

LOV 1994-06-24 nr 39: Lov om sjøfarten (sjøloven).

DATO: LOV-1994-06-24-39
DEPARTEMENT: JD (Justis- og politidepartementet)
IKRAFTTREDELSE: 1994-10-01
SIST-ENDRET: LOV-2005-06-17-90 fra 2008-01-01
SIST-ENDRET: LOV-2007-02-16-9 fra 2007-07-01
ENDRER:

SENTRALE FORSKRIFTER

INNHOOLD

Lov om sjøfarten (sjøloven).

Del I. Skip

Kapittel 1. Almennelige bestemmelser

I. Nasjonalitet m v

- § 1. Nasjonalitetsvilkår
- § 2. Dødsbo, uskifte og tvangssalg
- § 3. Bestyrende reder m m
- § 4. Særregler for visse skip
- § 5. Flaggføring. Nasjonalitetsbevis
- § 6. Luftputefartøyer

II. Navn, hjemsted m m

- § 7. Navn
- § 8. Hjemsted
- § 9. Kjenningssignal, merking
- § 10. Kondemnasjon

Kapittel 2. Registrering av skip

I. Skipsregisteret, fremgangsmåte ved registrering m m

- § 11. Registreringsmyndighet. Registerets omfang
- § 12. Innføring i skipsregisteret m m
- § 13. Opplysninger om skipene i registeret, meldinger m m
- § 14. Fremgangsmåte m m
- § 15. Krav til dokumenter, bekreftelse av underskrift m m
- § 16. Registreringsnektelse
- § 17. Attest

§ 18. Feil ved registreringen

§ 19. Klage m m

II. Rettighetsregistrering

§ 20. Hvilke rettsstiftelser som kan registreres

§ 21. Registerhjemmel

§ 22. Registerhjemmel som vilkår for registrering

§ 23. Prioritet

§ 24. Unntak fra prioritetsreglene, m m

§ 25. Rettsvern i konkurs

§ 26. Ekstinksjon av ugyldighetsinnsigelse, m m

§ 27. Prioritet i tilfelle av registreringsfeil m m

III. Slettelse, foreldelse av rettsvern

§ 28. Slettelse av skip

§ 29. Slettelse av heftelser

§ 30. Foreldelse av rettsvern

IV. Skip under bygging

§ 31. Registrering

§ 32. Slettelse m m

V. Forskjellige bestemmelser

§ 33. Innretninger som ikke er å anse som skip

§ 34. (Opphevet ved lov 8 des 1995 nr. 65 (i kraft 1 jan 1996).) ...

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

§ 36. Erverv av registerhjemmel etter kunngjøring

§ 37. Statens erstatningsansvar

§ 38. Forskrifter. Beregning av frister

VI. Innretninger for utnyttning av undersjøiske naturforekomster

§ 39. Faste innretninger

Kapittel 3. Pant i skip m v

I. Registrert panterett m m

§ 41. Registrering som vilkår for rettsvern

§ 42. Spesialitetsprinsippet

§ 43. Pant i skip under bygging m m

§ 44. Forfall

§ 45. Tilbehør m m

II. Sjøpanterett m m i skip

§ 51. Fordringer som gir sjøpanterett

§ 52. Prioritet

§ 53. Eierskifte m m

§ 54. Tilbakeholdsrett

§ 55. Foreldelse

III. Sjøpanterett i last

- § 61. Fordringer som gir sjøpanterett
- § 62. Prioritet
- § 63. Utlevering av lasten, m m
- § 64. Foreldelse

IV. Fellesbestemmelser

- § 71. Overdragelse m m
- § 72. Erstatningskrav. Forsikring
- § 73. Søksmål
- § 74. Anerkjennelse av pant i fremmed skip m m
- § 75. Lovvalg
- § 76. Tvangssalg i utlandet

Kapittel 4. Arrest i skip

- § 91. Virkeområde for reglene om arrest i skip
- § 92. Sjørettslige krav
- § 93. Nærmere om hvilke skip som kan arresteres
- § 94. Stillingen dersom skipet allerede er arrestert
- § 95. Nærmere om gjennomføring av arresten
- § 96. Vilkår ved sikkerhetsstillelse
- § 97. Ved sak om tvangsdekning eller arrest i skip skal det som vilkår for gjennomføringen

kreves at saksøkeren innen en uke stiller ...

- § 98. Forholdet til tvangsfullbyrdelsesloven og tvisteloven

Del II. Rederi

Kapittel 5. Partrederi

- § 101. Definisjon, fravikelighet
- § 101a. Bruk av elektronisk kommunikasjon
- § 102. Partrederes ansvar
- § 103. Bestyrende reder
- § 104. Bestyrende reders fullmakt
- § 105. Representasjon for domstolene
- § 106. Underretning til partrederne m m
- § 107. Rederimøte
- § 108. Avstemningsregler
- § 109. Oppsigelse og fjerning av bestyrende reder
- § 110. Regnskapsplikt
- § 111. Partrederens tilskuddsplikt
- § 112. Vinning og tap
- § 113. Overdragelse av part
- § 114. Innløsningsrett
- § 115. Avhenders og erververs ansvar for rederiets forpliktelser
- § 116. Utløsning og oppløsning
- § 117. Kumulasjon, verneting

§ 118. Salg av skip ved oppløsning

§ 119. Utlegg m m

Kapittel 6. Skipsføreren

§ 131. Skipets sjødyktighet

§ 132. Navigering m m

§ 133. Skipsbøkene

§ 134. Lasting, lossing m m

§ 135. Havsnød

§ 136. Skipsførerens fravær og forfall m m

§ 137. Skipsførerens fullmakt

§ 138. Omsorg for lasten m m

§ 139. Forpliktelser inngått på rederens eller lasteierens

§ 140. Erstatningsansvar

§ 141. Regnskapsplikt

§ 142. Hjemsending av sjømenn m m

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

§ 143. Alkoholpåvirkning m.m.

§ 144. Pliktmessig avhold

§ 145. Alkotest, utåndingsprøve, blodprøve

Del III. Ansvar

Kapittel 7. Almennelige regler om ansvar

§ 151. Rederens ansvar for andre

§ 152. Atomskade

Kapittel 8. Sammenstøt

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

§ 162. Sammenstøt som følge av ulykkeshendelse

§ 163. Sammenstøt uten at skip støter sammen

§ 164. Plikt til å yte bistand m m

Kapittel 9. Ansvarsbegrensning

§ 171. Personer med rett til ansvarsbegrensning

§ 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

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

§ 173. Krav unntatt fra begrensning

§ 174. Handlemåte som hindrer begrensning

§ 175. Ansvarsgrensene for krav som omfattes av § 172

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

§ 176. Fordeling av ansvarsbeløpene

§ 177. Begrensningsfond og begrensningssøksmål

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

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

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

§ 180. Ansvarsbegrensning uten opprettelse av begrensingsfond

§ 181. Krigsskip, boreskip m v

§ 182. Anvendelsesområde m m

Kapittel 10. Ansvar for skade ved oljesøl

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

Ansvar og erstatning etter reglene i ansvarskonvensjonen 1992 og fondskonvensjonen 1992 mv

§ 191. Objektivt ansvar for skipets eier, mm

§ 192. Ansvarsfritak

§ 193. Kanalisering av ansvar, mm

§ 194. Ansvarsbegrensning

§ 195. Begrensingsfond og begrensningssøksmål

§ 196. Oppheving av arrest mm

§ 197. Forsikringsplikt, sertifikat

§ 198. Forskrifter

§ 199. Sanksjoner mot forsømt forsikringsplikt mm

§ 200. Krav mot forsikringsgiveren

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

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

§ 203. Norske domstolers kompetanse

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

§ 205. Anerkjennelse og fullbyrdelse av utenlandsk dom

§ 206. Virkeområdet for reglene i 1992-ansvarskonvensjonen

§ 207. Ikke konvensjonsbestemt oljesølansvar

§ 208. Oljesølansvar undergitt globalbegrensning

§ 209. Begrensninger av hensyn til andre lover og konvensjoner

Kapittel 12. Begrensingsfond og begrensningssøksmål

§ 231. Ansvarsområdet

§ 232. Fondsbeløpet

§ 233. Begjæring om fondsopprettelse

§ 234. Opprettelse av fondet

§ 235. Kunngjøring

§ 236. Fondsbestyrer

§ 237. Anmeldelse av krav

§ 238. Bortfall av krav

§ 239. Utbetaling og frigivelse av fondet

§ 240. Begrensningssøksmål

- § 241. Fondsmøte
- § 242. Avgjørelse av tvister
- § 243. Foreløpig utbetaling
- § 244. Fordeling av fondet
- § 245. Rettskraft

Del IV. Fraktavtaler

Kapittel 13. Stykkgodstransport

Innledende bestemmelser

- § 251. Definisjoner
- § 252. Anvendelsesområde
- § 253. Certepartifart m v
- § 254. Avtalebestemmelser

Levering av godset

- § 255. Avlasterens levering av godset
- § 256. Undersøkelse av pakkingen
- § 257. Farlig gods
- § 258. Gods som krever særlig omhu
- § 259. Kvittering for mottakelse av godset
- § 260. Frakt
- § 261. Senderens kontraktsbrudd og tilbaketreden

Transporten

- § 262. Transportørens plikt til å ivareta lasteierens interesser
- § 263. Dekklast
- § 264. Transportørens kontraktsbrudd
- § 265. Transportavbrudd og avstandsfrakt
- § 266. Tiltak på lasteierens vegne
- § 267. Lasteierens ansvar for transportørens disposisjoner

Utlevering av godset

- § 268. Transportørens utlevering av godset
- § 269. Mottakerens plikt til å betale frakt m v
- § 270. Tilbakeholdsrett
- § 271. Opplegging av gods
- § 272. Transportørens råderett over gods som ikke avhentes
- § 273. Senderens ansvar for frakt m v

