårene som følger med den myndigheten som den har overdratt til en godkjent institusjon eller organisasjon,
    - ii) tilbakekalling av en slik myndighet, og
    - iii) tidspunktet for når denne myndigheten eller tilbakekallingen trer i kraft.En overdragelse av myndighet kan først tre i kraft tre måneder etter at generalsekretæren ble underrettet om dette.
  - c) Den institusjonen eller organisasjonen som har fått myndighet til å utstede sertifikater i samsvar med dette nummer, skal minst ha myndighet til å tilbakekalle disse sertifikatene dersom vilkårene for utstedelse ikke oppfylles. Institusjonen eller organisasjonen skal i alle tilfeller underrette den staten som sertifikatet ble utstedt på vegne av, om en slik tilbakekalling.
4. Sertifikatet skal utarbeides på det eller de offisielle språkene i medlemsstaten som utsteder dem. Dersom det språket som anvendes, ikke er engelsk, fransk eller spansk, skal sertifikatet inneholde en oversettelse til ett av disse språkene, og statens offisielle språk kan utelates dersom nevnte stat treffer en beslutning om det.
5. Sertifikatet skal finnes om bord på fartøyet, og en kopi skal legges hos de myndighetene som fører fartøyets register, eller, dersom fartøyet ikke er registrert i en stat som er part i konvensjonen, hos myndighetene i den staten der sertifikatet er utstedt eller påtegnet.
6. En forsikring eller en annen økonomisk sikkerhet oppfyller ikke denne artikkels krav dersom den opphører av andre årsaker enn ved den utløpte gyldighetstiden som er angitt i sertifikatet, innen tre måneder etter det tidspunktet de myndighetene som er nevnt i nr. 5, ble underrettet om dens opphør, med mindre sertifikatet er blitt overlatt til disse myndighetene, eller et nytt sertifikat er blitt utstedt i samme tidsrom. Disse bestemmelsene gjelder også endringer som medfører at forsikringen eller den annen økonomiske sikkerheten ikke lenger oppfyller kravene i denne artikkel.

7. Den staten der fartøyet er registrert, fastsetter vilkårene for utstedelse og gyldighet med forbehold for bestemmelsene i denne artikkel.
8. Ingen bestemmelse i denne konvensjon skal forstås som at den hindrer en stat som er part i konvensjonen, fra å støtte seg til opplysninger fra andre stater eller organisasjonen eller andre internasjonale organisasjoner om den økonomiske stillingen for forsikringsgiver eller den som yter annen økonomisk sikkerhet i henhold til denne konvensjon. En stat som er part i konvensjonen, og som støtter seg til slike opplysninger, fritas i slike tilfeller ikke fra sitt ansvar i egenskap av stat som utsteder sertifikatet.
9. Sertifikater som er utstedt eller påtegnet i henhold til myndigheten til en stat som er part i konvensjonen, skal med henblikk på denne konvensjon godtas av de andre statene som er part i konvensjonen, og som anser dem som sertifikater med samme gyldighet som dersom de selv hadde utstedt eller påtegnet dem, også selv om de er utstedt eller påtegnet for et fartøy som ikke er registrert i en stat som er part i konvensjonen. En stat som er part i en konvensjon, kan på et hvilket som helst tidspunkt be om samråd med den staten som utsteder eller påtegner, dersom den mener at den forsikringsgiveren eller garantisten som er nevnt i forsikringssertifikatet, ikke har økonomisk evne til å oppfylle de forpliktelsene som følger av denne konvensjon.
10. Ethvert krav om erstatning som er dekket av forsikring eller annen økonomisk sikkerhet i henhold til denne artikkel, kan reises direkte mot forsikringsgiver eller en annen person som yter økonomisk sikkerhet. I slike tilfeller får det beløpet som er angitt i nr. 1, anvendelse på ansvarsgrensene til forsikringsgiver eller en annen person som yter økonomisk sikkerhet, selv om transportøren eller undertransportøren ikke er underlagt noen ansvarsbegrensning. Den saksøkte kan dessuten reise de innsigelsene (bortsett fra innsigelser om konkurs eller avvikling) som den transportøren som er nevnt i nr. 1, ville ha kunnet reise i samsvar med denne konvensjon. Dessuten kan den saksøkte reise innsigelse om at skaden skyldes bevisst forsømmelse fra forsikringstakers side, men saksøkte kan ikke reise noen annen innsigelse som saksøkte hadde kunne benytte i et søksmål som forsikringstaker reiser mot saksøkte. Saksøkte har under alle omstendigheter rett til å forlange at både transportøren og undertransportøren trekkes inn i søksmålet.
11. De beløpene som skyldes forsikring eller annen økonomisk sikkerhet ved anvendelse av nr. 1, skal utelukkende benyttes for å oppfylle de kravene som reises i henhold til denne konvensjon, og utbetaling av slike beløp opphever enhver erstatningsplikt i henhold til denne konvensjon i det utbetalte beløpets omfang.
12. En stat som er part i konvensjonen, skal ikke tillate et fartøy som seiler under dennes flagg, og som omfattes av denne artikkel, å seile på noe som helst tidspunkt, med mindre den har fått utstedt et sertifikat i henhold til artikkel 2 eller 15.
13. Med forbehold for bestemmelsene i denne artikkel skal være stat som er part i konvensjonen, i henhold til sin nasjonale lovgivning sikre at forsikring eller annen økonomisk sikkerhet i det omfanget som er spesifisert i nr. 1, får anvendelse på alle fartøyer som har tillatelse til å transportere over tolv passasjerer, uten hensyn til registreringsstat, som anløper eller forlater en havn på sitt territorium, i den utstrekning denne konvensjon får anvendelse.
14. Uten hensyn til nr. 5 kan en stat som er part i konvensjonen, underrette generalsekretæren om at fartøyene med henblikk på nr. 13 ikke trenger å ha om bord eller framlegge det sertifikatet som er påkrevd i henhold til nr. 2, når de anløper eller forlater havner på sitt territorium, forutsatt at den staten som er part i konvensjonen, og som utsteder sertifikatet, har underrettet generalsekretæren om at den fører elektroniske registre som er tilgjengelige for alle stater som er part i konvensjonen, og viser at sertifikatet finnes, og at de statene som er part i konvensjonen, er i stand til å oppfylle sine forpliktelser i henhold til nr. 13.
15. Dersom et fartøy som eies av en stat som er part i konvensjonen, ikke er dekket av forsikring eller annen økonomisk sikkerhet, er dette fartøyet heller ikke omfattet av bestemmelsene i denne artikkel, men fartøyet skal ledsages av et sertifikat som er utstedt av vedkommende myndighet i fartøyets registreringsstat, som angir at fartøyet eies av denne staten, og at erstatningsansvaret er dekket innenfor det beløpet som er fastsatt i nr. 1. Dette sertifikatet skal så nøyaktig som mulig følge den malen som er fastsatt i nr. 2.



### **Art 5. Verdisaker**

Transportøren er ikke erstatningspliktig ved tap av eller skade på penger, verdipapirer, gull, sølvtøy, juveler, smykker, kunstgjenstander eller andre verdisaker, bortsett fra når slike verdisaker er blitt deponert hos transportøren med henblikk på oppbevaring, og transportøren i så tilfelle er erstatningspliktig opp til den grensen som er angitt i nr. 3 i artikkel 8, med mindre en høyere grense avtales i samsvar med nr. 1 i artikkel 10.

### **Art 6. Egen feil**

Dersom transportøren beviser at en passasjers dødsfall eller personskade eller tap av eller skade på dennes bagasje skyldes passasjerens egen feil eller forsømmelse, eller at dette er en medvirkende årsak, kan den domstolen som behandler saken, helt eller delvis fritta transportøren fra erstatningsansvaret i samsvar med bestemmelsene i nevnte domstols lovgivning.

### **Art 7. Ansvarsgrenser ved dødsfall eller personskade**

1. Transportørens erstatningsplikt ved en passasjers dødsfall eller personskade i henhold til artikkel 3 skal ikke under noen omstendigheter overstige 400.000 regneenheter per passasjer per skadetilfelle. Dersom domstolen i henhold til loven på det stedet der søksmålet reises, tilkjenner erstatning i form av løpende utbetalinger, skal den tilsvarende kapitalverdien til disse utbetalingene ikke overstige den nevnte grensen.
2. En stat som er part i konvensjonen, kan ved særlige bestemmelser i den nasjonale lovgivningen regulere den ansvarsgrensen som er fastsatt i nr. 1, forutsatt at den eventuelle nasjonale ansvarsbegrensningen ikke blir lavere enn fastsatt i nr. 1. En stat som er part i konvensjonen, som benytter denne muligheten, underretter generalsekretæren om den vedtatte ansvarsgrensen eller om at den ikke finnes.

### **Art 8. Ansvarsgrense ved tap av eller skade på bagasje og kjøretøyer**

1. Transportørens erstatningsansvar ved tap av eller skade på håndbagasje kan under ingen omstendigheter overstige 2.250 regneenheter per passasjer per transport.
2. Transportørens erstatningsansvar ved tap av eller skade på kjøretøyer, herunder all bagasje som transporteres i eller på kjøretøyet, kan under ingen omstendigheter overstige 12.700 regneenheter per kjøretøy per transport.
3. Transportørens erstatningsansvar ved tap av eller skade på annen bagasje enn den som er nevnt i nr. 1 og 2, skal under ingen omstendigheter overstige 3.375 regneenheter per passasjer per transport.
4. Transportøren og passasjerer kan avtale at transportørens erstatningsansvar er underlagt en egenandel som ikke overstiger 330 regneenheter ved skade på et kjøretøy og 149 regneenheter per passasjer ved skade på eller tap av annen bagasje, og at dette beløpet skal trekkes fra beløpet for tapet eller skaden.

