



Lovforslag nr. L 154

Folketinget 2012-13

OMTRYK

Bilag 2 og 3 til lovforslagets bemærkninger,
engelsksprogede bilag, udgået

Fremsat den 27. februar 2013 af erhvervs- og vækstministeren

Forslag

til

Lov om ændring af søloven og forskellige andre love

(Skærpede sejladsikkerhedsmæssige krav i arktiske farvande, styrkelse af søfarendes retsstilling ved sørøveri, modernisering af skibsregistreringsreglerne, gennemførelse af konventionen om aftaler for international transport af gods helt eller delvist til søs, gennemførelse af ændringsprotokol til konventionen om ansvar for forureningsskade opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer og nedlæggelse af Dykkerrådet)

§ 1

I søloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 856 af 1. juli 2010, som ændret bl.a. ved lov nr. 599 af 24. juni 2005, § 13 i lov nr. 1563 af 20. december 2006, § 1 i lov nr. 249 af 21. marts 2012, og senest ved § 1 i lov nr. 1384 af 23. december 2012, foretages følgende ændringer:

1. § 1, stk. 2 og 3, affattes således:

»Stk. 2. Som dansk ejer anses:

- Danske statsborgere.
- Danske statsinstitutioner og kommuner.
- Juridiske personer, som er oprettet i medfør af dansk lovgivning eller registreret som danske selskaber, stiftelser eller foreninger her i landet.

Stk. 3. Partrederier anses for dansk ejede, hvis mindst halvdelen af partsrederiet ejes af fysiske eller juridiske personer, som er omfattet af stk. 2, og den bestyrende reder opfylder betingelserne i stk. 2.«

2. § 2, stk. 1, affattes således:

»For skibe, der ikke kan anses for danske, jf. § 1, kan erhvervs- og vækstministeren fastsætte regler om betingelserne for registrering som dansk skib, herunder krav om, at skibet skal administreres, kontrolleres og dirigeres fra Danmark, og at der for juridiske personer, der ikke er omfattet af den Europæiske Unions regler, skal udpeges en enhed i Danmark, der kan stævnes ejerens eller på rederens vegne.«

3. § 5, stk. 2 og 6, ophæves.

Stk. 3-5 bliver herefter stk. 2-4.

4. § 17, stk. 5, affattes således:

»Stk. 5. Et skib, der er optaget i medfør af § 1, udslettes på ejerens skriftlige begæring, såfremt skibet ønskes optaget

i et udenlandsk register, og skibet administreres, kontrolleres og dirigeres effektivt fra Danmark, jf. dog § 20, stk. 3. Et skib, som er optaget i medfør af § 1, kan også udslettes på ejerens skriftlige begæring, såfremt skibet optages i registret i en anden EU-land/EØS-land og drives derfra eller har anden reel tilknytning til den pågældende stat, jf. dog § 20, stk. 3.«

Stk. 5 bliver herefter stk. 6.

5. I § 26, stk. 2, ændres » § 5, stk. 2-6, « til: »§ 5, stk. 2-4,«.

6. I § 103, stk. 2, ændres »litra a, e, f og g,« til: »litra a og c,«.

7. I § 138, 2. pkt., ændres »§§ 266 og 267« til: »§ 271«.

8. I § 161, stk. 4, 3. pkt., ændres »§§ 274-285, 287-289« til: »§§ 257, 260, 267, 272-275, 277-278, 280-284«.

9. Kapitel 11 affattes således:

»Kapitel 11

Om ansvar for skade opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer efter reglerne i HNS-konventionen

§ 211. Ejeren af et skib er uden hensyn til skyld ansvarlig for enhver HNS-skade, der opstår under søtransport af HNS-stoffer som last, og som er forvoldt af de farlige eller forurenende egenskaber ved HNS-stoffet. Forvoldes HNS-skade ved en række af hændelser, der har samme oprindelse, påhviler ansvaret den, som på tidspunktet for den første af disse hændelser var ejer af skibet.

Stk. 2. Ved HNS-skade forstås skade, som resulterer i

- 1) tab af liv eller personskade om bord på eller uden for det skib, der transporterer HNS-stoffer,
- 2) tab af eller skade på ejendom uden for det skib, der transporterer HNS-stoffer,
- 3) tab eller skade på grund af forurening af miljøet, dog således at erstatning for forringelse af miljøet bortset fra tabt fortjeneste som følge af en sådan forringelse begrænses til udgifterne ved rimelige forholdsregler i forbindelse med genoprettelse, der er truffet eller vil blive truffet, og
- 4) udgifter, skade eller tab, som følger af rimelige forholdsregler, der er truffet for at afværge eller begrænse en HNS-skade, efter at hændelser, som forårsager eller medfører alvorlig og umiddelbar fare for HNS-skade, er indtruffet.

Stk. 3. Dette kapitel finder ikke anvendelse

- 1) på sådan forureningsskade som beskrevet i § 191, stk. 2,
- 2) på skader forårsaget af radioaktivt materiale af klasse 7 enten i den internationale kode for maritimt farligt gods (IMDG-koden) eller den internationale kode for transport af gods i fast form i bulk (IMSBC),
- 3) på krav i henhold til kontrakter om godstransport og passagerbefordring, eller
- 4) i det omfang de er uforenelige med den lovgivning om erstatning til arbejdstagere eller sociale sikringsordninger, som finder anvendelse.

Stk. 4. Er det ikke muligt på rimelig måde at adskille skader forårsaget af HNS-stoffer og skade forvoldt på anden måde, anses den samlede skade for at være forårsaget af HNS-stoffer. Det gælder ikke, i det omfang der er tale om forureningsskade omfattet af § 191 eller skade forvoldt af radioaktivt materiale som nævnt i stk. 3, nr. 1 og 2.

§ 212. Ved HNS-stoffer forstås i dette kapitel

- 1) olie, der transporteres i bulk, som beskrevet i regel I i bilag I til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe, 1973, som ændret ved protokollen hertil af 1978 (MARPOL 73/78),
- 2) skadelige flydende stoffer, der transporteres i bulk, som beskrevet i regel 1.10 i bilag II til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe, 1973, som ændret ved protokollen hertil af 1978 (MARPOL 73/78) samt stoffer og blandinger, der midlertidigt er kategoriseret som hørende til i forureningskategori X, Y eller Z i overensstemmelse med regel 6.3 i ovennævnte bilag II,
- 3) farlige flydende stoffer, der transporteres i bulk, som beskrevet i kapitel 17 i den internationale kode for konstruktion og udrustning af skibe, som fører farlige kemikalier i bulk (IBC-koden), samt de farlige produkter, for hvilke midlertidige transportbetingelser er fastlagt i overensstemmelse med kodens paragraf 1.1.6,
- 4) farlige og forurenende stoffer, materialer og genstande i emballeret form, som er omfattet af den internationale maritime farligt godskode (IMDG-koden),
- 5) flydende gas som beskrevet i kapitel 19 i den internationale kode for konstruktion og udrustning af skibe til

transport af flydende gas i bulk, (IGC-koden), samt de produkter, for hvilke midlertidige transportbetingelser er fastlagt i overensstemmelse med kodens paragraf 1.1.6,

- 6) flydende stoffer, der transporteres i bulk, med et flammepunkt, der ikke overstiger 60° C (målt ved en prøve i lukket beholder),
- 7) gods i fast form i bulk med farlige kemiske egenskaber, som er omfattet af den internationale kode for transport af gods i fast form i bulk (IMSBC), i det omfang disse stoffer også er underlagt bestemmelserne i den internationale kode for maritimt farligt gods (IMDG-koden), der var gældende i 1996, når de transporteres i emballeret form,
- 8) rester fra den forrige bulktransport af stoffer, som er omhandlet i nr. 1-3 og 5-7.

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

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

Stk. 4. Ved ejer forstås i dette kapitel for registrerede skibes vedkommende den, der er registreret som ejer eller, hvis skibet ikke er registreret, den, som er ejer af skibet. Ejerskab af en stat, men benyttes det af et selskab, der i denne stat er registreret som skibets bruger, anses selskabet som skibets ejer.

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

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

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

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

Stk. 9. Emballeret HNS-last betyder ethvert farligt og skadeligt stof, der nævnes i stk. 1, nr. 4.

§ 213. Ejeren er ikke ansvarlig, såfremt denne godtgør, at skaden

- 1) er en følge af krigshandlinger, krigslignende handlinger, borgerkrig, oprør eller en naturbegivenhed af en usædvanlig, uundgåelig og uafværgelig karakter,
- 2) i det hele skyldes en handling foretaget af tredjemand med forsæt til at volde skade,

- 3) i det hele skyldes fejl eller forsømmelse af en offentlig myndighed med hensyn til at vedligeholde fyr eller andre hjælpemidler for navigeringen eller
- 4) er en følge af forsømmelse fra afsenderens eller enhver andens side med hensyn til tilvejebringelse af oplysninger om de transporterede stoffers farlige og forurenende karakter, når forsømmelsen
 - a) har forårsaget skaden helt eller delvis eller
 - b) har medført, at ejeren ikke har tegnet forsikring i henhold til § 219, forudsat at hverken ejeren, dennes ansatte eller andre personer, som denne svarer for, var bekendt med eller med rimelighed burde have været bekendt med de transporterede stoffers farlige og forurenende karakter.

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

§ 214. Krav mod ejeren om erstatning efter § 211 for HNS-skade kan alene rejses efter reglerne i dette kapitel.

Stk. 2. Krav om erstatning for HNS-skade kan ikke gøres gældende mod følgende personer, medmindre denne har forvoldt skaden forsætligt eller groft uagtsomt,

- 1) besætningsmedlemmer, personer, der er ansat i ejerens tjeneste, eller andre personer, som denne svarer for,
- 2) lodsen eller andre personer, der udfører tjenester for skibet,
- 3) skibets reder eller disponent, hvor denne ikke er ejer af skibet, enhver befragter, aflaster, afsender, ejer eller modtager af lasten,
- 4) enhver person, der udfører bjærgning med ejers, reders eller skibsførers samtykke eller efter den kompetente offentlige myndigheds instrukser,
- 5) enhver person, der træffer rimelige forholdsregler for at afværge eller begrænse HNS-skade, eller
- 6) ansatte eller andre, for hvem de i nr. 2-5 nævnte personer svarer.

Stk. 3. Uanset reglen i stk. 2, nr. 3, kan erstatningsansvar gøres gældende mod personer, som er skyldige i en forsømmelse i medfør af § 213, stk. 1, nr. 4, i det omfang ejeren er fri for ansvar.

Stk. 4. Regresansvar for HNS-skade kan ikke gøres gældende mod nogen, som er nævnt i stk. 2, nr. 1, 2, 4, 5 eller 6, medmindre denne har forvoldt skaden forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at sådan skade sandsynligvis ville blive forårsaget. Om regres gælder i øvrigt almindelige retsregler.

§ 215. Ejeren har ret til at begrænse sit ansvar efter § 211, hvis skaden er forårsaget af HNS-last i bulk, til 10 mio. SDR for et skib, hvis tonnage ikke overstiger 2.000 tonnageenheder. For et skib med større tonnage forhøjes dette beløb med 1.500 SDR for hver tonnageenhed fra 2.001 til 50.000 tonnageenheder og med yderligere 360 SDR for hver tonnageenhed over 50.000 tonnageenheder. Det samlede erstatningsbeløb kan ikke i noget tilfælde overstige 100 mio. SDR, jf. dog stk. 4. For renter og sagsomkostninger hæfter ejeren uden begrænsning.

Stk. 2. Ejeren har ret til at begrænse sit ansvar efter § 211, hvis skaden er forårsaget af emballeret HNS-last, skaden er forårsaget af såvel HNS-last i bulk som emballeret HNS-last, eller det ikke er muligt at bestemme, hvilken HNS-last der har forårsaget skaden, til 11,5 mio. SDR for et skib, hvis tonnage ikke overstiger 2.000 tonnageenheder. For et skib med større tonnage forhøjes dette beløb med 1.725 SDR for hver tonnageenhed fra 2.001 til 50.000 tonnageenheder og med yderligere 414 SDR for hver tonnageenhed over 50.000 tonnageenheder. Det samlede erstatningsbeløb kan i intet tilfælde overstige 115 mio. SDR, jf. dog stk. 4. For renter og sagsomkostninger hæfter ejeren uden begrænsning.

Stk. 3. Den nævnte ansvarsgrænse gælder for alt ansvar, som er opstået ved en og samme hændelse eller ved en række hændelser, der har samme oprindelse.

Stk. 4. Ansvar kan ikke begrænses, hvis ejeren selv har forvoldt HNS-skaden forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at sådan skade sandsynligvis ville blive forårsaget.

Stk. 5. Erhvervs- og vækstministeren kan ændre ansvarsgrænsen i stk. 1 og 2 i overensstemmelse med vedtagelser truffet i henhold til artikel 47 i HNS-konventionen.

§ 216. Er HNS-skade opstået ved en hændelse, som involverer to eller flere skibe, som hver især transporterer HNS-stof, er hver ejer ansvarlig efter reglerne i §§ 211-213. Ejerne hæfter solidarisk for skade, som ikke på rimelig måde kan henføres til et af skibene.

Stk. 2. Hver ejer har ret til ansvarsbegrænsning i medfør af § 215.

Stk. 3. Om regres mellem ejerne gælder i øvrigt almindelige retsregler.

§ 217. Såfremt ejeren ønsker at begrænse sit ansvar i overensstemmelse med § 215, må denne oprette en begrænsningsfond ved en domstol eller anden kompetent myndighed, hvor sag om erstatning efter § 211 er anlagt eller kan anlægges. I Danmark skal dette ske ved Sø- og Handelsretten i København.

Stk. 2. Fonden fordeles forholdsmæssigt mellem alle fordringer opstået ved en og samme begivenhed eller række af begivenheder, der har samme oprindelse. Ved fordelingen af fonden har krav i anledning af tab af menneskeliv og skade på person fortrinnsret. Fortrinnsretten gælder ikke den del af summen af sådanne krav, som overstiger to tredjedele af det samlede erstatningsbeløb, jf. § 215. § 176, stk. 3 og 4, gælder tilsvarende.

Stk. 3. Krav, som vedrører rimelige udgifter til forholdsregler eller opofrelser, som ejeren frivilligt har taget med henblik på at afværge eller begrænse HNS-skade, er ligestillet med andre krav ved fordelingen af fonden.

Stk. 4. De nærmere regler om fondens oprettelse og fordeling m.v. følger af kapitel 12.

Stk. 5. Har ejeren i overensstemmelse med HNS-konventionen oprettet begrænsningsfond i en fremmed konventionsstat, har det samme virkning for dennes ret til ansvarsbegrænsning som oprettelse af en fond ved Sø- og Handelsretten i København.

§ 218. Har ejeren ret til at begrænse sit ansvar efter § 215, og har denne oprettet en fond i overensstemmelse med § 217, stk. 1, kan der ikke gøres arrest eller udlæg i eller udøves andre rettigheder over skib eller anden ejendom, som tilhører ejeren, for krav, som kan gøres gældende mod fonden. Er der foretaget arrest for sådanne krav i skib eller anden ejendom, som tilhører ejeren, eller har ejeren stillet sikkerhed for at undgå arrest, skal arresten ophæves eller sikkerheden frigives.

Stk. 2. Bestemmelsen i stk. 1 finder tilsvarende anvendelse, når ejeren i overensstemmelse med HNS-konventionen har oprettet en begrænsningsfond i en fremmed konventionsstat, forudsat at fordringshaveren har adgang til den domstol eller anden myndighed, der administrerer fonden, og denne faktisk er tilgængelig for denne.

§ 219. Ejeren af et dansk skib, som medfører HNS-stoffer som last, skal have en godkendt forsikring eller anden garanti til dækning af ansvar som nævnt i § 211 og inden for den ansvarsgrænse, der er anført i § 215. Der skal udstedes certifikat, som bekræfter, at der foreligger en sådan forsikring eller garanti. Uden gyldigt certifikat må skibet ikke benyttes.

Stk. 2. Bestemmelsen i stk. 1 finder tilsvarende anvendelse på skibe, der ikke er hjemmehørende her i riget, og som anløber eller forlader dansk havn eller andet laste- eller lossested i Danmark eller på den danske kontinentalsokkel, såfremt sådanne skibe medfører HNS-stoffer. Skibe, der er registreret i en konventionsstat, skal have det i konventionen fastsatte certifikat, som viser, at der foreligger forsikring eller anden garanti.

Stk. 3. Med de undtagelser, der følger af § 228, finder bestemmelserne i stk. 1 og 2 også anvendelse på skibe, som ejes af den danske stat eller af en anden stat, idet disse skibe i stedet for at være udstyret med den ovennævnte forsikring eller garanti kan være udstyret med et certifikat udstedt af vedkommende myndighed, som bekræfter, at skibet er stats-ejet, og at dets ansvar er dækket inden for de i § 215 anførte begrænsningsbeløb.

Stk. 4. Erhvervs- og vækstministeren fastsætter i overensstemmelse med HNS-konventionen de nærmere regler om forsikring og garanti, herunder om, hvilke krav forsikringen eller garantien skal opfylde, for at den kan godkendes, samt om certifikatet, dets form, indhold, udstedelse og gyldighed. Erhvervs- og vækstministeren kan overlade udstedelsen af certifikater til andre, herunder private.

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

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

Stk. 7. Erhvervs- og vækstministeren kan fastsætte nærmere regler om gebyr for udstedelse af certifikat.

§ 220. Såfremt et skib ikke har den i § 219 påbudte forsikring eller garanti eller det påbudte certifikat, kan Søfartsstyrelsen eller andre myndigheder, som af erhvervs- og vækstministeren er bemyndiget hertil, nægte skibet adgang

til eller forbyde det at forlade dansk havn eller andet laste- og lossested i Danmark eller på den danske kontinentalsokkel eller påbyde, at det bliver losset eller forhalet.

§ 221. Krav om erstatning for HNS-skade kan rettes direkte mod forsikringsgiveren, herunder mod den, som har stillet garanti for ejerens erstatningsansvar. Forsikringsgiveren kan påberåbe sig bestemmelserne om ansvarsbegrænsning efter § 215, selv om ejeren ikke har ret til ansvarsbegrænsning. Forsikringsgiveren kan endvidere påberåbe sig de bestemmelser om ansvarsfritagelse, som ejeren selv kunne have gjort gældende. Derimod kan forsikringsgiveren ikke over for fordringshaver påberåbe sig indsigelser, som denne ville kunne påberåbe sig over for ejeren, med undtagelse af indsigelsen om, at skaden er forårsaget forsætligt af ejeren selv.

Stk. 2. Forsikringsgiveren kan oprette en begrænsningsfond i medfør af § 217 med samme virkning, som hvis den var oprettet af ejeren selv. En sådan fond kan oprettes, uanset at ejeren ikke har ret til ansvarsbegrænsning, men oprettelsen begrænser i sådanne tilfælde ikke fordringshaverens rettigheder mod ejeren.

§ 222. Hvor skadelidte ikke har fået fuld erstatning efter §§ 211-217 og 221, har denne ret til erstatning efter reglerne om erstatning fra HNS-fonden i HNS-konventionen. Reglerne om HNS-fonden i HNS-konventionens kapitel III samt bilag II gælder her i riget.

Stk. 2. Bestemmelserne i § 214 om afskæring af adgangen til regres mod de dér nævnte personer finder tilsvarende anvendelse på HNS-fondens regreskrav.

Stk. 3. Såfremt det i HNS-konventionens artikel 14, stk. 5, nævnte samlede erstatningsbeløb forhøjes efter proceduren i konventionens artikel 47, kan erhvervs- og vækstministeren fastsætte regler om de nye samlede erstatningsbeløb.

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

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

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

gods. Sådant gods anses for modtaget på bestemmelsesstedet.

Stk. 4. Modtagere her i landet er pligtige at give oplysninger om det modtagne kvantum. Såfremt virksomheden drives i selskabsform, påhviler det medlemmerne af direktionen eller dem, der må sidestilles hermed, at påse, at oplysningspligten overholdes. Ved manglende rettidig opfyldelse af oplysningspligten kan erhvervs- og vækstministeren skønmæssigt fastsætte og indberette de formodede importerede mængder.

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

§ 224. Sag mod skibets ejer eller forsikringsgiveren om ansvar for HNS-skade kan anlægges ved dansk domstol, hvis

- 1) HNS-skade er opstået på dansk territorium, herunder søterritoriet, eller hvis skade på grund af forurening af miljøet, jf. § 211, stk. 2, nr. 3, er opstået i den danske eksklusive økonomiske zone, eller hvis skade skyldes forholdsregler for at afværge eller begrænse sådanne skader, uanset hvor disse er truffet,
- 2) der er indtruffet en hændelse, som udelukkende har medført HNS-skade uden for en hvilken som helst stats territorium, herunder søterritorium, og denne skade hverken er en forureningsskade af en art som omtalt i § 211, stk. 2, nr. 3, eller skyldes forholdsregler for at afværge eller begrænse sådan forureningsskade. Sag kan i dette tilfælde kun anlægges ved dansk domstol, hvis
 - a) skibet er registreret i Danmark eller, hvis det ikke er registreret, må sejle under dansk flag,
 - b) ejeren har sin sædvanlige bopæl eller sit hovedforretningssted i Danmark eller
 - c) begrænsningsfond i henhold til § 217 er oprettet i Danmark.

Stk. 2. Når dansk domstol er kompetent efter stk. 1, nr. 1, kan den pådømme alle krav om ansvar for HNS-skade som følge af samme hændelse eller serie af hændelser, uanset hvor skaden er opstået.

Stk. 3. I øvrigt kan sag om HNS-skade efter reglerne i dette kapitel ikke anlægges her i landet.

Stk. 4. Krav om fordeling af og udbetaling af en begrænsningsfond som nævnt i § 217 kan ikke rejses ved danske domstole, når fonden er oprettet i en anden konventionsstat.

Stk. 5. Når dansk domstol er kompetent efter stk. 1, skal sagen anlægges ved Sø- og Handelsretten i København.

§ 225. Sag om erstatning mod HNS-fonden kan anlægges ved dansk domstol i de i § 224, stk. 1, nævnte tilfælde, dersom sag i anledning af samme HNS-skade mod skibets ejer eller forsikringsgiveren ikke allerede er rejst i en anden konventionsstat.

Stk. 2. Uanset bestemmelsen i stk. 1 kan sag mod HNS-fonden anlægges ved dansk domstol i de i § 224, stk. 1, nr. 1, nævnte tilfælde, såfremt det skib, der transportererede de HNS-stoffer, der forårsagede skaden, ikke er identificeret, dersom sag i anledning af samme HNS-skade mod HNS-fonden ikke allerede er rejst i en anden konventionsstat.

Stk. 3. I øvrigt kan sag mod HNS-fonden ikke anlægges her i landet.

Stk. 4. Sag mod HNS-fonden skal her i landet anlægges ved Sø- og Handelsretten i København.

Stk. 5. HNS-fonden kan indtræde eller inddrages som part i enhver sag mod skibets ejer eller dennes forsikringsgiver om erstatning efter dette kapitel.

Stk. 6. Når sag er rejst mod skibets ejer eller dennes forsikringsgiver, kan hver af parterne underrette HNS-fonden om sagen. Dommen får da bindende virkning for fonden, således at fonden ikke kan bestride sagens afgørelse i realiteten, når dommen er retskraftig og eksigibel, hvis underretningen har fundet sted i så god tid, at fonden effektivt har kunnet varetage sine interesser.

§ 226. Retskraftig og eksigibel dom over skibets ejer eller dennes forsikringsgiver, som er afsagt i en konventionsstat, har bindende virkning og kan fuldbyrdes her i riget, når dommen er afsagt af en domstol, der er kompetent i henhold til HNS-konventionens artikel 38.

Stk. 2. Tilsvarende gælder for domme afsagt mod HNS-fonden i en konventionsstat af en domstol, der er kompetent i henhold til HNS-konventionens artikel 39, nr. 1, 2 og 4.

§ 227. Bestemmelserne i dette kapitel finder anvendelse på

- 1) HNS-skade, som er opstået her i riget, herunder søterritoriet, eller i en anden konventionsstat,
- 2) skade på grund af forurening af miljøet, jf. § 211, stk. 2, nr. 3, i den danske eksklusive økonomiske zone eller i den eksklusive økonomiske zone eller andet område fastlagt i overensstemmelse med folkeretten i en anden konventionsstat,
- 3) anden HNS-skade end skade på grund af forurening af miljøet, jf. § 211, stk. 2, nr. 3, der er opstået uden for en stats territorium, herunder søterritoriet, hvis denne skade er forvoldt af gods transporteret som last i et skib registreret her i riget eller i en anden konventionsstat eller, hvis der er tale om et uregistreret skib, et skib, der er berettiget til at føre en kontraherende stats flag, og
- 4) forholdsregler, der tages med henblik på at afværge eller begrænse HNS-skade som nævnt i nr. 1-3, uden hensyn til, hvor de nævnte forholdsregler er truffet.

§ 228. For krigsskibe eller andre skibe, som ejes eller benyttes af en stat, og som på det tidspunkt, da HNS-skade indtræffer, udelukkende anvendes i statsligt, ikkekommercielt øjemed, finder dette kapitel ikke anvendelse. Dog finder §§ 211-215 anvendelse i tilfælde, hvor der her i riget eller i den danske eksklusive økonomiske zone er opstået HNS-skade forårsaget af HNS-stoffer som nævnt i § 212, stk. 1, eller hvor der er truffet forholdsregler med henblik på at af-

værge eller begrænse sådan skade, uden hensyn til, hvor de nævnte forholdsregler er truffet.

Stk. 2. Endvidere finder de i stk. 1 nævnte bestemmelser anvendelse på danske statsskibe, hvis anden HNS-skade end skade på grund af forurening af miljøet, jf. § 211, stk. 2, nr. 3, alene er opstået uden for en stats territorium, herunder søterritoriet, eller forholdsregler er truffet med henblik på at afværge eller begrænse HNS-skade på sådant område, uden hensyn til, hvor de nævnte forholdsregler er truffet.

§ 229. Bestemmelserne i dette kapitel finder ikke anvendelse, såfremt dette ville stride mod Danmarks konventionsmæssige forpligtelser over for stater, som ikke har tilsluttet sig HNS-konventionen.«

10. Kapitel 13 affattes således:

»Kapitel 13

Om transport af gods helt eller delvist til søs

Definitioner

§ 251. I dette kapitel forstås ved

- 1) Transportaftale: En aftale, hvor en transportør mod betaling af fragt påtager sig at transportere gods fra et sted til et andet. Aftalen skal omfatte transport til søs og kan i tillæg til søtransport omfatte transport med andre transportmidler.
- 2) Volumenkontrakt: En transportaftale, som omfatter transport af en bestemt mængde gods fordelt på flere afskibninger inden for et aftalt tidsrum. Mængdespecifikationen kan omfatte et minimum, et maksimum eller et nærmere bestemt interval.
- 3) Linjefart: En transportydelse, som omfatter transport med skib efter en fast sejlplan mellem nærmere bestemte havne i overensstemmelse med offentligt tilgængelige ruteplaner og afgang, og som udbydes offentligt.
- 4) Ikke-linjefart: Enhver transportydelse, der ikke er omfattet af § 251, nr. 3.
- 5) Transportør: Den, som indgår transportaftale med afsenderen.
- 6) Udførende part: Den, som uden at være transportør, udfører eller påtager sig at udføre en eller flere af transportørens forpligtelser i henhold til en transportaftale med hensyn til modtagelse, lastning, håndtering, stuvning, transport, opbevaring, omsorg for, losning eller udlevering af gods, i det omfang den udførende part handler enten direkte eller indirekte på transportørens anmodning eller under dennes tilsyn eller kontrol. Den, der engageres direkte eller indirekte af en afsender, af en kontraktbestemt afsender, af en rådgivningshaver eller af en modtager, er ikke en udførende part.
- 7) Maritim udførende part: Den udførende part, som udfører eller påtager sig at udføre en hvilken som helst af transportørens forpligtelser i perioden, fra godset ankommer til skibets lastehavn, til det forlader skibets lossehavn. En indlandstransportør er kun en maritim udførende part, hvis denne udfører eller påtager sig at udføre sine tjenester udelukkende i et havneområde.
- 8) Afsender: Den, som indgår en transportaftale med transportøren.
- 9) Kontraktbestemt afsender: Den, som accepterer at være angivet som afsender i transportdokumentet eller i det elektroniske transportdokument uden at være den, der har indgået en transportaftale med transportøren.
- 10) Ihændebruger:
 - a) Den, som er i besiddelse af et negotiabelt transportdokument, hvis dokumentet er udstedt til ordre, og ihændebruger er angivet som afsender eller modtager, eller dokumentet er korrekt transporteret til ihændebruger, eller
 - b) den som er i besiddelse af et negotiabelt transportdokument, der er udstedt til ordre, er overdraget in blanco til ihændebruger eller er et ihændebrugerdokument, eller
 - c) den, som i eget navn har fået udstedt eller overdraget et negotiabelt elektronisk transportdokument i overensstemmelse med § 298, stk. 1.
- 11) Modtager: Den, som er berettiget til at få godset udleveret i henhold til en transportaftale, et transportdokument eller et elektronisk transportdokument.
- 12) Råderet: Retten til i medfør af transportaftalen at give transportøren instrukser vedrørende godset i overensstemmelse med §§ 318-320d.
- 13) Rådighedshaver: Den, som i medfør af § 319 er berettiget til at udøve råderetten.
- 14) Transportdokument: Et dokument udstedt af transportøren i henhold til en transportaftale, der
 - a) beviser eller indeholder en transportaftale og
 - b) er bevis for, at transportøren eller en udførende part har modtaget godset i henhold til transportaftalen.
- 15) Negotiabelt transportdokument: Et transportdokument, som ved at angive at være til ordre, negotiabelt eller ved tilsvarende vending opnår samme retsvirkning, angiver at godset er bestemt til ordre fra afsender, modtager eller ihændebruger, og som ikke udtrykkeligt angiver at være ikke til ordre eller ikke-negotiabelt.
- 16) Ikke-negotiabelt transportdokument: Et transportdokument, som ikke er negotiabelt.
- 17) Elektronisk kommunikation: Oplysninger, der genereres, sendes, modtages eller gemmes elektronisk, optisk, digitalt eller på lignende måde, så oplysningerne er tilgængelige til senere brug.
- 18) Elektronisk transportdokument: Oplysninger, som en transportør i henhold til en transportaftale kommunikerer elektronisk i en eller flere beskeder, herunder oplysninger som er vedhæftet til, eller som på anden måde logisk hører sammen med det elektroniske transportdokument, samtidigt med eller efter transportøren har udstedt det elektroniske transportdokument, så oplysningen indgår som en del af det elektroniske transportdokument, og som derved
 - a) beviser eller indeholder en transportaftale og

- b) beviser, at transportøren eller en udførende part har modtaget godset i henhold til transportaftalen.
- 19) **Negotiabelt elektronisk transportdokument:** Et elektronisk transportdokument, som ved at angive at være til ordre, negotiabelt eller ved tilsvarende vending, der efter den for dokumentet gældende lov opnår samme retsvirkning, angiver at godset er bestemt til ordre fra afsender, modtager eller ihænde-haver, og som ikke udtrykkeligt angiver at være ikke til ordre eller ikke-negotiabelt, og hvis anvendelse opfylder kravene i § 299, stk. 1.
- 20) **Ikke-negotiabelt elektronisk transportdokument:** Et elektronisk transportdokument, som ikke er negotiabelt.
- 21) **Udstedelse af et negotiabelt elektronisk transportdokument:** Udstedelsen af et dokument efter procedurer, der tilsikrer, at dokumentet undergives eksklusiv kontrol fra dokumentets oprettelse, til det ophører med at have retsvirkning eller gyldighed
- 22) **Overdragelse af et negotiabelt elektronisk transportdokument:** Overdragelsen af den eksklusive kontrol over dokumentet.
- 23) **Transportoplysninger:** Oplysninger i transportdokumentet eller i det elektroniske transportdokument, der vedrører transportaftalen eller omhandler godset, herunder vilkår, bemærkninger, underskrifter og påtegninger.
- 24) **Gods:** De varer, handelsvarer og genstande af enhver type, som en transportør har påtaget sig at transportere i henhold til transportaftalen, herunder alt udstyr, emballage og container, der ikke leveres af eller på vegne af transportøren.
- 25) **Skib:** Ethvert fartøj, der anvendes til at transportere gods til søs.
- 26) **Container:** Enhver type container eller beholder, transportabel tank eller flad lasteindretning, veksellad eller lignende lasteenhed, der anvendes til at samle gods, og det udstyr, der hører til sådanne lasteenheder.
- 27) **Køretøj:** Et transportmiddel til godstransport på vej eller med jernbane.
- 28) **Fragt:** Det vederlag, som skal betales transportøren for transport af gods i henhold til en transportaftale.
- 29) **Hjemsted:** Det sted, hvor et selskab, en anden juridisk person eller en sammenslutning af fysiske eller juridiske personer har det vedtægtsmæssige sæde, stiftelsesadresse eller registrerede hovedkontor eller har hovedvirksomhed eller det sted, hvor en fysisk person har sædvanligt opholdssted.
- 30) **Kompetent domstol:** En domstol i en konventionsstat, som i henhold til værnetingsregler i den pågældende stat har retlig kompetence.
- 31) **Konvention:** De Forenede Nationers konvention af 11. december 2008 om aftaler for international transport af gods helt eller delvist til søs.
- 32) **Konventionsstat:** En stat, som er bundet af konventionen.

- 33) **Enkeltokument:** Et ikke-negotiabelt transportdokument, der angiver, at det skal overdrages mod udlevering af godset.

Anvendelsesområde

§ 252. Dette kapitel finder anvendelse på:

- 1) Aftaler om søtransport af gods mellem danske havne.
- 2) Aftaler om transport af gods, hvor modtagelsesstedet og udleveringsstedet er beliggende i forskellige stater, og hvor en søtransports lastehavn og den samme søtransports lossehavn er beliggende i forskellige stater, hvis et af følgende steder i henhold til transportaftalen er beliggende i en konventionsstat:
 - a) Modtagelsesstedet,
 - b) lastehavnen,
 - c) udleveringsstedet eller
 - d) lossehavnen.

§ 253. Dette kapitel finder ikke anvendelse på certepartier og andre aftaler om hel- eller delbefragtning af skib i linjefart.

Stk. 2. Dette kapitel finder ikke anvendelse på transportaftaler i ikke-linjefart, medmindre der er udstedt et transportdokument eller et elektronisk transportdokument, og parterne ikke har indgået certeparti eller anden aftale om hel- eller delbefragtning af skib.

Stk. 3. Dette kapitel finder ikke anvendelse på aftaler om transport af passagerer og deres bagage.

§ 254. Dette kapitel finder, uanset § 253, anvendelse i retsforholdet mellem transportøren og modtageren, rådighedshaveren eller ihænde-haveren, forudsat at denne ikke er oprindelig part i certepartiet eller anden transportaftale, som er undtaget dette kapitels anvendelsesområde.

Fravigelighed

§ 255. Medmindre andet er bestemt i dette kapitel, er enhver bestemmelse i en transportaftale ugyldig i den udstrækning, den

- 1) direkte eller indirekte udelukker eller begrænser transportørens eller en maritim udførende parts forpligtelser efter dette kapitel,
- 2) direkte eller indirekte udelukker eller begrænser transportørens eller en maritim udførende parts ansvar for manglende opfyldelse af sine forpligtelser efter dette kapitel,
- 3) udpeger transportøren eller en person nævnt i § 275 som begunstiget under den tegnede forsikring af godset,
- 4) direkte eller indirekte udelukker, begrænser eller forøger afsenderens, modtagerens, rådighedshaverens, ihænde-haverens eller den kontraktbestemte afsenders forpligtelser efter dette kapitel eller
- 5) direkte eller indirekte udelukker, begrænser eller forøger afsenderens, modtagerens, rådighedshaverens, ihænde-haverens eller den kontraktbestemte afsenders ansvar for manglende opfyldelse af sine forpligtelser efter dette kapitel.

Stk. 2. Bestemmelserne i stk. 1 gælder ikke for §§ 271, 286, 295-296, 317 og 320g.

Stk. 3. Er transportaftalen undergivet FN's konvention om aftaler for international transport af gods helt eller delvist til søs, skal transportoplysningerne, jf. § 301, indeholde oplysning herom, og om at bestemmelser, som afviger fra sådanne bestemmelser, er ugyldige i den udstrækning de direkte eller indirekte i strid med stk. 1 udelukker, begrænser eller forøger afsenderens, modtagerens, rådighedshaverens, ihænde-haverens, den kontraktbestemte afsenders, transportørens eller den maritime udførende parts forpligtelser eller ansvar for manglende opfyldelse af sine forpligtelser efter dette kapitel.

§ 256. En volumenkontrakt, som er omfattet af bestemmelserne i dette kapitel, kan i forholdet mellem transportøren og afsenderen, uanset § 255, fastsætte rettigheder, forpligtelser og ansvar af større eller mindre omfang, end hvad der er bestemt i dette kapitel.

Stk. 2. En aftale om fravigelse i henhold til stk. 1 er kun bindende, hvis

- 1) volumenkontrakten særligt fremhæver, at den afviger fra bestemmelserne i dette kapitel,
- 2) volumenkontrakten er forhandlet individuelt eller særligt fremhæver de afsnit i volumenkontrakten, der indeholder de pågældende afvigelser,
- 3) afsenderen har fået mulighed for og er underrettet om muligheden for at indgå en transportaftale på betingelser, der uden forbehold eller afvigelser opfylder bestemmelserne i dette kapitel, og
- 4) afvigelsen hverken er inkorporeret ved henvisning til et andet dokument eller er medtaget i en standardkontrakt, som ikke er undergivet særskilt forhandling.

Stk. 3. En transportørs offentligt tilgængelige liste over priser og tjenesteydelser, transportdokumenter, elektroniske transportdokumenter eller lignende dokumenter udgør ikke en volumenkontrakt i henhold til stk. 1, men en volumenkontrakt kan ved henvisning inkorporere sådanne dokumenter.

Stk. 4. Bestemmelsen i stk. 1 gælder ikke for rettigheder og forpligtelser i henhold til § 266, nr. 1-2, §§ 289 og 292 eller for erstatningsansvar for manglende opfyldelse heraf eller for ethvert ansvar for handlinger eller undladelser som nævnt i § 284.

Stk. 5. Bestemmelserne i volumenkontrakten, der afviger fra dette kapitel, finder anvendelse mellem transportøren og en anden person end afsenderen, hvis volumenkontrakten opfylder stk. 2, og

- 1) denne anden person har modtaget oplysninger, hvori det særligt er fremhævet, at volumenkontrakten afviger fra dette kapitel, og har givet sit udtrykkelige samtykke til at være bundet af disse afvigelser, og
- 2) et sådant samtykke ikke kun er anført i transportørens offentligt tilgængelige liste over priser og tjenesteydelser, transportdokumenter eller de elektroniske transportdokumenter.

Stk. 6. Den part, der påberåber sig et afvigende vilkår, har bevisbyrden for, at betingelserne for afvigelsen er opfyldt.

Stk. 7. Aftaler som nævnt i stk. 2 og oplysninger som nævnt i stk. 5 skal være skriftlige. Hvis aftalens afsender og modtager samtykker hertil, kan skriftlighedskravet opfyldes ved elektronisk kommunikation.

§ 257. Uanset §§ 255-256 kan transportaftalen udelukke eller begrænse såvel transportørens som en maritim udførende parts forpligtelser eller ansvar, hvis

- 1) godset består af levende dyr, dog således at en sådan udelukkelse eller begrænsning ikke er gyldig, hvis den berettigede godtgør, at tabet af eller skaden på godset eller den forsinkede levering skyldes en handling eller undladelse, der
 - a) er begået af transportøren eller af en person, som er nævnt i § 275, med forsæt til at forårsage et sådant tab af eller en sådan skade på godset eller en sådan forsinkelse, eller
 - b) er begået groft uagtsomt og med forståelse af, at et sådant tab eller en sådan skade eller en sådan forsinkelse sandsynligvis ville indtræde, eller
- 2) godsets beskaffenhed eller karakter eller de omstændigheder og betingelser og forhold, under hvilke transporten skal udføres, er sådanne, at en særlig aftale med rimelighed kan retfærdiggøres, forudsat at en sådan transportaftale ikke gælder almindelige erhvervsmæssige transporter udført i almindelig samhandel, og at der ikke er udstedt et negotiabelt transportdokument eller et negotiabelt elektronisk transportdokument for transport af godset.

Forholdet til internationale konventioner

§ 258. Dette kapitel hindrer ikke anvendelsen af internationale konventioner, som regulerer transportørens ansvar for tab af eller skade på godset, hvis den pågældende konvention regulerer

- 1) lufttransport af gods, i den udstrækning den pågældende konvention i henhold til sine egne bestemmelser finder anvendelse på en hvilken som helst del af transportaftalen,
- 2) transport af gods på vej, i den udstrækning den pågældende konvention i henhold til sine egne bestemmelser finder anvendelse på gods, der transporteres på lastvogn om bord på et skib,
- 3) transport af gods på bane, i den udstrækning den pågældende konvention i henhold til sine egne bestemmelser finder anvendelse for gods, der som supplement til banetransport transporteres til søs, eller
- 4) transport af gods ad indre vandveje, i den udstrækning den pågældende konvention i henhold til sine egne bestemmelser finder anvendelse for gods, der uden om-ladning transporteres såvel ad indre vandveje som til søs.

§ 259. Dette kapitel hindrer ikke anvendelsen af internationale konventioner eller national lovgivning, der regulerer global ansvarsbegrænsning for redere.

§ 260. Dette kapitel hindrer ikke anvendelsen af bestemmelser i transportaftalen eller bestemmelser i national lovgivning vedrørende opgørelse af fælleshavari.

Stk. 2. §§ 257, 267, 273-278 og 280-284 finder tilsvarende anvendelse for modtagerens ret til ikke at betale bidrag til fælleshavari og for transportørens pligt til at erstatte bidrag til fælleshavari eller bjærgeløn, som modtageren har betalt.

§ 261. Ansvar i henhold til dette kapitel kan ikke pålægges for atomskader, hvis den, der driver et nukleart anlæg, er ansvarlig for skaden i henhold til nedenstående konventioner med eventuelt senere ændringer

- 1) Pariskonventionen om ansvar over for tredjemand på den nukleare energis område af 29. juli 1960, som ændret ved tillægsprotokol af 28. januar 1964, ændringsprotokol af 16. november 1982 og ændringsprotokol af 12. februar 2004 (Pariskonventionen),
- 2) Wienkonventionen om ansvar for atomskade af 21. maj 1963, som ændret ved fællesprotokollen om anvendelse af Wienkonventionen og Pariskonventionen af 21. september 1988 og protokollen til ændring af 1963 Wienkonventionen om ansvar for atomskade af 12. september 1997 (Wienkonventionen) eller
- 3) konvention om tillægserstatning for atomskade af 12. september 1997 (tillægserstatningskonventionen), samt eventuelt fremtidige konventioner, der pålægger den, der driver et nukleart anlæg, erstatningsansvar for atomskade.

Stk. 2. Ansvar i henhold til dette kapitel kan ikke pålægges for atomskader, hvis den, der driver et nukleart anlæg, er ansvarlig for skaden i henhold til national lovgivning, der pålægger ansvar for sådanne skader, forudsat at en sådan lov i enhver henseende stiller skadelidte som efter de i stk. 1 nævnte konventioner.

Transportørens pligter

§ 262. Transportøren skal transportere godset til bestemmelsesstedet og udlevere det til modtageren i overensstemmelse med transportaftalen og i henhold til bestemmelserne i dette kapitel.

§ 263. Transportøren skal, i den periode denne er ansvarlig for godset i henhold til §§ 273 og 285, på en passende og omhyggelig måde modtage, laste, håndtere, stuve, transportere, opbevare, drage omsorg for, losse og udlevere godset.

Stk. 2. Transportøren og afsenderen kan uanset stk. 1, og uden virkning for anvendelsen af §§ 262, 264, 266-269, 273-285 og 287-294, aftale, at lastning, håndtering, stuvning eller losning af godset skal udføres af afsenderen, den kontraktbestemte afsender eller modtageren. Transportoplysningerne skal indeholde en henvisning til en sådan aftale.

§ 264. Transportøren skal besvare afsenderens anmodninger om tilvejebringelse af de oplysninger og instruktioner, der kræves for, at godset kan håndteres og transporteres på behørig vis, hvis oplysningerne er i transportørens besiddelse, eller hvis denne med rimelighed kan tilvejebringe instruktionerne, og hvis afsenderen ikke med rimelighed kan skaffe dem til veje.

§ 265. Transportøren skal i rimelig udstrækning undersøge, om godset er pakket sådan, at det ikke kan beskadiges eller volde skade på person eller ejendom. Leveres godset i container eller på køretøj, er transportøren ikke forpligtet til at undersøge denne indvendig, medmindre der er grund til at tro, at den er mangelfuldt pakket.

Stk. 2. Transportøren skal underrette rådighedshaveren om de mangler, transportøren har opdaget. Transportøren har ikke pligt til at transportere godset, medmindre denne med rimelige midler kan gøre det egnet til transport.

§ 266. Transportøren skal forud for, ved begyndelsen af og under rejsen med tilbørlig omhu sørge for, at

- 1) skibet, der benyttes til transporten, er sødygtigt,
- 2) skibet er tilstrækkeligt bemanded, udrustet og forsynet før og under hele rejsens forløb, og
- 3) lastrum og alle andre dele af skibet, der anvendes til lastning af godset, og alle containere, som er leveret af transportøren, hvor godset transporteres i eller på, er i god stand med henblik på at modtage, transportere og opbevare godset.

§ 267. Gods kan kun transporteres på dæk, hvis

- 1) en sådan transport kræves i henhold til lov,
- 2) godset transporteres i eller på containere eller køretøj, som er egnet til transport på skibets dæk, og forudsat at skibets dæk er særligt egnet til at transportere sådanne containere eller køretøjer, eller
- 3) dette er tilladt i medfør af transportaftalen, følger af handelsbrug eller anden sædvane i den pågældende fart.

Stk. 2. Reglerne i dette kapitel om transportøransvar finder anvendelse på tab af, skade på eller forsinket levering af godset, der transporteres på dæk i overensstemmelse med stk. 1. Transportøren er dog ikke ansvarlig for tab af, skade på eller forsinket levering af godset, som skyldes de særlige risici, der er forbundet med transporten på dæk, når godset er transporteret i overensstemmelse med stk. 1, nr. 1 eller 3.

Stk. 3. Transporteres gods på dæk i strid med stk. 1, er transportøren ansvarlig for tab af, skade på eller forsinket levering af godset, hvis tabet, skaden eller forsinkelsen udelukkende skyldes transporten på dæk. Transportøren har ikke ret til at påberåbe sig de i § 274 nævnte indsigelser.

Stk. 4. Transportøren kan ikke påberåbe sig stk. 1, nr. 3, over for en tredjemand, som i god tro har erhvervet et negotiabelt transportdokument eller et negotiabelt elektronisk transportdokument, medmindre det i transportoplysningerne er angivet, at godset kan transporteres på dæk.

Stk. 5. Er gods transporteret på dæk i strid med en udtrykkelig aftale mellem transportøren og afsenderen om transport under dæk, har transportøren ikke ret til ansvarsbegrænsning for tab af, skade på eller forsinket levering af godset, som skyldes transporten på dæk.

§ 268. Udgør godset i løbet af transportørens ansvarsperiode en reel fare for personer, ejendom eller miljø, eller ville godset med rimelighed kunne anses for at udgøre en sådan fare, kan transportøren eller en udførende part, uanset §§ 262-263, nægte at modtage eller laste godset og kan tage så-

danne andre forholdsregler, herunder losse, uskadeliggøre eller tilintetgøre godset, som måtte være rimelige.

§ 269. Transportøren eller en udførende part kan, uanset §§ 262-263 og § 266, opofre gods til søs, når dette med rimelighed foretages til fælles frelse eller for at undgå fare for tab af menneskeliv eller for at redde væsentlige værdier, der under den fælles søtransport er udsat for fare.

§ 270. Er godset gået tabt eller blevet beskadiget eller forsinket, skal transportøren snarest underrette den, afsenderen har angivet, at der skal gives underretning til. Kan sådan underretning ikke gives, skal rådighedshaveren eller, hvis rådighedshaveren ikke er kendt, afsenderen underrettes. Tilsvarende gælder, dersom transporten ikke kan fuldføres som forudsat.

§ 271. Bliver det nødvendigt at træffe særlige foranstaltninger for at bevare eller transportere godset eller i øvrigt varetage afsenderens interesser, skal transportøren indhente anvisning fra denne.

Stk. 2. Tillader tiden eller forholdene i øvrigt ikke, at anvisning indhentes, eller modtages den ikke i tide, kan transportøren på vegne af afsenderen træffe de nødvendige dispositioner vedrørende godset. Dispositioner, som er unødvendige, er dog bindende, hvis tredjemand var i god tro.

Stk. 3. Underretning om det, der er foretaget, skal gives efter reglerne i § 270.

Stk. 4. Ejeren af godset hæfter for de dispositioner, transportøren har foretaget, og for de udlæg, denne har haft af hensyn til godset, jf. stk. 1-3.

Transportørens erstatningsansvar og ansvarsbegrænsning

§ 272. Enhver regel i dette kapitel, som kan give transportøren ret til indsigelser eller ansvarsbegrænsning, finder anvendelse under en retssag eller en voldgiftssag, der er anlagt for tab af, skade på eller forsinket levering af gods, når forholdet er reguleret i en transportaftale, eller for manglende opfyldelse af enhver anden forpligtelse i henhold til dette kapitel mod

- 1) transportøren eller en maritim udførende part,
- 2) skibsføreren, besætningen eller eventuelt andre personer, som gør tjeneste om bord på skibet, eller
- 3) transportørens eller en maritim udførende parts ansatte.

Stk. 2. Enhver regel i dette kapitel, som kan give afsenderen eller den kontraktbestemte afsender ret til indsigelser, finder anvendelse under en retssag eller en voldgiftssag, der er anlagt mod afsenderen, den kontraktbestemte afsender eller deres underleverandører, agenter eller ansatte.

Stk. 3. Stk. 1 og 2 gælder, uanset om sagen vedrører ansvar i eller uden for kontrakt.

§ 273. Transportøren er ansvarlig for godset fra det tidspunkt, hvor denne eller en udførende part modtager godset til transport og til det tidspunkt, hvor godset er udleveret.

Stk. 2. Kræver loven eller reglerne på

- 1) modtagelsesstedet, at godset overdrages til en myndighed eller anden tredjemand, hvorfra transportøren kan hente godset, begynder den periode, i hvilken transpor-

tøren har ansvaret for godset, når transportøren henter godset hos myndigheden eller anden tredjemand, eller

- 2) udleveringsstedet, at transportøren overdrager godset til en myndighed eller anden tredjemand, hvorfra modtageren kan hente det, udløber den periode, i hvilken transportøren har ansvaret for godset, når transportøren overdrager godset til myndigheden eller anden tredjemand.

Stk. 3. Ved fastsættelse af transportørens ansvarsperiode kan parterne aftale tid og sted for godsets modtagelse og udlevering. En sådan bestemmelse i transportaftalen er ugyldig, hvis tidspunktet for godsets

- 1) modtagelse ligger efter, den første lastning i henhold til transportaftalen er påbegyndt, eller
- 2) udlevering ligger før, den afsluttende losning i henhold til transportaftalen er fuldført.

§ 274. Transportøren er ansvarlig for tab af eller skade på godset og for forsinket levering, hvis den berettigede godtgør, at tabet, skaden eller forsinkelsen eller den begivenhed eller omstændighed, der forårsagede eller bidrog hertil, fandt sted i transportørens ansvarsperiode som defineret i § 273.

Stk. 2. Transportøren er helt eller delvist fritaget for ansvar i henhold til stk. 1, hvis denne godtgør, at årsagen eller en af årsagerne til tabet, skaden eller forsinkelsen ikke skyldes fejl eller forsømmelse begået af transportøren selv eller af en person nævnt i § 275.

Stk. 3. Transportøren er ligeledes helt eller delvist fritaget for ansvar i henhold til stk. 1, hvis denne i stedet for at bevise i henhold til stk. 2, at der ikke er begået fejl eller forsømmelse, godtgør, at en eller flere af følgende begivenheder eller omstændigheder helt eller delvist har forårsaget tabet, skaden eller forsinkelsen:

- 1) Ekstraordinære naturhændelser,
- 2) risici, farer og ulykker på havet eller andre sejlbare farvande,
- 3) krig, fjendtligheder, væbnede konflikter, sørøveri, terrorisme, oprør og borgerlige uroligheder,
- 4) karantænerestriktioner, indgriben fra eller hindringer skabt af regeringer, offentlige myndigheder, magthavere eller befolkninger, herunder tilbageholdelse, arrest eller beslaglæggelse, der ikke skyldes transportøren eller personer nævnt i § 275,
- 5) strejke, lockout eller anden standsning af eller hindring for arbejdet,
- 6) brand om bord på skibet,
- 7) skjulte mangler ved skibet, der ikke kan opdages ved tilbørlig omhu,
- 8) handlinger eller undladelser begået af afsenderen, den kontraktbestemte afsender, rådighedshaveren eller andre personer, hvis handlinger afsenderen eller den kontraktbestemte afsender er ansvarlig for i henhold til §§ 293-294,
- 9) lastning, håndtering, stuvning eller losning af godset i henhold til en aftale i overensstemmelse med § 263, stk. 2, medmindre transportøren eller en udførende

- part gør dette på vegne af afsenderen, den kontraktbestemte afsender eller modtageren,
- 10) svind i volumen eller vægt eller tab eller skade af anden art som følge af godsets skjulte fejl, egne mangler eller egen beskaffenhed,
 - 11) utilstrækkelig eller mangelfuld emballering eller mærkning, der ikke er udført af eller på vegne af transportøren,
 - 12) redning af eller forsøg på redning af menneskeliv til søs,
 - 13) rimelige tiltag med henblik på redning af eller forsøg på redning af genstande til søs,
 - 14) rimelige tiltag med henblik på at undgå eller forsøge at undgå skade på miljøet eller
 - 15) handlinger udført af transportøren i henhold til de beføjelser, denne har fået tildelt ved §§ 268-269.

Stk. 4. Transportøren er, uanset stk. 3, helt eller delvist ansvarlig for tabet, skaden eller forsinkelsen, hvis den berettigede godtgør, at

- 1) en fejl eller forsømmelse begået af transportøren eller af en person nævnt i § 275 har forårsaget eller bidraget til de begivenheder eller omstændigheder, som transportøren påberåber sig, eller
- 2) en begivenhed eller omstændighed, der ikke er nævnt i stk. 3, har bidraget til tabet, skaden eller forsinkelsen, medmindre transportøren godtgør, at denne begivenhed eller omstændighed ikke skyldes en fejl eller forsømmelse begået af denne eller af en person nævnt i § 275.

Stk. 5. Transportøren er, uanset stk. 3, helt eller delvist ansvarlig for tabet, skaden eller forsinkelsen, hvis

- 1) den berettigede godtgør, at tabet, skaden eller forsinkelsen helt eller delvist var eller sandsynligvis var forårsaget af
 - a) skibets usødygtighed,
 - b) utilstrækkelig bemanning, udrustning eller forsyning af skibet, eller
 - c) at lastrummene eller andre dele af skibet, hvori godset blev transporteret, eller containere udleveret af transportøren, i eller på hvilke godset blev transporteret, ikke var i god og forsvarlig stand til at modtage, transportere og bevare godset, og
- 2) transportøren ikke godtgør,
 - a) at tabet, skaden eller forsinkelsen ikke skyldes nogen af de i stk. 5, nr. 1, nævnte begivenheder eller omstændigheder, eller
 - b) at denne har opfyldt sin forpligtelse til at udvise tilbørlig omhu i henhold til § 266.

Stk. 6. Når transportøren delvist fritages for ansvar i medfør af denne bestemmelse, er transportøren kun ansvarlig for den del af tabet, skaden eller forsinkelsen, som kan tilskrives den for transportøren ansvarspådragende begivenhed eller omstændighed.

§ 275. Transportøren er ansvarlig efter dette kapitel, når tabet, skaden eller forsinkelsen skyldes handlinger eller undladelser foretaget af

- 1) enhver udførende part,
- 2) skibets fører eller besætning,

- 3) transportørens eller en udførende parts ansatte eller
- 4) enhver anden person, som udfører eller påtager sig at udføre en hvilken som helst af transportørens forpligtelser i henhold til transportaftalen, i det omfang denne direkte eller indirekte handler efter transportørens anmodning eller under transportørens opsyn eller kontrol.

§ 276. En maritim udførende part er underlagt samme forpligtelser og ansvar og er berettiget til samme indsigelser og ansvarsbegrænsninger som transportøren efter dette kapitel, hvis

- 1) en maritim udførende part modtog godset til transport i en kontraherende stat, udleverede godset i en kontraherende stat eller udførte sine tjenester vedrørende godset i en havn i en kontraherende stat, og
- 2) den hændelse, der forårsagede tabet, skaden eller forsinkelsen, fandt sted i perioden mellem godsets ankomst til skibets lastehavn, og til godset forlod skibets lossehavn, og enten mens den maritime udførende part havde godset i sin varetægt, eller på ethvert andet tidspunkt, i det omfang den maritime udførende part udførte en arbejdsopgave i henhold til transportaftalen.

Stk. 2. En maritim udførende part er ikke bundet af, at transportøren har påtaget sig forpligtelser eller accepteret en højere ansvarsgrænse, som ikke følger af dette kapitel, medmindre den maritime udførende part udtrykkeligt har accepteret at være bundet af sådanne forpligtelser eller en sådan ansvarsgrænse. En maritim udførende parts accept skal foreligge skriftlig. Hvis acceptens afsender og modtager begge samtykker hertil, kan skriftlighedskravet opfyldes ved elektronisk kommunikation.

Stk. 3. En maritim udførende part er ansvarlig for manglende opfyldelse af sine forpligtelser i henhold til dette kapitel, når dette skyldes handlinger eller undladelser hos personer, til hvilke denne har overdraget udførelsen af en hvilken som helst af transportørens forpligtelser i henhold til transportaftalen i overensstemmelse med betingelserne i stk. 1.

Stk. 4. Intet i dette kapitel skal pålægge skibets fører eller besætning eller en ansat hos transportøren eller hos en maritim udførende part ansvar.

§ 277. Er både transportøren og en eller flere maritime udførende parter ansvarlig for tab af, skade på eller forsinket levering af gods, hæfter de solidarisk inden for de i dette kapitel fastsatte ansvarsgrænser.

Stk. 2. Det samlede ansvar for de i stk. 1 nævnte personer kan, medmindre andet følger af § 284, ikke overstige den maksimale ansvarsgrænse inden for dette kapitel.

§ 278. Forsinket levering foreligger, når godset ikke inden for aftalt tid er udleveret på det sted, som følger af transportaftalen.

§ 279. En deviation under søtransport, der udgør en manglende opfyldelse af transportørens forpligtelser, begrænser ikke i sig selv transportørens eller en maritim udførende parts ret til at gøre enhver indsigelse eller ansvarsbegrænsning efter dette kapitel gældende, medmindre andet følger af § 284.

§ 280. Erstatning, der skal betales af transportøren for tab af eller skade på godset, beregnes med udgangspunkt i værdien af gods af samme slags på det sted og det tidspunkt, der fremgår af § 308. Erstatningen kan ikke overstige de ansvarsgrænser, som fremgår af § 282.

Stk. 2. Værdien af godset skal fastsættes efter børsprisen eller i mangel heraf efter markedsprisen. Findes hverken bør- eller markedspris, bestemmes værdien efter den sædvanlige værdi af gods af samme art og kvalitet på udleveringsstedet.

Stk. 3. Transportøren er ikke forpligtet til at betale erstatning ud over den, der beregnes i medfør af stk. 1-2, medmindre transportøren og afsenderen med respekt af §§ 255-257 har aftalt at beregne erstatningen på anden vis.

§ 281. Når andet ikke godtgøres, anses transportøren for at have udleveret godset i overensstemmelse med dets beskrivelse i transportoplysningerne, medmindre der til transportøren eller den udførende part, som udleverede godset, er givet meddelelse om tab af eller skade på godset med angivelse af tabets eller skadens almindelige karakter, og denne meddelelse er givet senest samtidig med udleveringstidspunktet. Hvis tabet eller skaden ikke var synlig, gælder det samme, hvis meddelelsen ikke er givet inden for syv arbejdsdage på udleveringsstedet regnet fra udleveringstidspunktet.

Stk. 2. Manglende afgivelse af den i stk. 1 nævnte meddelelse til transportøren eller den udførende part påvirker ikke retten til at kræve erstatning efter dette kapitel for tab af eller skade på godset, ligesom det heller ikke påvirker, hvem bevisbyrden efter § 274 påhviler.

Stk. 3. Skriftlig meddelelse i henhold til stk. 1 kræves ikke, hvis tabet eller skaden er påvist ved en fælles besigtigelse af godset mellem godsets modtager og den, som ansvaret gøres gældende over for, hvad enten det er transportøren eller en maritim udførende part.

Stk. 4. Erstatning for forsinkelse skal ikke betales, medmindre meddelelse om tab grundet forsinkelse er givet til transportøren inden for 21 løbende dage efter godsets udlevering.

Stk. 5. Meddelelse efter denne bestemmelse til den udførende part, der udleverede godset, anses også for at være givet til transportøren, og meddelelse givet til transportøren anses også for at være givet til en maritim udførende part.

Stk. 6. Ved faktisk eller formodning for tab eller skade skal tvistens parter i rimeligt omfang give hinanden adgang til at besigtige og fastslå mængden af godset og skal give adgang til fortegnelser og dokumenter, der måtte være relevante for godsets transport.

Stk. 7. De i stk. 1, 2 og 4 nævnte meddelelser skal være skriftlige. Hvis meddelelsens afsender og modtager begge samtykker hertil, kan skriftlighedskravet opfyldes ved elektronisk kommunikation.

§ 282. Med forbehold for § 283 og § 284, stk. 1, er transportørens ansvar for manglende opfyldelse af sine forpligtelser i henhold til dette kapitel begrænset til 875 SDR per kollo eller anden lasteenhed eller 3 SDR per kilo bruttovægt af det gods, der er genstand for et erstatningskrav eller en tvist

afhængigt af, hvad der giver det højeste beløb, medmindre godsets værdi er angivet af afsenderen og medtaget i transportoplysningerne, eller hvis et højere beløb end den nævnte ansvarsbegrænsning er aftalt mellem transportøren og afsenderen.

Stk. 2. Transporteres godset i eller på en container, palle eller lignende transportenhed, der anvendes til at samle gods i eller på, eller i eller på et køretøj, skal ethvert kollo eller enhver anden lasteenhed, der i transportoplysningerne er specificeret som pakket i eller på en sådan transportenhed eller et sådant køretøj, anses som et kollo eller en lasteenhed. Hvis det ikke er specificeret på denne måde, anses godset i eller på en sådan transportenhed eller et sådant køretøj for at være en lasteenhed. Er selve transportenheden gået tabt eller blevet beskadiget, skal denne anses som en særskilt enhed, medmindre den ejes af eller på anden måde er stillet til rådighed af transportøren.

Stk. 3. Den i stk. 1 nævnte aftale skal være skriftlig. Hvis aftalens afsender og modtager begge samtykker hertil, kan skriftlighedskravet opfyldes ved elektronisk kommunikation.

§ 283. Erstatning for tab af eller skade på godset som følge af forsinkelse skal med forbehold for § 284, stk. 2, beregnes i overensstemmelse med § 280. Ansvar for andet økonomisk tab, der skyldes forsinkelse, er begrænset til et beløb svarende til to og en halv gange den fragt, der skal betales for det forsinkede gods. Det maksimale beløb, der skal betales i henhold til denne bestemmelse og § 282, stk. 1, skal ikke overstige den ansvarsgrænse, som ville være gældende efter § 282, stk. 1, hvis der forelå et fuldstændigt tab af det berørte gods.

§ 284. Transportøren eller personer nævnt i § 275 har ikke ret til at begrænse sit ansvar i medfør af § 282 eller i henhold til transportaftalen, hvis den berettigede godtgør, at tabet er opstået som følge af transportørens manglende opfyldelse af sine forpligtelser efter dette kapitel og er forårsaget af en personlig handling eller undladelse af den, der påberåber sig ret til at foretage ansvarsbegrænsning, som er begået med forsæt til at forvolde sådant tab eller groft uagtsomt og med forståelse af, at et sådant tab sandsynligvis ville blive forårsaget.

Stk. 2. Transportøren eller personer nævnt i § 275 har ikke ret til at begrænse sit ansvar i medfør af § 283, hvis den berettigede godtgør, at den forsinkede levering er opstået som følge af en personlig handling eller undladelse hos den, der kræver ret til at foretage ansvarsbegrænsning, som er begået med forsæt til at forvolde tab som følge af forsinkelse eller groft uagtsomt og med forståelse af, at et sådant tab sandsynligvis ville blive forårsaget.

§ 285. Hvis det skib, som transporterer eller skal transportere godset, går tabt eller bliver erklæret for uistandsætteligt, bortfalder transportørens pligt ikke derved til at fuldføre transporten.

Stk. 2. Indtræder der hindringer, som medfører, at skibet ikke kan anløbe lossehavnen og losse godset, eller at dette

ikke kan ske uden urimeligt ophold, kan transportøren i stedet vælge en anden rimelig lossehavn.

Stk. 3. Når transportaftalen hæves på grund af krigsfare m.v., gælder §§ 358 og 360 tilsvarende.

Stk. 4. Er en del af transporten udført, når transportaftalen hæves eller bortfalder, eller når godset af anden grund er losset i en anden havn end den aftalte, kan transportøren kræve afstandsfragt i medfør af § 341.

Multimodale transporter

§ 286. Når tab af eller skade på gods eller en begivenhed eller omstændighed, der forårsager forsinket levering, opstår i løbet af transportørens ansvarsperiode, men dog udelukkende før godset lastes om bord på skibet, eller efter godset er losset fra skibet, har reglerne i dette kapitel ikke forrang for regler i internationale konventioner, der på tidspunktet for tabet, skaden eller begivenheden eller omstændigheden, der medførte forsinkelsen,

- 1) i henhold til den pågældende konvention ville have været gældende for alle eller nogle af transportørens aktiviteter, hvis afsenderen havde indgået en separat og direkte kontrakt med transportøren vedrørende det specifikke transportled, hvor tabet eller skaden på godset opstod, eller hvor en begivenhed eller omstændighed forårsagede forsinket levering,
- 2) fastsætter regler om transportørens ansvar, ansvarsbegrænsning eller forældelse, og
- 3) i henhold til den pågældende konvention ikke kan fraviges eller ikke kan fraviges ved aftale til ugunst for afsenderen.

Afsenderens pligter og erstatningsansvar

§ 287. Afsenderen skal, medmindre andet er aftalt i transportaftalen, levere godset klar til transporten. Afsenderen skal under alle omstændigheder levere godset i en sådan stand, at det tåler den planlagte transport, herunder lastning, håndtering, stuvning, surring, sikring og losning, og således, at det ikke forårsager skade på personer eller ejendom.

Stk. 2. Afsenderen skal på behørig og omhyggelig vis opfylde de forpligtelser, denne har påtaget sig ved aftale i henhold til § 263, stk. 2.

Stk. 3. Når afsenderen pakker en container eller laster et køretøj, skal denne på behørig og omhyggelig vis stuve, surre og sikre indholdet i eller på containeren eller køretøjet, således at det ikke forårsager skade på personer eller ejendom.