Transportørens erstatningsansvar

- § 274. Ansvarsperioden
- § 275. Ansvar for lasteskade
- § 276. Tap som følge av nautisk feil og brann
- § 277. Ansvar for levende dyr
- § 278. Ansvar for forsinkelse
- § 279. Beregning av erstatning for tingskade

- § 280. Ansvarsgrenser
- § 281. Ansvarsgrensen ved enhetslastet gods
- § 282. Ansvar som ikke grunnes på transportavtalen
- § 283. Tap av retten til ansvarsbegrensning
- § 284. Ansvar for dekkslast
- § 285. Transportørens ansvar for undertransportør
- § 286. Undertransportørens ansvar
- § 287. Felles ansvar
- § 288. Reklamasjon
- § 289. Felleshavaribidrag m m

Senderens erstatningsansvar

- § 290. Alminnelig ansvarsregel
- § 291. Farlig gods

Konnossement og andre transportdokumenter

- § 292. Konnossement
- § 293. Gjennomgangskonnossement
- § 294. Avlasterens rett til konnossement
- § 295. Skipsførerkonnossement
- § 296. Konnossementets innhold
- § 297. Manglende opplysninger i konnossementet
- § 298. Transportørens undersøkelsesplikt
- § 299. Konnossementets bevisvirkning
- § 300. Ansvar for villedende konnossementsopplysninger
- § 301. Avlasterens garantiansvar
- § 302. Innehaverens legitimasjon
- § 303. Flere konnossementsinnehavere
- § 304. Utlevering mot konnossement
- § 305. Utlevering når konnossementet er kommet bort
- § 306. Erverv av konnossement i god tro
- § 307. Stansningsrett
- § 308. Sjøfraktbrev
- § 309. Sjøfraktbrevets innhold og bevisvirkning

Tvister

- § 310. Jurisdiksjons- og voldgiftsklausuler
- § 311. Voldgift

Kapittel 14. Befraktning av skip

I. Alminnelige bestemmelser

- § 321. Anvendelsesområde. Definisjoner
- § 322. Avtalefrihet
- § 323. Befraktning av et bestemt skip. Full last
- § 324. Overdragelse av befraktningsavtalen
- § 325. Trampkonossement

II. Reisebefraktning

Innledende bestemmelser

- § 326. Frakt
- § 327. Sjødyktighet
- § 328. Reisebefrakterens valg av laste- og lossehavn
- § 329. Laste plass

Lastetid

- § 330. Lastetiden
- § 331. Liggetidens lengde
- § 332. Liggetidens begynnelse
- § 333. Hindringer
- § 334. Overliggetid
- § 335. Godtgjørelse for overliggetid

Lasting

- § 336. Lasting og stuing
- § 337. Levering av godset
- § 338. Ombordkonossement

Reisen

- § 339. Reisebortfrakterens omsorgsplikt
- § 340. Deviasjon. Substitutthavn
- § 341. Avstandsfrakt
- § 342. Farlig gods

Lossing og utlevering av godset m v

- § 343. Lossingen
- § 344. Frakt for gods som ikke er i behold
- § 345. Mottakerens og reisebefrakterens ansvar for frakten. Tilbakeholdsrett
- § 346. Opplegging av godset
- § 347. Lasteskader. Forsinket utlevering

Kontraktsbrudd og hindringer på reisebortfrakterens side

- § 348. Kanselleringstid
- § 349. Forsinkelse og annet kontraktsbrudd
- § 350. Tap av skipet
- § 351. Reisebortfrakterens erstatningsansvar

Kontraktsbrudd og hindringer på reisebefrakterens side

- § 352. Tilbaketreden før lasting
- § 353. Hevningsrett
- § 354. Tilbaketreden etter lasting
- § 355. Forsinket lasting
- § 356. Annen forsinkelse
- § 357. Skade på grunn av godset

Bortfall av befraktningsavtaler

- § 358. Krigsfare
- § 359. Konsekutive reiser
- § 360. Kostnader ved opphold
- § 361. Utløp av avtaleperioden ved konsekutive reiser

III. Kvantumskontrakter

- § 362. Anvendelsesområde
- § 363. Valgrett for kvantum
- § 364. Skipningsprogram
- § 365. Melding om skipninger
- § 366. Nominering av skip
- § 367. Utførelsen av reiser
- § 368. Forsinket melding om skipninger og skipningsprogram
- § 369. Forsinket nominering av skip
- § 370. Forsinket betaling av frakt m v
- § 371. Krigsfare

IV. Tidsbefraktning

Levering av skipet

- § 372. Skipets tilstand og utrustning
- § 373. Besiktigelse
- § 374. Levering av skipet i sjøen
- § 375. Kansellerings tid. Forsinket levering
- § 376. Mangler ved skipet
- § 377. Erstatningsansvar

Utførelsen av reisene

- § 378. Tidsbefrakterens råderett
- § 379. Underretningsplikt
- § 380. Brensel
- § 381. Lasting og lossing m v
- § 382. Konnossement
- § 383. Lasteskader. Forsinket utlevering
- § 384. Forsinkelse og annet kontraktsbrudd på tidsbortfrakterens side
- § 385. Skade på skipet
- § 386. Felleshavari. Berging
- § 387. Utgifter ved reisene

Tilbakelevering av skipet

- § 388. Tilbakelevering. Besiktigelse
- § 389. Overskridelse av befraktningsperioden

Tidsfrakt

- § 390. Betaling av tidsfrakt
- § 391. Forsinket betaling av tidsfrakt
- § 392. Bortfall av tidsfrakt

Opphør m v

§ 393. Tap av skipet m v

§ 394. Krig m v

Kapittel 15. Transport av passasjerer og reisegods

I. Innledende bestemmelser

§ 401. Definisjoner

§ 402. Fravikelighet

§ 403. Befordring med annet transportmiddel

§ 404. Ansvar overfor andre som medfølger et skip

II. Befordringen

§ 405. Bortfrakterens plikter

§ 406. Oppfyllelse med annet skip enn avtalt

§ 407. Overdragelse av passasjerens rettigheter

§ 408. Passasjerens plikter m m

§ 409. Reisegods. Passasjerens opplysningsplikt

§ 410. Farlig reisegods

§ 411. Skade voldt av reisegods

§ 412. Bortfrakterens sikkerhet i reisegods

§ 413. Hindringer på skipets side før avgang

§ 414. Opphold under reisen

§ 415. Tilbaketreden på passasjerens side

§ 416. Krigsfare m m

§ 417. Avstandsfrakt

III. Bortfrakterens ansvar for passasjerer og reisegods

§ 418. Ansvar for passasjerer

§ 419. Ansvar for reisegods

§ 420. Skadelidtes medvirkning

§ 421. Bevisbyrden

§ 422. Begrensning av bortfrakterens ansvar

§ 423. Passasjerens egenandel

§ 424. Bortfall av begrensningsretten m m

§ 425. Krav som ikke grunnes på befordringsavtalen

§ 426. Befordring som utføres av en annen enn bortfrakteren

§ 427. Erstatningskrav mot noen bortfrakteren svarer for m m

§ 428. Hvem som kan kreve erstatning

IV. Forskjellige bestemmelser

§ 429. Verneting m m

§ 430. Virkeområde og ufravikelighet

§ 431. Unntak fra ufravikeligheten

§ 432. Ansvarsforsikring

Del V. Sjøulykker

Kapittel 16. Berging

- § 441. Definisjoner
- § 442. Virkeområde
- § 443. Fravikelighet, skipsførerens fullmakt, lemping av avtaler mm
- § 444. Bergerens, eierens og skipsførerens plikter mv
- § 445. Betingelser for bergelønn
- § 446. Utmåling av bergelønn
- § 447. Ansvar for bergelønn
- § 448. Flere bergere
- § 449. Særlig vederlag
- § 450. Særlige unntak
- § 451. Fordeling av bergelønn mellom skipets reder og mannskap
- § 452. Sikkerhetsstillelse
- § 453. Forskudd på bergelønn eller særlig vederlag
- § 454. Prosessuelle regler
- § 455. Statseiendom. Last til humanitært formål

Kapittel 17. Fellehavari

- § 461. York-Antwerpen-reglene
- § 462. Sted for oppgjør av fellehavari. Dispasjør og dispasje
- § 463. Begjæring om dispasje
- § 464. Opplysningsplikt m m
- § 465. Ansvar for havaribidrag
- § 466. Søksmål
- § 467. Dispasjører
- § 468. (Opphevet ved lov 28 mai 1999 nr. 34.) ...

Kapittel 18. Undersøkelse av sjøulykker, sjørettsskjønn

- § 471. (Opphevet ved lov 16 feb 2007 nr. 9 (i kraft 1 juli 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 170).) ...

II. Sjøforklaring

- § 472. Tvungen sjøforklaring
- § 473. Sjøforklaring etter begjæring
- § 474. Formål m m
- § 475. Tid og sted for sjøforklaring
- § 476. Kompetent myndighet
- § 477. Begjæring om sjøforklaring. Frist m m
- § 478. Berammelse og varslings
- § 479. Sammenstøt
- § 480. Fremlegging av skipsbøker
- § 481. Vitneavhør m m
- § 482. Ny sjøforklaring
- § 483. Fritak for sjøforklaring
- § 484. Sjøforklaring for fremmede skip
- § 485. Undersøkelseskommissjon
- § 486. Sjøforklaring e l for utenlandsk myndighet

§ 486a. Undersøkelse av sjøulykker med roroferger og hurtiggående passasjerfartøy som går i rutetrafikk til eller fra havn i en EØS-stat

III. Sjørettsskjønn

- § 487. Formål m m
- § 488. Rettens sammensetning m.m.
- § 489. Berammelse og varslings
- § 490. Avhør, dokumentasjon, gransking
- § 491. Rettsmidler
- § 492. Henvisning til skjønnsloven

IV. Forskrifter

- § 493. Utfyllende forskrifter

Del VI. Øvrige bestemmelser

Kapittel 19. Foreldelse

- § 501. Foreldelsesfrister
- § 502. Henvisning til alminnelige foreldelsesregler m m
- § 503. Foreldelse etter kapittel 10
- § 504. Lovvalg

Kapittel 20. Forskjellige bestemmelser

I. Definisjon av SDR

- § 505. Definisjon av SDR
- § 506. (Opphevet ved lov 16 feb 2007 nr. 9 (i kraft 1 juli 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 170).) ...