### **Art 9. Regneenheter og omregning**

1. Den regneenheten som benyttes i denne konvensjon, er den spesielle trekkrettigheten som er definert av Det internasjonale valutafondet. De beløpene som er nevnt i artikkel 3 nr. 1, artikkel 4a nr. 1, artikkel 7 nr. 1 og artikkel 8, skal omregnes til nasjonal valuta i den staten der søksmålet er reist, på grunnlag av denne valutaens verdi i forhold til de spesielle trekkrettighetene på den dagen dommen avsies, eller på den dagen partene er blitt enige om. Dersom en stat som er part i konvensjonen, ikke er medlem av Det internasjonale valutafond, beregnes verdien på statens nasjonale valuta i henhold til den spesielle trekkrettigheten på grunnlag av den verdivurderingsmetoden som Det internasjonale valutafond anvender på det aktuelle tidspunktet i forbindelse med sin virksomhet og sine transaksjoner. Dersom en stat som er part i konvensjonen, ikke er medlem av Det internasjonale valutafond, beregnes verdien på statens nasjonale valuta i henhold til den spesielle trekkrettigheten på den måten som nevnte stat som er part i konvensjonen, fastsetter.

2. Stater som ikke er medlemmer av Det internasjonale valutafond, og hvis lovgivning ikke tillater anvendelse av nr. 1, kan likevel ved ratifisering, godtakelse, godkjenning eller tiltredelse av denne konvensjon eller på et hvilket som helst senere tidspunkt erklære at den spesielle trekkrettigheten i nr. 1 skal tilsvare minst 15 gullfrancs. En gullfranc nevnt i dette nummer, tilsvarer 65,5 mg gull av 0,900 finhet. Gullfranc omregnes til nasjonal valuta i samsvar med den berørte statens lovgivning.
3. Beregningen nevnt i siste setning i nr. 1, og omregningsmetoden nevnt i nr. 2, skal utføres på en slik måte at beløpene i artikkel 3 nr. 1, artikkel 4a nr. 1, artikkel 7 nr. 1 og artikkel 8 så langt det er mulig får den samme realverdien i den nasjonale valutaen til de statene som er part i konvensjonen, som de ville ha fått ved anvendelse av de tre første setningene i nummer 1. Statene skal underrette generalsekretæren om hvilken beregningsmetode som benyttes i samsvar med nr. 1, eller om resultatet for omregningen i samsvar med nr. 2, når de deponerer ratifiserings-, godtakelses-, godkjennings- eller tiltredelsesdokumentet til denne konvensjon, eller dersom det skjer endringer i beregningsmetoden eller resultatene.

#### **Art 10. Tilleggsbestemmelser om ansvarsgrenser**

1. Transportøren og passasjeren kan inngå uttrykkelig og skriftlig avtale om høyere ansvarsgrenser enn dem som er fastsatt i artikkel 7 og 8.
2. Renter på skadeserstatninger og saksomkostninger skal ikke være omfattet av de ansvarsgrensene som er fastsatt i artikkel 7 og 8.

#### **Art 11. Innsigelsesrett og ansvarsbegrensning for transportørens ansatte**

Dersom det reises en sak mot én av transportørens ansatte eller agenter på grunn av skader som omfattes av denne konvensjon, har denne ansatte eller agenten, dersom vedkommende kan bevise å ha handlet i embets medfør, rett til å gjøre gjeldende samme innsigelse og samme ansvarsgrenser som transportøren eller undertransportøren kan gjøre gjeldende i henhold til denne konvensjon.

#### **Art 12. Sammenlegging av krav**

1. Når de ansvarsgrensene som er fastsatt i artikkel 7 og 8 får anvendelse, gjelder de for det samlede beløp for alle erstatningskrav som reises på grunnlag av en passasjers dødsfall eller personskade, eller i forbindelse med tap av eller skade på dennes bagasje.
2. Dersom transporten utføres av en undertransportør, kan det samlede beløpet fra transportøren og undertransportøren og fra deres ansatte og agenter, som har handlet i embets medfør, ikke overskride det høyeste beløpet som kunne pålegges enten transportøren eller undertransportøren i henhold til denne konvensjon, og ingen av dem er erstatningspliktige for et beløp som ligger over den erstatningsgrensen som gjelder for den enkelte.
3. Dersom én av transportørens eller undertransportørens ansatte eller agenter i henhold til denne konvensjons artikkel 11 kan benytte seg av de ansvarsgrensene som er fastsatt i artikkel 7 og 8, skal det samlede erstatningsbeløpet fra transportøren eller undertransportøren og den berørte ansatte eller agenten ikke overskride disse grensene.

#### **Art 13. Tap av retten til ansvarsbegrensning**

1. Transportøren skal ikke påberope seg rett til de ansvarsgrensene som er fastsatt i artikkel 7 og 8 og artikkel 10 nr. 1, dersom det er bevist at skaden skyldes en forsettlig handling eller unnlattelse fra transportørens side, eller at transportøren har utvist uforsiktighet vel vitende om at det sannsynligvis ville kunne oppstå en slik skade.
2. Transportørens eller undertransportørens ansatte eller agenter har ikke rett til å påberope seg ansvarsbegrensning dersom det er bevist at skaden er forvoldt ved en forsettlig handling eller unnlattelse fra deres side, eller at de har utvist uforsiktighet vel vitende om at det sannsynligvis ville kunne oppstå en slik skade.

**Art 14. Grunnlag for erstatningskrav**

Erstatningssøksmål i forbindelse med en passasjers dødsfall eller personskade eller tap av eller skade på bagasje kan bare reises mot en transportør eller undertransportør på grunnlag av denne konvensjon.

**Art 15. Melding om tap av eller skade på bagasje**

1. Passasjeren skal skriftlig melde fra til transportøren eller dennes agent:
  - a) ved åpenbar skade på bagasjen:
    - i) for håndbagasje: før eller i forbindelse med passasjerens ilandstigning,
    - ii) for all annen bagasje: før eller i forbindelse med ulevering av denne,
  - b) ved skade på bagasje som ikke er åpenbar, eller ved tap av bagasje: senest 15 dager etter tidspunktet for ilandstigning eller utlevering eller fra det tidspunktet da denne utleveringen skulle ha funnet sted.
2. Dersom passasjeren ikke oppfyller bestemmelsene i denne artikkel, anses vedkommende for å ha mottatt bagasjen i uskadet stand, med mindre annet er bevist.
3. Det er ikke nødvendig å innlevere skriftlig melding dersom bagasjens tilstand på tidspunktet for mottakelse har vært gjenstand for felles kontroll eller inspeksjon.

**Art 16. Søksmålsfrist**

1. Erstatningssøksmål i forbindelse med en passasjers dødsfall eller personskade eller tap av eller skade på bagasje er foreldede etter et tidsrom på to år.
2. Foreldelsesfristen skal beregnes på følgende måte:
  - a) ved personskade: fra tidspunktet for når passasjeren går i land,
  - b) ved dødsfall under transporten: fra det tidspunktet passasjeren skulle ha gått i land, og ved personskade under transport med dødsfall til følge etter ilandstigningen: fra tidspunktet for dødsfallet, forutsatt at dette tidsrommet ikke overskrider tre år fra tidspunktet for ilandstigning,
  - c) ved tap av eller skade på bagasje: fra tidspunktet for ilandstigning eller fra det tidspunktet ilandstigningen skulle ha funnet sted, avhengig av hvilket tidspunkt som kommer sist.
3. Utsettelse eller avbrudd av foreldelsesfrister skjer i henhold til loven der søksmålet reises, men det kan under ingen omstendigheter reises søksmål på grunnlag av denne konvensjon etter at én av følgende frister utløper:
  - a) et tidsrom på fem år fra det tidspunktet passasjeren går i land, eller fra det tidspunktet dette skulle ha skjedd, avhengig av hvilket av disse tidspunktene som kommer sist, eller dersom denne fristen er tidligere
  - b) et tidsrom på tre år fra det tidspunktet den skadelidte hadde kjennskap til den personskaden som var forvoldt, det tapet eller den skaden som var forvoldt, eller med rimelighet burde ha hatt det.
4. Uten hensyn til nr. 1, 2 og 3 i denne artikkel kan foreldelsesfristen forlenges ved en erklæring fra transportøren eller etter avtale mellom partene når søksmål er reist. Erklæringen eller avtalen skal være skriftlig.

**Art 17. <sup>1</sup> Vedkommende jurisdiksjon**

- 1 Ikke gjengitt.

**Art 17a. Anerkjennelse og fullbyrdelse**

- 1 Ikke gjengitt.

**Art 18. Ugyldige kontraktsbestemmelser**

Kontraksbestemmelser som er inngått før den hendelsen som har forvoldt en passasjers dødsfall eller personskade eller tap av eller skade på dennes bagasje, og som har til formål å frita personer som er erstatningspliktige i henhold til denne konvensjon, for deres erstatningsansvar overfor passasjeren, eller fastsette en lavere ansvarsgrense enn den som, bortsett fra artikkel 8 nr. 4, er fastsatt i konvensjonen, samt bestemmelser som har til formål å flytte bevisbyrden fra transportøren eller undertransportøren eller innebærer en innskrenkning av valgmulighetene i artikkel 17 nr. 1 og 2, er ugyldige, men deres ugyldighet innebærer ikke at selve transportavtalen er ugyldig når den ellers overholder bestemmelsene i denne konvensjon.

#### **Art 20. *Atomskader***

Denne konvensjon innebærer ikke erstatningsplikt for skader som forvoldes av atomulykker:

- a) dersom den ansvarlige for et atomanlegg har erstatningsansvar i henhold til Paris-konvensjonen av 29. juli 1960 om erstatningsansvar på atomenergiens område, som endret ved tilleggsprotokoll av 28. januar 1964, eller Wien-konvensjonen av 21. mai 1963 om erstatningsansvar for atomskader, eller gjeldende endringer eller protokoller til dem, eller
- b) dersom den ansvarlige for et atomanlegg har erstatningsansvar som følge av nasjonal lovgivning om erstatningsansvar for slike skader, forutsatt at denne lovgivningen i alle sammenhenger er like gunstig for skadelidte som Paris-konvensjonen eller Wien-konvensjonen, eller gjeldende endringer eller protokoller til dem.

#### **Art 21. *Kommersiell transport utført av offentlige myndigheter***

Denne konvensjon omfatter kommersiell transport som utføres av statene eller de offentlige myndighetene i henhold til en transportavtale slik det er definert i artikkel 1.

[Artikkel 22 og 23 i protokollen av 2002 til Athen-konvensjonen av 1974 om transport av passasjerer og deres bagasje til sjøs]

#### **Art 22. <sup>1</sup> *Revisjon og endring***

<sup>1</sup> Ikke gjengitt.