§ 288. Afsenderen skal besvare transportørens anmodninger om tilvejebringelse af de oplysninger og instruktioner, der kræves for, at godset kan håndteres og transporteres på behørig vis, hvis oplysningerne er i afsenderens besiddelse, eller hvis denne med rimelighed kan tilvejebringe instruktionerne, og hvis transportøren ikke med rimelighed kan skaffe dem til veje.

§ 289. Afsenderen skal i rimelig tid give transportøren sådanne oplysninger, instruktioner og dokumenter vedrørende godset, som ikke på anden rimelig vis er tilgængelige for transportøren, og som er nødvendige for at

- 1) håndtere og transportere godset på en forsvarlig måde, herunder oplyse hvilke forholdsregler transportøren eller en udførende part skal tage, og
- 2) transportøren kan opfylde gældende love, forskrifter eller andre krav fra myndighederne i forbindelse med den planlagte transport, forudsat at transportøren i rimelig tid underretter afsenderen om, hvilke oplysninger, instruktioner og dokumenter denne ønsker.

Stk. 2. Denne bestemmelse påvirker ikke specifikke forpligtelser, der følger af anden lovgivning, forskrifter eller andre krav fra myndighederne, til at give oplysninger, instruktioner og dokumenter vedrørende godset i forbindelse med den planlagte transport.

§ 290. Afsenderen er ansvarlig for tab eller skade, der rammer transportøren, hvis denne godtgør, at tabet eller skaden skyldes, at afsenderen har undladt at opfylde sine forpligtelser efter dette kapitel.

Stk. 2. Afsenderen fritages helt eller delvist for ansvar, hvis tabet eller skaden ikke er forårsaget af fejl eller forsømmelse begået af afsenderen eller af en person nævnt i § 294. Dette gælder dog ikke, hvis årsagen til tabet eller skaden er afsenderens manglende opfyldelse af sine forpligtelser i henhold til § 291, stk. 1 og 2, og § 292.

Stk. 3. Når afsenderen fritages delvist for ansvar i henhold til denne bestemmelse, ifalder denne kun ansvar for den del af tab eller skade, der skyldes fejl eller forsømmelse begået af denne eller af en person nævnt i § 294.

§ 291. Afsenderen skal i rimelig tid give transportøren korrekte oplysninger til brug for udarbejdelse af transportoplysninger og udstedelse af transportdokumenter eller elektroniske transportdokumenter, herunder de i § 301, stk. 1, nævnte oplysninger, samt navnene på

- 1) den, der skal fremstå som afsender i transportoplysningerne,
- 2) den, der skal modtage godset, hvis en sådan er angivet, og
- 3) den, til hvis ordre et transportdokument eller et elektronisk transportdokument skal udstedes, hvis en sådan er angivet.

Stk. 2. Afsenderen anses for at indestå for, at de i stk. 1 nævnte oplysninger er korrekte, når disse er modtaget af transportøren. Afsenderen skal holde transportøren skadesløs for tab eller skade, der skyldes, at sådanne oplysninger er urigtige.

§ 292. Afsenderen skal ved gods, der på grund af dets beskaffenhed eller egenskab udgør eller med rimelighed kan antages at ville kunne udgøre en fare for personer, ejendom eller miljøet, underrette transportøren om godsets farlige beskaffenhed eller egenskab i rimelig tid, før godset leveres til transportøren eller til den udførende part. Har afsenderen leveret farligt gods uden at oplyse herom, og har hverken transportøren eller den udførende part kendskab til dets farlige beskaffenhed eller egenskab, er afsenderen ansvarlig over for transportøren for tab eller skade, der skyldes en sådan manglende orientering.

Stk. 2. Afsenderen skal mærke farligt gods som nævnt i stk. 1 i overensstemmelse med anden lovgivning, forskrifter eller myndighedskrav, der finder anvendelse på ethvert led af den planlagte transport af godset. Har afsenderen undladt at mærke sådant farligt gods, er denne ansvarlig over for transportøren for tab eller skade, der skyldes en sådan manglende mærkning.

§ 293. En kontraktsbestemt afsender er underlagt forpligtelser og ansvar som afsenderen i henhold til §§ 287-292, 294 og 320c, stk. 2, og kan påberåbe sig rettigheder og indsigelser som afsenderen i henhold til §§ 287-292, 294 og 504.

Stk. 2. Stk. 1 påvirker ikke afsenderens forpligtelser, ansvar, rettigheder eller indsigelser.

§ 294. Afsenderen er ansvarlig for manglende opfyldelse af sine forpligtelser efter dette kapitel, når tabet eller skaden skyldes handlinger eller undladelser foretaget af personer, herunder ansatte, agenter og underleverandører, som afsenderen har overladt udførelsen af sine forpligtelser til. Afsenderen er ikke ansvarlig for handlinger eller undladelser begået af transportøren eller en udførende part, som handler på vegne af transportøren, og som afsenderen har overladt udførelsen af sine forpligtelser til.

§ 295. Træder afsenderen tilbage fra transportaftalen, før udførelsen af transporten er påbegyndt, kan transportøren kræve erstatning for fragttab og anden skade.

Stk. 2. Blicher godset ikke leveret i rette tid, kan transportøren hæve transportaftalen, hvis forsinkelsen udgør et væsentligt kontraktbrud. Vil transportøren hæve aftalen, må denne give meddelelse herom til afsenderen uden ugrundet ophold efter forespørgsel herom fra afsenderen, dog senest ved modtagelsen af godset til transport. Gør transportøren ikke det, går retten til at hæve tabt. Hæves aftalen, kan transportøren kræve erstatning for fragttab og anden skade.

Stk. 3. Kræver afsenderen eller modtageren, at transporten skal afbrydes, og godset udleveres på et andet sted end bestemmelsesstedet, kan transportøren kræve erstatning for fragttab og anden skade. Transporten kan ikke kræves afbrudt, hvis dette vil medføre væsentlig skade eller ulempe for transportøren eller andre afsendere.

Stk. 4. Reglerne i § 352, stk. 2-4, gælder tilsvarende.

§ 296. Medmindre andet er aftalt, betales gængs fragt på leveringstidspunktet. Fragten kan kræves betalt, når godset modtages.

Stk. 2. For gods, der ikke er i behold ved transportens slutning, kan fragt ikke kræves, medmindre det er gået tabt som følge af dets egen beskaffenhed, mangler ved indpakningen eller fejl eller forsømmelse på afsenderens side, eller transportøren har solgt det for ejerens regning eller har løst, uskadeliggjort eller tilintetgjort det i henhold til § 268.

Stk. 3. Forudbetalt fragt skal betales tilbage, hvis transportøren i medfør af stk. 2 ikke har krav på fragt.

Elektronisk transportdokument

§ 297. Med forbehold for de i dette kapitel anførte krav kan alt, hvad der skal anføres i eller på et transportdokument

i henhold til dette kapitel, angives i et elektronisk transportdokument, forudsat at udstedelsen og den efterfølgende anvendelse af et elektronisk transportdokument sker med transportørens og afsenderens samtykke.

Stk. 2. Med forbehold for de i dette kapitel anførte krav har udstedelsen af den eksklusive kontrol med eller overdragelse af et elektronisk transportdokument den samme retsvirkning som udstedelsen, besiddelsen eller overdragelsen af et transportdokument.

§ 298. Anvendelse af et negotiabelt elektronisk transportdokument skal ske i henhold til procedurer, der fastsætter

- 1) metoden for udstedelse og overdragelse af dette dokument til en efterfølgende ihænde-haver,
- 2) en sikkerhed for, at dette dokument bevarer sin ægthed,
- 3) måden, hvorpå ihænde-haveren kan godtgøre, at vedkommende er ihænde-haveren, og
- 4) måden, hvorpå det bekræftes, at udlevering af godset til ihænde-haveren er sket, eller at et elektronisk transportdokument ikke længere har nogen retsvirkning eller gyldighed i henhold til § 299, stk. 2, eller § 312, stk. 1, nr. 1, litra b, og nr. 2.

Stk. 2. Der skal være henvist til de i stk. 1 nævnte procedurer i transportoplysningerne, og disse procedurer skal være let tilgængelige.

§ 299. Hvis der er udstedt et negotiabelt transportdokument, og transportøren og ihænde-haveren aftaler at udskifte dette med et negotiabelt elektronisk transportdokument, skal

- 1) ihænde-haveren udlevere det negotiable transportdokument eller, hvis der er udstedt mere end ét, samtlige negotiable transportdokumenter til transportøren,
- 2) transportøren udstede et negotiabelt elektronisk transportdokument til ihænde-haveren indeholdende en erklæring om, at dette træder i stedet for det negotiable transportdokument, og
- 3) det negotiable transportdokument ophører med at have retsvirkning eller gyldighed.

Stk. 2. Hvis der er udstedt et negotiabelt elektronisk transportdokument, og transportøren og ihænde-haveren aftaler at udskifte dette med et negotiabelt transportdokument, skal

- 1) transportøren i stedet for det elektroniske transportdokument udstede et negotiabelt transportdokument til ihænde-haveren indeholdende en erklæring om, at dette træder i stedet for det negotiable elektroniske transportdokument, og
- 2) det negotiable elektroniske transportdokument ophøre med at have retsvirkning eller gyldighed.

Transportdokument og elektronisk transportdokument

§ 300. Medmindre afsenderen og transportøren har aftalt ikke at benytte et transportdokument eller et elektronisk transportdokument, eller hvis det følger sædvane eller branchepraksis, at et sådant ikke benyttes, har afsenderen eller, hvis denne samtykker, den kontraktsbestemte afsender, når godset udleveres til transport hos transportøren eller den udførende part, ret til efter afsenderens valg at få udstedt

- 1) et ikke-negotiabelt transportdokument eller med forbehold for § 297, stk. 1, et ikke-negotiabelt elektronisk transportdokument eller
- 2) et egnet negotiabelt transportdokument eller med forbehold for § 297, stk. 1, et negotiabelt elektronisk transportdokument, medmindre afsenderen og transportøren har aftalt ikke at benytte et negotiabelt transportdokument eller et negotiabelt elektronisk transportdokument, eller hvis det følger af sædvane eller branchepraksis, at et sådant ikke benyttes.

§ 301. Transportoplysninger i et transportdokument eller et elektronisk transportdokument som nævnt i § 300 skal indeholde følgende oplysninger fra afsenderen:

- 1) En beskrivelse af godset, som er passende i forhold til den aktuelle transport,
- 2) nødvendig mærkning til identificering af godset,
- 3) antal kolli eller enheder eller godsets mængde og
- 4) godsets vægt, hvis afsenderen har oplyst herom.

Stk. 2. De i stk. 1, nr. 2-4, nævnte oplysninger skal foreligge skriftligt. Hvis afsender og modtager af de skriftlige oplysninger samtykker hertil, kan skriftlighedskravet opfyldes ved elektronisk kommunikation.

Stk. 3. Transportoplysninger i et transportdokument eller et elektronisk transportdokument som nævnt i § 300 skal også indeholde

- 1) en erklæring om godsets synlige tilstand, jf. stk. 5, på det tidspunkt, hvor transportøren eller en udførende part modtager det til transport,
- 2) transportørens navn og adresse,
- 3) datoen, hvor transportøren eller en udførende part modtog godset, da godset blev lastet om bord på skibet, eller da transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument blev udstedt, og
- 4) hvis transportdokumentet er negotiabelt, antallet af originaleksemplarer af det negotiable transportdokument, hvis der er udstedt mere end et originaleksemplar.

Stk. 4. Transportoplysninger i et transportdokument eller et elektronisk transportdokument som nævnt i § 300 skal yderligere indeholde

- 1) modtagerens navn og adresse, hvis afsenderen har oplyst herom,
- 2) skibets navn, hvis det er angivet i transportaftalen,
- 3) modtagelsesstedet og udleveringsstedet, hvis transportøren har kendskab hertil, og
- 4) lastehavn og lossehavn, hvis denne er angivet i transportaftalen.

Stk. 5. Ved godsets synlige tilstand i stk. 3, nr. 1, til godsets tilstand baseret på

- 1) en rimelig ekstern besigtigelse af godset i emballeret stand på det tidspunkt, hvor afsenderen leverer det til transportøren eller en udførende part, og
- 2) enhver yderligere besigtigelse, som transportøren eller en udførende part faktisk gennemfører, før der udstedes et transportdokument eller et elektronisk transportdokument.

§ 302. Hvis en transportør er angivet ved navn i transportoplysningerne, har øvrige oplysninger om transportørens

identitet, som måtte være i strid med denne angivelse i transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument, ikke retsvirkning.

Stk. 2. Hvis der ikke ud fra transportoplysningerne kan identificeres en transportør, som det kræves i henhold til § 301, stk. 3, nr. 2, men hvor transportoplysningerne angiver, at godset er lastet om bord på et navngivet skib, antages skibets registrerede ejer at være transportøren, medmindre vedkommende godtgør, at skibet var bareboatbefragtet på transporttidspunktet, og transportøren kan identificere bareboatbefragteren og oplyse dennes adresse, i hvilket tilfælde bareboatbefragteren antages at være transportøren. Alternativt kan den registrerede ejer godtgøre, at denne ikke er transportøren ved at identificere transportøren og oplyse dennes adresse. Bareboatbefragteren kan på samme måde godtgøre, at denne ikke er transportøren.

Stk. 3. Intet i denne bestemmelse er til hinder for, at den berettigede godtgør, at en anden end den, der er angivet i transportoplysningerne eller er identificeret i overensstemmelse med stk. 2, er transportøren.

§ 303. Et transportdokument skal underskrives af transportøren eller af den, der handler på vegne af transportøren.

Stk. 2. Et elektronisk transportdokument skal påføres elektronisk signatur af transportøren eller af den, der handler på vegne af transportøren. Den elektroniske signatur skal identificere den, som underskriver i henhold til et elektronisk transportdokument, og skal gengive transportørens autorisation af det elektroniske transportdokument.

§ 304. Hvis en eller flere af transportoplysningerne som nævnt i § 301, stk. 1-3 mangler eller ikke er korrekte, berører det ikke i sig selv transportdokumentets eller det elektroniske transportdokuments retlige karakter eller gyldighed.

Stk. 2. Hvis transportoplysningerne indeholder en dato uden at angive dens betydning, anses datoen at være, da

- 1) alt gods, som er angivet i transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument, blev lastet om bord på skibet, hvis transportoplysningerne angiver, at godset er lastet om bord på et skib, eller
- 2) transportøren eller en udførende part modtog godset, hvis transportoplysningerne ikke angiver, at godset er lastet om bord på et skib.

Stk. 3. Hvis transportoplysningerne ikke angiver godsets synlige tilstand på det tidspunkt, hvor transportøren eller den udførende part modtog det, anses transportoplysningerne for at angive, at godsets synlige tilstand var god på tidspunktet, hvor transportøren eller en udførende part modtog dette.

§ 305. Transportøren skal tage forbehold for de i § 301, stk. 1, nævnte oplysninger, hvis denne ikke påtager sig ansvar for rigtigheden af afsenderens oplysninger, hvis

- 1) transportøren ved, at væsentlige oplysninger i transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument er urigtige eller vildledende, eller
- 2) transportøren har rimelig grund til at antage, at væsentlige oplysninger i transportdokumentet eller det elek-

troniske transportdokument er urigtige eller vildledende.

Stk. 2. Transportøren kan, uden at dette berører stk. 1, tage forbehold for de i § 301, stk. 1, nævnte oplysninger under de omstændigheder og på den måde, som er angivet i stk. 3 og 4, hvis denne ikke påtager sig ansvaret for rigtigheden af afsenderens oplysninger.

Stk. 3. Hvis godset ikke udleveres til transportøren eller en udførende part i en lukket container eller et lukket køretøj, eller hvis det udleveres i en lukket container eller et lukket køretøj, og transportøren eller en udførende part faktisk besigtiger det, kan transportøren tage forbehold for de i § 301, stk. 1, nævnte oplysninger, hvis

- 1) transportøren ikke på en fysisk gennemførlig eller kommerciel fornuftig måde har kunnet kontrollere afsenderens oplysninger, i hvilket tilfælde transportøren kan oplyse, hvilke oplysninger det ikke har været muligt at kontrollere, eller
- 2) transportøren har rimelig grund til at tro, at afsenderens oplysninger er urigtige, i hvilket tilfælde transportøren kan tilføje en anmærkning om, hvad der med rimelighed må anses for værende rigtige oplysninger.

Stk. 4. Hvis godset udleveres til transportøren eller en udførende part i en lukket container eller et lukket køretøj, kan transportøren tage forbehold for de i § 301, stk. 1, nr. 1-3, nævnte oplysninger, hvis

- 1) godset i containeren eller køretøjet ikke faktisk er besigtiget af transportøren eller den udførende part, og
- 2) hverken transportøren eller den udførende part på anden måde har kendskab til indholdet, før transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument udstedes.

Stk. 5. Transportøren kan ligeledes, hvis godset udleveres i en lukket container eller et lukket køretøj til transportøren eller den udførende part, tage forbehold for de i § 301, stk. 1, nr. 4, nævnte oplysninger, hvis

- 1) hverken transportøren eller den udførende part har vejret containeren eller køretøjet, og afsenderen og transportøren ikke forud for forsendelsen er blevet enige om, at containeren eller køretøjet skulle vejes, og vægten opgives i transportoplysningerne, eller
- 2) det ikke på en fysisk gennemførlig eller kommerciel fornuftig måde var muligt at kontrollere containerens eller køretøjets vægt.

Stk. 6. Et forbehold nævnt i stk. 5 skal foreligge skriftligt. Hvis afsender og modtager af det skriftlige forbehold samtykker hertil, kan skriftlighedskravet opfyldes ved elektronisk kommunikation.

§ 306. I den udstrækning, der ikke er taget forbehold i henhold til § 305 over for transportoplysninger, gælder følgende:

- 1) Et transportdokument eller et elektronisk transportdokument er bevis for, at transportøren har modtaget godset som beskrevet i transportoplysningerne, medmindre modbevis føres.
- 2) Modbevis i henhold til nr. 1 er ikke tilladt i forhold til transportoplysninger, som er angivet i et

a) negotiabelt transportdokument eller et negotiabelt elektronisk transportdokument, der er overdraget til en tredjepart i god tro, eller

b) enkeltokument, der er overdraget til en modtager i god tro.

3) Transportøren er afskåret fra at føre modbevis i henhold til nr. 1 over for en modtager, der i god tro har handlet i tillid til en eller flere af følgende oplysninger, som er indeholdt i et ikke-negotiabelt transportdokument eller et ikke-negotiabelt elektronisk transportdokument:

- a) Transportoplysninger angivet i § 301, stk. 1, når sådanne data er givet af transportøren,
- b) angivelse af antallet af containere, type og identifikationsnummer, men dog ikke identifikationsnummer for forsegling af containerne og
- c) transportoplysninger, som angivet i § 301, stk. 3.

§ 307. Påføres en tredjemand tab ved at indløse et transportdokument eller et elektronisk transportdokument i tillid til, at oplysningerne i dokumentet er rigtige, er transportøren ansvarlig, hvis denne har eller burde have indset, at transportoplysningerne var vildledende for tredjemand. Ret til ansvarsbegrænsning efter dette kapitel falder bort, hvis transportøren ikke har gjort det, der var muligt for at hindre, at tab opstår på grund af de vildledende oplysninger.

Stk. 2. Svarer godset ikke til oplysningerne i transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument, er transportøren på modtagerens forlangende forpligtet til at oplyse, om afsenderen har udstedt en erklæring om at holde transportøren skadesløs for urigtige eller ufuldstændige oplysninger (indemnitetserklæring). Transportøren er i så fald forpligtet til at gøre modtageren bekendt med indholdet af en sådan erklæring.

Udlevering af godset

§ 308. Når godset er ankommet til bestemmelsesstedet, skal den, der kræver godset udleveret i henhold til transportaftalen, tage imod godset på det tidspunkt eller i det tidsrum og på det sted, som fremgår af transportaftalen, eller i mangel af en sådan aftale på det tidspunkt og sted, hvor udlevering med rimelighed kan forventes i henhold til de aftalte vilkår, handelsbrug eller anden sædvane i den pågældende fart og omstændighederne ved transporten.

§ 309. Modtageren skal på anmodning fra transportøren eller den udførende part, der udleverer godset, bekræfte på den for udleveringsstedet sædvanlige måde, at godset er modtaget fra transportøren eller den udførende part. Transportøren kan nægte at udlevere godset, hvis modtageren ikke vil bekræfte, at godset er modtaget. Bekræftelse på, at godset er modtaget, skal foreligge skriftligt. Hvis bekræftelsens afsender og modtager begge samtykker hertil, kan skriftlighedskravet opfyldes ved elektronisk kommunikation.

§ 310. Når der hverken er udstedt et negotiabelt transportdokument eller et negotiabelt elektronisk transportdokument, skal følgende fremgangsmåde anvendes:

- 1) Transportøren skal udlevere godset til modtageren på det i § 308 nævnte tidspunkt og sted. Transportøren kan nægte udlevering, hvis den, der hævder at være modtager, ikke på transportørens anmodning legitimerer sig behørigt som modtager.
- 2) Rådighedshaver skal, hvis modtagerens navn og adresse ikke er angivet i transportoplysningerne, før eller ved godsets ankomst til udleveringsstedet underrette transportøren om modtagerens navn og adresse.
- 3) Transportøren kan med forbehold for § 315, stk. 1, underrette rådighedshaver herom og anmode om dennes instruks vedrørende godsets udlevering, hvis godset ikke kan udleveres, fordi
 - a) modtageren efter at have modtaget meddelelse om godsets ankomst ikke på det tidspunkt eller inden for det i § 308 nævnte tidsrum kræver godset udleveret fra transportøren efter dets ankomst til udleveringsstedet,
 - b) transportøren nægter at udlevere godset, fordi den, der hævder at være modtager, ikke legitimerer sig behørigt som modtager, eller
 - c) transportøren efter at have gjort sig rimelige anstrengelser ikke kan komme i forbindelse med modtageren for at få leveringsinstrukser.
- 4) Hvis transportøren efter at have gjort sig rimelige anstrengelser, som angivet i nr. 3, ikke kan komme i forbindelse med rådighedshaver, kan transportøren underrette afsenderen herom og anmode om dennes instruks vedrørende godsets udlevering. Hvis transportøren efter at have gjort sig rimelige anstrengelser ikke kan komme i forbindelse med afsenderen, kan transportøren underrette den kontraktsbestemte afsender herom og anmode om dennes instruks vedrørende godsets udlevering.
- 5) Den transportør, der udleverer godset efter at have opnået instruks i henhold til nr. 3 eller 4 fra rådighedshaver, afsender eller den kontraktsbestemte afsender, er frigjort for sine forpligtelser til at udlevere godset i henhold til transportaftalen.

§ 311. Når der er udstedt et enkeltokument, skal følgende fremgangsmåde anvendes:

- 1) Transportøren skal udlevere godset til modtageren på det i § 308 nævnte tidspunkt og sted, hvis modtageren på transportørens anmodning legitimerer sig og overgiver enkeltokumentet til transportøren. Transportøren kan nægte udlevering, hvis den, der hævder at være modtager, ikke på transportørens anmodning legitimerer sig behørigt som modtager. Transportøren skal nægte udlevering, hvis den, der hævder at være modtager, ikke overgiver enkeltokumentet. Hvis der er udstedt mere end et originaleksemplar af enkeltokumentet, er det tilstrækkeligt med overgivelse af ét eksemplar, hvorefter de øvrige eksemplarer ikke længere har retsvirkning eller gyldighed.
- 2) Transportøren kan med forbehold for § 315, stk. 1, underrette afsenderen herom og anmode om dennes in-

struks vedrørende godsets udlevering, hvis godset ikke kan udleveres, fordi

- a) modtageren efter at have modtaget meddelelse om godsets ankomst ikke på det tidspunkt eller inden for den i § 308 nævnte periode kræver godset udleveret fra transportøren efter dets ankomst til udleveringsstedet,
 - b) transportøren nægter at udlevere godset, fordi den, der hævder at være modtager, ikke legitimerer sig behørigt som modtager eller ikke overgiver enkeltokumentet, eller
 - c) transportøren efter at have gjort sig rimelige anstrengelser ikke kan komme i forbindelse med modtageren for at få leveringsinstrukser.
- 3) Hvis transportøren efter at have gjort sig rimelige anstrengelser, som angivet i nr. 2, ikke kan komme i forbindelse med afsenderen, kan transportøren underrette den kontraktsbestemte afsender herom og anmode om dennes instruks vedrørende godsets udlevering.
 - 4) Den transportør, der udleverer godset efter at have opnået instruks i henhold til nr. 2 eller 3 fra afsenderen eller den kontraktsbestemte afsender, er frigjort for sine forpligtelser til at udlevere godset i henhold til transportaftalen, uanset om enkeltokumentet er overgivet til transportøren.

§ 312. Når der er udstedt et negotiabelt transportdokument eller et negotiabelt elektronisk transportdokument, skal følgende fremgangsmåde anvendes:

- 1) Ihændeoveren af det negotiable transportdokument eller det negotiable elektroniske transportdokument er berettiget til efter godsets ankomst til udleveringsstedet at kræve det udleveret fra transportøren, der skal udlevere godset på det i § 308 nævnte tidspunkt og sted til ihændeoveren
 - a) mod overgivelse af det negotiable transportdokument og, hvis ihændeoveren er en af de i § 251, nr. 10, litra a, nævnte, når ihændeoveren legitimerer sig behørigt, eller
 - b) når ihændeoveren i henhold til de i § 298, stk. 1, nævnte procedurer har godtgjort, at denne er ihændeover af det negotiable elektroniske transportdokument.
- 2) Hvis der er udstedt mere end et originaleksemplar af det negotiable transportdokument, og antallet af originaleksemplarer er angivet i dokumentet, vil overgivelse af ét eksemplar være tilstrækkeligt, hvorefter de øvrige eksemplarer ikke længere har retsvirkning eller gyldighed. Hvis der er anvendt et negotiabelt elektronisk transportdokument, ophører dette med at have retsvirkning eller gyldighed i henhold til de i § 298, stk. 1, krævede procedurer ved godsets udlevering til ihændeoveren.

Stk. 2. Transportøren skal nægte at udlevere godset, hvis kravene i stk. 1, nr. 1, ikke opfyldes. Angiver det negotiable transportdokument eller det negotiable elektroniske transportdokument imidlertid udtrykkeligt, at godset kan udleveres uden overgivelse af transportdokumentet eller det elek-

troniske transportdokument, kan transportøren med forbehold for § 315, stk. 1, underrette afsenderen herom og anmode om dennes instruks vedrørende godsets udlevering, hvis godset ikke kan udleveres fordi

- 1) ihændehaveren efter at have modtaget meddelelse om godsets ankomst ikke på det tidspunkt eller inden for den i § 308 nævnte periode kræver godset udleveret efter dets ankomst til udleveringsstedet fra transportøren,
- 2) transportøren nægter at udlevere godset, fordi den, der hævder at være ihændehaver, ikke legitimerer sig behørigt som værende en af de i § 251, nr. 10, litra a, nævnte, eller
- 3) transportøren efter at have gjort sig rimelige anstrengelser ikke kan komme i forbindelse med ihændehaveren for at få udleveringsinstrukser.

Stk. 3. Hvis transportøren efter at have gjort sig rimelige anstrengelser, som angivet i stk. 2, ikke kan komme i forbindelse med afsenderen, kan transportøren underrette den kontraktbestemte afsender herom og anmode om dennes instruks vedrørende godsets udlevering.

Stk. 4. Den transportør, der i henhold til stk. 2, 2. led, udleverer godset efter instruks fra afsenderen eller den kontraktbestemte afsender, er frigjort fra sine forpligtelser til at udlevere godset i henhold til transportaftalen, uanset om det negotiable transportdokument er overgivet til transportøren, eller den, der kræver levering i henhold til et negotiable elektronisk transportdokument i henhold til de i § 298, stk. 1, nævnte procedurer, har godtgjort, at denne er ihændehaveren.

Stk. 5. Den, der i henhold til stk. 2, 2. led, giver instruks om udlevering af godset, skal holde transportøren skadesløs for tab, der er opstået som følge af, at denne holdes erstatningsansvarlig over for ihændehaveren i henhold til stk. 7. Transportøren kan nægte at følge disse instrukser, hvis den, der giver instruks, ikke stiller en passende sikkerhed, som med rimelighed kan kræves af transportøren.

Stk. 6. Den, som bliver ihændehaver af et negotiable transportdokument, efter at transportøren har udleveret godset efter stk. 4, får rettigheder mod transportøren efter transportaftalen med undtagelse af retten til at kræve godset udleveret, hvis grundlaget for ihændehavelsen er en kontrakt eller anden aftale indgået før udleveringen.

Stk. 7. Uanset stk. 4 og 6, får en ihændehaver, som bliver ihændehaver, efter godset er udleveret, og som hverken havde kendskab til eller kunne have kendskab til en sådan udlevering på det tidspunkt, hvor denne blev ihændehaver, de rettigheder, der følger af det negotiable transportdokument eller det negotiable elektroniske transportdokument. Er godsets forventede ankomsttidspunkt angivet i transportoplysningerne, eller er det heri angivet, hvordan oplysninger om, hvorvidt godset er udleveret, kan fremskaffes, er der en formodning for, at ihændehaveren, da denne blev ihændehaver, havde kendskab til eller burde have kendskab til godsets udlevering.

§ 313. Melder der sig flere modtagere, der legitimerer sig ved forskellige originaleksemplarer af transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument, skal transportøren

oplægge godset under sikker forvaring i henhold til § 315, stk. 2-5, for rette vedkommendes regning. Underretning herom skal uden ophold gives dem, der har meldt sig.

§ 314. Om mortifikation af et bortkommet transportdokument gælder mortifikationsloven. Godset kan kræves udleveret mod sikkerhedsstillelse for krav, som indehaveren af det bortkomne transportdokument måtte gøre gældende mod transportøren, når offentlig indkaldelse har fundet sted eller efter særlig kendelse af retten.

§ 315. Gods, der er ankommet til bestemmelsesstedet, anses for ikke at kunne udleveres, når

- 1) modtageren ikke accepterer udlevering af godset i henhold til §§ 308-312 og 316 på det i § 308 nævnte tidspunkt og sted,
- 2) rådighedshaveren, ihændehaveren, afsenderen eller den kontraktbestemte afsender ikke kan findes eller undlader at give transportøren de nødvendige instrukser i henhold til §§ 310-312,
- 3) transportøren kan eller skal nægte at udlevere godset i henhold til §§ 309-312,
- 4) loven eller reglerne på det sted, hvor udlevering skal ske, ikke tillader, at transportøren udleverer godset til modtageren, eller
- 5) godset af andre grunde ikke kan udleveres af transportøren.

Stk. 2. Med forbehold for andre rettigheder, som transportøren måtte have over for afsenderen, rådighedshaveren eller modtageren, når godset ikke har kunnet udleveres, kan transportøren for regning og risiko af den, der er berettiget til godset, træffe forholdsregler vedrørende godset, som omstændighederne med rimelighed kræver, herunder

- 1) opbevare godset på et passende sted,
- 2) pakke godset ud, hvis det er pakket i container eller på køretøj, eller træffe andre forholdsregler vedrørende godset, herunder at flytte godset, og
- 3) foranledige godset solgt eller destrueret i overensstemmelse med praksis eller i henhold til loven eller reglerne på det sted, hvor godset befinder sig på det pågældende tidspunkt.

Stk. 3. Transportøren kan kun træffe de i stk. 2 nævnte forholdsregler, hvis der forinden med rimeligt varsel er givet meddelelse om de forholdsregler, der påtænkes truffet, til den, der i transportoplysningerne eventuelt er angivet som den, der skal underrettes om godsets ankomst til bestemmelsesstedet, og til en i nævnte rækkefølge, hvis vedkommende er kendt af transportøren, det kan være modtageren, rådighedshaveren eller afsenderen. Transportørens meddelelse skal foreligge skriftligt. Hvis meddelelsens afsender og modtager begge samtykker hertil, kan skriftlighedskravet opfyldes ved elektronisk kommunikation.

Stk. 4. Transportøren skal, hvis godset sælges i henhold til stk. 2, nr. 3, tilbageholde salgssummen med fradrag for eventuelt omkostninger, som denne har afholdt, samt eventuelt andre tilgodehavender opstået i forbindelse med transport af godset til fordel for den, der er berettiget til godset.

Stk. 5. Transportøren er ikke ansvarlig for tab af eller skade på godset, som er opstået i den periode, hvor godset i

henhold til denne bestemmelse ikke kan udleveres, medmindre den berettigede kan bevise, at sådant tab eller skade er opstået, fordi transportøren har undladt at træffe forholdsregler, der efter omstændighederne ville være rimelige for at beskytte godset, og at transportøren vidste eller burde have vidst, at tab af eller skade på godset ville opstå som følge af en sådan undladelse.

§ 316. Dette kapitel påvirker ikke transportørens eller den udførende parts ret til i henhold til transportaftalen eller efter gældende ret at tilbageholde godset til sikkerhed for udestående krav.

§ 317. Udleveres godset til modtageren uden betaling af krav mod afsenderen, som modtageren skulle have betalt, forbliver afsenderen ansvarlig, medmindre udleveringen medfører tab for afsenderen, og transportøren måtte have indset dette.

Stk. 2. Transportøren er ikke forpligtet til at sælge oplagt gods for at få dækket fordringer mod afsenderen, som modtageren skulle have betalt. Finder salg sted, uden at fordringerne dækkes, er afsenderen ansvarlig for de udækkede fordringer.

Rådighedshavers rettigheder

§ 318. Råderetten kan kun udøves af rådighedshaveren og er begrænset til retten til at

- 1) give eller ændre instruktioner vedrørende godset, som ikke udgør en ændring af transportaftalen,
- 2) få godset udleveret i en planlagt anløbshavn eller ved en indlandstransport på et hvilket som helst sted langs transportruten og
- 3) erstatte modtageren med en anden person, herunder rådighedshaveren.

Stk. 2. Råderetten eksisterer under hele transportørens ansvarsperiode som angivet i § 273 og ophører ved periodens udløb.

§ 319. Med undtagelse af de i stk. 2-4 nævnte tilfælde

- 1) er afsenderen rådighedshaver, medmindre afsenderen ved transportaftalens indgåelse udpeger modtageren, den kontraktsbestemte afsender eller en anden som værende rådighedshaver,
- 2) kan rådighedshaveren overdrage råderetten til en anden person, så overdragelsen får virkning over for transportøren, når den, som overdrager råderetten, underretter transportøren om overdragelsen, hvorefter den, som råderetten overdrages til, bliver ny rådighedshaver, og
- 3) skal rådighedshaveren legitimere sig på behørig vis ved udøvelse af råderetten.

Stk. 2. Når der er udstedt et enkeltdokument

- 1) er afsenderen rådighedshaver og kan overdrage råderetten til den i enkeltdokumentet nævnte modtager ved at overlevere dokumentet til denne uden påtegning, og hvis der er udstedt mere end et originaleksemplar af dokumentet, skal alle originaleksemplarerne overleveres for at overdragelse af råderetten effektueres, og
- 2) skal rådighedshaveren for at udøve sin råderet fremvise dokumentet og legitimere sig på behørig vis, og hvis

der er udstedt mere end et originaleksemplar af dokumentet, skal alle originaleksemplarer fremvises, og hvis dette ikke sker, kan råderetten ikke udøves.

Stk. 3. Når der er udstedt et negotiabelt transportdokument,

- 1) er ihændehaveren rådighedshaver. Hvis der er udstedt mere end et originaleksemplar af det negotiable transportdokument, er rådighedshaveren den ihændehaver, der har alle originalerne,
- 2) kan ihændehaveren overdrage råderetten ved at overlevere det negotiable transportdokument til en anden person i overensstemmelse med § 320e. Hvis der er udstedt mere end et originaleksemplar af dokumentet, skal alle originaleksemplarerne overleveres til den pågældende person for at effektuere en overdragelse af råderetten, og
- 3) skal ihændehaveren for at udøve råderetten fremvise det negotiable transportdokument til transportøren, og, hvis ihændehaveren er en af de i § 251, nr. 10, litra a, nævnte personer, skal ihændehaveren legitimere sig på behørig vis. Hvis der er udstedt mere end et originaleksemplar af dokumentet, skal alle originaleksemplarerne fremvises, og hvis dette ikke sker, kan råderetten ikke udøves.

Stk. 4. Når der er udstedt et negotiabelt elektronisk transportdokument,

- 1) er ihændehaveren rådighedshaver,
- 2) kan ihændehaveren overdrage råderetten til en anden ved at overføre det negotiable elektroniske transportdokument i overensstemmelse med de i § 298, stk. 1, nævnte procedurer, og
- 3) skal ihændehaveren for at kunne udøve råderetten godtgøre, at denne er ihændehaver i henhold til de i § 298, stk. 1, nævnte procedurer.

Stk. 5. Den, der i henhold til stk. 1, nr. 2, overdrager råderetten, skal underrette transportøren skriftligt. Hvis underrettningens afsender og modtager begge samtykker hertil, kan skriftlighedskravet opfyldes ved elektronisk kommunikation.

§ 320. Transportøren skal med forbehold for stk. 2-3 udføre de i § 318 nævnte instrukser, hvis

- 1) den, der giver instrukserne, er berettiget til at udøve råderetten,
- 2) instrukserne på rimelig vis kan udføres i overensstemmelse med deres vilkår på det tidspunkt, hvor transportøren modtager dem, og
- 3) instrukserne ikke griber forstyrrende ind i transportørens sædvanlige drift, herunder dennes udleveringspraksis.

Stk. 2. Rådighedshaveren skal i alle tilfælde erstatte transportøren for de rimelige tillægsudgifter, som denne måtte have afholdt, og skal holde transportøren skadesløs for tab eller skade, der følger af, at transportøren med rimelig omhu har udført enhver instruks meddelt i henhold til denne bestemmelse, herunder det erstatningsansvar som transportøren måtte blive pålagt som følge af tab eller skade på andet gods, der transporteres.

Stk. 3. Transportøren kan kræve, at rådighedshaveren stiller sikkerhed til dækning af tillægsudgifter, tab eller skade, som transportøren med rimelighed kan forvente vil opstå i forbindelse med udførelse af instrukser i henhold til denne bestemmelse. Transportøren kan nægte at udføre instrukserne, hvis rådighedshaveren ikke stiller sådan sikkerhed.

Stk. 4. Transportørens ansvar for tab af, skade på eller for forsinket udlevering af godset, som skyldes dennes undladelse af at efterleve rådighedshaverens instrukser i strid med transportørens forpligtelser i henhold til stk. 1, reguleres af §§ 274-281, og størrelsen af den erstatning, som transportøren skal betale, reguleres af §§ 282-284.

§ 320a. Gods, der udleveres i henhold til en instruks givet i overensstemmelse med § 320, stk. 1, anses for at være udleveret på bestemmelsesstedet, og §§ 308-317 om udlevering finder anvendelse på sådant gods.

§ 320b. Rådighedshaveren er den eneste, der kan indgå aftale med transportøren om andre ændringer i transportaftalen end de i § 318, stk. 1, nr. 2-3, nævnte.

Stk. 2. Ændringer i transportaftalen, herunder de i § 318, stk. 1, nr. 2-3, nævnte, skal påføres et negotiabelt transportdokument eller et enkeltokument eller skal indarbejdes i et negotiabelt elektronisk transportdokument eller skal på rådighedshaverens anmodning påføres et ikke-negotiabelt transportdokument eller skal indarbejdes i et ikke-negotiabelt elektronisk transportdokument. Ændringer, som påføres eller indarbejdes, skal signeres eller påføres elektronisk signatur i overensstemmelse med § 303.

§ 320c. Rådighedshaveren skal på transportørens eller den udførende parts anmodning i rimelig tid tilvejebringe oplysninger, instrukser eller dokumenter om godset, som ikke allerede er tilvejebragt af afsenderen eller på anden rimelig måde er tilgængelige for transportøren, og som med rimelighed er nødvendige for, at transportøren kan opfylde sine forpligtelser i henhold til transportaftalen.

Stk. 2. Hvis transportøren efter en rimelig indsats ikke kan komme i forbindelse med rådighedshaveren, eller hvis rådighedshaveren ikke kan tilvejebringe tilstrækkelige oplysninger, instrukser eller dokumenter til transportøren, skal de tilvejebringes af afsenderen. Hvis transportøren efter en rimelig indsats ikke kan komme i forbindelse med afsenderen, skal den kontraktsbestemte afsender tilvejebringe sådanne oplysninger, instrukser eller dokumenter.

§ 320d. Transportaftalens parter kan aftale at fravige § 318, stk. 1, nr. 2-3, stk. 2, og § 320. Parterne kan ligeledes aftale at indskrænke eller udelukke adgangen til at overdrage råderetten som nævnt i § 319, stk. 1, nr. 2.

Overdragelse af rettigheder samt fragt og andre krav

§ 320e. Ihændehaveren kan, når der er udstedt et negotiabelt transportdokument, overdrage de heri angivne rettigheder ved at overdrage dokumentet til en anden

- 1) med behørig påtegning enten til vedkommende modtager eller in blanco, hvis det er et ordredokument, eller
- 2) uden påtegning, hvis det er et

- a) ihændehaverdokument eller et dokument påtegnet in blanco eller
- b) dokument udstedt til en navngiven persons ordre, og overdragelsen sker mellem den første ihændehaver og den, som er angivet ved navn i dokumentet.

Stk. 2. Ihændehaveren kan, når der er udstedt et negotiabelt elektronisk transportdokument, overdrage de heri angivne rettigheder, uanset om dokumentet er udstedt til ordre eller til en navngiven persons ordre, ved at overdrage det elektroniske transportdokument i overensstemmelse med de i § 298, stk. 1, nævnte procedurer.

§ 320f. Med forbehold for § 320c er en ihændehaver, som ikke er afsender, og som ikke udøver rettigheder i henhold til transportaftalen, ikke ansvarlig i henhold til transportaftalen blot ved at være ihændehaver.

Stk. 2. En ihændehaver, som ikke er afsender, og som udøver enhver rettighed i henhold til transportaftalen, ifalder ethvert ansvar, som er pålagt denne i medfør af transportaftalen, i det omfang forpligtelser, som er pålagt denne, er inkorporeret i eller kan udledes af det negotiable transportdokument eller det negotiable elektroniske transportdokument.

Stk. 3. For så vidt angår stk. 1 og 2, udøver en ihændehaver, som ikke er afsender, ikke rettigheder i henhold til transportaftalen blot ved, at denne

- 1) indgår aftale med transportøren i henhold til § 299 om at udskifte et negotiabelt transportdokument med et negotiabelt elektronisk transportdokument eller om at udskifte et negotiabelt elektronisk transportdokument med et negotiabelt transportdokument eller
- 2) overdrager sine rettigheder i henhold til § 320e.

§ 320g. Er godset udleveret på anden måde end i henhold til et negotiabelt transportdokument eller et negotiabelt elektronisk transportdokument, er modtageren kun ansvarlig for betaling af fragt og andre krav i medfør af transportaftalen, når denne har fået varsel om kravene ved udleveringen eller vidste eller burde have vidst, at transportøren ikke havde fået betaling.

§ 320h. Hvis transportoplysningerne indeholder udtrykket forudbetalt fragt (Freight Prepaid) eller tilsvarende, kan transportøren ikke over for ihændehaveren eller modtageren gøre gældende, at fragten ikke er betalt. Denne bestemmelse finder ikke anvendelse, hvis ihændehaveren eller modtageren også er afsenderen.

Domstole og voldgift

§ 320i. Medmindre andet følger af lov om Bruxelles I-forordningen m.v. eller af lov om EF-domskonventionen m.v., herunder bekendtgørelser udstedt i medfør af disse love, finder stk. 2-12 anvendelse på søgsmål efter dette kapitel.

Stk. 2. Sager om transport af gods kan, medmindre andet følger af stk. 3-6 og 12, efter sagsøgers valg kun anlægges ved en kompetent domstol på det sted, hvor

- 1) sagsøgte har hjemsted,
- 2) modtagelses- eller udleveringsstedet i henhold til transportaftalen ligger, eller

- 3) godset oprindeligt blev lastet på eller endeligt blev losset fra skib.

Stk. 3. Sag mod transportøren kan ud over de i stk. 2 nævnte steder anlægges ved en i transportaftalen angivet kompetent domstol.

Stk. 4. En afsender kan kun anlægge sag mod den maritime udførende part ved en kompetent domstol på det sted, hvor

- 1) den maritime udførende part har hjemsted, eller
- 2) havnen, hvor den maritime udførende part modtog, udliveredede eller udførte sine arbejdsopgaver i tilknytning til godset, er beliggende.

Stk. 5. Sager mellem transportøren og maritime udførende parter eller mellem de sidstnævnte indbyrdes kan dog anlægges ved andre kompetente domstole end de i stk. 2 nævnte.

Stk. 6. Medmindre der er indgået en eksklusiv værnetingsaftale, der er bindende i henhold til stk. 7-8 eller 11, kan sagen, hvis der anlægges en enkelt sag mod såvel transportøren som den maritime udførende part på baggrund af en enkelt hændelse, kun anlægges ved en domstol, hvor sagen i henhold til både stk. 2 og 4 kan anlægges. Hvis der ikke findes en sådan domstol, kan sagen anlægges ved den domstol, der i henhold til stk. 4, nr. 2, er kompetent.

Stk. 7. En mellem en volumenkontrakts parter indgået aftale om, at en eller flere kompetente domstole har eksklusiv kompetence til at behandle tvisten, er bindende, hvis værnetingsaftalen er indeholdt i en volumenkontrakt, der tydeligt angiver parternes navn og adresse og enten er individuelt forhandlet eller fremgår af en særligt fremhævet erklæring om, at der er indgået en værnetingsaftale, og angiver det sted i volumenkontrakten, hvoraf aftalen fremgår.

Stk. 8. Den, der ikke er part i en volumenkontrakt, er alene omfattet af det i stk. 7 aftalte værneting, hvis

- 1) domstolen er beliggende på et af de i stk. 2 nævnte steder,
- 2) værnetingsaftalen fremgår af transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument, og
- 3) den pågældende i rimelig tid og på passende måde underrettes om stedet, hvor søgsmålet skal anlægges og underrettes om, at værneting er eksklusivt.

Stk. 9. Hvis et transportdokument eller et elektronisk transportdokument er udfærdiget ifølge et certeparti, som indeholder bestemmelser om kompetent domstol eller værneting, uden at dokumentet udtrykkeligt angiver, at disse bestemmelser er bindende for indehaveren af dokumentet, kan transportøren ikke påberåbe sig bestemmelserne mod en indehaver af dokumentet, som har erhvervet det i god tro.

Stk. 10. Stk. 2-8 gælder ikke, hvis hverken det aftalte modtagelses- eller udleveringssted ligger i Danmark.

Stk. 11. Parterne kan uanset stk. 2-8, efter at en tvist er opstået, aftale, hvilken kompetent domstol der skal afgøre tvisten.

Stk. 12. Dette kapitel er ikke til hinder for, at der tages foreløbige retsskridt her i riget til sikring af krav, herunder arrest. Er der iværksat sådanne foreløbige retsskridt, kan en dansk domstol kun træffe afgørelse om sagens materielle forhold, hvor

- 1) kravene i denne bestemmelse er opfyldt, eller
- 2) dette følger af en international konvention, som er gældende i Danmark.

§ 320j. Parterne kan aftale, at sager om transport af gods i medfør af dette kapitel skal afgøres ved voldgift efter reglerne i denne bestemmelse.

Stk. 2. Voldgiftssagen kan, medmindre andet følger af stk. 3-5, 7 og 10, efter sagsøgers valg kun rejses i den stat, hvor

- 1) indklagede har hjemsted,
- 2) modtagelses- eller udleveringsstedet i henhold til transportaftalen ligger, eller
- 3) godset oprindeligt blev lastet på eller endeligt blev losset fra skib.

Stk. 3. Voldgiftssag mod transportøren kan ud over de i stk. 2 nævnte steder rejses på et i transportaftalen angivet sted.

Stk. 4. Har parterne til en volumenkontrakt aftalt et voldgiftssted, er dette bindende, hvis aftalen er indeholdt i volumenkontrakten og tydeligt angiver parternes navn og adresse og enten er individuelt forhandlet eller er en særligt fremhævet erklæring om, at der er indgået en voldgiftsaftale, og angiver det sted i volumenkontrakten, hvoraf voldgiftsaftalen fremgår.

Stk. 5. Den, der ikke er part i en volumenkontrakt med en voldgiftsaftale, er alene bundet af det i stk. 4 aftalte voldgiftssted, hvis

- 1) voldgiftsstedet er beliggende på et af de steder, der er angivet i stk. 2,
- 2) voldgiftsaftalen fremgår af transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument,
- 3) den, som voldgiftsaftalen har bindende virkning for, i rimelig tid og på passende måde underrettes om voldgiftsstedet, og
- 4) den lov, der finder anvendelse på voldgiftsaftalen, tillader, at voldgiftsaftalen har bindende virkning for den.

Stk. 6. Stk. 1-5 gælder som en del af voldgiftsaftalen. Enhver bestemmelse i voldgiftsaftalen er ugyldig, i det omfang den er uforenelig med stk. 1-5.

Stk. 7. Med forbehold for stk. 8 er dette kapitel ikke til hinder for håndhævelsen af en voldgiftsaftale, der fremgår af en transportaftale i ikke-linje fart, som dette kapitel gælder for enten i henhold til § 254 eller som følge af parternes frivillige inkorporering af konventionen i en transportaftale, der ellers ikke ville være omfattet af dette kapitel.

Stk. 8. En voldgiftsaftale i et transportdokument eller et elektronisk transportdokument, som i henhold til § 254 er underlagt dette kapitel, er uanset stk. 7 dog undergivet bestemmelserne i stk. 1-6, medmindre et sådant transportdokument eller et elektronisk transportdokument angiver parterne til og datoen for det certeparti eller anden transportaftale, som i henhold til § 253 er undtaget fra dette kapitels anvendelsesområde og specifikt henviser til den klausul i certepartiet eller anden transportaftale, der indeholder voldgiftsaftalens betingelser.

Stk. 9. Stk. 2-8 gælder ikke, hvis hverken det aftalte modtagelses- eller udleveringssted ligger i Danmark.

Stk. 10. Parterne kan uanset § 320i og stk. 1-6, efter at en tvist er opstået, aftale, hvilken voldgift der skal afgøre tvisten.

Stk. 11. Dette kapitel er ikke til hinder for, at der træffes foreløbige retsskridt her i riget til sikring af krav, herunder arrest.«

11. I § 322, *stk. 2*, ændres »aftale til skade for aflaster, rejsebefragter eller modtager. Det samme gælder bestemmelserne i § 501, *stk. 1, nr. 7, og stk. 2, 1. pkt.*« til: »aftale til skade for rejsebefragteren for så vidt ikke andet følger af kapitel 13 i forhold til modtageren eller andre.«

12. § 322, *stk. 3*, affattes således:

»*Stk. 3.* Dette kapitel finder anvendelse, medmindre andet følger af kapitel 13 eller § 504.«

13. § 325 affattes således:

»§ 325. Når bortfragteren udsteder et transportdokument eller et elektronisk transportdokument, bliver bortfragteren ansvarlig som transportør i det omfang, det følger af kapitel 13.

Stk. 2. Bestemmelser i befragtningsaftalen som ikke fremgår af transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument, kan ikke gøres gældende over for en tredjemand, medmindre der i transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument er henvist til sådanne bestemmelser.

Stk. 3. §§ 291, 301-304, 307, 309 og 310-314 gælder også for transportdokumenter eller elektroniske transportdokumenter som nævnt i *stk. 1 og 2*. Når det følger af § 254, at transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument er undergivet kapitel 13, bestemmes bortfragterens ansvar og rettigheder i forhold til tredjemand af bestemmelserne i §§ 257, 260, 267, 273-278, 280-284 og 290-291, jf. § 255.«

14. I § 335, *stk. 3, 1. pkt.*, ændres »konnossementet« til: »transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument«.

15. I § 336, *stk. 3*, ændres »§ 263« til: »§ 267«.

16. I § 337, *stk. 2*, ændres »§§ 256-259« til: »§§ 263-265, 268, 289 og 292«.

17. § 338 affattes således:

»§ 338. Når godset er lastet, skal rejsebortfragteren eller skibsføreren eller den rejsebortfragteren har bemyndiget hertil, hvis befragteren eller den, befragteren har bemyndiget hertil, forlanger det, udstede et transportdokument eller et elektronisk transportdokument som angiver, at godset er lastet om bord, forudsat at de nødvendige dokumenter og oplysninger foreligger. Bestemmelserne om transportdokumenter og elektroniske transportdokumenter i kapitel 13 finder tilsvarende anvendelse.

Stk. 2. Befragteren kan kræve særskilte transportdokumenter eller elektroniske transportdokumenter for de enkelte

dele af godset, medmindre dette vil medføre væsentlige ulemper.

Stk. 3. Transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument ændrer ikke aftalen mellem rejsebortfragteren og rejsebefragteren. Udstedes et transportdokument eller et elektronisk transportdokument med andre vilkår end de, der er fastsat i befragtningsaftalen, og dette medfører øget ansvar for rejsebortfragteren, skal rejsebefragteren holde rejsebortfragteren skadesløs.«

18. I § 339, *2. pkt.*, ændres »§§ 262, 266 og 267« til: »§§ 263-264 og 271«.

19. § 345, *stk. 1*, affattes således:

»Modtageren bliver ansvarlig for fragt og andre krav efter §§ 320f-320h.«

20. I § 346, *stk. 3, 2. pkt.*, ændres »§ 272« til: »§ 315«.

21. § 347, *stk. 1*, affattes således:

»Rejsebortfragteren er ansvarlig efter reglerne i §§ 257, 260, 267, 272-275, 277-285 og 288 for tab som følge af, at gods går tabt, bliver beskadiget eller bliver forsinket, mens det er i den pågældendes varetægt. Reglen i § 276 gælder tilsvarende. Om modtagerens og andres ret til at påberåbe sig reglerne i kapitel 13 finder §§ 253-254 tilsvarende anvendelse.«

22. I § 351 ændres: »§§ 275 og 276« til: »§ 274«.

23. Overskriften før § 362 affattes således:

»Volumenkontrakter«

24. I § 362, *stk. 1*, ændres »kvantumkontrakter« til: »volumenkontrakter«.

25. I § 367, *stk. 1*, ændres »stykgodstransport« til: »transport af gods helt eller delvist til søs«.

26. I § 370, *stk. 3, 2. pkt.*, ændres »konnossementet« til: »et transportdokument eller et elektronisk transportdokument«.

27. § 382 affattes således:

»§ 382. Tidsbortfragteren har pligt til at udstede et transportdokument eller et elektronisk transportdokument for lastet gods for den rejse, som skibet skal udføre med de vilkår, der er sædvanlige i den pågældende fart. Bestemmelserne om transportdokumenter og elektroniske transportdokumenter i kapitel 13 finder tilsvarende anvendelse. Transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument ændrer ikke aftalen mellem tidsbortfragteren og tidsbefragteren. Pådrager tidsbortfragteren sig ansvar over for indehaveren af transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument som går ud over ansvaret efter befragtningsaftalen, skal tidsbefragteren holde tidsbortfragteren skadesløs.

Stk. 2. Tidsbortfragteren har ikke pligt til at følge tidsbefragterens anmodning om at udlevere godset i strid med kapitel 13, hvis dette vil være i strid med redelighed og god

tro. Tidsbortfragteren kan i alle tilfælde kræve sikkerhed for det ansvar, som en sådan udlevering kan medføre.«

28. § 383, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Om modtagerens og andres ret til at påberåbe sig reglerne i kapitel 13 gælder §§ 253-254.«

29. I § 391, stk. 2, 2. pkt., ændres »konossement« til: »et transportdokument eller et elektronisk transportdokument«.

30. I § 401, stk. 3, 3. pkt., ændres »konossement eller et« til: »et andet«.

31. I overskriften til kapitel 19 indsættes efter »forældelse«: »og søgsmålsfrist«.

32. § 501, stk. 1, nr. 6 og 7, affattes således:

- »6) for fordring på erstatning for tab som følge af, at godset er udleveret uden forevisning af transportdokumentet, det elektroniske transportdokument eller enkeltokumentet, hvis dette er påkrævet i henhold til §§ 311-312, eller til en forkert person, to år fra den dag, da godset blev udleveret eller, hvis godset ikke er udleveret eller kun en del af godset er udleveret, den sidste dag, hvor godset skulle have været udleveret,
- 7) for fordring på erstatning efter § 274 eller for urigtige eller ufuldstændige oplysninger i et transportdokument eller et elektronisk transportdokument, to år fra den dag, da godset blev udleveret eller, hvis godset ikke er udleveret eller kun en del af godset er udleveret, den sidste dag, hvor godset skulle have været udleveret,«

33. I § 501, stk. 2, udgår i 1. pkt.: »6 og 7«.

34. I § 501, stk. 2, indsættes som 3. pkt.: »For regreskrav i anledning af fordringer som nævnt i stk. 1, nr. 6-7, er forældelsesfristen to år fra den dag, da fordringen blev betalt eller søgsmål om den rejst.«

35. Efter § 503 indsættes:

»§ 504. Fristen for anlæggelse af søgsmål for krav nævnt i kapitel 13 er to år fra den dag, da godset blev udleveret, eller, hvis godset ikke er udleveret, eller kun en del af godset er udleveret, den sidste dag, hvor godset skulle have været udleveret. Den dag, hvor fristen begynder at løbe, medregnes ikke.

Stk. 2. Uanset udløbet af den i stk. 1 nævnte frist kan en part gøre sit krav gældende som indsigelse eller til modregning over for krav fremsat af modparten.

Stk. 3. Den i stk. 1 nævnte frist kan ikke afbrydes på anden måde end som nævnt i stk. 1 og kan ikke suspenderes. Den, mod hvem der gøres krav gældende, kan dog forlænge fristen en eller flere gange ved en skriftlig erklæring til den, der gør et krav gældende. Hvis erklæringens afsender og modtager begge samtykker hertil, kan skriftlighedskravet opfyldes ved elektronisk kommunikation.

Stk. 4. Den, der holdes erstatningsansvarlig, kan anlægge regresssøgsmål efter udløbet af den i stk. 1 nævnte frist, hvis søgsmålet er anlagt inden for 1 år regnet fra den dag, hvor

den, der har anlagt søgsmålet, har betalt fordringen eller har fået forkyndt en stævning, alt efter hvilken hændelse der indtræder først.

Stk. 5. Et søgsmål mod en bareboatbefragter eller den, der er identificeret som transportør i henhold til § 302, stk. 2, kan anlægges efter udløbet af den i stk. 1 nævnte frist, hvis søgsmålet er anlagt inden for 1 år regnet fra den dag, hvor det er identificeret, hvem transportøren er, eller hvor den registrerede ejer eller bareboatbefragter har godtgjort, at denne ikke er transportør i henhold til § 302, stk. 2.

Stk. 6. § 501, stk. 6, finder tilsvarende anvendelse for krav nævnt i kapitel 13.

Stk. 7. Stk. 1-5 gælder ikke for krav i henhold til §§ 260, stk. 2, 271, 286, 295-296, 307, 317 og 320g.«

§ 2

I lov om dykkerarbejde og dykkermateriel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 936 af 20. juli 2010, som ændret ved § 62 i lov nr. 1231 af 18. december 2012, foretages følgende ændring:

1. Kapitel 4 ophæves.

§ 3

I lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 654 af 15. juni 2010, som ændret bl.a. ved § 2 i lov nr. 251 af 30. marts 2011, § 16 i lov nr. 457 af 18. maj 2011, § 5 i lov nr. 622 af 14. juni 2011, § 2 i lov nr. 249 af 21. marts 2012 og senest ved § 5 i lov nr. 1384 af 23. december 2012, foretages følgende ændringer:

1. I § 3 indsættes som stk. 3:

»Stk. 3. Erhvervs- og vækstministeren kan fastsætte regler om skærpede sikkerhedskrav for skibe, hvis sejlads i arktiske farvande udgør en særlig risiko for ombordværende på skibet eller det arktiske miljø, herunder regler om brug af lods, der er certificeret til sejlads i det pågældende område.«

2. § 20 a affattes således:

»§ 20 a. Søfartsstyrelsen kan som led i tilsynsvirksomheden efter denne lov tillige føre tilsyn med overholdelsen af lov om røgfri miljøer på danske skibe og med overholdelsen af lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v., lov om skibes besætning, lov om skibsmåling, §§ 153, 168, 169, stk. 4, §§ 170, 186, 197, 198, 403 a- 403 c, 440 og 471 i søloven og regler udstedt i medfør heraf og EU-forordninger inden for lovenes anvendelsesområde. Søfartsstyrelsen kan påbyde, at forhold, der strider mod de nævnte love eller regler, der er udstedt i medfør heraf, bringes i orden straks eller inden en nærmere angiven frist.

Stk. 2. § 16, stk. 2, § 17, stk. 7 og 8, §§ 19, 22 og 24 og de regler, der er udstedt i medfør heraf, og § 25 finder tilsvarende anvendelse på tilsynsvirksomheden efter stk. 1.

Stk. 3. Erhvervs- og vækstministeren kan fastsætte regler om det tilsyn, som udføres efter denne lov, og om behandling af klager fra søfarende m.fl., herunder at det ikke må oplyses, at tilsynsbesøg foretages som følge af en klage.

Regler om tilsynet med overholdelsen af lov om røgfri miljøer på danske skibe fastsættes efter forhandling med ministeren for sundhed og forebyggelse.«

§ 4

I lodsloven, jf. lov nr. 567 af 9. juni 2006, som ændret ved lov nr. 478 af 30. maj 2012 og § 64 i lov nr. 1231 af 18. december 2012, foretages følgende ændringer:

1. I § 18 indsættes som stk. 2 :

»Stk. 2. Erhvervs- og vækstministeren kan fastsætte regler om, at lodsning kan udføres af lodserier, der er hjemmehørende i et land uden for EU/EØS.«

2. Efter kapitel 13 indsættes:

»Kapitel 13 b

Lodsning i grønlandske farvande

§ 33 b. Lodsning i grønlandske farvande, som er foreskrevet i medfør af § 3, stk. 3, i lov om sikkerhed til søs, må kun udføres af en lods, som i henhold til § 12 er certificeret til at foretage lodsning i det pågældende område.

Stk. 2. Erhvervs- og vækstministeren kan indgå aftaler med lodserier om, at de inden for et fastsat varsel skal stille lods til rådighed for skibe, som er omfattet af lodspligten, der er foreskrevet i medfør af § 3, stk. 3, i lov om sikkerhed til søs.

Stk. 3. Erhvervs- og vækstministeren kan fastsætte regler om, at statsligt ejede lodserier inden for et fastsat varsel skal stille lods til rådighed for skibe, som er omfattet af lodspligten, der er foreskrevet i medfør af § 3, stk. 3, i lov om sikkerhed til søs.

Stk. 4. Bestemmelserne i §§ 8, 9, 11, stk. 3, §§ 12, 14, 16–18, 19, stk. 3–5, § 20, stk. 1, §§ 24–33 a samt 34, stk. 1, og stk. 4–5, finder anvendelse for lodsning, som er omfattet af stk. 1.«

3. I § 40 indsættes som stk. 2 :

»Stk. 2. § 8, § 9, § 11, stk. 3, § 12, § 14, §§ 16–18, § 19, stk. 3–5, § 20, stk. 1, §§ 24–33 b samt § 34, stk. 1 og stk. 4–5, kan ved kongelig anordning sættes helt eller delvist i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger.«

§ 5

I lov om søfarendes ansættelsesforhold, jf. lovbekendtgørelse nr. 742 af 18. juli 2005, som ændret bl.a. ved § 2 i lov nr. 493 af 12. maj 2010, § 3 i lov nr. 251 af 30. marts 2011, § 3 i lov nr. 622 af 14. juni 2011 og senest ved § 65 i lov nr. 1231 af 18. december 2012, foretages følgende ændringer:

1. I § 5 indsættes efter »aftalen, jf. dog«: »§ 19 a i denne lov og«.

2. I § 10 a indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

»Stk. 2. Hvis en søfarende tages som gidsel i forbindelse med sørøveri, kan Søfartsstyrelsen, så længe den søfarende holdes som gidsel, yde tilskud til rimeligt underhold af den søfarendes ægtefælle og børn under 18 år over for hvem, den søfarende har forsørgerpligt, såfremt disse ikke har eller får midler til deres forsørgelse.«

Stk. 2 og 3 bliver herefter stk. 3 og 4.

3. I § 10 a, stk. 2, der bliver stk. 3, indsættes efter »pulje til«: »de i stk. 1 og 2 nævnte«.

4. I § 15, stk. 1, ændres »§ 18 d« til: »§ 18 e«.

5. Overskriften før § 18 a affattes således:

»3 a. Den søfarendes ret til at fratræde tjenesten ved krigsfare m.v. og rederens pligt til at drage omsorg for de søfarende ved fare for sørøveri«

6. Efter § 18 b indsættes i kapitel 3 a :

»§ 18 c. Hvis et skib anløber farvande eller havne, hvor der er fare for sørøveri, har rederen pligt til at drage om sorg for de søfarende. Rederen skal, i overensstemmelse med hvad der må anses som god rederipraksis, træffe foranstaltninger med henblik på at forberede skibet og besætningen på mulige overfald, forebygge overfald samt håndtere tilfælde, hvor skibet angribes, herunder hvis besætningsmedlemmer tages som gidsler.«

7. Kapitel 3 b. affattes således:

»Kapitel 3 b.

Søfarendes fritagelse for tjeneste mv. i forbindelse med graviditet og barsel

§ 18 d. Erhvervs- og vækstministeren fastsætter nærmere regler om søfarendes fritagelse for tjeneste om bord på grund af graviditet og barsel.

Stk. 2. En søfarende, der fratræder på grund af graviditet, eller som kræver afsked efter § 9, har ret til graviditets-/barselhyre. Dette gælder kun så længe hun ikke har andet arbejde, og højst 2 måneder fra fratrædelsestidspunktet.

Stk. 3. Er den søfarendes tjenesteaftale tidsbegrænset, kan rederens pligt til at betale hyre efter stk. 2 dog ikke strækkes ud over det tidspunkt, hvor ansættelsesforholdet i henhold til aftalen ophører.«

8. Kapitel 3 c. affattes således:

»Kapitel 3 c.

Søfarendes ret til tjenestefrihed som følge af tvingende familiemæssige årsager

§ 18 e. En søfarende har ret til tjenestefrihed uden hyre, når tvingende familiemæssige årsager gør sig gældende i tilfælde af sygdom eller ulykke, som gør den søfarendes umiddelbare tilstedeværelse påtrængende nødvendig i hjemmet (force majeure).

Stk. 2. Under tjenestefriheden kan den søfarende, uanset hvad der er bestemt i § 6 om fratrædelseshavn, opsigse tjenesteforholdet med det aftalte eller det i § 5 eller § 37 nævnte opsigelsesvarsel.«

9. Efter § 19 indsættes i *kapitel 4* :

»§ **19 a.** Søfarende, der holdes som gidsler i forbindelse med sørøveri, kan ikke opsiges. Ansættelsesforholdet ophører ikke, selv om skibet går tabt i forbindelse med sørøveri, eller rederen ikke længere kan disponere over det.