Kapittel 21. Flyttbare plattformer m v

- § 507. Boreplattformer og liknende flyttbare innretninger

Del VII. Sluttbestemmelser

Kapittel 22. Sluttbestemmelser

- § 511. Ikraftttredelse. Opphevelse av sjøfartsloven 1893
- § 512. Overgangsbestemmelser
- § 513. Endringer i andre lover

Lov om sjøfarten (sjøloven).

Jfr. *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. Jfr. *nå* lover 30 mai 1975 nr. 18, 12 juni 1987 nr. 48, 4 des 1992 nr. 121, 26 juni 1998 nr. 47, 16 feb 2007 nr. 9.

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 eiers økonomiske 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.

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

§ 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.

Endret ved lov 30 aug 2002 nr. 67 (i kraft 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.

Endret ved lover 8 des 1995 nr. 65 (i kraft 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 utenriktstjenestemann 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.

Skipnavn 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 skipnavn 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.

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

§ 8. Hjemsted

For skip som innføres i skipsregisteret, velger eieren hjemstedet blant de byer og andre tettbebyggelser ved kysten som Sjøfartsdirektoratet 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.

§ 9. Kjenningsignal, merking

Kongen gir regler om kjenningsignal 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 tvangsfullbyrdelsesloven § 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. Rettsvern etter panteloven §§ 3-2, 3-6, 3-12 eller 3-17 for avtalepant i skip mellom 7 og 10 meter bortfaller dersom rettsvernet ikke er fornyet i samsvar med panteloven § 3-3 innen ett år fra den datoen dette ledd trer i kraft. På samme måte bortfaller rettsvern etter panteloven §§ 5-4 og 5-6 for utleggspant dersom det ikke er fornyet i samsvar med panteloven § 5-3.

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.

Endret ved lover 26 mars 1999 nr. 15 (i kraft 1 jan 2000 iflg. res. 19 nov 1999 nr. 1178), 16 feb 2007 nr. 9 (i kraft 1 juli 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 170, men tredje ledd tredje og fjerde punktum oppheves ett år etter ikrafttredelsen).

§ 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.

Endret ved lov 8 des 1995 nr. 65 (i kraft 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.

Endret ved lover 8 des 1995 nr. 65 (i kraft 1 jan 1996), 21 jan 2000 nr. 8, 16 feb 2007 nr. 9 (i kraft 1 juli 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 170).

§ 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. Blir 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. Blir skipet ikke levert innen 1 uke etter dagbokføringen, er registreringen uten noen rettsvirkning.

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

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.

Den som forlanger noe registrert, skal foruten dokumentet innlevere gjenpart, herunder avskrift, av det med mindre annet er bestemt i forskrift gitt av departementet. Departementet kan gi forskrift om at gjenparten skal være bekreftet og om hvem som kan gi slik bekreftelse. Gjelder dokumentet flere skip, skal det innleveres en gjenpart for hvert skip. Gjenpartene oppbevares på den måte som departementet bestemmer.

§ 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.

§ 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 innskrenkinger 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.

Endret ved lov 17 juni 2005 nr. 90 (i kraft 1 jan 2008 iflg. res. 26 jan 2007 nr. 88).

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.

Endret ved lov 14 des 2001 nr. 98 (i kraft 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. Utledds- og arrestforretninger går likevel foran annet rettserverv. Er flere utleddsforretninger 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 hjemmelsdokument 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 hjemmelsdokument, 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 mindreårighet 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.

Endret ved lov 8 des 1995 nr. 65 (i kraft 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 kunnngjøre 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.

Endret ved lov 3 sep 1999 nr. 72 (i kraft 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). 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.

§ 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 (i kraft 1 jan 1996).)

§ 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.

Endret ved lover 14 des 2001 nr. 98 (i kraft 1 jan 2002 iflg. res. 14 des 2001 nr. 1416), 17 juni 2005 nr. 90 (i kraft 1 jan 2008 iflg. res. 26 jan 2007 nr. 88).

§ 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. 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.

§ 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 registreringen 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 petroleumsforekomster 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 petroleumsforekomster, 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 tinglysning av slik panterett istedenfor registrering, og panteretten anmerkes på eierens blad i Løsøreregisteret. Bli skipet senere innført i skipsregisteret eller skipsbyggingsregisteret, skal tinglyste utleggsforretninger overføres til dette registeret.

Endret ved lov 2 aug 1996 nr. 61 (i kraft 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.

Bli 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.

§ 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.

Endret ved lov 3 sep 1999 nr. 72 (i kraft 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 fellehavari.

Sjøpanterett 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 sjøpanterett 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 sjøpanterett dersom skaden skyldes forurensning som oppstår mens skip av den type som er nevnt i § 4 første ledd brukes til undersøkelse etter eller utnyttning av undersjøiske naturforekomster.

§ 52. Prioritet

Sjøpanterett 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 innehaveren,
 - 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 panteheftelser 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

Tilføyd ved lov 11 juni 1993 nr. 77 (i kraft 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 tvangsfullbyrdelsesloven § 4-1 første 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.

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

§ 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.

Tilføyd ved lov 11 juni 1993 nr. 77 (i kraft 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.

Tilføyd ved lov 11 juni 1993 nr. 77 (i kraft 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.

Tilføyd ved lov 11 juni 1993 nr. 77 (i kraft 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.

Tilføyd ved lov 11 juni 1993 nr. 77 (i kraft 1 mai 1995), endret ved lov 17 juni 2005 nr. 90 (i kraft 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.

Tilføyd ved lov 11 juni 1993 nr. 77 (i kraft 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. Tvangsfullbyrdelsesloven § 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.

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

§ 98. Forholdet til tvangsfullbyrdelsesloven og tvisteloven

For øvrig gjelder reglene i tvangsfullbyrdelsesloven 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.

Tilføyd ved lov 11 juni 1993 nr. 77 (i kraft 1 mai 1995), endret ved lover 22 des 1999 nr. 106 (tidligere § 97, i kraft 1 jan 2000), 17 juni 2005 nr. 90 (i kraft 1 jan 2008 iflg. res. 26 jan 2007 nr. 88).

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.

§ 101a. *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.

Tilføyd ved lov 21 des 2001 nr. 117 (i kraft 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).

Endret ved lov 5 sep 2003 nr. 91 (i kraft 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.

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 loddrekning 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 partredere 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.

Endret ved lov 17 juli 1998 nr. 56 (i kraft 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 medreders 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 medredere. 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 inntre 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, verneting

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

Endret ved lov 17 juni 2005 nr. 90 (i kraft 1 jan 2008 iflg. res. 26 jan 2007 nr. 88).

§ 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.

Endret ved lover 14 des 2001 nr. 98 (i kraft 1 jan 2002 iflg. res. 14 des 2001 nr. 1416), 30 aug 2002 nr. 67 (i kraft 1 jan 2003 iflg. res. 30 aug 2002 nr. 938), 17 juni 2005 nr. 90 (i kraft 1 jan 2008 iflg. res. 26 jan 2007 nr. 88).

§ 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, befordring og bevaring av lasten. Skipsføreren skal påse at lasten blir behørig stuert, 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. april 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.

Endret ved lov 7 april 2006 nr. 9 (i kraft 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 fortøyd 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 utenriksstjenestemann gis underretning så hurtig som mulig.

Endret ved lov 16 feb 2007 nr. 9 (i kraft 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/registertonn, 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.

Endret ved lov 22 des 1999 nr. 106 (i kraft 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 6 A. Alkoholpåvirkning, pliktmessig avhold m.m.

Kapitlet tilføyd ved lov 25 juni 2004 nr. 52 (i kraft 1 juli 2005 iflg. res. 1 juli 2005 nr. 787). Jfr. 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. Overtredelse er forseelse.

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

§ 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. Overtredelse er forseelse.

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

§ 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.

Tilføyd ved lov 25 juni 2004 nr. 52 (i kraft 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 skipsførerene, 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 skipsførerene 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

Endret ved lov 17 juni 2005 nr. 88 (i kraft 1 nov 2006 iflg. res. 2 des 2005 nr. 1358), opphevet avsnitt I med § 170, avsnittoverskrift II og avsnitt III med §§ 183 til 188.

§ 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.

Endret ved lov 17 juni 2005 nr. 88 (i kraft 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.

Endret ved lov 17 juni 2005 nr. 88 (i kraft 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

Tilføyd ved lov 17 juni 2005 nr. 88 (i kraft 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.

Endret ved lover 17 mars 1995 nr. 13 (i kraft 30 mai 1996), 2 aug 1996 nr. 61 (i kraft 3 des 1997), 17 juni 2005 nr. 88 (i kraft 1 nov 2006 iflg. res. 2 des 2005 nr. 1358).

§ 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 ansvarsgrenser:

- 1) For krav i anledning personskade tilføyet skipets egne passasjerer er ansvarsgrensen 175.000 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 2.000.000 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 800 SDR,
for hvert tonn fra 30.001 til 70.000 tonn, med 600 SDR, og
for hvert tonn over 70.000 tonn, med 400 SDR.
- 3) Ansvarsgrensen for alle andre krav, samt udekket rest av krav som nevnt i nr 2, er 1.000.000 SDR. For skip med tonnasje på mer enn 2000 tonn forhøyes ansvarsgrensen slik:
for hvert tonn fra 2.001 til 30.000 tonn, med 400 SDR,
for hvert tonn fra 30.001 til 70.000 tonn, med 300 SDR,
for hvert tonn over 70.000 tonn, med 200 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.

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

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

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

for hvert tonn fra 1.001 tonn til 10.000 tonn med 2.000 SDR, og
for hvert tonn over 10.001 tonn, med 500 SDR.