#### **Art 23. *Endring av ansvarsgrensene***

1. Med forbehold for bestemmelsene i artikkel 22 gjelder den særlige framgangsmåten i denne artikkel bare for endring av de ansvarsgrensene som er angitt i artikkel 3 nr. 1, artikkel 4a nr. 1, artikkel 7 nr. 1 og artikkel 8 i konvensjonen, som revidert ved denne protokoll.
2. På anmodning fra minst halvparten av de statene som er part i konvensjonen, men under ingen omstendigheter færre enn seks, skal generalsekretæren sende rundt et forslag om endring av ansvarsgrensene, herunder også av selvriskoen, fastsatt i artikkel 3 nr. 1, artikkel 4a nr. 1, artikkel 7 nr. 1 og artikkel 8 i konvensjonen, som revidert ved denne protokoll, til alle medlemmene i organisasjonen og til samtlige stater som er part i konvensjonen.
3. Forslag til endringer som sendes rundt slik det er beskrevet ovenfor, legges fram for organisasjonens juridiske komité (heretter kalt «den juridiske komité») til behandling senest seks måneder etter tidspunktet for da det ble sendt rundt.
4. Alle stater som er part i konvensjonen, som revidert ved denne protokoll, kan, uansett om de er medlemmer av organisasjonen eller ikke, delta i den juridiske komiteens behandling og vedtakelse av endringer.

5. Endringer vedtas med to tredels flertall blant de statene som er part i konvensjonen, som revidert ved denne protokoll, og som er til stede og avgir stemme i den juridiske komité, som er utvidet i samsvar med nr. 4, forutsatt at minst halvparten av de statene som er part i konvensjonen, som revidert ved denne protokoll, er til stede under avstemningen.
6. Når den juridiske komité behandler et forslag om endring av ansvarsgrensene, skal den ta hensyn til inntrufne hendelser og særlig til omfanget av de skadene som er forårsaket av disse hendelsene, til endringer av pengeverdien og til den foreslåtte endringens virkning på forsikringskostnadene.
7. a) Det kan ikke gjøres endringer av ansvarsgrensene i henhold til denne artikkel før om fem år regnet fra det tidspunktet denne protokollen ble lagt ut for underskriving, eller før om fem år fra det tidspunktet en tidligere endring i henhold til denne artikkel trådte i kraft.
  - b) Ingen ansvarsgrense kan forhøyes slik at beløpet kommer til å overstige den grensen som er fastsatt i konvensjonen, som revidert ved denne protokoll, forhøyet med 6 % per år, beregnet kumulativt fra det tidspunktet denne protokollen ble lagt ut for undertegning.
  - c) Ingen ansvarsgrense kan forhøyes slik at beløpet kommer til å overstige den grensen som er fastsatt i konvensjonen, som revidert ved denne protokoll, multiplisert med tre.
8. Organisasjonen skal underrette om endringer som vedtas i samsvar med nr. 5, til alle stater som er part i konvensjonen. En endring anses for godkjent etter at det er gått 18 måneder regnet fra da det ble underrettet om den, med mindre en firedel av de statene som var part i konvensjonen på det tidspunktet da endringen ble vedtatt, underretter generalsekretæren om at de ikke kan godkjenne endringen, som da forkastes og ikke får noen virkning.
9. En endring som anses for godkjent i samsvar med nr. 8, skal tre i kraft 18 måneder etter at den er godkjent.
10. Alle stater som er part i konvensjonen, skal være bundet av endringen dersom de ikke sier opp protokollen i samsvar med artikkel 21 nr. 1 og 2 senest seks måneder før endringen trer i kraft. Oppsigelsen får virkning når endringen trer i kraft.
11. En endring som er blitt vedtatt, men hvis godkjenningsperiode ennå ikke er utløpt, er bindende for en stat som blir part i konvensjonen i denne perioden, dersom endringen trer i kraft. En stat som blir part i konvensjonen etter at denne perioden har utløpt, er bundet av endringen dersom den er blitt godkjent i samsvar med nr. 8. I de tilfellene som er angitt i dette nummer, blir en endring bindende for en stat når endringen trer i kraft, eller når denne protokoll trer i kraft for nevnte stat, dersom dette skjer senere.

## Vedlegg til Athen-konvensjonen. Sertifikat om forsikring eller annen økonomisk sikkerhet for erstatningsansvar ved passasjerers dødsfall og personskade

Utstedt i samsvar med bestemmelsene i artikkel 4a i Athen-konvensjonen av 2002 om transport av passasjerer og deres bagasje til sjøs.

Fartøyets navn	Kjenningnummer eller -bokstaver	Fartøyets IMO-identifikasjonsnummer	Hjemsted	Navn på den transportøren som faktisk utfører transporten, og fullstendig adresse til det stedet der denne har sitt hovedforetak
Det bekreftes med dette at det for ovennevnte fartøy foreligger en forsikring eller annen økonomisk sikkerhet som oppfyller kravene i artikkel 4a i Athen-konvensjonen av 2002 om transport av passasjerer og deres bagasje til sjøs.				
Sikkerhetens art				
Sikkerhetens gyldighetsperiode				

Navn og adresse på forsikringsgiver(e) og/eller garantist(er)  
 Navn  
 Adresse  
 Dette sertifikatet er gyldig til  
 Utstedt eller påtegnet av regjeringen i  
 (statens offisielle betegnelse)

Eller

Følgende tekst bør anvendes når en stat som er part i konvensjonen, benytter seg av artikkel 4a nr. 3:

Dette sertifikatet er utstedt etter fullmakt fra regjeringen i ... ..  
 (statens offisielle betegnelse) av ... ..  
 (institusjonens eller organisasjonens navn)  
 . | den  
 (Sted) | (Dato)  
 (Underskriften og tittelen til den tjenestemannen som utsteder og påtegner)

## Forklarende merknader

1. Dersom det er ønskelig, kan statens offisielle betegnelse inneholde en henvisning til vedkommende offentlige myndighet i det landet der sertifikatet er utstedt.
2. Dersom den samlede sikkerheten stilles av mer enn én kilde, angis beløpet fra hver enkelt.
3. Dersom det stilles flere former for sikkerhet, skal disse angis.
4. Under «Sikkerhetens gyldighetsperiode» skal tidspunktet for når sikkerheten gjelder, angis.
5. Under «Navn og adresse på forsikringsgiver(e) og/eller garantist(er)» skal det angis hvor forsikringsgiver(e) og/eller garantist(er) har sitt hovedforetak. Dersom det er relevant, angis adressen på det stedet der forsikringen er tegnet eller sikkerheten er stilt.

## Vedlegg II. Utdrag fra IMOs forbehold og retningslinjer for gjennomføring av Athen-konvensjonen, vedtatt av Den internasjonale sjøfartsorganisasjons juridiske komité 19. oktober 2006

IMOs forbehold og retningslinjer for gjennomføring av Athen-konvensjonen

### Forbehold

1. Athen-konvensjonen bør ratifiseres med følgende forbehold eller med en erklæring som har samme formål:

«[1.1.] Forbehold i forbindelse med ... regjeringens ratifisering av Athen-konvensjonen av 2002 om transport av passasjerer og deres bagasje til sjøs («konvensjonen»).

*Ansvarsbegrensning for transportører osv.*

[1.2.] ... regjering forbeholder seg retten til og forplikter seg til å begrense et eventuelt erstatningsansvar i henhold til nr. 1 eller 2 i artikkel 3 i konvensjonen ved en passasjers dødsfall eller personskade, som skyldes én av de risikoene som er nevnt i nr. 2.2 i IMOs retningslinjer for gjennomføring av Athen-konvensjonen, til det laveste av følgende beløp:

- 250.000 regneenheter per passasjer per skadetilfelle,
- eller
- 340 millioner regneenheter i alt per fartøy per skadetilfelle.

- [1.3.] ... regjering forbeholder seg videre retten til og forplikter seg til å anvende nr. 2.1.1. og 2.2.2 i IMOs retningslinjer for gjennomføring av Athen-konvensjonen med tilsvarende endringer på et slikt erstatningsansvar.
- [1.4.] Erstatningsansvaret for undertransportøren i henhold til artikkel 4 i konvensjonen, erstatningsansvaret for transportørens eller undertransportørens ansatte og agenter i henhold til artikkel 11 i konvensjonen, og grensen for det samlede erstatningsbeløpet i henhold til artikkel 12 i konvensjonen, skal begrenses på samme måte.
- [1.5.] Forbeholdet og forpliktelsen i nr. 1.2 får uansett anvendelse på ansvarsgrunnlaget i henhold til nr. 1 og 2 i artikkel 3, og uten hensyn til eventuelle bestemmelser om det motsatte i konvensjonens artikkel 4 eller 7, men dette forbeholdet og denne forpliktelsen påvirker ikke anvendelsen av artikkel 10 og 13.

*Lovpliktig forsikring og forsikringsgivers ansvarsbegrensning*

- [1.6.] ... regjering forbeholder seg retten til og forplikter seg til å begrense kravet i nr. 1 i artikkel 4a om å være i besittelse av en forsikring eller annen økonomisk sikkerhet ved en passasjers dødsfall eller personskade, som skyldes én av de risikoene som er nevnt i nr. 2.2 i IMOs retningslinjer for gjennomføring av Athen-konvensjonen, til det laveste av følgende beløp:
- 250.000 regneenheter per passasjer per skadetilfelle,

eller

- 340 millioner regneenheter i alt per fartøy per skadetilfelle.

- [1.7.] ... regjering forbeholder seg retten til og forplikter seg til å begrense erstatningsansvaret til forsikringsgiver eller en annen person som yter økonomisk sikkerhet i henhold til nr. 10 i artikkel 4a, ved en passasjers dødsfall eller personskade, som skyldes én av de risikoene som er nevnt i nr. 2.2 i IMOs retningslinjer for gjennomføring av Athen-konvensjonen, til en høyeste grense for forsikringsbeløpet eller annen økonomisk sikkerhet som transportøren skal være i besittelse av i henhold til nr. 1.6 i dette forbeholdet.
- [1.8.] ... regjering forbeholder seg også retten til og forplikter seg til å anvende IMOs retningslinjer for gjennomføring av Athen-konvensjonen, herunder anvendelse av de klausulene som er nevnt i nr. 2.1 og 2.2 i retningslinjene, når det gjelder alle former for lovpliktig forsikring i henhold til konvensjonen.
- [1.9.] ... regjering forbeholder seg retten til og forplikter seg til å frita forsikringsgiver eller den personen som yter økonomisk sikkerhet i henhold til nr. 1 i artikkel 4a, for eventuelt erstatningsansvar som vedkommende ikke har påtatt seg.