Stk. 2. Gidslerne har ved frigivelsen ret til fri rejse med underhold til egen bopæl for rederens regning.«

10. I § 35, *stk. 1*, ændres »§ 18 d« til: »18 e« og »§ 18 c, *stk. 2 og 3*,« ændres til: »§18 d, *stk. 2 og 3*«.

11. I § 37, *stk. 1*, indsættes efter »aftalen, jf. dog«: »§ 19 a i denne lov og«.

12. I § 47, *stk. 1*, indsættes efter »aftalen, jf. dog«: »§ 19 a i denne lov og«.

13. § 49 affattes således:

»§ **49.** For skibsføreren finder følgende bestemmelser tilsvarende anvendelse:

- 1) § 1, *stk. 2*,
- 2) § 3, *stk. 3 og 4*,
- 3) § 4, *stk. 2*,
- 4) § 6,
- 5) § 7, *stk. 1*, jf. § 39,
- 6) § 7, *stk. 2, 3. pkt.*,
- 7) § 8,
- 8) §§ 8 a-8 e,
- 9) § 10, *stk. 3*,
- 10) § 10 a, *stk. 1 og 2*,
- 11) § 14, *stk. 1*, jf. *stk. 3*,
- 12) § 15,
- 13) § 18 a, *stk. 1 og § 18 b*,
- 14) § 18 c,
- 15) § 18 d,
- 16) § 18 e,
- 17) § 19 a, *stk. 2*,
- 18) §§ 21, 22 og 24-26,
- 19) §§ 27-30, jf. §§ 35, 40 og 41,
- 20) § 31,
- 21) §§ 32 og 34,
- 22) § 33, jf. §§ 35 og 41,
- 23) § 55, *stk. 1 og 2*,
- 24) § 57,
- 25) § 61 og
- 26) § 73 a.«

14. § 65 affattes således:

»§ **65.** Tilsidesætter rederen sine pligter efter § 55 eller § 73 a eller sin forpligtelse efter § 1 a til at sikre overholdelse af § 12, *stk. 2 og 3*, § 18 a, *stk. 1-4*, § 18 b, *stk. 4 og 5*, § 27, § 49, nr. 13 for så vidt angår § 18 a, *stk. 1*, § 49, nr. 19, for

så vidt angår § 27, § 49, nr. 23 eller 26, § 55, § 74 b, *stk. 1* eller 3, eller § 74 c, *stk. 2*, straffes den pågældende med bøde eller fængsel indtil 1 år. Tilsidesætter rederen sine pligter efter § 4, *stk. 1 og 2*, § 8 a, *stk. 2*, § 8 c, *stk. 1 og 2*, § 8 e, § 46, § 49, nr. 3 eller nr. 24, § 57 eller § 64 b, *stk. 1*, straffes den pågældende med bøde.

Stk. 2. Den, der i øvrigt tilsidesætter sin forpligtelse efter § 1 a til at sikre overholdelse af § 12, *stk. 2 og 3*, § 18 a, *stk. 1-4*, § 18 b, *stk. 4 og 5*, § 27, § 55, § 74 b, *stk. 1* eller 3, eller § 74 c, *stk. 2*, straffes med bøde eller fængsel indtil 1 år, mens den, der i øvrigt tilsidesætter sin forpligtelse efter § 1 a til at sikre overholdelse af § 4, *stk. 1 og 2*, § 8 a, *stk. 2*, § 8 c, *stk. 1 og 2*, § 8 e, § 32, § 56, *stk. 1, 2 og 4*, § 57, § 60, § 64 a, *stk. 2*, § 64 b, *stk. 1*, § 74 eller regler fastsat i medfør af § 73, straffes med bøde. Tilsvarende straffes den, som ikke opfylder sine forpligtelser efter § 1 a til at sikre, at skibsføreren har mulighed for at opfylde de forpligtelser, der påhviler denne.

Stk. 3. Den, som udfører privat forhyring eller formidling for søfarende i Danmark uden gyldigt certifikat, eller som kræver vederlag fra de søfarende for sådanne ydelser, kan straffes med bøde.

Stk. 4. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

Stk. 5. I forhold til strafansvar efter *stk. 4* anses personer, som er ansat til at udføre arbejde om bord på skibet af andre end rederen, tillige for at være knyttet til rederen. Er der udstedt overensstemmelsesdokument i henhold til koden om sikker skibsdrift eller certifikat i henhold til konventionen om søfarendes arbejdsforhold til en anden organisation eller person, anses skibsføreren og de søfarende tillige for at være knyttet til den, som dokumentet er udstedt til.«

§ 6

I lov nr. 493 af 12. maj 2010 om ændring af lov om sikkerhed til søs, sømandsloven og forskellige andre love og om ophævelse af lov om forhyring af skibsmandskab (Gennemførelse af konventionen om søfarendes arbejdsforhold, moderniseringer af bestemmelser om tilsyn, forbud mod spiritussejlad i grønlandsk farvand m.v.), som ændret ved § 4 i lov nr. 251 af 30. marts 2011 og § 4 i lov nr. 478 af 30. maj 2012, foretages følgende ændring:

1. § 2, *nr. 26*, ophæves.

§ 7

I lov nr. 251 af 30. marts 2011 om ændring af søloven, lov om sikkerhed til søs og sømandsloven (Pligt til forsikring for søretlige krav, gennemførelse af konventionen om arbejdsforhold i fiskerisektoren m.v.), som ændret ved § 3 i lov nr. 249 af 21. marts 2012, foretages følgende ændring:

1. § 3, *nr. 2*, ophæves.

§ 8

I lov nr. 1384 af 23. december 2012 om ændring af søloven, lov om tillæg til strandingsloven af 10. april 1895, lov om skibes besætning og forskellige andre love samt ophævelse af lov om registreringsafgift for fritidsfartøjer (Gennemførelse af vragsfjernelseskonventionen, tilpasninger som følge af passagerrettighedsforordningen, gebyr for sønærings- og kvalifikationsbeviser, indførelse af en årlig afgift for skibe optaget i skibsregistre og sanktionering af skibsførerens forpligtigelse til at redde de ombordværende m.v.) foretages følgende ændring:

1. § 5, nr. 2, ophæves.

§ 9

I lov nr. 599 af 24. juni 2005 om ændring af søloven (Ansvar for forureningsskade forvoldt af bunkerolie og ansvar for skade opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer) foretages følgende ændring:

1. § 1, nr. 30, ophæves.

§ 10

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. oktober 2013, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Erhvervs- og vækstministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af § 1, nr. 7-35 og §§ 2-9. Ministeren kan herunder fastsætte, at de pågældende regler træder i kraft på forskellige tidspunkter.

§ 11

Skibe, som den 1. oktober 2013 ikke kunne anses som danske, og som ikke siden den 1. oktober 2013 har skiftet ejer, er ikke omfattet af anmeldelsespligten i sølovens § 10.

§ 12

Stk. 1. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, jf. dog stk. 2 og 3.

Stk. 2. §§ 1-9 kan ved kongelig anordning helt eller delvis sættes i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger.

Stk. 3. § 1, nr. 7-35, kan ved kongelig anordning helt eller delvis sættes i kraft for Færøerne med de ændringer, som de færøske forhold tilsiger.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

<i>Indholdsfortegnelse</i>
<i>1. Lovforslagets formål, hovedindhold og baggrund</i>
<i>1.1. Skærpede sejladssikkerhedsmæssige krav i arktiske farvande</i>
<i>1.2. Styrkelse af søfarendes retsstilling ved sørøveri</i>
<i>1.3. Modernisering af skibsregistreringsreglerne</i>
<i>1.4. Gennemførelse af konventionen om aftaler for international transport af gods helt eller delvist til søs (Rotterdam-reglerne)</i>
<i>1.5. Gennemførelse af ændringsprotokol til konventionen om ansvar for forureningsskade opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer (HNS-konventionen)</i>
<i>1.6. Nedlæggelse af Dykkerrådet</i>
<i>2. Lovforslagets indhold</i>
<i>2.1. Skærpede sejladssikkerhedsmæssige krav i arktiske farvande</i>
<i>2.1.1. Gældende ret</i>
<i>2.1.2. Den foreslåede ordning</i>
<i>2.2. Styrkelse af søfarendes retsstilling ved sørøveri</i>
<i>2.2.1. Gældende ret</i>
<i>2.2.2. Den foreslåede ordning</i>
<i>2.3. Modernisering af skibsregistreringsreglerne</i>
<i>2.3.1. Gældende ret</i>
<i>2.3.2. Den foreslåede ordning</i>
<i>2.4. Gennemførelse af konventionen om aftaler for international transport af gods helt eller delvist til søs (Rotterdam-reglerne)</i>
<i>2.4.1. Gældende ret</i>
<i>2.4.2. Den foreslåede ordning</i>
<i>2.5. Gennemførelse af ændringsprotokol til konventionen om ansvar for forureningsskade opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer (HNS-konventionen)</i>
<i>2.5.1. Gældende ret</i>
<i>2.5.2. Den foreslåede ordning</i>
<i>2.6. Nedlæggelse af Dykkerrådet</i>
<i>2.6.1. Gældende ret</i>
<i>2.6.2. Den foreslåede ordning</i>
<i>3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige</i>
<i>4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet</i>
<i>5. Administrative konsekvenser for borgerne</i>
<i>6. Miljømæssige konsekvenser</i>
<i>7. Forholdet til EU-retten</i>
<i>8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.</i>
<i>9. Sammenfattende skema</i>

1. Lovforslagets formål, hovedindhold og baggrund

Hovedformålet med lovforslaget er at skabe hjemmel til at gennemføre væsentlige sejladssikkerhedsmæssige forbedrin-

ger i arktisk farvand, styrke søfarendes retsstilling ved sørøveri og sikre skadelidte bedre ved skade forårsaget af søtransport af farlige stoffer. Lovforslaget har desuden som hovedformål at gøre det mere attraktivt at drive rederivirksomhed i Danmark og derved medvirke til at øge beskæftigelsen i Danmark.

Lovforslaget indeholder seks initiativer: (1) Skærpede sejladssikkerhedsmæssige krav i arktiske farvande (2), styrkelse af søfarendes retsstilling ved sørøveri, (3) modernisering af skibsregistreringsreglerne, (4) gennemførelse af konventionen om aftaler for international transport af gods helt eller delvist til søs (5) gennemførelse af ændringsprotokol til konventionen om ansvar for forureningsskade opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer og (6) nedlæggelse af Dykkerrådet som led i regeringens sanering af råd og nævn.

Lovforslaget fremsættes på baggrund af bl.a. regeringens Vækstplan for Det Blå Danmark fra december 2012, Sølovsudvalgets ”4. betænkning om aftaler om transport af gods helt eller delvist til søs (Rotterdam-reglerne)” samt regeringsgrundlaget ”Et Danmark, der står sammen”.

Lovforslagets bestemmelser vedrørende skærpede sejladssikkerhedsmæssige krav i arktiske farvande, styrkelse af søfarendes retsstilling ved sørøveri, modernisering af skibsregistreringsreglerne og gennemførelse af konventionen om aftaler for international transport af gods helt eller delvist til søs følger således op på regeringens Vækstplan for Det Blå Danmark fra december 2012. Lovforslagets bestemmelser, der gennemfører konventionen om aftaler for international transport af gods helt eller delvist til søs, bygger desuden på Sølovsudvalgets ”4. betænkning om aftaler om transport af gods helt eller delvist til søs (Rotterdam-reglerne)” af 18. april 2012. Nedlæggelsen af Dykkerrådet sker som led i regeringens sanering af råd og nævn, der indgår i regeringsgrundlaget ”Et Danmark, der står sammen” fra oktober 2011.

1.1. Skærpede sejladssikkerhedsmæssige krav i arktiske farvande

Formålet med lovforslagets bestemmelser om skærpede sejladssikkerhedsmæssige krav i arktiske farvande er at videreføre den igangværende indsats til forbedring af sejladssikkerheden i særligt grønlandsk farvand.

I de senere år er interessen for Arktis steget betydeligt, herunder på det maritime område. I turistbranchen opleves en stigning i krydstogttrafikken til de arktiske egne, og der sejles med stadig større skibe med et meget betydeligt antal passagerer om bord. Generelt indebærer krydstogtssejladserne ved Grønland en betydelig risiko for, at en ulykke med et krydstogtskib ligger ud over, hvad det eksisterende beredskab kan håndtere.

Det er på grund af de store afstande ikke muligt inden for realistiske økonomiske rammer at etablere et effektivt søred-

ningsberedskab, der dækker alle dele af de grønlandske farvande, på samme vis som i danske farvande.

Den forebyggende indsats er derfor afgørende for sejlads-sikkerheden i arktiske farvande. Dette såvel i henseende til at ulykker undgås samt til at mindske konsekvenserne af en given ulykke. Ikke mindst for krydstogtskibe, som sejler med mange passagerer, er de forebyggende tiltag af afgørende betydning.

På den baggrund er der igennem en årrække iværksat tiltag for at styrke sejladssikkerheden i arktiske farvande. Der er i 2009 indført generelle danske bestemmelser for sejlads på søterritoriet ved Grønland, som indebærer, at der stilles krav om lokalkendskab til det farvand, som besejles. Der er desuden indført forbud mod sejlads i uopmålte farvandsområder, medmindre en række sikkerhedsforholdsregler iagttages. Det følger endvidere af reglerne fra 2009, at skibene skal være bygget til at sejle i is, og retningslinjerne for sejlads i Arktis, der er godkendt af FN's internationale søfartsorganisation, IMO, skal følges.

Lov om sikkerhed til søs samt regler udstedt i medfør deraf er sat i kraft for udenlandske skibe i det omfang, det er foreneligt med international ret. Det indebærer, at krav vedrørende skibenes konstruktion, bemanning og udstyr som udgangspunkt alene gælder for udenlandske skibe, der er i uskadelig transitpassage gennem søterritoriet, i det omfang, kravene er udtryk for almindeligt anerkendte folkeretlige regler og normer.

Som led i at styrke forebyggelsen har Søfartsstyrelsen indført en styrket havnestatskontrol af udenlandske passagerskibe, der anløber danske havne, før de sejler til Grønland. Den styrkede havnestatskontrol omfatter kontrol/inspektion af udenlandske skibes certifikater. Det kontrolleres som led heri, at skibet opfylder internationale standarder vedr. sikkerhed, forureningsforebyggelse samt leve- og arbejdsvilkår om bord. Den styrkede kontrol har vist, at sikkerheden om bord er god.

Danmark arbejder desuden i FN's internationale søfartsorganisation, IMO, for at fastsætte internationale regler for sikker sejlads i Arktis. Målsætningen med arbejdet i IMO er, at der vedtages en obligatorisk Polarkode for besejling af Arktis.

De foreslåede lovændringer om skærpelse af sejladssikkerhedsmæssige krav i arktiske farvande følger op på regeringens Vækstplan for Det Blå Danmark fra december 2012.

1.2. Styrkelse af søfarendes retsstilling ved sørøveri

Formålet med lovforslagets bestemmelser om styrelse af de søfarendes retsstilling ved sørøveri er at skabe en bedre sikring af såvel den søfarende som den søfarendes nærmeste pårørende i forbindelse med overfald, herunder hvor den søfarende tages som gidsel.

Betegnelsen sørøveri anvendes i lovforslaget, således, at sørøveri omfatter handlinger mod et skib og dets besætning, der foretages på det åbne hav og er omfattet af artikel 101 i havretskonventionen, (i daglig tale ofte omtalt som piratoverfald), og tilsvarende røveriske overfald af særlig farlig

karakter på skibe, der befinder sig på et andet lands søterritorium eller i en havn.

Sørøveri er i dag et stort problem for skibsfarten flere steder i verden. Tidligere forgik sørøverioverfald på handelskibe særligt i Malaccastrædet. De seneste år er somalisk baserede overfald blevet et meget omfattende problem. Overfaldene har spredt sig fra kysten ud for Somalia til at omfatte store dele af Det Indiske Ocean. Senest er der også foregået væbnede overfald på skibe på Vestafrikas kyst ved Nigeria, men væbnede overfald mod skibe kan også forekomme andre steder i verden. Når der i de seneste år har været meget stor fokus på situationen i farvandene ved Somalia skyldes det, at der er tale om særligt omfattende og risikofyldte situationer, som rammer en række skibe fra forskellige lande. Disse overfald er kendetegnet ved, at skibe kapres, og de søfarende holdes som gidsler i længere perioder, mens der forhandles om løsesum. Sørøveri andre steder i verden har derimod typisk karakter af røveriske og voldelige overfald af særlig farlig karakter, hvor piraterne røver besætnings ejendele, skibets udstyr og last og derefter hurtigt forlader skibet.

Internationalt er der enighed om, at der skal være en sammenhængende tilgang til problemer med sørøveri ved Somalia. Det betyder en koordineret international indsats, hvor der fokuseres på afskrækkelse og sikkerhed gennem internationale militær tilstedeværelse i området omkring Somalia, retssikkerhed og den mere langsigtede kapacitetsopbygning i landene i regionen. FN's Søfartsorganisation (IMO) har vedtaget et meget betydeligt antal vejledninger til stater og redere m.m. om, hvorledes man skal forholde sig for at undgå overfald, og hvad der skal gøres, når sørøvere er kommet om bord m.v., herunder også om forberedelse af besætningen. Med afsæt i FN's sikkerhedsrådsresolutioner er der endvidere nedsat en kontaktgruppe om pirateri ud fra Somalias kyst. Kontaktgruppen har nedsat fem arbejdsgrupper, hvoraf en af arbejdsgrupperne er rettet mod industriens tiltag og en anden, hvor Danmark er formand, vedrører juridiske forhold.

Danmark er aktivt engageret i bekæmpelsen af sørøveri. Danmark anlægger bl.a. gennem den danske piratstrategi fra 2011 en helhedsorienteret indsats, der rækker fra den militære indsats med flådefartøjer og krav til rederier og skibe om procedurer for sikring mod sørøveri over løsning af juridiske udfordringer med retsforfølgelse af pirater til langsigtede kapacitetsopbygning, så landene i regionen selv kan møde sørøveriudfordringerne.

Søfartsstyrelsen udstedte i 2008 en teknisk forskrift om forebyggelse af sørøveri, som indeholder krav til sikring af skibet. Rederier og skibe skal have procedurer til vurdering af risikoen for pirateri og forebyggelse af pirateri. Der angives en række forhold, der skal indgå, herunder forberedelse af besætningen, når der sejles i piratfarvand. I 2011 blev forskriften revideret, så den fra 1. januar 2012 har indeholdt et krav om, at danske skibe skal registrere deres sejlads ved de internationale flådestyrker (MSCHOA), der overvåger farvandene omkring Somalia. Endvidere skal IMO's vejledninger, herunder Best Management Practices (BMP), der speci-

elt forholder sig til situationen ved Somalia, i relevant omfang tages i betragtning i skibets forebyggende foranstaltninger.

Endvidere har det danske søfartserhverv (dvs. rederiforeninger, fagforeninger og sikkerhedsbranchen) i februar 2012 udarbejdet retningslinjer for, hvad der kræves af et rederi i forbindelse med brug af vagter og forebyggelse af pirateri. Rederierne skal bl.a. have kapacitet til at håndtere gidselstagningssituationer og til at tage hånd om de søfarende. Parterne har aftalt, at de vil overvåge, at rederier, søfarende og vagtvirksomheder lever op til det aftalte, samt at mulighederne omkring betalt hjemtransport udnyttes.

Piratoverfald har betydelige menneskelige og sociale konsekvenser for de søfarende, ikke mindst når de tages som gidsler, men overfaldene kan også have væsentlige konsekvenser for de søfarendes pårørende. De internationale rederi-, operatør-, forsikrings- samt mandskabsorganisationer har i samarbejdsforumet ”Maritime Piracy - Humanitarian Response” udarbejdet vejledninger om god praksis for håndtering af sørøverisituationer. Vejledningerne omfatter de forskellige faser i sådanne sager fra uddannelse af besætningen før udsendelse til områder, hvor der er risiko for overfald, håndteringen af gidselsituationen, kontakten til pårørende samt tiltag i forbindelse med frigivelsen og efterfølgende.

Der er i dansk politik tradition for, at offentlige myndigheder ikke involverer sig i forhandlinger med gidseltagere. Lovforslaget ændrer ikke herpå. Det er fortsat rederiet, der leder forhandlingerne. De foreslåede lovændringer vedrørende styrkelse af søfarendes retsstilling ved sørøveri fremsættes for at præcisere rederiets forpligtelser oven for den søfarende og for at sikre en økonomisk bistand til de pårørende til søfarende på danske skibe, såfremt der ikke f.eks. via overførsel af løn til de pårørende er sikret deres underhold eller såfremt de pårørende ikke selv har et økonomisk grundlag for at sikre familien, mens familiens forsørger sidder som gidsel.

De foreslåede lovændringer vedr. styrkelse af søfarendes retsstilling ved sørøveri fremsættes på baggrund af disse forhold og følger op på regeringens Vækstplan for Det Blå Danmark fra december 2012.

1.3. Modernisering af skibsregistreringsreglerne

Formålet med lovforslagets bestemmelser om modernisering af skibsregistreringsreglerne er at forbedre rammevilkårene for danske og udenlandske rederier, der ønsker at drive virksomhed fra Danmark.

På trods af den økonomiske krise har Danmark fastholdt sin styrkeposition som søfartsnation. Tonnagen er vokset, valutaindtjeningen er igen stigende, og inden for de seneste år har der kunnet konstateres etablering af nye virksomheder i Danmark med skibsfart som omdrejningspunkt.

Der er gode muligheder for at fastholde og udbygge Det Blå Danmarks styrkeposition. Men det forudsætter, at der løbende er fokus på at gennemføre nødvendige justeringer af de rammevilkår, som sætter rederierne i stand til at til

konkurrere under de globale markedsvilkår, som kendetegner skibsfarten. Når rederier skal vurdere mulighederne for at etablere sig i Danmark, er det således afgørende, hvorledes rammevilkårene er i forhold til konkurrerende registre i andre dele af verden.

De danske skibsregistreringsregler er et afgørende rammevilkår for danske og udenlandske rederier, der ønsker at drive virksomhed fra Danmark. De nuværende skibsregistreringsregler er imidlertid på visse områder utidssvarende i forhold til både den generelle udvikling på det maritime område og den danske selskabslovgivning.

Formålet med de foreslåede lovændringer er at gøre skibsregistreringsreglerne mere tidssvarende, således at det bliver lettere at få skibe under dansk flag, og der gives mulighed for, at danske rederier kan eje skibe under fremmed flag uden at ændre på den selskabsmæssige konstruktion, når disse opererer fra Danmark.

Den foreslåede modernisering af skibsregistreringsreglerne følger op på regeringens Vækstplan for Det Blå Danmark fra december 2012.

1.4. Gennemførelse af konventionen om aftaler for international transport af gods helt eller delvist til søs (Rotterdam-reglerne)

Formålet med gennemførelsen af FN-konventionen om aftaler for international transport af gods helt eller delvist til søs (Rotterdam-reglerne) er at modernisere sølovens regler om stykgodstransport. Det vil først og fremmest betyde, at Sølovens regler om kontraktens udformning m.v. bliver mere tidssvarende og dermed skaber et bedre grundlag for dansk erhvervslivs internationale handler, der omfatter søtransport.

FN's Generalforsamling vedtog den 11. december 2008 konventionen om aftaler om international transport af gods helt eller delvist til søs (United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, 2008). Konventionen benævnes Rotterdam-reglerne, idet konventionen ved en ceremoni i Rotterdam i september 2009 var åben for medlemsstaternes undertegnelse. Danmark undertegnede Rotterdam-reglerne i 2009 med sædvanligt ratifikationsforbehold.

FN's Kommission for International Handelsret (UNCITRAL) påbegyndte allerede i 2001 arbejdet med en ny konvention om regulering af international transport af gods til søs, der sigtede på at opnå en højere grad af harmonisering og opdatering af de gældende transportkonventioner til nutidens transportformer og -behov. Grundlaget for UNCITRAL's arbejde var et konventionsudkast udarbejdet af Comité Maritime International (CMI). Dette udkast regulerede og moderniserede f.eks. regler om anvendelsesområde, transportørens ansvarsperiode, forpligtelser og erstatningsansvar, afsenderens forpligtelser samt transportdokumenter, og foreslog en lang række nye regler, der bl.a. omfattede de ovenfor nævnte – med tiden opståede – klare mangler ved de gældende konventioner, herunder en regulering af dør-til-dør-transporter (multimodale transportere), der indeholder et søled. UNCITRAL besluttede efter omhyggelige overvejel-

ser og med bred tilslutning, at sådanne multimodale transportere med et søled burde reguleres i det nye konventionsudkast.

Konventionen om aftaler for international transport af gods helt eller delvist til søs (Rotterdam-reglerne) er dermed baseret på det såkaldte "maritime plus"-begreb – dvs. at konventionen udover de "rene" søtransporter omfatter multimodale transportere, når der indgår et søled i aftalen om den multimodale transport. Det er således en afgørende forudsætning for anvendelsen af de kontraktretlige regler, at der indgår et søled, hvilket giver Rotterdam-reglerne et maritimt præg. Det betyder, at det grundlæggende er de samme regler, der anvendes såvel ved de rene søtransporter som ved transportere, der involverer et søled og et eller flere andre transportled. På visse centrale punkter, hvor en skade kan lokaliseres til et ikke-søled, viger Rotterdam-reglerne dog for de regler, der gælder efter de andre unimodale konventioner, jf. bemærkningerne til forslaget til § 286 om ansvar ved multimodale transportere.

Rotterdam-reglerne skaber grundlag for en øget harmonisering af søtransportretten, der kan virke globalt, da reglerne indeholder en afbalanceret regulering af transportørens og afsenderens rettigheder og pligter.

Det følger af konventionen, at reglerne træder i kraft på den første dag i måneden efter udløbet af et år efter datoen for deponeringen af det tyvende lands ratifikations, accept-, godkendelses- eller tiltrædelsesinstrument.

Sølovsudvalget, der er nedsat af den tidligere handelsminister, har fået til opgave at udarbejde et udkast til gennemførelse af Rotterdam-reglerne i dansk ret og afgav på den baggrund sin "4. betænkning om aftaler om transport af gods helt eller delvist til søs (Rotterdam-reglerne)" den 18. april 2012. Betænkningen blev afleveret til erhvervs- og vækstministeren i maj 2012.

Sølovsudvalget anbefaler med afgivelse af betænkningen, at Danmark igangsætter den nødvendige proces til ratifikation af Rotterdam-reglerne. Sølovsudvalgets betænkning indeholder således et konkret lovudkast, hvori udvalget foreslår, at Rotterdam-reglerne implementeres ved indsættelse af et nyt kapitel 13 i søloven.

Gennemførelsen af konventionen om aftaler for international transport af gods helt eller delvist til søs (Rotterdam-reglerne) følger op på Regeringens Vækstplan for Det Blå Danmark fra december 2012.

Folketingets vedtagelse af lovforslaget indebærer, at der gives samtykke til ratifikation af FN-konventionen om aftaler for international transport af gods helt eller delvist til søs (Rotterdam-reglerne).

1.5. Gennemførelse af ændringsprotokol til konventionen om ansvar for forureningsskade opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer (HNS-konventionen)

I 1996 vedtog FN's Internationale Søfartsorganisation, IMO, konventionen om ansvar for forureningsskade opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stof-

fer – Hazardous and Noxious Substances (HNS-konventionen). Folketinget vedtog i 2005 lovforslaget om gennemførelse af HNS-konventionen i sølovens kapitel 11, jf. lov nr. 599 af 24. juni 2005 om ændring af søloven, der ikke er sat i kraft.

Konventionen er dog endnu ikke trådt i kraft og forventes heller ikke at kunne træde i kraft. Årsagen hertil er, at flere lande har haft vanskeligt ved at gennemføre konventionen, ikke mindst på grund af dens regler om bidragspligt for importører af farligt stykgods (gods i emballeret form). IMO's juridiske komité arbejdede derfor frem til april 2009 på forslag til løsninger, som kunne være medvirkende til, at konventionen kunne træde i kraft. En international diplomatkonference vedtog på baggrund af dette arbejde i april 2010 en ændringsprotokol til HNS-konventionen, som skulle gøre det muligt for flere lande at ratificere HNS-konventionen.

Ændringsprotokollen underbygger HNS-konventionens formål, der er at sikre, at skadelidte, der udsættes for en HNS-skade, kan opnå erstatning. Erstatningssystemet er stadigvæk tostrengt. For det første er ejeren (rederen) af skibe, som transporterer HNS-stoffer, ansvarlig for HNS-skader forvoldt af skibet og skal for dette ansvar have en ansvarsforsikring og et certifikat, som dokumentation for, at forsikringen er tegnet. Derudover oprettes en HNS-fond, der skal dække erstatningskrav, der overstiger rederens ansvarsgrænse.

Danmark har undertegnet ændringsprotokollen til HNS-konventionen i 2011 med ratifikationsforbehold. Folketingets vedtagelse af lovforslaget indebærer, at der gives samtykke til ratifikation af FN's HNS-konvention som ændret ved ændringsprotokollen fra 2010. 1.6. Nedlæggelse af Dykkerrådet

Det fremgår af regeringsgrundlaget "Et Danmark, der står sammen" fra oktober 2011, at regeringen vil effektivisere ved at foretage en sanering i råd, nævn, udvalg mv. Regeringen har som led heri allerede nedlagt en række råd og nævn m.v. med henblik på effektivisering. Den foreslåede nedlæggelse af Dykkerrådet er således besluttet af regeringen i november 2011 som led i saneringen af råd og nævn.

2. Lovforslagets indhold

2.1. Skærpede sejladsikkerhedsmæssige krav i arktiske farvande

2.1.1. Gældende ret

Søfartsstyrelsen kan i medfør af §§ 3 og 6 i lov om sikkerhed til søs fastsætte regler om skibes bygning, udstyr og drift, herunder om forholdsregler, der skal træffes til sikring af sejladsen og forebyggelse af fare. Det følger af forskrift nr. 7 af 26. august 1999, at loven og de i medfør af loven udstedte regler gælder for udenlandske skibe i dansk havn, på søterritoriet og i den eksklusive økonomiske zone i det omfang, det er foreneligt med international ret.

Lov om sikkerhed til søs indeholder dog ikke mulighed for at fastsætte bestemmelser om lodspligt.

Lodsloven, der indeholder bestemmelser om lodsning, herunder lodspligt for visse skibe i dansk farvand, finder anvendelse på lodsning, der enten foretages på dansk søterritorium eller uden for dansk søterritorium, når lodsningen udøves på grundlag af et dansk lodscertifikat eller lodsvirksomheden drives fra dansk område. Lodser kan efter lodsloven autoriseres til at foretage lodsning også uden for dansk område. Lodsloven gælder dog kun for Danmark.

2.1.2. Den foreslåede ordning

Lovforslaget udbygger adgangen til at fastsætte regler for skibes bygning, udstyr og drift, med henblik på, at der skal fastsættes skærpede regler for sejlads i arktiske farvande, der udgør en særlig risiko.

Krydstogtskibe med et stort antal personer om bord udgør en sådan særlig risiko, allerede fordi der ikke eksisterer beredskab i området, som kan håndtere et så stort antal personer. Om et skib udgør en særlig risiko vil i øvrigt afhænge af skibets størrelse, antal passagerer, skibets konstruktion, lastens beskaffenhed m.v. sammenholdt med bl.a. årstiden og det område, som skibet ønsker at besejle. Det påtænkes i første omgang at sætte ind over for krydstogtskibe med et stort antal personer om bord. Der vil dog også kunne fastsættes sikkerhedsmæssige krav til andre skibe, hvis der viser sig behov herfor.

For især store krydstogtskibe, der sejler i grønlandske farvande, vil redningskapaciteten i land og til søs være meget afhængig af, at andre skibe kan gå til undsætning for at redde nødstedte. Det bedste vil derfor være, hvis krydstogtskibe kan koordinere deres planlagte sejlads særligt i de områder ved Grønland, hvor redningskapacitet og skibstrafik er yderst begrænset. Det påtænkes derfor i dialog med krydstogtorganisationerne at fastsætte bestemmelser om, at krydstogtskibe med mange passagerer om bord skal kunne dokumentere, at det er sikret, at andre skibe inden for rimelig tid vil kunne komme til undsætning i en nødsituation. Dette forudsætter, at skibene i deres sejladsplanlægning har forholdt sig til, hvilke skibe der er i området – og hvor hurtigt de i tilfælde af en nødsituation vil kunne komme til hjælp.

Med lovforslaget er der mulighed for at fastsætte lodspligt i grønlandske farvande for skibe, hvis sejlads udgør en særlig risiko. Det er hensigten, at der efter lovens vedtagelse skal etableres lodskapacitet i Grønland og indføres lodspligt for krydstogtskibe med mere end 250 passagerer om bord i de grønlandske farvande.

Med lovforslaget indsættes et særligt kapitel i lodsloven om lodsning i grønlandske farvande, som er omfattet af lodspligt, og der åbnes således mulighed for, at lodslovens bestemmelser om autorisering af lodser, lodsernes forpligtelser og reglerne om lodstilsyn vil kunne sættes i kraft for Grønland. Der vil som led heri blive fastsat særlige krav til lodsernes uddannelse, herunder kendskab til de enkelte farvandsområder og til sejlads i områder med is. Det vil desuden skulle sikres, at der er et tilstrækkeligt antal kvalificerede lodser til rådighed i krydstogtsæsonen fra juni til september. Ordningen forventes på samme vis som i Norge, hvor der indføres lodspligt for sejlads ved Svalbard, at blive

gennemført trinvist over nogle år, således at den nødvendige kapacitet kan opbygges, og søfartserhvervet samt personer, der arbejder som ”kendt mand” har passende tid til at tilpasse sig de nye krav. Lodsningerne vil kunne varetages af såvel private lodserier som offentligt ejede lodserier, herunder det statslige lodsvæsen, DanPilot. DanPilot vurderes at råde over ca. 10 lodser med erfaring fra Grønland, der med den fornødne efteruddannelse vil kunne benyttes i den indledende fase.

For nærværende eksisterer kun en såkaldt ”kendt mands ordning”, som benyttes af flere skibe. En ”Kendt mand” har kendskab til de lokale forhold ved Grønland, herunder geografiske og meteorologiske, og sejler med det pågældende skib som en overtallig del af besætningen. ”Kendt mands ordningen” er uformel, og der eksisterer ingen formaliseret sikring af, at de pågældende personer besidder det forudsatte lokalkendskab, ligesom de opgaver og funktioner, som er knyttet til funktionen, ikke er nærmere afgrænset eller beskrevet.

Der påtænkes også indført krav om såkaldt isklasse (dvs. krav til skibets konstruktive styrke), herunder et egentligt forbud mod at skibe med mange personer om bord anløber grønlandsk havn eller indre territorialfarvand, når der risiko for is, hvis skibet ikke er tilstrækkeligt isklasset.

Der kan desuden fastsættes krav om, at skibe, der sejler i arktiske farvande, skal indhente seneste informationer om vejr, bølger, havstrømme samt udbredelsen og koncentrationen af havis og isbjerge i området.

I 2012 indføres anbefalede ruter for sejlads til Nuuk. Der arbejdes endvidere på at indføre anbefalede ruter for krydstogtskibe i det sydvestlige Grønland til relevante havne og farvandsområder, og det vil i lyset af de indhentede erfaringer blive vurderet, om ruterne skal gøres obligatoriske. For yderligere at styrke sejladssikkerheden i farvandene omkring Grønland påtænkes det, i dialog med bl.a. Grønlands Selvstyre, at etablere forbudsområder og anbefalede sejlru-ter for eksempelvis store krydstogtskibe, herunder at fastsætte bestemmelser for sejlads i visse områder.

Det påtænkes endvidere at skærpe kravene til skibenes sejladsplanlægning og deres beredskabsplaner for at styrke sejladssikkerheden i farvandene omkring Grønland. De skærpede krav vil blive fastlagt i dialog med bl.a. Grønlands Selvstyre og krydstogtorganisationerne med udgangspunkt i IMO's retningslinjer for sejladsplanlægning for passagerskibe sejlads i øde egne (IMO A.25/Res.999). I forbindelse med havnestatskontrol af krydstogtskibe, der forventes at anløbe grønlandske havne, vil der blive ført tilsyn med overholdelsen af de skærpede krav.

For yderligere at styrke sikkerheden påtænkes det at stille supplerende krav til træning af besætningerne på krydstogtskibe til sejlads i grønlandske farvande. De supplerende krav vil tage udgangspunkt i de ikke obligatoriske retningslinjer, der indgår som vejledning til den ændrede konvention om søfarendes uddannelse og træning (STCW konventionen) efter konventionens kapitel B-V/g.

Samtlige sejladssikkerhedsmæssige krav i grønlandske farvande vil blive udformet og fastsat i samarbejde med det grønlandske selvstyre.

2.2. Styrkelse af søfarendes retsstilling ved sørøveri

2.2.1. Gældende ret

Lovgivningen indeholder ikke - hverken på søfartsområdet eller generelt - bestemmelser, som udtrykkeligt regulerer arbejdsgiveres forpligtelser over for udsendte ansatte, der tages som gidsler.

Lovgivningens almindelige bestemmelser om arbejdsgiverens pligt til at sikre, at arbejdet kan udføres sikkerhedsmæssigt fuldt forsvarligt, omfatter også en pligt til at tage skridt til at forbygge angreb, når skibet sejler i områder, hvor der er fare for sørøveri og væbnede overfald af særlig farlig karakter.

Sådanne regler er fastsat i medfør af lov om sikkerhed til søs. Det følger af Søfartsstyrelsens tekniske forskrift om forebyggelse af pirateri og væbnede overfald på danske skibe, at skibene skal have procedurer for sejlads eller havneanløb i områder, hvor der er risiko for pirateri og væbnede overfald mod skibe. Procedurerne skal bl.a. indeholde bestemmelser, som sikrer, at der sker en vurdering af, hvorvidt der i et område er risiko for pirateri eller væbnede overfald mod skibe, og at der sker løbende opdatering om situationen samt træffes de relevante foranstaltninger til beskyttelse af skibet og dets besætning. Det omfatter bl.a. radarovervågning, skærpet vagthold og rapportering til rederi og myndigheder, ligesom det skal sikres, at besætningen er instrueret om, hvordan de skal forholde sig ved overfald eller kapring. Procedurerne skal udarbejdes under hensyntagen til den Internationale Maritime Organisation's (IMO) anbefalinger og vejledninger for sejlads i områder med risiko for sørøveri samt ved sejlads i højrisikoområdet ud for Somalia tillige industriens anbefalinger i "Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy" (BMP).

Sømandsloven indeholder særlige regler om den søfarendes ret til at fratræde tjenesten om bord, hvis skibet skal sejle til et område, hvor der er krigsfare m.v. Sømandslovens § 18 a afgrænser krigsfare til sejlads i områder, hvor der er fare for, at et skib bliver opbragt af krigsførende, udsat for krigsfare eller en anden faretruende situation, der kan sidestilles hermed, eller hvor en sådan fare væsentligt forøges. Ordene "anden faretruende situation" blev indarbejdet i loven i 1985, for at sikre, at sørøveri eller røverisk overfald af særlig farlig karakter blev omfattet. Lovforslaget indebærer på disse punkter ingen ændring i den gældende retstilstand. Til supplement af lovens bestemmelser har en række af søfartserhvervets arbejdsgiver- og arbejdstagerorganisationer endvidere indgået en aftale, som sikrer, at der altid vil være midler til rådighed til at sikre den søfarendes hjemrejse i tilfælde, hvor der imellem parterne måtte være uenighed om, hvorvidt der foreligger en situation, der i medfør af loven giver den søfarende ret til at fratræde.

Sømandsloven indeholder bestemmelser om opsigelsesvarsel og fratrædelsehavn m.v., hvis den søfarende fratræ-

der tjenesten om bord efter § 18 a. Lovens bestemmelser om afsked er specifikke, og denne fratræden kan ikke benyttes som afskedsgrund. Det samme gælder det forhold, at den søfarende ikke længere kan gøre tjeneste, fordi den pågældende er taget som gidsel af sørøvere. Der er dog ingen bestemmelser, som udtrykkeligt forbyder rederen at opsiges søfarende, som er taget som gidsler. En sådan opsigelse vil dog efter omstændighederne kunne tilsidesættes efter de almindelige aftaleretlige bestemmelser.

Sømandsloven indeholder derimod ikke regler, som specifikt regulerer den søfarendes retsstilling, hvis denne tages som gidsler i forbindelse med sørøveri. Rækkevidden af de pligter, som arbejdsgiveren har i forbindelse med et væbnet overfald og gidseltagning, er ikke præcise og skal udledes af det almindelige arbejdsgiveransvar.

Sømandslovens regler vedrører hovedsageligt ansættelsesretlige forhold, som administreres af parterne. Eventuelle uenigheder afgøres i det fagretslige system eller ved domstolene. Det gælder også situationer knyttet til Sømandslovens § 18 a. Der er ikke ændret på dette forhold i forbindelse med ratifikationen af konventionen om søfarendes arbejdsforhold, hvor der i lov nr. 493 af 12. maj 2010 blev indsat bestemmelser i sømandsloven og lov om sikkerhed til søs, hvorefter Søfartsstyrelsen kan føre tilsyn med overholdelse af sømandsloven og regler, som udstedes i medfør heraf. Sigtet med bestemmelsen er, at der skal skabes et hjemmelgrundlag for det myndighedstilsyn, som er obligatorisk efter konventionen om søfarendes arbejdsforhold. Det gælder f.eks. kontrol med hviletid, ansættelseskontrakter og lægeattester. Rederiers manglende overholdelse af en række af de specifikke krav vedrørende forebyggelse af sørøveri og væbnede overfald er dog strafsanktionerede. Det gælder bl.a. manglende overholdelse af Søfartsstyrelsens bekendtgørelse om forebyggelse af pirateri og væbnede overfald på danske skibe.

Skader, der opstår, når søfarende bliver udsat for sørøveri eller væbnede overfald på skibe, er omfattet af arbejdskadesikringslovgivningens almindelige regler. Dette kan bl.a. indebære, at søfarende, som påføres skade i forbindelse med angreb på skibe, vil være berettiget til erstatning og de øvrige ydelser, som følger af loven

2.2.2. Den foreslåede ordning

Lovforslaget medfører ikke ændring af den gældende retstilstand i relation til de søfarendes ret til at fratræde og til at opsiges tjenesteforholdet.

Betegnelsen sørøveri anvendes i lovforslaget således, at sørøveri omfatter handlinger, der foretages på det åbne hav og er omfattet af artikel 101 i havretskonventionen og tilsvarende røveriske overfald af særlig farlig karakter på skibe, der befinder sig på et andet lands søterritorium eller i en havn.

Lovforslaget præciserer, at rederen har pligt til at drage omsorg for de søfarende, hvis skibet sejler til områder, hvor der er fare for sørøveri. Omsorgspligten vedvarer, indtil de søfarende er ude af området i god behold. Det gælder også, hvis de søfarende ikke længere opholder sig på skibet.

Med lovforslaget indføres en bestemmelse, som tilsigter at forpligte rederen til at leve op til god rederipraksis i forbindelse med sejlads i piratområder og håndteringen af de tilfælde, hvor skibet angribes; det være sig i forbindelse med såvel røverier som reelle kapringer og gidselstagninger. Pligten omfatter forberedelse af skibet og besætningen, før der sejles til farvande eller havne, hvor der er fare for sørøveri. Skibets sejlads i området og den efterfølgende krisestyring, hvis skibet angribes, og hvis besætningsmedlemmer tages som gidsler, er også omfattet af bestemmelsen, som tillige indebærer en forpligtelse for rederen til at medvirke til, at søfarende, der er taget som gidsler i forbindelse med sørøveri, løslades hurtigst muligt.

Det indebærer bl.a., at rederen, forinden skibet sejler ind i områder med væsentlig risiko for sørøveri, sikrer sig, at han i tilfælde af, at en kritisk situation opstår i form af sørøvrangreb eller en reel kapring, har planer for og ressourcer til at håndtere sådanne situationer. Det anses for god rederiskik, at rederen lever op til de retningslinjer, som er aftalt mellem organisationerne om sejlads med bevæbnede vagter. Såfremt der måtte opstå uenighed blandt søfartserhvervets parter om den nærmere fastlæggelse af, hvad der ligger i god rederiskik, vil dette spørgsmål skulle afgøres ved domstolene.

Lovforslaget indebærer ikke et krav om, at der skal være tegnet såkaldte "kidnap and ransom"-forsikringer. Sådanne forsikringer bortfalder efter international praksis, såfremt det oplyses, at forsikring er tegnet.

Lovforslaget indebærer, at rederen afskæres fra at opsig søfarende, der holdes som gidsler i forbindelse med sørøveri eller væbnede overfald på skibet.

Lovforslaget tilsigter ikke at udvide det offentliges tilsynsforpligtelser og eventuelle uoverensstemmelser vil - i lighed med, hvad der i dag gælder omkring disse forhold - skulle løses af parterne, i det faglige system eller af domstolene.

Endeligt indføres en mulighed for, at det offentlige kan yde tilskud til rimeligt underhold af de pårørende, som tilfangetagne søfarende har forsørgelsespligt over for., såfremt der ikke f.eks. via overførsel af løn til de pårørende er sikret deres underhold, eller såfremt de pårørende ikke selv har et økonomisk grundlag for at sikre familien, imens familiens forsørger sidder som gidsel. Bestemmelsen vurderes umiddelbart at være mest relevant for personer fra lande, der ikke som i Danmark er sikret adgang til sociale ydelser, når familien er uden midler.

Det bemærkes, at de gældende §§ 18 c. og d. i lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. med lovforslaget omnummereres til §§ 18 d. og e. Af lovtekniske årsager medtages den fulde ordlyd af disse bestemmelser i lovforslaget, selv om der ikke foretages indholdsmæssige ændringer af bestemmelserne.

2.3. Modernisering af skibsregistreringsreglerne

2.3.1. Gældende ret

Tilpasning af bestemmelserne om nationalitet, registreringspligt og indflagningskrav

Det følger af søloven, at danske rederier, som opfylder de nationalitetskrav, der er fastsat i sølovens § 1, stk. 2, og som ejer skibe har pligt til at registrere disse skibe i et dansk skibsregister - Dansk Internationalt Skibsregister (DIS) eller Dansk Almindeligt Skibsregister (DAS) - hvis skibet har en bruttotonnage på 20 eller derover. Det vil dog i overensstemmelse med EU-reglerne, jf. også bemærkningerne til den gældende bestemmelse i sølovens § 2, være muligt for et dansk rederi at lade sit skib registrere i et andet EU-land/EØS-land, såfremt den pågældende etablerer en reel tilknytning til det pågældende land. Endvidere indeholder søloven krav om anmeldelse til fartøjsfortegnelsen for visse mindre erhvervsskibe.

Søloven opererer med et kvalificeret nationalitetskrav for juridiske personer. Som reglerne er formuleret, påhviler registreringspligten alene selskaber eller lignende, der har valgt en bestyrelse/ledelse, som enten fuldt ud eller for mindst to tredjedele vedkommende består af danske statsborgere, der har bopæl i Danmark.

Vælger sådanne selskaber og foreninger mv. at indsætte et tilstrækkeligt antal EU-borgere/EØS-borgere i deres bestyrelser/ledelse, har de fortsat ret - *men ikke pligt* - til at få skibe registreret i DIS eller DAS, jf. sølovens § 2 og de tilhørende bestemmelser, som findes i bekendtgørelserne nr. 1044 og nr. 1046 af 6. december 1996 om registrering i hhv. Skibsregistret og DIS af skibe, hvis ejer ikke opfylder nationalitetsbetingelserne i sølovens § 1.

Dette fører til, at rederier omfattet af sølovens § 2 har fuld fleksibilitet i forhold til, om de ønsker at vælge et dansk eller et udenlandsk register til deres skibe, idet skibe, som i medfør af § 2 er optaget i DIS eller DAS, frit kan slettes af registrene på ejerens anmodning, jf. sølovens § 17, stk. 4. Skibe, som er optaget i medfør af sølovens § 1, kan derimod kun skifte til et andet register og dermed blive slettet af de danske registre, hvis rederiet foretager en ændring enten i form af en ændring i selskabets bestyrelse/ledelse eller ved salg til f.eks. et udenlandsk datterselskab eller ved at flytte aktiviteter til udlandet, jf. sølovens § 17, stk. 1.

Endelig åbner søloven særlige muligheder for, at EU selskaber m.v., kan få et skib under dansk flag gennem en sekundær etablering i Danmark. Det forudsættes dog, at dette sker med henblik på en varig aktivitet i Danmark, og at skibet administreres, dirigeres og opereres effektivt fra Danmark. Tredjelandes selskaber har ikke en sådan mulighed.

Navneregistrering

Efter sølovens § 5, stk. 2, kan skibsnavne for skibe med en bruttotonnage på 20 eller derover kun registreres, hvis de tydeligt adskiller sig fra andre registrerede skibsnavne. Der kan også oprettes systemnavne. Det sker typisk for at identificere skibet, som tilhørende et bestemt rederi.

2.3.2. Den foreslåede ordning

Tilpasning af bestemmelserne om nationalitet, registreringspligt og indflagningskrav

Formålet med de foreslåede ændringer er at gøre det lettere for danske og udenlandske rederier at have skib under dansk flag, dog uden at der herved slækkes på f.eks. sikkerhedsmæssige krav. Ligeledes skal det bl.a. for at opbygge og bevare rederiaktiviteter i Danmark være muligt for danske selskaber at eje et skib under udenlandsk flag, uden at der skal ændres på den selskabsmæssige konstruktion eller foretages en ændring i ejerforholdet.

Som beskrevet under gældende ret giver de nuværende regler anledning til en forskellig retsstilling for danske rederier alene baseret på ledelsens sammensætning. Skibsregistret har set tilfælde, hvor danske rederier (danske selskaber) ad hoc ændrer deres bestyrelses- eller ledelses sammensætning med sigte på at opnå fleksibilitet i forhold til flagvalg og øget adgang til at sætte skibe under fremmed flag. Det har næppe været hensigten med sølovens nationalitetsbestemmelser.

De gældende nationalitetskrav i sølovens § 1, f.eks. hvor hovedparten af bestyrelsen skal være danske statsborgere, er ikke tidssvarende i forhold til den danske selskabslovgivning, hvor der generelt ikke stilles krav i forhold til nationaliteten af bestyrelsen/ledelsen i selskaber, som er oprettet efter dansk lovgivning og registreret i Danmark.

Det foreslås derfor, at nationalitetskravene tilpasses, således at selskaber og foreninger mv. oprettet i Danmark efter dansk lovgivning og/eller registreret i Danmark, fuldt ud betragtes som danske, og at dette lægges til grund i sølovens § 1.

Med henblik på at sikre fastholdelse og vækst af de landbaserede rederiaktiviteter i Danmark gennemføres en lempelse af registreringspligten for danske selskaber m.v. under forudsætning af, at skibet fortsat administreres, dirigeres og kontrolleres fra Danmark. Målet er at bevare aktiviteten i Danmark ved at give danske rederier mulighed for at eje skib under fremmed flag, uden en selskabsmæssig ændring. Det vurderes, at danske rederier dermed vil have et styrket incitament til at bevare og øge deres landbaserede rederiaktiviteter i Danmark for skibe under både dansk og udenlandsk flag. Dette foreslås gennemført som en justering af bestemmelserne om udsettelse af skib fra skibsregistret i sølovens § 17, der dels giver danske ejere ret til at drive deres skibe under udenlandsk flag, såfremt skibene effektivt administreres, kontrolleres og dirigeres her fra landet. Af hensyn til EU retten indsættes også en udtrykkelig bestemmelse, som giver de danske ejere adgang til at lade deres skibe registrere i andre EU- registre, såfremt den pågældende ejer etablerer en reel tilknytning til det pågældende EU-land. Dette er dog blot en kodificering af den nuværende praksis.

For at sikre yderligere tonnagevækst under dansk flag vil der også blive åbnet mulighed for indflagning fra rederier fra tredjelande på samme vilkår, som i dag gælder for rederier fra andre EU-lande/EØS-lande. Der lægges på den baggrund op til at ændre sølovens § 2. For juridiske personer,

der ikke er omfattet af de Europæiske Unions regler, skal der dog udpeges en enhed i Danmark, der kan stævnes eller udtages stævning imod på ejerens og rederens vegne.

Det bemærkes, at bekendtgørelsen om DIS vil blive ændret som følge heraf.

Navneregistrering

Som en administrativ lettelse forslås det at ophæve kravet om, at større skibes navne kun kan registreres, hvis de tydeligt adskiller sig fra andre registrerede skibsnavne. Den eksisterende bestemmelse er historisk betinget og uden reelt indhold i dag, hvor skibe identificere både ved kaldesignal og IMO nummer. Bestemmelsen om systemnavne opretholdes.

2.4. Gennemførelse af konventionen om aftaler for international transport af gods helt eller delvist til søs (Rotterdam-reglerne)

2.4.1. Gældende ret

Der er i dag tre internationale konventioner i kraft, der regulerer ansvar for transport af stykgods til søs: International konvention om indførelse af visse ensartede regler om konnossementer 1924 (Haag-reglerne), International konvention om indførelse af visse ensartede regler om konnossementer af 1924 med de ved tillægsprotokollen af 1968 vedtagne ændringer (Haag-Visby-reglerne) og FN's konvention om transport af gods til søs 1978 (Hamburg-reglerne).

Ingen af de tre gældende konventioner er udformet til den form for transport, herunder søtransport, af stykgods og containere, som vi kender i dag. Således regulerer ingen af konventionerne eksempelvis landtransport, der gennemføres i tillæg til en søtransport – dør-til-dør-transporter. Elektronisk baserede transportdokumenter er ikke reguleret. Konventionerne løser ikke det problem, der består, hvor gods er kommet frem og skal udleveres, uden at konnossementet er nået frem, og konventionerne indeholder ingen regler om overdragelse af et konnossement og retsvirkningerne heraf.

Sølovens gældende kapitel 13 om stykgodstransport, der blev gennemført ved lov nr. 170 af 16. marts 1994, er baseret på Haag-Visby-reglerne og elementer af Hamburg-reglerne.

2.4.2. Den foreslåede ordning

Rotterdam-reglerne gennemføres i dansk ret med det foreslåede nye kapitel 13 i søloven.

Lovforslagets bestemmelser til gennemførelse af konventionen om aftaler for international transport af gods helt eller delvist til søs (Rotterdam-reglerne) er udarbejdet på baggrund af Sølovsudvalgets betænkning om aftaler om transport af gods helt eller delvist til søs (Rotterdam-reglerne). Bemærkningerne til disse bestemmelser indeholder derfor i vid udstrækning gengivelser af betænkningens bemærkninger. I forslaget er foretaget enkelte redaktionelle ændringer og øvrige tilpasninger i forhold til Sølovsudvalgets anbefalinger, herunder er forslaget tilpasset de mindre korrektioner af Rotterdam-reglerne, som FN's generalsekretær foreslog ved meddelelse af 11. oktober 2012.

Forslaget medfører en omfattende modernisering af reglerne om stykgodstransport. Dette vil først og fremmest betyde, at reglerne om kontraktens udformning m.v. bliver mere tidssvarende set i forhold til både den øgede internationale samhandel og den teknologiske udvikling end det regelsæt, der følger af Haag-Visby-reglerne og de elementer af Hamburg-reglerne, som det nuværende kapitel 13 i søloven er baseret på.

Der er med Rotterdam-reglerne skabt grundlag for en øget harmonisering af søtransportretten, der kan virke globalt, da reglerne indeholder en afbalanceret regulering af transportørens og afsenderens rettigheder og pligter.

Lovforslaget vil i relation til aftaler for international transport af gods helt eller delvist til søs medføre en omfattende modernisering af reglerne om stykgodstransport, så reglerne bliver tidssvarende og kan imødekomme de nye behov og udfordringer, der er opstået som følge af den øgede internationale samhandel og den teknologiske udvikling.

Med lovforslaget skabes grundlaget for dansk ratifikation af Rotterdam-reglerne.

2.5. Gennemførelse af ændringsprotokol til konventionen om ansvar for forurenings-skade opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer (HNS-konventionen)

2.5.1. Gældende ret

I 2005 vedtog Folketinget lovforslaget om gennemførelse af HNS-konventionen i sølovens kapitel 11, jf. lov nr. 599 af 24. juni 2005 om ændring af søloven. Formålet med HNS-konventionen er at sikre, at skadelidte, der udsættes for en HNS-skade, kan opnå erstatning. Loven om gennemførelse af HNS-konventionen er dog aldrig sat i kraft, fordi der har vist sig behov for tilpasninger af konventionen, før den kan træde i kraft. Ændringsprotokollen til konventionen er udarbejdet med henblik på at gennemføre sådanne ændringer, der kan muliggøre konventionens ikrafttræden.

2.5.2. Den foreslåede ordning

Med ændringsprotokollen til HNS-konventionen indføres følgende hovedændringer:

1) Importører af HNS-stykgods (gods i emballeret form) fritages for bidragspligt til HNS-fonden, hvormed sikres en lettelse af administrationen for konventionslande, da alene HNS i bulk skal rapporteres som bidragspligtigt gods. De bidrag, der herefter ikke måtte indgå i HNS-fonden, kompenseres der for, ved at ansvarsgrænsen for de redere, der transporterer HNS-stykgods, forøges med 15 pct. i forhold til 1996 HNS-konventionen. HNS-fonden hæfter forsat også for erstatninger vedrørende stykgods, men ved at forhøje rederens ansvar noget for stykgodsskader fastholdes princippet om det delte ansvar mellem redersiden og lastsiden. Ændringen bygger på et dansk forslag, mens selve forhandlingen af beløbsgrænserne i forbindelse med forhøjelse af rederens ansvar ved stykgodsskader blev gennemført på den internationale diplomatkonferencen i april 2010.

2) Den, der importerer LNG (Liquefied Natural Gas – naturgas af lette kulbrinter med metan som hovedbestanddel), skal bidrage til HNS-fonden, hvis andet ikke er aftalt. Derved undgås en afklaring af, hvem der udgør den juridiske enhed, der på det relevante tidspunkt har adkomst til LNG-godset, som fremgik af 1996 HNS-konventionen, da udgangspunktet nu er, at bidragspligten påhviler modtageren - ligesom for andet HNS-gods.

3) Det sikres, at lande, der ikke indberetter import af bidragspligtigt HNS-gods, ikke har krav på erstatning i anledning af en HNS-skade. Herved skabes et incitament til at indberette importen af HNS-gods. I tilfælde af persons-kade vil der dog altid kunne opnås erstatning fra HNS-fonden. En tilsvarende model gælder i dag for den internationale olieskadefond (IOPC-fonden).

I forbindelse med ændringsprotokollen til HNS-konventionen blev der vedtaget fire resolutioner. Den ene resolution indeholder en bemyndigelse af "Assembly of the International Oil Pollution Compensation Fund, 1992 (IOPC FUND 1992)" til at etablere HNS-fonden. Den anden resolution indeholder en erklæring om samarbejde og bistand til gennemførelse af ændringsprotokollen til HNS-konventionen. Den tredje resolution indeholder en henstilling til, at ændringsprotokollen til HNS-konventionen træder i kraft. Den sidste resolution indeholder en bemyndigelse til IMO's juridiske komité om at opdatere HNS-konventionen med de ændringer, der blev vedtaget på den internationale diplomatkonferencen samt at observere gennemførelse af ændringsprotokollen til HNS-konventionen.

På den internationale diplomatkonference i april 2010 blev der opnåede enighed om en forhøjelse af rederansvaret for skader forårsaget af HNS-stykgods på 15 pct. De nye højere ansvarsgrænser for rederen medfører, at ansvarsgrænsen for de mindre skibe med en bruttotonnage under 2.000 er 11,5 mio. SDR (pt. svarende til ca. 104 mio. kr.), mens ansvarsgrænsen for de største skibe maksimalt er 115 mio. SDR (pt. svarende til ca. 1.035 mio. kr.). Ansvarsgrænserne for skader forårsaget af HNS-last i bulk ændres ikke med ændringsprotokollen til HNS-konventionen. Det vil sige, at ansvarsgrænsen for de mindre skibe med en bruttotonnage under 2.000 er 10 mio. SDR (p.t. svarende til ca. 90 mio. kr.), mens ansvarsgrænsen for de største skibe maksimalt er 100 mio. SDR (p.t. svarende til ca. 900 mio. kr.).

I lighed med hvad der gælder ved transport af olie, tilvejebringes fondens midler af importørerne, her importørerne af HNS-stoffer, der transporteres i bulk, dvs. de firmaer som modtager HNS ad søvejen. Dette gælder efter ændringsprotokollen til HNS-konventionen også i forbindelse med LNG (Liquefied Natural Gas – naturgas af lette kulbrinter med metan som hovedbestanddel), medmindre det er aftalt, at den, der umiddelbart inden losning af LNG-last havde adkomst til LNG-lasten, der er bidragspligtig. Efter HNS-konventionen påhvilede betalingsforpligtigheden alene den, der umiddelbart inden losningen havde adkomst til stoffet.

Med ændringsprotokollen til HNS-konventionen er der skabt et incitament til at indberette import af bidragspligtigt HNS-gods, da dette ellers kan få økonomiske konsekvenser

for det enkelte land, hvis der ikke rettidigt og korrekt indberettes i HNS-fonden. De lande, der ikke opfylder deres rapporteringsforpligtigelse, har således ikke krav på, at HNS-fonden udbetaler erstatning i anledning af HNS-skader. Dette fremgik ikke af den oprindelige HNS-konvention.

2.6. Nedlæggelse af Dykkerrådet

2.6.1. Gældende ret

Dykkerrådet blev nedsat i 1995 af den daværende erhvervsminister i henhold til § 17 i lov om dykkerarbejde og dykkermateriel m.v. (Dykkerloven). Dykkerrådet har til opgave at rådgive Erhvervs- og Vækstministeriet og Søfartsstyrelsen om spørgsmål inden for dykkerlovens område, følge den tekniske og sundhedsmæssige udvikling inden for området og at fremsætte forslag vedr. dykkerloven og den dertil knyttede administration.

Dykkerrådet består af en formand og en næstformand (stedfortræder for formanden), der er udnævnt af erhvervs- og vækstministeren, samt yderligere 12 medlemmer, der repræsenterer følgende organisationer m.v.: Brancheforeningen for Dykkermateriel, Danmarks Rederiforening, Dansk Dykkerforening, Dansk Sportsdykker Forbund, Dykkerfirmaernes Brancheforening, Entreprenørforeningen, Fag og Arbejde (FOA), MARE-gruppen, North Sea Operators Committee, Denmark, Fagligt Fælles Forbund (3F), Søværnet og Skoler med dykkeruddannelse, godkendt af Søfartsstyrelsen, jf. § 1 i cirkulære nr. 10.577 af 3. december 1998 om forretningsorden for Dykkerrådet.

Dykkerrådet sekretariatsbetjenes af Søfartsstyrelsen, jf. § 7 i cirkulære nr. 10.577 af 3. december 1998 om forretningsorden for Dykkerrådet.

2.6.2. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at Erhvervs- og Vækstministeriet og Søfartsstyrelsen fremover skal inddrage de relevante interesseorganisationer på dykkerområdet i spørgsmål inden for dykkerlovens område på mere uformel vis. Dykkerrådet nedlægges således med henblik på en fortsat tæt inddragelse af de interesseorganisationer, der er repræsenteret i Dykkerrådet – men med lovændringen på et mere uformelt og fleksibelt plan. Det forudsættes, at interesseorganisationerne fortsat vil blive hørt og inddraget i forbindelse med forslag til ændring af dykkerloven, bekendtgørelser udstedt i medfør af dykkerloven samt spørgsmål om administration af dykkerloven. Interesseorganisationerne vil ligeledes have mulighed for af egen drift at bringe spørgsmål i relation til dykkerloven op over for Erhvervs- og Vækstministeriet og Søfartsstyrelsen.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Lovændringerne vedr. skærpede sejladsikkerhedsmæssige krav i arktiske farvande vil ikke i sig selv indebære væsentlige økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige. Det er imidlertid hensigten, at der i medfør af lovændringerne vil blive fastsat lodspligt for større krydstogtskibe, der sejler i grønlandsk farvand. Senere vil ordnin-

gen kunne udvides til andre skibe, som udgør en særlig risiko i de grønlandske farvande. Såvel det statslige lodsvæsen, DanPilot, som de private lodserier vil have mulighed for at udbyde samtlige lodsninger ved Grønland. Det statslige lodsvæsens andel af lodsningerne ved Grønland og udgifterne forbundet hermed vil derfor afhænge af, hvor mange private lodserier, der vil operere i grønlandsk farvand, og hvor mange krydstogtskibe, der vil vælge at benytte sådanne private lodserier. Lodsning af større krydstogtskibe i grønlandsk farvand foreslås brugerfinansieret i tråd med den generelle brugerfinansiering af lodsninger. Det statslige lodsvæsen vil således via brugerbetalingen få dækket alle udgifter til selve lodsvæsenets udførelse af lodsningerne. Indførelse af lodspligten forventes desuden at medføre øgede udgifter for Søfartsstyrelsen i forbindelse med certificering, prøveafleggelse og tilsyn med såvel private som offentlige lodser/lodserier på 0,6 mio. kr. i 2013 og 0,3 mio. kr. årligt i årene derefter. Det vil blive finansieret via lodseriernes brugerbetaling. Brugerfinansieringen indebærer, at det offentlige samlet set ikke vil have meromkostninger på området.

Lovændringerne til styrkelse af søfarendes retsstilling ved sørøveri indebærer, at der kan ydes tilskud til rimeligt underhold af ægtefælle og børn under 18 år samt tilsvarende nære pårørende af søfarende, der er taget som gidsler, såfremt den søfarende har forsørgerpligt over for de pågældende, og disse ikke har eller får midler til deres forsørgelse. Tilskuddet ydes inden for den ramme, der er afsat på finansloven med henblik på ydelse af tilskud til hjemsendelse og underhold af strandede søfolk.

Lovændringen vedrørende navneregistrering skønnes at have mindre, men positive økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige.

Lovforslaget har ikke yderligere økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Lovændringerne vedr. skærpede sejladsikkerhedsmæssige krav i arktiske farvande vil ikke i sig selv indebære væsentlige økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet. Det er imidlertid hensigten, at der i medfør af lovændringerne vil blive fastsat lodspligt for større krydstogtskibe, der sejler i grønlandsk farvand. Lodsningerne af krydstogtskibe i grønlandsk farvand foreslås brugerfinansieret i tråd med den generelle brugerfinansiering af lodsninger, så ejeren af skibet skal betale for lodsningen. Det er vanskeligt at opgøre de årlige udgifter til lodsning af større krydstogtskibe i grønlandsk farvand, da beregningsgrundlaget er sparsomt, og det vil afhænge af de kommende års krydstogsturisme ved Grønland. Såfremt antallet af krydstogtskibe, der sejler i grønlandsk farvand med flere end 250 passagerer, vil stige til op imod 50 skibe årligt fra 2013, skønnes den samlede årlige udgift for erhvervet til lodsninger af større krydstogtskibe ved Grønland at udgøre ca. 6,35 mio. kr. årligt. Da mindst 1/3 af krydstogtskibene i dag benytter "kendt mand", og ejerne af disse skibe dermed ved indførelse af lodspligten vil spare udgifterne til brug af

kendt mand, forventes den årlige merudgift for erhvervet af være på ca. 4,82 mio. kr. samlet set. Senere vil lodspligten kunne udvides til at omfatte andre skibe, hvis sejlads i de arktiske farvande udgør en særlig risiko.

Lovændringerne, der moderniserer skibsregistreringsreglerne, forventes generelt at have positive erhvervsøkonomiske effekter i forhold til den del af forslaget, som vedrører justering og tilpasning af bestemmelserne om nationalitet, registreringspligt og krav til udenlandske ejere. Forventningen er, at der vil kunne tiltrækkes udenlandsk ejede skibe til det danske register, ligesom danske redere vil få lettere ved at eje og operere udenlandske skibe fra Danmark. Dette forventes at indebære forbedrede muligheder for fastholdelse og vækst i maritime aktiviteter i Danmark. Beskæftigelses-effekten er vanskelig at anslå præcist, men hidtidige erfaringer indikerer, at der for hvert skib, som er dansk ejet eller som opereres fra Danmark, genereres dansk beskæftigelse på land i størrelsesorden 2 medarbejdere pr. skib. Effekterne ved den foreslåede lempelse af registreringspligten kan ikke konkretiseres. Det forventes dog, at de positive effekter, dvs. fastholdelse af eller forøgelse af rederiaktiviteter i Danmark for skibe under andre flag, vil opveje eventuelle negative konsekvenser, dvs. eventuelt fravalg af det danske flag. Der forventes en mindre administrativ lettelse ved, at erhvervet ikke vil skulle søge navnegodkendelse.