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

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

§ 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 begrensningssøksmål

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, begrensingsbeløpets størrelse og fordeling av fondet (begrensningssøksmål). Særskilt søksmål om disse spørsmål kan ikke reises her i riket når fondet er opprettet.

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

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

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

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

1. Den som har fremsatt et krav mot begrensingsfond 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 begrensingsfond 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 begrensingsfond opprettet i stat som ikke er konvensjonsstat, kan likestilles med begrensingsfond 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 vernet 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.

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

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

Er det for krav som er omfattet av § 175a, jf. § 172a, opprettet begrensingsfond 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 begrensingsfond 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.

Tilføyd ved lov 17 juni 2005 nr. 88 (i kraft 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.

Tilføyd ved lov 17 juni 2005 nr. 88 (i kraft 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.

Endret ved lover 7 jan 2000 nr. 2 (i kraft 1 juli 2000 iflg. res. 7 jan 2000 nr. 12), 17 juni 2005 nr. 88 (i kraft 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.

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

Kapittel 10. Ansvar for skade ved oljesøl

Endret ved lover 17 mars 1995 nr. 13 (i kraft 30 mai 1996), 15 mai 1998 nr. 26 (opphevet kapitlets avsnitt II og III med §§ 210-230).

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

Overskriften og §§ 183-190 tilføyes ved lov 21 des 2007 nr. 128 (i kraft 21 nov 2008 iflg. res. 21 des 2007 nr. 1577).

Ansvar og erstatning etter reglene i ansvarskonvensjonen 1992 og fondskonvensjonen 1992 mv

Overskriften endret ved lov 17 mars 1995 nr. 13 (i kraft 30 mai 1996). Endres ved lov 21 des 2007 nr. 128 (i kraft 21 nov 2008 iflg. res. 21 des 2007 nr. 1577).

§ 191. Objektivt ansvar for skipets eier, mm

Eieren av et skip er uansett skyld ansvarlig for forurensningsskade.

Med forurensningsskade forstås:

- 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 enhver flytende innretning 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. Eies et skip av en stat, men brukes av et selskap som i denne stat er registrert som skipets bruker, anses selskapet som skipets eier.

Voldes forurensningsskade ved en serie hendelser med samme opphav, påhviler ansvaret den som er eier ved den første hendelsen.

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.

Endret ved lover 17 mars 1995 nr. 13 (i kraft 30 mai 1996), 27 feb 2004 nr. 10 (i kraft 3 mars 2005 iflg. res. 17 des 2004 nr. 1714). Endres ved lov 21 des 2007 nr. 128 (i kraft 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 utført 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.

Endret ved lov 17 mars 1995 nr. 13 (i kraft 30 mai 1996). Endres ved lov 21 des 2007 nr. 128 (i kraft 21 nov 2008 iflg. res. 21 des 2007 nr. 1577).

§ 193. Kanalisering av ansvar, mm

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 eller noen ansatt hos eller agent for eieren,
- 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 forurensningsskade, eller
- f) noen ansatt hos eller agent for personer som nevnt i bokstav b, c, d og e,

unntatt hvis vedkommende selv har voldt skaden forsettlig eller grovt uaktsomt 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.

Endret ved lov 17 mars 1995 nr. 13 (i kraft 30 mai 1996). Endres ved lov 21 des 2007 nr. 128 (i kraft 21 nov 2008 iflg. res. 21 des 2007 nr. 1577).

§ 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.

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

§ 195. Begrensningsfond og begrensningssøksmål

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 begrensningsfond og begrensningsøksmål er gitt i kapittel 12.

Har eieren opprettet begrensningsfond 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.

Endret ved lov 17 mars 1995 nr. 13 (i kraft 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.

Endret ved lov 17 mars 1995 nr. 13 (i kraft 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.

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.

Endret ved lov 17 mars 1995 nr. 13 (i kraft 30 mai 1996). Endres ved lov 21 des 2007 nr. 128 (i kraft 21 nov 2008 iflg. res. 21 des 2007 nr. 1577).

§ 198. Forskrifter

Kongen 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.

Endret ved lov 17 mars 1995 nr. 13 (i kraft 30 mai 1996). Endres ved lov 21 des 2007 nr. 128 (i kraft 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.

Endret ved lov 17 mars 1995 nr. 13 (i kraft 30 mai 1996).

§ 200. Krav mot forsikringsgiveren

Erstatningskrav for forurensningsskade kan reises direkte mot den som har yttet 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.

Endret ved lov 17 mars 1995 nr. 13 (i kraft 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 andre enn skipets eier og dennes forsikringsgiver gjelder § 193 tredje ledd tilsvarende.

Endret ved lover 17 mars 1995 nr. 13 (i kraft 30 mai 1996), 27 feb 2004 nr. 10 (i kraft 3 mars 2005 iflg. res. 17 des 2004 nr. 1714). Endres ved lov 21 des 2007 nr. 128 (i kraft 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.

Endret ved lover 17 mars 1995 nr. 13 (i kraft 30 mai 1996), 27 feb 2004 nr. 10 (i kraft 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 forurensningsskade i riket eller i den økonomiske sonen.

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.

Endret ved lov 17 mars 1995 nr. 13 (i kraft 30 mai 1996). Endres ved lov 21 des 2007 nr. 128 (i kraft 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 besørages 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 vareta sine interesser, blir det bundet av en rettskraftig dom i saken.

Endret ved lover 17 mars 1995 nr. 13 (i kraft 30 mai 1996), 27 feb 2004 nr. 10 (i kraft 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.

Endret ved lover 17 mars 1995 nr. 13 (i kraft 30 mai 1996), 27 feb 2004 nr. 10 (i kraft 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.

Endret ved lov 17 mars 1995 nr. 13 (i kraft 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.

Endret ved lov 17 mars 1995 nr. 13 (i kraft 30 mai 1996), 2 aug 1996 nr. 61 (i kraft 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, 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 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.

Endret ved lov 17 mars 1995 nr. 13 (i kraft 30 mai 1996). Endres ved lov 21 des 2007 nr. 128 (i kraft 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 følge 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.

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

Kapittel 12. Begrensningsfond og begrensningsøksmål

§ 231. Ansvarsområdet

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

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

Endret ved lover 17 mars 1995 nr. 13 (i kraft 30 mai 1996), 15 mai 1998 nr. 26, 7 jan 2000 nr. 2 (i kraft 1 juli 2000 iflg. res. 7 jan 2000 nr. 12), 17 juni 2005 nr. 88 (i kraft 1 nov 2006 iflg. res. 2 des 2005 nr. 1358), 17 juni 2005 nr. 90 (i kraft 1 jan 2008 iflg. res. 26 jan 2007 nr. 88).

§ 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.

Endret ved lover 17 mars 1995 nr. 13 (i kraft 30 mai 1996), 15 mai 1998 nr. 26, 7 jan 2000 nr. 2 (i kraft 1 juli 2000 iflg. res. 7 jan 2000 nr. 12), 17 juni 2005 nr. 88 (i kraft 1 nov 2006 iflg. res. 2 des 2005 nr. 1358).

§ 233. Begjæring om fondsoprettelse

Den som fremsetter begjæring om opprettelse av begrensingsfond, 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 begrensingsfond 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.

Endret ved lov 17 juni 2005 nr. 90 (i kraft 1 jan 2008 iflg. res. 26 jan 2007 nr. 88).

§ 235. Kunngjøring

Retten skal straks kunngjøre at begrensingsfond 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.

Endret ved lover 7 jan 2000 nr. 2 (i kraft 1 juli 2000 iflg. res. 7 jan 2000 nr. 12), 17 juni 2005 nr. 88 (i kraft 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.

Endret ved lover 17 mars 1995 nr. 13 (i kraft 30 mai 1996), 15 mai 1998 nr. 26, 7 jan 2000 nr. 2 (i kraft 1 juli 2000 iflg. res. 7 jan 2000 nr. 12), 17 juni 2005 nr. 88 (i kraft 1 nov 2006 iflg. res. 2 des 2005 nr. 1358).

§ 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.

Endret ved lover 17 mars 1995 nr. 13 (i kraft 30 mai 1996), 15 mai 1998 nr. 26, 7 jan 2000 nr. 2 (i kraft 1 juli 2000 iflg. res. 7 jan 2000 nr. 12), 17 juni 2005 nr. 88 (i kraft 1 nov 2006 iflg. res. 2 des 2005 nr. 1358).

§ 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.

Endret ved lov 17 juni 2005 nr. 90 (i kraft 1 jan 2008 iflg. res. 26 jan 2007 nr. 88).

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 stykk gods 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 stykk gods 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 fellehavari 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 beskaffenhet, mangler ved pakningen eller feil eller forsømmelse på senderens side, eller transportøren har solgt det for eierens regning eller har losset, 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 tilbaketreden

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.

Inntreffer 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 heving 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 reisen begynnelsen. Bevisbyrden for at tilbørlig omhu er utvist, påhviler transportøren.

Paragrafen her gjelder ikke ved avtale om sjøtransport i innenriks fart i Norge.

Endret ved lov 2 aug 1996 nr. 61 (i kraft 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. Ansvaret for forsinkelse skal ikke overstige den samlede frakt etter transportavtalen.

Endret ved lov 2 aug 1996 nr. 61 (i kraft 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 ihendehaveren. 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 stykktall 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 ansvarsgrense 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. Avlasterens 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 villedde 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.

Endret ved lov 14 des 2001 nr. 98 (i kraft 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.

Tvister

§ 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 lov 8 januar 1993 nr 21 om gjennomføring i norsk rett av Luganokonvensjonen om domsmyndighet og fullbyrding av dommer i sivile og kommersielle saker.

Bestemmelsene i paragrafen her er ikke til hinder for at det besluttet midlertidig sikring her i riket.