*Utstedelse av sertifikat*

- [1.10.] ... regjering forbeholder seg retten til og forplikter seg til å utstede forsikringsattestifikater i henhold til nr. 2 i artikkel 4a i konvensjonen, som:
- gjenspeiler den ansvarsbegrensningen og de kravene til forsikringsdekning som er nevnt i nr. 1.2, 1.6, 1.7 og 1.9, og
  - omfatter slike andre begrensninger, krav og unntak som den mener er nødvendig, tatt i betraktning vilkårene på forsikringsmarkedet på tidspunktet for utstedelse av sertifikatet.
- [1.11.] ... regjeringen forbeholder seg retten til og forplikter seg til å godta slike forsikringsattestifikater som er utstedt av andre stater som er part i konvensjonen, i henhold til et lignende forbehold.
- [1.12.] Alle slike begrensninger, krav og unntak skal tydelig gjenspeiles i det sertifikatet som utstedes eller påtegnes i henhold til nr. 2 i artikkel 4a i konvensjonen.

*Forholdet mellom dette forbeholdet og IMOs retningslinjer for gjennomføring av Athen-konvensjonen*

- [1.13.] Rettighetene i henhold til dette forbeholdet skal utøves idet det tas behørig hensyn til IMOs retningslinjer for gjennomføring av Athen-konvensjonen, eller til eventuelle endringer av den, med henblikk på å sikre ensartethet. Dersom et forslag om å endre IMOs retningslinjer for gjennomføring av Athen-konvensjonen, herunder begrensningene, er blitt godkjent av Den internasjonale sjøfartsorganisasjons juridiske komité, skal disse endringene få anvendelse fra det tidspunktet som er fastsatt av komiteen. Dette skal skje med forbehold for folkerettens regler når det gjelder en stats rett til å heve eller endre sitt forbehold.»

## Retningslinjer

2. På bakgrunn av den aktuelle situasjonen på forsikringsmarkedet bør de statene som er part i konvensjonen, utstede forsikringssertifikater om forsikring hos en forsikringsgiver som dekker risikoer knyttet til krigshandlinger, og hos en annen forsikringsgiver som dekker risikoer som ikke er knyttet til krigshandlinger. Hver forsikringsgiver bør utelukkende være erstatningspliktig for sin del. Følgende regler får anvendelse (de klausulene som det vises til, er angitt i tillegg A):

- 2.1. Både krigsforsikringer og ikke-krigsforsikringer kan være omfattet av følgende klausuler:
  - 2.1.1. Klausul om ansvarsfraskrivelse ved radioaktiv forurensning, kjemiske, biologiske, biokjemiske og elektromagnetiske våpen (klausul nr. 370),
  - 2.1.2. Klausul om ansvarsfraskrivelse ved Internett-angrep (klausul nr. 380),
  - 2.1.3. innsigelser og begrensninger for den personen som stiller lovpliktig økonomisk sikkerhet i henhold til konvensjonen slik den er endret ved disse retningslinjene, særlig grensen på 250.000 regneenheter per passasjer per skadetilfelle,
  - 2.1.4. forbeholdet om at forsikringsgiver bare skal dekke erstatningsansvar i henhold til konvensjonen slik den er endret ved disse retningslinjene, og
  - 2.1.5. forbeholdet om at alle beløp som betales i henhold til konvensjonen, skal ha som formål å redusere transportørens og/eller dennes forsikringsgivers utestående forpliktelser i henhold til konvensjonens artikkel 4a, selv om de ansvarlige for både krigsforsikringen eller ikke-krigsforsikringen verken utbetaler eller gjør krav gjeldende om beløpet.
- 2.2. En krigsforsikring dekker et eventuelt erstatningsansvar ved tap som skyldes en passasjers dødsfall eller personskade som følge av:
  - krig, borgerkrig, revolusjon, oppstandelse, opprør eller uroligheter som følger av fiendtlige handlinger som er begått av eller mot en krigførende makt,
  - tilfangetakelse, kapring, frihetsberøvelse, innesperring eller tilbakeholdelse og følgene av dette, eller ethvert forsøk på dette,
  - etterlatte miner, torpedoer, bomber eller andre etterlatte krigsvåpen,
  - handlinger begått av terrorister eller andre personer som handler ondssinnet eller med et politisk motiv, og handlinger som tar sikte på å forebygge eller avverge en slik risiko,
  - inndragning og ekspropriasjon,og kan være omfattet av følgende unntak, begrensninger og krav:
  - 2.2.1. Klausul om ansvarsfraskrivelse og automatisk opphør av dekning ved krig
  - 2.2.2. Dersom krav fra enkelte passasjerer til sammen overstiger et beløp som tilsvarer 340 millioner regneenheter per fartøy per skadetilfelle, kan transportøren påberope seg retten til å få begrense sitt erstatningsansvar til 340 millioner regneenheter, utelukkende forutsatt at:
    - beløpet bør fordeles mellom skadelidte i forhold til størrelsen på de kravene de har reist,
    - fordelingen av dette beløpet kan foretas i ett eller flere delbeløp til de skadelidte som det på tidspunktet for utdeling, foreligger kunnskap om, og
    - fordelingen av dette beløpet kan foretas av forsikringsgiveren, domstolen eller en annen vedkommende myndighet som forsikringsgiveren har henvendt seg til, i en hvilken som helst stat som er part i konvensjonen, der det er innledet rettsforfølging for krav som angivelig er omfattet av forsikringen.
  - 2.2.3. Klausul om oppsigelse med 30 dagers varsel som ikke er omfattet av nr. 2.2.1.
- 2.3. En ikke-krigsforsikring bør dekke alle risikoer som er omfattet av en lovpliktig forsikring, bortsett fra de risikoene som er nevnt i nr. 2.2, uansett om de er omfattet av de unntakene, begrensningene eller kravene som er nevnt nr. 2.1 og 2.2.

3. Et eksempel på en rekke forsikringer (Blue Cards) og et forsikringssertifikat som alle gjenspeiler disse retningslinjene, er angitt i tillegg B.

## Tillegg A. Klausuler som er nevnt i nr. 2.1.1, 2.1.2 og 2.2.1 i retningslinjene



### **Klausul om ansvarsfraskrivelse ved radioaktiv forurensning, kjemiske, biologiske, biokjemiske og elektromagnetiske våpen (klausul nr. 370 av 10.11.2003)**

Denne klausulen skal være overordnet og ha forrang foran alle andre motstridende bestemmelser i denne forsikringen

1. Denne forsikringen dekker under ingen omstendigheter erstatningsansvar ved tap eller skade som direkte eller indirekte er forårsaket av eller skyldes:
  - 1.1. ioniserende stråling fra eller forurensning forårsaket av radioaktivitet fra kjernebrensel eller atomavfall eller fra forbrenning av kjernebrensel,
  - 1.2. radioaktive, giftige, eksplosive eller andre farlige eller forurensende egenskaper ved et atomanlegg, en kjernereaktor eller andre av deres atomdeler eller -komponenter,
  - 1.3. ethvert våpen eller enhver innretning som bruker atom- eller kjernespløtning og/eller fusjon eller andre lignende reaksjoner eller radioaktive krefter eller stoffer,
  - 1.4. radioaktive, giftige, eksplosive eller andre farlige eller forurensende egenskaper ved et radioaktivt stoff. Ansvarsfraskrivelsen nevnt i denne klausulen, omfatter ikke radioaktive isotoper, bortsett fra kjernebrensel når slike isotoper framstilles, transporteres, lagres eller brukes i kommersielle, landbruksmessige, medisinske, vitenskapelige eller andre lignende fredelige formål,
  - 1.5. kjemiske, biologiske, biokjemiske eller elektromagnetiske våpen.

### **Klausul om ansvarsfraskrivelse ved Internett-angrep (klausul nr. 380 av 10.11.2003)**

1. Med forbehold for klausulen i nr. 2 nedenfor dekker denne forsikringen under ingen omstendigheter erstatningsansvar ved tap eller skader eller utgifter som direkte eller indirekte er forårsaket av eller skyldes bruk eller drift, som et middel for å påføre skade, av en datamaskin, et datasystem, en programvare, en skadelig kode, et datavirus eller en dataprosess eller et annet elektronisk system.
2. Dersom denne klausulen er basert på en forsikring som dekker risiko i forbindelse med krig, borgerkrig, revolusjon, oppstandelse, opprør eller uroligheter som derav følger, eller fiendtlige handlinger som er begått av eller mot en krigførende makt, eller terrorisme eller personer som handler med et politisk motiv, utelukker klausulen i nr. 1 ikke tap (som ellers ville ha vært dekket) som er forårsaket av bruken av en datamaskin, et datasystem eller en programvare eller et annet elektronisk system i utskytings- og/eller styresystemet og/eller en avfyringsmekanisme på et våpen eller en rakett.

### **Klausul om ansvarsfraskrivelse og automatisk opphør av dekning ved krig**

- 1.1. Automatisk opphør av dekning

Uansett om det er gitt varsel om annullering eller ikke OPPHØRER dekningen AUTOMATISK ved

  - 1.1.1. utbrudd av krig (uansett om det er sendt ut krigserklæring eller ikke) mellom to eller flere av følgende stater: Det forente kongerike, De forente stater, Frankrike, Den russiske føderasjon, Folkerepublikken Kina,
  - 1.1.2. når det gjelder fartøyer som er dekket av denne forsikringen, dersom et slikt fartøy beslaglegges som eiendom eller for bruk.
- 1.2. Krig mellom de fem stormaktene

Denne forsikringen dekker ikke

  - 1.2.1. erstatningsansvar ved tap eller skade eller utgifter som er forårsaket av utbrudd av krig (uansett om det er sendt ut krigserklæring eller ikke) mellom noen av følgende stater: Det forente kongerike, De forente stater, Frankrike, Den russiske føderasjon, Folkerepublikken Kina,
  - 1.2.2. beslagleggelse som eiendom eller for bruk.