For så vidt angår gennemførelse af ændringsprotokollen til HNS-konventionen sker der ikke en generel forhøjelse af den samlede ansvarsgrænse for skader forvoldt af HNS-stoffer, men der er sket en ændring i det indbyrdes forhold mellem importøren (dvs. bidragsydere til HNS-fonden) og skibenes ansvar. Rederiernes forhøjede ansvarsgrænse for skader ved HNS-stoffer i emballeret form vurderes kun at medføre marginalt højere forsikringspræmier. Det skyldes, at kun meget få ulykker efter de hidtidige erfaringer, er så omfattende, at erstatningen for skaderne overstiger den hidtidige ansvarsgrænse for skibe efter konventionen. Derudover forventes ændringerne kun at kunne medføre marginalt højere bidrag for importører af farligt og forurenende gods, der er transporteret i bulk, som følge af, at de importører, som alene importerer HNS-stoffer i emballeret form, slipper for at betale til HNS-fonden. Disse skal i øvrigt kun træde til, når skaden overstiger reders ansvarsgrænse. De hidtidige erfaringer viser, at dette kun sker i meget få tilfælde.

Det vurderes, at lovforslaget ikke har yderligere væsentlige økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

Forslaget har været sendt til Erhvervsstyrelsens Team Effektiv Regulering (TER), der udtaler følgende: ”Med den foreslåede § 297 i søloven bliver det muligt at anvende elektroniske transportdokumenter i stedet for papirdokumenter. TER opfordrer til, at overgangen til elektroniske dokumenter gøres så let som mulig, således at virksomhederne opnår de fordele, som følger ved at anvende elektroniske dokumenter. I den foreslåede § 301, stk. 4, nr. 1-4, i søloven anføres fire oplysningskrav, som skal indgå i de elektroniske dokumenter. TER vurderer, at ændringer kan medføre lettelser, men også nye byrder for virksomhederne. Ændringerne har

endvidere til hensigt at modernisere skibsregistreringsreglerne, så det bliver lettere for danske virksomheder at registrere skibe under danske flag samt at eje skibe under fremmed flag. TER finder denne ændring positiv, da det vil reducere virksomhedernes oplevede byrder forbundet med registrering.”

5. Administrative konsekvenser for borgere

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for borgere.

6. Miljømæssige konsekvenser

Indførelsen af skærpede sikkerhedskrav til skibe i arktiske farvande vil mindske risikoen for at de særligt risikable skibe, større krydstogtskibe, forliser. Da forlis af disse skibe kan indebære forurening af havmiljøet, vil de skærpede sikkerhedskrav mindske risikoen for forurening af havmiljøet.

Lovforslaget har ikke yderligere miljømæssige konsekvenser.

7. Forholdet til EU-retten

Det vurderes, at lovændringerne vedrørende nationalitet og indflagning fra rederier fra tredjelande vil bringe de danske regler i overensstemmelse med den udvikling i retspraksis, der siden skibsregistreringsreglernes oprindelige vedtagelse har fundet sted i forhold til EU-reglerne om etableringsret, arbejdskraftens frie bevægelighed og udveksling af tjenesteydelser.

Lovændringerne til gennemførelse af konventionen om aftaler for international transport af gods helt eller delvist til søs (Rotterdam-reglerne) indeholder regulering af det geografiske anvendelsesområde, men ikke bestemmelser om lovvalg. De almindelige lovvalgsregler, herunder de lovvalgsregler, der følger af Rom-konventionen, vil derfor finde anvendelse på dette område.

Lovforslaget berører ikke i øvrigt EU-retten.

8. Hørte myndigheder og organisationer

Lovforslaget har været sendt i høring hos:

Advokatrådet, Assuranceforeningen SKULD, Bilfærgerens Rederiforening, Brancheforeningen for Dykkermateriel, CO-SEA, Danmarks Fiskeriforening, Danmarks Rederiforening, Danmarks Skibskredit A/S, Dansk Industri, Dansk Metals Maritime Afdeling, Dansk Rib Charterforening, Danske Advokater, Danske Regioner, Danske Havne, Danske Speditører, Dansk Erhverv, Dansk Transport og Logistik, Dansk Dykkerforening, Dansk Sportsdykker Forbund, DMI, Dykkerfirmaernes Brancheforening, Danmarks Skibsmæglerforening, Erhvervenes Transportudvalg, Entreprenørforeningen, Fag og Arbejde (FOA), Fagligt Fælles Forbund (3F), Finansrådet, Fiskeriets Arbejdsmiljøråd, Fiskernes Forbund, Foreningen af Småøernes Færgeselskaber, Forsikring & Pension, Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd, Færøernes Hjemmestyre, Grønlands Selvstyre, HORESTA, International Transport Danmark, Kommunernes Landsforening, Landsorganisationen i Danmark, MARE-gruppen, Maskinmestrenes Forening, North Sea

Operators Committee Denmark, Offentligt Ansattes Organisationer, Rederiforeningen af 2010, Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer, Søfartens Arbejds miljøråd, Søfartens Ledere, Sølovsudvalget, Søværnet, Skoler med dykke-

ruddannelse godkendt af Søfartsstyrelsen, Dansk Navigatørforening og Træskibs Sammenslutningen.

9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindre udgifter	Negative konsekvenser/medudgifter
Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige	Lovændringen vedrørende navneregistrering skønnes at have mindre, men positive økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige.	Lovændringerne vedr. skærpede sejlads sikkerhedsmæssige krav i arktiske farvande vil ikke i sig selv indebære væsentlige økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige. Det er imidlertid hensigten, at der i medfør af lovændringerne vil blive fastsat lodspligt for større krydstogtskibe, der sejler i grønlandsk farvand. Senere vil ordningen kunne udvides til andre skibe, som udgør en særlig risiko i de grønlandske farvande. Såvel det statslige lodsvæsen, DanPilot, som de private lodserier vil have mulighed for at udbyde samtlige lodsninger ved Grønland. Det statslige lodsvæsens andel af lodsningerne ved Grønland og udgifterne forbundet hermed vil derfor afhænge af, hvor mange private lodserier, der vil operere i grønlandsk farvand, og hvor mange krydstogtskibe, der vil vælge at benytte sådanne private lodserier. Lodsning af større krydstogtskibe i grønlandsk farvand foreslås brugerfinansieret i tråd med den generelle brugerfinansiering af lodsninger. Det statslige lodsvæsen vil således via brugerbetalingen få dækket alle udgifter til selve lodsvæsenets udførelse af lodsningerne. Indførelse af lodspligten forventes desuden at medføre øgede udgifter for Søfartsstyrelsen i forbindelse med certificering, prøveafleggelse og tilsyn med såvel private som offentlige lodser/lodserier på 0,6 mio. kr. i 2013 og 0,3 mio. kr. årligt i årene derefter. Det vil blive finansieret via lodseriernes brugerbetaling. Brugerfinansieringen indebærer, at det offentlige samlet set ikke vil have meromkostninger på området. Lovændringerne til styrkelse af søfarendes retsstilling ved sørøveri indebærer, at der kan ydes tilskud til rimeligt underhold af ægtefælle og børn under 18 år samt tilsvarende nære pårørende af søfarende, der er taget som gidsler, såfremt den søfarende har forsørgerpligt over for de pågældende, og disse ikke har eller får midler til deres forsørgelse. Tilskuddet ydes inden for den ramme, der i øvrigt er afsat på finans-

		loven med henblik på ydelse af tilskud til hjemsendelse og underhold af strandede søfolk.
Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet	<p>Lovændringerne, der moderniserer skibsregistreringsreglerne, forventes generelt at have positive erhvervsøkonomiske effekter i forhold til den del af forslaget, som vedrører justering og tilpasning af bestemmelserne om nationalitet, registreringspligt og krav til udenlandske ejere. Forventningen er, at der vil kunne tiltrækkes udenlandsk ejede skibe til det danske register, ligesom danske redere vil få lettere ved at eje og operere udenlandske skibe fra Danmark. Dette forventes at indebære forbedrede muligheder for fastholdelse og vækst i maritime aktiviteter i Danmark. Beskæftigelseseffekten er vanskelig at anslå præcist, men hidtidige erfaringer indikerer, at der for hvert skib, som er dansk ejet eller som opereres fra Danmark, genereres dansk beskæftigelse på land i størrelsesorden 2 medarbejdere pr. skib. Effekterne ved den foreslåede lempelse af registreringspligten kan ikke konkretiseres. Det forventes dog, at de positive effekter, dvs. fastholdelse af eller forøgelse af rederiaktiviteter i Danmark for skibe under andre flag, vil opveje eventuelle negative konsekvenser, dvs. eventuelt fravalg af det danske flag. Der forventes en mindre administrativ lettelse ved, at erhvervet ikke vil skulle søge navnegodkendelse.</p> <p>For så vidt angår gennemførelse af ændringsprotokollen til HNS-konventionen sker der ikke en generel forhøjelse af den samlede ansvarsgrænse for skader forvoldt af HNS-stoffer, men der er sket en ændring i det indbyrdes forhold mellem importøren (dvs. bidragsydere til HNS-fonden) og skibenes ansvar. Rederiernes forhøjede ansvarsgrænse for skader ved HNS-stoffer i emballeret form vurderes kun at medføre marginalt højere forsikringspræmier. Det skyldes, at kun meget få ulykker efter de hidtidige erfaringer, er så omfattende, at erstatningen for skaderne overstiger den hidtidige ansvarsgrænse for skibe efter konventionen. Derudover forventes ændringerne kun at kunne medføre marginalt højere bidrag for importører af farligt og forurenende gods, der er transporteret i bulk, som</p>	<p>Lovændringerne vedr. skærpede sejladsikkerhedsmæssige krav i arktiske farvande vil ikke i sig selv indebære væsentlige økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet. Det er imidlertid hensigten, at der i medfør af lovændringerne vil blive fastsat lodspligt for større krydstogtskibe, der sejler i grønlandsk farvand. Lodsningerne af krydstogtskibe i grønlandsk farvand foreslås brugerfinansieret i tråd med den generelle brugerfinansiering af lodsninger, så ejeren af skibet skal betale for lodsningen. Det er vanskeligt at opgøre de årlige udgifter til lodsning af større krydstogtskibe i grønlandsk farvand, da beregningsgrundlaget er sparsomt, og det vil afhænge af de kommende års krydstogsturisme ved Grønland. Såfremt antallet af krydstogtskibe, der sejler i grønlandsk farvand med flere end 250 passagerer, vil stige til op imod 50 skibe årligt fra 2013, skønnes den samlede årlige udgift for erhvervet til lodsninger af større krydstogtskibe ved Grønland at udgøre ca. 6,35 mio. kr. årligt. Da mindst 1/3 af krydstogtskibene i dag benytter "kendt mand", og ejerne af disse skibe dermed ved indførelse af lodspligten vil spare udgifterne til brug af kendt mand, forventes den årlige merudgift for erhvervet af være på ca. 4,82 mio. kr. samlet set. Senere vil lodspligten kunne udvides til at omfatte andre skibe, hvis sejlads i de arktiske farvande udgør en særlig risiko.</p>

	følge af, at de importører, som alene importerer HNS-stoffer i emballeret form, ”slipper” for at betale til HNS-fonden. Disse skal i øvrigt kun træde til, når skaden overstiger reders ansvarsgrænse. De hidtidige erfaringer viser, at dette kun sker i meget få tilfælde.	
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	
Miljømæssige konsekvenser	Indførelsen af skærpede sikkerhedskrav til skibe i arktiske farvande, som udgør en særlig risiko, vil mindske risikoen for at de særligt risikable skibe, større krydstogtskibe, forliser. Da forlis af disse skibe kan indebære forurening af havmiljøet, vil de skærpede sikkerhedskrav mindske risikoen for forurening af havmiljøet.	
Forholdet til EU-retten	Det vurderes, at lovændringerne vedrørende indflagning fra rederier fra tredjelande vil bringe de danske regler i overensstemmelse med den udvikling i retspraksis, der siden skibsregistreringsreglernes oprindelige vedtagelse har fundet sted i forhold til EU-reglerne om etableringsret, arbejdskraftens frie bevægelighed og udveksling af tjenesteydelser. Lovændringerne til gennemførelse af konventionen om aftaler for international transport af gods helt eller delvist til søs (Rotterdam-reglerne) indeholder regulering af det geografiske anvendelsesområde, men ikke bestemmelser om lovvalg. De almindelige lovvalgsregler, herunder de lovvalgsregler, der følger af Romkonventionen, vil derfor finde anvendelse på dette område.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Forslaget indebærer en tilpasning af de kvalificerede nationalitetskrav i sølovens § 1, hvorefter selskaber og foreninger mv. skal have en bestyrelse/ledelse, som enten fuldt ud eller for mindst to tredjedele vedkommende består af danske statsborgere bosat i Danmark. Eksisterende danske selskaber, der på grund af bestyrelsesmedlemmers nationalitet ikke i dag er forpligtet til at lade deres skibe registrere i dansk register, kan dog fortsat eje de skibe under udenlandsk flag, som de ejede ved loven ikrafttræden, jf. det foreslåede stk. 4 i sølovens § 1.

Efter den foreslåede nye affattelse af sølovens § 1, stk. 2, litra c, vil juridiske personer, som er oprettet i medfør af dansk lovgivning og/eller registreret her i landet, blive betragtet som danske uanset bestyrelsens/ledelsens sammensætning. Retstillingen i forhold til danske statsborgere samt danske statsinstitutioner og kommuner foreslås fastholdt uændret.

Særligt for partrederier, der ikke har samme retssubjektivitet som andre selskaber, og som ikke er reguleret i selskabsloven, findes der imidlertid anledning til at foreslå, at et kvalificeret nationalitetskrav fastholdes, jf. den foreslåede nye affattelse af sølovens § 1, stk. 3. Dette dog således, at

der efter forslaget lægges op til, at kun mindst halvdelen af et partrederi skal ejes af fysiske eller juridiske personer omfattet af stk. 1 mod to tredjedele efter den gældende bestemmelse. Det findes endvidere hensigtsmæssigt at foreslå fastholdelse af kravet om, at den bestyrende reder skal opfylde betingelserne i sølovens § 1, stk. 2.

Til nr. 2

Det foreslås med bestemmelsen, at rederier fra tredjelande kan lade deres skibe registrere i DIS og DAS på samme vilkår, som i dag gælder for rederier fra andre EU-lande/EØS-lande.

Den foreslåede ændring vil således indebære, at et tredjeland-rederi – på samme måde som det i dag er tilfældet for rederier fra andre EU-lande/EØS-lande – skal oprette et datterselskab, en filial eller et agentur i Danmark, og at skibet skal drives effektivt, kontrolleres og dirigeres fra Danmark. Herved etableres en reel tilknytning mellem skibets ejer og Danmark som flagstat, ligesom det sikres, at de danske registre ikke kan karakteriseres som åbne registre.

I lyset af den foreslåede udvidelse af bestemmelsens virkeområde til også at omfatte en ejerkræds uden for EU-området/EØS-området findes hensigtsmæssigt, at der også kan fastsættes nærmere betingelser om muligheden for at udtage stævning mod skibets ejer i Danmark. Dette foreslås etableret gennem en hjemmel for erhvervs- og vækstministeren, som efterfølgende, på administrativt grundlag, vil kunne

fastlægge sådanne nærmere betingelser som led i de konsekvensstilpasninger af de i relation til sølovens § 2 udstedte bekendtgørelser om registrering i henholdsvis DIS og DAS, som vil være nødvendige i lyset af forslaget (dvs. bekendtgørelserne nr. 1044 og nr. 1046 af 6. december 1996 om registrering i hhv. Skibsregistret og DIS af skibe, hvis ejer ikke opfylder nationalitetsbetingelserne i sølovens § 1).

Til nr. 3

Der lægges med forslaget op til at ophæve kravet om, at navne på skibe med en bruttotonnage på 20 eller derover kun kan registreres, hvis de tydeligt adskiller sig fra andre registrerede skibsnavne. Den eksisterende bestemmelse i sølovens § 5, stk. 2, er historisk betinget, idet det før i tiden havde betydning, at et skib have et unikt navn for at undgå forvekslingsfare navnlig i nødsituationer.

Bestemmelsen er imidlertid uden reelt sikkerhedsmæssigt indhold i dag, hvor kaldesignalet "Maritime Mobile Service Identity" (MMSI) anvendes. MMSI er en unik ni-cifret digital kode, som sætter andre skibe og/eller kystredningstjenester i stand til at identificere skibet uden risiko for forveksling.

Den foreslåede ændring vurderes at give større fleksibilitet for skibes ejere, når de skal vælge navne. Samtidig løses den udfordring, som under tiden opstår i forbindelse med, at der foretages såkaldt opmåling af et skib fra en bruttotonnage på under 20 til en bruttotonnage på 20 eller derover. I sådanne tilfælde kan der potentielt opstå en konflikt med et andet skibsnavn – en situation som den eksisterende affattelse af sølovens § 5 ikke giver en løsning på.

Det bemærkes, at Skibsregistrator efter forslaget fortsat vil kunne nægte registrering af skibsnavne, der griber ind i et af et andet rederi benyttet særpræget navngivningssystem, jf. sølovens § 5, stk. 3, som efter det foreslåede bliver stk. 2.

Skibsregistrator vil fortsat, uden særlig lovhjælp, kunne nægte at registrere navne, hvor det kommer i strid med anerkendte offentligt og privatretlige grundsætninger.

Den foreslåede ophævelse af sølovens § 5, stk. 6, som efter det foreslåede bliver stk. 5, er alene en nødvendig konsekvens af den foreslåede ophævelse af sølovens § 5, stk. 2.

Det bemærkes, at reglerne om godkendelse af skibsnavne i bekendtgørelsen om DIS vil blive ændret på samme måde.

Til nr. 4

Med bestemmelsen foreslås det at lempe registreringspligten for danskejede skibe. Der lægges med det foreslåede nye § 17, stk. 4, 1. punkt, op til, at en ejer, der efter sølovens § 1 anses for dansk, kan få udslettet et skib af skibsregistret, såfremt vedkommende ønsker skibet optaget i et udenlandsk skibsregister. Den foreslåede ændring vil give rederierne fleksibilitet i forhold til flagvalg for danskejede skibe, idet der dog lægges op til, at overførelse af skibe til tredjelandes flag kun kan finde sted under forudsætning af, at ejeren også efter slettelsen effektivt administrerer, kontrollerer og dirigerer skibet fra Danmark. Bestemmelsen i § 17, stk. 4, 2.

pkt., om overflytning til andre EU-registre/EØS-registre, er medtaget for at sikre, at loven lever op til EU-reglerne, og er i overensstemmelse med hidtidig praksis. Det er således i de gældende bestemmelser forudsat, at det er muligt for en dansk reder – uden en ændring i ejerforholdet – at få et skib slettet i det danske register, såfremt den pågældende etablerer en reel tilknytning til det pågældende land i hvis register, skibet optages. Det er, som hidtil, en forudsætning herfor, at der ikke er tale om en proformaregistrering. Reglerne om udslettelse af skibe i DIS, som fremgår af bekendtgørelsen om DIS vil blive ændret, så de modsvarer de nye regler i søloven.

Til nr. 5

Den foreslåede ændring af sølovens § 26 er alene en konsekvens af den foreslåede ændring af sølovens § 5, hvormed kravet om, at større skibes navne kun kan registreres, hvis de tydeligt adskiller sig fra andre registrerede skibsnavne, ophæves.

Til nr. 6

Den foreslåede ændring af sølovens § 103, stk. 2, er alene en konsekvens af den foreslåede ændring af sølovens § 1, stk. 2, hvormed de kvalificerede nationalitetskrav i sølovens § 1 tilpasses.

Til nr. 7

Der foreslås en konsekvensændring af henvisningen til §§ 266 og 267 i § 138, 2. pkt., som følge af de foreslåede ændringer i lovens kapitel 13. Henvisningen ændres til § 271 om transportørens pligter i forhold til dispositioner vedrørende godset, der til dels viderefører indholdet af §§ 266 og 267.

Til nr. 8

Der foreslås en konsekvensændring af henvisningen til §§ 274-285 og 287-289 i § 161, stk. 4, 3. pkt., som følge af de foreslåede ændringer i kapitel 13. Henvisningen ændres til §§ 257, 260, 267, 272-275, 277-278 og 280-284, der indeholder regler om aftaler om transport af levende dyr og andet særligt gods (§ 257), fælleshavari (§ 260), transportørens pligter i forhold til dæklast (§ 267) samt transportørens erstatningsansvar og ansvarsbegrænsning (§§ 272-275 og 277-278 og 280-284).

Til nr. 9

Folketinget vedtog i 2005 lovforslaget om gennemførelse af HNS-konventionen i sølovens kapitel 11, jf. lov nr. 599 af 24. juni 2005 om ændring af søloven (Ansvar for forureningsskade forvoldt af bunkerolie og ansvar for skade opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer). Ændringsprotokollen fra 2010 til HNS-konventionen indebærer en række ændringer af HNS-konventionen, der kræver justering af sølovens kapitel 11, som affattet ved

§ 1, nr. 30, i lov nr. 599 af 24. juni 2005. Kapitel 11 i søloven foreslås nyaffattet, idet § 1, nr. 30, i lov nr. 599 af 24. juni 2005 ikke er trådt i kraft.

Da nyaffattelsen af sølovens § 11 således bygger på § 1, nr. 30, i lov nr. 599 af 24. juni 2005 og alene er justeret enkelte steder som følge af ændringsprotokollen til HNS-konventionen, henvises der til lovbemærkningerne til § 1, nr. 30, i L 44, forslag til lov om ændring af søloven (Ansvar for forureningsskade forvoldt af bunkersolie og ansvar for skade opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer).

Til den foreslåede § 211 i søloven

Der henvises til bemærkningerne til den foreslåede § 1, nr. 30 (sølovens § 211), i L 44, forslag til lov om ændring af søloven (Ansvar for forureningsskade forvoldt af bunkersolie og ansvar for skade opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer). Bestemmelsen foreslås i forhold til L 44 justeret på følgende vis:

§ 211 i søloven, som affattet ved § 1, nr. 30, i lov nr. 599 af 24. juni 2005, foreslås justeret som konsekvens af, at artikel 4, stk. 3 litra (b), i 1996 HNS-konventionen, ændres i 2010 HNS-konventionen, som følge af opdaterede IMO-regler på området. Henvisningen til bilag B til koden for sikker transport af gods i fast form i bulk (BC koden) foreslås konsekvensrettet til den internationale kode for transport af faste bulkladninger (IMSBC) med ændringer. Ved resolution MSC.268 den 4. december 2008 vedtog Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) nye regler for transport af fast bulkladning. Den nye kode træder i stedet for den eksisterende kode.

Til den foreslåede § 212 i søloven

Der henvises til bemærkningerne til den foreslåede § 1, nr. 30 (sølovens § 212), i L 44, forslag til lov om ændring af søloven (Ansvar for forureningsskade forvoldt af bunkersolie og ansvar for skade opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer). Bestemmelsen foreslås i forhold til L 44 justeret på følgende vis:

Sølovens § 212, stk. 1, nr. 1, som affattet ved § 1, nr. 30, i lov nr. 599 af 24. juni 2005, foreslås justeret som en konsekvens af, at artikel 1, stk. 5 (a), litra (i), i 1996 HNS-konvention ændres i 2010 HNS-konventionen. Litra (i) omhandler olie transporteret i bulk og foreslås konsekvensrettet fra ”bilag I” til ”regel I” begge bilag I til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe, 1973, som ændret ved protokollen af 1978 med ændringer, som følge af opdaterede IMO-regler på området. Sølovens § 212, stk. 1, nr. 2, som affattet ved lov § 1, nr. 30, i lov nr. 599 af 24. juni 2005, foreslås justeret som konsekvens af, at artikel 1, stk. 5 (a), litra (ii), i 1996 HNS-konvention ændres i 2010 HNS-konventionen, som følge af opdaterede IMO-regler på området. Litra (ii) omhandler skadelige flydende stoffer transporteret i bulk og foreslås konsekvensrettet fra ”tillæg II” til ”regel 1.10” i bilag II til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe, 1973, som ændret ved protokollen 1978 med ændringer. Der er endvidere kon-

sekvensrettet for stoffer og blandinger, kategoriseret i forureningskategori ”A, B, C eller D i overensstemmelse med regel 3.4” til ”X, Y eller Z i overensstemmelse med regel 6.3” begge bilag II til konventionen.

Sølovens § 212, stk. 1, nr. 3, som affattet ved § 1, nr. 30, i lov nr. 599 af 24. juni 2005, foreslås justeret som konsekvens af, at artikel 1, stk. 5 (a), litra (iii), i 1996 HNS-konvention ændres i 2010 HNS-konventionen, som følge af opdaterede IMO-regler på området. Litra (iii) omhandler farlige flydende stoffer transporteret i bulk. Henvisningen til årstallet ”1983”, der refererer til vedtagelsesåret for den internationale kode for konstruktion og udrustning af skibe, som fører farlige kemikalier i bulk (IBC-koden), foreslås fjernet. Der foreslås endvidere konsekvensrettet fra ”paragraf 1.1.3” til ”paragraf 1.1.6”.

Sølovens § 212, stk. 1, nr. 5, som affattet ved § 1, nr. 30, i lov nr. 599 af 24. juni 2005, foreslås justeret som konsekvens af, at artikel 1, stk. 5 (a), litra (v), i 1996 HNS-konvention ændres i 2010 HNS-konventionen, som følge af opdaterede IMO-regler på området. Litra (v) omhandler flydende gas omfattet af kapitel 19 i den internationale kode for konstruktion og udrustning af skibe til transport af flydende gas i bulk (IGC-koden), som ændret. Henvisningen til årstallet ”1983”, der refererer til vedtagelsesåret for den nævnte kode, foreslås fjernet.

Sølovens § 212, stk. 1, nr. 7, som affattet ved § 1, nr. 30, i lov nr. 599 af 24. juni 2005, foreslås justeret som konsekvens af, at artikel 1, stk. 5 (a), litra (vii), i 1996 HNS-konvention ændres i 2010 HNS-konventionen. Litra (vii) omhandler gods i fast form med farlige kemiske egenskaber, der transporteres i bulk omfattet af den internationale maritime kode for transport af gods i fast form (IMSBC) med ændringer. Der foreslås endvidere en tilføjelse til årstallet 1996 i forbindelse med den internationale kode for maritime farligt god (IMDG-koden). Denne ændring gav under forhandlingerne af 2010 HNS-konventionen og i forbindelse med den internationale diplomatkonference i 2010 anledning til debat. Der blev dog enighed om, at stoffer, der er kommet til siden 1996, og kan karakteriseres som HNS-stoffer, ikke er omfattet, jf. lovforslagets § 1, nr. 9.

Der foreslås i forhold til sølovens § 212 som affattet ved § 1, nr. 30, i lov nr. 599 af 24. juni 2005, indsat to nye stykker i § 212 (stykke 8 og 9) som konsekvens af, at der er indsat to nye definitioner af farlige og skadelige stoffer i 2010 HNS-konventionen jf. artikel 1, stk. 5, som er tilføjet for at gøre fremstillingen af den ændrede bidragspligt enklere, jf. lovforslagets § 1, nr. 11. Dette er en konsekvens af, at modtagerne af HNS-stykgods alene er bidragspligtig til HNS-fonden, mens ansvarsgrænsen for redere, der transporterer HNS-stykgods øges med 15 pct., jf. artikel 1, stk. 10, og artikel 9, stk. 1, i konventionen. I 1996 HNS-konventionen var modtagerne af HNS-last i bulk også bidragspligtige og ansvarsgrænserne for redere, der transporterer HNS-stykgods og HNS-last i bulk, ens.

Sølovens § 212, stk. 2, som affattet ved § 1, nr. 30, i lov nr. 599 af 24. juni 2005, præciserer, at ændringer, når disse er trådt i kraft, af de nævnte koder og konventioner vil være

omfattet af begrebet HNS-stoffer og dermed omfattet af 2010 HNS-konventionen. Bestemmelsen foreslås justeret, så det præciseres, at typer af gods, der ikke er omfattet af IMDG-koden i 1996, ikke automatisk vil blive omfattet af 2010 HNS-konventionen.

Sølovens § 212, stk. 6, som affattet ved § 1, nr. 30, i lov nr. 599 af 24. juni 2005, foreslås justeret som konsekvens af, at artikel 1 til 44 og bilag 1 og 2 til 1996 HNS-konventionen, som ændret ved ændringsprotokollen, samt artikel 20 til 29 i protokollen, udgør og benævnes den internationale konvention om ansvar og erstatning for skade opstået i forbindelse med søtransport af farlige og skadelige stoffer, 2010 (2010 HNS-konventionen), jf. artikel 18 i 2010 HNS-protokollen. Det vil sige, at 2010 HNS-konventionen afløser 1996 HNS-konventionen som regelsæt.

Til de foreslåede §§ 213 og 214 i søloven

De foreslåede §§ 213 og 214 i søloven svarer i deres helhed til sølovens §§ 213 og 214, som affattet ved § 1, nr. 30, i lov nr. 599 af 24. juni 2005. Der henvises derfor til bemærkningerne til den foreslåede § 1, nr. 30 (sølovens §§ 213 og 214), i L 44, forslag til lov om ændring af søloven (Ansvar for forureningsskade forvoldt af bunkersolie og ansvar for skade opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer).

Til den foreslåede § 215 i søloven

Der henvises til bemærkningerne til den foreslåede § 1, nr. 30 (sølovens § 215), i L 44, forslag til lov om ændring af søloven (Ansvar for forureningsskade forvoldt af bunkersolie og ansvar for skade opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer). Bestemmelsen foreslås i forhold til L 44 justeret på følgende vis:

Sølovens § 215, stk. 1, som affattet ved § 1, nr. 30, i lov nr. 599 af 24. juni 2005, indeholder regler om retten til ansvarsbegrænsning, herunder beregning af ansvarsbegrænsningsbeløbene. Bestemmelsen foreslås justeret som konsekvens af, at artikel 9, stk. 1, i 1996 HNS-konventionen ændres i 2010 HNS-konventionen. Den foreslåede bestemmelse beskriver ejerens ret til ansvarsbegrænsning og dennes beløbsmæssige størrelse, når skaden er forårsaget af HNS-last transporteret i bulk. Den beløbsmæssige ansvarsgrænse for HNS-last transporteret i bulk er uændret i forhold til 1996 HNS-konventionens grænser. Den foreslåede ændring af stk. 2 til stk. 4, er en konsekvensrettelse i forhold til, at der i bestemmelsen indsættes et nyt stk. 2 vedrørende reglerne om ansvarsbegrænsning, hvis skaden er forårsaget af HNS-stykgods.

Der foreslås indsat et nyt stk. 2 i sølovens § 215, som affattet ved § 1, nr. 30, i lov nr. 599 af 24. juni 2005. Bestemmelsen foreslås justeret som konsekvens af, at artikel 9, stk. 1, i 1996 HNS-konventionen ændres i 2010 HNS-konventionen. Den foreslåede bestemmelse beskriver ejerens ret til ansvarsbegrænsning og dennes beløbsmæssige størrelse, når skaden helt eller delvist er forårsaget af HNS-stykgods. For så vidt angår disse skader, er den beløbsmæssige ansvarsgrænse hævet med 15 pct. i forhold til 1996 HNS-konven-

tionens grænser. Det er sket for at kompensere importørerne af HNS-gods i bulk i lyset af, at HNS-fonden fortsat dækker HNS-stykgodsskader og dermed den samme mængde skader. Dermed må det antages, at HNS-fonden ikke vil modtage mindre bidrag til dækning af skader, eller at importørerne af HNS-gods i bulk skal betale et større bidrag, end de ville skulle betale, hvis der forsat havde været bidrag fra importørerne af HNS-stykgods, som var tilfældet efter 1996 HNS-konventionen.

Sølovens § 215, stk. 4, som affattet ved § 1, nr. 30, i lov nr. 599 af 24. juni 2005, gør det muligt for ministeren at forhøje ejerens ansvarsgrænse i overensstemmelse med den særlige procedure i HNS-konventionen. Bestemmelsen foreslås justeret som konsekvens af, at 2010 HNS-konventionen afløser 1996 HNS-konventionen. Den foreslåede justering betyder, at proceduren for ændring af ansvarsgrænserne også kan anvendes i forbindelse med de nye ansvarsgrænser for skader forvoldt af HNS-stykgods, og at bestemmelsen om ændringsproceduren har skiftet artikelnummer i 2010 HNS-konventionen. Indholdet af bestemmelsen er ikke ændret, selv om en ændring af antallet af kontraherende stater til færre stater, der kan vedtage ændringer, blev diskuteret i forbindelse med vedtagelsen af 2010 HNS-konventionen. Proceduren kendes fra de eksisterende søretlige konventioner, der indeholder regler om begrænsning af ansvar og erstatning.

Til de foreslåede §§ 216-221 i søloven

De foreslåede §§ 216-221 i søloven svarer i deres helhed til sølovens §§ 216-221, som affattet ved § 1, nr. 30, i lov nr. 599 af 24. juni 2005. Der henvises derfor til bemærkningerne til den foreslåede § 1, nr. 30 (sølovens §§ 216-221), i L 44, forslag til lov om ændring af søloven (Ansvar for forureningsskade forvoldt af bunkersolie og ansvar for skade opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer).

Til den foreslåede § 222 i søloven

Der henvises til bemærkningerne til den foreslåede § 1, nr. 30 (sølovens § 222), i L 44, forslag til lov om ændring af søloven (Ansvar for forureningsskade forvoldt af bunkersolie og ansvar for skade opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer). Bestemmelsen foreslås i forhold til L 44 justeret på følgende vis:

Sølovens § 222, stk. 3, som affattet ved § 1, nr. 30, i lov nr. 599 af 24. juni 2005, foreslås justeret som konsekvens af, at 2010 HNS-konventionen afløser 1996 HNS-konventionen.

Til den foreslåede § 223 i søloven

Der henvises til bemærkningerne til den foreslåede § 1, nr. 30 (sølovens § 223), i L 44, forslag til lov om ændring af søloven (Ansvar for forureningsskade forvoldt af bunkersolie og ansvar for skade opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer). Bestemmelsen foreslås i forhold til L 44 justeret på følgende vis:

Sølovens § 223, stk. 1, som affattet ved § 1, nr. 30, i lov nr. 599 af 24. juni 2005, indeholder bestemmelser om bidragspligt til HNS-fonden. Bestemmelsen foreslås justeret som konsekvens af, at artikel 1, stk. 10, og artikel 19, i 1996 HNS-konventionen, ændres i 2010 HNS-konventionen.

Den foreslåede ændring indebærer, at importører af HNS-stykgods fritages for bidragspligt til HNS-fonden. Det omhandler endvidere spørgsmålet om bidrag til LNG-kontoen (Liquefied Natural Gas – naturgas af lette kulbrinter med metan som hovedbestanddel), og bestemmer, at bidragspligten, ligesom for andet HNS-gods, påhviler modtageren (og ikke som i 1996 HNS-konventionen den, der umiddelbar inden løsningen havde adkomst til LNG), medmindre, det er aftalt, at den, der umiddelbart inden løsning af LNG-last havde adkomst til LNG-lasten, er bidragspligtig. For at en sådan aftale kan opretholdes (og modtageren fritages for bidragspligten), er det en forudsætning, at modtageren forinden har orienteret den kontraherende stat om aftalen. Herudover omhandler de foreslåede ændringer, at det, i tilfælde af manglende bidrag fra adkomsthaveren, påhviler modtageren, at indbetale eventuelle resterende bidrag.

Sølovens § 223, stk. 4, som affattet ved § 1, nr. 30, i lov nr. 599 af 24. juni 2005, foreslås justeret som konsekvens af, at artikel 20, stk. 1, i 1996 HNS-konventionen, ændres i 2010 HNS-konventionen. Bestemmelsen omhandler regler om indbetaling af grundbidrag for hver enhed bidragspligtig last. Den foreslåede ændring er en konsekvens af, at bidragspligten som udgangspunkt påhviler modtageren af LNG (Liquefied Natural Gas – naturgas af lette kulbrinter med metan som hovedbestanddel) efter 2010 HNS-konventionen, mens det i tilfælde af 1996 HNS-konventionen var den, der umiddelbart inden løsningen havde adkomst til stoffet. Med ændringen undgår man i hvert enkelt tilfælde at afklare hvem, der kan anses for at være adkomsthaver til LNG godset.

Til de foreslåede §§ 224-229 i søloven

De foreslåede §§ 224-229 i søloven svarer i deres helhed til sølovens §§ 224-229, som affattet ved § 1, nr. 30, i lov nr. 599 af 24. juni 2005. Der henvises derfor til bemærkningerne til den foreslåede § 1, nr. 30 (sølovens §§ 224-229), i L 44, forslag til lov om ændring af søloven (Ansvar for forureningsskade forvoldt af bunkersolie og ansvar for skade opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer).

Til nr. 10

Det foreslås, at Rotterdam-reglerne gennemføres som sølovens kapitel 13. Det foreslåede kapitel 13 i søloven bygger på Sølovsudvalget anbefalinger, jf. afsnit II og III, B i Sølovsudvalget betænkning, som erhvervs- og vækstministeren kan tiltræde med de angivne tilpasninger.

Rotterdam-reglernes artikel 2, tilkendegiver, at Rotterdam-reglerne skal fortolkes under hensyntagen til deres internationale karakter, til formålet om at fremme en ensartet anvendelse af reglerne og til at sikre tilliden til den internati-

onale handel. Det vurderes, at princippet vil indgå ved domstolens anvendelse af reglerne, uanset det ikke fremgår af lovtæksten. Der er ikke hermed tilsigtet en ændring af retspraksis, og det vil således fortsat gælde, at lovbestemmelsen skal fortolkes i overensstemmelse med de principper, der følger af artikel 2.

Til den foreslåede § 251 i søloven.

Den foreslåede § 251 indeholder de relevante definitioner i forhold til kapitel 13. Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 1. Bestemmelsen er tilpasset den korrektion af Rotterdam-reglernes artikel 1(6) (a), der blev foreslået af FN's generalsekretær ved meddelelse af 11. oktober 2012. Korrektionen indebærer en tilføjelse af opbevaring i § 251, nr. 6, i forhold til den oprindelige konvention.

Definitionerne er opstillet i den rækkefølge, de definerede begreber anvendes i Rotterdam-reglerne. Definitionerne er ikke blot mere formelle bestemmelser, men har afgørende betydning for forståelsen af rækkevidden og betydningen af de enkelte artikler. I ganske stor udstrækning fastlægges Rotterdam-reglernes materielle indhold via definitionerne i artikel 1. Det vil derfor være nyttigt at konsultere forslaget til § 251 til forståelse af de relevante bestemmelser.

Der er tilføjet yderligere tre definitioner til Rotterdam-reglernes definitioner. Det drejer sig om konvention i nr. 31, konventionsstat i nr. 32 og enkeltokument i nr. 33, jf. nedenfor.

1. Transportaftale

En transportaftale defineres som en aftale om transport af gods, der sker mod vederlag, fra et sted til et andet. En del af transporten skal efter aftalen gennemføres til søs for at kunne være en transportaftale i forslaget til kapitel 13's forstand og vil også kunne omfatte godstransport med andet transportmiddel. Rotterdam-reglerne dækker således dør-til-dør-transporter (multimodale transport) med et søled. Forslaget til kapitel 13 får hermed et væsentligt bredere anvendelsesområde end de hidtidige søtransportkonventioner og sølovens nuværende bestemmelser, der alene vedrører transport af gods til søs. Dette kommer til udtryk i udformningen af bestemmelserne.

Det er i Rotterdam-reglerne ligesom i alle de hidtidige søtransportkonventioner afgørende, hvilken transport der er aftalt. Om transporten rent faktisk udføres på den aftalte måde eller en anden måde vil normalt ikke være afgørende for reglerens anvendelse (men kan eventuelt være kontraktbrud fra transportørens side). Vælger transportøren således at udføre en transport omfattet af Rotterdam-reglernes definition af transportaftale med et andet transportmiddel end det aftalte, vil det alligevel være Rotterdam-reglernes bestemmelser, der regulerer transporten.

I en række tilfælde indeholder transportaftaler ikke nogen angivelse af, med hvilke transportmidler transporten skal afvikles, eller der kan i aftalen være optioner for transportøren til at afvikle med forskellige transportmidler. Det drøftedes under forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/544, §§ 51-75, og A/CN.9/576, §§ 33-34, at medtage en bestemmel-

se i tilknytning til definitionen af transportaftale, hvorefter en transportaftale, der intet siger om den påtænkte transportform, eller som indeholder en option til at anvende en bestemt transportform m.v., skal anses som en aftale under Rotterdam-reglerne, hvis transporten faktisk afvikles helt eller delvist som en søtransport. UNCITRAL besluttede dog, jf. A/CN.9/576, §§ 33-34, at en sådan bestemmelse ikke skulle medtages, men det blev samtidig præciseret, at en aftale om hel eller delvis søtransport kan foreligge såvel eksplicit som implicit. Transportaftaler med optioner eller helt åbne aftaler vil således ved en fortolkning kunne kvalificeres som værende søtransportaftaler eller en anden form for transportaftale, f.eks. en vejtransportaftale. Der er nedenfor i bemærkningerne til forslaget til § 258 nærmere redegjort for dette kvalifikationsspørgsmål.

En transport af gods uden et aftalt eller forudsat søled eller uden vederlag vil ikke, efter definitionen, være en transportaftale i forslaget til kapitel 13's forstand.

2. Volumenkontrakt

Udtrykket volumenkontrakt er defineret som en aftale om transport af gods, hvor en bestemt mængde gods er fordelt på en række transportere inden for et angivet tidsrum. Angivelsen af, hvor meget en bestemt mængde af gods udgør, er ikke afgørende; således er det muligt blot at angive en minimumsmængde af gods, der forventes transporteret under en volumenkontrakt. I forhold til det angivne tidsrum blev det under forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/576, § 56, bemærket, at der er tale om et begrænset tidsrum, da en transportør ikke tidsubegrænset kan reservere plads til en afsender.

I gældende ret anvendes begrebet kvantumkontrakt. Det findes hensigtsmæssigt at indføre en mere moderne sprogbrug med anvendelse af volumenkontrakt, som stemmer overens med erhvervets begrebsanvendelse. Der er i øvrigt ikke tilsigtet en ændring af retstilstanden.

Volumenkontrakter er transportaftaler i Rotterdam-reglernes forstand. De er derfor som sådanne omfattet af Rotterdam-reglerne, når de kan karakteriseres som transportkontrakter i linjefart. Det forhold, at en volumenkontrakt i linjefart er omfattet af Rotterdam-reglerne, betyder ikke nødvendigvis, at Rotterdam-reglernes bestemmelser er præceptive i henhold til forslaget til § 255 om Rotterdam-reglernes præceptive karakter. Rotterdam-reglerne giver for visse volumenkontraktens vedkommende vidtrækkende aftalefrihed, jf. nærmere forslaget til § 256 og bemærkningerne hertil nedenfor.

Definitionen af volumenkontrakter er herudover relevant for forslaget til § 320i om værneting og forslaget til § 320j om voldgift.

Bortset fra det nævnte indeholder Rotterdam-reglerne ikke særlige bestemmelser om volumenkontrakter.

Den gældende sølovs §§ 362-371 indeholder bestemmelser om rettigheder og pligter for parterne i en volumenkontrakt.

3. Linjefart

For at en transportydelse kan betegnes som værende linjefart, er der i medfør af bestemmelsen to kriterier, der skal være opfyldt. Det ene kriterium er, at transporten skal gennemføres med et skib, der sejler efter en fast ruteplan, som er offentligt tilgængelig, mens det andet kriterium er, at transportydelsen skal være udbudt til offentligheden gennem alment tilgængelig annoncering eller tilsvarende. Selve begrebet transportydelse udelukker ikke andre ydelser som eksempelvis opbevaring af gods i transit. Det må forventes, at definitionen, der er relativt bred, vil kunne omfatte udviklingen i linjefartsvilkår og -praksis.

4. Ikke-linjefart

Begrebet ikke-linjefart omfatter alle de transportydelser, som ikke falder ind under definitionen af linjefart. Det kan således eksempelvis være en transportydelse, der ikke er offentligt udbudt, men som dog stadig til dels har karakter af en rutefart.

De to begreber i forslaget til nr. 3-4 er relevante for, hvornår bestemmelserne i forslaget til kapitel 13 finder anvendelse, jf. forslaget til §§ 253 og 254.

5. Transportør

Definitionen af transportør er baseret på de tilsvarende definitioner i Haag-Visby-reglerne og Hamburg-reglerne: Det kontraktretlige princip, hvoraf det fremgår, at en transportør er den, der indgår en transportaftale med en afsender, jf. definitionen i forslaget til nr. 8. Transportøren, der er kontraktretligt forpligtet til at transportere godset, er ikke nødvendigvis den, der også udfører transporten. Det er uden betydning, om transportøren selv indgår aftalen, eller om aftalen indgås i transportørens navn og på vegne af denne ved en fuldmægtig, agent eller anden juridisk person.

6. Udførende part

Inden for skibsfart og ikke mindst linjefart anvender den kontraherende transportør – transportøren – i betydelig udstrækning undertransportører, stevedorer, "independent contractors" og andre parter ("subcontractors") til afvikling af transportopgaverne. Udtrykket "udførende part" anvendes i Rotterdam-reglerne og i forslaget til kapitel 13 som et overbegreb omfattende alle sådanne personer, der udfører eller påtager sig at udføre en eller flere af transportørens forpligtelser. Begrebet udførende part har især betydning for, hvem transportøren har ansvar for. Det er derimod ikke enhver udførende part, som kan holdes ansvarlig under Rotterdam-reglerne eller efter forslaget til kapitel 13, idet det alene er udførende parter, der er maritime udførende parter – jf. forslaget til nr. 7 – kan holdes direkte ansvarlige for skade m.v. indtruffet under sådanne led i transportens afvikling, som den maritime udførende transportør står for, jf. nærmere forslaget til § 276 og bemærkningerne hertil nedenfor.

Af forslaget til nr. 6 fremgår det, at for at kunne karakteriseres som en udførende part skal denne part udføre eller påtage sig at udføre en eller flere af transportørens forpligtelser med hensyn til modtagelse, transport, lastning m.v. Det

drøftedes indgående under forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/544, §§ 28-42, hvor store krav der skulle stilles, for at en person kan karakteriseres som en udførende transportør. UNCITRAL afviste, jf. A/CN.9/544, § 42, at enhver, der direkte eller indirekte arbejder for transportøren, og som blot udfører en hvilken som helst af transportørens forpligtelser i henhold til transportaftalen, skulle kunne anses for at være en udførende transportør. CMI foreslog grundlæggende, jf. A/CN.9/WG.III/WP.21, § 18, at der skulle stilles krav om, at den pågældende fysisk skulle udføre transportørens forpligtelser med hensyn til en række nærmere opregnede opgaver: Transport, godshåndtering og opbevaring. Dette var en mere snæver definition af begrebet udførende part. Under forhandlingerne i UNCITRAL blev der, jf. A/CN.9/WG.III/WP.34, foreslået en lidt mere omfattende definition, nemlig at det skulle være tilstrækkeligt, at en person blot udfører eller påtager sig at udføre en række nærmere opregnede opgaver blandt transportørens forpligtelser. Forskellen mellem disse to definitioner lå først og fremmest i, at den mere omfattende definition medtog transportører og andre personer – ofte de såkaldte Non Vessel Operating Carriers (NVO) – der som mellemmand påtager sig en transportforpligtelse over for transportøren, men som ikke selv står for udførelsen heraf. Det blev anført, at sådanne personer ikke burde kunne slippe ud af ansvar ved blot at delegere deres forpligtelse videre. Denne mere omfattende definition blev vedtaget af UNCITRAL, jf. A/CN.9/544, § 42.

Det fremgår af forarbejderne til Rotterdam-reglerne, jf. A/CN.9/544, § 36, at selv om der blev vedtaget en relativ bred definition af udførende part, ville afsenderen kunne vælge at sagsøge den skadevoldende udførende transportør direkte i stedet for at skulle inddrage hele kæden af mellemmand.

En person er kun en udførende transportør i medfør af forslaget til § 251, nr. 6, hvor den pågældende udfører opgaver med hensyn til godsets modtagelse, lastning, håndtering, stuvning, transport, losning [, opbevaring] og udlevering eller med hensyn til omsorg for godset, og forudsat at den pågældende direkte eller indirekte handler på transportørens anmodning eller under dennes tilsyn eller kontrol. Har de forpligtelser efter transportaftalen, som en person opfylder på vegne af transportøren, ikke relation til godset, er der ikke tale om en udførende transportør. Under forhandlingerne i UNCITRAL blev det slået fast, jf. A/CN.9/544, § 174, at en lods f.eks. ikke vil blive anset som udførende transportør.

Det andet led i forslaget til § 251, nr. 6, er medtaget for at præcisere, at en udførende part kun er sådanne personer, der arbejder direkte eller indirekte for transportøren. Hvis afsenderens m.v. ansatte eller agenter udfører arbejde i henhold til aftale efter forslaget til § 263, stk. 2, som ellers ville være transportørens arbejde efter transportaftalen, bliver sådanne ansatte eller agenter ikke udførende parter, jf. A/CN.9/621, § 143.

7. Maritim udførende part

En maritim udførende part er defineret som en delmængde af begrebet udførende part, jf. forslaget til nr. 6. Herefter er en maritim udførende part en sådan part, som udfører eller

påtager sig at udføre en hvilken som helst af transportørens forpligtelser efter forslaget til kapitel 13 i perioden fra godssets ankomst til skibets lastehavn, til godset forlader lossehavnen. Det fastsættes endvidere i definitionen, at en indlandstransportør kun er en maritim udførende part, hvis indlandstransportørens tjenester udelukkende udføres eller skal udføres inden for det havneområde, hvor godset blev modtaget til søtransport eller blev udleveret efter søtransport.

En indlandstransport kan efter Rotterdam-reglernes forarbejder, jf. A/CN.9/621, § 144, ikke blot være en vej- eller banetransport, men også en transport ad indre vandveje.

Kravet om, at en indlandstransportørs tjenester udelukkende skal udføres inden for havneområdet, for at indlandstransportøren kan anses for at være en maritim udførende part, gælder ikke andre former for tjenesteydelser, der udføres dels i havnen, dels udenfor – f.eks. opbevaring af gods. Den, der leverer sådanne tjenesteydelser, vil derfor være ansvarlig under kapitel 13 for den del af ydelsen, der erlægges i havnen. Det samme gælder f.eks., hvor tjenesteydelser, der ikke er transporttjenesteydelser, forberedes og tilrettelægges uden for havneområdet, blot de relaterer sig til opgaver, der udføres i havneområdet. Under forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/621, § 145, nævntes det konkret, at "stowage planners" meget vel kunne udføre deres arbejde helt uden for et havneområde, men at disse personer givet burde anses for maritime udførende parter.

Forslaget til § 276 definerer ikke, lige så lidt som Rotterdam-reglerne, hvad der skal forstås ved en havn og et havneområde. Heller ikke den gældende sølovs § 274 eller Hamburg-reglernes artikel 2, der begge anvender havnebegrebet, definerer dette. Det blev ikke anset for muligt i UNCITRAL at fastsætte en almindelig accepteret definition. Spørgsmål blev derfor overladt til national ret.

8. Afsender

Afsenderen defineres som den, der indgår en transportaftale med transportøren. Det afgørende er her den kontraktretlige forpligtelse, der går igen fra definitionen af transportøren. Afsenderen er dermed ikke nødvendigvis den, der leverer godset til transport. Denne person er i modsætning til i søloven i dag ikke særskilt defineret, men kan efter omstændighederne være sammenfaldende med afsenderen eller især den såkaldte kontraktsbestemte afsender, jf. forslaget til § 251, nr. 9. Da transportørens kontraktspart er defineret som afsender, kan denne i visse situationer, f.eks. i frit om bordkøb (FOB), være lig med modtager.

9. Kontraktsbestemt afsender

En kontraktsbestemt afsender defineres som den, der samtykker i at blive angivet som afsender (shipper) i transportdokumentet. Dette vil særligt gælde for frit om bordkøb (FOB), hvor den, der leverer godset til transport, normalt er en anden end afsenderen (transportørens kontraktspart). I sådanne FOB-køb vil en kontraktsbestemt afsender være sammenfaldende med den gældende sølovs aflaster. Der er dog en forskel i forhold til gældende ret, ved at angivelsen af den kontraktsbestemte afsender i transportdokumentet forudsæt-

ter den pågældendes samtykke, jf. bemærkninger til forslaget til § 293. Samtykkekravet er reelt. At transportdokumentet, hvori den pågældende er angivet som den kontraktsbestemte afsender, er modtaget uden protest indebærer ikke i sig selv et samtykke til at være den kontraktsbestemte afsender.

10. Ihændehaver

Ihændehaver defineres som den, der er i besiddelse af et negotiabelt transportdokument, det være sig et ihændehaver- eller et ordredokument, efter de nærmere kriterier som angivet i forslaget til § 251, nr. 10. Definitionen svarer til den gældende sølovs § 292, stk. 2, jf. den gældende sølovs § 302, stk. 2.

Det er et krav, at dokumentet er korrekt transporteret, dvs. der er tale om en sammenhængende række af overdragelser.

Ihændehaverbegrebet anvendes også om elektroniske transportdokumenter, dog således at ihændehaveren er det samme som eksklusiv kontrol over rettighederne i henhold til det elektroniske transportdokument.

11. Modtager

Modtager defineres som den, der har ret til at få godset udleveret i henhold til en transportaftale eller et transportdokument. Ved indløsningsdokumenter (negotiabelt dokument eller enkelt dokument) vil modtageren normalt være den, der er legitimeret ved dokumentet, jf. dog bestemmelserne om udlevering i forslaget til §§ 311 og 312, stk. 2-7. Ved et ikke-negotiabelt dokument (søfragtseddel) vil modtager være den, der er udpeget som modtager i dokumentet, se dog bestemmelsen om udlevering i henhold til instruks i forslaget til § 312, stk. 1, og bestemmelsen om adgang til ændring af modtager i forslaget til § 318, stk. 1, nr. 3. I de i praksis sjældent forekommende tilfælde, hvor transportdokumentet ikke benyttes, vil modtageren fremgå af transportaftalen.

12. Råderet

Råderet defineres som retten til efter transportaftalen at give instruks vedrørende godset i overensstemmelse med forslaget til §§ 318-320b, jf. bemærkningerne hertil. Bestemmelserne om råderet har ingen direkte parallel i den gældende sølov.

13. Rådighedshaver

Rådighedshaver defineres som den, der i henhold til forslaget til § 318 kan udøve råderet, jf. bemærkningerne hertil.

14. Transportdokumentet

Transportdokument defineres som et dokument, der er udstedt af transportøren som bevis for, at godset er modtaget, og at der er indgået en transportaftale. Definitionen svarer til den gældende sølovs § 292, stk. 1, nr. 1 (konnossement), og den gældende sølovs § 308, stk. 1, nr. 1 (søfragtseddel).

Efter forslaget til nr. 15 kræves der en udtrykkelig ordreklausul, f.eks. ”modtager: NN eller ordre”, for at dokumentet skal regnes som negotiabelt. I den gældende sølov er udgangspunktet det modsatte; ordreklausulen anses som under-

forstået, når et dokument kaldes et konnossement, og må eventuelt afkræftes med en såkaldt rekta-klausul, f.eks. hvis dokumentet er stemplet ”ikke til ordre”. Rotterdam-reglernes løsning er den, der gælder internationalt, og som gældslovens § 11 svarer til. Der kan derfor være grund til at ændre gældende ret her, således at en ordreklausul må være udtrykkelig. Alternativt kunne det tænkes, at begrebet konnossement i hvert fald for søtransporter i dansk ret vil blive anset for ”other appropriate wording recognized as having the same effect by the law applicable to the document” og dermed underforstået indebære en ordreklausul. Definitionen af konnossement, dvs. når en ordreklausul ikke længere er underforstået, vil dermed være sammenfaldende med definitionen af transportdokument i forslaget til nr. 14.

15. Negotiabelt transportdokument

Negotiabelt transportdokument defineres som et transportdokument, der ved egnet betegnelse angiver at være et ihændehaver- eller et ordredokument, jf. forslaget til § 251, nr. 10. Definitionen svarer delvist til definitionen af konnossement i den gældende sølovs § 292, stk. 1, nr. 2, og stk. 2. I den gældende sølovs § 292, stk. 2, 2. pkt., anses indløsningsdokument (konossement) med navngiven modtager for at være negotiabelt, medmindre dokumentet er påført en rekta-klausul.

Med forslaget til kapitel 13 anses et konnossement for at være et transportdokument, og et ordrekonossement anses for at være et negotiabelt transportdokument. Dokumentet skal ikke tillægges egenskaber ud fra denne begrebsanvendelse, dog bortset fra de egenskaber, som udtrykkeligt følger af Rotterdam-reglerne i relation til negotiable dokumenter. Ved denne begrebsanvendelse reguleres ikke spørgsmålet om, hvilke egenskaber et dokument, som i andre sammenhænge kaldes negotiabelt, har, jf. A/CN.9/WG.III/WP.21, § 13.

At et ordrekonossement i Rotterdam-reglerne terminologi er et negotiabelt dokument indebærer blot, at det er et dokument, som kan overdrages i den henseende, at rettingerne efter dokumentet overdrages ved selve dokumentets overdragelse. Dette indebærer ikke nødvendigvis, at den, som i god tro får overdraget rettigheder med dokumentets overdragelse, opnår bedre ret end overdrageren, som f.eks. efter gældslovens kapitel 2. Dette er ikke reguleret i Rotterdam-reglerne og skal derfor afgøres efter national ret.

Det vurderes, at ingen af de negotiable dokumenter, der følger af forslaget til kapitel 13, skal tillægges de klassiske negotiabilitetsvirkninger, der i øvrigt følger af dansk ret. Negotiable transportdokumenter, som omhandlet i forslaget til kapitel 13, skal således ikke sammenlignes med f.eks. negotiable gældsbreve.

16. Ikke-negotiabelt transportdokument

Et ikke-negotiabelt transportdokument defineres som negationen til negotiabelt transportdokument. Typisk vil der være tale om en søfragtseddel eller et enkelt dokument; dvs. et indløsningsdokument med navngiven modtager, som ikke

indeholder en ordre-klausul, jf. bemærkningerne til forslaget til § 251, nr. 15.

I henhold til det under forslaget til nr. 14-15 anførte vil ikke-negotiable transportdokumenter i praksis næppe være væsensforskellige fra negotiable transportdokumenter.

17. Elektronisk kommunikation

Elektronisk kommunikation defineres bredt som kommunikation, som gennemføres elektronisk. Den praktiske betydning fremgår af bemærkningerne til forslaget til §§ 297-299. Med undtagelse af den gældende sølovs § 296, stk. 3, 2. pkt., har bestemmelserne om elektronisk kommunikation ingen parallel i den gældende sølov.

18. Elektronisk transportdokument

Definitionen af et elektronisk transportdokument følger definitionen af et transportdokument, jf. forslaget til § 251, nr. 14. Transportdokument anvendes som fællesbegreb, selv om Rotterdam-reglerne anvender begrebet "record", når der er tale om elektroniske dokumenter. 19. Negotiabelt elektronisk transportdokument

Definitionen af et negotiabelt elektronisk transportdokument følger definitionen af et negotiabelt elektronisk transportdokument, jf. forslaget til § 251, nr. 15.

20. Ikke-negotiabelt elektronisk transportdokument

Definitionen af et ikke-negotiabelt elektronisk transportdokument følger definitionen af et ikke-negotiabelt transportdokument, jf. forslaget til § 251, nr. 16.

21. Udstedelse af negotiabelt elektronisk transportdokument

Udstedelse af et negotiabelt elektronisk transportdokument defineres som udstedelse i henhold til de procedurer, der følger af forslaget til § 298 og til dels af forslaget til § 300, nr. 2, om afsenderens krav på at få udstedt et sådant dokument.

Det er et krav, at procedurerne skal tilsikre, at dokumentet undergives en eksklusiv kontrol. Med dette menes procedurer, der sikrer dokumentets integritet fra dets oprettelse til dets ophør med at have retsvirkning eller gyldighed.

22. Overdragelse af negotiabelt elektronisk transportdokument

Overdragelse af et negotiabelt elektronisk transportdokument defineres som overdragelse af den eksklusive råderet over et sådant dokument, jf. forslaget til § 298 om procedurekrav og forslaget til § 320e, stk. 2, om selve rettighedsovergangen.

23. Transportoplysninger

Transportoplysninger defineres som de oplysninger om transportaftalen eller om godset, som angives i transportdokumentet. Det er oplysninger, som aktualiseres i forbindelse med transportørens modtagelse af gods til transport, dvs. oplysninger om godset tilstand og beskaffenhed eller særskilte vilkår for transportaftalen, sådan som denne er angivet i

transportdokumentet, jf. bl.a. bemærkningerne til forslaget til §§ 301, 306-307 og 320h.

24. Gods

Gods defineres bredt som værende genstande af enhver type, herunder specifikt varer, dvs. halvfabrikata og produkter, samt handelsvarer. Dette indebærer – til forskel fra Haag-Visby-reglernes artikel 1, litra c, men tilsvarende Hamburg-reglernes artikel 1, nr. 5 – at også levende dyr omfattes af begrebet.

Det er en betingelse for at udgøre gods i Rotterdam-reglernes forstand, at transportøren har påtaget sig at transportere godset i henhold til en transportaftale, jf. "undertakes to carry", hvilket indebærer en bredere forpligtelse, end at transportøren blot har modtaget godset til transport, jf. A/CN.9/510, § 90. Dermed omfattes også situationer, hvor transportørens forhold bevirker, at godset ikke modtages eller ikke lastes på skibet, jf. A/CN.9/WG.III/WP.32, p. 32, note 15. Gods omfatter også, jf. A/CN.9/645, § 79, tomme "containere", dvs. indretninger, der anvendes til at transportere gods i eller på.

Der er ikke, modsat Haag-Visby-reglernes artikel 1, litra c, gjort en særskilt undtagelse for dækslast. Gods kan således umiddelbart transporteres som dækslast med de modifikationer, der følger af forslaget til § 267, jf. bemærkningerne til denne bestemmelse.

25. Skib

Skib defineres bredt som værende et fartøj, der anvendes til at transportere gods til søs. Der er dermed ikke krav til f.eks. størrelsen eller indretningen, da det afgørende er, at fartøjet faktisk anvendes til at transportere gods.

Der tilsigtes ikke med denne definition en ændring i forhold til hidtidig praksis i forhold til forståelsen af begrebet, og nærværende definition skal således alene ses i forhold til bestemmelserne i forslaget til kapitel 13.

26. Container

Begrebet container er et samlebegreb for samtlige indretninger, som anvendes til at transportere gods i eller på. Det lægges til grund, at også paller omfattes af definitionen af container, selv om UNCITRAL ikke eksplicit har taget stilling til spørgsmålet, se A/CN.9/552, §§ 48-49, og A/CN.9/WG.III/WP.56, note 23.

Selv om begrebet container efter en naturlig sproglig forståelse ikke betragtes som et samlebegreb for transportindretninger, vurderes det mest hensigtsmæssigt at anvende begrebet som sådan. Der tilsigtes ikke hermed ændringer i forhold til øvrige gængse benævnelser i transportforsikringer og andre standardvilkår.

27. Køretøj

Med begrebet køretøj forstås ethvert transportmiddel, der transporterer gods på vej eller bane. En trailer må anses som værende omfattet af definitionen af køretøj.

Under forhandlingerne i UNCITRAL blev det foreslået, jf. A/CN.9/WG.III/WP.102, at udvide definitionen af container til også at omfatte køretøjer. Formålet hermed var at sikre, at transportøren på tilsvarende vis som for containertransporter ifalder ansvar for beskadigelse af gods, der transporteres i eller på et køretøj, særligt når køretøjet transporteres på skibets dæk. Endvidere ville man sikre, at et køretøj ikke, på anden måde end hvad der gælder for containere, i forbindelse med transportørens ret til ansvarsbegrænsning kunne henregnes som værende én lasteenhed.

I stedet for at lade containere omfatte køretøjer blev det under forhandlingerne i UNCITRAL's Kommission vedtaget, jf. A/63/17, § 61, jf. A/CN.9/645, § 78, at tilføje "road- and rail cargo vehicles" til de artikler, hvor det var relevant. UNCITRAL's Kommission instruerede, jf. A/63/17, § 127, konciperingsgruppen om at overveje alternativ formulering eller samlebegreb for at undgå for mange gentagelser. Det må lægges til grund, at dette er årsagen til, at køretøj blev indsat i konventionsteksten, jf. A/63/17, Annex I, p. 89, som et samlebegreb for et transportmiddel, der transporterer gods på vej eller med jernbane.

I forhold til at transportere sådanne køretøjer på skibets dæk var der i UNCITRAL enighed om, jf. A/CN.9/645, § 81, at køretøjer, dvs. til transport på vej eller på bane, skal være egnede til transport på skibets dæk, og at skibets dæk skal være egnede til transport af sådanne køretøjer.

Definitionen har alene betydning for forslaget til kapitel 13 i søloven og skal ikke fortolkes ud fra definitioner i anden lovgivning, herunder færdselsloven.

28. Fragt

Fragt defineres som værende betaling for en godstransport, der gennemføres i henhold til en transportaftale.

Det oprindelige konventionsudkast, jf. A/CN.9/WG.III/WP.21, indeholdt et forslag til regulering af fragtspørgsmål, hvilket dog under forhandlingerne udgik. Definitionen er relevant for forslaget til § 320h, der omhandler klausulen "freight prepaid", men har også relevans i forhold til de nationale bestemmelser om fragt, som videreføres, dvs. forslaget til §§ 285, 295-296 og 320g. Det er bevidst, jf. A/CN.9/510, § 89, at definitionen ikke angiver, hvilken part der er ansvarlig for at betale fragten. Dette må afgøres i henhold til parternes aftale eller relevant baggrundsret, da Rotterdam-reglerne ikke regulerer spørgsmålet.

29. Hjemsted

Hjemsted er et samlebegreb for de steder, hvor enten en fysisk eller juridisk person eller en sammenslutning heraf har vedtægtsmæssigt sæde, stiftelsesadresse, registreret hovedkontor, hovedvirksomhed eller for fysiske personer har sædvanligt opholdssted. Definitionen er inspireret af formuleringen i artikel 2, 59 og 60 i rådets forordning (EF) nr. 44/2001 af 22. december 2000 om retternes kompetence og om anerkendelse og fuldbyrdelse af retsafgørelser på det civil- og handelsretlige område (Bruxelles I-forordningen) og er relevant for forslaget til §§ 320i-320j.

30. Kompetent domstol

Med kompetent domstol menes en domstol i en konventionsstat, der har en fornøden retlig kompetence til at afgøre spørgsmål i relation til Rotterdam-reglerne.

31. Konvention

Med konvention menes de Forenede Nationers konvention af 11. december 2008 om aftaler for international transport af gods helt eller delvist til søs. Konventionen benævnes også Rotterdam-reglerne.

32. Konventionsstat

Med konventionsstat menes en stat, der er part i Rotterdam-reglerne, dvs. en stat, der traktatretligt er bundet af Rotterdam-reglerne enten ved ratifikation eller ved tiltrædelse uden forbehold.