§ 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 lasting;

reisebefraktning, befraktning der frakten skal beregnes pr reise;

konsekutive reiser, et visst antall reiser som utføres etter hverandre i henhold til en befrakningsavtale 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 lastingen, 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. Reisebrefrakterens valg av laste- og lossehavn

Gir befraktningsavtalen reisebrefrakteren 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 reisebrefrakteren beordret skipet til en usikker havn, er reisebrefrakteren ansvarlig for skade som skipet derved påføres, med mindre skaden ikke skyldes feil eller forsømmelse av reisebrefrakteren selv eller noen reisebrefrakteren 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 reisebrefrakteren å svare erstatning for frakttap.

Reisebrefrakteren kan ikke omgjøre valget av havn eller reise.

§ 329. Lasteplass

Er bestemt lasteplass ikke avtalt, legges skipet på den plass som reisebrefrakteren 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 reisebrefrakteren 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, lasteinnetningene 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 lasteinnetninger,
- 2) *faccop* (fast as can custom of the port), med utgangspunkt i at lastingen skal foregå så raskt som vanlig lastemåte i havnen tillater,
- 3) *liner terms* (linjefartsvilkår), med utgangspunkt i at lastingen 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 befrakningsavtalen 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) *fio* (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. Reisebortfrakters 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.

Inntreffer 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 befraktningsavtalen 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 disspasjør. Tvist om riktigheten av disspasjørens 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 befraktningsavtale, kan de ikke anwise losseplass eller kreve forhaling med mindre alle er enige.

Økte omkostninger som følge av at godset er skadet eller må bortskaffes på grunn av en skade, skal betales av reisebefrakteren dersom skaden skyldes godsets egen beskaffenhet eller feil eller forsømmelse på reisebefrakterens side. Ved klausulen *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. Opplugging 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.

Endret ved lov 2 aug 1996 nr. 61 (i kraft 1 jan 1997).

Kontraktsbrudd og hindringer på reisebortfrakterens side

§ 348. Kanselleringstid

Skal skipet være lasteklart innen en bestemt tid (kanselleringstid), kan reisebefrakteren heve befrakningsavtalen 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 befrakningsavtalen 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 ustandsettelig, 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. Reisebortfrakters erstatningsansvar

Oppstår det som følge av forsinkelse eller annet kontraktsbrudd på reisebortfrakters side tap som ikke omfattes av § 347, gjelder §§ 275 og 276 tilsvarende. Bestemmelsen for innenriks fart i Norge i § 276 tredje ledd gjelder ikke.

Endret ved lov 2 aug 1996 nr. 61 (i kraft 1 jan 1997).

Kontraktsbrudd og hindringer på reisebefrakters side

§ 352. Tilbaketreden før lasting

Trer reisebefrakteren tilbake fra befrakningsavtalen før lasting 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 befraktningsavtalen 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 befraktningsavtalen 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 befraktningsavtalen, 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 befraktningsavtalen 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 valgretten.

§ 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 lastning.

§ 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 lastning 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

Inntrer 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. Blir befraktningsavtalen hevet av tidsbefrakteren etter § 376, bortfaller tidsbortfrakterens krav på frakt fra leveringen.

§ 375. Kanselleringsfrist. Forsinket levering

Skal skipet etter befraktningsavtalen være lasteklart innen en bestemt tid (kanselleringstid), 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 kanselleringstid.

Blir skipet i andre tilfeller levert for sent, kan tidsbefrakteren heve avtalen hvis forsinkelsen utgjør vesentlig kontraktsbrudd.

§ 376. Mangler ved skipet

Er det ved levering mangel ved skipet eller dets utrustning, kan tidsbefrakteren kreve avslag i frakten eller, dersom kontraktsbruddet er vesentlig, heve befraktningsavtalen. 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 levering 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 befraktningsperioden utføre de reiser som tidsbefrakteren i samsvar med befraktningsavtalen 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 skipsførers 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 befrakningsavtalen, 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 tidsbortfrakters varetakt. 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.

Endret ved lov 2 aug 1996 nr. 61 (i kraft 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. Fellehavari. Berging

Fraktens bidrag i fellehavari bæres av tidsbefrakteren. Det samme gjelder bidrag utlignet på bunkers og annet utstyr som tidsbefrakteren har om bord. Ytes det i fellehavari 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.

Endret ved lov 2 aug 1996 nr. 61 (i kraft 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 befrakningsavtalen er hevet eller falt bort før utløpet av befrakningsperioden.

§ 389. Overskridelse av befrakningsperioden

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 befrakningsavtalen, 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 tidsbortfrakters forhold.

Tilsvarende gjelder tidsbefrakters plikt til å dekke utgifter vedrørende skipets drift.

Opphør m v

§ 393. Tap av skipet m v

Går skipet tapt eller blir ustandsettelig, faller befraktningsavtalen bort selv om tidsbortfrakters 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 tidsbortfrakters straks bringe skipet ut av området og i sikkerhet.

Tidsbefrakters skal i tillegg til tidsfrakten betale økning i premien for skipets krigsforsikring som følge av de reiser tidsbefrakters 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 tidsbortfrakters som tidsbefrakters 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 befording med skip av passasjerer eller av passasjerer og reisegods. Bortfrakters 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 godsbeholdring. 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 er avtalt eller følger av sedvane.

§ 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 og 419 gjelder reglene om bortfrakterens innsigelser og ansvarsbegrensning tilsvarende til fordel for enhver på rederens side som det blir gjort erstatningsansvar gjeldende mot.

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 passasjeren ikke i noe tilfelle overdra sine rettigheter.

Dersom befordringen er et ledd i en pakkereise, jf. pakkereiseloven § 2-1, er første ledd ikke til hinder for at passasjeren overdrar sine rettigheter etter pakkereiseloven § 4-4.

Endret ved lov 25 aug 1995 nr. 57 (i kraft 1 jan 1996).

§ 408. *Passasjerens plikter m m*

Passasjeren 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 sjømannsloven § 49 tilsvarende for passasjerer.

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

§ 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 passasjerer har betalt for befordringen og for kost og utlegg under reisen. Dersom passasjerer ikke betaler, kan godset legges opp under sikker forvaring for passasjerens regning, og bortfrakteren kan på forsvarlig måte selge så mye at bortfrakters krav med kostnader blir dekket.

§ 413. Hindringer på skipets side før avgang

Dersom avtalen gjelder et bestemt skip og dette går tapt eller blir ustandsettelig før reisen er begynt, plikter bortfrakteren ikke å utføre befordringen.

Blir skipets avgang fra det sted hvor reisen begynner, vesentlig forsinket, kan passasjerer heve avtalen.

§ 414. Opphold under reisen

Inntreffer under reisen et slikt opphold at det ikke med rimelighet kan forlanges at passasjerer skal vente, eller går skipet tapt eller blir det ustandsettelig etter at en del av reisen er utført, plikter bortfrakteren å sørge for at passasjerer 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 passasjerer 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 passasjerer og reisegods

§ 418. Ansvar for passasjerer

Bortfrakteren plikter å erstatte tap som voldes ved at en passasjer dør eller kommer til skade (personskade) på grunn av hendelse under befordringen, og som skyldes feil eller forsømmelse av bortfrakteren selv eller noen bortfrakteren svarer for. Tilsvarende gjelder tap som voldes ved forsinkelse med befordringen av passasjer.

§ 419. Ansvar for reisegods

Bortfrakteren plikter å erstatte tap som voldes ved at reisegods går tapt eller kommer til skade på grunn av hendelse under befordringen, som skyldes feil eller forsømmelse av bortfrakteren selv eller noen bortfrakteren svarer for. Tilsvarende gjelder tap voldt ved forsinkelse med befordringen eller utleveringen av reisegods.

For penger, verdipapirer og andre verdisaker, så som gull, sølv, juveler, smykker og kunstgjenstander, er bortfrakteren ikke ansvarlig med mindre de er mottatt av bortfrakteren for å oppbevares i sikkerhet.

§ 420. Skadelidtes medvirkning

Har passasjerer ved egen skyld forårsaket eller medvirket til tap som nevnt i §§ 418 og 419 kan bortfrakterens ansvar settes ned etter alminnelige erstatningsregler.

§ 421. Bevisbyrden

Den som krever erstatning, har bevisbyrden for tapets omfang og for at det er oppstått ved en hendelse under befordringen.

For så vidt gjelder tap som følge av personskade, har den som krever erstatning, også bevisbyrden for at det er utvist feil eller forsømmelse som bortfrakteren svarer for. Er tap inntruffet ved eller i forbindelse med forlis, sammenstøt, stranding, eksplosjon, brann eller feil ved skipet, har likevel bortfrakteren bevisbyrden for at feil eller forsømmelse ikke er utvist.

Ved tap av eller skade på håndreisegods gjelder reglene i annet ledd tilsvarende. Er annet reisegods gått tapt eller kommet til skade, har bortfrakteren alltid bevisbyrden for at feil eller forsømmelse ikke er utvist.

Ved forsinkelse har bortfrakteren bevisbyrden for at tapet ikke skyldes feil eller forsømmelse som bortfrakteren svarer for.

§ 422. Begrensning av bortfrakterens ansvar

Bortfrakterens ansvar for personskade skal ikke overstige 400.000 SDR for hver passasjer. Ansvar for forsinkelse med befordringen av passasjeren skal ikke overstige 4.150 SDR.

Bortfrakterens ansvar for tap som følge av at reisegods er gått tapt, kommet til skade eller er blitt forsinket, skal ikke overstige:

- a) 1.800 SDR pr passasjer for tap som gjelder håndreisegods;
- b) 6.750 SDR pr passasjer for tap som gjelder verdisaker mottatt til oppbevaring i sikkerhet;
- c) 10.000 SDR pr kjøretøy;
- d) 2.700 SDR pr passasjer for tap som gjelder annet reisegods.

Beløpene i første og annet ledd gjelder for hver reise.

Renter og sakskostnader kan tilkjennes i tillegg til begrensningsbeløpene.

Med SDR menes den regneenhet som er nevnt i § 505.

Ved skriftlig avtale mellom passasjeren og bortfrakteren kan det fastsettes høyere ansvarsgrenser enn bestemt i paragrafen her.