### **Tillegg B. I. Eksempler på forsikringer (Blue Cards) som er nevnt i nr. 3 i retningslinjene. II. Mal til forsikringssertifikat som nevnt i nr. 3 i retningslinjene.**

Skjemaene er ikke gjengitt i lovsamlingen.

## Vedlegg 2. 2002 protokollen til Aten-konvensjonen om befordring av passasjerer og deres bagasje til sjøs, 1974

DE KONTRAHERENDE STATER,

Som har erkjent at det er ønskelig å revidere Aten-konvensjonen om befordring av passasjerer og deres bagasje til sjøs, vedtatt i Aten 13. desember 1974, for å muliggjøre økt erstatning, for å introdusere objektivt ansvar, for å skape forenklete prosedyrer for å oppdatere begrensingsbeløpene, og for å sikre tvungen forsikring til fordel for passasjerene,

Som minner om at 1976 protokollen til konvensjonen introduserer den spesielle trekkrettigheten som regneenhet i stedet for gullfranc,

Som har merket seg at 1990 protokollen til konvensjonen, som muliggjør økt erstatning og en forenklet prosedyre for å oppdatere begrensingsbeløpene, ikke har trådt i kraft,

Er blitt enige om følgende:

**Art 1.** I denne protokollen skal:

- 1 «Konvensjon» betyr teksten i Aten-konvensjonen om befordring av passasjerer og deres bagasje til sjøs, 1974.
- 2 «Organisasjon» betyr den internasjonale sjøfartsorganisasjonen.
- 3 «Generalsekretær» betyr Organisasjonens Generalsekretær.

**Art 2.** Artikkel 1, § 1 i konvensjonen erstattes av følgende tekst:

- 1
  - (a) «bortfrakter» betyr en person av hvem eller på hvis vegne en befordringsavtale er blitt sluttet, hva enten befordringen blir faktisk utført av den personen eller av en utførende bortfrakter;
  - (b) «utførende bortfrakter» betyr en person som ikke er bortfrakteren, men som er skipets reder, befrakter eller operatør, og som faktisk utfører hele eller en del av befordringen; og
  - (c) «bortfrakter som faktisk utfører hele eller en del av befordringen» betyr utførende bortfrakter, eller bortfrakter for så vidt bortfrakter faktisk utfører befordringen.

**Art 3.** 1 Artikkel 1, § 10 i konvensjonen erstattes av følgende tekst:

10 «Organisasjon» betyr den internasjonale sjøfartsorganisasjonen

2 Følgende tekst legges til artikkel 1, § 11 i konvensjonen:

11 «Generalsekretær» betyr Organisasjonens Generalsekretær.

**Art 4.** Artikkel 3 i konvensjonen erstattes av følgende tekst:

**Art 3.** *Bortfrakterens ansvar*

1 For tap som følge av en passasjers død eller personskade forårsaket av en skipsfartshendelse, skal bortfrakteren være ansvarlig i den utstrekning tapet for hver passasjer ved en og samme hendelse ikke overstiger 250.000 regneenheter, med mindre bortfrakteren beviser at hendelsen:

- (a) skyldes krigshandling, eller lignende handling under væpnet konflikt, borgerkrig, eller opprør eller en naturbegivenhet av usedvanlig, uunngåelig eller uimotståelig karakter; eller
- (b) i sin helhet skyldes en handling eller unnlattelse utført av tredjemann i den hensikt å forårsake hendelsen;

- Hvis og i den utstrekning tapet overstiger det ovennevnte begrensingsbeløpet, skal bortfrakteren være ytterligere ansvarlig med mindre bortfrakteren beviser at hendelsen som forårsaket tapet inntraff uten feil eller forsømmelse fra bortfrakterens side.
- 2 For tap som følge av en passasjers død eller personskade som ikke er forårsaket av en skipsfartshendelse, er bortfrakteren ansvarlig hvis hendelsen som forårsaket tapet skyldes feil eller forsømmelse fra bortfrakterens side. Bevisbyrden for at det foreligger feil eller forsømmelse skal påhvile den som krever erstatning.
  - 3 For tap som følge av tap av eller skade på håndbagasje, er bortfrakteren ansvarlig hvis hendelsen som forårsaket tapet skyldes feil eller forsømmelse fra bortfrakterens side. Feil eller forsømmelse på bortfrakterens side skal presumeres for tap som er forårsaket av en skipsfartshendelse.
  - 4 For tap som følge av tap av eller skade på annen bagasje enn håndbagasje, er bortfrakteren ansvarlig med mindre bortfrakteren beviser at hendelsen som forårsaket tapet inntraff uten feil eller forsømmelse fra bortfrakterens side.
  - 5 I denne artikkelen skal:
    - (a) «skipsfartshendelse» bety forlis, kantring, sammenstøt, stranding, eksplosjon eller brann i skipet, eller en defekt ved skipet;
    - (b) «feil eller forsømmelse fra bortfrakterens side» inkludere feil eller forsømmelse av personer i bortfrakterens tjeneste, som handler i tjenesten;
    - (c) «feil ved skipet» bety enhver feil, svikt eller manglende overholdelse av gjeldende sikkerhetsbestemmelser med hensyn til enhver del av skipet eller dets utstyr når det brukes ved rømning, evakuering, ombordstigning eller ilandstigning av passasjerer; eller når det brukes ved manøvrering, styring, sikker navigering, fortøyning, ankring, ankomst eller avgang fra kai eller ankring eller skadekontroll etter oversvømmelse; eller når det brukes ved sjøsetting av redningsutstyr; og
    - (d) «tap» ikke inkludere ikke-økonomisk tap.
  - 6 Bortfrakterens ansvar etter denne artikkelen gjelder bare for tap som springer ut fra hendelser som inntreffer under befordringen. Bevisbyrden for at hendelsen som forårsaket skaden inntraff under befordringen skal påhvile den som krever erstatning.
  - 7 Bestemmelsene i denne konvensjonen skal ikke avskjære den rett til regress som bortfrakteren måtte ha mot tredjemann, eller skadelidtes medvirkning etter artikkel 6 i denne konvensjonen. Bestemmelsene i denne artikkelen skal ikke avskjære retten til ansvarsbegrensning etter artikkel 7 eller 8 i denne konvensjonen.
  - 8 Presumpsjon for en parts feil eller forsømmelse, eller plassering av bevisbyrde på en part, skal ikke være til hinder for at bevis til fordel for den parten tas i betraktning.

**Art 5.** Følgende tekst legges til som artikkel 4bis i konvensjonen:

**Art 4bis.** *Tvungen forsikring*

- 1 Når passasjerer fraktes om bord i et skip registrert i en kontraherende stat, som har tillatelse til å frakte mer enn 12 passasjerer, og denne konvensjonen får anvendelse, skal enhver bortfrakter som faktisk utfører hele eller deler av befordringen ha forsikring eller annen økonomisk sikkerhet, som garanti fra en bank eller lignende finansieringsinstitusjon, for å dekke sitt ansvar under denne konvensjonen for en passasjers død eller personskade. Den tvungne forsikringen eller annen økonomisk sikkerhet skal ikke være mindre enn 250.000 regneenheter per passasjer for en og samme hendelse.
- 2 Et sertifikat der det bekreftes at det foreligger gjeldende forsikring eller annen økonomisk sikkerhet i samsvar med bestemmelsene i denne konvensjonen skal utstedes for hvert skip etter at vedkommende myndighet i en kontraherende stat har fastslått at bestemmelsene i § 1 er overholdt. For skip registrert i en kontraherende stat skal slikt sertifikat utstedes av eller attesteres av vedkommende myndighet i registreringsstaten; for skip som ikke er registrert i en kontraherende stat kan slikt sertifikat utstedes av eller attesteres av vedkommende myndighet i enhver kontraherende stat. Sertifikatet skal være i utformet i samsvar med modellen i Vedlegg I, og skal inneholde følgende opplysninger:
  - (a) skipets navn, kjennetegn i nummer eller bokstaver, og registreringshavn;
  - (b) navn og hovedforretningssted til bortfrakteren som faktisk utfører hele eller endel av befordringen;