33. Enkeltokument

Med enkeltokument menes et ikke-negotiabelt transportdokument, der indeholder en bestemmelse om, at det skal overgives for at opnå udlevering af godset. Et enkeltokument omfatter både de traditionelle rekta-dokumenter og andre ikke-negotiable dokumenter med udleveringsreservation. Definitionen enkeltokument er indført for at lette forståelsen og læsningen af forslaget til §§ 306, 311, 319 og 320b.

Til den foreslåede § 252 i søloven. Anvendelsesområde

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 5 om Rotterdam-reglernes geografiske anvendelsesområde, dvs. på hvilke transportaftaler Rotterdam-reglerne finder anvendelse set i forhold til den aftalte transports modtagelses- og udleveringssted eller laste- eller lossehavn.

Fra Haag-reglerne over Haag-Visby-reglerne til Hamburg-reglerne har der fundet en stadig udvidelse af det geografiske anvendelsesområde for søtransportkonventionerne sted. Selv om en sammenligning mellem Hamburg-reglerne og Rotterdam-reglerne af det geografiske anvendelsesområde er noget kompleks, kan Rotterdam-reglerne generelt siges at lægge sig tæt op ad Hamburg-reglerne ved grundlæggende både at være anvendelige på trafik fra og til kontraherende stater. Sammenlignet hermed gælder Haag-reglerne, hvor et konnossement er udstedt i en kontraherende stat, dvs. i praksis, hvor transporten finder sted fra en kontraherende stat. Haag-Visby-reglerne gælder endvidere, hvor konnossementet henviser til Haag-Visby-reglerne eller en herpå byggende lov.

I forhold til Haag-Visby-reglerne har den gældende sølov et lidt udvidet geografisk anvendelsesområde, men dog ikke et område, der er så bredt som Hamburg-reglerne.

I forhold til Hamburg-reglerne indebærer Rotterdam-reglerne endog et udvidet geografisk anvendelsesområde, idet reglerne finder anvendelse, hvis blot et af følgende fire kontaktpunkter ligger i en kontraherende stat: Modtagelsesstedet, havnelastestedet, havnelossestedet eller udleveringsstedet, jf. nærmere herom nedenfor. Sandsynligheden for, at Rotterdam-reglerne vil finde anvendelse på en given trans-

port, er derfor større end i Hamburg-reglerne, hvor det er afgørende, om havnelaste- eller havnelossestedet ligger i en kontraherende stat.

Sammenligningen mellem Rotterdam-reglerne, Hamburg-reglerne og den gældende sølovs regler om det geografiske anvendelsesområde er ikke ligetil, da Rotterdam-reglerne på visse punkter ikke kommer til anvendelse, hvor Hamburg-reglerne vil komme til anvendelse. Det drejer sig især om Rotterdam-reglernes ophævelse af en bestemmelse både i Hamburg-reglernes artikel 2, stk. 1, litra e, og Haag-Visby-reglernes artikel 10, stk. 1, litra c, hvorefter disse to konventioner også kommer til anvendelse, hvor transportaftalen indeholder en klausul om, at Haag-Visby-reglerne eller Hamburg-reglerne eller en national lov, der bygger på en af disse konventioner, skal regulere transportaftalen. Den gældende sølovs § 252, stk. 2, nr. 5, indeholder en tilsvarende bestemmelse. De klausuler, der er tale om, benævnes paramountklausuler. Det er imidlertid ikke afklaret, hvad konsekvenserne nærmere er af, at en transportaftale indeholder en paramountklausul. Efter den gældende sølovs § 252, stk. 2, nr. 5, betyder klausulen, at sølovens regler anvendes med lovkraft også i trafik mellem to ikke-kontraherende stater. Andre lande tillægger imidlertid en paramountklausul en anden og svagere betydning, nemlig alene som kontraktklausul, hvilket kan betyde, at den viger for bestemmelser i transportaftalen, der måtte stride mod den via paramountklausulen inkorporerede konvention. Oprindeligt indgik i det konventionsudkast, der forhandlede om, en bestemmelse svarende til paramountklausulen i Haag-Visby-reglerne og Hamburg-reglerne, men da det påpegedes, at klausulen ikke blot havde forvoldt fortolkningsproblemer, men også kunne forvolde yderligere problemer i forhold til Rotterdam-reglerne, bl.a. ved at gøre en maritim udførende transportør ansvarlig under Rotterdam-reglerne, selv om transporten finder sted mellem to ikke-kontraherende stater, besluttedes det at tage paramountklausulen ud. Derved kan man sige, at Rotterdam-reglernes geografiske udstrækning er lidt mere snæver end i Haag-Visby-reglerne og Hamburg-reglerne, men næppe afgørende meget set i forhold til Hamburg-reglernes og Rotterdam-reglernes ellers brede geografiske anvendelsesområde.

Forslaget til § 252 indeholder hovedreglen om anvendelsesområdet for forslaget til kapitel 13, dvs. at hvis de i bestemmelsen oplyste kriterier er opfyldt, finder reglerne i forslaget til kapitel 13 anvendelse. Disse kriterier er minimumskriterier og ufravigelige. Det er dog ikke udelukket, at reglerne ved aftale kan få et bredere anvendelsesområde.

Reglerne udstrækkes til at omfatte aftaler om søtransport af gods i indenrigsfart i Danmark, jf. forslaget til § 252, nr. 1, så reglerne for transport af gods til søs i kapitel 13 finder anvendelse, uanset om skibet går i indenrigsfart eller i anden fart.

For søtransport af gods i anden fart, jf. forslaget til § 252, nr. 2, er det første kriterium, der skal opfyldes, at der skal være indgået en aftale om transport af gods til søs. Omfatter aftalen tilknyttede transportere, som ikke er søtransportere, vil disse også være omfattet af forslaget til kapitel 13, jf. defini-

tionen i forslaget til § 251, nr. 1, og det tidligere anførte om den kontraktretlige tilgang i Rotterdam-reglerne. Det andet kriterium omhandler den geografiske afgrænsning af reglernes anvendelse og indebærer et dobbeltkrav om, at transporten skal være international, og et krav om, at der skal være en vis tilknytning til en konventionsstat, jf. definitionen i forslaget til § 251, nr. 33.

At transporten skal være international, medfører for det første, at det i transportaftalen bestemte modtagelses- og udleveringssted skal være beliggende i forskellige stater. Det er det aftalte og ikke det faktiske laste- og lossested, hvilket er begrundet i parternes interesse i på forhånd at kunne afgøre, om Rotterdam-reglerne finder anvendelse. For det andet skal søtransportens laste- og lossehavn være beliggende i forskellige stater. Dette krav er inspireret af Hamburg-reglerne og tillægger søtransportens internationale karakter betydning. At selve søtransporten skal være international er dog i praksis af relativt underordnet betydning ved siden af kravet om, at modtagelsesstedet og udleveringsstedet skal være beliggende i forskellige stater, men der kan være mere specielle transporttilfælde, hvor kravet om, at lastehavnen og lossehavnen skal være beliggende i forskellige stater, har betydning, selv om også modtagelsesstedet og udleveringsstedet ligger i forskellige stater.

Det er endvidere et krav, at mindst ét af disse steder, dvs. modtagelsessted, udleveringssted, lastehavn eller lossehavn, skal være i en konventionsstat.

Forslaget til § 252 indeholder ikke en gennemførelse af Rotterdam-reglernes artikel 5, stk. 2. Rotterdam-reglernes artikel 5, stk. 2, indeholder en bestemmelse om, at skibets, transportørens, den udførende parts, afsenderens, modtagerens eller eventuelt andre interessenters nationalitet er uden betydning. Bestemmelsen findes også i Haag-Visby-reglerne og Hamburg-reglerne, men er ikke medtaget i den gældende sølovs § 252. Det var da vurderingen, at spørgsmålet om nationalitet ikke vil blive tillagt betydning ved domstolene, forudsat at selve transportaftalen er omfattet af sølovens regler.

Forholdet til Rom-konventionen

Den gældende sølovs § 252 regulerer det geografiske anvendelsesområde og lovvalg for den gældende sølovs kapitel 13. Det rent geografiske anvendelsesområde er inspireret af Haag-Visby-reglernes artikel 10 og Hamburg-reglernes artikel 2, mens lovvalgsbestemmelsen (*lex fori*) er indsat, for at det fællesnordiske kapitel 13 om godstransport til søs altid skal finde anvendelse i nordisk fart. I anden fart, dvs. fart, der ikke er nordisk, har parterne fri adgang til at foretage lovvalg.

Haag-Visby-reglernes artikel 10 hhv. Hamburg-reglernes artikel 2 er en bestemmelse om respektive konventioners geografiske anvendelsesområde. Lovvalgsbestemmelsen er således en national særregel og er hverken baseret på Haag-Visby-reglerne eller på Hamburg-reglerne.

Begrundelsen for den valgte *lex fori*-løsning var, at idet der ikke kan tages reservationer over for Haag-Visby-reglerne, må respektive konventionslandes lovgivning nødven-

digvis være overensstemmende. Derfor fandt man det hensigtsmæssigt at lægge dette til grund, således at domstolene i de nordiske lande alene skulle tage stilling til egen konventionslovgivning i modsætning til at skulle anvende og fortolke tilsvarende regler og retspraksis i anden konventionsstats lovgivning. Dette blev yderligere begrundet i, at også anden konventionsbaseret lovgivning om godstransport, dvs. luftfartsloven og vejtransportloven, er baseret på tilsvarende anvendelse af domstolslandets lov. Lex fori-løsningen gælder dog ikke for fart uden for de nordiske lande. I sådanne tilfælde respekteres parternes lovvalg fuldt ud, jf. den gældende sølovs § 252, stk. 3, forudsat at parterne har bestemt, at aftalen om søtransport skal afgøres af loven i en anden konventionsstat. Bestemmelsen blev indsat ved lov nr. 170 af 16. marts 1994.

Rom-konventionens (også benævnt kontraktskonventionen) lovvalgsregler er gennemført i dansk ret ved lov nr. 188 af 9. maj 1984 om gennemførelse af konventionen om, hvilken lov der skal anvendes på kontraktlige forpligtelser m.v., som trådte i kraft den 1. juli 1984. De lovvalgsregler, som findes i dansk lovgivning, og som bygger på internationale konventioner, er opretholdt med hjemmel i Rom-konventionens artikel 21. Sølovs § 252 (dagældende § 169) og § 321, stk. 3, som kun til dels bygger på internationale konventioner, men som i øvrigt er led i en ensartet nordisk lovgivning, er opretholdt i kraft af en protokol, der er knyttet til Rom-konventionen.

Protokollen blev revideret ved Finland og Sveriges ratifikation af Rom-konventionen til også at omfatte de tilsvarende finske og svenske lovvalgsregler og blev begrundet dels i søfartens særlige forhold, dels ved at bestemmelsen, der er baseret på en international konventionsbestemmelse, tillige er en fællesnordisk (dansk, finsk, norsk, svensk) lovvalgsregel.

Efter protokollen kan Danmark, Sverige og Finland således opretholde deres nationale regler vedrørende den lov, som skal anvendes på spørgsmål angående søtransport af gods, og ændre disse regler uden at følge den procedure, der er foreskrevet i Rom-konventionens artikel 23. Medlemsstaterne har imidlertid afgivet en fælleserklæring, der er knyttet til konventionen, hvori de tager til efterretning, at Danmark, Sverige og Finland er rede til at undersøge, i hvilket omfang der er mulighed for, at fremtidige ændringer af deres nationale ret om søtransport af gods overholder konsultationsproceduren i artikel 23.

Konsultationsproceduren indebærer, at alle konventionsarter skal høres i den ønskede nationale ændring og skal have lejlighed til at komme med indsigelser. Fremkommer der ikke indsigelser inden en i bestemmelsen fastsat frist (6 måneder), kan den konventionsstat, der ønsker at gennemføre den nationale særregel, frit gøre dette.

Rotterdam-reglernes artikel 5 er – tilsvarende både Haag-Visby-reglerne og Hamburg-reglerne – en bestemmelse om det geografiske anvendelsesområde.

Med forslaget til § 252, nr. 2, implementeres bestemmelsen konventionsnært, hvilket indebærer en ændring i forhold

til den gældende sølovs § 252 (og dagældende § 169), der som nævnt ovenfor indeholder en lovvalgsregel. Den foreslåede ændring indebærer således også, at lex fori-bestemmelsen ikke videreføres, og at de almindelige lovvalgsregler, herunder Rom-konventionen, herefter skal finde anvendelse også på sørettens område.

Er det således afgjort, at dansk ret skal finde anvendelse til løsning af en tvist om godstransport helt eller delvist til søs, skal det vurderes, om betingelserne i forslaget til § 252, nr. 2, jf. bemærkningerne ovenfor, er opfyldt. Er dette tilfældet, vil reglerne i forslaget til kapitel 13 finde anvendelse. Det er de almindelige regler om lovvalg, der skal anvendes til at afgøre, om dansk ret skal finde anvendelse.

I forhold til de øvrige nordiske lande vil dette p.t. have forskellig virkning. Norge og Sverige har undertegnet Rotterdam-reglerne, mens Finland ikke har. Norge arbejder på en implementering af Rotterdam-reglerne, mens Sverige endnu ikke har påbegyndt et sådant arbejde. Træder Rotterdam-reglerne i kraft, og er det alene Danmark og Norge, der har implementeret reglerne, vil dette betyde, at der er forskellig søtransportretlig lovgivning – og forskellige lovvalgsregler – i nordisk fart, f.eks. i fart mellem Danmark og Finland.

En domstol i Danmark vil da skulle anvende de almindelige lovvalgsregler til at bestemme, hvilken lov der skal regulere en tvist om godstransport til søs. I Danmark vil de lovvalgsregler, der skal finde anvendelse, være baseret på Rom-konventionen og de i øvrigt gældende lovvalgsregler. Danmark er som følge af det retlige forbehold ikke bundet af forordning nr. 593/2008 om lovvalgsregler for kontraktlige forpligtelser (Rom I-forordningen).

Danmarks stilling i forhold til Rom-konventionen vil da indebære en ophævelse af reservationen i protokollen, hvilket indebærer, at de almindelige lovvalgsregler i Rom-konventionen fremover skal finde anvendelse ved afgørelse af, hvilken lov der finder anvendelse på søtransportretlige tvister.

Om dette indebærer, at der skal igangsættes en konsultationsprocedure i henhold til Rom-konventionens artikel 23, er endnu ikke afklaret. Det vurderes dog, at en konsultationsprocedure næppe skal igangsættes, i og med at det foreslås at ophæve det særlige forbehold og give Rom-konventionens regler om lovvalg fuld anvendelse.

Til den foreslåede § 253 i søloven. Særlige undtagelser

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 6 og er til dels baseret på Haag-Visby-reglernes artikel 5 og Hamburg-reglernes artikel 2. En tilsvarende bestemmelse findes i den gældende sølovs § 253.

Den gældende sølovs § 253, stk. 1, angiver, at reglerne om transport af stykgods ikke finder anvendelse på certepartier. Dog finder reglerne om transport af stykgods anvendelse, hvis der er udstedt et konnossement (bill of lading) under certepartiet, og dette enten er omsat efter udstedelse til befragteren eller er udstedt til en anden end befragteren.

Med forslaget til § 253, stk. 1, videreføres princippet fra gældende sølov om, at reglerne om transport af stykgods ikke finder anvendelse på certepartier og andre aftaler om hel- eller delbefragtning af skib.

Forslaget til § 253 indeholder undtagelser til udgangspunktet i forslaget til § 252, jf. ovenfor, og er af central betydning for reglernes anvendelsesområde. UNCITRAL nåede til enighed om, at undtagelsesbestemmelsen skulle omfatte rene kontraktretlige arrangementer, såsom certepartier hhv. kommercielle arrangementer, der ikke nødvendigvis er et certeparti i traditionel forstand, jf. A/CN.9/WG.III/WP.21, § 37.

Der sondres i bestemmelsen mellem linjefart og ikke-linjefart. Aftaler om linjefart er generelt omfattet, dog således at certepartier o.l. i linjefart falder udenfor. Aftaler i ikke-linjefart er generelt undtaget, jf. A/CN.9/576, § 64, bortset fra visse aftaletyper, som, om end de afvikles i ikke-linjefart, dog har så klare lighedspunkter med transportaftaler i linjefart, at de omfattes, jf. A/CN.9/WG.III/WP.61, § 24. Disse transportaftaler omtales ofte som on-demand-transporter, dvs. aftaler, som, uden at der udstedes certeparti e.l., afvikles på grundlag af et transportdokument eller et elektronisk transportdokument. On-demand-transporter er typisk sæsonbetingede, mere uregelmæssige afskibninger. UNCITRAL fandt det nødvendigt at indføre denne undtagelse fra undtagelsen for at sikre, at transportaftaler, der omfattes af Haag-Visby-reglerne, også omfattes af Rotterdam-reglerne. Rotterdam-reglernes anvendelse er således på dette område ikke indskrænket i forhold til de transportkontrakter, der falder under Haag-Visby-reglerne, jf. A/CN.9/WG.III/WP.61, § 29.

Når certepartier o.l. undtages fra reglerne i forslaget til kapitel 13, ligesom i de gældende regler i søloven og de hidtidige søtransportkonventioner, er den historiske begrundelse, at parterne i et certeparti formodes at have en ligeværdig forhandlingsposition, hvorfor der ikke syntes at være vægtige argumenter for at lade befragteren være beskyttet over for rederen (bortfragteren) af de præceptive bestemmelser i regelsættet.

Er der indgået et certeparti, følger det af forslaget til stk. 1, at forslaget til kapitel 13 ikke finder anvendelse, hvad enten skibet er hel- eller delbefragtet i eller tidsbefragtet til linjefart. Der kan for engelsk ret henvises til sagen "the Tycho"¹⁾, hvor det er afgjort, at der i princippet ikke er forskel på et slot charter, som er et certeparti for et forudbestemt antal TEU-containere, og et voyage charter, som er et rejsecerteparti. Hvis der således er aftalt et slot charter for en linjefart, finder kapitel 13 ikke anvendelse. Tilsvarende gælder for space charters, som er et certeparti for en forudbestemt andel af skibets kapacitet til transport af gods.

I overensstemmelse med det ovenfor anførte fastsættes det endvidere i forslaget til stk. 2, at transportaftaler i ikke-linjefart er undtaget fra anvendelsesområdet i forslaget til kapitel 13. Forslaget til stk. 2 omfatter først og fremmest almindelige certepartier i tramp fart. Som en undtagelse herfra fastsættes det, at hvor der er udstedt transportdokument efter

reglerne i forslaget til kapitel 13, og der ikke for den pågældende transport tillige er udstedt certeparti e.l., omfattes sådanne transportaftaler, de såkaldte on demand-transporter, af forslaget til kapitel 13.

For så vidt angår volumenkontrakter, var der oprindeligt indsat en bestemmelse, hvorefter volumenkontrakter i et vist omfang var omfattet af Rotterdam-reglerne. Det blev under forhandlingerne, jf. A/CN.9/594, § 130, besluttet at lade bestemmelsen udgå, jf. A/CN.9/594, § 133, og erstatte af et forslag, jf. A/CN.9/WG.III/WP.61, hvorefter volumenkontrakter principielt anses som transportaftaler i Rotterdam-reglernes forstand. En volumenkontrakt i linjefart er derfor omfattet af Rotterdam-reglerne, da den ikke kan anses som et certeparti o.l., jf. forslaget til § 253, stk. 1, mens en volumenkontrakt i ikke-linjefart falder udenfor. Rotterdam-reglernes præceptive anvendelse på volumenkontrakter i linjefart afgøres dog i henhold til forslaget til §§ 255-257, hvor forslaget til § 256, der specifikt omhandler volumenkontrakter, betyder, at volumenkontrakter i betydeligt omfang kan fravige Rotterdam-reglernes præceptivitet. Der henvises til bemærkningerne til forslaget til § 256 nedenfor.

Forslaget til § 253, stk. 3, bestemmer, at forslaget til kapitel 13 ikke finder anvendelse på aftaler om transport af passagerer og deres bagage.

Under forhandlingerne i UNCITRAL blev det bestemt, at bestemmelsen skulle have et bredere anvendelsesområde end blot aftaler om søtransport af passagerer m.v., jf. A/CN.9/526, §§ 198-199, og dermed undtages al regulering af passagertransport og passagerbagage, uanset om transporten gennemføres til søs eller f.eks. med bus på vej.

Det blev endvidere gjort klart, jf. A/CN.9/642, §§ 240-243, at passagerers bagage ikke er omfattet af begrebet "gods", jf. definitionen i forslaget til § 251, nr. 24. Forslaget til kapitel 13 regulerer således ikke transportørens ansvar for passagerers bagage.

For så vidt angår passagerers bagage, må det lægges til grund, at dette begreb bl.a. også omfatter motorkøretøjer, dvs. motorkøretøjer til persontransport. Dette følger af Athen-konventionens artikel 1, nr. 5.

En motorcykel, en privatbil eller en lastbil m.v., som i det konkrete tilfælde benyttes til privat kørsel, vil således være omfattet som bagage, mens en motorcykel, en privatbil eller en lastbil m.v., der anvendes til erhvervmæssig kørsel, ikke vil være omfattet som bagage, selv om chaufføren vil være passager. Hvis et motorkøretøj, uanset om motorkøretøjet køres af en passager, transporteres under et certeparti, et transportdokument (bill of lading) eller i henhold til en aftale om transport af (erhvervmæssig) gods, omfattes det pågældende motorkøretøj ikke af passagerbagage. En sådan transport vil da skulle reguleres af forslaget til kapitel 13, hvis der er udstedt et transportdokument eller er indgået en aftale om transport af motorkøretøjet som (erhvervmæssig) gods. Det vurderes, at der i langt størstedelen af tilfældene ikke vil være tvivl om, hvorvidt der er tale om en passagertransport, der er undtaget fra anvendelsesområdet i forslaget til kapitel 13, eller om der er tale om (erhvervmæssig)

godstransport af motorkøretøjet. Bestemmelsens rækkevidde må i sidste ende overlades til domstolenes afgørelse.

I dansk ret reguleres ansvar for passagerer og deres bagage bl.a. af den gældende sølovs kapitel 15, der til dels er baseret på Athen-konventionen 1974. Den kommende regulering på området er forordning nr. 392/2009 af 23. april 2009 om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under søtransport af passagerer [jf. Lov nr. 249 af 21/03/2012.], der anvendes senest den 31. december 2012, samt forordning nr. 1177/2010 om passagerers rettigheder ved sørejser og rejser på indre vandveje og om ændring af forordning (EF) nr. 2006/2004, der anvendes fra den 18. december 2012.

Til den foreslåede § 254 i søloven. Anvendelse for visse parter

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 7.

Forslaget til § 254 indebærer, at bestemmelserne i forslaget til kapitel 13 kan anvendes i retsforholdet mellem transportøren og modtageren, rådighedshaveren eller ihændehaveren, selvom der er indgået certeparti eller anden transportaftale mellem transportøren og afsenderen, forudsat at den, der gør krav på en sådan anvendelse, ikke er oprindelig part i en transportaftale, der er undtaget i medfør af forslaget til § 253.

Den gældende sølovs § 253, stk. 1, har en lignende bestemmelse, der dog adskiller sig fra forslaget ved at kræve, at der er udstedt konnossement, som bestemmer retsforholdet mellem transportøren og indehaveren af konnossementet. Efter forslaget er det derimod ikke et krav, at der overhovedet er udstedt et transportdokument eller et elektronisk transportdokument mellem parterne. Dette var et stærkt omdiskuteret spørgsmål under forhandlingerne, jf. A/CN.9/594, § 137, og er bl.a. begrundet i ønsket om at fremtidssikre konventionsteksten ved at give markedet mulighed for at indrette sig i forhold til dokumentanvendelse, herunder også i forhold til den teknologiske udvikling. I praksis vil det dog nok være det almindelige, at der er udstedt et transportdokument eller et elektronisk transportdokument.

Det er afgørende, at de parter, der påberåber sig anvendelse af forslaget til kapitel 13, ikke er oprindelige parter i en transportaftale eller et certeparti, der er undtaget fra anvendelsesområdet i forslaget til kapitel 13. Retsvirkningen er, at den senere erhverver, f.eks. modtageren, jf. definitionen i forslaget til § 251, nr. 11, vil kunne gøre de rettigheder, der følger af forslaget til kapitel 13, gældende, uanset at dennes overdrager ikke vil kunne gøre disse gældende som følge af bestemmelsen i forslaget til § 253.

Det blev under forhandlingerne i UNCITRAL vedtaget at angive de parter, der kan gøre rettigheder gældende over for transportøren, for at undgå at bestemmelsen fik et for bredt sigte, jf. A/CN.9/572, §§ 93 og 96. Opregningen må derfor antages at være udtømmende.

Bestemmelsen regulerer ikke eventuelt betingelser for overdragelse og indtrædelse i et retsforhold. Dette må

således overlades til national ret og i sidste ende til en domstolsprøvelse.

Til den foreslåede § 255 i søloven. Fravigelighed generelt

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 79 og er til dels baseret på Haag-Visby-reglernes artikel 3 og 5 og Hamburg-reglernes artikel 23. En tilsvarende bestemmelse findes i den gældende sølovs § 254, som delvist videreføres med stk. 2 og 3.

Forslaget til § 255 følger ikke strukturen i Rotterdam-reglernes artikel 79, men er littereret således, at nr. 1-3 implementerer artikel 79, stk. 1, litra a-c, som omhandler transportøren og den maritime udførende part, mens nr. 4-5 implementerer artikel 79, stk. 2, litra a-b, som omhandler vareinteresserne, jf. A/CN.9/576, § 53.

Forslaget til nr. 1-3 bestemmer, at transportøren og den maritime udførende part kontraktretligt (medmindre andet er fastsat i de enkelte bestemmelser i forslaget til kapitel 13) kun kan påtage sig øgede og ikke mindre forpligtelser og ansvar, det såkaldte princip om envejspræceptivitet, jf. A/CN.9/576, § 46, mens nr. 4-5 vedrørende afsenderens beskyttelse fastsætter præceptivitet begge veje, således at afsenderens forpligtelser og ansvar under forslaget til kapitel 13 hverken i positiv eller negativ retning kan ændres (medmindre andet er fastsat i de enkelte bestemmelser i forslaget til kapitel 13).

Forslaget til § 255 indeholder ikke henvisninger til, hvilke bestemmelser i forslaget til kapitel 13 der er præceptive hhv. deklaratoriske. Særligt i forhold til forslaget til nr. 4-5 var der under forhandlingerne i UNCITRAL forslag om en artikel for artikel-baseret tilgang til de enkelte bestemmelsers præceptivitet, jf. drøftelserne under A/CN.9/576, § 79. Det blev dog fundet, at det var mere hensigtsmæssigt at have en generel bestemmelse, jf. A/CN.9/621, § 160.

Hvor intet andet er bestemt i de enkelte bestemmelser, er de derfor præceptive således som angivet i forslaget til § 255 for transportørens og afsenderens forpligtelser og ansvar. Enkelte, men centrale bestemmelser fastslår imidlertid, at forpligtelser og ansvar kan lempes ved aftale, jf. f.eks. forslaget til §§ 254, 256, stk. 1, og 320 d. Hvor en aftale om ændring af forpligtelser og ansvar er ugyldig efter forslaget til § 255, vil ugyldigheden som udgangspunkt ikke berøre andre dele af transportaftalen, der vil bestå uændrede, forudsat at de i sig selv er gyldige. Der er dermed ikke tilsigtet en ændring i forhold til den gældende sølovs § 254, der dog udtrykkeligt angiver, at øvrige bestemmelser forbliver gyldige.

Efter at tvist er opstået, vil parterne kunne aftale fravigelser, som ellers ikke er i overensstemmelse med forslaget til § 255.

Det er kun transportøren, jf. definitionen i forslaget til § 251, nr. 5, og den maritime udførende part, jf. definitionen i forslaget til § 251, nr. 7, der kan udvide deres forpligtelser og deres ansvar. At den maritime udførende part også omfattes skyldes, at denne er direkte ansvarlig efter forslaget til kapitel 13 for den del af transporten, som denne part udfører, og derfor er underlagt de samme restriktioner med hen-

syn til fravigelser fra forslaget til kapitel 13's regler som transportøren. Forslaget til § 255 betyder også, at den maritime udførende part ikke i medfør af en Himalaya klausul, der undtager eller begrænser den maritime udførende parts ansvar ved at give denne visse kontraktretlige fordele, som denne ellers ikke ville kunne opnå, vil kunne opnå lempeligere forpligtelser og ansvar, end forslaget til § 255 muliggør, jf. A/CN.9/576, § 76. Se i øvrigt bemærkningerne til forslaget til § 276.

En ikke-maritim udførende parts forhold reguleres ikke af kapitlet, hvorfor spørgsmålet om, hvorvidt en sådan parts forpligtelser og ansvar kan lempes, må afgøres efter de nationale bestemmelser eller konventioner, der gælder for denne part.

Begrebet forpligtelser skal forstås generelt og vil således omfatte samtlige forpligtelser, der fremgår af forslaget til kapitel 13. Under forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/576, § 76, kunne der ikke samles støtte til et forslag om at skrive "ansvar for brud på en bestemmelse" i stedet for det bredere "ansvar for manglende opfyldelse af sine forpligtelser", jf. forslaget til nr. 2.

Forslaget til nr. 3 indebærer, at en klausul om, at transportøren eller andre, for hvem transportøren ifalder ansvar, jf. forslaget til § 273, kan opnå ret til udbetaling af vareforsikringen eller anden begunstiggelse herunder, er ugyldig. Med forsikring af godset forstås en generel forsikring af gods, herunder også f.eks. forsikring, der dækker forsinkelsestab, hvis en sådan er tegnet.

Forslaget til nr. 4-5 bestemmer, at forpligtelser eller ansvar for den i bestemmelsen nævnte personkreds hverken kan ændres i negativ eller positiv retning. Bestemmelsen angiver de personer, der omfattes, dvs. afsenderen, jf. forslaget til § 251, nr. 8, modtageren, jf. forslaget til § 251, nr. 11, rådhedshaveren, jf. forslaget til § 251, nr. 13, ihændehaveren, jf. forslaget til § 251, nr. 10, og den kontraktsbestemte afsender, jf. forslaget til § 251, nr. 9. Opregningen må antages at være udtømmende. "Consignors" blev under forhandlingerne i UNCITRAL slettet fra konventionsteksten, jf. A/CN.9/645, § 234, jf. §§ 21-24.

Det blev under forhandlingerne i UNCITRAL fundet nødvendigt at beskytte afsendersiden mod bestemmelser i transportaftalen, der "forøger afsenderens ... ansvar", uanset at denne ikke har ret til at begrænse sit ansvar. Det kunne f.eks. være en bestemmelse i transportaftalen, der indebærer en udvidelse af afsenderens ansvar fra at være culpaansvar til at være culpa med omvendt bevisbyrde, jf. A/CN.9/594, § 151, og A/CN.9/621, §§ 157-160. En sådan bestemmelse vil med forslaget til nr. 5 være ugyldig.

Forslaget til stk. 2 angiver, at de bestemmelser, der ikke følger af Rotterdam-reglerne, uanset skal kunne fraviges ved aftale. En tilsvarende bestemmelse findes i den gældende sølovs § 254, stk. 2. Disse bestemmelser er

§ 271. Dispositioner vedrørende godset.

§ 286. Transportafbrydelse.

§ 295. Afsenderens tilbagetræden og kontraktbrud.

§ 296. Fragt og afstandsfragt.

§ 317. Afsenderens ansvar for fragten m.v.

§ 320 g. Modtagerens pligt til at betale fragt.

Der henvises til bemærkningerne til disse bestemmelser og i øvrigt til betænkning nr. 1215/1991, p. 39.

Forslaget til stk. 3 bestemmer i lighed med den gældende sølovs § 254, stk. 3, at transportdokumentet skal indeholde en henvisning til de præceptive regler. Bestemmelsen findes ikke i Rotterdam-reglerne. En sådan klausul kan have informationsværdi og kan have større gennemslagskraft end søloven ved tvister i udlandet. Henvisningen skal fremgå af transportoplysningerne, jf. forslaget til § 301.

Til den foreslåede § 256 i søloven. Specielle regler om volumenkontrakter

Forslaget til § 256 implementerer Rotterdam-reglernes art. 80.

En stor godsmængde transporteres til søs under såkaldte volumenkontrakter. Volumenkontrakter er i forslaget til kapitel 13 defineret som "transportaftaler, som omfatter transport af en bestemt mængde gods fordelt på flere afskibninger inden for et angivet tidsrum", jf. forslaget til § 251, nr. 2.

Volumenkontrakter indgås udpræget af større virksomheder, der har behov for kontraktmæssigt at kunne binde en transportør til over en vis periode at transportere virksomhedens produktion eller indkøb eller dele heraf for at kunne opnå sikkerhed for regelmæssig transport på vilkår, der er tilpasset virksomhedens behov. Målt på godsmængde gør volumenkontrakter sig særligt gældende inden for trampfart, men i visse trafikker transporteres også i linjefart betydelige godsmængder typisk som containere, hvoraf en del som dørtil-dør-transport på grundlag af volumenkontrakter eller lignende kontrakter ("service contracts"). Dette gælder i dag særlig for trafik på USA.

Volumenkontrakter er transportkontrakter i forslaget til § 252's forstand. Det må afgøres på grundlag af bestemmelsen i forslaget til § 253, om en volumenkontrakt alligevel falder uden for forslaget til kapitel 13. Det fremgår af forslaget til § 253, stk. 1, sammenholdt med stk. 2, at forslaget til kapitel 13 finder anvendelse på volumenkontrakter, der afvikles i linjefart uden anvendelse af certeparti og lignende og på de såkaldte on demand-kontrakter, dvs. de lejlighedsvis transportere, der afvikles uden anvendelse af certeparti o.l. alene på grundlag af et transportdokument. Der henvises herom til bemærkningerne til forslaget til § 253. Det nævnte gælder spørgsmålet om, hvorvidt selve volumenkontrakten falder under forslaget til kapitel 13. Med hensyn til de enkelte afskibningskontrakter under en volumenkontrakt afgøres det direkte efter reglerne i forslaget til kapitel 13 – dvs. forslaget til §§ 253-254 – om forslaget til kapitel 13 finder anvendelse herpå.

Hvor der foreligger en blandet volumenkontrakt, dvs. en kontrakt, der afvikles både i linjefart og ikke-linjefart, må det antages, at den relevante rejses afviklingsform afgør, om konventionen finder anvendelse på volumenkontrakten i relation til forhold, der vedrører den pågældende rejse.

Mens volumenkontrakter som transportkontrakter således er omfattet af forslaget til kapitel 13's regler, giver forslaget til § 256 mulighed for i meget vid udstrækning, men under strenge betingelser, at fravige de fleste af forslaget til kapitel 13's præceptive regler i volumenkontrakten og i de konkrete transportaftaler, der ligger til grund for volumenkontraktens afvikling. Hvor intet særligt er aftalt om fravigelse, finder reglerne i forslaget til kapitel 13 deklaratorisk anvendelse på selve volumenkontrakten. I den udstrækning volumenkontrakten ikke fraviger forslaget til kapitel 13, kan de enkelte transportaftaler, hvormed volumenkontrakten afvikles, heller ikke selv fravige forslaget til kapitel 13.

Forholdet er således noget anderledes end under Haag-Visby-reglerne, Hamburg-reglerne og søloven. Volumenkontrakter som sådan er ikke omfattet af Haag-Visby-reglerne og Hamburg-reglerne – uanset hvorledes de afvikles – og kun rent deklaratorisk reguleret i den gældende sølovs §§ 362-371. Derimod fastsætter den gældende sølovs § 253, stk. 2, at hvor en kontrakt angår transport af gods med skib fordelt på flere rejser inden for et givet tidsrum, finder bestemmelserne i den gældende sølovs kapitel 13 præceptivt anvendelse på hver enkelt rejse, dog således at udføres en rejse i henhold til certeparti, finder bestemmelserne kun anvendelse på et konnossement udstedt under certeparti, når konnossementet regulerer retsforholdet mellem transportøren og en indehaver af konnossementet.

For at være omfattet af det i forslaget til § 251, nr. 2, definerede begreb volumenkontrakter skal kontrakten vedrøre:

- En specificeret mængde gods, som kan fastlægges som et minimum, et maksimum eller vedrører en godsmængde i et nærmere bestemt interval,
- som afskibes i en række afskibninger og
- over en aftalt tidsperiode.

Er godsmængden uspecificeret, f.eks. om en fabriks løbende produktion over en given periode, eller er perioden ikke specificeret, er der ikke tale om en volumenkontrakt i forslaget til kapitel 13's forstand.

Kravet om, at der skal foreligge en række afskibninger, var genstand for stor diskussion i UNCITRAL, hvor mange delegationer fandt, at der skulle sættes visse minimumkrav. Dette blev dog afvist. F.eks. blev et krav om, at der skulle være tale om mindst 600.000 tons og mindst fem afskibninger afvist. Selv om der er tale om væsentligt mindre kvantiteter, kan der efter omstændighederne meget vel være tale om en volumenkontrakt i forslaget til kapitel 13's forstand. Ved afgørelsen af, om kriterierne er opfyldt, må der foretages en mere individuel vurdering, hvor der tages hensyn til den pågældende trafik, den vare der transporteres, sædvane m.v. Det er dog givet, at en volumenkontrakt, hvorefter der afskibes to containere med en dags mellemrum, meget vanskeligt vil kunne karakteriseres som en volumenkontrakt i forslaget til kapitel 13's forstand, og en sådan kontrakt, der måtte indeholde afvigelser fra forslaget til kapitel 13's regler, vil kunne være en omgåelse af kravene i forslaget til § 251, nr. 2, og vil derfor afhængig af omstændighederne kunne rammes af forbuddet i forslaget til § 255 mod indirekte begrænsninger i transportørens eller afsenderes forpligtelser

eller ansvar [jf. Ziegler, Schelin, Zunarelli, *The Rotterdam Rules*, 2008, p. 342, Kluwer Law International.].

De ganske strenge betingelser for at kunne fravige forslaget til kapitel 13's præceptive regler i volumenkontrakter i linjefart og i de individuelle transportaftaler herunder blev til efter omfattende og vanskelige drøftelser i UNCITRAL. Efter at have fastlagt et sæt betingelser blev der i den næstsidste forhandlingsrunde i UNCITRAL's arbejdsgruppe føjet nye betingelser til, jf. A/CN.9/645, §§ 243-249. Disse nye betingelser modificerede eller overlappede til en vis grad de allerede aftalte betingelser, som i øvrigt uændret blev videreført. Teksten i Rotterdam-reglernes artikel 80, som forslaget til § 256 implementerer, er derfor ikke juridisk køn, men giver dog god nok mening.

Betingelserne for en fravigelse er med en enkelt undtagelse (se forslaget til § 256, stk. 2, nr. 3) ens, hvad enten betingelsen er til fordel for den ene eller den anden part. En aftale om fravigelse skal være skriftlig, jf. stk. 7.

Efter den første betingelse i forslaget til stk. 2, nr. 1, skal volumenkontrakten indeholde et særligt fremhævet udsagn om, at kontrakten fraviger forslaget til kapitel 13. Dette punkt indebærer alene et krav om en generel erklæring af den nævnte karakter, men ikke en pligt til at fremhæve de enkelte punkter, hvor de præceptive regler fraviges.

Efter den anden betingelse i forslaget til stk. 2, nr. 2, skal volumenkontrakten enten være individuelt forhandlet eller specificere ved særskilt fremhævelse i de afsnit eller dele af volumenkontrakten, hvor der er tale om fravigelser. Alternativet under denne anden betingelse kræver således, at fravigelserne i kontrakten identificeres, men ikke at det specificeres, hvori forskellen består. I UNCITRAL, jf. A/CN.9/576, §§ 82-85, A/CN.9/645, §§ 243-249, og A/63/17, §§ 243-246, blev det indgående diskuteret, om de to alternativer i den anden betingelse i stedet skulle være kumulative. Det blev fastholdt, at der skulle være tale om alternative betingelser. Imidlertid tilføjedes som nævnt ovenfor under de sidste forhandlingsrunder i UNCITRAL's arbejdsgruppe yderligere betingelser, som ikke var ganske afstemt med de foreløbigt vedtagne betingelser. Det tilføjedes således, at en fravigelse ikke må fremgå af en adhæsionskontrakt, som ikke er genstand for forhandling. Denne betingelse er reelt ensbetydende med, at kontrakten skal have været genstand for en individuel forhandling.

Efter den tredje betingelse i forslaget til stk. 2, nr. 3, som modsat de øvrige betingelser alene vedrører afsenderens retigheder, skal afsenderen have haft mulighed for at vælge mellem en almindelig transportaftale, der fuldt ud følger reglerne i forslaget til kapitel 13, eller en aftale med fravigelser, og afsenderen skal være gjort bekendt med denne mulighed. I praksis betyder dette, at afsenderen skal tilbydes to fragtrater: En rate for kontrakt på vilkårene i forslaget til kapitel 13 og en rate, hvor disse vilkår er fraveget.

Efter den fjerde betingelse i forslaget til stk. 2, nr. 4, første led, må en fravigelse ikke være inkorporeret i volumenkontrakten via en henvisning til et andet dokument.

Efter den femte betingelse i forslaget til stk. 2, nr. 4, andet led, må en fravigelse som allerede omtalt ovenfor ikke fremgå af en adhæsionskontrakt, dvs. der må have været tale om en forhandlet kontrakt.

Forslaget til § 256, stk. 3, fastslår, at en transportørs offentligt tilgængelige liste over priser og tjenesteydelser eller transportdokument m.v. ikke kan udgøre en volumenkontrakt efter forslaget til § 256, om end en sådan volumenkontrakt meget vel kan inkorporere sådanne dokumenter som kontraktvilkår (bortset fra fravigelserne). Baggrunden for denne bestemmelse, der synes at overlape noget med betingelserne i forslaget til stk. 2, var en frygt for, at visse stater kunne anse et dokument e.l., hvori transportørens transportvilkår og rater inkl. rater for volumenkontrakter tilbydes, som i sig selv værende en volumenkontrakt ved accepten af et sådant dokument.

Visse af Rotterdam-reglernes bestemmelser blev af UNCITRAL anset for af så fundamental betydning, at de ikke burde kunne fraviges selv i volumenkontrakter, der i øvrigt opfyldte vilkårene for fravigelse. Det drejer sig om:

- Forslaget til § 266, for så vidt angår teknisk sødygtighed og nautisk sødygtighed. Derimod kan bestemmelsen i forslaget til § 266 om lastedygtighed fraviges i volumenkontrakten, forudsat betingelserne i forslaget til § 256 i øvrigt er opfyldt.
- Bestemmelsen i forslaget til § 284 om tab af begrænsningsret ved transportørens forsætlige eller kvalificeret groft uagtsomme handling.
- Bestemmelsen i forslaget til § 289 om afsenderens pligt til at give visse oplysninger om godset rettidigt og korrekt.
- Bestemmelsen i forslaget til § 292 om afsenderens pligt til at informere om farligt gods og eventuelt om afsenderens ansvar for skade forvoldt af farligt gods.

Efter forslaget til § 256, stk. 5, kan vilkårene i en volumenkontrakt, der er udformet i overensstemmelse med betingelserne i forslaget til § 256, stk. 2, også finde anvendelse i forholdet mellem transportøren og en anden person end afsenderen, når denne pågældende person har modtaget oplysninger, der på fremhævet måde angiver, at volumenkontrakten fraviger forslaget til kapitel 13's regler, og når den pågældende person har givet udtrykkeligt samtykke til at blive bundet af sådanne fravigelser. Det præciseres i forslaget til stk. 5, nr. 2, at et samtykke ikke alene kan fremgå af en transportørs offentligt tilgængelige liste over priser og tjenesteydelser eller af transportdokument – f.eks. i form af et fortrykt samtykke i et sådant dokument. Ved at kræve udtrykkeligt samtykke udelukkes det, at samtykke kan være i form af stiltiende samtykke. Oplysningen om fravigelsen og samtykket hertil efter forslaget til stk. 5, nr. 1, kan gives separat – dvs. oplysning og samtykke behøver ikke at fremgå af transportdokumentet.

I forslaget til § 256, stk. 6, fastslås det, hvad der også må gælde i forvejen, at det er den part, der påberåber sig fordelene ved en fravigelse, der har bevisbyrden for, at betingelserne for fravigelsen er opfyldt. Afhængig af hvilken fravi-

gelse der er tale om, vil det være enten transportøren eller afsenderen, der har bevisbyrden.

Forslaget til stk. 7 gennemfører det i Rotterdam-reglernes artikel 3 indeholdte skriftlighedskrav og indebærer, at kravet om skriftlighed kan opfyldes ved elektronisk kommunikation, hvis parterne aftaler dette.

Til den foreslåede § 257 i søloven. Levende dyr og andet særligt gods

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 81 og er til dels baseret på Hamburg-reglernes artikel 5, stk. 5 hhv. – dog kun for særligt gods – Haag-Visby-reglernes artikel 6. En tilsvarende bestemmelse findes i den gældende sølovs § 277 hhv. § 254, stk. 4.

Forslaget til § 257 giver parterne – uanset forslaget til §§ 255-256 – ret til at aftale andre betingelser, dvs. forpligtelser eller ansvar, end det, der følger af forslaget til kapitel 13, for transportørens eller den maritime udførende parts transport af levende dyr eller andet gods, hvor den særlige beskaffenhed eller omstændighederne ved transport af andet gods kan retfærdiggøre sådan aftale. I forslaget til § 257 er ingen af bestemmelserne i forslaget til kapitel 13 fuldstændig præceptive, således som visse bestemmelser er det under forslaget til § 256. Dog tillader forslaget til § 257, nr. 1, ikke ansvarsfraskrivelse for visse grove fejl, jf. nedenfor.

Forslaget til § 257's indledning bestemmer, at det kan aftales, at både transportørens og den maritime udførende parts forpligtelser eller ansvar kan udelukkes eller begrænses. Ved A/CN.9/WG.III/WP.61, §§ 62-64, blev det foreslået at udstrække aftalefriheden til også at gælde forpligtelser i tillæg til ansvar, hvilket blev vedtaget, jf. A/CN.9/621, § 174.

Aftalefriheden i forslaget til § 257, nr. 1, omhandler transport af levende dyr, som i henhold til forslaget til § 251, nr. 24, er omfattet af godsbegrebet. I Haag-Visby-reglerne er levende dyr specifikt undtaget fra regelsættets anvendelsesområde, jf. definitionen af gods i Haag-Visby-reglernes artikel 1, litra c, mens Hamburg-reglernes artikel 1, nr. 5, inkluderer transport af levende dyr i sin godsdefinition. I UNCITRAL var der bred opbakning til at have en bestemmelse om transport af levende dyr, uanset at forekomsten af transport af levende dyr synes begrænset, jf. A/CN.9/526, § 216. Bestemmelsen er begrundet i, at levende dyr kræver særlig pasning og tilsyn under transporten.

UNCITRAL var af den opfattelse, jf. A/CN.9/526, § 216, og A/CN.9/576, § 106, at det ikke skulle være muligt for transportøren eller den maritime udførende part at frigøre sig for ansvaret for tab af, skade på eller forsinkelse af de transporterede levende dyr, hvis denne eller en, der ifaldes traditionelt arbejdsgiveransvar for, jf. forslaget til § 275, har handlet ansvarspådragende og personligt har forvoldt tabet med forsæt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at sådant tab med sandsynlighed ville opstå. Det er skadelidte, der har bevisbyrden. Forslaget til § 257 adskiller sig således fra forslaget til § 284, ved at transportøren eller den maritime udførende transportør ikke blot mister retten til at påberåbe sig en særlig aftalt ansvarsbegrænsning under denne

bestemmelse ved egne grove fejl, men også ved grove fejl begået af personer, som der er arbejdsgiveransvar for efter forslaget til § 275.

Efter omstændighederne kan der opstå behov for under transporten at aflive det transporterede dyr, f.eks. hvis dyret stresses unødigt af transporten. Det blev bemærket under forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/576, § 107, at en sådan aflivning af dyret kan følge af forslaget til § 274, stk. 3, nr. 13, og dermed helt eller delvist fritage transportøren for ansvar. Der er ikke ansvar efter bestemmelsen, hvis der er tale om en velbegrundet aflivning. En sådan nødvendig handling kan være foretaget af transportøren for at efterkomme sine forpligtelser forbundet med transport af levende dyr. Bestemmelsen har således en klar parallel til bestemmelsen i §§ 268 og 274, stk. 3, nr. 13, om transportørens adgang til – som udgangspunkt ansvarsfrit – at træffe forholdsregler over for gods, der udgør en reel fare for personer, ejendom eller miljø.

Ved forslaget til nr. 1 blev det præciseret, jf. A/CN.9/576, § 108, at selv om transport af levende dyr som oftest gennemføres multimodalt, er det sjældent, at aftalegrundlaget er multimodalt. Typisk vil der være indgået aftaler for de enkelte transportled. Rotterdam-reglerne vil således ikke regulere f.eks. en vejtransport, der gennemføres i tillæg til en søtransport, hvis der er tale om en særskilt transportaftale for vejtransporten. En sådan transport vil i stedet være reguleret af relevant konvention, national lov eller parternes aftale.

For at en aftale i medfør af forslaget til nr. 2 kan opretholdes, forudsættes det, at aftalen ikke omhandler en almindelig erhvervsmæssig transport i almindelig samhandel. Der skal dermed foreligge en transportaftale om en speciel forsendelse af gods. Om der foreligger en sådan transport må afgøres konkret. Det er endvidere en betingelse, at der ikke er udstedt et negotiabelt transportdokument eller et negotiabelt elektronisk transportdokument. Forslaget til § 257 indfører – til forskel fra den gældende sølovs § 254, stk. 4 – betingelsen om, at der ikke må være udstedt negotiabelt transportdokument eller et negotiabelt elektronisk transportdokument. Den dagældende sølovs § 168, stk. 4, indeholdt en bestemmelse tilsvarende forslaget til § 257.

Under forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/621, §§ 175-176, blev det afvist at inkludere et forslag, jf. A/CN.9/WG.III/WP 90, § 3, om indskrænkning i forslaget til nr. 2's anvendelse, så det ikke kunne omfatte containere og køretøjer indrettet til transport af gods. Formålet var at gøre det klart, at sådanne transportindretninger ikke kunne aftales at udgøre en lasteenhed, selv om antallet af pakker er specificeret, således at transportøren skulle kunne beregne ansvarsgrænsen, som om der kun var en lasteenhed. Det blev oplyst, at der var en sådan praksis på visse korte skibsruiter, hvor der transporteredes i henhold til en søfragtseddel (Sea Waybill-dokument), som falder uden for Haag-Visby-reglerne. Da Rotterdam-reglerne også omfatter transport, hvor der er udstedt et waybill, fandt UNCITRAL, at sådanne aftaler ville kunne tilsidesættes i medfør af Rotterdam-reglernes artikel 81 (forslaget til § 255), da de ikke opfylder kravet i forslaget til § 257, nr. 2, om at der ikke må være tale om al-

mindelige erhvervsmæssige transporter udført i almindelig samhandel, og at forslaget til tekstændring derfor kunne synes overflødig.

Det blev under de indledende forhandlinger i UNCITRAL oplyst, jf. A/CN.9/WG.III/WP.21, § 220, at bestemmelsen sjældent synes anvendt. Bestemmelsen, der ikke gav anledning til megen debat, blev vedtaget af UNCITRAL, jf. A/CN.9/621, § 176.

Bestemmelsen indeholder ikke en tilsvarende modifikation som fremgår af forslaget til nr. 1 i forhold til skader m.v., der skyldes handlinger eller undladelser, som er begået med forsæt eller groft uagtsomt med forståelse af, at tab sandsynligvis ville blive forårsaget. Det må dog antages, at en klausul om ansvarsfrihed for sådanne handlinger begået af transportøren selv, efter omstændighederne vil kunne tilsidesættes efter almindelige aftaleretlige grundsætninger.

Forholdet til internationale konventioner

Rotterdam-reglernes kapitel 17 indeholder bestemmelser om reglernes virke i samspil med andre internationale konventioner.

Det blev under forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/616, § 235, afvist at indføre generelle bestemmelser om regulering af forholdet til internationale konventioner. I stedet valgte man at indføre bestemmelser, der regulerer forholdet til unimodale transportkonventioner, jf. forslaget til, § 258, samt andre relevante konventioner, jf. forslaget til §§ 259-261.

I forhold til de eksisterende konventioner om transport af gods til søs, dvs. Haag-reglerne, Haag-Visby-reglerne og Hamburg-reglerne, bestemmes det i Rotterdam-reglernes artikel 89, at det er en forudsætning for at kunne ratificere Rotterdam-reglerne, at den pågældende stat opsiges det pågældende regelsæt. Dette betyder for Danmarks vedkommende, at Haag-Visby-reglerne skal opsiges, når Danmark ratificerer Rotterdam-reglerne.

Til den foreslåede § 258 i søloven. Internationale konventioner der regulerer transport af gods med øvrige transportformer

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 82. En tilsvarende bestemmelse findes ikke i den gældende sølov.

Rotterdam-reglerne gælder for aftaler om søtransport (rene søtransporter) og for aftaler om transport af gods, som i tillæg til søtransporten forudsættes gennemført med et andet transportmiddel (maritim plus-transporter), f.eks. en transport fra en havn i land A til en havn i land B og videre til en modtager i land C med lastbil. Dette følger af forslaget til § 251, nr. 1.

Rotterdam-reglernes anvendelse er betinget af, at der er en sådan transportaftale, jf. forslaget til § 251, nr. 1, og at denne transportaftale opfylder det geografiske anvendelsesområde i forslaget til § 252, nr. 2, dvs. kriteriet om tilknytning til flere stater. Staterne kan vælge, at Rotterdam-reglerne skal anvendes også uden for det område, som er defineret i

Rotterdam-reglernes artikel 5. Det foreslås, at regelsættet også skal gælde for nationale søtransporter.

Efter en ratifikation af Rotterdam-reglerne vil Danmark være bundet af fire konventioner, som regulerer transportkontrakter: Rotterdam-reglerne (søtransport plus), CMR-konventionen (vejtransport), COTIF-CIM (jernbanetransport) og Montreal-konventionen (lufttransport). Disse konventioner har hver et angivet anvendelsesområde.

For Rotterdam-reglerne foreslås anvendelsesområdet gennemført ved forslaget til § 252. Som nævnt ovenfor er det afgørende, at der er indgået en aftale om søtransport. Det er ikke afgørende, hvordan transporten faktisk er udført, jf. A/63/17, § 21. I enkelte tilfælde er anvendelsesområdet mellem ovennævnte transportkonventioner ikke helt klart, eller der opstår en uklarhed, fordi transportaftalen indeholder uklarheder. F.eks. vil en international transport af en container på lastbil, med søtransport og på lastbil kunne reguleres af både CMR-konventionen og Rotterdam-reglerne. Det vurderes, at transportkonventionerne må fortolkes (om nødvendigt indskrænkende), så der ikke opstår et sådant regeloverlap. I europæisk retspraksis er der afsagt en del domme, som fortolker transportkonventionerne, således at et regeloverlap undgås, f.eks. ved at CMR-konventionen ikke finder anvendelse på multimodale transportere ud over de situationer, der udtrykkeligt er angivet i konventionen, og heller ikke finder anvendelse på transportaftaler, hvor parterne har undladt at angive transportmidlet. Det har endvidere været hævdet, at karakteren af transportforpligtelsen må tillægges vægt, f.eks. ved at en multimodal aftale, hvori indgår en vejtransport og en søtransport, ikke skal reguleres af CMR-konventionen, hvis enten transporten eller transportaftalen i højere grad må karakteriseres som værende en søtransport.

I visse situationer – også efter gældende ret – kan det være uklart og vanskeligt på forhånd at fastslå, hvilken transportkonvention der skal finde anvendelse efter dens indhold. F.eks. kan parterne måske ikke på forhånd afgøre, om godsset vil blive omlastet fra lastbilen i forbindelse med en færgetransport; noget som efter CMR-konventionens artikel 2 kan være afgørende for, om konventionen finder anvendelse. Ligeledes kan der herske tvivl om, hvorvidt der skal udstedes et CMR-fragtbrev eller et (sø)transportdokument. Parterne bør i sådanne tilfælde agere efter bedste skøn og udstede transportdokumenter ud fra det, den udstedende part ved om transportøren og om sondringerne mellem de forskellige transportregimer i gældende ret. Viser det sig efterfølgende, at der burde have været udstedt et andet transportdokument, bør den ”fejlagtige” dokumentudstedelse ikke tillægges afgørende vægt.

Der vil være mange praktiske tilfælde, som ikke direkte dækkes af konventionernes anvendelsesområde, f.eks. aftaler, hvor det står transportøren frit for at bruge et hvilket som helst transportmiddel. Den norske Sjølovskomiteé og Søløvsudvalget har drøftet, hvordan sådanne tilfælde bedst kan håndteres i international transport. Hovedsynspunktet i sådanne tilfælde bør være, at ét regelsæt skal regulere hele transportaftalen. Er der tale om en aftale om transport af gods, bør aftalen ikke anses for ulovreguleret. En undtagelse

kan være international transport af gods på de store søer, f.eks. the Great Lakes mellem USA og Canada. Søløvsudvalget finder, at dette spørgsmål i de meget sjældne tilfælde, hvor dansk ret skal finde anvendelse, må overlades til domstolens afklaring. Et sådant synspunkt stemmer godt overens med eksisterende praksis, men det er uklart, om det er gældende ret i dag.

Eftersom sådanne tilfælde forudsætningsvis er uden for transportkonventionernes anvendelsesområde, eksisterer der ingen forpligtelse til at gøre reglerne præceptive. Det foreslås derfor, at reglerne gøres deklaratoriske.

Det kan i visse situationer være vanskeligt at afgøre, hvilket regelsæt der skal anvendes til fortolkning og udfyldning af aftalen. Hvis parterne i aftalen har gjort det klart, hvilken transportform de ønsker at anvende, må domstolene respektere en sådan aftale. Hvis det derimod ikke klart fremgår af parternes aftale, eller hvis der ikke er indgået en aftale, kan andre momenter give vejledning. Parterne kan f.eks. have aftalt eller forudsat i fællesskab, at specielle transportdokumenter skal anvendes. Anvendes der et transportdokument, som (typisk) anvendes i søtransporter, er dette en klar indikation af, at søtransportkonventionen skal regulere aftalen, dvs. forslaget til kapitel 13. Parternes hidtidige praksis kan give vejledning, herunder om hvordan tilsvarende transportere sædvanligvis udføres, eller hvordan en specialtransport planlægges og udføres. Der er en række omstændigheder, som kan anvendes til vurdering af, hvad parterne må anses for at have aftalt om, hvilket transportretligt regelsæt der skal finde anvendelse som baggrundsret.

I Rotterdam-reglerne gælder artikel 82 eventuelt tilfælde, hvor flere konventioner med præceptiv regulering i udgangspunktet regulerer samme transport. Det lægges til grund, at artikel 82 fjerner den eventuelt modstrid der måtte være mellem Rotterdam-reglerne og andre transportkonventioner.

Forslaget til § 258 indebærer, at de tilfælde, hvor konventioner om lufttransport, vejtransport, jernbanetransport og transport ad indre vandveje udtrykkeligt regulerer søtransporter, undtages for reguleringen i forslaget til kapitel 13. Dette skal forstås således, at reguleringen i forslaget til kapitel 13 viger og derved giver forrang til den anden transportkonvention, som parternes aftale da vil være reguleret af. Det er dog en forudsætning, at den pågældende transportkonvention allerede er i kraft på det tidspunkt, hvor Rotterdam-reglerne træder i kraft.

Giver forslaget til § 258 en af de relevante transportkonventioner forrang, gælder dette fuldt ud for hele transporten. Dette kan medføre, at to sammenlignelige transportere reguleres af forskellige regelsæt, f.eks. afhængig af om godset forbliver på en lastbil under en søtransport eller ikke. Dette er en uundgåelig følge af, at de forskellige konventioner er vedtaget på forskellige tidspunkter og under forskellige omstændigheder.

Finder forslaget til kapitel 13 anvendelse, dvs. Rotterdam-reglerne, medfører dette dog ikke, at ansvarsreglerne i de øvrige konventioner ikke kan finde anvendelse. Det følger

af forslaget til § 286, som omhandler netværksprincippet, at andre konventioners ansvarsregler i de heri angivne situationer kan udgøre en del af Rotterdam-reglernes ansvarsregulering.

Til den foreslåede § 259 i søloven. Global ansvarsbegrænsning samt passagerer og bagage

Bestemmelsen gennemfører i forslaget til stk. 1 Rotterdam-reglernes artikel 83 og er til dels baseret på Hamburg-reglernes artikel 25, stk. 1. En tilsvarende bestemmelse findes ikke i den gældende sølov. I forslaget til stk. 2 gennemføres Rotterdam-reglernes artikel 85, der til dels er baseret på Hamburg-reglernes artikel 25, stk. 4. En tilsvarende bestemmelse findes ikke i den gældende sølov.

Forslaget til § 259, stk. 1, bestemmer, at retten til at begrænse ansvar efter internationale konventioner eller efter national lovgivning, der regulerer global ansvarsbegrænsning, består uhindret.

Med termen vessel owners, som i forslaget til § 259, stk. 1, efter dansk praksis er oversat til redere, valgte man under forhandlingerne, jf. A/CN.9/642, § 237, at sigte til, at retten til ansvarsbegrænsning er uafhængig af, om skibet er søgående eller i fart ad indre vandveje. Endvidere blev det bemærket, jf. A/63/17, § 257, at der med termen ikke sigtes mod en bestemt personkreds; hvem der er berettiget til at påberåbe sig ansvarsbegrænsning må således afgøres efter de relevante internationale konventioner m.v.

I praksis indebærer henvisningen til internationale konventioner, jf. A/CN.9/642, § 237, og A/63/17, § 255, en henvisning til konventionen om begrænsning af ansvaret for søretlige krav 1976 (London-konventionen af 1976) samt til protokollen til ændring af konventionen af 19. november 1976 om begrænsning af ansvaret for søretlige krav (1996-protokollen). Endvidere omfattes national lovgivning om global ansvarsbegrænsning. Forslaget til § 259, stk. 1, har dermed et bredere sigte end den gældende sølovs kapitel 9 om ansvarsbegrænsning.

Bestemmelsen giver mulighed for, jf. A/63/17, § 255, en dobbelt anvendelse af ansvarsbegrænsningsregler. Dette indebærer i forhold til Rotterdam-reglerne og forslaget til kapitel 13, at lasteskadekrav, der kan ansvarsbegrænses efter forslaget til §§ 282-283, indgår som en del af den samlede sum, der kan ansvarsbegrænses for efter f.eks. 1996-protokollen, når den begrænsningsberettigede er transportør efter Rotterdam-reglerne og reder efter f.eks. 1996-protokollen. Dette svarer til retstilstanden i dag, uanset retten til globalbegrænsning ikke er reguleret i den gældende sølovs kapitel 13.

Til den foreslåede § 260 i søloven. Fælleshavari

Bestemmelsen gennemfører i forslaget til stk. 1 Rotterdam-reglernes artikel 84, der til dels er baseret på Hamburg-reglernes artikel 24. Den gældende sølovs § 254, stk. 2, bestemmer, at der i transportaftalen kan indtages bestemmelser om fælleshavari. Med forslaget til § 260, stk. 2, videreføres den gældende sølovs § 289, der implementerer Hamburg-reglernes artikel 24, stk. 2, og som blev indsat ved lov nr.

170 af 16. marts 1994. Der henvises i øvrigt til betænkning nr. 1215/1991, p. 75. Forholdet er ikke reguleret af Rotterdam-reglerne.

Forslaget til § 260, stk. 1, indebærer, at der i transportaftalen kan indtages bestemmelser om opgørelse af fælleshavari, og at bestemmelser om opgørelse af fælleshavari i national lov kan opretholdes uanset forslaget til kapitel 13.

Sigtet med bestemmelsen er at afklare forholdet mellem Rotterdam-reglerne og regler om fælleshavari, jf. A/CN.9/526, § 185. Med bestemmelser om fælleshavari sigtedes der oprindeligt til anvendelse af York-Antwerpen-reglerne af 1994, jf. A/CN.9/526, § 184. York-Antwerpen-reglerne er senest ændret i 2004. Referencen i forslaget til § 260, stk. 1, er generel og vil således omfatte både tidligere og senere udgaver af York-Antwerpen-reglerne. Den gældende sølovs kapitel 17 er baseret på York-Antwerpen-reglerne af 1990.

Under forhandlingerne i UNCITRAL blev det, jf. A/CN.9/WG.III/WP.21, § 213, og A/CN.9/526, §§ 184-185 og §§ 187-188, foreslået at videreføre bestemmelsen i Hamburg-reglernes artikel 24, stk. 2. Bestemmelsen indebærer, at fælleshavaribidraget opgøres og fordeles, hvorefter ansvarsfordelingen foretages ud fra de bestemmelser, der afgør transportørens ansvar for tab og skade af gods. Denne opgørelse kan resultere i, at modtageren af godset har ret til at nægte at deltage i fælleshavari, og at transportøren skal erstatte modtagerens bidrag til fælleshavari og bjærgeløn. Denne regel findes i den gældende sølovs § 289. Endvidere blev det foreslået at indføre separate søgsmålsfrister for deltagelse i fælleshavari; det kunne f.eks. være en søgsmålsfrist, der løber fra det tidspunkt, hvor fælleshavaribidraget er opgjort, jf. A/CN.9/526, § 188. Bestemmelsen til videreførelse af Hamburg-reglernes artikel 24, stk. 2, samt bestemmelsen om søgsmålsfrist udgik af konventionsudkastet under UNCITRAL's 18. session, jf. A/CN.9/626, § 242-244. Spørgsmålet om søgsmålsfrist for fælleshavari skal afgøres af andre internationale eller nationale regelsæt, jf. A/CN.9/626, § 243. I dansk ret vil forholdet blive reguleret af den gældende sølovs § 501 og forældelsesloven, i det omfang den finder anvendelse.

I medfør af forslaget til § 260, stk. 2, kan modtageren således fritages for sin pligt til at betale bidrag til fælleshavari, hvis transportøren eller en, for hvem denne svarer, er ansvarlig for den hændelse, der gav anledning til fælleshavariomkostningen efter reglerne for transportørens ansvar for tab af eller skade på gods. Hvis modtageren i sådanne tilfælde allerede har betalt bidrag til fælleshavari eller bjærgeløn, kan et sådant bidrag kræves godtgjort af transportøren. Bestemmelsen vedrører således alene, i hvilket omfang modtager og ladningsinteresse er pligtig til at betale lastens andel af bidrag til fælleshavari og bjærgeløn, og vedrører således ikke transportørens ansvar for partikulære tab eller skader på gods.

Regel D i York-Antwerpen-reglerne regulerer retten til at kræve bidrag til fælleshavari og ikke den endelige indbyrdes bidragsfordeling for de involverede parter. Denne ret til at kræve bidrag, eksempelvis i form af sikkerhedsstillelse, består uhindret af forslaget til § 260, stk. 2. Det er således fort-

sat vurderingen, at Hamburg-reglernes artikel 24, stk. 2, som er implementeret ved forslaget til stk. 2, ikke er i konflikt med York-Antwerpen-reglernes regel D.

Til den foreslåede § 261 i søloven. Skade forårsaget af atomulykke

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 86 og er til dels baseret på Haag-Visby-reglernes artikel 9 og Hamburg-reglernes artikel 25, stk. 3. En tilsvarende bestemmelse findes ikke i den gældende sølov.