Endret ved lov 17 juni 2005 nr. 88.

§ 423. Passasjerens egenandel

Bortfrakteren har rett til i det oppståtte tap å gjøre fradrag på inntil:

- a) 150 SDR pr kjøretøy i tilfelle av skade på kjøretøy;
- b) 20 SDR pr passasjer i tilfelle av tap eller skade på annet reisegods;
- c) 20 SDR pr passasjer i tilfelle av tap som skyldes forsinkelse.

Frdrag skal skje før det finner sted ansvarsbegrensning etter § 422.

§ 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

Bli 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 bortfrakters innsigelser og om grensene for bortfrakters 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 kommet til skade eller blitt forsinket, kan bare fremsettes av passasjerens selv eller av noen som er trådt inn i passasjerens rett.

Krav på erstatning for tap av liv kan bare fremsettes av passasjerens rettsetterfølgere eller av noen som passasjerens forsørget.

IV. Forskjellige bestemmelser

§ 429. Verneting m m

Søksmål i anledning av befordringen kan 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, kan partene avtale at den skal behandles av en annen domstol eller ved voldgift.

§ 430. Virkeområde og ufravikelighet

Reglene i §§ 411 til 421, § 422 første ledd andre punktum og andre til sjette ledd, §§ 423 til 429 og § 501 første ledd nr. 4 til 6 kan ikke ved forhåndsavtale fravikes til skade for passasjeren

- 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.

Reglene i § 422 første ledd første punktum kan ikke ved forhåndsavtale fravikes til skade for passasjeren i innenriksfart i Norge eller ved befordring til eller fra Norge, uansett om befordringen for øvrig er undergitt fremmed rett, eller ved annen befordring som nevnt i første ledd bokstav b.

Endret ved lov 17 juni 2005 nr. 88.

§ 431. Unntak fra ufravikeligheten

Uten hinder av § 430 kan bortfrakteren ved befordring av passasjer fraskrive seg ansvaret etter dette kapittel for tiden før passasjeren går om bord og etter at passasjeren 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 så vidt gjelder håndreisegods som ikke befinner seg i eller på medført kjøretøy, kan bortfrakteren likeledes fraskrive seg ansvaret 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.

Er det avtalt at befordringen for en bestemt del skal utføres av en annen navngitt fraktfører, kan bortfrakteren dessuten forbeholde seg ansvarsfrihet for så vidt gjelder tap oppstått ved hendelse inntruffet under den del av befordringen som utføres av den andre. Det samme gjelder dersom passasjeren etter befordringsavtalen har rett til helt eller delvis å nytte en annen fraktfører enn bortfrakteren.

Bortfrakteren kan i alle tilfelle forbeholde seg ansvarsfrihet for levende dyr som sendes som reisegods.

§ 432. Ansvarsforsikring

Kongen kan bestemme at det for skip som brukes til passasjerbefordring i norsk innenriksfart eller i fart mellom Norge og utlandet, skal tegnes forsikring eller stilles

sikkerhet til dekning av det ansvar for personskade som bortfrakteren kan få etter § 418, jf § 422 første ledd, § 171, § 172 og § 175 nr 1. Kongen kan gi nærmere forskrifter om hvilke skip dette skal gjelde for, og om forsikringen eller sikkerhetstilleggelsen, herunder om virkningen av at de ikke holdes i kraft.

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.

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.

Endret ved lov 2 aug 1996 nr. 61 (i kraft 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.

Endret ved lov 2 aug 1996 nr. 61 (i kraft 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.

Endret ved lov 2 aug 1996 nr. 61 (i kraft 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.

Endret ved lov 2 aug 1996 nr. 61 (i kraft 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.

Endret ved lov 2 aug 1996 nr. 61 (i kraft 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 lyktes;
- 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.

Endret ved lov 2 aug 1996 nr. 61 (i kraft 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.

Endret ved lov 2 aug 1996 nr. 61 (i kraft 3 des 1997).

§ 448. Flere bergere

Ved fordelingen av bergelønn mellom flere bergere skal hensyn tas til de forhold som er nevnt i § 446.

Endret ved lov 2 aug 1996 nr. 61 (i kraft 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 forhindret 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.

Tilføyd ved lov 2 aug 1996 nr. 61 (i kraft 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.

Tilføyd ved lov 2 aug 1996 nr. 61 (i kraft 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. Skipsførerens part 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.

Tilføyd ved lov 2 aug 1996 nr. 61 (i kraft 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.

Tilføyd ved lov 2 aug 1996 nr. 61 (i kraft 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.

Tilføyd ved lov 2 aug 1996 nr. 61 (i kraft 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.

Tilføyd ved lov 2 aug 1996 nr. 61 (i kraft 3 des 1997), endret ved lov 17 juni 2005 nr. 90 (i kraft 1 jan 2008 iflg. res. 26 jan 2007 nr. 88).

§ 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 tvangsfullbyrdsloven § 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.

Tilføyd ved lov 2 aug 1996 nr. 61 (i kraft 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.

Endret ved lov 2 aug 1996 nr. 61 (i kraft 1 jan 1997).

§ 462. Sted for oppgjør av fellehavari. Dispasjør og dispasje

Når ikke annet er avtalt, foretas fellehavarioppgjøret 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.

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 tilfredsstillе 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 domstolloven kapittel 6 gjelder tilsvarende for dispasjører.

Dispasjøren skal avlegge forsikring etter reglene i domstolloven § 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.

Endret ved lover 7 april 1995 nr. 15, 28 mai 1999 nr. 34.

§ 468. (Opphevet ved lov 28 mai 1999 nr. 34.)

Kapittel 18. Undersøkelse av sjøulykker, sjørettsskjønn

Overskriften endret ved lov 16 feb 2007 nr. 9 (i kraft 1 juli 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 170). Endres ved lov 7 jan 2005 nr. 2 (i kraft 1 juli 2008 iflg. res. 23 feb 2007 nr. 226.).

§ 471. (Opphevet ved lov 16 feb 2007 nr. 9 (i kraft 1 juli 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 170).)

II. Sjøforklaring

Endres ved lov 7 jan 2005 nr. 2 (i kraft 1 juli 2008 iflg. res. 23 feb 2007 nr. 226.).

§ 472. *Tvungen sjøforklaring*

Sjøforklaring skal for norske skips vedkommende holdes:

- 1) Når noen har eller antas å ha mistet livet eller kommet betydelig til skade som følge av en hendelse i forbindelse med skipets drift, og hendelsen er inntruffet enten her i riket eller mens skipet ikke ligger oppankret eller fortøyd i havn eller på red i utlandet.
- 2) Når ellers i forbindelse med skipets drift noen som følger med skipet, har eller antas å ha

mistet livet eller kommet betydelig til skade, eller når skipsføreren eller noen av mannskapet er død om bord.

- 3) Når noen som følger med skipet, er eller antas å være druknet fra skipet, eller er død om bord og blitt begravet i sjøen.
- 4) Når det er eller antas å være inntruffet alvorlig forgiftning om bord.
- 5) Når skipet har støtt sammen med et annet skip eller har vært utsatt for grunnstøting.
- 6) Når skipet er forsvunnet eller er blitt forlatt i sjøen.
- 7) Når det i forbindelse med skipets drift er eller antas å være inntruffet en hendelse som har ført til skade av betydning på skipet eller, for så vidt skipet er underveis, på eiendom utenfor skipet.
- 8) Når det er inntruffet brann eller eksplosjon av betydning i lasten eller betydelig forskyvning av lasten.

Endres ved lov 7 jan 2005 nr. 2 (i kraft 1 juli 2008 iflg. res. 23 feb 2007 nr. 226.).

§ 473. Sjøforklaring etter begjæring

Når det er eller antas å være inntruffet et uhell av noen betydning i forbindelse med skipets drift, skal sjøforklaring holdes dersom det begjæres av Sjøfartsdirektoratet eller vedkommende sjøfartsinspektør, eller av skipets reder eller fører, eller dersom det bestemmes av vedkommende konsulretts formann.

Endres ved lov 7 jan 2005 nr. 2 (i kraft 1 juli 2008 iflg. res. 23 feb 2007 nr. 226.).

§ 474. Formål m m

Ved sjøforklaring skal det søkes så vidt mulig fullstendige opplysninger om de faktiske omstendigheter ved og årsakene til vedkommende hendelse, særlig om forhold som er av betydning for bedømmelsen av skipets sjødyktighet, eller for vurderingen av reglene om sjødyktighet til sjøs, og om forhold som kan tenkes å begrunne straffansvar eller annet ansvar for rederen, skipsføreren, mannskapet eller andre. Sjøfartsinspektøren har adgang til å stille også andre spørsmål som denne finner nødvendig for å kontrollere om reglene om sjødyktighet og sikkerhet til sjøs er overholdt.

Undersøkelsene skjer gjennom avhør av skipsføreren og de av mannskapet som antas å kunne gi opplysninger om hendelsen. Også andre vitner kan avhøres, dersom det finnes hensiktsmessig at deres forklaring blir innhentet under sjøforklaringen. Videre kan foretas besiktelse av skipet og det sted der hendelsen fant sted, og foretas annen undersøkelse av realbevis for så vidt det hensiktsmessig kan skje i forbindelse med vitneavhøringen.

Endret ved lov 17 juni 2005 nr. 90 (i kraft 1 jan 2008 iflg. res. 26 jan 2007 nr. 88). Endres ved lov 7 jan 2005 nr. 2 (i kraft 1 juli 2008 iflg. res. 23 feb 2007 nr. 226),

§ 475. Tid og sted for sjøforklaring

Dersom hendelsen er oppdaget under skipets opphold i havn, skal sjøforklaringen holdes i denne havnen, og ellers i den første havnen skipet eller besetningen kommer til etter hendelsen.