- (c) IMO identifikasjonsnummer,
  - (d) sikkerhetens art og gyldighetstid
  - (e) navn og hovedforretningssted til forsikringsgiveren eller annen som har stilt økonomisk sikkerhet, og i tilfelle det forretningssted hvor forsikringen er ytet eller den økonomiske sikkerheten stilt; og
  - (f) sertifikatets gyldighetstid, som ikke må være lengre enn forsikringens eller den økonomiske sikkerhetens gyldighetstid.
- 3
- (a) En kontraherende stat kan bemyndige en institusjon eller organisasjon som den anerkjenner til å utstede sertifikat som nevnt i § 2. En slik institusjon eller organisasjon skal informere den staten om hvert sertifikat som utstedes. I ethvert tilfelle skal den kontraherende staten fullt ut innestå for at sertifikatene er fullstendige og nøyaktige, og skal sørge for de nødvendige ordninger for å overholde denne forpliktelsen.
  - (b) En kontraherende stat skal underrette Generalsekretæren:
    - (i) om de særskilte forpliktelsene og vilkårene for bemyndigelsen til en institusjon eller organisasjon som den anerkjenner;
    - (ii) om inndragningen av slik bemyndigelse; og
    - (iii) om hvilken dato bemyndigelsen eller tilbaketrekning av bemyndigelsen gjelder fra.
  - (c) Den institusjonen eller organisasjonen som er bemyndiget til å utstede sertifikater i samsvar med denne paragrafen skal, som et minimum, også være bemyndiget til å trekke tilbake sertifikatene dersom betingelsene for utstedelsen ikke blir overholdt. I ethvert tilfelle skal institusjonen eller organisasjonen rapportere om slik inndragning til den staten som sertifikatet ble utstedt på vegne av.
- 4 Sertifikatet skal utferdiges på det eller de offisielle språk i den stat hvor det utstedes. Er det språk som anvendes verken engelsk, fransk eller spansk, skal teksten inneholde en oversettelse til et av disse språkene. Staten kan bestemme at statens eget offisielle språk kan utelates.
- 5 Sertifikatet skal medføres om bord på skipet, og en kopi skal deponeres hos skipets registreringsmyndighet, eller, hvis skipet ikke er registrert i en kontraherende stat, hos vedkommende myndighet som har utstedt eller attestert sertifikatet.
- 6 En forsikring eller annen økonomisk sikkerhet fyller ikke vilkårene i denne artikkel om den kan opphøre å gjelde – av annen grunn enn at forsikringens eller sikkerhetens gyldighetsperiode som er angitt i sertifikatet er utløpt – før det er gått tre måneder fra den dag melding om oppsigelsen ble gitt den myndighet som er nevnt i § 5, med mindre sertifikatet er levert tilbake til myndigheten eller nytt sertifikat er utstedt før utløpet av denne frist. Bestemmelsene foran gjelder tilsvarende for enhver endring som medfører at forsikringen eller den økonomiske sikkerheten ikke lenger fyller vilkårene i denne artikkel.
- 7 Registreringsstaten fastsetter vilkårene for utstedelse av sertifikat og for dets gyldighet, etter bestemmelsene i denne artikkel.
- 8 Bestemmelsene i denne konvensjonen skal ikke være til hinder for at en kontraherende stat kan basere seg på informasjon innhentet fra andre stater, Organisasjonen eller andre internasjonale organisasjoner vedrørende den finansielle situasjonen til forsikringsgivere eller personer som stiller økonomisk sikkerhet etter bestemmelsene i denne konvensjonen. I slike tilfeller er ikke den kontraherende staten som baserer seg på slik informasjon fritatt fra sine forpliktelser som sertifikatutsteder.
- 9 Forsikrings sertifikater som er utstedt eller attestert etter myndighet fra en kontraherende stat skal anerkjennes av andre kontraherende stater ved anvendelsen av denne konvensjonen, og skal av disse stater anses å ha samme gyldighet som forsikrings sertifikater utstedt eller bekreftet av dem, også når det gjelder utstedelse eller attestering i anledning skip som ikke er registrert i en kontraherende stat. En kontraherende stat kan når som helst anmode om konsultasjon med den utstedende eller attesterende stat dersom den tror at den forsikringsgiver eller garantist som er nevnt i sertifikatet ikke er økonomisk i stand til å oppfylle forpliktelsene etter denne konvensjonen.

- 10 Krav om erstatning for skade som er dekket av forsikring eller annen økonomisk sikkerhet etter denne artikkel kan reises direkte mot forsikringsgiveren eller den som har stilt økonomisk sikkerhet. I et slikt tilfelle gjelder beløpene i § 1 som ansvarsbegrensning for forsikringsgiveren eller den som har stilt økonomisk sikkerhet, uten hensyn til om bortfrakteren eller den utførende bortfrakteren er berettiget til begrensning av ansvaret. Saksøkte kan også gjøre gjeldende de innsigelsene som bortfrakteren nevnt i § 1 selv ville hatt rett til å gjøre gjeldende (med unntak for innsigelser som bygger på at skipseieren er gått konkurs eller at hans bo er tatt under likvidasjon), i samsvar med denne konvensjonen. Videre kan saksøkte gjøre gjeldende den innsigelse at skaden skyldes sikredes forsettlige feil, men saksøkte kan ikke gjøre gjeldende andre innsigelser som han ville hatt rett til å gjøre gjeldende i søksmål anlagt av sikrede mot saksøkte. Saksøkte skal alltid ha rett til å kreve at bortfrakter og utførende bortfrakter skal tre inn i saken.
- 11 Ethvert beløp som skriver seg fra en forsikring eller annen økonomisk sikkerhet som er gitt i samsvar med § 1 kan bare benyttes til å dekke krav etter denne konvensjonen, og enhver betaling av slike beløp skal anses som innfrielse av krav på erstatning etter denne konvensjonen i samsvar med de innbetalte beløp.
- 12 En kontraherende stat skal ikke tillate at et skip som fører dens flagg, og som denne artikkel kommer til anvendelse på, på noe tidspunkt opereres med mindre skipet har sertifikat som er utstedt i samsvar med paragrafene 2 eller 15.
- 13 Forsåvidt ikke annet følger av bestemmelsene i denne artikkel, skal enhver kontraherende stat i sin nasjonale rett sørge for at forsikring eller annen økonomisk sikkerhet for beløpene i § 1 er i kraft for ethvert skip som har tillatelse til å frakte mer enn 12 passasjerer, uansett hvor det er registrert, som anløper eller forlater en havn på statens territorium, for så vidt denne konvensjonen får anvendelse.
- 14 Uten hensyn til reglene i § 5 kan en kontraherende stat underrette Generalsekretæren om at den ved anvendelsen av § 13 ikke stiller krav om at skip har sertifikat som nevnt i § 2 om bord når det anløper eller forlater havner i dens territorium, dersom den kontraherende staten som utsteder sertifikatet som kreves etter § 2 har notifisert Generalsekretæren om at den har elektroniske arkiver som er tilgjengelige for alle kontraherende stater og som bekrefter utstedelsen av sertifikatet og gjør det mulig for de kontraherende stater å overholde sine forpliktelser etter § 13.
- 15 Når et skip som eies av en kontraherende stat ikke er dekket av forsikring eller annen økonomisk sikkerhet, får bestemmelsene om forsikring og sikkerhet i denne artikkel ikke anvendelse på skipet, men skipet skal være utstyrt med et sertifikat, utstedt av vedkommende myndighet i registreringsstaten, der det bekreftes at skipet eies av vedkommende stat og at ansvaret er dekket innen de grenser som er angitt i § 1. Dette sertifikat skal så langt som mulig svare til den modell som er påbudt i § 2.

**Art 6.** Artikkel 7 i konvensjonen erstattes av følgende tekst:

**Art 7.** *Begrensning av ansvaret for død og personskade*

- 1 Bortfrakterens ansvar etter artikkel 3 for en passasjers død eller personskade skal ikke i noe tilfelle overstige 400.000 regneenheter per passasjer ved en og samme hendelse. I tilfelle hvor erstatningen ifølge domstollandets rett blir fastsatt i form av periodiske betalinger, skal kapitalverdien av disse ikke overstige den nevnte grense.
- 2 En kontraherende stat kan regulere ansvarsgrensen som angitt i § 1, forutsatt at den nasjonale ansvarsgrensen, hvis det settes noen slik, ikke settes lavere enn beløpet i § 1. En kontraherende stat som gjør bruk av muligheten som er foreskrevet i denne paragrafen, skal informere Generalsekretæren om hva slags ansvarsgrense som gjelder, eller om det ikke er noen ansvarsgrense.

**Art 7.** Artikkel 8 i konvensjonen erstattes av følgende tekst:

**Art 8.** *Begrensning av ansvaret for tap av eller skade på bagasje og kjøretøy*

- 1 Bortfrakterens ansvar for tap av eller skade på håndbagasje skal ikke i noe tilfelle overstige 2.250 regneenheter per passasjer per befordring.

- 2 Bortfrakterens ansvar for tap av eller skade på kjøretøy, innbefattet all bagasje som fraktes i eller på kjøretøyet, skal ikke i noe tilfelle overstige 12.700 regneenheter per kjøretøy per befordring.
- 3 Bortfrakterens ansvar for tap av eller skade på annen bagasje enn nevnt i § 1 og 2, skal ikke i noe tilfelle overstige 3.375 regneenheter per passasjer per befordring.
- 4 Bortfrakteren og passasjeren kan avtale at bortfrakterens ansvar skal være gjenstand for et fradrag på ikke over 330 regneenheter i tilfelle skade på kjøretøy og ikke over 149 regneenheter pr. passasjer i tilfelle av tap av eller skade på annen bagasje. Beløpet skal trekkes fra tapet eller skaden.

**Art 8.** Artikkel 9 i konvensjonen erstattes av følgende tekst:

**Art 9.** *Regneenhet og omregning*

- 1 Regneenheten nevnt i denne konvensjon er den spesielle trekkrettighet (SDR) slik den er definert av Det internasjonale valutafond. Beløpene nevnt i artikkel 3 § 1, artikkel 4bis § 1, artikkel 7 § 1, og artikkel 8 skal omregnes til domstolslandets nasjonale valuta på basis av denne valutas forhold til den spesielle trekkrettigheten, den dag dommen blir avsagt, eller en annen dag som partene er enige om. For en kontraherende stat som er medlem av Det internasjonale valutafond, skal verdien av dens nasjonale valuta i forhold til den spesielle trekkrettighet beregnes i samsvar med den vurderingsmåte som Det internasjonale valutafond anvender for sine operasjoner og transaksjoner på vedkommende dag. For en kontraherende stat som ikke er medlem av Det internasjonale valutafond, skal verdien av dens nasjonale valuta i forhold til den spesielle trekkrettighet beregnes på en måte som denne stat fastsetter.
- 2 Likevel kan en stat som ikke er medlem av Det internasjonale valutafond og hvis lov ikke tillater anvendelsen av bestemmelsene i § 1, erklære ved ratifikasjon, vedtakelse, godkjenning eller tiltredelse til denne konvensjonen, eller når som helst senere at regneenheten nevnt i § 1 skal tilsvare 15 gullfranc. Den gullfranc som er omhandlet i denne paragrafen tilsvarer 65,5 milligram gull av finhet 99/1000. Omregningen fra gullfranc til nasjonal valuta skal skje i samsvar med vedkommende stats lover.
- 3 Den i siste setning i § 1 nevnte beregning og den i § 2 nevnte omregning skal foretas på en slik måte at man så langt det er mulig, får uttrykt i de kontraherende staters nasjonale valuta den samme reelle verdi for de i artikkel 3 § 1, artikkel 4bis § 1, artikkel 7 § 1, og artikkel 8 nevnte beløp som ville følge av anvendelsen av de tre første setningene i § 1. De kontraherende statene skal underrette Generalsekretæren om beregningsmåten etter § 1, henholdsvis om resultatet av omregning etter § 2, ved deponeringen av et dokument ved ratifikasjon, vedtakelse, godkjenning eller tiltredelse og når som helst det skjer forandring i noen av disse.