Forslaget til § 261 bestemmer, at der ikke i medfør af forslaget til kapitel 13 kan pålægges ansvar for atomskader, hvis den, der driver et nukleart anlæg, er ansvarlig for skaden i medfør af de i bestemmelsen nævnte konventioner med senere ændringer, eventuelt fremtidige konventioner samt national lovgivning på området.

De i bestemmelsen angivne konventioner er

- konvention om ansvar over for tredjemand på den nukleare energis område af 29. juli 1960, som ændret ved tillægsprotokol af 28. januar 1964, ændringsprotokol af 16. november 1982 og ændringsprotokol af 12. februar 2004 (Pariskonventionen),
- konvention om ansvar for atomskade af 21. maj 1963, som ændret ved ændringsprotokol af 12. september 1997 (Wienkonventionen),
- fællesprotokol om anvendelse af Wienkonventionen og Pariskonventionen af 21. september 1988, eller
- konvention om tillægserstatning for atomskade af 12. september 1997 (tillægserstatningskonventionen).

Hertil kommer eventuelt fremtidige ændringer til de specifikt angivne konventioner, eventuelt nye konventioner, der pålægger den, der driver et nukleart anlæg, ansvar for skader, samt national lovgivning på området, der som minimum har samme beskyttelse over for skadelidte som den, der fremgår af Pariskonventionen, Wienkonventionen eller tillægserstatningskonventionen.

Under forhandlingerne i UNCITRAL blev det foreslået, jf. A/CN.9/526, § 201, at bestemmelsen også kunne indeholde henvisninger til andre konventioner, der regulerer ansvar for forurening og skade. Dette blev afvist med begrundelsen, at henvisninger til andre konventioner burde indskrænkes til kun at omfatte de konventioner, som Rotterdam-reglerne ville kunne gribe ind over for. Bestemmelsens anvendelsesområde blev derfor afgrænset til at undtage ansvar for nuklear skade, jf. A/CN.9/WG.III/WP.32, p. 70, note 235, og A/CN.9/WG.III/WP.56, p. 66, note 284.

Bestemmelsen har et ganske bredt anvendelsesområde og omfatter både nutidige og fremtidige konventioner på området, jf. A/CN.9/645, § 262. Bestemmelsen sigter mod en fuldstændig undtagelse af ansvar for nuklear skade, jf. A/CN.9/642, § 244. Dette omfatter også de tilfælde, hvor erstatningssummen for den, der driver et nukleart anlæg, overstiger et eventuelt ansvarsbegrænsningsbeløb. Ansvar for at udrede den overskydende erstatningssum vil i et sådant tilfælde ikke kunne pålægges f.eks. transportøren i medfør af forslaget til § 261 eller Rotterdam-reglerne i øvrigt. Det

kan dog ikke udelukkes, at der kan opstå situationer, hvor ansvar for en nuklear skade ikke er omfattet af de nævnte konventioner, se A/CN.9/645, § 262.

Ansvar for atomskader reguleres i dansk ret ved lov nr. 332 af 19. juni 1974 om erstatning for atomskader (nukleare skade) med senere ændringer samt bekendtgørelser udstedt i medfør heraf. Danmark har ratificeret Pariskonventionen, tillægskonventionen af 28. januar 1964 og ændringsprotokollen af 16. november 1982 og har undertegnet med ratifikationsforbehold ændringsprotokol af 12. februar 2004 til Pariskonventionen. De øvrige i forslaget til § 261 nævnte konventioner og ændringsprotokoller m.v. har Danmark ikke undertegnet. Det vurderes, at det af hensyn til en uniform international regulering er hensigtsmæssigt at implementere Rotterdam-reglernes artikel 86 konventionsnært.

Transportørens pligter

Rotterdam-reglerne og forslaget til kapitel 13 indeholder særskilte bestemmelser om de pligter, transportøren har, og et krav om tilbørlig omhu ved pligternes opfyldelse samt endvidere bestemmelser om transportørens erstatningsansvar i forslaget til § 274, som grundlæggende er et ansvar for fejl og forsømmelse, dvs. culpa med omvendt bevisbyrde.

Forslaget til §§ 262-266 bestemmer, hvilke pligter transportøren har med hensyn til godset i forbindelse med transportens udførelse. Forslaget til §§ 268-269 indeholder nogle modifikationer hertil. Overtrædelse af forpligtelserne efter forslaget til §§ 263-266 er sanktioneret ved bestemmelserne i forslaget til §§ 274 og 284 om erstatningsansvar og eventuelt tab af retten til at begrænse ansvaret.

Til den foreslåede § 262 i søloven. Transport og levering af godset

Forslaget til § 262 gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 11.

Transportørens hovedforpligtelse er at transportere godset i overensstemmelse med Rotterdam-reglerne og transportaftalen til bestemmelsesstedet og der udlevere det til modtageren. Dette er for så vidt en selvfølge, og en tilsvarende bestemmelse er ikke medtaget i den gældende sølov eller Haag-Visby-reglerne. Når en sådan bestemmelse er medtaget i Rotterdam-reglerne og dermed i forslaget til kapitel 13, skal det ses på baggrund af, at Rotterdam-reglerne og forslaget til kapitel 13 tilstræber en langt mere komplet regulering af hele transportforløbet, og det er derfor fundet naturligt at medtage en sådan generel bestemmelse om transportørens hovedforpligtelse.

Til den foreslåede § 263 i søloven. Transportørens pligt til at varetage godset på en passende og omhyggelig måde

Forslaget til § 263 gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 13. Bestemmelserne svarer til den gældende sølovs § 262, stk. 1, og Haag-Visby-reglernes artikel 3.

Forslaget til § 263, stk. 1, pålægger transportøren en pligt til i ansvarsperioden med omhu bl.a. at modtage, laste, transportere, losse og udlevere godset. Bestemmelsen gæl-

der for hele den aftalte transport, dvs. såvel søledet som eventuelt andre transportled.

Sætningen "and subject to article 26" i Rotterdam-reglernes artikel 13, stk. 1, må tolkes som værende fejlskrift, der er uden egentlig relevans. Som noget betydningsfuldt nyt i forhold både til søloven og Haag-Visby-reglerne og Hamburg-reglerne fastsættes det nu i forslaget til § 263, stk. 2, at de såkaldte "Free In and Out (FIO)"- og "Free in and Out Stowed (FIOS)"-klausuler og lignende klausuler er gyldige under visse nærmere i bestemmelsen fastlagte vilkår. Endvidere fastlægges via forslaget til § 274, stk. 3, nr. 9, at FIO/FIOS-klausuler og lignende klausuler, medmindre andet er aftalt, har ansvarsmæssig betydning og ikke alene skal anses for at være omkostningsklausuler. Forslaget til § 263, stk. 2, fastsætter nærmere, at transportøren og afsenderen kan aftale, at visse operationer i forbindelse med lastning og losning af gods skal udføres af afsenderen, den kontraktsbestemte afsender eller modtageren. Aftalen skal fremgå af transportoplysningerne. Det fremgår af forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/510, § 126, at et forslag om at fastsætte, at en aftale om FIO/FIOS skulle være udtrykkelig, ikke fik tilstrækkelig støtte. Fremgår en FIO/FIOS-klausul således af et certeparti, må kravet om, at klausulen skal fremgå af transportdokumentet, anses for opfyldt ved, at der i transportdokumentet refereres til FIO/FIOS-klausulen.

Det fremgår af forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/591, §§ 207-208, at Rotterdam-reglernes artikel 13, stk. 2, som forslaget til § 263, stk. 2, bygger på, også tillader FIO/FIOS-klausuler for mellemliggende havne.

Det har været meget omdiskuteret i teorien, om FIO/FIOS-klausuler med ansvarsregulerende betydning er forenelige med Haag-Visby-reglerne og Hamburg-reglernes præceptive karakter. Også retspraksis i de forskellige lande varierer. Rotterdam-reglerne giver her en praktisk betydningsfuld afklaring af den usikkerhed, der har bestået ved at fastslå gyldigheden af FIO/FIOS-klausuler med ansvarsregulerende virkning.

Referencen i forslaget til stk. 2, 1. pkt., til modtageren skal forstås således, at afsenderen i sin aftale med transportøren om FIO/FIOS også kan påtage sig at forpligte modtageren til at losse. Som udgangspunkt kan en transportør ikke påberåbe sig denne forpligtelse over for modtageren, og nægter modtageren at losse i en sådan situation, må transportøren rette et eventuelt krav mod afsenderen. Noget andet kan fremgå af det transportdokument, modtageren har erhvervet.

Rotterdam-reglernes artikel 13, stk. 2, indeholder sætningen "notwithstanding ... and without prejudice to", som blev indført ved A/CN.9/WG.III/WP.81 for at skabe større klarhed. Bestemmelsen skal forstås således, at FIO/FIOS-klausuler har ansvarsmæssig betydning, jf. forslaget til § 274, stk. 3, nr. 9, medmindre det i klausulen er præciseret, at den alene er en omkostningsklausul. Klausulen indebærer ikke en tilsidesættelse af de øvrige forpligtelser, som transportøren har, såsom pligten til at tage vare på godset i ansvarsperioden. En periode som FIO/FIOS-klausulen ikke kan indskrænke, jf. A/CN.9/591, §§ 204-208.

Som fremhævet under bemærkningerne til forslaget til § 273 ændrer en FIO/FIOS-klausul o.l. efter forslaget til § 263, stk. 2, ikke på transportørens ansvarsperiode, men den modificerer eventuelt ansvaret efter forslaget til § 274 som følge af den særlige bestemmelse i forslaget til § 274, stk. 3, nr. 9. Er der indgået en FIO/FIOS-klausul, er transportøren således fortsat forpligtet til at sikre, at skibet er sødygtigt, herunder lastedygtigt – også i den periode, hvor f.eks. afsenderen foretager lastning og stuvning af godset.

Til den foreslåede § 264 i søloven. Transportørens samarbejde med afsenderen om tilvejebringelse af oplysninger

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 28.

Den gældende sølov indeholder ikke en tilsvarende pligt, men princippet om, at parterne skal samarbejde om at tilvejebringe visse oplysninger, følger af det almindelige loyalitetsprincip i kontraktforhold, se f.eks. den gældende sølovs § 379. Forslaget til § 264 indebærer dermed ingen egentlig ændring af gældende ret.

Bestemmelsen pålægger transportøren en pligt til loyalt at besvare afsenderens anmodning om at modtage oplysninger og instruktioner, som afsenderen skal bruge for at kunne opfylde sin transportforpligtelse, jf. A/CN.9/WG.III/WP.21, § 113. En gensidig pligt til informationsudveksling kan modvirke en eventuel usikkerhed vedrørende rejserute og afsenderens pligt til mærkning af farligt gods, se f.eks. forslaget til § 292.

Forslaget til § 264 har sit modstykke i forslaget til § 288, som fastlægger en tilsvarende forpligtelse for afsenderen over for transportøren.

Til den foreslåede § 265 i søloven. Undersøgelse af pakningen

Bestemmelsen viderefører den gældende sølovs § 256, som blev indsat ved lov nr. 170 af 16. marts 1994. Der henvises i øvrigt til betænkning nr. 1215/1991, p. 42-43. Forholdet er ikke direkte reguleret af Rotterdam-reglerne.

Forslaget til § 265 omhandler transportørens pligter til at undersøge godsets pakning og, hvis godset leveres i en container eller på køretøj, skal undersøgelsen omfatte disse transportindretninger.

I medfør af forslaget til stk. 2 skal rådighedshaveren modtage en underretning fra transportøren om de mangler, som transportøren ved sin undersøgelse i medfør af forslaget til stk. 1 har noteret. Underretningen til rådighedshaveren skal følge fremgangsmåden i forslaget til § 319. Kan underretning ikke gives – og skyldes dette ikke transportørens forhold – har transportøren ikke pligt til at modtage godset.

At det er rådighedshaveren, der skal underrettes, er en ændring i forhold til den gældende sølovs § 256, hvor modtageren af denne underretning er afsenderen. Det findes dog hensigtsmæssigt at ændre dette til rådighedshaveren, jf. definitionen i forslaget til § 251, nr. 13, som er den part, der har rådighed over godset. Afsenderen er i udgangspunktet rådig-

hedshaver, se forslaget til § 319, stk. 1, nr. 1, medmindre råderetten, jf. forslaget til § 251, nr. 12, og forslaget til § 318, overdrages.

Der er med bestemmelsen ikke i øvrigt tilsigtet en ændring af gældende ret.

Til den foreslåede § 266 i søloven. Særlige forpligtelser i forbindelse med sørejsen

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 14 og svarer til dels til den gældende sølovs § 262, stk. 2.

Forslaget til § 266 fastsætter pligt for transportøren til at udvise tilbørlig omhu, således at det skib, der anvendes til transporten, er sødygtigt før og under rejsen. I modsætning til forslaget til § 263 er forpligtelsen efter forslaget til § 266 en særskilt forpligtelse for søtransport. Bestemmelsen præciserer, at sødygtighedsforpligtelsen indebærer, at skibet skal være tilstrækkeligt bemannet, udrustet og forsynet før og under hele rejsen, at lastrum og alle andre dele af skibet, der anvendes til lastning af godset, og alle containere, som er leveret af transportøren til godstransporten, er i god stand med henblik på at modtage, transportere og bevare godset.

Forvolder den manglende sødygtighed tab af eller skade på eller forsinkelse af godset, kan der blive tale om ansvar efter forslaget til § 274, dvs. culpa med omvendt bevisbyrde. Som noget nyt gælder der imidlertid efter forslaget til § 274 en vis bevisbyrdeletelse i de tilfælde, hvor culpa med omvendt bevisbyrde ikke gælder, jf. forslaget til § 274, stk. 3-4, for den, der gør erstatningsansvar gældende, og som uden direkte at bevise det dog sandsynliggør, at tab, skade eller forsinkelse var forårsaget af skibets usødygtighed. Der henvises endvidere til kommentaren til bestemmelsen i forslaget til § 274, stk. 5.

Den gældende sølovs §§ 262, stk. 2, og 276, stk. 2, om usødygtighed er baseret på Haag-Visby-reglernes artikel 3-4, som regulerer de særlige ansvarsfrihedsgrunde vedrørende fejl i skibets navigering og behandling og vedrørende brand og sondringer mellem oprindelig og efterfølgende usødygtighed og mellem nautiske og kommercielle fejl. Rotterdam-reglerne ophæver de særlige ansvarsfrihedsgrunde, dvs. fejl i skibets navigering og behandling, og også de nævnte sondringer, dvs. sondringen mellem oprindelige og efterfølgende usødygtighed samt nautiske og kommercielle fejl. Transportøren skal således i sin ansvarsperiode udvise tilbørlig omhu både i behandlingen af godset og af skibet og ifalder efter Rotterdam-reglernes artikel 17 ansvar på grundlag af culpa med omvendt bevisbyrde, jf. nærmere forslaget til § 274.

Mens den gældende sølov ikke definerer usødygtighedsbegrebet, men forklarer indholdet heraf i betænkning nr. 1215/1991 p. 50-51, hvortil der henvises, fastlægger forslaget til § 266 som omtalt ovenfor i overensstemmelse med Rotterdam-reglerne nærmere, hvad sødygtighedsbegrebet betyder. I forhold til den gældende sølov er der ikke indholdsmæssigt tale om ændringer. Sødygtighed omfatter således både teknisk og nautisk sødygtighed og lastedygtighed.

Nyt er dog præciseringen i forslaget til nr. 3 af, at transportøren som led i sødygtighedsforpligtelsen skal sørge for, at containere, som er leveret af transportøren, og hvori godsset transporteres, er i god stand med hensyn til modtagelse, transport og opbevaring af godset. Under forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/63/17, § 60, blev det præciseret, at containere normalt ikke skal anses som en del af det transporterende skib. Denne præcisering har dog ikke nogen betydning i forhold til transportørens forpligtelse til på grundlag af et krav om tilbørlig omhu at sørge for, at også en container, som transportøren stiller til afsenderens rådighed, er lastedygtig. Transportøren vil ikke kunne undgå denne forpligtelse ved at pålægge afsenderen en inspektionsforpligtelse i forhold til containerens tilstand, men er afsenderen i ond tro i forhold til containerens tilstand, vil det kunne påvirke transportørens erstatningsansvar. Undlader afsenderen trods en inspektionsklausul at inspicere containeren, vil dette kunne anses for en undladelse fra afsenderens side, som omtalt i forslaget til § 274, stk. 3, nr. 8. Konsekvensen heraf kan efter omstændighederne være, at ansvarsgrundlaget, culpa med omvendt bevisbyrde, ændres således, at det er afsenderen, der skal påvise fejl eller forsømmelse hos transportøren, for at der kan blive tale om ansvar.

Bestemmelsen i forslaget til § 266 refererer alene til containere og ikke til køretøjer som defineret i forslaget til § 251, nr. 27, dvs. lastbiler og jernbanevogne er ikke omfattet af bestemmelsen i forslaget til § 266. Dette skyldes, at det næppe er praktisk relevant, da sådanne køretøjer ikke normalt vil blive stillet til afsenderens rådighed af transportøren.

Begrebet lastrum i forslaget til nr. 3 skal forstås som omfattende alle lastrum, herunder køle- og fryserum, jf. i øvrigt den gældende sølovs § 262.

Til den foreslåede § 267 i søloven. Dækslast

Forslaget til § 267 gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 25 og er baseret på Hamburg-reglernes artikel 9. Bestemmelsen svarer til den gældende sølovs §§ 263 og 284.

Som i den gældende sølovs § 252, stk. 1, omfatter reglerne i forslaget til kapitel 13 gods, der transporteres på skib, herunder også dækslast. Dette svarer til ordningen under Hamburg-reglernes artikel 9, men adskiller sig fra Haag-Visby-reglernes artikel 1, litra c, der kun i visse tilfælde omfatter dækslast. Skade på gods, der transporteres på dæk, behandles derfor efter forslaget til kapitel 13 som udgangspunkt efter de samme ansvars- og ansvarsbegrænsningsregler, som gælder for gods, der transporteres under dæk.

Forslaget til kapitel 13 adskiller sig imidlertid fra de gældende regler i søloven ved at fastsætte væsentligt mere detaljerede regler om adgangen til at transportere gods på dæk og om transportørens ansvar for skade m.v. på dækslast.

Gods skal som hidtil som det principielle udgangspunkt lastes under dæk. Lastning på dæk kræver særlig hjemmel efter lov eller aftale. Forslaget til § 267, stk. 1, indeholder de nærmere regler herom.

Efter forslaget til § 267, stk. 1, nr. 1, kan dækstransport finde sted, når det kræves i henhold til lov. Dette udtryk skal forstås bredt, således at krav om dækstransport efter administrative forskrifter er tilstrækkeligt til at tillade dækstransport.

I forhold til den gældende sølovs § 263, stk. 1, er der tilføjet en yderligere kategori, hvor dækslastning er tilladt, nemlig forslaget til § 267, stk. 1, nr. 2, der giver adgang til at dækslaste containere eller køretøjer, der er egnet til transport på dæk, forudsat at skibets dæk er særlig egnet til sådan transport – f.eks. ved at have ”container fittings/pad eyes” og lignende. Det bemærkes, at der med begrebet container forstås både åbne og lukkede containere. Det må antages, at containertransporter o.l., der lastes på dæk, er reguleret af forslaget til nr. 2 og ikke af forslaget til nr. 3, selv om denne bestemmelse fastsætter adgang til transport på dæk, når dette sker i overensstemmelse med sædvane i den pågældende fart. Forholdet er det, at transportører har behov for fuld operationel fleksibilitet til at laste containere o.l. på eller under dæk, og der bør derfor gælde de samme ansvarsregler, uanset om containere transporteres på eller under dæk. Fuldstændig ansvarsmæssig ligestilling opnås imidlertid kun ved ikke at henvise containere til forslaget til nr. 3, men altid til forslaget til nr. 2, idet forslaget til § 267, stk. 2, fastsætter en ansvarsfrihedsgrund vedrørende de særlige risici, der er forbundet med transport på dæk, som ikke omfatter tilfældene under forslaget til stk. 1, nr. 2, men kun tilfældene under forslaget til nr. 1 og 3.

Efter forslaget til § 267, stk. 1, nr. 3, kan transport på dæk bl.a. finde sted, når det er tilladt i medfør af transportaftalen. Der kræves ikke en udtrykkelig aftale herom, jf. A/CN.9/552, §§ 105-106, og det kræves ikke, at transportdokumentet indeholder en klausul om dækslast. Derimod skal transportdokumentet indeholde en klausul om, at godset kan transporteres på dæk, for at en aftale om mulig dækstransport kan gøres gældende over for en godtroende erhverver af et negotiabelt transportdokument eller et negotiabelt elektronisk transportdokument, jf. forslaget til § 267, stk. 4.

Forslaget til § 267, stk. 2, fastsætter, at reglerne om transportørens ansvar i forslaget til kapitel 13 gælder for skade m.v. på gods, der transporteres som dækslast. Ny er dog tilføjjelsen i forslaget til stk. 2 om, at transportøren ikke er ansvarlig for tab m.v., der er en følge af de særlige risici, der er følger af transport på dæk, i de tilfælde hvor en sådan transport finder sted i henhold til forslaget til stk. 1, nr. 1, og 3. Undtagelsen vedrørende særlige risici sigter især på vejrforhold. Ligesom under forslaget til § 274 påhviler det transportøren at godtgøre, at der har foreligget sådanne særlige risici. Som ovenfor nævnt kan det ikke antages, at denne særregel skulle gælde for containere o.l., der lastes på dæk.

Forslaget til § 267, stk. 3, bestemmer, at transportøren er ansvarlig for skade m.v. på gods, der transporteres på dæk, uden at transporten har hjemmel i forslaget til stk. 1, når skaden udelukkende er forvoldt som følge af, at godset blev transporteret på dæk. Transportørens ansvar er i sådanne tilfælde objektivt, dvs. at bestemmelserne i forslaget til § 274 ikke kan påberåbes med henblik på at undgå ansvar. Kunne

skaden lige så vel være indtruffet, hvis godset var transporteret under dæk, er der ikke ansvar efter denne bestemmelse, men ansvaret afgøres efter de almindelige regler – dvs. især forslaget til § 274.

Hvor gods transporteres på dæk uden hjemmel hertil, gælder en streng ansvarsregel for transportøren, jf. ovenfor, for skade, der udelukkende er en følge af, at godset har været transporteret på dæk. Hvor transporten på dæk finder sted på trods af en udtrykkelig aftale om transport under dæk, er transportøren ansvarlig uden ret til ansvarsbegrænsning, jf. forslaget til § 267, stk. 5. Tabet af begrænsningsret gælder uanset ansvarsgrundlag.

Til den foreslåede § 268 i søloven. Potentielt farligt gods

Forslaget til § 268 gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 15 og svarer til den gældende sølovs § 291 stk. 3. En tilsvarende bestemmelse findes i Hamburg-reglernes artikel 13.

Efter forslaget til § 268 kan transportøren eller en udførende transportør, uden at det bliver anset for en tilsidesættelse af deres pligter over for godset efter forslaget til §§ 262-263, træffe nødvendige forholdsregler over for godset. Dette gælder, uanset om det er under søtransport eller under en tilknyttet transport, hvor godset udgør eller med rimelighed kan anses for at ville udgøre en reel fare for personer, ejendom eller miljø. Bestemmelsen i forslaget til § 268 kan derimod ikke påberåbes til at træffe forholdsregler over for gods, der f.eks. udgør en fare i andre henseender, f.eks. fare for et lands sikkerhed, jf. A/CN.9/621, § 56.

Termen reel fare skal ses i modsætning til spekulativ – eller abstrakt – fare og er inspireret af terminologien i Hamburg-reglernes artikel 13.

Forholdsregler efter forslaget til § 268 kan f.eks. bestå i at nægte at laste godset eller at losse det eller eventuelt tilintetgøre det, og faren behøver ikke at rette sig mod skibet eller personer eller last om bord på skibet. Der er således tale om en mere generel regel om adgang til at foretage forskellige former for indgreb over for gods, der udgør en reel fare, eller som efter rimelighedsvurdering ser ud til med sandsynlighed at kunne komme til at udgøre en sådan reel fare.

Beskadiges eller forsinkes gods som følge af forholdsregler truffet efter forslaget til § 268, vil skadelidte kun kunne kræve erstatning, såfremt skadelidte beviser, at transportøren ved fejl eller forsømmelse medvirkede til, at den farlige situation opstod, jf. forslaget til § 275 stk. 3, nr. 15. Gods, der foretages indgreb over for efter forslaget til § 268, skal ikke i sig selv nødvendigvis være farligt gods, men kan ofte være det. Er der tale om farligt gods, og har transportøren ikke kendskab til godsets farlige karakter, vil afsenderen efter omstændighederne kunne blive ansvarlig på objektivt grundlag for skade m.v., som følge af undladelsen af at informere om godsets farlighed, jf. forslaget til § 292.

Til den foreslåede § 269 i søloven. Bortskaffelsen af gods under transporten

Forslaget til § 269 gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 16. En tilsvarende bestemmelse findes ikke i den gældende sølov.

Efter forslaget til § 269 kan transportøren eller en udførende part, uden at det bliver anset for at stride mod deres forpligtelser efter forslaget til §§ 262-263 og 266, under søtransport opofre gods, når dette sker med rimelighed af hensyn til fælles frelse eller for at undgå tab af menneskeliv eller for at redde værdier, der deltager i samme søtransport. Forholdsregler, der træffes efter forslaget til § 269, vil ofte, men ikke altid, have karakter af fælleshavarihandlinger. Hvor der er tale om en fælleshavarihandling, gælder efter særlige regler – York-Antwerpen-reglerne, jf. den gældende sølovs kapitel 17 – bestemmelser om fælles bidragspligt for alle berørte interesser – skib, gods og fragt – når f.eks. gods om bord opofres for at redde andre værdier om bord. De særlige regler om denne bidragspligt påvirkes ikke af forslaget til kapitel 13 og Rotterdam-reglerne, idet Rotterdam-reglerne i artikel 84, jf. forslaget til § 260, netop fastslår, at bestemmelserne i Rotterdam-reglerne, jf. forslaget til kapitel 13, ikke hindrer anvendelsen af bestemmelser i transportaftalen eller bestemmelser i national lovgivning vedrørende opgørelse af fælleshavari. Formålet med forslaget til § 269 er således ikke at undtage reglerne om bidragspligt efter fælleshavariereglerne fra forslaget til kapitel 13, men at sikre, at gods efter omstændighederne kan opofres til søs for at redde værdier og dermed sikre, at sådanne handlinger ikke bliver betragtet som handlinger i strid med de grundlæggende transportørforpligtelser i forslaget til §§ 262-263 og 266.

Træffer transportøren forholdsregler efter forslaget til § 269, vil transportøren som udgangspunkt ikke være erstatningsansvarlig for skade eller tab eller forsinkelse af gods, der er omfattet af de trufne forholdsregler, jf. forslaget til § 274, stk. 3, nr. 15, dog således at hvor det er fejl eller forsømmelse hos transportøren, der har gjort det nødvendigt at træffe de pågældende forholdsregler, kan der blive tale om ansvar, jf. forslaget til § 274, stk. 4.

Spørgsmålet om, hvorvidt Rotterdam-reglernes artikel 16, som gennemført ved forslaget til § 269, finder anvendelse ved transport af stykgods på større søer, f.eks. de nordamerikanske søer og det Kaspiske Hav, har været drøftet. Det vurderes, at spørgsmålet om, hvorvidt den pågældende trafik er "at sea", må afgøres efter den anvendelige lovgivning. I dansk ret findes ikke sådanne bestemmelser, hvorfor dette spørgsmål i de tilfælde, hvor dansk ret finder anvendelse, må overlades til domstolenes afgørelse.

Til den foreslåede § 270 i søloven. Transportørens underretningspligt når godset er beskadiget, forsinket eller gået tabt

Bestemmelsen viderefører den gældende sølovs § 262, stk. 3, som blev indsat ved lov nr. 170 af 16. marts 1994 som en videreførelse af bestemmelser i den dagældende sølov. Der henvises i øvrigt til betænkning nr. 1215/1991, p. 51.

Bestemmelsen indeholder en pligt for transportøren til at give den, som afsenderen har angivet som en "notify address" e.l. eller rådighedshaveren underretning om, at godset er beskadiget, forsinket eller tabt. Begrebet lasteejeren, som anvendes i den gældende sølov, videreføres ikke i forslaget til kapitel 13. Lasteejeren er derfor ændret til rådighedshaveren. Der er ikke som sådan tilsigtet anden ændring end terminologisk. Er der ikke angivet en, til hvem transportøren skal give underretning, og er rådighedshaveren ikke kendt, skal transportøren underrette afsenderen. Underretningspligten foreligger endvidere, hvis transporten ikke kan gennemføres eller fuldføres som aftalt. Giver transportøren ikke en sådan underretning, kan denne ifalde erstatning for det tab, som den berettigede har lidt som følge af den manglende underretning.

Til den foreslåede § 271 i søloven. Dispositioner vedrørende godset

Bestemmelsens stk. 1-2 viderefører den gældende sølovs § 266, som blev indsat ved lov nr. 170 af 16. marts 1994 som en videreførelse af bestemmelser i den dagældende sølov. Der henvises i øvrigt til betænkning nr. 1215/1991, p. 56-57. Bestemmelsens stk. 4 viderefører den gældende sølovs § 267, som blev indsat ved lov nr. 170 af 16. marts 1994 som en videreførelse af bestemmelser i den dagældende sølov. Der henvises i øvrigt til betænkning nr. 1215/1991, p. 57-58. Forholdet er ikke reguleret af Rotterdam-reglerne

Forslaget til stk. 1 bestemmer, at transportøren skal indhente anvisning fra afsenderen, hvis det bliver nødvendigt at træffe særlige foranstaltninger vedrørende godset. Begrebet lasteejer i den gældende sølovs § 266, stk. 1, er ændret til afsender.

Efter forslaget til stk. 2 kan transportøren, hvis det ikke har været muligt at indhente eller få afsenderens anvisning i tide, jf. forslaget til stk. 1, træffe nødvendige dispositioner. Foretages der dispositioner, som ikke har været nødvendige er afsenderen ikke bundet over for tredjemand, medmindre denne var i god tro. Som i forslaget til stk. 1 er lasteejer ændret til afsender. Der er ikke hermed tilsigtet en realitetsændring.

Forslaget til stk. 3 omhandler, hvem transportøren skal underrette om foretagne dispositioner m.v.

Med forslaget til stk. 4 reguleres ejeren af godsets ansvar for de dispositioner, som transportøren har truffet, og de udlæg, denne har haft vedrørende godset. Begrebet lasteejer i den gældende sølovs § 267 er ændret til ejeren af godset. Som i gældende ret er der alene tale om dispositioner m.v. som transportøren med rette har foretaget enten efter anvisning i medfør af forslaget til stk. 1 eller efter forslaget til stk. 2. Den gældende sølovs § 267, 2. pkt., videreføres ikke. Ansvar for dispositioner vedrørende godset kan fortsat ifaldes. Ved afgørelsen af, hvilken part der skal hæfte for dispositionerne og med hvor stort et beløb, skal principperne om negotiorum gestio finde anvendelse. Det må anerkendes, at en remløsbank kan subrogere i ejeren af godsets sted.

Transportørens erstatningsansvar og ansvarsbegrænsning

Rotterdam-reglernes artikel 4 regulerer transportørens ret til indsigelser og ansvarsbegrænsning i henhold til Rotterdam-reglerne. Rotterdam-reglernes artikel 12 angiver den periode, hvor transportøren er ansvarlig for godset. Rotterdam-reglernes kapitel 5 regulerer transportørens ansvar for tab af eller skade på godset samt forsinket levering af gods. Rotterdam-reglernes artikel 24 indeholder en bestemmelse om deviation. Forslaget til §§ 273-281 implementerer disse bestemmelser om transportørens ansvar.

Rotterdam-reglernes kapitel 12 regulerer transportørens ret til ansvarsbegrænsning. Forslaget til §§ 282-284 indeholder bestemmelser om transportørens ret til at begrænse sit ansvar efter Rotterdam-reglerne og angiver, under hvilke omstændigheder retten til at begrænse ansvar kan fortabes.

Til den foreslåede § 272 i søloven. Anvendelse af indsigelser og ansvarsbegrænsning

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 4, der er inspireret af Haag-Visby-reglernes artikel 4 bis, stk. 2, og Hamburg-reglernes artikel 7, stk. 2. Den gældende sølov indeholder en tilsvarende bestemmelse i § 282.

Forslaget til § 272 sigter på at forhindre omgåelse af bestemmelserne i forslaget til kapitel 13 om adgangen til at gøre indsigelser mod ansvar m.v. og ansvarsbegrænsning gældende, ved at en skadelidt sagsøger andre personer end transportøren/afsenderen, f.eks. en af disses ansatte. Endvidere fastslår forslaget til § 272, at beskyttelsen mod omgåelse gælder, hvad enten sagen søges ført som en sag om ansvar i eller uden for kontrakt.

I den engelske retssag "Adler v Dickson"²⁾ vedrørende skibet "Himalaya" blev det afgjort, at en skadelidt – i den konkrete sag en skibspassager – ved i stedet for at anlægge erstatningssag mod rederiet at anlægge sagen mod kaptajnen og bådsmanden ikke var bundet af de indsigelser mod ansvar m.v., som var fastlagt i transportaftalen mellem rederiet og passageren. Kontraktpraksis reagerede mod denne omgåelsesmulighed, som Himalaya-afgørelsen åbnede for, og fastlagde via Himalaya-klausuler, at hvor ansatte, agenter og eventuelt andre blev sagsøgt direkte af en skadelidt, i stedet for at denne sagsøgte transportøren, kunne de sagsøgte påberåbe sig de samme indsigelser m.v. som transportøren. Haag-Visby-reglernes artikel 4 bis, stk. 2, og Hamburg-reglernes artikel 7, stk. 2, og den gældende sølovs § 282 har indarbejdet Himalaya-bestemmelser, som grundlæggende har det samme indhold som de kontraktklausuler, der var udarbejdet, men dog med en lidt varierende udformning, især med hensyn til spørgsmålet om, hvorvidt selvstændige medhjælpere ("independent contractors") har Himalaya-beskyttelse.

Forslaget til § 272 fastslår, at de indsigelser m.v., som transportøren har i medfør af reglerne i forslaget til kapitel 13 mod ansvar m.v. vedrørende skade, tab eller forsinkelse af gods omfattet af transportaftalen eller for manglende opfyldelse af enhver anden forpligtelse efter forslaget til kapitel 13, også gælder i en rets- eller voldgiftssag, der anlægges

mod en nærmere oplyst personkreds. Adgangen til at gøre indsigelser m.v. gældende afhænger ikke af, om der i transportaftalen indgår en Himalaya-klausul. En aftalt Himalaya-klausul vil imidlertid kunne udvide retten til at gøre indsigelse m.v. gældende, idet forslaget til kapitel 13's præceptive karakter i medfør af forslaget til § 255 ikke rammer eventuelt Himalaya-klausuler.

Som en konsekvens af de nye regler i forslaget til kapitel 13 om afsenderansvar fastslår forslaget til § 272, stk. 2, at de indsigelser mod ansvar m.v., som afsenderen eller den kontraktsbestemte afsender har efter kapitel 13, også finder anvendelse i en rets- eller voldgiftssag anlagt mod en af disse personer eller deres ansatte agenter eller underleverandører.

I forslaget til § 272, stk. 3, fastslås det, at reglerne i stk. 1-2 gælder, hvad enten sagen anlægges som en sag om ansvar i eller uden for kontraktforhold. Fremsættes et krav således f.eks. på grundlag af almindelige erstatningsregler, på andet ikke-kontraktsbestemt grundlag eller på anden vis, dvs. som et søgsmål uden for konventionens område, gælder beskyttelsen i forslaget til § 272 alligevel.

Forslaget til § 272, stk. 1, nr. 1-3, fastlægger den personkreds, som kan påberåbe sig transportørens indsigelser m.v. Der er en betydelig lighed med kredsen af personer, som transportøren efter forslaget til § 275 har arbejdsgiveransvar for, men denne kreds er væsentligt mere omfattende, især når der pålægges arbejdsgiveransvar også for sådanne udførende parter, der ikke er maritime udførende parter. Himalaya-beskyttelsen er derimod ikke udstrakt til de udførende parter, der ikke er maritime udførende parter, dvs. især inlandstransportører o.l. Om disse personer har Himalaya-beskyttelse afhænger af de nationale regler eller konventioner, der måtte gælde for sådanne transportører, eller af en eventuelt aftalt Himalaya-klausul i den relevante transportkontrakt.

Når forslaget til stk. 1, nr. 1, refererer til transportøren, skyldes det, at denne – ud over naturligvis at kunne påberåbe sig de indsigelser, transportøren har efter forslaget til kapitel 13 eller transportkontrakten – også har behov for beskyttelse via forslaget til § 272, stk. 3, dvs. ved søgsmål uden for kontrakt.

Referencen i forslaget til nr. 1 til maritim udførende part kunne for så vidt siges at overflødiggøre forslaget til nr. 2-3, idet maritim udførende part i Rotterdam-reglernes og forslaget til kapitel 13's forstand muligvis også omfatter ansatte, jf. A/CN.9/WG.III/WP.101, p. 7, note 2. Se i forlængelse heraf bemærkningerne til § 276, beskyttelse af ansatte mod direkte ansvar. Forslaget til nr. 2-3 er derfor medtaget mere af oplysende grunde.

Efter forslaget til § 276, stk. 1, har en maritim udførende part, når visse nærmere tilknytningsmomenter er opfyldt, samme forpligtelser og ansvar som transportøren og har ret til de samme indsigelser og ansvarsbegrænsninger som denne. Bestemmelsen i forslaget til § 276, stk. 1, og forslaget til § 272 overlapper således hinanden noget, men langtfra fuldstændigt. Med hensyn til indsigelser og ansvarsbegrænsning er forslaget til § 272 en mere generel regel om Himalaya-be-

skyttelse, der rækker videre også for de maritime udførende parter end den Himalaya-beskyttelse, der ligger i forslaget til § 276 for den maritime udførende part. Himalaya-beskyttelse efter forslaget til § 276 gives kun for de tilfælde, hvor den maritime udførende part kan holdes direkte ansvarlig på grundlag af Rotterdam-reglerne, som implementeret i forslaget til kapitel 13, jf. herved de særlige tilknytningskriterier, som forslaget til § 276, stk. 1, stiller krav om er opfyldt, for at det direkte ansvar kan gøres gældende mod den maritime udførende part.

Når forslaget til stk. 1, nr. 2, separat nævner skibets fører og besætning ved siden af forslaget til nr. 3, der generelt omfatter transportørens eller den maritime udførende parts ansatte, skyldes det, at skibets fører og besætning ikke altid vil blive anset som ansatte af transportøren eller den maritime udførende part. Transportøren eller den maritime udførende transportør kan f.eks. foretage transporten med et tidsbefragtet skib.

Tilføjelsen i forslaget til nr. 2 "andre personer, som gør tjeneste om bord på skibet" omfatter sådanne personer, der efter den anvendelige lov ikke anses som en del af besætningen, men dog gør tjeneste om bord. Der kan f.eks. være tale om skibsreparatører m.v. Tilføjelsen er imidlertid bredt formuleret og betyder, at også andre personer, der udfører arbejde om bord på skibet, er omfattet. Da sådanne personer i praksis bliver omfattet af begrebet "maritim udførende part", har tilføjelsen næppe større betydning, men der kan f.eks. være tale om en selvstændig medhjælper ("independent contractor"), der udfører opgaver, der ikke opfanges af den brede definition af en maritim udførende part i forslaget til § 251, nr. 7, jf. nr. 6. Rotterdam-reglerne adskiller sig fra Haag-Visby-reglerne ved modsat disse at omfatte selvstændige medhjælpere, men svarer til den gældende sølovs § 282, der har implementeret Haag-Visby-reglernes bestemmelse, dog uden undtagelsen vedrørende selvstændige medhjælpere. Selvstændige medhjælpere, der ikke er maritime udførende parter, og som ikke falder under begrebet andre personer i forslaget til § 272, stk. 1, nr. 2, vil dog falde uden for personkredsen omfattet af forslaget til § 272.

Konventionen om søfarendes arbejdsforhold (MLC-konventionen), som er implementeret ved lov nr. 493 af 12. maj 2010, indeholder en bredere definition af begrebet søfarende end det, der følger af den gældende sømandslovs §§ 1-2. Det ændrede begreb indebærer, at alle personer, der er ansat eller forhyret eller arbejder om bord på et skib, anses for værende søfarende. Undtaget herfra er skibsføreren og personer, der udelukkende arbejder om bord, mens skibet ligger i havn. Ændringerne forventes sat i kraft, når MLC-konventionen træder i kraft internationalt.

Efter forslaget til § 276, stk. 4, kan der ikke på grundlag af forslaget til kapitel 13 rejses erstatningskrav for skade m.v. omfattet af forslaget til kapitel 13 over for ansatte på skibet eller transportørens eller den maritime udførende parts ansatte. Sådanne personer kan imidlertid blive sagsøgt på andet grundlag end forslaget til kapitel 13 og har derfor alligevel brug for Himalaya-beskyttelsen.

Tidligere konventionsudkast, der forhandlede om, f.eks. A/CN.9/WG.III/WP.56, artikel 4, stk. 2, og A/CN.9/WG.III/WP.81, artikel 19, stk. 4, indeholdt forbehold om, at Himalaya-beskyttelsen kun skulle gælde i de tilfælde, hvor den, der påberåbte sig beskyttelsen, handlede i egenskab af sin stilling eller inden for området af sin kontrakt. Denne betingelse blev imidlertid slettet under forhandlingerne, og spørgsmålet blev overladt til national ret, jf. A/CN.9/621, § 97. Hamburg-reglernes artikel 7, stk. 2, og den gældende sølovs § 282 har en sådan betingelse. Det vurderes dog ikke nødvendigt at videreføre denne bestemmelse, da principperne gælder under alle omstændigheder.

Udtrykkene indsigelser og ansvarsbegrænsninger i hhv. forslaget til § 272, stk. 1-2, skal efter forarbejderne, jf. A/CN.9/621, § 89, forstås bredt. Det blev således i forbindelse med drøftelserne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/621, § 15, anført, at det skulle præciseres, at bestemmelsen også omfattede eventuelt processuelle indsigelser, f.eks. mod det af sagsøgeren valgte forum. Forarbejderne indikerer, at dette skulle være forståelsen af Rotterdam-reglernes artikel 4. F.eks. betyder dette, at en skadelidt vareejer, der sagsøger en af transportørens ansatte eller agenter, via bestemmelsen i Rotterdam-reglernes artikel 4 kan tvinges til at vælge et af de efter Rotterdam-reglernes artikel 66 kompetente fora, hvis sagen søges ført andetsteds. Det samme gør sig gældende ved voldgift, jf. forslaget til 320j, dvs. at en ansat vil kunne påberåbe sig en voldgiftsaftale, der er indgået mellem afsenderen og transportøren.

I forhold til Rotterdam-reglernes artikel 4 betyder disse særlige regler, at en mod en af transportørens ansatte eller agenter anlagt sag om f.eks. en lastskade kan kræves anlagt ved de i forslaget til § 320i, stk. 2, nævnte fora. Ligeledes kan en sag mod den maritime udførende parts ansatte m.fl. her i landet kræves anlagt på et af de i forslaget til § 320i, stk. 4, fastlagte steder.

Til den foreslåede § 273 i søloven. Ansvarsperiode for transportøren

Forslaget til § 273 om transportørens ansvarsperiode gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 12. En tilsvarende bestemmelse findes i den gældende sølovs § 271, stk. 1, der er baseret på Hamburg-reglernes artikel 4.

Da forslaget til kapitel 13 ikke blot vedrører søtransport som den gældende sølov, men også andre transporter i tillæg til søtransporter, må en bestemmelse om ansvarsperioden nødvendigvis have en anden udformning.

I forslaget til § 273, stk. 1, fastlægges transportørens ansvarsperiode som perioden fra godsets modtagelse til dets udlevering. Parterne kan aftale tid og sted for modtagelse og udlevering, og ansvarsperioden er således ikke en på forhånd fastlagt periode i forslaget til kapitel 13, således som i den gældende sølov og i de hidtidige konventioner, men perioden kan fastlægges i overensstemmelse med parternes behov og således f.eks. vedrøre perioden "tackle to tackle" eller perioden terminal til dør m.v. Er der ikke truffet aftale om tid og sted for modtagelse og udlevering af godset, kan der ses på, hvad der er sædvane og praksis i trafikken, og

hvor og hvornår godset rent faktisk modtages eller udleveres. Rotterdam-reglerne indeholdt i tidligere udkast en mere detaljeret regel herom, men denne blev delvist flyttet til artikel 43, se forslaget til § 308, og delvist ophævet, idet UNCITRAL, jf. A/CN.9/645, § 31, ikke fandt det hensigtsmæssigt i en bestemmelse om ansvarsperioden alt for detaljeret at regulere de mange forskellige kombinationsmuligheder af aftalt faktisk og sædvanemæssig fastlagt tidspunkt for modtagelse og udlevering. Uanset hvordan den aftalte ansvarsperiode er fastlagt, må det dog normalt være en forudsætning for, at perioden kan begynde, at transportøren faktisk har modtaget godset. Afsenderen skal ikke kunne opnå, at ansvarsperioden begynder, før godset faktisk er modtaget, ved at bryde sin forpligtelse til at levere godset som aftalt til transportøren.

Efter forslaget til § 263, stk. 2, er der adgang til for transportøren og afsenderen at aftale, at lastning og losning o.l. skal udføres af afsenderen m.fl., se nærmere under omtalen af forslaget til § 263, stk. 2. Det skal understreges, at hvor en sådan aftale er indgået, ændrer den ikke på transportørens ansvarsperiode efter forslaget til § 273, stk. 1.

Forslaget til § 273, stk. 2, vedrører tilfælde, hvor godset inden transportørens modtagelse heraf eller inden udlevering til modtageren skal overgives til en offentlig myndighed eller en anden udenforstående person. I disse tilfælde anses modtagelse ikke for at være sket, før transportøren får overgivet godset fra den pågældende offentlige myndighed m.v., og udlevering anses for sket, når godset overgives til en sådan offentlig myndighed m.v. Bestemmelsen svarer til den gældende sølovs § 274, stk. 2, og stk. 3, nr. 3, som er baseret på Hamburg-reglernes artikel 4.

Selv om ansvarsperioden efter forslaget til § 273 er et aftalemæssigt anliggende, vil en sådan aftale dog være ugyldig, hvis tidspunktet for godsets modtagelse aftales til at ligge, efter den første lastning i henhold til transportaftalen er påbegyndt, eller udleveringen aftales til at ligge, før den afsluttende lodsning i henhold til transportaftalen er fuldført.

Det vurderes, at en videreførelse af den gældende sølovs § 285, stk. 2, vil være i strid med Rotterdam-reglerne. Det vil dermed ikke længere være muligt at frskrive sig ansvaret for undertransportører, som er omfattet af transportaftalen, jf. tillige bemærkningerne til forslaget til § 276 om ”Merchant Haulage”.

Bestemmelserne i forslaget til § 273 betyder, at hvor modtagelse af gods f.eks. er aftalt ved skibssiden, men hvor godset rent faktisk modtages af transportøren i terminalen i afskibningshavnen, gælder de præceptive ansvarsregler ikke for terminalperioden. Dette er formentlig en noget teoretisk situation, og der vurderes ikke at være behov for, at lade en sådan periode være omfattet af særskilte præceptive danske regler, hvad Rotterdam-reglernes forarbejder, jf. A/63/17, § 40, giver mulighed for.

Til den foreslåede § 274 i søloven. Ansvarsgrundlag

Forslaget gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 17 og er til dels baseret på Haag-Visby-reglernes artikel 4. Be-

stemmelsen svarer til den gældende sølovs §§ 275-276 og 278, stk. 1-3.

Forslaget til § 274 regulerer transportørens erstatningsansvar for tab eller skade på gods – tingsskade – og for forsinket levering af gods, der transporteres i henhold til en aftale omfattet af forslaget til kapitel 13.

Selv om forslaget til § 274 ikke indeholder en generel henvisning til pligtbestemmelserne, må det antages, at pligtbestemmelserne fastlægger området for ansvarsreglen i forslaget til § 274, mens det alene på grundlag af forslaget til § 274 afgøres, om der foreligger ansvar.

Hovedreglen i den gældende sølovs §§ 275-276 er, at ansvarsgrundlaget er et culpaansvar, som transportøren kun kan undgå ved at bevise, at denne eller nogen, denne svarer for, ikke har begået fejl eller forsømmelse, der helt eller delvist førte til skaden. Denne hovedregel er opretholdt i forslaget til § 274. I den gældende sølovs § 276 er de fleste katalogpunkter i Haag-Visby-reglernes artikel 4, stk. 2, ikke medtaget, idet de er anset for overflødige, eftersom de forhold, der dækkes af disse punkter, er af en sådan karakter, at der er en formodning for, at det ikke bebrejdes transportøren m.fl., at skade m.v. er indtrådt. I praksis vil sagsøgeren i disse tilfælde have bevisbyrden for fejl eller forsømmelse hos transportøren. Punkterne vedrørende navigationsfejl og brand er dog med i den gældende sølovs § 276. Disse punkter er egentlige ansvarsfrihedsgrunde og ikke blot formodningsregler for, at der ikke ifaldes ansvar. Med forslaget til § 274 videreføres disse ansvarsfrihedsgrunde vedrørende navigationsfejl og fejl i behandlingen af skibet ikke, mens ansvaret for brand er modificeret.

Bortset fra ophævelsen af disse ansvarsfrihedsgrunde, jf. nærmere nedenfor, ændrer forslaget i § 274 således ikke grundlæggende på den gældende sølovs §§ 275-276 om transportørens ansvar og den tilsvarende bestemmelse i Haag-Visby-reglernes artikel 4.

Forslaget i § 274 indeholder en fremstilling af de forskellige trin, der skal gennemgås for at nå frem til, om og i givet fald hvorvidt der i de enkelte tilfælde er transportøransvar. Kort resumeret består disse trin af følgende:

- Efter det første trin skal den berettigede (typisk afsenderen, modtageren eller transportforsikringen) bevise, at godset er beskadiget, forsinket m.v. under transportørens ansvarsperiode. Den berettigede skal derimod ikke påvise årsagen til skaden, og fremkommer der ikke yderligere, der forklarer nærmere om skadens årsag, er transportøren ansvarlig. Reglen er således fortsat, at transportøren er ansvarlig for skade opstået i ansvarsperioden, eller som hidrører fra en begivenhed, der er indtruffet i ansvarsperioden, og som ikke kan forklares.
- På det andet trin kan transportøren søge at bevise årsagen til skaden, og at denne ikke har baggrund i fejl eller forsømmelse hos transportøren eller nogen, denne svarer for. Alternativt hertil kan transportøren undgå ansvar, hvis denne kan bevise, at skaden skyldes en eller flere særlige oplistede farer, jf. det såkaldte katalog over ansvarsfrihedsgrunde, som kendes fra Haag-Visby-regle-

nes artikel 4, stk. 2, forudsat at den berettigede ikke beviser, at transportøren selv var skyld i disse særlige farer, eller beviser, at en anden – ikke-oplistet fare – var medvirkende til skaden.

- Efter tredje trin kan transportøren ifalde ansvar, selv hvor en skade skyldes en oplistet fare, nemlig hvor skaden skyldes eller sandsynligvis skyldes – helt eller delvist – at skibet var usødygtigt, utilstrækkeligt bemannet eller udrustet, eller lastrummene m.v. ikke var egnede og sikre til den aftalte transport.

Det skal understreges, at med forsinkelse forstås tab som følge af ren forsinkelse, f.eks. produktionstab som følge af forsinket levering. En forsinkelse, der fører til tab af eller skade på selve godset, f.eks. godsets forrådnelse ved forsinket levering, behandles som hidtil efter de almindelige regler om tab eller skade på gods. Det samme gælder efter forarbejderne, jf. A/CN.9/616, § 184, fald i godsets markedsværdi som følge af for sen levering.

Når forslaget til § 274 i overensstemmelse med Rotterdam-reglerne, jf. A/CN.9/544, §§ 97, 105 og 133, anvender udtrykket "den berettigede" og ikke afsender, skyldes det et ønske om, at bestemmelsen skal omfatte alle de parter, der har ret til at sagsøge under transportaftalen.

I overensstemmelse med Rotterdam-reglerne fastsætter forslaget til kapitel 13 alene bestemmelser om transportøransvar for forsinkelse. Forslaget til § 274 fastlægger ansvaret, mens forslaget til § 278 fastlægger, hvad der forstås ved forsinkelse. Der henvises herom til bemærkningerne til forslaget til § 278. Forslaget til kapitel 13 indeholder ikke – og igen i fuld overensstemmelse med Rotterdam-reglerne – bestemmelser om forsinkelsesansvar for afsenderen. Om baggrunden herfor henvises til bemærkningerne til forslaget til § 290 om afsenderens erstatningsansvar. Det er en følge af det nævnte, at der ikke nationalt kan fastsættes særlige regler om transportørens erstatningsansvar for forsinkelse, mens der nationalt frit kan fastsættes regler om afsenderansvar, hvis dette måtte ønskes.

I forslaget til stk. 1 fastlægges den grundlæggende ansvarsregel. Det er den berettigede, der skal bevise, at godset er blevet beskadiget, eller at den begivenhed, der forvoldte skaden eller forsinkelsen, indtraf i transportørens ansvarsperiode. Dette sidste alternativ sigter på de tilfælde, hvor skaden først konstateres, efter at ansvarsperioden er ophørt, men er forvoldt i denne periode, jf. A/CN.9/544, § 99. Bestemmelsen i forslaget til § 274, stk. 1, skal forstås således, at også skade, der indtræffer over en periode, men stadig inden for ansvarsperioden, er omfattet af bestemmelsen, jf. A/CN.9/544, § 100.

Det påhviler ikke den berettigede at bevise en konkret årsag til skaden, tabet eller forsinkelsen. Beviset for en skade føres typisk, ved at transportdokumentets udvisende vedrørende godset og dets tilstand ved modtagelsen sammenholdes med godsets tilstand ved udleveringen. Er en konstateret skade således uforklarlig, er grundreglen, at transportøren er ansvarlig for den.

Har den berettigede bevist, at godset blev beskadiget m.v. i ansvarsperioden, vil transportøren som udgangspunkt være ansvarlig for skaden m.v., medmindre transportøren efter de følgende stykker i paragraffen kan undgå ansvar.

Rotterdam-reglernes artikel 17, stk. 1 indeholder en henvisning til "chapter 4" i sammenhæng med "... the period of the carrier's responsibility as defined in chapter 4". Det vurderes, at henvisningen alene burde have været til "artikel 12", som netop omhandler "period of responsibility of the carrier". På den baggrund er der valgt en ikke konventionsnær implementering ved at henvise direkte til forslaget til § 273, der implementerer Rotterdam-reglernes artikel 12.

Efter forslaget til stk. 2 undgår transportøren ansvar – helt eller delvist – ved at bevise, at årsagen til tabet m.v. ikke kan tilskrives fejl eller forsømmelse (culpa) hos transportøren eller nogen, denne svarer for. Transportøren undgår delvist ansvar, hvor årsagen eller årsagerne til tabet m.v. kun delvist kan tilskrives transportørens fejl eller forsømmelse, jf. forslaget til stk. 6.

Efter forslaget til stk. 3 kan transportøren undgå ansvar ved at påvise, at tabet m.v. skyldes en eller flere af de nærmere oplistede 15 omstændigheder i forslaget til stk. 3. Ansvar undgås dog ikke – eller undgås kun delvist, jf. forslaget til stk. 6 – hvis den berettigede beviser, at transportøren eller nogen, transportøren svarer for, var skyld i den pågældende omstændighed eller var skyld i en omstændighed, som ikke indgår i listen, og som bidrog til skaden m.v.

Når transportøren godtgør, at der foreligger en i forslaget til stk. 3 opregnet omstændighed, der har medvirket til skaden, skal den berettigede, hvor denne omstændighed ikke er den eneste årsag til skaden, godtgøre, hvilken anden omstændighed der er tale om. Herefter er transportøren ansvarlig for denne del af skaden, medmindre transportøren kan frigøre sig for ansvaret.

Kataloget er udformet på grundlag af det tilsvarende katalog i Haag- og Haag-Visby-reglernes artikel 4, stk. 2, – dog med nogle væsentlige modifikationer. Først og fremmest er fejl i skibets navigering og håndtering som ansvarsfrihedsgrund udgået, og den delvise ansvarsfrihedsgrund vedrørende brand er ændret, således at brand indgår på lige fod med de øvrige katalogpunkter. Ansvarsfrihedsgrunden vedrørende fejl i skibets navigering og behandling ophæves som nævnt. Denne væsentlige ændring er bl.a. motiveret med, at sikkerhedsforholdene til søs, herunder mulighederne for at undgå kollision, grundstødning m.v., er blevet stærkt forbedret over årene, således at begrundelsen for denne ansvarsfrihedsgrund er bortfaldet.

Ud over disse to ændringer er der foretaget visse justeringer i kataloget, og der er tilføjet et par nye punkter, jf. nedenfor, i forhold til kataloget i Haag-Visby-reglernes artikel 4, stk. 2. UNCITRAL fandt, jf. A/CN.9/544, §§ 117-118, det hensigtsmæssigt at følge Haag-Visby-reglernes katalog for at bevare regelsættets forudsigelighed i forhold til den til kataloget etablerede retspraksis. Det er i overensstemmelse med det overordnede ønske om en konventionsnær implementering fundet mest rigtigt at medtage kataloget i sin hel-

hed. Med hensyn til katalogets enkelte punkter i forslaget til stk. 3 bemærkes følgende:

- Forslaget til nr. 1 omhandler ekstraordinære naturhændelser.

Udtrykket "Act of God" må indeholde en kvalificering i forhold til, hvilke naturhændelser der skal kunne medføre ansvarsfrihed. Der skal således være tale om en ekstraordinær naturhændelse både i forhold til omfanget af naturhændelsen og i forhold til mulighederne for at kunne konstatere denne forinden. Der er dog ikke hermed tilsigtet en realitetsændring.

- Forslaget til nr. 2 omhandler risici, farer og ulykker på havet eller andre sejlbare farvande.

UNCITRAL har bevaret ordlyden fra den tilsvarende bestemmelse i Haag-Visby-reglerne, jf. A/CN.9/552, § 98. Begrebet sejlbare farvande må forstås ganske bredt og kan omfatte f.eks. indsjøer.

- Forslaget til nr. 3 omhandler krig, fjendtligheder, væbnede konflikter, sørøveri, terrorisme, oprør og borgerlige uroligheder.

I forhold til terrorisme fandt UNCITRAL det ikke nødvendigt at definere begrebet, jf. A/CN.9/544, § 121, men anerkendte at der med begrebet udtrykkes en særlig intention. Hvad der nærmere kan henføres som terrorisme må afgøres nationalt.

- Forslaget til nr. 4 omhandler karantænerestriktioner; indgriben fra eller hindringer skabt af regeringer, offentlige myndigheder, magthavere eller befolkninger, herunder tilbageholdelse, arrest eller beslaglæggelse, der ikke skyldes transportøren eller personer nævnt i § 275.

Det er med bestemmelsen nu præciseret, jf. A/CN.9/572, §§ 38-40, at arrest m.v., der ikke skyldes transportøren eller de i § 275 nævnte personer, kan påberåbes som ansvarsfrihedsgrund.

- Forslaget til nr. 5 omhandler strejke, lockout eller anden standsning af eller hindring for arbejdet.

UNCITRAL har bevaret ordlyden fra den tilsvarende bestemmelse i Haag-Visby-reglerne. I forhold til "anden standsning af eller hindring af arbejdet" blev det præciseret, jf. A/CN.9/572, § 43, at dette har et bredere sigte end strejke og lockout.

- Forslaget til nr. 6 omhandler brand om bord på skibet.

Den i den gældende sølovs § 276 ansvarsfrihedsgrund vedrørende brand – som er betinget af, at transportøren ikke selv er skyld i branden – ændres, således at brandtilfælde behandles på lige fod med de øvrige punkter i kataloget. Under forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/572, §§ 58-62 og 75-80, overvejedes det at udvide den gældende brandundtagelse vedrørende skibe til også at omfatte andre transportmidler, men der var ikke tilslutning til synspunktet. Det er således præciseret, at branden skal være sket om bord på skibet. Der er ikke herudover foretaget ændringer i brandundtagelsen, hvilket betyder, at begrebet brand må gives samme afgrænsning, som det har efter gældende ret.

- Forslaget til nr. 7 omhandler skjulte mangler ved skibet, der ikke kan opdages ved tilbørlig omhu.

UNCITRAL var af den opfattelse, jf. A/CN.9/621, §§ 70-71, at det var hensigtsmæssigt at bevare ordlyden fra Haag-Visby-reglerne for ikke at indsnævre bestemmelsens anvendelsesområde, men var dog ikke indstillet på, at bestemmelsen skulle omfatte latente mangler ved alle transportformer. Man valgte derfor ikke at medtage "in the ship/means of transport". Det findes dog relevant at tilføje ved skibet for at præcisere, at det alene er skjulte mangler ved skibet – og ikke ved andre transportformer – der er tale om. I praksis omfattes også defekter i installationer i tilknytning til skibet, såsom f.eks. kraner, jf. A/CN.9/621, § 70.

- Forslaget til nr. 8 omhandler handlinger eller undladelser begået af afsenderen, den kontraktsbestemte afsender, rådighedshaveren eller andre personer, hvis handlinger afsenderen eller den kontraktsbestemte afsender er ansvarlig for i henhold til §§ 293-295.

Det er med bestemmelsen præciseret, at transportøren ikke ifalder ansvar for handlinger, som afsenderen m.fl. ifalder ansvar for.

- Forslaget til nr. 9 omhandler lastning, håndtering, stuvning eller losning af godset i henhold til en aftale i overensstemmelse med § 265, stk. 2, medmindre transportøren eller en udførende part gør dette på vegne af afsenderen, den kontraktsbestemte afsender eller modtageren.

Bestemmelsen er ny i forhold til kataloget i Haag-Visby-reglerne og indeholder en FIO/FIOS-klausul, der indebærer, at transportøren kan undgå ansvar, medmindre denne eller en, der svarer for lasten, håndterer m.v. godset på vegne af afsenderen. Flexibiliteten i forhold til transportørens forpligtelse til at sørge for godset indskrænkes – fleksibilitet i forhold til forpligtelsen til at sørge for godset.

- Forslaget til nr. 10 omhandler svind i volumen eller vægt eller tab eller skade af anden art som følge af godsets skjulte fejl, egne mangler eller egen beskaffenhed.

Bestemmelsen er uændret i forhold til den tilsvarende bestemmelse i Haag-Visby-reglerne. Ordlyden af artikel 17, stk. 3, litra j, "wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality, or vice of the goods" kan dog efterlade tvivl om, hvorvidt "inherent" også referer til "quality, or vice of the goods", dvs. om der er tale om en opremsning. Med forslaget til nr. 10 er dette søgt klargjort ved ordlyden "godsets skjulte fejl, egne mangler eller egen beskaffenhed". Bestemmelsen reflekterer kommerciel praksis, jf. A/CN.9/572, § 45.

- Forslaget til nr. 11 omhandler utilstrækkelig eller mangelfuld emballering eller mærkning, der ikke er udført af eller på vegne af transportøren.

Det er med bestemmelsen nu præciseret, jf. A/CN.9/572, §§ 46-48, at transportøren ikke skal svare for utilstrækkelig emballering m.v. der skyldes personer, som transportøren ikke svarer for.

- Forslaget til nr. 12 omhandler redning af eller forsøg på redning af menneskeliv til søs.

Bestemmelsens ordlyd er uændret i forhold til Haag-Visby-reglerne.

- Forslaget til nr. 13 omhandler rimelige tiltag med henblik på redning af eller forsøg på redning af genstande til søs.

Det er med bestemmelsen nu præciseret, i modsætning til den tilsvarende bestemmelse i Haag-Visby-reglerne, at tiltagene skal være rimelige, jf. A/CN.9/552, §§ 96 og 99. Der skal foretages en konkret vurdering, hvor bl.a. varens værdi kan indgå som moment. Det er dog ikke afgørende, om den reddede genstand har værdi, hvis der er foretaget rimelige tiltag.

- Forslaget til nr. 14 omhandler rimelige tiltag med henblik på at undgå eller forsøge at undgå skade på miljøet.

Bestemmelsen er ny i forhold til kataloget i Haag-Visby-reglerne og blev indsat ved A/CN.9/552, §§ 97 og 99.

- Forslaget til nr. 15 omhandler handlinger udført af transportøren i henhold til de beføjelser, denne har fået tildelt ved §§ 268-269.

Denne bestemmelse er ny i forhold til kataloget i Haag-Visby-reglerne. Er transportørens handlinger i overensstemmelse med bestemmelserne i forslaget til §§ 268-269, dvs. dels rimelige forholdsregler, der træffes over for gods, der udgør en aktuel fare for personer, ejendom eller miljøet, dels rimelige forholdsregler, som transportøren træffer over for gods, der transporteres til søs, til fælles frelse eller for at undgå fare for menneskeliv eller for at redde værdier, der er involveret i søtransporten, mod fare.

Efter forslaget til stk. 4 kan transportøren helt eller delvist ifalde ansvar, hvis den berettigede godtgør, at transportøren selv eller en, som transportøren svarer for, helt eller delvist har forårsaget den ansvarsfrihedsgrund, som transportøren i henhold til forslaget til stk. 3 påberåber sig. Hvis den berettigede godtgør, at en begivenhed, der ikke er omfattet af forslaget til stk. 3, helt eller delvist har forårsaget en skade m.v., ifalder transportøren ansvar for denne del, medmindre transportøren kan bevise, at begivenheden ikke skyldes fejl begået af transportøren eller en, som denne svarer for.

Efter forslaget til stk. 5 er transportøren også ansvarlig, uanset forslaget til stk. 3, hvis den berettigede beviser, at skaden var eller sandsynligvis var forårsaget af skibets usødygtighed, utilstrækkelige bemanning og udrustning m.v., eller fordi skibets lastrum, containere leveret af transportøren m.v., hvori gods opbevares under transporten, ikke var i god forsvarlig stand for godsets modtagelse, transport, opbevaring m.v. Transportøren kan dog her undgå at ifalde ansvar, hvis denne enten beviser, at skibets usødygtighed eller dets sandsynlige usødygtighed ikke forårsagede skaden m.v., eller transportøren beviser, at transportøren i hvert fald har udvist tilbørlig omhu efter forslaget til § 266.

Bestemmelsen i forslaget til stk. 5 modificerer i ganske høj grad betydningen af forslaget til stk. 3 sammenholdt med forslaget til stk. 4, nr. 1. Mens den generelle regel i forslaget til stk. 3 og 4, nr. 1, er, at den berettigede i tilfælde af, at en omstændighed efter forslaget til stk. 3 foreligger, har bevisbyrden for, at transportøren har udvist fejl eller for-

sømmelse, der førte til skaden m.v., ændrer forslaget til stk. 5 denne bevisbyrde i de tilfælde, hvor usødygtighed m.v. sandsynliggøres, jf. A/CN.9/544, § 131. Kan den berettigede sandsynliggøre dette, vender bevisbyrden atter tilbage på transportøren, idet denne kun kan undgå ansvar ved enten at bevise, at kravet om, at transportøren havde udvist tilbørlig omhu i henhold til forslaget til § 266, var opfyldt, eller at der ikke var årsagssammenhæng mellem usødygtigheden og skaden, hvad der vil være vanskeligt, da den berettigede har sandsynliggjort denne sammenhæng allerede.