I særlige tilfelle kan sjøforklaring utsettes til skipet kommer til en annen havn, såfremt det kan oppnås vesentlig reduksjon av skipets tidstap eller kostnader eller andre vesentlige fordeler, hensett til hendelsens art og omfang og omstendighetene for øvrig. I tilfelle hvor sjøforklaring pliktes holdt etter § 472, skal skipets reder eller fører uten opphold varsle Sjøfartsdirektoratet og vedkommende sjøfartsinspektør dersom sjøforklaring blir utsatt, og opplyse grunnene for utsettelsen. Når sjøforklaringen blir holdt, skal retten gjøre merknad i rettsboken om utsettelsen og grunnene for den.

Er skipet forsvunnet eller er hele besetningen omkommet, holdes sjøforklaringen på skipets hjemsted, dersom ikke Sjøfartsdirektoratet bestemmer at den skal holdes et annet sted.

Endres ved lov 16 feb 2007 nr. 9 (i kraft 1 juli 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 170), men endringen gir ingen mening i nålydende lovttekst. Muligens er den ment for § 475 slik den vil lyde etter at endringslov 7 jan 2005 nr. 2 settes i kraft 1 juli 2008. Endres ved lov 7 jan 2005 nr. 2 (i kraft 1 juli 2008 iflg. res. 23 feb 2007 nr. 226.).

§ 476. Kompetent myndighet

Sjøforklaring her i riket holdes for vedkommende tingrett, som settes med to sakkyndige rettsvitner.

I Danmark, Finland og Sverige holdes sjøforklaring for den domstol som er kompetent etter vedkommende lands lovgivning.

For øvrig holdes sjøforklaring utenfor riket for vedkommende norske konsulrett, jf domstolloven § 51. Er det ikke kompetent norsk utenriktjenestemann i den havnen der sjøforklaringen skal holdes, kan sjøforklaring i stedet holdes for kompetent dansk, finsk eller svensk utenriksrepresentasjon i denne havnen.

Tjeneste som sakkyndig rettsvitne ved sjøforklaring godtgjøres etter forskrifter gitt av Kongen. Godtgjørelsen fastsettes av rettens leder. Fastsettelsen kan ankes til lagmannsretten etter reglene i rettshjelploven § 27. For fastsettelser foretatt av norsk konsulrett i utlandet er Borgarting lagmannsrett ankeinstans.

Endret ved lover 23 juni 1995 nr. 34 (i kraft 1 aug 1995), 14 des 2001 nr. 98 (i kraft 1 jan 2002 iflg. res. 14 des 2001 nr. 1416), 15 april 2005 nr. 17 (i kraft 1 jan 2006 iflg. res. 15 april 2005 nr. 339), 17 juni 2005 nr. 90 (i kraft 1 jan 2008 iflg. res. 26 jan 2007 nr. 88). Endres ved lov 7 jan 2005 nr. 2 (i kraft 1 juli 2008 iflg. res. 23 feb 2007 nr. 226.).

§ 477. Begjæring om sjøforklaring. Frist m m

Begjæring om sjøforklaring fremsettes for retten på det sted der sjøforklaring skal holdes.

I tilfelle hvor sjøforklaring pliktes holdt etter § 472, skal skipets fører snarest mulig fremsette begjæring. Er hendelsen oppdaget under skipets opphold i havn, må begjæringen være fremsatt senest innen utløpet av neste virkedag, og ellers senest innen utløpet av annen virkedag etter at skipet eller besetningen kom til havn, jf likevel § 475 annet ledd. Er skipsføreren forhindret fra å begjære sjøforklaring eller unnlater skipsføreren det, plikter rederen å fremsette begjæring.

Begjæring fremsatt av rederen eller skipsføreren etter §§ 472 eller 473 skal være ledsaget av:

- 1) Ordrett utskrift eller tydelig fotokopi av hva skipsbøkene inneholder om det som er hendt, eller, hvis skipsbøker ikke er ført eller de er gått tapt, en skriftlig redegjørelse for hendelsen.
- 2) Fullstendig liste over skipets mannskap.
- 3) Oppgave over de av skipets mannskap og andre som antas å kunne gi opplysning om hendelsen.
- 4) Så vidt mulig oppgave over de interesserte i saken og deres lokale representanter.

Endres ved lov 7 jan 2005 nr. 2 (i kraft 1 juli 2008 iflg. res. 23 feb 2007 nr. 226.).

§ 478. Berammelse og varsling

Rettsmøte til sjøforklaring skal holdes snarest mulig etter at begjæringen er mottatt. Finner retten det hensiktsmessig, bør rettsmøtet holdes om bord på skipet. Retten varsler skipsføreren og så vidt mulig reder, lasteiere, assurandører og andre interesserte samt vedkommende sjøfartsinspektør og politimester om berammelsen. Sjøforklaringen kan holdes selv om noen som er eller skulle ha vært varslet, ikke møter.

Retten sørger for at vitnene blir innkalt på den måte den finner mest hensiktsmessig. Vitner som hører til skipets mannskap, kan alltid innkalles gjennom skipsføreren.

Endres ved lov 7 jan 2005 nr. 2 (i kraft 1 juli 2008 iflg. res. 23 feb 2007 nr. 226.).

§ 479. Sammenstøt

I sammenstøtstilfelle skal sjøforklaringen så vidt mulig holdes til samme tid som sjøforklaring for det annet skips vedkommende blir holdt. Sjøfartsdirektoratet kan i dette øyemed tilstå utsettelse.

Dersom sjøforklaringene ikke blir holdt samtidig, kan retten på begjæring av rederen av det skip som først holder sjøforklaring, ved kjennelse beslutte at sjøforklaringen skal holdes for lukkede dører og uten adgang for andre enn representanter for det offentlige og skipets rederi. Før retten avsier kjennelse, skal den så vidt mulig ha gitt det annet skips reder adgang til å uttale seg. Blir sjøforklaringen holdt for lukkede dører, skal forhandlingene holdes hemmelig inntil det annet skip har holdt sjøforklaring. Inntil dette tidspunkt kan bare de som fikk være til stede, gis adgang til å gjøre seg kjent med rettsboken, sakens dokumenter og skipsbøkene.

Reglene i første og annet ledd gjelder også ved sammenstøt med fremmed skip. I så fall likestilles med sjøforklaring tilsvarende annen undersøkelse for det fremmede skips vedkommende. Med mindre Sjøfartsdirektoratet påbyr det eller rederen samtykker, skal sjøforklaring ikke holdes når skipet har støtt sammen med fremmed skip som etter sin nasjonale rett ikke har tilsvarende plikt. Rederen skal i tilfelle straks underrette direktoratet. Kongen kan treffe bestemmelse om hvilke fremmede lands skip dette gjelder, og utferdiger forskrifter om hva som skal gjøres i disse tilfellene.

Endres ved lov 7 jan 2005 nr. 2 (i kraft 1 juli 2008 iflg. res. 23 feb 2007 nr. 226.).

§ 480. Fremlegging av skipsbøker

Ved sjøforklaringen skal skipsbøkene fremlegges for retten. Det samme gjelder de kladdebøker til skipsbøkene som i tilfelle er ført. Skipsbøkene sammenholdes med kladdebøkene og med den utskrift som er innlevert.

Endres ved lov 7 jan 2005 nr. 2 (i kraft 1 juli 2008 iflg. res. 23 feb 2007 nr. 226.).

§ 481. Vitneavhør m m

Avhøringen av skipsføreren og de andre vitnene finner sted etter reglene i tvisteloven §§ 21-5 og 21-10 og kapittel 22 og 24 for så vidt ikke annet er bestemt i det følgende. Ingen må høre på en annens forklaring. Så vidt mulig må ingen som har gitt forklaring, få adgang til samkvem med noen som skal gi forklaring.

Rettsens leder foretar avhøringen, dersom denne ikke finner å kunne overlate den til sjøfartsinspektøren eller en annen representant for påtalemyndigheten eller til rederen, lasteierne, assurandørene eller andre interesserte. I alle tilfelle gis disse adgang til etter avhøringen av hver enkelt å rette spørsmål til vedkommende. Også de sakkyndige rettsvitnene kan overlates avhøringen og har rett til å stille spørsmål.

Undersøkelse av realbevis finner sted etter reglene i tvisteloven kapittel 26 og 27.

Endret ved lov 17 juni 2005 nr. 90 (i kraft 1 jan 2008 iflg. res. 26 jan 2007 nr. 88). Endres ved lov 7 jan 2005 nr. 2 (i kraft 1 juli 2008 iflg. res. 23 feb 2007 nr. 226.).

§ 482. Ny sjøforklaring

Kommer det etter at en sjøforklaring er holdt, frem nye opplysninger som antas å være av vesentlig betydning, kan ny sjøforklaring holdes på begjæring eller etter bestemmelse av noen som nevnt i § 473. Den nye sjøforklaringen holdes på det sted rekvirenten bestemmer, dersom ikke Sjøfartsdirektoratet påbyr annet.

Endres ved lov 7 jan 2005 nr. 2 (i kraft 1 juli 2008 iflg. res. 23 feb 2007 nr. 226.).

§ 483. Fritak for sjøforklaring

Sjøfartsdirektoratet kan etter begjæring fra skipets reder eller fører samtykke i at sjøforklaring som pliktes holdt etter § 472, blir unnlatt eller utsatt, dersom det finner at saken er eller må antas å ville bli tilstrekkelig opplyst gjennom undersøkelser på annen måte.

Endres ved lov 7 jan 2005 nr. 2 (i kraft 1 juli 2008 iflg. res. 23 feb 2007 nr. 226.).

§ 484. Sjøforklaring for fremmede skip

For så vidt angår skip som hører hjemme i Danmark, Finland eller Sverige, skal retten holde sjøforklaring etter reglene foran dersom det begjæres av skipsføreren eller rederen eller av vedkommende lands myndigheter. Også for andre fremmede skips vedkommende kan retten holde sjøforklaring etter begjæring som nevnt.

Er det inntruffet et uhell i forbindelse med skipets drift, og norske interesser antas berørt, kan Sjøfartsdirektoratet alltid kreve at det holdes sjøforklaring når skipet befinner seg i norsk havn. Skipet kan i disse tilfellene nektes utklarert av tollmyndighetene inntil sjøforklaring er holdt.