**Art 9.** Artikkel 16, avsnitt 3 i konvensjonen erstattes av følgende tekst:

- 3 Domstolslandets lov skal bestemme vilkår for suspensjon og avbrytelse av foreldelsesfristen, men ikke i noe tilfelle skal søksmål etter denne konvensjon kunne reises etter utløpet av noen av følgende tidsrom:
  - (a) Et tidsrom på fem år regnet fra den dag passasjeren gikk i land, eller fra den dag ilandstigningen skulle ha funnet sted dersom det er senere; eller, hvis dette er tidligere
  - (b) et tidsrom på tre år fra den dag da saksøkeren fikk eller burde skaffet seg kunnskap om skaden eller tapet som er forårsaket av hendelsen.

**Art 10.** Artikkel 17 i konvensjonen erstattes av følgende tekst:

**Art 17.** *Kompetent domstol*

- 1 Søksmål etter artikkel 3 og 4 i denne konvensjonen skal, etter saksøkerens valg, anlegges ved en av de nedenfor angitte domstoler, forutsatt at domstolen har sitt sete i en kontraherende stat, og i henhold til hver stats lov som regulerer rett verneing innenfor stater med flere mulige verneing.

- (a) domstolen i den stat hvor saksøkte har sin bopel eller hovedkontoret for sin forretning, eller
  - (b) domstolen i den stat hvor avgangsstedet eller bestemmelsesstedet i henhold til befordringsavtalen er, eller
  - (c) en domstol i den stat hvor saksøkeren har domisil eller bopel, dersom saksøkte har en forretningsavdeling og er underkastet jurisdiksjon i nevnte stat, eller
  - (d) en domstol i den stat hvor befordringsavtalen ble inngått, dersom saksøkte har en forretningsavdeling og er underkastet jurisdiksjon i nevnte stat.
- 2 Søksmål etter artikkel 4bis i denne konvensjonen skal, etter saksøkerens valg, anlegges ved en av domstolene hvor søksmål kunne vært anlagt mot bortfrakteren eller den utførende bortfrakteren etter § 1.
  - 3 Etter den hendelsen som har voldt skaden, kan partene avtale at erstatningskravet skal henskytes til en hvilken som helst domstol eller voldgift.

**Art 11.** Følgende tekst legges til som artikkel 17bis i konvensjonen:

**Art 17bis.** *Anerkjennelse og fullbyrdelse*

- 1 Dom avsagt av en domstol som er kompetent etter artikkel 17, som kan fullbyrdes i opprinnelsesstaten og ikke lenger kan overprøves med vanlige rettsmidler der, skal anerkjennes i alle kontraherende stater, med mindre:
  - (a) dommen ble oppnådd med svik; eller
  - (b) saksøkte ikke ble gitt rimelig varsel og rimelig mulighet til å fremstille saken.
- 2 En dom som er anerkjent i samsvar med § 1 er tvangskraftig i enhver kontraherende stat så snart de formaliteter som vedkommende stat krever er oppfylt. Disse formaliteter må ikke gi adgang til ny prøving av sakens realitet.
- 3 En kontraherende stat kan anvende andre regler for anerkjennelse og fullbyrdelse, forutsatt at reglene sikrer at dommer anerkjennes og fullbyrdes i minst like stor grad som etter § 1 og 2.

**Art 12.** Artikkel 18 i konvensjonen erstattes av følgende tekst:

**Art 18.** *Ugyldighet av kontraktsbestemmelser*

Enhver kontraktsbestemmelse som er avtalt før den hendelsen som har voldt en passasjers død eller legemsskade eller tap av eller skade på passasjerens bagasje inntreffer, og som tilsikter å fritta en person som er ansvarlig etter denne konvensjonen for ansvaret overfor passasjerer eller å fastsette en lavere ansvarsgrense enn bestemt i denne konvensjon, unntatt det som er angitt i artikkel 8, § 4, eller å snu den bevisbyrden som påhviler bortfrakteren eller den utførende bortfrakteren, eller som innskrenker valgretten etter artikkel 17 paragrafene 1 og 2, skal være ugyldig, men ugyldigheten av en slik bestemmelse skal ikke gjøre befordringsavtalen ugyldig, som skal forbli underkastet bestemmelsene i denne konvensjon.

**Art 13.** Artikkel 20 i konvensjonen erstattes av følgende tekst:

**Art 20.** *Atomskade*

Denne konvensjon medfører ikke ansvar for skade ved atomulykke:

- (a) dersom operatøren (innehaveren) av et atomanlegg er ansvarlig for slik skade enten etter Paris-konvensjonen av 29. juli 1960 om tredjemannsansvaret på atomenergiens område slik den er endret ved tilleggsprotokoll av 28. januar 1964, eller etter Wien-konvensjonen av 21. mai 1963 om erstatningsansvaret for atomskade, eller etter andre endringer eller protokoller til disse konvensjonene, som er i kraft, eller
- (b) dersom operatøren (innehaveren) av et atomanlegg er ansvarlig for slik skade i kraft av en nasjonal lov som regulerer ansvaret for slik skade, forutsatt at denne lov er i alle henseender like gunstig for skadelidte som Paris- eller Wien-konvensjonen, eller etter andre endringer eller protokoller til disse konvensjonene, som er i kraft.

**Art 14. *Sertifikatmodell***

- 1 Sertifikatmodellen som beskrevet i vedlegget til denne protokollen skal inkorporeres som et vedlegg til konvensjonen.
- 2 Følgende tekst legges til som artikkel 1bis i konvensjonen:

**«Artikkel 1bis. *Vedlegg***

Vedlegget til denne konvensjonen utgjør en integrert del av konvensjonen.»

**Art 15. *Tolkning og anvendelse***

- 1 Konvensjonen og denne protokollen skal, mellom de kontraherende stater til denne protokollen, leses og tolkes sammen som ett dokument.
- 2 Konvensjonen som endret ved denne protokollen skal kun gjelde for krav som skriver seg fra hendelser som inntreffer etter at protokollen har trådt i kraft i den enkelte stat.
- 3 Artikkel 1 til 22 i konvensjonen, som revidert ved denne protokollen, skal – sammen med artikkel 17 til 25 i denne protokollen og vedlegget til denne – utgjøre og kalles Athen-konvensjonen om befordring av passasjerer og deres bagasje til sjøs, 2002.

**Art 16.** Følgende tekst legges til som artikkel 22bis i konvensjonen:

**Art 22bis. *Avsluttende bestemmelser i konvensjonen***

De avsluttende bestemmelsene i konvensjonen skal være artikkel 17 til 25 i 2002-protokollen til Athen-konvensjonen om befordring av passasjerer og deres bagasje til sjøs, 1974. Henvisninger i denne konvensjonen til kontraherende stater skal bety henvisninger til kontraherende stater til protokollen.

## **Avsluttende bestemmelser**

**Art 17. *Signatur, ratifikasjon, tiltredelse, vedtakelse og godkjenning***

- 1 Denne konvensjonen skal være åpen for undertegning ved Organisasjonens hovedkontor fra 1. mai 2003 til 30. april 2004, og skal deretter være åpen for tiltredelse.
- 2 Stater kan gi uttrykk for sin tilslutning til denne konvensjonen ved:
  - (a) signatur uten reservasjon for ratifikasjon, vedtakelse eller godkjenning; eller
  - (b) signatur med forbehold om ratifikasjon, vedtakelse eller godkjenning som etterfølges av ratifikasjon, vedtakelse eller godkjenning; eller
  - (c) tiltredelse.
- 3 Ratifikasjon, vedtakelse, godkjenning eller tiltredelse skjer ved å deponere et dokument med dette innhold hos Generalsekretæren.
- 4 Ethvert dokument for ratifikasjon, vedtakelse, godkjenning eller tiltredelse som deponeres etter ikrafttredelsen av en endring av denne protokollen som gjelder alle eksisterende kontraherende stater, eller etter at alle de nødvendige foranstaltninger for å sette endringene i kraft for disse stater er fullført, skal anses for å gjelde protokollen slik den er etter disse endringene.
- 5 En stat skal ikke gi uttrykk for sin tilslutning til denne protokollen med mindre den sier opp:
  - (a) Athen-konvensjonen om befordring av passasjerer og deres bagasje til sjøs, vedtatt i Athen 13. desember 1974;
  - (b) Protokollen til Athen-konvensjonen om befordring av passasjerer og deres bagasje til sjøs, vedtatt i London 19. november 1976;
  - (c) Protokollen til Athen-konvensjonen om befordring av passasjerer og deres bagasje til sjøs, vedtatt i London 29. mars 1990;med virkning fra det tidspunktet denne protokollen trer i kraft for den staten i samsvar med artikkel 20.

**Art 18. *Stater med mer enn ett rettssystem***



- 1 Hvis en stat har to eller flere territoriale enheter der flere forskjellige rettssystemer er anvendelige i forhold til saker som omfattes av denne protokollen, kan den på tidspunktet for signering, ratifikasjon, vedtakelse, godkjenning eller tiltredelse erklære at denne protokollen skal gjelde alle territoriale enheter, eller kun en eller flere av disse. En slik erklæring kan når som helst endres ved avgivelse av en ny erklæring.
- 2 En slik erklæring skal notifiseres til Generalsekretæren og skal angi spesifikt hvilke territoriale enheter denne protokollen skal gjelde for.
- 3 I forhold til stater som har avgitt slik erklæring:
  - (a) skal referansen til skipsregisteret i en stat og den stat som foretar utstedelse og attestering av forsikringssertifikater, bety den territoriale enheten hvor henholdsvis skipet er registrert og sertifikatet er utstedt eller attestert;
  - (b) skal referanse til bestemmelsene i nasjonal lovgivning, nasjonale ansvarsgrenser og nasjonal valuta, bety referanse til bestemmelsene i lovgivningen, ansvarsgrensene og valutaen som gjelder for den aktuelle territoriale enheten; og
  - (c) skal referanse til domstoler, og til dommer som skal anerkjennes i de kontraherende stater, bety referanse henholdsvis til domstoler og dommer som skal anerkjennes i den aktuelle territoriale enheten.