Hvor der er tale om flere årsager til tab m.v. af gods, og kun visse af disse årsager kan tilskrives transportørens fejl, kan der blive tale om delvist ansvar, jf. forslaget til stk. 6. Denne mulighed for at lade ansvarets udstrækning afhænge af, hvorvidt de involverede omstændigheder kan tilskrives transportørens fejl, gælder i forslaget til stk. 2-5. I forslaget til stk. 6 fastsættes herom nærmere, at hvor transportøren delvist bliver fritaget for sit ansvar, er denne kun ansvarlig for den del af tabet, som kan tilskrives en omstændighed, for hvilken transportøren er ansvarlig efter forslaget til § 274. Dette er en ændring af Hamburg-reglernes artikel 5, stk. 7, og den gældende sølovs § 275, stk. 3, der fastsætter, at for at undgå ansvar for en del af en skade m.v. skal transportøren bevise, i hvilket omfang skaden ikke kan tilskrives transportøren.

Til den foreslåede § 275 i søloven. Transportørens ansvar for personer, som er overladt udførelsen af arbejdsopgaver

Forslaget til § 275 gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 18 om transportørens ansvar for ansatte, agenter, "independent contractors" og andre personer, som transportøren anvender til opfyldelsen af sine forpligtelser i henhold til transportaftalen.

Forslaget til § 275 indeholder en detaljeret liste over personer, som transportøren ifalder ansvar for.

Med den konkrete opstilling i forslaget til § 275 af, hvem transportøren ifalder ansvar for, er den gældende sølovs § 151 fremover uden betydning i forhold til forslaget til kapitel 13's afgrænsning af transportørens ansvar for andre personer.

Rotterdam-reglerne er baseret på et ganske vidtfavnende ansvar for andre personer, jf. A/CN.9/544, § 172, dog således at den mere præcise afgrænsning af, hvem der er ansatte, hvem der er agenter m.v., og spørgsmålet om, hvorvidt der er ansvar for andre personer, hvor der er handlet uden for en bemyndigelse m.v., er overladt til national ret at afgøre, jf. A/CN.9/621, § 77. Det er hensigten med forslaget til kapitel 13 at videreføre gældende regler og praksis herom.

Transportøren hæfter efter forslaget til § 275 for brud på dennes forpligtelser som fastlagt i forslaget til kapitel 13, der skyldes handlinger eller undladelser foretaget af:

- Enhver udførende part, jf. definitionen heraf i forslaget til § 251, nr. 6, eller denne parts ansatte. Med hensyn til transportørens agenter gælder, at de anses som udførende parter, hvor de opfylder definitionen heraf i forslaget til § 251, nr. 6, som kommenteres nærmere nedenfor un-

der bemærkningerne til forslaget til § 276. Hvor en agent ikke er en udførende part, følger arbejdsgiveransvaret af forslaget til nr. 4 nedenfor.

- Føreren eller besætningen på det eventuelt involverede skib. Disse personer behøver ikke nødvendigvis at være ansat af transportøren, for at denne ifalder ansvar for deres handlinger eller undladelser.
- Transportørens egne ansatte.
- Enhver anden person, som udfører eller påtager sig at udføre en hvilken som helst af transportørens forpligtelser i henhold til transportaftalen.

De i forslaget til nr. 4 oplyste personer, som transportøren kan ifalde ansvar for, overlapper noget med de i forslaget til nr. 1 oplyste personer, men er mere omfattende ved at tage enhver med, der udfører eller påtager sig at udføre en hvilken som helst af transportørens forpligtelser efter aftalen og ikke blot de forpligtelser, som indgår i definitionen af en udførende part, jf. forslaget til § 251, nr. 6. Der henvises endvidere til bemærkningerne til forslaget til § 272. Efter forslaget til § 275, nr. 4, er det en betingelse for ansvar for disse personer, at de direkte eller indirekte handler efter transportørens anmodning eller under dennes instruktion. Dog må det antages, at også en tvangslods kan omfattes af transportørens ansvar.

Til den foreslåede § 276 i søloven. Maritim udførende parts ansvar

Forslaget til § 276 gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 19.

Den foreslåede § 276 er tilpasset den korrektion af Rotterdam-reglernes artikel 19 (1) (b), der blev foreslået af FN's generalsekretær ved meddelelse af 11. oktober 2012. Korrektionen indebærer en tilføjelse af "og enten" i § 276, stk. 1, nr. 2, i forhold til den oprindelige konvention.

Forslaget til § 276 vedrører de maritime udførende parters ansvar over for afsender m.fl. for tab eller skade på eller forsinkelse af gods, der transporteres i henhold til en transportaftale, der er undergivet reglerne i forslaget til kapitel 13.

Udtrykket maritim udførende part er et defineret begreb, jf. forslaget til § 251, nr. 7. Definitionen bygger på det ligeledes definerede begreb udførende part, jf. forslaget til § 251, nr. 6. Der er tale om to begreber af stor betydning for forståelsen af indholdet og rækkevidden af forslaget til kapitel 13. Der henvises til bemærkninger til forslaget til § 251, nr. 6-7, ovenfor. Før der redegøres for de enkelte punkter i forslaget til § 276, jf. nedenfor pkt. 3-4, forklares betydningen af det grundlæggende ansvarssystem i forslaget til kapitel 13, hvori de to begreber indgår.

Rotterdam-reglernes ansvarssystem for så vidt angår maritime udførende part

Af forslaget til § 27 fremgår det, at transportøren hæfter for skade m.v. på gods forvoldt f.eks. af en udførende part. Forslaget til kapitel 13 går imidlertid ligesom den gældende sølov videre og pålægger visse udførende part direkte ansvar for godsskade over for afsenderen efter de samme lovrægleregler, som gælder for transportørens ansvar. Hvor det er

muligt f.eks. for afsenderen at gøre et sådant direkte ansvar gældende mod visse udførende parter, vil der være to ansvarlige parter – foruden den udførende transportør tillige den kontraherende transportør. Disse to parter vil være solidarisk ansvarlige, jf. nærmere forslaget til § 277, der omtales nedenfor.

Da den gældende sølov og Hamburg-reglerne er begrænset til aftaler om transport til søs, mens Rotterdam-reglerne også vedrører tilknyttede transport, bliver reglerne om visse udførende parters ansvar imidlertid væsentligt mere komplekse end den gældende sølovs og Hamburg-reglernes bestemmelser.

Det er kun udførende parter, der kvalificerer som maritime udførende parter, der kan holdes ansvarlige efter forslaget til § 275.

Forslaget til kapitel 13 giver i overensstemmelse med Rotterdam-reglerne ikke mulighed for at holde en udførende part, der ikke er en maritim udførende part, ansvarlig. Havde Rotterdam-reglerne fastsat en sådan ret, ville det kunne være i konflikt med de unimodale konventioner, der regulerer det pågældende transportled. Det må derfor afgøres efter andre regler, f.eks. en unimodal konvention, der finder anvendelse på det pågældende transportled, om denne part kan holdes ansvarlig. Derimod er transportøren selv ansvarlig for skade, der i transportørens ansvarsperiode forvoldes også af de ikke-maritime udførende parter, jf. forslaget til § 275.

Det fremgår af forarbejderne til Rotterdam-reglerne, jf. A/CN.9/544, § 36, at afsenderen kan vælge at sagsøge den skadevoldende udførende transportør direkte i stedet for at skulle inddrage hele kæden af mellemmænd.

På grund af den usikkerhed, der var om, hvem der havde transportøransvaret for godsskader m.v. indtruffet, mens et transportled, der var omfattet af transportaftalen, blev afviklet af en undertransportør, etableredes allerede i dagældende § 123 i lov nr. 294 af 23. maj 1973; en regel, der for så vidt svarer til forslaget til § 276, hvorefter ikke blot transportøren, men også den udførende transportør havde direkte ansvar for sådanne skader. 1973-søloven muliggjorde dog, jf. dagældende § 123, stk. 2, at det kunne aftales, at hvor en bestemt del af søtransporten skulle udføres af en undertransportør, skulle transportøren være ansvarsfri for skade m.v., der indtraf, mens godset var i undertransportørens varetægt. Bestemmelserne i dagældende § 123 blev med visse stramninger videreført i den gældende sølovs § 285, der udformedes under indflydelse af tilsvarende bestemmelser i Hamburg-reglernes artikel 11. Rotterdam-reglerne muliggør imidlertid ikke en sådan fravigelse af transportørens ansvar for et transportled, der er omfattet af transportørens transportforpligtelse, hvorfor den gældende sølovs § 285, stk. 2, ikke kan videreføres.

"Merchant Haulage"

Det oprindelige konventionsudkast, der forhandlede om i UNCITRAL – men ikke den vedtagne konvention – indeholdt en bestemmelse, der i den senest foreliggende version, jf. A/CN.9/WG.III/WP.101, artikel 13, fastlagde, at transportøren på afsenderens anmodning kan udstede ét trans-

portdokument, der dækker en transport, der ud over den aftalte transport også omfatter et nærmere angivet yderligere transportled, som ikke er omfattet af transportaftalen, og for hvilket transportøren ikke påtager sig transportforpligtelse. Et sådant transportled ville derfor falde uden for transportørens ansvarsperiode. Den praktiske situation er, at en for- eller eftertransport i tilknytning til en søtransport udføres af en anden transportør, således at transportøren på vegne af afsenderen indgår en aftale om for- eller eftertransporten med den anden transportør, men selv udsteder transportdokument for hele transporten.

Til støtte for at medtage en sådan bestemmelse blev det anført, at der var et kommercielt behov for, at der kun skal udstedes ét transportdokument for hele transporten, selv om transportøren ikke selv udfører hele transporten, idet afsenderen ofte kan have brug for kun ét dokument som følge af vilkår i rembursen eller i salgsaftalen. Endvidere var der også et kommercielt behov for reglen for at sikre "merchant haulage", dvs. at muliggøre, at afsenderen selv kan stå for f.eks. en landtransport efter søtransporten. Forslaget fik ikke tilstrækkelig støtte og udgik, men således at det er præciseret i forarbejderne, jf. A/63/17, §§ 51-53, at Rotterdam-reglerne ikke skal forstås således, at de pågældende transportarrangementer skulle være kritisable eller ikke tilladte efter Rotterdam-reglerne. Det vurderes, at denne forståelse også må lægges til grund ved fortolkningen af bestemmelserne i forslaget til kapitel 13.

Som omtalt ovenfor muliggør Rotterdam-reglerne ikke, at en bestemmelse svarende til den gældende sølovs § 285, stk. 2, videreføres.

De nærmere vilkår for den maritime udførende parts ansvar efter forslaget til sølovens § 276

For at være omfattet af forslaget til § 276 kræves det for det første ikke blot, jf. forslaget til stk. 1, nr. 1, at den kontraherende transportør er omfattet af forslaget til kapitel 13, men også at den maritime udførende parts egne tjenesteydelser for transportøren har en nærmere tilknytning til en kontraherende stat; enten ved at den maritime udførende part modtager godset for transport eller udleverer det i en kontraherende stat, eller ved at den maritime udførende part udfører sine tjenesteydelser med hensyn til godset i en havn i en kontraherende stat. Det er således ikke nødvendigvis nok for at kunne holde en maritim udførende part direkte ansvarlig, at (hoved)transportøren selv er omfattet af forslaget til kapitel 13. Er forholdet f.eks. det, at en udførende transportør leverer stevedoreydelser i en havn i en ikke-kontraherende stat, hvor godset omlastes, og er den pågældende transport undergivet forslaget til kapitel 13, f.eks. fordi transportøren modtog godset i en kontraherende stat, er den maritime udførende part alligevel ikke omfattet af forslaget til kapitel 13. Tilsvarende falder en maritim udførende part uden for forslaget til kapitel 13, hvor denne part transporterer godset til søs og modtager og udleverer det i havne i ikke-kontraherende stater.

For det andet kræves det, jf. forslaget til stk. 1, nr. 2, at den begivenhed, der forårsagede tabet m.v., fandt sted i pe-

rioden mellem godsets ankomst til lastehavn og afgang fra lossehavn, og enten mens den maritime udførende part har godset i sin varetægt eller på et andet tidspunkt, i den udstrækning den maritime udførende part deltager i udførelsen af en hvilken som helst af de aktiviteter, der omfattes af transportaftalen.

I tilfælde, hvor transportøren i transportaftalen har påtaget sig et videregående ansvar eller større forpligtelser, end hvad der følger af forslaget til kapitel 13, påvirker dette ikke den maritime udførende parts retsstilling, jf. forslaget til § 276, stk. 2. Denne part forbliver ansvarlig efter forslaget til kapitel 13's regler og skal opfylde forpligtelserne heri. Den maritime udførende part kan dog blive bundet af et sådant videregående ansvar og forpligtelser, hvor denne part udtrykkeligt og skriftligt har accepteret dette. Hvor transportøren i transportaftalen har aftalt en lavere ansvarsbegrænsning eller færre forpligtelser, og hvor dette lovligt kan gøres, f.eks. fordi der er tale om afskibninger under en volumenkontrakt, vil den maritime udførende part formentlig også kunne påberåbe sig disse lempeligere vilkår, da det vanskeligt kan tænkes, at afsenderen skulle kunne kræve en mere fordelagtig behandling i forhold til den maritime udførende part end i forhold til den kontraherende transportør. Spørgsmålet blev drøftet under forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/544, § 163, hvor det bemærkedes, at den maritime udførende parts ansvar givet efter omstændighederne ville kunne reduceres via en aftale herom, men ikke som følge af en aftale, den maritime udførende part ikke selv var part i. Hertil må det dog bemærkes, at såfremt det fremgår af transportaftalen mellem transportøren og afsenderen, at en aftale om et mindre ansvar eller færre forpligtelser for transportøren også gælder i forhold til en maritim udførende part, må det dog antages at skabe ret for denne part.

Forslaget til stk. 2, 2. pkt., gennemfører endvidere det i Rotterdam-reglernes artikel 3 indeholdte skriftlighedskrav og indebærer, at kravet om skriftlighed kan opfyldes ved elektronisk kommunikation, hvis parterne aftaler dette.

Den maritime udførende parts arbejdsgiveransvar

Ligesom forslaget til § 275 fastsætter arbejdsgiveransvar for transportøren, fastsætter forslaget til § 276, stk. 3, arbejdsgiveransvar for den maritime udførende part. Bestemmelsen i forslaget til § 276, stk. 3, har dog fået en noget mere kortfattet udformning end den tilsvarende bestemmelse i forslaget til § 275. Det var for så vidt ønsket i UNCITRAL, jf. A/CN.9/544, § 172, at strukturen i de to bestemmelser skulle svare til hinanden, men da bestemmelsen i forslaget til § 275 om transportørens arbejdsgiveransvar omfatter flere personer end forslaget til § 276 – især ved at omfatte arbejdsgiveransvar for udførende transportører og disses agenter og ansatte – blev resultatet, for så vidt angår den maritime udførende parts arbejdsgiveransvar, en noget mere kortfattet formulering, der dog – bortset fra den nævnte forskel med hensyn til udførende transportører og disses agenter og ansatte – ikke tilsigter en anden afgrænsning end den, der fremgår af forslaget til § 273.

Beskyttelse af ansatte mod direkte ansvar

Det er noget omdiskuteret, om definitionen af udførende part i Rotterdam-reglernes artikel 1, nr. 6, omfatter ansatte af transportøren og ansatte af den udførende part. Det var antagelig ikke hensigten oprindeligt, jf. A/CN.9/544, § 41, men efterfølgende forhandlinger i UNCITRAL, jf. A/CN.9/621, § 141, og A/CN.9/WG.III/WP.101, artikel 1, p. 7, note 2, rejste imidlertid usikkerhed herom. Rotterdam-reglernes artikel 20, stk. 4, som implementeres ved forslaget til § 276, stk. 4, blev indføjet, jf. A/CN.9/WG.III/WP.101, p. 20, note 44, med henblik på at beskytte ansatte, ved at det fastslås, at intet i forslaget til kapitel 13 pålægger skibets fører eller besætningen eller en ansat hos transportøren eller en maritim udførende part ansvar under forslaget til kapitel 13. Spørgsmålet om, hvorvidt der kan være et direkte ansvar for godsskader under transport omfattet af Rotterdam-reglerne for ansatte, besætningen m.v., må derfor afgøres alene efter national ret. Hvis der i dansk ret er ansvar, vil den ansatte kunne påberåbe sig den beskyttelse, der følger af Himalaya-bestemmelsen, jf. forslaget til § 272, stk. 1, nr. 3.

Til den foreslåede § 277 i søloven. Solidarisk ansvar

Forslaget til § 277, stk. 1, gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 20, stk. 1, om solidarisk ansvar, hvor både transportøren og en eller flere maritime udførende parter er ansvarlige for skade m.v. på gods. Forslaget til § 277, stk. 2, gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 20, stk. 2, om sammenlægning af ansvar (aggregering), således at der samlet for de solidarisk ansvarlige normalt ikke kan kræves mere end det begrænsningsbeløb, der efter Rotterdam-reglerne gælder for den pågældende skade m.v.

Der er tale om to bestemmelser, der kendes både fra Hamburg-reglernes artikel 10, stk. 4-5, og fra den gældende sølovs § 287. Det solidariske ansvar er en følge af, at flere kan være ansvarlige efter søloven, Hamburg-reglerne og nu også Rotterdam-reglerne – dvs. både den kontraherende transportør og en eller flere udførende parter. Sammenlægning af ansvaret er nødvendig for at forhindre, at begrænsningsretten omgås, ved at der gennemføres krav for hele begrænsningsbeløbet mod flere forskellige af de direkte ansvarlige parter.

Begrænsningen af det sammenlagte ansvar til den maksimale ansvarsgrænse efter forslaget til kapitel 13 gælder ikke for de personer, som efter forslaget til § 284 har mistet retten til ansvarsbegrænsning. For personer, der måtte være bundet af en aftalt højere ansvarsgrænse end den i Rotterdam-reglerne fastsatte, træder den aftalte grænse i stedet for Rotterdam-reglernes, jf. A/CN.9/621, § 101.

Bestemmelsen i forslaget til § 277 gælder alene, hvor både transportøren og en eller flere maritime udførende parter holdes ansvarlig for samme skade m.v. efter Rotterdam-reglerne. Bestemmelsen gælder ikke, hvor foruden transportøren andre, der ikke er maritime udførende parter, er ansvarlige – f.eks. en indlandstransportør, hvis transport ikke er begrænset til havneområdet. I tilfælde, hvor f.eks. transportøren sagsøges efter Rotterdam-reglerne, og en sådan indlandstransportør tillige sagsøges, er søgsmålet mod indlandstransportøren ikke omfattet af Rotterdam-reglerne, men

eventuelt af andre konventionsregler eller national lov, som selv kan indeholde aggregeringsregler. I et sådant tilfælde finder der imidlertid ikke aggregering sted efter Rotterdam-reglerne. Der blev i UNCITRAL fremsat ønske om at medtage en modregningsbestemmelse, som skulle klargøre, at eventuel erstatning opnået fra en ikke-maritim udførende part skulle fragå i erstatningskravet mod den kontraherende transportør. En tekst til en sådan bestemmelse var medtaget i nogle af de konventionsudkast, der drøftedes i UNCITRAL, jf. A/CN.9/WG.III/WP.39, artikel 15 bis, stk. 3, og A/CN.9/WG.III/WP.81, artikel 20, stk. 3, men forslaget blev afvist, jf. A/CN.9/621, §§ 103-105, da flere delegationer fandt forslaget uklart bl.a. med hensyn til spørgsmålet om, hvorvidt der i givet fald skulle modregnes i det fulde erstatningskrav eller i erstatningskravet som begrænset efter Rotterdam-reglerne.

Om der i et konkret tilfælde vil være adgang for en sagsøger til at opnå større dækning for sit krav ved at sagsøge både transportøren og den ikke-maritime udførende part, må i sidste ende overlades til domstolenes afgørelse. Udbetalinger fra den ikke-maritime udførende part må imidlertid afregnes mod transportørens ansvar.

Til den foreslåede § 278 i søloven. Forsinkelse

Forslaget til § 278 gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 21, der til dels er baseret på Hamburg-reglernes artikel 5. En tilsvarende bestemmelse findes i den gældende sølovs § 278, stk. 2.

Bestemmelsen fik sin endelige udformning i UNCITRAL's arbejdsgruppe, jf. A/CN.9/621, § 184, efter langvarige forhandlinger om afsender- og transportøransvar for forsinkelse, jf. bemærkningerne til forslaget til § 274 ovenfor. Efter forslaget til § 278 foreligger der kun forsinkelse, hvor transportaftalen fastsætter levering inden for et aftalt tidspunkt. Hermed adskiller forsinkelsesbegrebet og dermed forsinkelsesansvaret sig afgørende fra den gældende sølovs § 278, stk. 2, der fastslår, at forsinkelsesbegrebet omfatter dels levering senere end til aftalt tid, dels, hvor der ikke er en sådan aftale, levering, der ikke finder sted inden for det tidsrum, som det under de foreliggende omstændigheder er rimeligt at kræve af en omhyggelig transportør. Dette sidste led i gældende forsinkelsesbegreb udgik under de seneste forhandlingsrunder i UNCITRAL's arbejdsgruppe, jf. A/CN.9/621, § 184, som led i det samlede kompromis omkring forsinkelsesansvaret. Da de nordiske lande har haft det brede forsinkelsesbegreb i mange år, var det ikke uden vanskeligheder, at det begrænsede forsinkelsesbegreb blev accepteret. Væsentligt var det i denne forbindelse – og væsentligt for forståelsen af Rotterdam-reglerne – at der ikke kræves udtrykkelig aftale, som der stod i et tidligere udkast, som arbejdsgruppen drøftede, jf. A/CN.9/WG.III/WP.81, artikel 21, sammenholdt med A/CN.9/WG.III/WP.101, artikel 22, og A/CN.9/621, § 184. Det fremgår således af forhandlingerne, jf. A/CN.9/621, § 184, at en aftale kan indfortolkes eller må anses for underforstået afhængig af omstændighederne.

Ved væsentlig forsinkelse vil afsenderen kunne ophæve aftalen, jf. almindelige obligationsretlige grundsætninger, dog uden at kunne kræve erstatning, hvor der ikke kan anses at foreligge en aftale om levering til et bestemt tidspunkt.

Forslaget til kapitel 13 viderefører heller ikke den særlige forsinkelsesbestemmelse i den gældende sølovs § 278, stk. 3, om konvertering fra forsinkelseserstatning til erstatning for tab af gods i tilfælde, hvor godset ikke er leveret inden for 60 dage regnet fra den dag, det skulle have været leveret. En sådan bestemmelse blev afvist af UNCITRAL's arbejdsgruppe, jf. A/CN.9/552, § 29. Det bemærkes, at der fortsat vil gælde en mulighed for en sådan konvertering, dog ikke inden for en særlig tidsramme, som må afgøres konkret i de enkelte tilfælde.

Til den foreslåede § 279 i søloven. Deviation

Forslaget til § 279 gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 24, der til dels er baseret på Haag-Visby-reglernes artikel 4, stk. 4. Den gældende sølov indeholder ikke en bestemmelse om deviation.

Ligesom Hamburg-reglerne og den gældende sølov indeholder Rotterdam-reglerne ingen bestemmelser om ansvar for deviation, endsige nogen definition af deviation. Om der skal være regler herom kan afgøres nationalt, men i den udstrækning, der gennemføres nationale regler om deviation, eller retspraksis fastlægger ansvar for deviation, sikrer forslaget til § 279, at transportøren bevarer retten til sine indsigelser mod og begrænsning af sådant nationalt deviationsansvar. Om transport af gods på dæk gælder dog særlige regler i forslaget til § 267, der indebærer, at der ikke ved siden heraf nationalt kan etableres en særskilt deviationslære vedrørende dækslast.

Haag-Visby-reglerne indeholder en begrænset bestemmelse om deviation i artikel 4, stk. 4, hvorefter deviation for at redde menneskeliv eller ejendom eller enhver anden rimelig deviation ikke udgør brud på Haag-Visby-reglerne eller på transportaftalen. Hamburg-reglerne indeholder ingen bestemmelse, der direkte omtaler deviation, men fastslår alene i artikel 5, stk. 6, i tilknytning til den almindelige regel om transportøransvar – culpereglen – at der (bortset fra ved fælleshavari) ikke er ansvar for tab m.v., som skyldes foranstaltninger for at redde menneskeliv eller andre rimelige foranstaltninger med henblik på at bjærge ejendom til søs. Den gældende sølovs § 275, stk. 2, har en hertil nøje svarende regel.

Det er i forarbejderne til den gældende sølovs §§ 275, stk. 2, og 262, stk. 1, udtalt, at der ved siden af den almindelige culperegulering ikke var noget egentligt behov for en særskilt regel om deviationsansvar for stykgodstransport, men det var de almindelige ansvarsregler – culpereglen – der ved en deviation skulle afgøre, om der var ansvar. Fører en deviation til hhv. forsinkelse eller tab m.v. af gods, er det således de respektive regler herom i forslaget til § 278, princippet i den gældende sølovs § 264 (bestemmelsen videreføres ikke) og forslaget til § 282, der fastlægger de erstatningsmuligheder, afsenderen m.fl. måtte have. Nogen selvstændig betydning har deviationssynspunkter således ikke i dansk ret, men det

er på grund af de internationale forhold, der ofte er involveret her, fundet mest hensigtsmæssigt at medtage bestemmelsen i forslaget til kapitel 13. For dansk rets vedkommende indebærer bestemmelsen ingen ændring i forhold til gældende ret.

Til den foreslåede § 280 i søloven. Erstatningsberegning

Forslaget til § 280 gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 22 og viderefører de fra den gældende sølovs § 279 og Haag-Visby-reglernes artikel 5, stk. 5, litra b, kendte principper for erstatningsberegning, dog således at det nu slås fast, at der, medmindre andet er aftalt, ikke er adgang til at kræve erstatning for konsekvenstab, jf. forslaget til § 280, stk. 3, i forbindelse med fysisk skade på gods. Hvor der foreligger ansvar for forsinkelse, jf. forslaget til §§ 274 og 278, gælder dette dog ikke.

Efter forslaget til § 280, stk. 1, skal erstatning for skade m.v. på gods udmåles efter værdien af sådant gods på det sted og den tid, hvor det er aftalt, at godset skulle leveres, eller i mangel af aftale på det sted og den tid, hvor godset kunne forventes leveret, jf. nærmere forslaget til § 308.

Efter forslaget til § 280, stk. 2, opereres med en standardisering af tabsberegningen, hvor der ikke ses på det tab, lastejeren i den konkrete sag har lidt, men på hvad normaltabet kan antages at være. Beregningen af dette tab skal ske efter børsprisen eller i mangel heraf markedsprisen på leveringsstedet. Hvis ingen af disse priser findes, fastsættes godsets værdi efter den sædvanlige værdi af gods af samme art og kvalitet. Der skal derimod ikke tages hensyn til mere individuelle forhold, f.eks. tab af en usædvanlig stor handelsavance. Det må dog antages, at det er muligt at opnå erstatningsdækning for en sædvanlig handelsgevinst, således som den hidtidige formulering – der videreføres i forslaget – har givet mulighed for.

Det er ikke muligt efter forslaget til § 280, stk. 3, at opnå erstatning for konsekvensskade, som f.eks. produktionstab. Dette har hidtil været noget uklart, men er med Rotterdam-reglernes artikel 22, stk. 3, nu gjort klart, jf. forslaget til § 280, stk. 3, sammenholdt med dennes stk. 1-2. Det kan dog ikke antages, at Rotterdam-reglernes artikel 22, stk. 3, udelukker, at der kan gøres supplerende krav gældende mod transportøren for direkte omkostninger forbundet med det beskadigede gods, f.eks. særlige opbevaringsomkostninger, der er en følge af, at godset er beskadiget, eller en følge af destruktionsomkostninger. I øvrigt kan parterne i transportaftalen aftale en videregående erstatningspligt inden for rammerne af forslaget til §§ 255-257, herunder eventuelt ansvar for konsekvensskader, jf. A/CN.9/552, §§ 36-37.

Til den foreslåede § 281 i søloven. Meddelelse om tab, skade eller forsinkelse

Forslaget til § 281 gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 23. Bestemmelsen svarer i det alt væsentlige til den gældende sølovs § 288 og til Hamburg-reglernes artikel 19. Også Haag-Visby-reglerne har i artikel 3, stk. 6, en regel om underretning, om end en mindre detaljeret regel.

Efter forslaget til § 281, stk. 1, skal der gives skriftlig underretning til transportøren senest på udleveringstidspunktet, hvis godset synligt er beskadiget m.v. med angivelse af skadens almindelige karakter. Det er ikke et krav, at den skriftlige underretning skal gives af modtageren af godset. Hvor skaden ikke er synlig, skal underretning gives senest 7 arbejdsdage efter udleveringstidspunktet. Hvilke dage der er arbejdsdage afgøres efter udleveringsstedets regler. Ligesom i den gældende sølov, Haag-Visby-reglerne og Hamburg-reglerne er bestemmelsen ikke en reklamationsregel i den forstand, at retten til at rejse sag bortfalder, hvis underretning ikke gives efter reglerne, men alene en bevisbyrde-regel, der bestemmer, at transportøren formodes at have udleveret godset, således som det er beskrevet i transportaftalen, medmindre underretning om beskadigelse afgives inden for de nævnte frister. En sådan formodningsregel gælder imidlertid under alle omstændigheder, uanset om underretning afgives, idet det påhviler modtageren at bevise, at tilstanden af det udleverede gods ikke svarer til aftalens beskrivelse af godset. Bestemmelsen i forslaget til § 281 kunne synes overflødig, men har dog en vis praktisk betydning med hensyn til styrken af det bevis, modtageren eventuelt skal føre senere, for at godsets tilstand ikke var som beskrevet i transportdokumentet. Er der ikke afgivet underretning, har transportøren ikke haft anledning til at foretage bevissikring, og det kan i praksis betyde, at der stilles større krav til det bevis, modtageren skal føre, for at godset ikke var som beskrevet, da det blev udleveret.

Forslaget til § 281, stk. 2, er en understregning af det i bemærkningerne til forslaget til stk. 1 anførte. Selv om der ikke er givet underretning, påvirker det ikke retten til at kræve erstatning efter forslaget til kapitel 13, ligesom det ikke påvirker bevisbyrdefordelingen efter den almindelige regel om transportørens ansvar i forslaget til § 274.

Forslaget til § 281, stk. 3, fastsætter, at underretning ikke kræves, hvor skaden m.v. er påvist ved en fælles besigtigelse af godset af den person (ikke nødvendigvis modtageren), som godset er udleveret til, og transportøren eller den maritime udførende part, som ansvar gøres gældende imod.

Er der tale om tab som følge af forsinkelse, fastsættes i forslaget til § 281, stk. 4, – i modsætning til hvad der gælder for godsskade – at erstatningspligten bortfalder, hvis underretningen om tabet ikke er givet inden for 21 løbende dage efter godsets udlevering. Den gældende sølovs § 288, stk. 3, indeholder en tilsvarende regel, dog med en 60-dages frist. Underretningen skal ikke redegøre for erstatningskravet i detaljer, men blot generelt indeholde en meddelelse om forsinkelsen og om, at der er tale om konsekvensskader.

Som følge af gennemførelsen af regler om direkte ansvar efter forslaget til kapitel 13 for maritime udførende parter fastsættes i forslaget til § 281, stk. 5, at meddelelse efter forslaget til § 281 til den udførende part – herunder eventuelt til den maritime udførende part – der udleverede godset, også anses for at være givet til transportøren, og ligeledes at meddelelse givet til transportøren anses for at være givet til den maritime udførende part. Gives meddelelse f.eks. til en vejtransportør, der ikke er en maritim udførende part, er

meddelelse, for så vidt angår forslaget til kapitel 13, således ikke tilstrækkelig i så henseende, men kan stadig have en bevismæssig betydning i forhold til transportøren.

Forslaget til § 281, stk. 6, indeholder en praktisk vigtig bestemmelse om gensidig pligt for parterne i en tvist til i rimeligt omfang at give den anden part adgang til at besigtige og fastslå mængden af det gods, der faktisk eller formodningsvist er tabt eller beskadiget, ligesom parterne skal give hinanden adgang til fortegnelser og dokumenter, der måtte være relevante for godsets transport. Bestemmelsen kendes fra Haag-Visby-reglernes artikel 3, stk. 6, og Hamburg-reglernes artikel 19, stk. 4, som sammenlignet med forslaget til § 281, stk. 6, dog er noget mere afgrænset, idet de to nævnte konventionsbestemmelser alene taler om, at transportøren og modtageren skal give hinanden rimelig adgang til at undersøge godset og kontrollere antallet af kollen. Den gældende sølov har ikke disse konventionsbestemmelser. I overensstemmelse med princippet om en konventionsnær implementering af Rotterdam-reglerne og da bestemmelsen i Rotterdam-reglernes artikel 23 er noget mere vidtgående end de tilsvarende bestemmelser i Haag-Visby-reglerne og Hamburg-reglerne, er det fundet rigtigst at implementere bestemmelsen i Rotterdam-reglernes artikel 23, stk. 6, i forslaget til kapitel 13.

Der er ikke fastsat specielle sanktioner, hvis bestemmelsen i forslaget til § 281, stk. 6, ikke efterleves, men konsekvensen kan være processuel skadevirkning.

Forslaget til stk. 7 gennemfører det i Rotterdam-reglernes artikel 3 indeholdte skriftlighedskrav og indebærer, at kravet om skriftlighed kan opfyldes ved elektronisk kommunikation, hvis parterne aftaler det.

Til den foreslåede § 282 i søloven. Ansvarsbegrænsning

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 59 om ansvarsbegrænsning. Haag-Visby-reglernes artikel 4, stk. 5, Hamburg-reglernes artikel 6 og artikel 26 og den gældende sølovs §§ 280, stk. 1 og 3, og 281 har ligeledes bestemmelser om ansvarsbegrænsning dog med flere forskelligheder i forhold til Rotterdam-reglernes artikel 59. Bestemmelsens stk. 2, in fine, viderefører den gældende sølovs § 281, 3. pkt., der blev indsat ved lov nr. 170 af 16. marts 1994 som en videreførelse af bestemmelser i den dagældende sølov. Der henvises i øvrigt til betænkning nr. 1215/1991, p. 69-70.

Rotterdam-reglernes artikel 59, stk. 3, indeholder en definition af "Special Drawing Rights" (SDR) og måden, hvorpå SDR beregnes. SDR-begrebet anvendes i flere søretlige konventioner, der allerede er implementeret i søloven, og det er i søloven for enkelhedens skyld ved en generel bestemmelse i den gældende sølovs § 152, stk. 2, fastslået, hvad der skal forstås som SDR i hele søloven. Den gældende sølovs § 152, stk. 2, vil således også omfatte forslaget til kapitel 13, og der er derfor ingen grund til en bestemmelse herom i forslaget til kapitel 13. Rotterdam-reglernes artikel 59, stk. 3, kræver derfor ingen særskilt implementering. Det vurderes, at en reference til den gældende sølovs § 152, stk. 2, i forslaget til § 282, stk. 1, ikke er nødvendig.

I medfør af forslaget til stk. 1 kan transportøren begrænse sit ansvar for manglende opfyldelse af forpligtelser efter forslaget til kapitel 13 til enten 875 SDR per kollo eller anden lasteenhed eller 3 SDR per kilo, alt efter hvilket giver det højeste beløb. Hvis afsenderen har anført godsets værdi i kontraktdata, eller parterne på anden vis har aftalt et højere beløb, skal dette beløb anvendes til beregning af ansvaret.

Sætningen "... manglende opfyldelse af sine forpligtelser ..." blev indsat ved A/CN.9/WG.III/WP.56, p. 51, n. 212, som følge af UNCITRAL's drøftelser, jf. A/CN.9/552, §§ 41-42 og 44, om rækkevidden af den i Haag-Visby-reglerne anvendte formulering "in connection with the goods", jf. det oprindelige tekstforslag, jf. A/CN.9/WG.III/WP.21, p. 35, der videreførte denne formulering. Der var imidlertid i UNCITRAL forskellig opfattelse af, hvad "in connection with" betød, og det besluttedes derfor på baggrund af sekretariatets undersøgelse af formuleringens betydning i stedet at anvende udtrykket "manglende opfyldelse af (transportørens) forpligtelser i henhold til konventionen". Denne formulering er generel og omfatter brud på alle transportørens forpligtelser under Rotterdam-reglernes kapitel 13. Dette fremgår af A/CN.9/WG.III/WP.101, p. 44, note 169. Begrænsningsretten omfatter således som hidtil ansvar som følge af skade m.v. på gods. Endvidere omfattes ansvar som følge af fejludlevering – hvad der hidtil har været omdiskuteret – samt ansvar som følge af fejlbeskrivelse af godset – hvad der er nyt. Ansvar som følge af fejludlevering og fejlbeskrivelse af godset var genstand for særskilte drøftelser i UNCITRAL, fordi diskussionen om, hvad "in connection with" dækkede, især vedrørte disse to spørgsmål. Ved at vælge formuleringen "manglende opfyldelse af forpligtelser ... i henhold til konventionen" og ved ikke i stedet at specificere området for ansvarsbegrænsning til skade m.v. på godset, fejludlevering og fejlbeskrivelse blev området for ansvarsbegrænsning imidlertid gjort helt generelt. UNCITRAL's Kommission tilsluttede sig teksten, som indgik i det store kompromis om centrale spørgsmål i konventionsforhandlingerne, jf. A/CN.9/645, § 197, og afviste, jf. A/63/17, § 198, at indsnævre bestemmelsens rækkevidde til bestemte, opregnede ansvarstilfælde.

Under forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/526, § 258, A/CN.9/616, §§ 164-170, og A/CN.9/642, §§ 136-151, blev ansvarsgrænsernes størrelse drøftet gentagne gange, hvor der viste sig to hovedgrupperinger; den ene ville bevare ansvarsgrænserne på niveau med grænserne i Haag-Visby-reglerne, mens den anden ville bevare niveauet fra Hamburg-reglerne. Det var først muligt at nå til enighed om grænsernes størrelse som led i et større kompromis, jf. A/CN.9/642, § 163. De nuværende beløbsgrænser blev vedtaget af UNCITRAL, jf. A/CN.9/645, § 197, og af UNCITRAL's Kommission, jf. A/63/17, §§ 195-200. Ansvaret pr. kollo eller anden lasteenhed er begrænset til 875 SDR, hvilket udgør en forhøjelse på ca. 31pct. fra den i søloven gældende grænse på 667 SDR, mens ansvaret pr. kilo er begrænset til 3 SDR, hvilket udgør en forhøjelse på 50pct. fra den i søloven gældende grænse på 2 SDR.

Som i den gældende sølov er der tale om dobbelte ansvarsgrænser. Dette indebærer, at ansvarsgrænsen i udgangspunktet skal beregnes ud fra kollo-grænsen (eller en anden lasteenhed), medmindre kilo-reglen fører til en højere ansvarsgrænse, afsenderen i kontraktdata har angivet en højere godsværdi, eller en højere ansvarsgrænse, jf. forslaget til stk. 3, er aftalt skriftligt mellem transportøren og afsenderen.

Hverken kollo eller lasteenhed er et defineret begreb. Det vurderes dog, at der ved afgørelsen af, hvornår der er tale om et kollo eller en lasteenhed, kan hentes hjælp i nordisk og international retspraksis. Udtrykket lasteenhed ("shipping unit") indeholdes også i Hamburg-reglernes artikel 6, stk. 1, litra a, og står i modsætning til udtrykket fragtenhed. Haag-Visby-reglernes artikel 4, stk. 5, litra c, refererer noget uklart alene til enhed og skabte dermed usikkerhed om, hvad der mentes. Denne usikkerhed er nu løst. Ved "lasteenhed" forstås godsets fysiske karakteristik, og hvordan det afskibes, mens fragtenhed skal forstås i forhold til den måde, hvorpå transportøren beregner fragten. Beregnes ansvarsgrænsen efter kilo-reglen, indgår også emballeringen i beregningen af godsets vægt.

Der blev under forhandlingerne stillet forslag om, jf. A/CN.9/WG.III/WP.29, p. 5, at indføre en bestemmelse om ansvarsbegrænsning for ikke-lokaliserbare skader. Begrundelsen var, at eftersom det ved sådanne skader ikke var muligt at konstatere, hvor de var opstået, skulle afsenderen nyde en større beskyttelse, ved at transportørens ansvar skulle fastsættes til det højeste begrænsningsbeløb, der måtte gælde efter de forskellige regimer, der regulerede de forskellige transportled, der blev anvendt til den pågældende transport. Der var stærke argumenter både for og imod en sådan regulering, jf. A/CN.9/621, §§ 195-200, men som led i det større kompromis om udformningen af bestemmelserne om ansvarsbegrænsning blev bestemmelsen endeligt afvist, jf. A/CN.9/645, § 197.

Transportørens ret til at begrænse ansvaret efter forslaget til § 282 med de beløb, der fremgår heraf, finder således også anvendelse både i tilfælde af ulokaliserbar skade og i tilfælde af lokalisierbar skade, medmindre andet følger af forslaget til § 286, der implementerer Rotterdam-reglernes artikel 26, eller af forslaget til § 258, der implementerer Rotterdam-reglernes artikel 82.

Endvidere blev der stillet forslag om at indføre en "Tacit Amendment"-procedure til ændring af ansvarsgrænserne, jf. bl.a. A/CN.9/WG.III/WP.21, § 105, og A/CN.9/WG.III/WP.77. En sådan bestemmelse, der forelå som udkast til artikel 99 i A/CN.9/WG.III/WP.101, p. 60, blev endeligt afvist, jf. A/CN.9/645, § 197, som led i det ovenfor nævnte større kompromis. En ændring af ansvarsgrænserne vil skulle følge den almindelige procedure, der fremgår af Rotterdam-reglernes artikel 95.

Forslaget til stk. 2 indeholder den fra Haag-Visby-reglernes artikel 4, stk. 5, litra c, og Hamburg-reglernes artikel 6, stk. 2, kendte containerklausul for enhedslastet gods, som også fremgår af den gældende sølovs § 281. Til brug for beregningen af SDR skal der tages udgangspunkt i de i kon-

traktdata angivne kolli eller lasteenheder. Hvis kontraktdata ikke indeholder en angivelse heraf, skal godset, der er pakket i eller på en transportenhed eller et køretøj, anses for at udgøre én lasteenhed.

UNCITRAL godkendte, jf. A/CN.9/552, §§ 48-49, forslaget til stk. 2. Ved A/CN.9/WG.III/WP.56, p. 52, blev ”paller og lignende transportenhed” tilføjet, jf. også bemærkningerne til forslaget til § 251, nr. 26, hvilket blev godkendt i UNCITRAL, jf. A/CN.9/616, §§ 177-178, hvor det dog blev bemærket, at kollo-reglen kan føre til et øget ansvar som følge af nutidens containertransporter, hvor godset pakkes i mindre enheder i containeren.

Under forhandlingerne i UNCITRAL blev indførelsen af Hamburg-reglernes artikel 6, stk. 2, litra b, ikke berørt. Bestemmelsen, der er gennemført i den gældende sølovs § 281, 3. pkt., angiver, at en transportindretning, der beskadiges eller går tabt, skal medregnes som én lasteenhed, dvs. hvis der i en container er pakket 5 kollo, og containeren går tabt, skal ansvarsbegrænsningen beregnes som 6 kollo. Dette gælder dog ikke, hvis transportindretningen ejes eller er stillet til rådighed af transportøren. Det vurderes, at bestemmelsen i den gældende sølovs § 281, 3. pkt., skal videreføres, jf. forslaget til § 274, stk. 2.

Forslaget til stk. 3 gennemfører det i Rotterdam-reglernes artikel 3 indeholdte skriftlighedskrav og indebærer, at kravet om skriftlighed kan opfyldes ved elektronisk kommunikation, hvis parterne aftaler dette.

Til den foreslåede § 283 i søloven. Ansvarsbegrænsning for forsinkelse

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 60 og er baseret på Hamburg-reglernes artikel 6, stk. 1, litra b. En tilsvarende bestemmelse findes i den gældende sølovs § 280, stk. 2-3.

Forslaget til § 283 indebærer en ret til at begrænse ansvar for tab af eller skade på godset, der skyldes forsinkelse, og for andet økonomisk tab, der skyldes forsinkelse. Begrænsningsbeløbet for tab eller skade på godset skal beregnes i henhold til forslaget til § 280, mens begrænsningsbeløbet for andet økonomisk tab opgøres til to og en halv (2,5) gange den fragt, der skal betales. Den maksimale erstatning er dog begrænset til det beløb, der i henhold til forslaget til § 282, stk. 1, ville være blevet opgjort, hvis der forelå et totaltab. Retten til at begrænse ansvaret som følge af forsinkelse kan bortfalde i medfør af forslaget til § 284, stk. 2.

Under forhandlingerne i UNCITRAL blev det drøftet, jf. bl.a. A/CN.9/WG.III/WP.74, A/CN.9/616, §§ 92-100, og A/CN.9/WG.III/WP.91, om både transportøren og afsenderen skulle være ansvarlige for forsinkelse og gives mulighed for at begrænse ansvar herfor. Som led i en kompromisløsning, jf. A/CN.9/621, §§ 180b og 181b, blev det vedtaget, jf. A/CN.9/621, § 184, at Rotterdam-reglerne ikke skulle fastsætte noget om ansvar for forsinkelse for afsenderen og ligeledes ikke noget om ansvarsbegrænsning. Det var et led i kompromiset som reflekteret i Rotterdam-reglerne, at disse alene skulle regulere spørgsmålet om transportørens og den maritime udførende transportørs forsinkelsesansvar og om disse

parters ret til at begrænse et sådant ansvar. Der kan som følge heraf ikke nationalt fastsættes særlige eller supplerende nationale regler om dette ansvar. Omvendt skulle Rotterdam-reglerne ikke regulere spørgsmålet om afsenderens ansvar for forsinkelse og ej heller noget om ansvarsbegrænsning for afsenderen. Hvorvidt afsenderen måtte ifalde et ansvar for forsinkelse kan således reguleres nationalt, ligesom det nationalt kan reguleres, om der er begrænsningsret herfor. En afsender, der eventuelt måtte ifalde sådant ansvar for forsinkelse efter nationale regler, kan ikke begrænse sit ansvar efter Rotterdam-reglerne. Det vurderes ikke, at der bør fastsættes særlige bestemmelser i søloven om afsenderes forsinkelsesansvar og ej heller regler om begrænsning af et sådant ansvar, som eventuelt måtte komme på tale efter dansk rets almindelige regler eller efter fremmed ret.

Bestemmelsen omhandlede som oprindeligt foreslået, jf. A/CN.9/WG.III/WP.21, §§ 100-101, andet økonomisk tab som følge af forsinkelse, også benævnt ”economic loss”, ”non-physical loss” og ”consequential loss”. Under forhandlingerne i UNCITRAL blev det foreslået, jf. A/CN.9/WG.III/WP.56, artikel 65, ”variant A”, p. 53, at også fysisk tab eller skade på godset som følge af forsinkelse, f.eks. frugt, der rådner som følge af forsinkelsen, skulle omfattes – Disse to sætninger er sat i parentes, fordi der ikke er nogen modsætning mellem A/CN.9/WG.III/WP.21 og A/CN.9/WG.III/WP.56 eller for så vidt den endelige konventions tekst. Det var således ikke noget nyt, der foresloges i A/CN.9/WG.III/WP.56. Det blev dog præciseret, jf. A/CN.9/616, §§ 183-184, at fysisk tab eller skade ikke som sådan omfattes af (nu) artikel 60, der implementeres ved forslaget til § 283, men at ansvaret skal beregnes i overensstemmelse med (nu) artikel 22, der implementeres ved forslaget til § 280 eller (nu) artikel 59, der implementeres ved forslaget til § 282, alt efter omstændighederne. Denne forståelse blev bekræftet af UNCITRAL’s Kommission, jf. A/63/17, § 201. Det er således kun ansvar for konsekvenstab eller andet økonomisk tab, der reguleres af ansvarsbegrænsningssummen i forslaget til § 281, jf. A/CN.9/552, § 25, og A/CN.9/616, §§ 183-184.

Spørgsmålet om, hvorvidt der foreligger en forsinkelse, afgøres i henhold til forslaget til § 278.

UNCITRAL vedtog, jf. A/CN.9/552, § 31, jf. § 26, at beregningen af begrænsningsbeløbet for andet økonomisk tab skulle baseres på den fragt, der skal betales. Faktoren, som fragten multipliceres med, blev vedtaget som led i en kompromisløsning, jf. A/CN.9/642, § 166, jf. § 163b, og A/CN.9/645, §§ 205-207. Om drøftelserne forud herfor, se bl.a. A/CN.9/616, §§ 185-189.

Under forhandlingerne i UNCITRAL var parternes ret til at aftale andre – eller ingen – ansvarsgrænser for andet økonomisk tab genstand for drøftelse, jf. bl.a. A/CN.9/616, §§ 190-193, A/CN.9/WG.III/WP.85 og A/CN.9/WG.III/WP.91. UNCITRAL vedtog, jf. A/CN.9/621, § 184, jf. § 180g og § 181c, og A/CN.9/WG.III/WP.101, artikel 63, p. 45, note 174, at slette sætningen som led i den ovenfor omtalte kompromisløsning. Bestemmelsen er således præceptiv.

Det reguleres ikke i forslaget til § 283 til forskel fra den gældende sølovs § 280, stk. 2, 2, pkt., og Hamburg-reglernes artikel 6, stk. 1, litra b, at ansvaret er genstand for en yderligere maksimering til den samlede fragt i henhold til transportaftalen. Dette spørgsmål ses der ikke at være taget stilling til under forhandlingerne i UNCITRAL. Denne forskel fra Hamburg-reglerne vil i praksis ofte kunne indebære, at begrænsningsbeløbet ved forsinkelse under Rotterdam-reglerne bliver væsentligt højere end under Hamburg-reglerne. Forholdet er ofte det, at hele afskibningen er forsinket, og at der derfor skal betales 2,5 gange hele fragten mod kun 1 gang hele fragten under Hamburg-reglerne.

Til den foreslåede § 284 i søloven. Tab af retten til ansvarsbegrænsning

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 61 og er til dels baseret på Haag-Visby-reglernes artikel 4, stk. 5, litra e, og Hamburg-reglernes artikel 8, stk. 1. En tilsvarende bestemmelse findes i den gældende sølovs § 283.

I medfør af forslaget til stk. 1 bortfalder retten for transportøren eller den i forslaget til § 275 nævnte personkreds til at begrænse ansvaret, hvis skadelidte kan godtgøre, at den, der ønsker at begrænse ansvaret, personligt har forvoldt tabet med forsæt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at sådant tab med sandsynlighed ville opstå.

Personkredsen omfatter ud over transportøren også den udførende part, skibets fører og besætning, ansatte hos transportøren eller den udførende part samt enhver, der udfører arbejder på vegne af og under transportøren opsyn og kontrol.

I begrebet personlig handling eller unkladelse ligger, at handlingen eller unkladelsen skal være begået af den, der ønsker at begrænse sit ansvar. Dette vil være transportøren selv, hvis denne har en enkeltmandsvirksomhed, f.eks. en skipperleder, eller medlemmer af den øverste ledelse i selskaber o.l. En handling eller unkladelse begået af en person, der er en del af en virksomheds øverste ledelse, en "management failure", jf. A/CN.9/525, § 86, vil således kunne gennembyrde retten til ansvarsbegrænsning.

Der blev tidligt i forløbet, jf. A/CN.9/525, § 86, stillet forslag om, at også forsætlige eller groft uagtsomme handlinger begået af transportørens "servants and agents" skulle medføre, at retten til at begrænse ansvaret fortabes. Det blev endvidere foreslået at fortolke bestemmelsen derhen, at også personlige handlinger eller unkladelser begået af den udførende transportør, jf. A/CN.9/526, § 261, skulle medføre fortabelse af retten til ansvarsbegrænsning. Med henvisning til policy-beslutningen, jf. A/CN.9/525, § 88, A/CN.9/526, § 261, og A/CN.9/552, § 53, om at retten til at begrænse ansvaret skal være ubrydelig eller kun skal kunne fortabes under helt særlige omstændigheder, blev det klart afvist at fastsætte tab af transportørens begrænsningsret for andres, f.eks. "servants and agents", meget groft uagtsomme eller forsætlige handlinger, jf. A/CN.9/552, § 60. En "almindelig" ansats eller agents eller udførende parts personlige meget groft uagtsomme eller forsætlige handlinger eller unkladelser medfører dermed ikke i sig selv, at transportøren fortaber

retten til ansvarsbegrænsning, men i det omfang de pågældende kan holdes ansvarlige, vil de derimod selv have mistet begrænsningsretten, når de har begået sådanne handlinger. UNCITRAL vedtog at medtage "personal", jf. A/CN.9/552, § 62, efter en længere debat, som det, jf. A/CN.9/616, § 197, blev afvist at genåbne.

Det var endvidere den generelle holdning i UNCITRAL, jf. A/CN.9/552, § 56, at en aftale mellem parterne om, at transportøren kan begrænse sit ansvar også i tilfælde, som reguleres af forslaget til § 284, skal tilsidesættes.

At handlingen skal være begået groft uagtsomt og med forståelse af, at et sådant tab sandsynligvis ville blive forårsaget, indebærer en kvalificeret grov uagtsomhedsnorm, dvs. der skal mere end blot grov uagtsom adfærd til. Under forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/552, § 61, blev det foreslået at skrive "intentional or fraudulent behaviour" for at indsnævre adgangen til subjektive fortolkninger af "recklessly ...", uden at der dog var tilslutning til forslaget, hvilket måske kan skyldes et ønske om at bevare en ordlyd tilsvarende de tidligere søtransportkonventioner og øvrige søretskonventioner, der indeholder tilsvarende bestemmelser.

Forslaget til stk. 2 indebærer ligeledes, at retten til at begrænse sit ansvar i henhold til forslaget til § 283 kan bortfalde for tab som følge af forsinket udlevering af godset. Bestemmelsen er affattet over samme model som forslaget til stk. 1, hvortil der henvises. Ordvalget er på enkelte punkter lidt anderledes. F.eks. angives i Rotterdam-reglernes artikel 61, stk. 2, (forslaget til § 284, stk. 2), "with the intent to cause *the loss*" og ikke som i Rotterdam-reglernes artikel 61, stk. 1, (forslaget til § 284, stk. 1), "with the intent to cause *such loss*". Denne forskel er ikke en tilfældighed. Meningen med ikke at have "such" med i stk. 2 er, at "intent" i stk. 2 skal rette sig ikke blot mod forsinkelsen, men også mod konsekvenstab.

I det oprindelige udkast til Rotterdam-reglerne, jf. A/CN.9/WG.III/WP.21, pkt. 6.8, og § 107, var spørgsmålet om fortabelse af retten til ansvarsbegrænsning i forsinkelsessituationen ladet åben. Det blev under forhandlingerne i UNCITRAL bemærket, jf. A/CN.9/552, § 54, at der skal sondres mellem forsinkelse, der f.eks. skyldes en bevidst navigatorisk handling eller unkladelse for at undgå hårdt vejr, og tilfælde, hvor forsinkelsen f.eks. skyldes en groft uagtsom handling eller unkladelse begået med forståelse af, at tab som følge af forsinkelsen sandsynligvis vil opstå (jf. nu udeladelsen i stk. 2 af ordet "such"). Konsekvensen af denne sondring er, at retten til ansvarsbegrænsning kun fortabes, hvis den berettigede kan godtgøre, at betingelserne i stk. 2 er opfyldt. Er dette ikke tilfældet, er transportøren berettiget til at begrænse sit ansvar. Det blev herefter foreslået, jf. A/CN.9/552, § 54, og A/CN.9/WG.III/WP.56, note 234, at bestemmelsen om tab af ansvarsbegrænsning i forsinkelsestilfælde behandles i et selvstændigt stykke, hvilket blev vedtaget, jf. A/CN.9/616, § 204.

Til den foreslåede § 285 i søloven.

Bestemmelsen viderefører den gældende sølovs § 265, som blev indsat ved lov nr. 170 af 16. marts 1994 som en videreførelse af bestemmelser i den dagældende sølov. Der henvises i øvrigt til betænkning nr. 1215/1991, p. 54-56. Forholdet er ikke reguleret af Rotterdam-reglerne.

Forslaget til stk. 1 fastslår princippet om, at transportørens forpligtelse ved stykgodstransport er en genusforpligtelse, dvs. at transportforpligtelsen består, selv om skibet, der transporterer eller skulle have transporteret godset, totalhavarerer. Transportøren har i udgangspunktet valgfrihed med hensyn til, hvilket skib der skal benyttes til transporten. Som modstykke må transporten gennemføres, ved at et andet skib sættes ind, hvis det oprindelige skib havarerer. Dette betyder, at transportøren i sådanne tilfælde som regel vil have både ret og pligt til at fuldføre transporten på anden måde. Dette er i overensstemmelse med bestemmelser for omlastning (Liberty Clause), som sædvanligvis findes i standardvilkår i linjefart.

Selv om hovedreglen for situationer, der omfattes af stk. 1 er, at transportforpligtelsen består, vil transportørens forpligtelse i særlige tilfælde kunne falde bort efter reglerne om krigsfare, jf. stk. 3, eller efter almindelige obligationsretlige principper om begrænsning af købers (afsenders) krav på naturalopfyldelse, hvis dette er særlig byrdefuldt for sælger (transportør). Herudover kan transportaftalen indeholde en mere udførlig regulering af hindringer for transportens udførelse, jf. forslaget til § 255, som indebærer, at forslaget til § 285 er deklaratorisk.

Det ovenfor angivne om transportørens forpligtelse til at udføre transporten er baseret på den gældende sølov, hvis anvendelsesområde er begrænset til de rene søtransporter. I medfør af forslaget til kapitel 13 udvides anvendelsesområdet – i forhold til det gældende kapitel 13 – til også at gælde transport, der udføres i tillæg til en international søtransport. Dette medfører, at tilsvarende spørgsmål vil kunne opstå i forhold til øvrige transportmidlers havariltilfælde. Det synes imidlertid at være klart, at transportørens generelle valgret og valgmulighed ved opfyldelse med sådanne andre transportmidler, forstærker præg af transportørens forpligtelse som værende af genuskarakter.

Forslaget til stk. 2 omhandler tilfælde, hvor der indtræder hindringer, som indebærer, at skibet ikke kan anløbe bestemmelsehavnen, eller at et sådant anløb vil indebære en væsentlig forsinkelse. Det kan f.eks. være hindringer i form af is, ekstreme vejrforhold, strejke eller uroligheder, som eventuelt kan have medført en ekstraordinær trafikophobning i havnen. I sådanne tilfælde vil transportøren med rimelighed kunne vælge at losse godset i en anden lossehavn, uden at dette medfører et kontraktbrud. Transportaftalen skal i sådanne tilfælde anses som værende opfyldt med virkning for fragtbetalingen. Transportøren vil kun have krav på afstandsfragt, medmindre transportaftalen indeholder en bestemmelse om fuld fragt.

Det bemærkes, at udlevering af gods i en alternativ havn i henhold til forslaget til § 285 er bestemt for situationer, hvor

der er hindringer for transportørens gennemførelse af transporten, og at afstandsfragt kan kræves i henhold til forslaget til stk. 4. Derimod regulerer forslaget til §§ 318-320c afsendersidens adgang til gennem råderetten at kræve udlevering på et alternativt sted. En sådan udlevering, der udøves via råderetten, vil ske i afsendersidens interesse, og transportøren vil her som udgangspunkt have krav på fuld fragt, jf. forslaget til § 320a. Ydermere kan alternativ udlevering tænkes ved transportørens ret til at ophæve kontrakten som følge af afsenderens kontraktbrud eller tilbagetræden fra kontrakten, jf. forslaget til § 295. Transportørens krav på fragt vil i sådanne tilfælde blive konverteret til et erstatningskrav, hvor kravet som udgangspunkt baseres på den fulde fragt med den modifikation, at transportøren er underlagt tabsbegrænsningspligt.

Forslaget til stk. 3 omhandler krigsfare og indebærer, at parterne ved sådanne opfyldeshindringer vil kunne opnå ret til at ophæve efter reglerne i den gældende sølovs § 358 og med en omkostningsfordeling ved indtrådt forsinkelse efter reglerne i den gældende sølovs § 341.

I medfør af forslaget til stk. 4 gives transportøren ret til at kræve afstandsfragt efter principperne i den gældende sølovs § 341.

Til den foreslåede § 286 i søloven. Multimodale transport

Rotterdam-reglernes artikel 26 indeholder en væsentlig bestemmelse om ansvar for godsskader, der opstår under transportled, der udføres med andre transportformer end søtransport. Der fastslås med denne bestemmelse et netværksprincip, hvorefter regler om ansvarsgrundlag, -begrænsning og forældelse, der udspringer af et international instrument, typisk en konvention, vedrørende den konkrete transportform, skal finde anvendelse i forholdet mellem den kontraherende transportør og afsenderen.

Forslaget til § 286 gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 26. En tilsvarende bestemmelse findes ikke i den gældende sølov.

Forslaget til § 286 indeholder en særregel om transportørens ansvar og om enkelte andre spørgsmål, som for visse transportled i en multimodal transport omfattet af forslaget til kapitel 13 fraviger de generelt anvendelige ansvarsregler i forslaget til §§ 274 og 280.

Ved multimodale transport vil de forskellige transportmidler, som hovedtransportøren anvender til afvikling af den multimodale transport, normalt være omfattet af unimodale transportregler. De unimodale regler for et givet transportled regulerer forholdet mellem hovedtransportøren og den undertransportør, der i henhold til parternes aftale står for udførelsen af det pågældende transportled. Hovedtransportøren kan have en interesse i, at de regler, der gælder i forhold til undertransportøren, også gøres anvendelige i forholdet mellem hovedtransportøren og afsenderen for derved at sikre, at de samme regler gælder både i retsforholdet mellem hovedtransportøren og afsenderen om f.eks. erstatning for godsskade og i regresomgangen mellem hovedtransportøren og undertransportøren. En sådan ordning kaldes netværksprincippet.

Omvendt kan afsenderen have en interesse i, at de anvendelige regler ikke varierer fra transportled til transportled, således som de gør det efter netværksprincippet, men at de samme regler gælder for alle transportled for derved at sikre forudsigelighed med hensyn til de retsregler, der kommer til anvendelse, og dermed forudsigelighed om den erstatning, der kan opnås. Denne ordning kaldes den uniforme løsning.

Anvendelse af et rent netværksprincip, hvorefter alle de regler, der gælder for de enkelte transportled, også skulle gælde direkte mellem hovedtransportøren og afsenderen, ville være uhensigtsmæssig. F.eks. skulle der under et sådant system anvendes nye transportdokumentregler, hver gang det transporterede gods skiftede fra et transportmiddel til et andet. Et praktisk anvendeligt regelsystem synes derfor i vid udstrækning at skulle baseres på et uniformt regelsystem, og Rotterdam-reglerne er da også af disse grunde i meget vid udstrækning baseret på det uniforme regelsystem. I en begrænset udstrækning anvendes dog netværksprincippet, nemlig for så vidt angår spørgsmål om hovedtransportørens ansvar, ansvarsbegrænsning og om forældelse. For disse få men vigtige spørgsmåls vedkommende er det fundet hensigtsmæssigt at basere Rotterdam-reglerne på netværksprincippet. Dette er i overensstemmelse med udbredt kontraktpraksis og løsningen i modelregler og har en betydelig omkostningsbesparende effekt. Selv om det ikke er sigtet med netværksprincippet, har den også den virkning, at den reducerer risikoen for, at der opstår konventionskonflikter, dvs. situationer, hvor modstridende ansvarsbestemmelser i en unimodal konvention og i Rotterdam-reglerne begge gør krav på at skulle anvendes på samme skade.

Netværksprincippet vedrører kun de situationer, hvor transportøren pådrager sig ansvar, der resulterer i tab, skade eller forsinkelse af gods. Pådrager transportøren sig ansvar ved at bryde sine forpligtelser, som ikke resulterer i tab, skade eller forsinkelse af gods, gælder netværksprincippet ikke, jf. forslaget til § 286, stk. 2.

Det er en betingelse for at anvende netværksprincippet, at skaden m.v. på godset udelukkende opstår i perioden før lastning på skibet eller efter losning, jf. forslaget til § 286 i indledningen. Det er endvidere en betingelse, at et andet præceptivt internationalt regelsæt ville have fundet anvendelse på en særskilt og direkte aftale om transport mellem afsenderen og hovedtransportøren, hvis disse parter havde indgået en sådan aftale om transport for det transportled, hvor skaden m.v. indtraf, jf. forslaget til § 286, stk. 1. Det er de præceptive internationale regler for det konkrete transportled, hvor skaden indtraf, der skal anvendes, og ikke de regler, der måtte gælde for det transportled, hvor skaden er forårsaget eller konstateret.

Den hypotetiske test i forslaget til § 286 – "ville have været gældende, hvis afsenderen havde indgået en separat direkte kontrakt med transportøren ..." – blev indføjet under UNCITRAL's forhandlinger, jf. A/CN.9/616, § 224, og A/CN.9/621, § 192, i stedet for en formulering, hvorefter der skulle ses på, om der var bestemmelser i et internationalt instrument, f.eks. CMR-konventionen, der ville finde anvendelse på transportørens aktiviteter i henhold til transportafta-

len på det pågældende led. Spørgsmålet var, om den multimodale transportkontrakt overhovedet ville være omfattet af sådanne unimodale regler. Dette var og er fortsat et omdiskuteret spørgsmål. Derfor valgtes den hypotetiske test, således at der ses på, om reglerne i et internationalt instrument ville have fundet anvendelse på en separat og direkte aftale mellem afsenderen og transportøren for det konkrete transportled, hvor tabet m.v. indtraf, hvis en sådan aftale var indgået.

Er betingelserne i forslaget til § 286 opfyldt, gælder efter forslaget til § 286 for transportørens ansvar m.v. ansvarsreglerne i det pågældende internationale instrument i stedet for Rotterdam-reglernes almindelige bestemmelser om ansvar. Disse særlige ansvarsbestemmelser m.v. udgør så at sige via forslaget til § 286 undtagelsesbestemmelser til forslaget til kapitel 13's almindelige ansvarsregler. Det er således de præceptive ansvarsbestemmelser m.v., som de umiddelbart står i en international transportkonvention – f.eks. CMR-konventionen – der finder anvendelse og ikke ansvarsbestemmelserne i en national lov, der implementerer den pågældende internationale konvention.

Forslaget til § 286 er således ikke en lovvalgsbestemmelse, men en bestemmelse, der så at sige indarbejder ansvarsbestemmelserne m.v. i visse instrumenter i Rotterdam-reglerne og gør disse ansvarsbestemmelser direkte anvendelige i stedet for Rotterdam-reglernes almindelige ansvarsbestemmelser. Det følger af ordene i forslaget til § 286, stk. 1, "i henhold til bestemmelserne i sådanne internationale instrumenter", at domstolene i en kontraherende stat til Rotterdam-reglerne skal anvende sådanne internationale instrumenter, som i henhold til instrumenternes egne bestemmelser finder anvendelse. Det er således uden betydning, om den pågældende stat, hvis domstole behandler sagen, selv har tiltrådt det pågældende internationale instrument.