Endres ved lov 7 jan 2005 nr. 2 (i kraft 1 juli 2008 iflg. res. 23 feb 2007 nr. 226.).

§ 485. Undersøkelseskommisjon

Har en hendelse som nevnt i § 472 medført store tap av liv eller eiendom, eller må undersøkelsen ellers antas å bli særlig omfattende eller av innviklet art, kan departementet nedsette en særskilt undersøkelseskommisjon. I så fall pliktes sjøforklaring ikke holdt. Inntil kommisjonen i tilfelle blir nedsatt, skal de vanlige regler om sjøforklaring følges.

Forliser et fiskefartøy som er merkepliktig, eller forlates det i sjøen og er det grunn til å frykte at hele mannskapet er omkommet, skal ulykken granskes av en fast undersøkelseskommisjon for slike ulykker. Sjøforklaring pliktes i så fall ikke holdt. Kommisjonens formann avgjør i samråd med vedkommende sjøfartsinspektør om gransking kan unnlates når hendelsesforløp og årsak til forliset likevel er på det rene, eller antas å kunne bringes på det rene etter reglene om sjøforklaring og sjøfartsinspektørens etterforskning.

Kommisjonens medlemmer skal representere tilstrekkelig juridisk, nautisk og teknisk sakkyndighet. Formannen skal fylle vilkårene for å være høyesterettsdommer. Medlemmene og varamedlemmene i den faste kommisjon etter annet ledd oppnevnes av departementet for fire år om gangen. Departementet kan i tillegg oppnevne ett eller flere medlemmer for den enkelte sak.

Kongen gir nærmere regler om kommisjoner etter denne paragraf. For øvrig gjelder reglene om sjøforklaring tilsvarende så langt de passer.

Endres ved lov 7 jan 2005 nr. 2 (i kraft 1 juli 2008 iflg. res. 23 feb 2007 nr. 226.).

§ 486. Sjøforklaring e l for utenlandsk myndighet

Når forklaring i anledning av hendelse som nevnt i § 472 er gitt for utenlandsk myndighet, skal skipets fører eller reder straks varsle sjøfartsinspektøren. Rederen plikter etter pålegg fra sjøfartsinspektøren så vidt mulig å skaffe utskrift av forklaringen.

Endres ved lov 7 jan 2005 nr. 2 (i kraft 1 juli 2008 iflg. res. 23 feb 2007 nr. 226.).

§ 486a. *Undersøkelse av sjøulykker med roroferger og hurtiggående passasjerfartøy som går i rutetrafikk til eller fra havn i en EØS-stat*

Bestemmelsen her gjelder sjøulykker med roroferger eller hurtiggående passasjerfartøy som er registrert i en EØS-stat og går i rutetrafikk til eller fra havn i en EØS-stat, når ulykken

- a) inntreffer her i riket utenom Svalbard, eller
- b) inntreffer utenfor norsk sjøterritorium dersom Norge var den siste EØS-staten skipet besøkte før ulykken.

Undersøkelse av sjøulykker som nevnt i første ledd skjer etter reglene i dette kapitlet med de særregler som følger av bestemmelsen her. Som sjøulykke etter denne paragraf regnes ulykke i forbindelse med skipets drift som har medført død eller betydelig personskade eller skade av betydning på skip, på last eller eiendom utenfor skipet, eller miljøskade. Som sjøulykke regnes også grunnstøting, kollisjon som involverer skip, og at et skip forsvinner eller blir forlatt i sjøen. Det samme gjelder hendelse som medfører en umiddelbar fare for ulykke som nevnt i annet og tredje punktum.

Ved sjøulykke som omfattes av denne paragrafen skal sjøforklaring holdes. Sjøfartsdirektoratet kan fritta for sjøforklaring dersom det oppnås enighet med andre særlig berørte EØS-stater om å overlate ansvaret for undersøkelsen til en annen særlig berørt EØS-stat.

Holdes sjøforklaring etter tredje ledd skal retten varsle myndighetene i særlig berørte EØS-stater om berømmelsen av sjøforklaringen, og gi representanter for dem anledning til å foreta avhør etter reglene i § 481 annet ledd. Representantene har rett til å se dokumentasjon fremlagt etter §§ 477 tredje ledd og 480 og til å delta ved gransking etter § 481 tredje ledd.

I stedet for å holde sjøforklaring kan det nedsettes en særskilt undersøkelseskommisjon etter reglene i § 485. Myndighetene i særlig berørte EØS-stater har rett til å delta med minst ett medlem i kommisjonen.

Med særlig berørt EØS-stat forstås den EØS-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 sjøforklaringen, eller
- f) som på annet vis har vesentlig interesse i sjøforklaringen.

Med roroferge menes i denne paragraf 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 hurtiggående passasjerfartøy menes i denne paragraf et hurtiggående fartøy som definert i regel X/1 i SOLAS-konvensjonen av 1974 med endringer som gjaldt pr. 1.5.1999, og som kan transportere flere enn tolv passasjerer.

Tilføyd ved lov 1 des 2000 nr. 83. - Jfr. EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 56 c a (dir 1999/35). Oppheves ved lov 7 jan 2005 nr. 2 (i kraft 1 juli 2008 iflg. res. 23 feb 2007 nr. 226.).

III. Sjørettsskjønn

§ 487. Formål m m

Sjørettsskjønn skal holdes når det begjæres av rederen eller en befrakter, 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.

Endret ved lov 30 aug 2002 nr. 67 (i kraft 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 skjønnet og overlate til skjønnsmedlemmene å holde det alene med påfølgende avhjemling i rettsmøte.

Endret ved lover 30 aug 2002 nr. 67 (i kraft 1 jan 2003 iflg. res. 30 aug 2002 nr. 938), 17 juni 2005 nr. 90 (i kraft 1 jan 2008 iflg. res. 26 jan 2007 nr. 88).

§ 489. Berammelse og varsling

Skjønnnet holdes snarest mulig etter at begjæringen er mottatt. Retten varsler saksøkeren og skipsføreren og så vidt mulig rederen samt befraktere, lasteiere, assurandører og andre interesserte om berammelsen. Er det skjellig grunn til mistanke om at reglene om skipssikkerhet eller sikkerhet til sjøs er overtrådt, skal også vedkommende politimester varsles. Skjønnnet kan holdes selv om noen som er eller skulle ha vært varslet, ikke møter.

Retten sørger for at vitnene blir innkalt på den måte den finner mest hensiktsmessig. Vitner som hører til skipets mannskap, kan alltid innkalles gjennom skipsføreren.

Endret ved lover 30 aug 2002 nr. 67 (i kraft 1 jan 2003 iflg. res. 30 aug 2002 nr. 938), 16 feb 2007 nr. 9 (i kraft 1 juli 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 170). Endres ved lov 7 jan 2005 nr. 2 (i kraft 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 skjønnet, 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.

Endret ved lover 30 aug 2002 nr. 67 (i kraft 1 jan 2003 iflg. res. 30 aug 2002 nr. 938), 17 juni 2005 nr. 90 (i kraft 1 jan 2008 iflg. res. 26 jan 2007 nr. 88).

§ 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.

Endret ved lov 17 juni 2005 nr. 90 (i kraft 1 jan 2008 iflg. res. 26 jan 2007 nr. 88).

§ 492. Henvisning til skjønnsloven

Skjønnnet 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. Herunder kan fastsettes at sjøforklaring etter § 472 ikke pliktes holdt for visse slags skip eller for skip under en viss størrelse, samt hva som i slike tilfelle skal gjøres.

Endres ved lov 7 jan 2005 nr. 2 (i kraft 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.

Endret ved lov 2 aug 1996 nr. 61 (i kraft 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 dispasjørere.

§ 503. *Foreldelse etter kapittel 10*

Krav om erstatning for forurensningsskade som nevnt i §§ 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).

Endret ved lover 17 mars 1995 nr. 13 (i kraft 30 mai 1996), 15 mai 1998 nr. 26, 27 feb 2004 nr. 10 (i kraft 3 mars 2005 iflg. res. 17 des 2004 nr. 1714). Endres ved lov 21 des 2007 nr. 128 (i kraft 21 nov 2008 iflg. res. 21 des 2007 nr. 1577).

§ 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 begrensingsfond opprettes etter kapittel 9 eller 10.

§ 506. (Opphevet ved lov 16 feb 2007 nr. 9 (i kraft 1 juli 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 170).)

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 utnyttning, 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) Sjøforklaring etter § 472 pliktes bare holdt dersom det ikke er truffet annen bestemmelse om undersøkelse i lov eller i medhold av lov. Sjøforklaring holdes i tilfelle snarest mulig etter vedkommende hendelse, selv om plattformen ikke går til havn. Sjøfartsdirektoratet kan bestemme hvor sjøforklaring skal holdes.

Endret ved lover 8 des 1995 nr. 65 (i kraft 1 jan 1996), 17 juni 2005 nr. 88 (i kraft 1 nov 2006 iflg. res. 2 des 2005 nr. 1358). Endres ved lov 7 jan 2005 nr. 2 (i kraft 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.¹ 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.

1 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.

Kapittel 13 Stykkgodstransport og kapittel 14 Befraktning av skip kommer til anvendelse for avtaler om stykkgodstransport og befraktning av skip som inngås etter at loven her har trådt i kraft. Er konnossement utstedt etter at loven her har trådt i kraft, gjelder kapittel 13 og 14 for så vidt konnossementet bestemmer rettsforholdet til tredjepersoner, selv om konnossementet er utstedt i henhold til en avtale om stykkgodstransport eller befraktning av skip som er inngått før loven trådte i kraft.

Reglene i § 422 om begrensnig av bortfrakterens ansvar ved transport av passasjerer og reisegods kommer til anvendelse i alle tilfeller der den hendelsen som begrunner bortfrakterens ansvar, har funnet sted 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: - - -