#### **Art 19. Regionale organisasjoner for økonomisk integrasjon**

- 1 En regional organisasjon for økonomisk integrasjon bestående av suverene stater som har overført kompetanse på visse områder som omfattes av denne protokollen til denne organisasjonen, kan undertegne, ratifisere, tiltre, vedta eller godkjenne denne protokollen. En regional organisasjon for økonomisk integrasjon som er part til denne protokollen skal ha de samme rettigheter og plikter som en kontraherende stat, for så vidt organisasjonen har kompetanse på områder som omfattes av denne protokollen.
- 2 Når en regional organisasjon for økonomisk integrasjon benytter sin stemmerett på områder der den har kompetanse, har den tilsvarende antall stemmer som det antall kontraherende stater til protokollen som har overført sin kompetanse til organisasjonen på det aktuelle området. En regional organisasjon for økonomisk integrasjon kan ikke benytte sin stemmerett dersom dens medlemsland benytter sin stemmerett, og motsatt.
- 3 Når antall kontraherende stater har betydning for denne protokollen – inkludert men ikke begrenset til artikkel 20 og 23 – skal ikke den regionale organisasjonen for økonomisk integrasjon regnes som en kontraherende stat i tillegg til de av dens medlemsland som er kontraherende stater.
- 4 På tidspunktet for ratifikasjon, tiltredelse, vedtakelse eller godkjenning skal den regionale organisasjonen for økonomisk integrasjon erklære overfor Generalsekretæren på hvilke områder, som omfattes av denne protokollen, den har fått overført kompetanse av sine medlemsland som er signatarmakter eller kontraherende stater til denne protokollen, samt hvilke begrensninger som måtte foreligge i denne kompetansen. Den regionale organisasjonen for økonomisk integrasjon skal informere Generalsekretæren snarlig om eventuelle endringer i dens kompetanse, innbefattet nye kompetanseoverføringer som er angitt i erklæringen etter denne paragrafen. Slike erklæringer skal være tilgjengelige hos Generalsekretæren i henhold til artikkel 24 i denne protokollen.
- 5 Kontraherende stater som er medlem av en regional organisasjon for økonomisk integrasjon som er part til denne protokollen skal presumeres å ha kompetanse på alle områder som omfattes av denne protokollen, for så vidt det aktuelle området ikke uttrykkelig omfattes av erklæring om overføring av kompetanse til organisasjonen etter § 4.

#### **Art 20. Ikrafttredelse**

- 1 Denne protokollen trer i kraft 12 måneder etter den dato da 10 stater enten har undertegnet uten forbehold om ratifikasjon, vedtakelse eller godkjenning, eller har deponert ratifikasjons-, vedtakelse-, godkjennings- eller tiltredelsesdokument hos Generalsekretæren.

- 2 For enhver stat som ratifiserer, vedtar, godkjenner eller tiltrer protokollen etter at vilkårene i § 1 er oppfylt, trer denne konvensjonen i kraft tre måneder etter at staten har deponert vedkommende dokument, men ikke før denne protokollen har trådt i kraft etter § 1.

#### **Art 21. Oppsigelse**

- 1 Denne protokollen kan sies opp av enhver kontraherende stat når som helst etter den dag da protokollen trådte i kraft for vedkommende stat.
- 2 Oppsigelse skal skje ved deponering av et oppsigelsesdokument hos Generalsekretæren.
- 3 Oppsigelsen får virkning 12 måneder etter at oppsigelsesdokumentet ble deponert hos Generalsekretæren, eller på det senere tidspunkt som er angitt i dokumentet.
- 4 Mellom de kontraherende stater til denne protokollen skal ikke oppsigelse av konvensjonen etter artikkel 25 i konvensjonen innebære oppsigelse av konvensjonen som endret ved denne protokollen.

#### **Art 22. Revideringer og endringer**

- 1 Organisasjonen kan innkalle til en konferanse med det formål å revidere eller endre denne protokollen.
- 2 Organisasjonen skal innkalle til en konferanse for de kontraherende stater for å revidere eller endre denne protokollen på anmodning av minst en tredel av de kontraherende stater.

#### **Art 23. Endringer av begrensningsbeløp**

- 1 Med forbehold for bestemmelsene i artikkel 22, skal de spesielle prosedyrene etter denne artikkel gjelde kun for endringer av begrensningsbeløpene i artikkel 3 § 1, artikkel 4bis § 1, artikkel 7 § 1 og artikkel 8 i konvensjonen som endret ved denne protokollen.
- 2 På forlangende av minst halvparten, men ikke under seks, kontraherende stater til denne protokollen, skal generalsekretæren la ethvert forslag om endringer av begrensningsbeløpene, innbefattet egenandelene, som er fastsatt i artikkel 3 § 1, artikkel 4bis § 1, artikkel 7 § 1 og artikkel 8 i konvensjonen som endret ved denne protokollen, sirkulere til alle Organisasjonens medlemmer og til alle kontraherende stater.
- 3 Enhver endring som blir foreslått og sirkulert slik det er nevnt ovenfor skal sendes til Organisasjonens juridiske komité (heretter kalt «juridisk komité») for vurdering tidligst seks måneder etter sirkulasjonsdatoen.
- 4 Alle kontraherende stater til konvensjonen som endret ved denne protokollen skal – uten hensyn til om disse er medlemmer av Organisasjonen eller ikke – ha rett til å delta under saksbehandlingen til juridisk komité for vurdering og vedtagelse av endringer.
- 5 Endringer skal vedtas med to tredelers majoritet av de kontraherende stater til konvensjonen som endret ved denne protokollen, som er tilstede og stemmer i juridisk komité, utvidet slik det er bestemt i § 4, under forutsetning av at minst halvparten av de kontraherende stater til konvensjonen som endret ved denne protokollen, er tilstede ved avstemningen.
- 6 Ved behandling av et forslag om endring av begrensningsbeløpene skal komitéen vurdere erfaring med hensyn til ulykker, spesielt omfanget av de skader disse har resultert i, endringer i valutaverdiene, og virkningen av den foreslåtte endring på forsikringskostnadene.
- 7 (a) Ingen endring i begrensningsbeløpene etter denne artikkel kan vurderes før tidligst fem år fra den dag denne protokollen åpnes for signatur, og tidligst fem år etter den dag en foregående endring etter denne artikkelen trådte i kraft.
  - (b) Intet begrensningsbeløp kan heves slik at det overstiger et beløp som tilsvarer den begrensning som er fastsatt i konvensjonen som endret ved denne protokollen, med en 6 prosent økning pr år beregnet på akkumulert basis fra den dag denne konvensjonen åpnes for signatur.
  - (c) Intet begrensningsbeløp kan heves slik at det overstiger et beløp som tilsvarer den begrensning som er fastsatt i konvensjonen som endret ved denne protokollen, multiplisert med tre.

- 8 Organisasjonen skal gi melding til alle kontraherende stater om enhver endring som er vedtatt i samsvar med § 5. Endringen skal anses å være vedtatt etter en periode på atten måneder regnet fra den dag meldingen ble gitt, med mindre minst en fjerdedel av statene som var kontraherende stater på det tidspunkt da endringen ble vedtatt av komitéen har underrettet Generalsekretæren i løpet av denne periode om at de ikke vedtar endringen, i hvilket tilfelle endringen blir forkastet og skal være uten virkning.
- 9 En endring som anses å være vedtatt i samsvar med § 8 trer ikraft atten måneder etter vedtagelsen.
- 10 Alle kontraherende stater skal være bundet av endringen med mindre de sier opp denne protokollen i samsvar med artikkel 21 paragrafene 1 og 2, minst seks måneder før endringen trer i kraft. En slik oppsigelse gjelder fra det tidspunkt endringen trer i kraft.
- 11 Når en endring er blitt vedtatt, men attenmånedersperioden for dens vedtagelse ennå ikke er utløpt, skal en stat som i løpet av denne periode blir en kontraherende stat være bundet av endringen hvis den trer i kraft. En stat som blir en kontraherende stat etter at denne perioden er utløpt, skal være bundet av en endring som er blitt vedtatt etter § 8. I de tilfelle som er nevnt i denne paragrafen blir en stat bundet av en endring når endringen trer i kraft, eller når denne protokollen trer i kraft for vedkommende stat, dersom dette skjer på et senere tidspunkt.

#### **Art 24. Depositär**

- 1 Denne protokollen og enhver endring vedtatt under artikkel 23 skal deponeres hos Generalsekretæren.
- 2 Generalsekretæren skal:
  - (a) underrette alle stater som har undertegnet eller tiltrådt denne protokollen om:
    - (i) enhver ny undertegning eller deponering av et ratifikasjonsvedtagelses-, godkjennelses- eller tiltredelsesdokument, samt datoen for denne;
    - (ii) hver erklæring og underretning i samsvar med artikkel 9 § 2 og 3, artikkel 18 § 1 og artikkel 19 § 4 i konvensjonen som endret ved denne protokollen;
    - (iii) datoen for protokollens ikrafttredelse;
    - (iv) ethvert forslag til endring av beløpsgrensene, som er blitt fremsatt i samsvar med artikkel 23 § 2 i denne protokollen;
    - (v) enhver endring som er vedtatt i samsvar med artikkel 23 § 5;
    - (vi) enhver endring som anses å være godkjent etter artikkel 23 § 8 i denne protokollen, samt datoen for denne endringens ikrafttredelse i henhold til paragrafene 9 og 10 i den artikkelen;
    - (vii) deponeringen av ethvert dokument for oppsigelse av denne protokollen, samt datoen dokumentet er mottatt og datoen oppsigelsen får virkning; og
    - (viii) enhver underretning som kreves etter noen artikkel i denne protokollen; og
  - (b) oversende bekreftede kopier av denne protokollen til alle statene som har signert eller tiltrådt protokollen.
- 3 Så snart denne protokollen trer i kraft, skal Generalsekretæren sende en bekreftet kopi av den til sekretariatet i De Forente Nasjoner for registrering og offentliggjøring i samsvar med artikkel 102 i De Forente Nasjoners Pakt.

#### **Art 25. Språk**

Denne protokollen er utferdiget i et eneste eksemplar med arabisk, kinesisk, engelsk, fransk, russisk og spansk tekst, som alle har samme gyldighet.

Utferdiget i London 1. november 2002.

Til bekreftelse herav har nedenstående befullmektigede, som er behørig bemyndiget dertil, undertegnet denne konvensjonen.