I visse tilfælde vil det kunne give anledning til fortolkningsproblemer at skulle anvende f.eks. ansvarsreglen i CMR-konventionens artikel 17 sammen med de i øvrigt anvendelige Rotterdam-regler, og der vil kunne opstå tvivl om, hvilke bestemmelser der i en given unimodal konvention er at anse som f.eks. "ansvarsbestemmelser", og som derfor fortrænger Rotterdam-reglernes almindelige regler. Med hensyn til det sidstnævnte skal netværksprincippet i forslaget til § 286 forstås snævert. Det er således kun selve ansvarsreglen og regler om beregning af erstatning i en unimodal konvention, der fortrænger Rotterdam-reglerne, og ikke regler i den unimodale konvention, som supplerer ansvarsreglen, f.eks. regler om renteberegning, om reklamationsfrister m.v. Øvrige fortolkningsspørgsmål må afgøres ved fortolkning af de anvendelige regler i de konkrete sager, jf. A/CN.9/WG.III/WP.78, § 28

I det oprindelige konventionsudkast, jf. A/CN.9/WG.III/WP.21, artikel 4.2.2, var bestemmelsen, nu Rotterdam-reglernes artikel 26, formentlig tiltænkt at være en konventionskonfliktbestemmelse, men sigtet med bestemmelsen blev ændret afgørende under den sidste fase af forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/621, §§ 191-192, og A/CN.9/645, §§ 204 og 257, hvor en særskilt bestemmelse om konventi-

onskonflikter blev indføjet i Rotterdam-reglernes artikel 82, og artikel 26 samtidig blev væsentlig ændret.

Betydningen af udtrykket det specifikke transportstadium er ikke nærmere fastlagt i Rotterdam-reglerne eller forarbejderne. Formuleringen peger på, at der bør ses på den konkrete transport, der udføres, hvorunder skaden indtræffer. Er der således tale om en vejtransportaftale, hvor bil med gods for en del af transporten transporteres på jernbane, vil de konkrete ansvarsregler for den pågældende banetransport finde anvendelse og ikke vejtransportreglerne, selv om vejtransportreglerne gælder for selve vejtransportaftalen.

Når der i forslaget til § 286 refereres til internationalt instrument snarere end til international konvention, skyldes det et ønske om, at også regionale regler, såsom f.eks. en EU-forordning eller et direktiv, skulle kunne fortrænge Rotterdam-reglernes ansvarsregler m.v. Sådanne EU-regler er endnu ikke udarbejdet. Et internationalt instrument kan for så vidt være blot en bilateral konvention. Det er dog næppe praktisk, at der skulle indgås bilaterale konventioner om ansvarsforhold m.v. for unimodale transportere, når så at sige alle transportformer er undergivet omfattende international konventionsregulering.

Udtrykket ufravigelig defineres i forslaget til § 286 som bestemmelser, der ifølge det pågældende internationale instrument i det hele ikke kan fraviges, eller som dog ikke kan fraviges til skade for afsenderen. Bestemmelser i et instrument, der kan fraviges til fordel for transportøren, kan således ikke anvendes i stedet for de almindelige ansvarsbestemmelser i forslaget til kapitel 13.

Kontraktparterne kan aftale at fravige forslaget til § 286 og f.eks. aftale, at transportørens ansvar skal være fuldt ud uniformt, f.eks. at ansvaret i det hele skal afgøres efter ansvarsreglerne i en anden transportkonvention, eller aftale, at der skal gælde et højere ansvarsbegrænsningsbeløb, end hvad der følger af forslaget til § 282, eller end hvad der følger af begrænsningsbeløbene i det instrument, som forslaget i § 286 henviser til. Forslaget til § 255 skal dog altid respekteres, dvs. parterne kan ikke vedtage noget, der indebærer et mildere ansvar eller et lavere ansvarsbegrænsningsbeløb, end hvad der følger af det instrument, som er inkorporeret i medfør af forslaget til § 286.

En undertransportør, som er en maritim udførende part, er under visse vilkår ansvarlig efter Rotterdam-reglerne direkte over for afsenderen og ikke blot over for undertransportørens medkontrahent, (hoved)transportøren. Undertransportøren indtræder som en maritim udførende part i transportørens rettigheder og forpligtelser og er i en række tilfælde ansvarlig over for afsenderen efter de samme regler som hovedtransportøren, herunder også efter sådanne andre ansvarsregler, som måtte finde anvendelse i medfør af forslaget til § 286 i det direkte forhold mellem afsender og transportør. I praksis får dette dog ikke den helt store betydning, idet forslaget til § 286 som nævnt kun gælder før eller efter søtransportleddet, og omvendt gælder ansvaret for den maritime udførende part kun fra det tidspunkt, hvor godset kommer til afgangshavnen, og indtil det forlader destinationshavnen. Det er således kun de tjenesteydelser, som udeluk-

kende udføres i havneområder, der er omfattet, og da der for disse tjenesteydelser ikke i dag gælder noget internationalt tvingende instrument, vil forslaget til § 286 i praksis ikke have betydning for undertransportører som maritime udførende parter.

Afsenderens pligter og erstatningsansvar

Rotterdam-reglernes kapitel 7 fastsætter regler om afsenderens pligter over for transportøren, hvilke hovedsagelig består i levering af godset til transport og afgivelse af oplysninger om godset m.v., samt regler om afsenderens erstatningsansvar over for transportøren.

Til den foreslåede § 287 i søloven. Levering af gods til transport

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 27 og omhandler afsenderens pligter i forbindelse med levering og klargøring af godset til transport.

Forslaget til § 287 skal ses i sammenhæng med de efterfølgende bestemmelser i forslaget til §§ 288-289 og 291-292, som giver relativt detaljerede anvisninger om den forsvarlige procedure ved levering af godset, både for så vidt angår afsenders handlemåde og samarbejdet mellem afsender og transportør. Forslaget til disse bestemmelser er mere detaljeret end de tilsvarende bestemmelser i den gældende sølovs §§ 255-258. Andre bestemmelser om levering af gods findes bl.a. i forslaget til §§ 265, 288-289 og 301.

Hverken Haag-Visby- eller Hamburg-reglerne indeholder tilsvarende bestemmelser vedrørende afsenders pligter. Bestemmelserne i den gældende sølov blev indsat ved lov nr. 170 af 16. marts 1994 og medtaget som supplement til Haag-Visby-reglerne med det formål at dække det praktiske behov, som var opstået på grund af udviklingen i containertransport og linjefart. Der henvises til betænkning nr. 1215/1991, p. 40-46. Rotterdam-reglerne har det samme formål.

I forslaget til stk. 1 findes det generelle krav om, at afsender skal levere godset i en stand, der gør det egnet til den aktuelle transport. Forbeholdet i forslaget til stk. 1, 1. pkt., om, hvad der måtte følge af transportaftalen, sigter mod de tilfælde, hvor parterne måtte have aftalt andet, f.eks. at transportøren har påtaget sig at stuve godset i containere efter at have modtaget det i mindre enheder fra afsenderen. Det følger således af forslaget til stk. 1, 2. pkt., at selv hvor andet er aftalt, skal de enheder, som leveres af afsender, være egnet til at blive håndteret af transportøren, f.eks. i form af tilstrækkelige løftestropper i forsvarlig stand.

Bestemmelsen angiver intet udtrykkeligt om tidspunktet for afsenders levering af godset til transport, jf. den gældende sølovs § 255, 1. pkt. Det fremgår af forhandlingerne i UNCITRAL, jf.

A/CN.9/WG.III/WP.21

, § 112, jf. A/CN.9/621, § 180-84, at forpligtelsen til rettidig levering er tænkt begrænset til tilfælde med udtrykkeligt aftalt leveringstid, mens forsinkelsesansvaret generelt er overladt til national ret. Som det fremgår af bemærkninger-

ne til forslaget til § 290, tilsigtes der i forhold til ansvar for forsinkelse ikke nogen realitetsændring i forhold til gældende ret.

I forslaget til stk. 2 fastslås det, at når der er aftalt andet angående selve lasteoperationerne (FIO/FIOS), jf. forslaget til § 263, stk. 1, skal de operationer, som afsenderen derved har påtaget sig, udføres på en agtsom måde. En eventuel undladelse fra afsenderens side kan medføre, at den skade på lasten, som derved kunne opstå, ikke kan tilregnes transportøren, jf. forslaget til § 274, stk. 3, nr. 9. Efter omstændighederne kan transportøren også have et selvstændigt krav på erstatning, f.eks. til dækning af udgifter til tiltag, som måtte være nødvendige på grund af afsenderens manglende pakning af godset m.v.

I forslaget til stk. 3 fastsættes afsenderens særlige forpligtelse til at stuve og sikre indholdet forsvarligt, når godset leveres i en lukket container. I sådanne tilfælde vil transportøren normalt ikke inspicere containerens indhold, jf. forslaget til § 305, stk. 4. Bestemmelsen er derfor af særlig betydning for at kunne varetage sikkerheden under transporten, jf.

A/CN.9/WG.III/WP.21
, § 112.

Til den foreslåede § 288 i søloven. Afsenderens samarbejde med transportøren om tilvejebringelse af oplysninger

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 28.

Den gældende sølov indeholder ikke en tilsvarende pligt, men princippet om, at parterne skal samarbejde om at tilvejebringe visse oplysninger, følger af det almindelige loyalitetsprincip i kontraktforhold, se f.eks. den gældende sølovs § 379. Forslaget til § 288 indebærer dermed ingen egentlig ændring af gældende ret.

Bestemmelsen pålægger transportøren en pligt til loyalt at besvare afsenderens anmodning om at modtage oplysninger og instruktioner, som afsenderen skal bruge for at kunne opfylde sin transportforpligtelse, jf. A/CN.9/WG.III/WP.21, § 113. En gensidig pligt til informationsudveksling kan modvirke en eventuel usikkerhed vedrørende rejserute og afsenderens pligt til mærkning af farligt gods, se f.eks. forslaget til § 292, stk. 2.

Forslaget til § 288 har sit modstykke i forslaget til § 264, som fastlægger en tilsvarende forpligtelse for transportøren over for afsenderen.

Til den foreslåede § 289 i søloven. Afsenderens pligt til at give information

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 29 og svarer til den gældende sølovs § 258.

Forslaget til § 289 er i nogen grad sammenfaldende med forslaget til § 288. Det bør endvidere ses i sammenhæng med forslaget til § 292, der indeholder særlige bestemmelser om afsenderens oplysningspligt ved farligt gods.

I forarbejderne til Rotterdam-reglerne jf. A/CN.9/WG.III/WP.21, § 114, understreges betydningen af, at afsenderens

oplysninger og instrukser er korrekte og fuldstændige af hensyn til transportørens behov for at kunne stole på deres rigtighed, som er afgørende for sikkerheden under transporten.

Til den foreslåede § 290 i søloven. Almindelig ansvarsregel

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 30. En tilsvarende bestemmelse findes i den gældende sølovs § 290.

I Rotterdam-reglernes forarbejder, jf. A/CN.9/WG.III/WP.101, p. 25, note 70, og A/CN.9/621, § 233-37, forudsættes det, at artikel 30 ikke omfatter forsinkelsesansvar ud fra en præmis om, at afsenderen ikke indrømmes en ret til ansvarsbegrænsning. Reguleringen af forsinkelsesansvar er derved overladt til national ret. Det vurderes, at et eventuelt ansvar for forsinkelse må afgøres ud fra de almindelige obligationsretlige principper. ”Tab eller skade” omfatter således ikke forsinkelsesansvar, da afsenderens forsinkelse ikke er reguleret i Rotterdam-reglerne.

Med forslaget til stk. 1 pålægges transportøren bevisbyrden for, at skaden m.v. er forårsaget af, at afsenderen har undladt at iagttage sine forpligtelser efter forslaget til kapitel 13. I medfør af forslaget til *stk. 2* gives afsenderen adgang til at frigøre sig for ansvaret. Rotterdam-reglernes artikel 30 er dog ikke entydig i forhold til spørgsmålet om bevisbyrde, idet der ved afgørelsen af, om skaden m.v. er forårsaget af, at afsenderen har overtrådt sine forpligtelser, kan indlæses en agtsomhedsforpligtelse.

I forarbejderne til Rotterdam-reglerne, jf. A/CN.9/621, § 230, antydes det, at en omvendt bevisbyrde er tilsigtet, dvs. at afsender har bevisbyrden for, at ansvarsgrundlag (uagtsomhed) ikke foreligger. I den juridiske litteratur er denne løsning derimod omstridt, se Johan Schelin, *The Rotterdam Rules 2008*, Kluwer Law 2010, p. 156, som taler til fordel for den ordinære bevisbyrde: ”However, in the end Delegations agreed that the burden of proof should not be reversed.” Se derimod Anthony Diamond, *The Rotterdam Rules*, LMCLQ, 2009, p. 494, som forudsætter en løsning med omvendt bevisbyrde³⁾. Se videre Stevens, *The Carriage of Goods by Sea under The Rotterdam Rules*, Lloyd’s List 2010, p. 226, som på den ene side antager, at intentionen med bestemmelsen var en regel om ordinær bevisbyrde, men som på den anden side stiller spørgsmål ved, om dette er en naturlig læsning af bestemmelsen. Se endelig Sturley, Fujita, van der Ziel, *The Rotterdam Rules*, Thomson Reuters 2010, p. 188, som siger om bestemmelsens baggrund: ”The Working Group, as a compromise, agreed on the current formulation which establishes the fault-based liability without explicitly specifying the burden of proof on the fault.”

Henset til den usikkerhed, der hersker om den rette forståelse af Rotterdam-reglernes artikel 30, vurderes det væsentligt, at påpege, at bestemmelsen om bevisbyrde spiller en noget forskellig rolle i forskellige landes retstraditioner, og at reglerne for bevisførelse og bevisbedømmelse i dansk ret sjældent medfører, at vurderingen af fakta i en tvist løses gennem regler om bevisbyrde.

Der kan siges at være en vis ubalance i ansvarssystemet, når transportøren gives ret til at begrænse sit ansvar i medfør af forslaget til §§ 282-283, mens afsenderens ansvar er ubegrænset. Under forhandlingerne af Rotterdam-reglerne var der omfattende drøftelser af dette tema, jf. bl.a. A/CN.9/WG.III/WP.74 og A/CN.9/616, §§ 94-99. Et forslag om også at give afsenderen ret til at begrænse sit ansvar blev under forhandlingerne afvist, bl.a. på grund af vanskeligheder med at finde et egnet kriterium for en sådan begrænsning.

Det vurderes, at forslaget til § 290 bør følge Rotterdam-reglerne også på dette punkt. Det bemærkes i øvrigt, at heller ikke den gældende sølov indeholder en begrænsningsret for afsenderen. Det står endvidere selv sagt parterne frit for at vedtage sådanne begrænsningsregler i et aftalegrundlag.

Til den foreslåede § 291 i søloven. Afsenderens afgivelse af oplysninger til brug for transportoplysningerne

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 31 og omhandler afsenderens pligt til at videregive oplysninger, som bl.a. følger af forslaget til § 301, til brug for transportoplysningerne. Forslaget til § 291 omhandler endvidere afsenders ansvar over for transportøren, såfremt der viderebringes fejlagtige oplysninger. Dette vil typisk omhandle transportørens erstatningsansvar over for en dokumenterhverver i god tro, jf. forslaget til § 306, og giver i så fald transportøren en regresret over for afsenderen for sådant ansvar.

Forslaget til § 291 svarer til den gældende sølovs § 301, dog med en mindre ændring vedrørende partsforholdet, dvs. hvem der på lastesiden er transportørens pligt- og ansvarssubjekt vedrørende transportoplysningernes rigtighed. I den gældende sølov anvendes begrebet aflaster, dvs. den, der leverer godset til transport, som pligt- og ansvarssubjekt, mens forslaget til § 291 anvender begrebet afsender, dvs. transportørens kontraktmodpart, jf. forslaget til § 251, nr. 8, som pligt- og ansvarssubjekt. Denne ændring berører også bestemmelsen om farligt gods, jf. forslaget til § 292, og reglerne for den kontraktbestemte afsenders ansvar, jf. forslaget til § 293.

Af hensyn til forståelsen af forholdet mellem forslaget til kapitel 13 og den gældende sølovs kapitel 13 findes det hensigtsmæssigt at redegøre nærmere for partskonstellationen i den gældende sølovs kapitel 13, hvor pligt- og ansvarssubjekter vedrørende transportoplysninger og farligt gods anskues under et. Redegørelsen danner derved også baggrund for bemærkningerne til forslaget til §§ 292-293.

Oprindeligt var sølovens stykgodsregler indarbejdet i reglerne for rejsebefragtning. Før ændringen af reglerne om befording af gods, der blev gennemført ved lov nr. 205 af 23. maj 1973, var ansvarssubjektet, både ved fejlagtige dokumentoplysninger og ved farligt gods, afladeren, dvs. den, der leverer godset til transport, og ikke befragteren, dvs. transportørens kontraktmodpart. Dengang blev det imidlertid antaget, at transportøren også kunne holde befragteren (ved stykgods: afsenderen) ansvarlig for fejlplysninger afgivet af afladeren, idet denne blev anset som en, der af befragteren er overladt udførelsen af arbejdsopgaver. Også dengang

var afladeren ved farligt gods ansvarssubjekt, men befragteren blev ikke anset for at være objektivt ansvarlig på linje med afladeren. I forbindelse med ansvar for fejlplysninger blev aflader-begrebet bibeholdt som ansvarssubjekt ved lovændringen i 1973, mens man i 1994, hvor stykgodsreglerne blev løftet ud af bestemmelserne om rejsebefragtning og etableret i den gældende sølovs kapitel 13, implementerede begreberne aflaster hhv. afsender. Ved lovændringen i 1994 blev der imidlertid givet udtryk for, at afsender gennem principperne for medhjælperansvar ville kunne hæfte som ansvarssubjekt for aflasters fejlplysninger. For så vidt angår farligt gods, blev loven ændret i 1973, således at befragter blev gjort til ansvarssubjekt i stedet for aflaster. Ved lovændringen i 1994 blev der foretaget yderligere en justering vedrørende farligt gods, således at oplysningspligten for afmærkning af farligt gods, jf. den gældende sølovs § 257, blev pålagt afsender (og ikke som i den dagældende sølovs § 92 aflader), og der blev dermed overensstemmelse mellem pligtsubjektet ved oplysninger om farligt gods og ansvarssubjektet ved fejlplysninger vedrørende farligt gods.

På grund af historikken har retsstillingen i den gældende sølov altså en vis asymmetri og kan opsummeres således: Oprindeligt var aflader/aflaster (og ikke befragter/afsender) blevet gjort til pligt- og ansvarssubjekt, både for transportoplysninger og for farligt gods. Senere er der foretaget visse ændringer, således at det i dag er afsender, der er pålagt pligt- og ansvarsreglerne for farligt gods, medens pligt- og ansvarsreglerne for transportoplysninger er pålagt aflaster, dog således at afsender ud fra betragtninger om ansvar for personer, som er overladt udførelsen af arbejdsopgaver nok vil kunne holdes ansvarlig for aflasters fejl.

I Rotterdam-reglerne angives afsender som pligt- og ansvarssubjekt, både for dokument-fejlplysninger og for farligt gods. Det vurderes, at dette bevirker en bedre symmetri i pligt- og ansvarsreglerne end i den gældende sølov. Realitetsændringerne vil imidlertid være marginale. For så vidt angår farligt gods, er der fuld overensstemmelse med den gældende sølovs bestemmelser. For så vidt angår transportoplysningerne, ændres pligt- og ansvarssubjektet ganske rigtigt fra aflaster til afsender. Det skyldes for det første, at afsender gennem reglerne for ansvar for personer, som er overladt udførelsen af arbejdsopgaver allerede i dag må antages at være ansvarlig for aflasters fejl. For det andet indeholder Rotterdam-reglerne, der gennemføres ved forslaget til kapitel 13, bestemmelser, som via den kontraktbestemte afsender også opfanger aflasters rolle som pligt- og ansvarssubjekt ved siden af afsenders status, jf. forslaget til § 293.

Forslaget til stk. 1 indeholder en generel bestemmelse om, hvilke oplysninger afsenderen skal give, og at oplysningerne skal gives i god tid for ikke at forsinke transportørens håndtering af godset. Bestemmelsen har intet direkte modstykke i den gældende sølov, men indholdet vil forudsætningsvis følge, jf. den gældende sølovs §§ 255, 258 og 296, stk. 1, nr. 1.

Forslaget til stk. 2 indeholder en bestemmelse om afsenders objektive ansvar for fejlplysninger og svarer til den gældende sølovs § 301, stk. 1, med undtagelse af partsforholdet: aflaster/afsender, jf. oven for. Når udtrykket holde

transportøren skadesløs benyttes i forslaget til stk. 2, skyldes det, at transportørens krav normalt vil bestå i krav om skadesløsholdelse for det erstatningsansvar, som transportøren har pådraget sig over for dokumenterhverver, jf. forslaget til § 306. Imidlertid kan det også omfatte erstatning for tabsposter, som transportøren direkte er blevet påført ved at have disponeret i tillid til fejlagtige oplysninger, f.eks. vedrørende godsets vægt.

Den gældende sølovs § 301, stk. 2, foreslås udeladt som overflødig. Bestemmelsen blev indført i 1994 med baggrund i Hamburg-reglerne og bestemmer, at transportøren taber sit regreskrav, dersom han selv var i ond tro med hensyn til afsenders fejlagtige transportoplysninger. Imidlertid vil dette følge af almindelige retsgrundsætninger og ligger også implicit i forslaget til § 307 vedrørende transportørens vildledningsansvar.

Til den foreslåede § 292 i søloven. Farligt gods

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 32. Den gældende sølovs §§ 291 og 257 indeholder tilsvarende bestemmelser.

Selve begrebet farligt gods er ikke defineret i Rotterdam-reglerne og heller ikke i søloven. Gods anses efter retspraksis som farligt, dersom det har egenskaber, som kan volde skade på skib eller anden last, f.eks. en kullast, der udvikler unormale mængder eksplosiv metangas; en nikkelmalmplast, der udskiller vand, hvilket medfører stabilitetsfare; syreholdig væske, som lækker ud af en lukket container. Et sådant farebegreb udgør også kernen i andre retssystemer, men enkelte lande har dog en bredere forståelse. I engelsk ret omfatter "dangerous cargo" også de rene forsinkelsestilfælde, f.eks. ved at en last bliver nægtet indført med tidstab og omkostningsomkostninger til følge, se Cooke (m.fl.), *Voyage Charters*, 2007, p. 163-64 og 1072-73. Efter dansk praksis vil rene forsinkelsestilfælde som dette efter al sandsynlighed blive bedømt efter den almindelige ansvarsregel, der følger af forslaget til § 290, og ikke efter det strengere ansvar for farligt gods.

Offentligretlige sikkerhedsforskrifter med krav til håndteringen af farligt gods vil normalt være vejledende, også for så vidt angår farlighedsbegrebet i søloven, se f.eks. IMSBC-koden⁴⁾ 2009 (malmlast og fugtighedsgrad). Imidlertid er de offentligretlige krav ikke fuldt ud styrende, bl.a. fordi transportørens forventede kendskab til godsets farlighed kan variere med aftalens godsbeskrivelse og den aktuelle fart (trade). De offentligretlige krav kan alligevel være af betydning, da den part, som ifølge et sådant regelværk er forpligtet til at mærke godset eller på anden måde oplyse om godsets farlige egenskab, ikke nødvendigvis er den part, som er pligt- og ansvarssubjekt efter sølovens bestemmelser. Ifølge offentligretlige regler vil den, der leverer godset til lastning (i den gældende sølov benævnt som aflaster) normalt være pligtsubjektet, medens transportørens kontraktmodpart, dvs. afsenderen ifølge Rotterdam-reglerne, er det primære ansvarssubjekt, jf. forslaget til § 293.

Endelig bør det bemærkes, at det er varslingspligten om godsets farlige egenskab, som udgør bestemmelsens kerne.

Tanken er, at transportøren skal gives mulighed for at tage de nødvendige sikkerhedsforanstaltninger, herunder eventuelt at afvise godset som kontraktstridigt.

Forslaget til stk. 1 fastslår på samme måde som den gældende sølovs § 291, at afsenderen har det objektive ansvar for skade forvoldt af farligt gods, når godset er leveret til transport uden orientering om godsets farlige beskaffenhed. På samme måde som i den gældende sølov understreger forslaget til stk. 1, at pligten til at orientere om godsets farlige beskaffenhed omfatter såvel transportøren som den udførende part, afhængig af hvem der modtager godset til transport. I overensstemmelse med dette fremgår det udtrykkeligt i den gældende sølovs § 291, at såvel transportør som undertransportør kan fremsætte et erstatningskrav, afhængig af hvem der er påført en skade. Selv om dette ikke udtrykkeligt fremgår af forslaget til § 292, er der dog her ikke tilsigtet en realitetsændring herved.

På samme måde som i den gældende sølov er det oplysningspligten vedrørende godsets farlige beskaffenhed, som sanktioneres. Dette understreges i forslaget til stk. 1 ved, at det er det tab eller den skade, der skyldes en sådan manglende orientering, der ifaldes ansvar for. Hvis farligt gods f.eks. skulle materialisere sig, men den samme skade måtte antages at ville indtræde, selv om transportøren var behørigt orienteret, vil tabet ikke være opstået som følge af en tilsidesættelse af oplysningspligten.

Ansvarsreglen omfatter skade, som transportøren eller den udførende part måtte blive påført. Dette udelukker dog ikke, at afsenderen ifølge de almindelige erstatningsregler kan blive ansvarlig over for andre, f.eks. den, der ejer andet gods om bord på skibet.

Forslaget til stk. 2 angiver særregler for afsenderens pligt til at mærke farligt gods, og at pligten omfatter ethvert led af den planlagte transport af godset. Dette må forstås med det forbehold, at hvis transportøren kan vælge opfyldelsesmåden, kan afsenderens pligt ikke række længere end til, hvad denne med rimelighed kunne forudse af anvendelige bestemmelser for mærkning under transporten, jf. A/CN.9/594, § 195.

Når det i forslaget til stk. 2, 2. pkt., angives, at afsenderen ved forsømmelse af pligten til at mærke godset er ansvarlig over for transportøren, vil dette efter omstændighederne også kunne omfatte ansvar over for den udførende part, jf. bemærkningerne til forslaget til stk. 1.

Til den foreslåede § 293 i søloven. Den kontraktsbestemte afsenders pligter og ansvar

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 33. En tilsvarende bestemmelse findes ikke i den gældende sølov.

Forslaget til § 293 fastslår, at den kontraktsbestemte afsender er underlagt de samme pligter og det samme ansvar som afsenderen i henhold til de opregnede bestemmelser, forudsat at den kontraktsbestemte afsender har samtykket i at blive opført som afsender i transportdokumentet.

Forslaget tilstk. 1fastslår, at den kontraktsbestemte afsenders, jf. definitionen i forslaget til § 252, nr. 9, ansvar er begrænset til de opregnede bestemmelser. Den kontraktsbestemte afsender er dermed ikke ansvarlig i andre henseender, f.eks. for fragtbetaling i henhold til forslaget til § 296. Når der i øvrigt henvises til den kontraktsbestemte afsenders ret til at påberåbe sig rettigheder og indsigelser, hidrører dette fra Rotterdam-reglernes tekst, hvor der med "defences" nok tænkes på afsenderens adgang til at frigøre sig for ansvar i henhold til forslaget til § 290, eventuelt adgangen til at påberåbe sig søgsmålsfristen i henhold til forslaget til § 504. Det centrale er, at den kontraktsbestemte afsender har den samme retsstilling som afsenderen i henhold til de opregnede bestemmelser.

Forslaget til stk. 2fastslår, hvad der under alle omstændigheder følger af de almindelige regler for solidarisk hæftelse, nemlig at afsenderens ansvar ikke berøres af transportørens adgang til at fremsætte krav mod den kontraktsbestemte afsender i henhold til forslaget til stk. 1. Det er endvidere klart, at transportøren, selv om denne kan forholde sig til flere ansvarssubjekter, ikke kan fremsætte et krav, der er større end det faktisk lidte tab.

I forhold til den gældende sølovs system nævnes følgende: I hovedsagen vil Rotterdam-reglernes løsning med den kontraktsbestemte afsender som part i tillæg til afsenderen svare til den gældende sølovs løsning med en aflaster som part i tillæg til afsenderen, jf. bemærkningerne til forslaget til §§ 291-292 og A/CN.9/WG.III/WP.21, §§ 119 og 125, og A/CN.9/594, §§ 218-223. I begge systemer tænkes der på sådanne konstellationer, som man finder ved FOB-salg, hvor den, som leverer lasten, dvs. sælger i henhold til en FOB-salgskontrakt, er en anden part end transportørens medkontrahent i henhold til transportaftalen (afsender/FOB-køber). Der er dog den forskel, at efter Rotterdam-reglerne kan den, der måtte ønske det, i princippet påtage sig rollen som den kontraktsbestemte afsender.

I forbindelse med ovenstående samtykkekrav bemærkes det, at status som kontraktsbestemt afsender ikke bare spiller ind ved solidarisk hæftelse i henhold til forslaget til denne og de foregående bestemmelser. Den kontraktsbestemte afsender er også udstyret med visse rettigheder over for transportøren i form af råderetten i forbindelse med udlevering af godset i lossehavnen, jf. forslaget til §§ 310-311 og 312, stk. 2-7, og gennem råderetten over godset under transport, jf. forslaget til § 319. En sådan dobbeltsidig rolle kan måske foranledige spørgsmål om, hvorvidt den kontraktsbestemte afsender kan gøre samtykket til sin partsstatus betinget fra det mere til det mindre, i og med at samtykket kan undlades givet; dvs. kan det da gives på den betingelse, at det kun gælder rettighedspositionerne. Temaet er ikke blevet drøftet under forhandlingerne af Rotterdam-reglerne, hvilket kunne indikere, at en sådan adgang til opsplittning ikke er tilsigtet. Også reelle grunde taler for at anse det som en "pakkelsejning", hvor samtykke til partspåtegning altså udløser samtlige af reglernes retsvirkninger.

Når det gælder forholdet til den gældende sølov og ansvar for fejlagtige oplysninger, jf. forslaget til § 291, indebærer

samtykkevilkåret for så vidt en begrænsning i forhold til afsenderens potentielle ansvar i henhold til gældende ret, hvor der ikke opstilles et sådant krav til samtykke fra den part, som leverer godset til transport. På den anden side: Hvis et sådant samtykkevilkår i henhold til forslaget til kapitel 13's system er opfyldt for den part, som leverer godset, dvs. afsenderen, vil en solidarisk hæftelse for afsenderen i tilfælde af fejlagtige oplysninger efter al sandsynlighed ikke medføre nogen ændring i forhold til gældende ret. Ifølge gældende ret vil afsenderen i kraft af sit ansvar for personer, som er overladt udførelsen af arbejdsopgaver også hæfte for den kontraktsbestemte afsenders fejl, jf. bemærkningerne til forslaget til § 291.

For så vidt angår ansvar for farligt gods, jf. forslaget til § 292, vil forslaget til kapitel 13's system med solidarisk hæftelse medføre en vis ændring af retstilstanden. Ifølge gældende ret er aflasters ansvar her underlagt generelle retsregler, medens den kontraktsbestemte afsender i henhold til forslaget til kapitel 13 pålægges en solidarisk hæftelse med objektivt ansvar. Det bør alligevel nævnes, at sølovens regulering af, hvem der er ansvarssubjekt ved farligt gods, har varieret over tid, jf. bemærkningerne til forslaget til § 292. Det bør endvidere bemærkes, at Hamburg-reglerne opererer med solidarisk hæftelse for aflaster (den kontraktsbestemte afsender) og afsender. Ifølge engelsk ret synes Haag-Visby-reglernes begreb "shipper" at skulle forstås som dækkende både den part, som indgår transportaftalen (afsender), og den part, som faktisk leverer lasten (aflaster). Ifølge sølovens historik og øvrige konventioners løsninger ligger forslaget til kapitel 13's ændring i retstilstanden ved solidarisk hæftelse for den kontraktsbestemte afsender derfor inden for rammen. Det vurderes, at der derved opnås den fordel, at der skabes større klarhed over de pligter og det ansvar, der er knyttet til partsforholdet på afsendersiden.

Endelig bør det nævnes, at hvis informationer om den kontraktsbestemte afsender ikke påføres transportdokumentet, indebærer dette ikke nødvendigvis, at den, som leverer godset (og som kunne vælge at blive opført som den kontraktsbestemte afsender), ikke har ansvaret for at have leveret farligt gods. Ligesom aflaster kan pålægges ansvar i henhold til gældende ret, kan ansvar også tænkes pålagt efter de almindelige regler om erstatning uden for kontrakt.

Til den foreslåede § 294 i søloven. Afsenderens ansvar for personer, som er overladt udførelsen af arbejdsopgaver

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 34. En tilsvarende bestemmelse findes ikke i den gældende sølov, men forslaget til § 294 indebærer ingen ændring af retstilstanden. Løsningen vil følge af almindelige principper for ansvar for personer, som er overladt udførelsen af arbejdsopgaver. I øvrigt har forslaget til § 294 sit modstykke i forslaget til § 275 vedrørende transportørens ansvar for personer, som er overladt udførelsen af arbejdsopgaver.

Til den foreslåede § 295 i søloven. Afsenderens tilbagetræden og kontraktbrud

Bestemmelsen viderefører den gældende sølovs § 261, som blev indsat ved lov nr. 170 af 16. marts 1994 som en videreførelse af bestemmelser i den dagældende sølov. Der henvises i øvrigt til betænkning nr. 1215/1991, p. 47-49. Forholdet er ikke reguleret af Rotterdam-reglerne.

Ud over erstatningsreglerne i forslaget til §§ 290-292 regulerer Rotterdam-reglerne ikke andre virkninger af afsenderens kontraktbrud. Reguleringen af transportørens ret til at ophæve transportaftalen og krav på erstatning ved manglende levering af godset samt regulering af afsenderens ret til at træde tilbage fra transportaftalen (afbestilling mod erstatningspligt) er derved overladt til national regulering. Det findes på baggrund heraf nødvendigt at videreføre den gældende sølovs § 261.

Den gældende sølovs nuværende system er bygget op ved, at den gældende sølovs § 261, stk. 1, regulerer afsenderens ret til at træde tilbage (afbestilling), før transporten er påbegyndt. Denne bestemmelse videreføres i uændret form og udgør forslaget til § 295, stk. 1. Det centrale i bestemmelsen er, at det slås fast, at en sådan ret til at træde tilbage (afbestilling) foreligger, hvorved transportøren ikke kan gennemtvinge sit krav på naturalopfyldelse. Bestemmelsen regulerer endvidere transportørens krav på erstatning ved en sådan tilbagetræden, jf. forslaget til stk. 3.

Med forslaget til stk. 2 videreføres den gældende sølovs § 261, stk. 2, vedrørende transportørens ret til at ophæve transportaftalen ved væsentlig forsinkelse i afsenderens levering af godset. Hvornår der foreligger forsinkelse, der udgør et væsentligt kontraktbrud, må afgøres ud fra de almindelige obligationsretlige grundsætninger. Det forsinkelsesbegreb, der følger af forslaget til § 278, for så vidt angår transportørens forsinkelsesansvar, er ikke relevant her.

Afsenderens erstatningsansvar i sådanne tilfælde foreslås videreført i forslaget til stk. 3. Det bemærkes, at transportørens ret til at ophæve aftalen nok vil have begrænset praktisk betydning, fordi forsinket levering af gods i linjefart normalt medfører, at godset lader sig transportere med et senere skib, som anløber i transportørens linje.

Forslaget til stk. 4 indebærer, at de tilsvarende regler om rejsebefragtning finder anvendelse.

Til den foreslåede § 296 i søloven. Fragt og afstandsfragt

Bestemmelsen viderefører den gældende sølovs § 260, som blev indsat ved lov nr. 170 af 16. marts 1994 som en videreførelse af bestemmelser i den dagældende sølov. Der henvises i øvrigt til betænkning nr. 1215/1991, p. 46-47. Forholdet er ikke reguleret af Rotterdam-reglerne.

Det findes hensigtsmæssigt at videreføre de nuværende deklaratoriske regler.

Forslaget til stk. 1 indeholder regler om fragts størrelse og betalingsvilkår, hvis dette undtagelsesvist ikke er aftalt mellem parterne.

Forslaget til stk. 2 indeholder centrale regler om grænsen for optjening af fragt i de tilfælde, hvor godset ikke er i be-

hold ved transportens afslutning. Kommer godset frem i beskadiget stand, skal der betales fuld fragt, medmindre godset er værdiløst. Bestemmelsen har sit modstykke i den gældende sølovs § 344.

Forslaget til stk. 3 bestemmer, at forudbetalt fragt skal betales tilbage, hvis vilkårene for optjening af fragt efter forslaget til stk. 2 efterfølgende viser sig ikke at foreligge. Bestemmelsen er en kodificering af almindelige retsregler og er deklaratorisk. Parterne kan aftale anden regulering, f.eks. klausulen "freight non-returnable, ship and/or cargo lost, not lost".

Elektronisk transportdokument

Rotterdam-reglernes kapitel 3 regulerer udstedelse af elektroniske transportdokumenter, muliggør anvendelse af sådanne dokumenter og giver mulighed for, at erhvervet kan udvikle forretningsgange, der i højere grad opfylder de behov, der er for at fremme digital kommunikation.

Til den foreslåede § 297 i søloven. Elektroniske transportdokumenter

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 8. En tilsvarende bestemmelse findes ikke i den gældende sølov.

Forslaget til § 297 fastsætter, at elektroniske dokumenter kan bruges i stedet for papirdokumenter og har den samme retlige effekt som papirdokumenter ved udstedelse, overdragelse og lignende.

Anvendelsen af elektroniske transportdokumenter kræver enighed om dette mellem de oprindelige parter, dvs. transportøren og afsenderen. Modtageren kan ikke modsætte sig anvendelsen af et elektronisk dokument, men kan selvsagt forbeholde sig retten til at anvende papirdokumenter i sine aftaler. Det samme gælder for den kontraktsbestemte afsender.

Samtykket skal gælde både i forbindelse med udstedelsen og ved senere brug. Det kan dog ikke være hensigten, at transportøren eller afsenderen skal kunne trække deres samtykke tilbage for f.eks. således at forhindre en senere overdragelse.

Forslaget til § 297 omfatter ikke transportdokumenter på papir, som deponeres hos en neutral part og derefter overdrages ved elektroniske transporterklæringer til denne. Rotterdam-reglerne regulerer ikke denne type elektroniske overdragelser.

Til den foreslåede § 298 i søloven. Procedurer for negotiable elektroniske transportdokumenter

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 9. En tilsvarende bestemmelse findes ikke i den gældende sølov.

Forslaget til § 298 omhandler, hvilke procedurer anvendelse af negotiable elektroniske transportdokumenter skal ske i henhold til. Sådanne procedurer forudsættes fastsat f.eks. af de personer, der opererer databaser for elektroniske dokumenter, og der kan være knyttet udførlige procedurer til

denne type af systemer, der kan håndtere elektroniske transportdokumenter og andre relevante elektroniske dokumenttyper.

Elementerne i listen over, hvad reglerne skal indeholde, og bestemmelsen om, at reglerne skal være let tilgængelige for brugerne, er af væsentlig betydning for brugernes mulighed for på forhånd at gennemføre en risikovurdering, herunder i forhold til tab. Betydningen af mangler ved dokumentet skal i givet fald afgøres efter de almindelige aftaleretlige regler.

Til den foreslåede § 299 i søloven. Udskiftning af transportdokument til et elektronisk transportdokument

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 10. En tilsvarende bestemmelse findes ikke i den gældende sølov.

Forslaget til § 299 regulerer udskiftning af et negotiabelt transportdokument med et negotiabelt elektronisk transportdokument og omvendt. Bestemmelsen gælder retten til at overdrage lasten ved hjælp af et transportdokument, både når det gælder bestemmelser om god-tro-erhverv for den, som har tillid til dokumentet, og når sådanne bestemmelser ikke gælder.

Transportdokument og elektronisk transportdokument

Rotterdam-reglernes kapitel 8 fastsætter regler for udstedelse og indhold af transportdokumenter samt regler for den bevismæssige betydning af disse.

Til den foreslåede § 300 i søloven. Afsenderens ret til transportdokument

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 35. En tilsvarende bestemmelse findes i den gældende sølovs § 294, jf. § 308, stk. 3.

Forslaget til § 300 regulerer kundens ret til at få et transportdokument udstedt ved godsets levering til transport.

I forhold til den gældende sølov består ændringerne for det første i, at Rotterdam-reglerne opererer med afsender som den part, der primært har retten til et transportdokument, mens den gældende sølov opererer med begrebet aflaster i denne forbindelse. For så vidt angår terminologien i forslaget til kapitel 13, dvs. afsender og den kontraktbestemte afsender, og terminologien i den gældende sølov, dvs. afsender og aflaster, henvises der til bemærkningerne til forslaget til § 251, nr. 8-9, og forslaget til § 293.

For det andet indeholder Rotterdam-reglerne ikke en udtrykkelig regulering af hhv. modtagelses- og omborddokumenter. I lyset af branchens nuværende praksis synes en sådan ændring alligevel ubetænkelig: Ved linjefart vil modtagelsesdokumenter være det mest benyttede i praksis på grund af linjeoperatørernes modtagelse af godset ved deres terminaler. I modsætning til tidligere vil det ved trampfart være mest praktisk at benytte omborddokumenter, i og med at bortfragter sjældent håndterer lasteoperationerne og derfor normalt ikke modtager godset, før det er ombordlastet, jf. den gældende sølovs § 338. I øvrigt åbner forslaget til §

300, nr. 2, op for, at disse grundlæggende bestemmelser efter omstændighederne kan tænkes fraveget ved "efter afsenderens valg at få udstedt ... et egnet negotiabelt transportdokument ...". Dette må forstås således, at afsenderen også i linjefart kan kræve et omborddokument, hvis forholdene tillader det.

For det tredje åbner Rotterdam-reglerne op for dør-til-dør-transporter, hvilket kan medføre, at godset modtages på land, f.eks. hos en vej-undertransportør, jf. indledningen til forslaget til § 300, med henvisning til udførende transportør. Se også bemærkningerne til forslaget til § 251, nr. 6.

For det fjerde indeholder forslaget til § 300 bestemmelser, der er tilpasset en fremtidig anvendelse af elektroniske transportdokumenter.

Forslaget til § 300 indeholder ikke et udtrykkeligt modstykke til den gældende sølovs § 294, stk. 3, hvoraf fremgår en ret for aflaster til at kræve særskilte dokumenter for dele af godset. En sådan opsplitting kan antages at have praktisk betydning ved bulklast i trampfart, hvor f.eks. forskellige dellaster under et og samme certeparti kan være underlagt separate salgskontrakter. Ved trampfart er sådanne forhold imidlertid varetaget ved reglerne for dokumentudstedelse i den gældende sølovs § 338, stk. 2, (rejsebefragtning), og i den gældende sølovs § 382, stk. 1, 1. pkt., (tidsbefragtning). En undladelse af at videreføre den gældende sølovs § 294, stk. 3, vurderes derfor ikke at indebære en realitetsændring.

Forslaget til § 300 indeholder heller ikke et udtrykkeligt modstykke til den gældende sølovs § 308, stk. 3, som i forbindelse med udstedelse af søfragtseddel giver lastesiden adgang til at kræve en søfragtseddel udskiftet med et konnossement. Baggrunden for bestemmelsen synes primært at være hensynet til konventionsforpligtigheden under Haag-Visby-reglerne, som gav aflaster krav på at få et konnossement udstedt. Et sådant hensyn gør sig derfor ikke gældende, når forslaget til kapitel 13 er baseret på Rotterdam-reglerne, der i forslaget til § 300 regulerer udstedelsen af de forskellige dokumenttyper. Det kan i denne sammenhæng nævnes, at forslaget til § 300 ikke giver lastesiden en ubetinget ret til at vælge dokumenttype, men efter omstændighederne begrænser valgretten gennem, hvad der måtte følge af sædvane eller praksis i branchen. Ved kystfart vil dette f.eks. kunne betyde, at der kan kræves et fragtfølgebrev (og ikke et negotiabelt transportdokument). I praksis vurderes dette ikke at give anledning til problemer, i og med at en transportør næppe vil modsætte sig udstedelsen af et negotiabelt transportdokument, hvis det kræves.

Til den foreslåede § 301 i søloven. Transportoplysninger

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 36. En tilsvarende bestemmelse findes i den gældende sølovs § 296.

Indledningsvist bemærkes det, at den gældende sølovs § 296 er forbeholdt konnossementer, men at bestemmelsen også finder anvendelse for søfragtsedler, i det omfang det følger af den gældende sølovs § 309.

I forslaget til § 301 angives fælles regler for alle typer transportdokumenter om, hvilke oplysninger om transporten og godset der skal medtages i transportdokumentet, jf. forslaget til § 251, nr. 14-16. Er en eller flere af de krævede oplysninger ikke angivet i transportdokumentet, er dette dog uden betydning for transportdokumentets retlige karakter eller gyldighed, jf. forslaget til § 304.

Redaktionelt er forslaget til § 301 bygget således op, at de oplysninger, der omtales i forslaget til stk. 1, skal gives af afsenderen (eventuelt den kontraktsbestemte afsender), mens de i forslaget til stk. 2 omtalte oplysninger forudsættes givet af transportøren. De i forslaget til stk. 3 omtalte oplysninger forudsættes givet af enten transportøren eller afsenderen afhængig af oplysningernes karakter.

Transportøren kan ikke afvise at indtage de oplysninger i transportdokumentet, som afsenderen kommer med, og som opfylder kravene i forslaget til stk. 1. Kan transportøren ikke kontrollere oplysningernes rigtighed, må der tages et forbehold, jf. forslaget til § 305. Der vil dog være en grænse for de detailoplysninger om godset, som afsenderen kan kræve indtaget og forventede, at transportøren skal kontrollere rigtigheden af, jf. formuleringen i forslaget til stk. 1, nr. 1, ”en beskrivelse af godset, som er passende i forhold til den aktuelle transport”, og jf. A/CN.9/WG.III/WP.86, §§ 1-3.

Forslaget til stk. 1, nr. 1-4, indeholder krav om, hvilke oplysninger der skal gives, som svarer til den gældende sølovs § 296, stk. 1, nr. 1, dog uden at indeholde et krav om, at der skal gives oplysninger om godsets farlige egenskaber. Et sådant krav om, at der skal afgives oplysning om godsets farlige egenskaber, vil normalt følge af offentligretlige regler, og hensynet til sådanne oplysningskrav varetages ved forslaget til § 289, stk. 1, nr. 2, jf. stk. 2.

Ud over oplysnings- og mærkningskrav i offentligretlige regler og sikkerhedsforskrifter vil en angivelse af godsets art normalt også give en indikation af dets farlige egenskaber og således være omfattet af forslaget til § 301, stk. 3, nr. 1. Mest praktisk synes det måske at være, at en ellers ufarlig last mistænkes for at have farlige egenskaber, f.eks. gasudvikling i kullast. Ved en sådan mistanke kan det tænkes, at transportøren nægter at modtage godset, og i givet fald bliver transporten ikke udført. Hvis han alligevel vælger at modtage godset, vil en sådan mistanke nok efter omstændighederne blive anført i transportdokumentet, bl.a. af hensyn til transportørens eventuelle bevisførelse. Hvis godset viser sig at have skjulte farlige egenskaber, er det selvsagt ikke aktuelt med mærkning på modtagelsestidspunktet.

Forslaget til stk. 2, gennemfører det i Rotterdam-reglernes artikel 3 indeholdte skriftlighedskrav og indebærer, at kravet om skriftlighed kan opfyldes ved elektronisk kommunikation, hvis parterne aftaler dette.

Forslaget til stk. 3, nr. 1-2 og 4, indeholder ligeledes krav om, hvilke oplysninger der skal gives, som svarer til den gældende sølovs § 296, stk. 1, nr. 2-3 og 8. Forslaget til stk. 3, nr. 3, svarer delvist til den gældende sølovs § 296, stk. 2. Bestemmelsen opstiller forskellige alternativer for datoangivelse og skal forstås således, at hvis der er tale om et modta-

gelsesdokument, skal datoen for modtagelse påføres – et alternativ som i øvrigt ikke omfattes af den gældende sølov. Hvis der i stedet er tale om et omborddokument (som ved bulklast), skal datoen for fuldført lastning påføres. Alternativet med datoen for dokumentets udstedelse har ingen parallel i den gældende sølov. Efter omstændighederne vil en sådan udstedelsesdato kunne kræves indtaget, selv om den dog ikke er ment som et alternativ til datoen for modtagelse eller ombordlastning. I øvrigt bør bestemmelserne om datoangivelse ses i sammenhæng med forslaget til § 304, stk. 2.

Forslaget til stk. 4, nr. 1-4, indeholder ligeledes fire oplysningskrav, som delvist er begrundet i, at Rotterdam-reglerne også omfatter dør-til-dør-transporter. Skibets navn skal påføres, hvis der er tale om omborddokument, men det skal ikke nødvendigvis angives, hvis der er tale om et modtagelsessted i land eller i øvrigt i forbindelse med modtagelsesdokumenter i linjefart. Endvidere skal andre modtagelsessteder end lastehavnen påføres, mens udleveringsstedet kan være i et land, der ikke nødvendigvis er kendt ved dokumentets udstedelse. Hvis der er tale om traditionel søtransport, vil lastehavnen selvsagt være kendt og skal påføres, mens lossehavnen efter omstændighederne kan være ukendt. Ligeledes omfattes dør-til-dør-transporter, hvor laste- og lossehavnen efter omstændighederne ikke påføres, fordi de ikke er udtrykkeligt nævnt i transportaftalen.

Endvidere indeholder den gældende sølov enkelte krav til oplysninger, som ikke følger af Rotterdam-reglerne. Det findes hensigtsmæssigt ikke at videreføre sådanne bestemmelser i den gældende sølov, dels fordi Rotterdam-reglerne må antages at genspejle branchens nuværende praksis, dels fordi det internationalt ikke er hensigtsmæssigt med særligt danske krav, og dels fordi omfanget af oplysningerne under alle omstændigheder ikke vedrører transportdokumentets retlige karakter og gyldighed, jf. forslaget til § 304, stk. 1.

Følgende bestemmelser i den gældende sølovs § 296 videreføres således ikke;

- nr. 4 med krav om oplysning om afsenders (shipper's) identitet. Det kan synes overraskende, at kravet ikke følger af Rotterdam-reglerne, set i lyset af den rådende dokumentpraksis, hvor en sådan oplysning ofte forudsættes medtaget. Spørgsmålet er imidlertid drøftet under forhandlingerne, jf. A/CN.9/WG.III/WP.62, p. 5, og A/CN.9/594, §§ 225-233. Her blev den valgte løsning at undlade et sådant krav for at begrænse omfanget af obligatoriske oplysninger. Dette er selvsagt ikke til hinder for at videreføre den nuværende dokumentpraksis sammen med krav i den underliggende salgsaftale, jf. også Rotterdam-reglernes artikel 31, stk. 1, som gennemføres med forslaget til § 291, stk. 1, som efter omstændighederne forudsætter, at afsenders (shipper's) identitet skal medtages.
- nr. 10 med krav om påføring af fragts størrelse samt vilkår om fragtbetaling og de øvrige transportvilkår. For så vidt angår fragtbetaling, så er dette punkt indirekte reguleret af andre bestemmelser, se forslaget til § 320 h. Hvad angår angivelsen af transportvilkårene for kontrakten, vil disse i praksis være indsat enten som en del af

standardvilkårene ved stykgodsdokumenter eller gennem henvisning til certepartivilkår i trampdokumenter, se forslaget til § 320 i.

- nr. 12-13 med krav om oplysning om dækslast og eventuelt aftale mellem parterne om højere ansvarsgrænse. Hvad gælder dækslast, er det udvalgets vurdering, at dette reguleres af forslaget til § 267, mens en aftale om højere ansvarsgrænse reguleres af forslaget til § 282, stk. 1. Et krav om at angive den aftalte højere ansvarsgrænse får således nærmest karakter af en påmindelse, da en sådan normalt ikke aftales.

Forslaget til stk. 5 er i praksis en vigtig bestemmelse for retsvirkningerne af de oplysninger, som er medtaget i transportdokumentet, og skal derfor ses i sammenhæng med de øvrige bestemmelser herom, se forslaget til § 304, stk. 3, og forslaget til §§ 305-307. Ved at angive standarden for den undersøgelsespligt, som ligger til grund for bemærkningerne om godsets synlige tilstand, er bestemmelsen en central præmis for dette regelsæt, jf. forslaget til § 301, stk. 3, nr. 1. Undersøgelsespligten er begrænset til en rimelig ekstern besigtigelse af godset, hvilket svarer til den gældende sølovs § 298, stk. 1, 1. pkt. Forslaget til § 301, stk. 5, nr. 2, som svarer til den gældende sølovs § 299, stk. 3, 2. pkt., omhandler tilfælde, hvor transportøren foretager godsbesigtigelse ud over en ekstern besigtigelse som omtalt i forslaget til stk. 5, nr. 1. Ved en sådan yderligere besigtigelse kræver oplysningspligten, at transportøren angiver de faktiske mangler, som måtte blive afdækket, se også A/CN.9/WG.III/WP.21, §§ 135-36.

Til den foreslåede § 302 i søloven. Transportørens identitet

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 37 og har ingen direkte parallel i den gældende sølov.

Hovedformålet med forslaget til § 302 er at sikre kunden adgang til effektivt at fremme krav mod transportøren i tilfælde af skade på lasten. Således har bestemmelsens formål paralleller til den gældende sølov i forbindelse med lovændringen i 1994 og i forhold til den dagældende sølov i forbindelse med lovændringen i 1973.

Med forslaget til stk. 1 forhindres det, at en kontraherende transportør (typisk et linjerederi) dækker sig bag en såkaldt "Identity of Carrier"-klausul (IoC-klausul) i transportdokumentet. Sådanne klausuler har en vis udbredelse i tilfælde, hvor linjerederier benytter indbefragtet tonnage, og hvor IoC-klausulen angiver rederiet for det indbefragtede skib som ansvarssubjekt snarere end linjerederiet som kontraherende transportør. Bestemmelsen fratager sådanne IoC-klausuler retsvirkning, ved at den transportør, som er identificeret i transportoplysningerne, forbliver kundens ansvarssubjekt. Allerede i forbindelse med lovændringen i 1973 blev der i søloven indført bestemmelser for at forhindre en sådan uønsket kanalisering af kundens krav, og der blev givet kunden adgang til at rette krav mod den kontraherende transportør og mod undertransportøren (rederiet for linjens indbefragtede skib) som alternative ansvarssubjekter. Denne beskyttelse blev udbygget med lovændringen i 1994. I nærværende forslag til kapitel 13 følger en tilsvarende beskyttelse

af forslaget til § 276. Det vurderes, at forslaget til stk. 1 kan spille en central rolle i de lande, herunder England, hvor IoC-klausuler tillægges retsvirkning.

Med forslaget til stk. 2 gives kunden en yderligere beskyttelse i tilfælde, hvor transportørens identitet ikke er medtaget i transportoplysningerne. Sådanne tilfælde løses ved, at kundens krav kan rettes mod den registrerede ejer af skibet, som på sin side kan frakende sig transportøransvaret ved at udpege den part længere nede i certepartikæden, som er den rette transportør. Bestemmelsen indeholder en nærmere regulering af proceduren for identifikation af den rette transportør som kundens ansvarssubjekt.

Forslaget til stk. 3 indeholder yderligere en regel i kundens favør ved at præcisere, at de foregående led ikke begrænser kundens adgang til at rette krav mod den part, som ifølge det underliggende forhold måtte være den rette transportør, f.eks. hvis den transportør, der er angivet i transportoplysningerne ikke er den rette, fordi angivelsen skyldes en fejl.

Til den foreslåede § 303 i søloven. Underskrift og elektronisk signatur

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 38. En tilsvarende bestemmelse findes i den gældende sølovs § 296, stk. 3.

Med forslaget til stk. 1 bestemmes det, at transportdokumentet skal underskrives af transportøren eller af en anden person på dennes vegne.

Med forslaget til stk. 2 bestemmes det, at det elektroniske transportdokument skal signeres elektronisk, og at den elektroniske signatur skal identificere den, der underskriver elektronisk.

Til den foreslåede § 304 i søloven. Manglende eller ukorrekte transportoplysninger

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 39.

Forslaget til stk. 1 svarer til den gældende sølovs § 297 og bestemmer, at eventuelt manglende oplysninger i dokumentet ikke berører dokumentets retlige karakter eller gyldighed. Dette har betydning for bl.a. Rotterdam-reglernes rangordning af forskellige dokumenttyper, hvor rangordningen kan være bestemmende for parternes rettighedspositioner, f.eks. ved udlevering af gods og lastesidens råderet under transport, se forslaget til §§ 310-12 og 319.

Forslaget til stk. 2 har ingen parallel i den gældende sølov, men antages at udfylde en praktisk vigtig funktion. Ved om sætning af transportdokumenter vil oplysning om tidspunktet for modtagelse eller ombordlastning af godset spille en central rolle, fordi dette tidspunkt ofte er afgørende for, hvad der anses for kontraktmæssig leveringstid i de underliggende salgskontrakter. I lyset heraf angiver forslaget til stk. 2 løsninger til brug i tilfælde, hvor dokumentet indeholder en dato uden angivelse af dateringens betydning, og fastslår, at en sådan løsrevet datering i forbindelse med et omborddokument skal forstås som datoen for fuldført lastning

og i forbindelse med et modtagelsesdokument som datoen for godsets modtagelse. For transportørsiden vil kendskab hertil kunne være af betydning, så det undgås, at f.eks. en løsrevet dato angivet som en udstedelsesdato anses for at være datoen for godsets indlastning eller modtagelse.

Forslaget til stk. 3 svarer til den gældende sølovs § 299, stk. 1, 2. pkt., og fastslår, at hvis dokumentet ikke indeholder oplysninger om godsets synlige tilstand, lægges det til grund, at det var i god synlig stand på tidspunktet for modtagelse eller ombordlastning, hvilket har betydning for dokumenterhververs retsstilling, jf. forslaget til §§ 306-307.

Til den foreslåede § 305 i søloven. Anmærkning om godset i transportoplysningerne

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 40. En tilsvarende bestemmelse findes i den gældende sølovs § 298.

Forslaget til § 305 vedrører transportørens ret og pligt til at gøre anmærkning i transportdokumentet, således at transportoplysningerne svarer til de faktiske forhold. Bestemmelsen har derfor flere funktioner. For det første har sådanne anmærkninger en bevisværdi over for den part, som leverer godset til transport, jf. forslaget til § 306, nr. 1. For det andet har anmærkningerne en varslingsfunktion over for tredjemand, som erhverver dokumentet i tillid til transportoplysningernes rigtighed, med modstykke i transportørens oplysningspligt. Oplysningspligten har endvidere betydning for de sanktioner, som kan tænkes rettet mod transportøren ved forsømmelse af sin pligt. De aktuelle sanktioner vil bestå i transportørens manglende adgang til at føre modbevis for godsets faktiske tilstand ved modtagelsen, jf. forslaget til § 306, nr. 2, eller transportørens vildledningsansvar, jf. forslaget til § 307. For det tredje har anmærkningerne en rettighedsfunktion (reservationsret), da forslaget til § 305 regulerer, i hvilket omfang transportøren over for afsenderen har adgang til at tage forbehold over for rigtigheden af de transportoplysninger, som er medtaget af afsenderen, og derved afværge de sanktioner, som måtte følge af forsømt oplysningspligt.

Den købsaftale, som normalt ligger til grund for transporten, vil bl.a. indeholde et krav om kontraktmæssig levering i rette kvalitet og til rette tid. Rettidig opfyldelse vil normalt være reguleret som sælgers levering af varen til transport, og købsaftalen vil normalt være indrettet således, at transportdokumentet (udstedt af transportøren) tjener som bevis for tidspunktet for den faktiske opfyldelse i henhold til salgsaftalen. På tilsvarende måde vil transportdokumentets påtegning om godsets tilstand tjene som bevis for varens kontraktmæssighed på tidspunktet for opfyldelse (levering til transportøren). Transportdokumentet har gerne den yderligere funktion, at betaling i henhold til salgsaftalen sker mod sælgers fremvisning og overlevering af transportdokumentet. Transportdokumentet får derved en helt central køberetlig funktion, og sælger vil normalt være afhængig af at kunne fremvise et transportdokument med en påtegning (vedrørende varens art og kvalitet samt leveringstid), som sva-

rer til købsaftalens krav, for at opnå betaling i henhold til salgsaftalen.

Dette indebærer bl.a., at sælger (afsender) kan have en interesse i at nedtone eventuelt kvalitetsmangler ved varen, når denne beskrives i dokumentet, for at styrke sin position i salgsaftalen. Tilsvarende kan sælger have en interesse i, at det faktiske leveringstidspunkt, som påføres dokumentet, justeres tilbage i tid for at undgå indsigelser om forsinket levering i henhold til salgsaftalen. Modsat vil købers (dokumenterhververs) stilling være afhængig af, at dokumentets påtegninger er så korrekte som muligt, for at undgå, at der – i tillid til dokumentets rigtighed – betales for en vare, som viser sig at være mindre værd eller leveret forsinket. I et videre perspektiv vil handelsforholdet – på grund af transportdokumentets køberetlige funktion – være afhængig af, at der kan fæstes lid til rigtigheden af de oplysninger, som fremgår af dokumentet.

Her kan transportøren stå i et dilemma. På den ene side er transportøren underlagt undersøgelses- og oplysningspligt vedrørende rigtigheden af dokumentpåtegninger over for fremtidige erhververe (købere) af dokumentet. På den anden side kan transportøren være udsat for mere eller mindre betinget pres fra afsender (sælger) om at foretage påtegninger, som tjener sælgers interesser. I visse tilfælde kan sådanne diskussioner mellem afsender og transportør være bona fide, f.eks. spørgsmålet om, hvad der anses for at være den normale kvalitet af det gods, som leveres til transport, og om der retteligen bør gøres kvalitetsanmærkninger. I andre tilfælde kan der være tale om uredelige forhold, f.eks. at transportøren tilbydes skadesløsholdelse (back-letter) af afsender (sælger), hvis han daterer dokumentet med en leveringstid, som vitterlig er forkert (antedateret), og som derved involverer transportøren i bedrageri over for dokumenterhverver (køber). Det er i dette lys og denne sammenhæng, at denne og de følgende bestemmelser skal ses, når der søges skabt en balance mellem transportørens pligter og ansvar vedrørende undersøgelse af godset og de oplysninger, der er påført dokumentet.

Med forslaget til § 305 er udgangspunktet transportørens reservationsret over for afsender (sælger) snarere end transportørens oplysningspligt over for dokumenterhverver (køber), som er udgangspunktet i den gældende sølovs § 298. I forhold til sanktionering af manglende anmærkning vil begrebsparret "pligt og ret" være sammenfaldende, og i det følgende vil begge betegnelser blive anvendt.

Forslaget til § 305, stk. 1, indeholder hovedreglen om transportørens reservationspligt og reservationsret, mens forslaget til stk. 2-4 indeholder mere detaljerede regler, afhængig af hvor tilgængeligt godset er for transportørens besigtigelse, dvs. om det leveres til transport i lukket container eller i åben, synlig tilstand.

Forslaget til stk. 1 omhandler, hvilke transportoplysninger reservationspligten og -retten gælder for, og henviser til oplysningerne i forslaget til § 301, stk. 1. Bestemmelsen regulerer endvidere de nærmere vilkår for, hvornår transportøren skal gøre anmærkning, og dermed også rækkevidden af transportørens undersøgelsespligt. I forslaget til stk. 1, nr. 1,

nævnes eksempler på transportørens faktiske kundskab om oplysningers urigtighed, mens forslaget til stk. 1, nr. 2, angiver en agtsomhedspligt for, hvad transportøren burde forstå var urigtigt.

Forslaget til stk. 2 indeholder en introduktion til typer af reservationspligt og -ret som omhandlet i forslaget til stk. 3-4, idet der sondres mellem tilfælde, hvor godset i udgangspunktet er tilgængeligt eller utilgængeligt for besigtigelse.

Forslaget til stk. 3 omhandler tilfælde, hvor godset i udgangspunktet er tilgængeligt for besigtigelse, enten ved at det ikke leveres i en lukket container, eller ved at sådan container er åbnet af transportøren. I sådanne tilfælde foreligger der en særlig forventning om, at transportørens undersøgelses- og oplysningspligt opfyldes. Forslaget til stk. 3, nr. 1, omhandler tilfælde, hvor afsenderens oplysninger ikke med rimelighed lader sig kontrollere, hvilket i så fald skal angives; hvis f.eks. lastens vægt ved en bulktransport er opgivet af afsender/befragter, men skibet ikke har mulighed for at aflæse dybgangen på grund af dønninger, vil følgende anmærkning kunne anvendes: "Cargo said to weigh x tons, not measured against vessel's draft due to swell". Forslaget til stk. 3, nr. 2, omhandler tilfælde, hvor kontrol har ladet sig gennemføre med det resultat, at transportøren har rimelig grund til at formode, at afsenderens oplysninger ikke stemmer, hvilket i så fald skal angives; hvis f.eks. afsenderens/befragterens oplysning om vægten af en bulklast ikke stemmer med skibets kontrolmåling, vil følgende anmærkning kunne anvendes: "Cargo said to weigh x tons, but according to ship's draft y tons". Forslaget til nr. 1-2 svarer til gældende ret og omhandler tilfælde, hvor transportøren har grund til at betvivle oplysningers rigtighed, jf. forslaget til nr. 2, og tilfælde, hvor rigtigheden ikke med rimelighed lader sig kontrollere, jf. forslaget til nr. 1. Det aktuelle forbehold skal i givet fald give udtryk for "dette". Forslaget til § 305 skal endvidere læses i sammenhæng med den gældende sølovs § 299, stk. 3, 2. pkt., hvor transportøren i sådanne tilfælde ikke er beskyttet af generelle forbehold, som f.eks. "Cargo said to weigh x tons".

Forslaget til stk. 4 omhandler tilfælde, hvor godset leveres i en lukket container, og der sondres mellem arten af de aktuelle oplysninger ud fra en forudsætning om, at vægten efter omstændighederne vil kunne kontrolleres, mens de øvrige oplysninger (om godsets art, dets identitetsmærker og enhedstal) normalt ikke lader sig kontrollere. Forslaget til stk. 4, nr. 1, regulerer sidstnævnte tilfælde, hvor der altså generelt kan tages uspecificeret forbehold, f.eks. "One container said to contain x packages of [specified goods]", mens forslaget til stk. 4, nr. 2, regulerer tilfælde, hvor transportøren alligevel har konkret viden om godset, og hvor oplysningspligten pålægger ham at gøre anmærkning, hvilket for så vidt er overensstemmende med forslaget til stk. 3, nr. 2.

Forslaget til stk. 5, nr. 1, gælder særtilfælde, hvor transportøren i transportaftalen har påtaget sig at veje containeren og at påføre vægten i transportoplysningerne, mens transportøren efter forslaget til stk. 5, nr. 2, kan tage et generelt forbehold, hvis denne ikke har haft rimelig mulighed for at

gennemføre en vejning. Originalteksten forekommer ikke lettilgængelig, men må forstås således, at hvis containeren ikke har været vejet til trods for en pligt hertil, må der være adgang til at tage forbehold som f.eks. "one container said to weigh x tons", da dette vil give dokumenterhverver varsel om, at containeren ikke er blevet vejet af transportøren. Efter omstændighederne kan modtageren/afsenderen fremme et separat erstatningskrav, hvis der er lidt et tab som følge af, at transportøren har undladt at veje containeren.

Forslaget til stk. 6 gennemfører det i Rotterdam-reglernes artikel 3 indeholdte skriftlighedskrav og indebærer, at kravet om skriftlighed kan opfyldes ved elektronisk kommunikation, hvis parterne aftaler dette.

Til den foreslåede § 306 i søloven. Transportoplysningernes bevisvirkning

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 41. En tilsvarende bestemmelse findes i den gældende sølovs § 299.

Forslaget til § 306 regulerer et transportdokuments bevisvirkninger i forhold til den, som modtager dokumentet ved udstedelse, og i forhold til tredjemand, som har erhvervet dokumentet i god tro med hensyn til transportoplysningernes rigtighed. I førstnævnte situation danner dokumentet grundlag for en formodning om, at transportoplysningerne er korrekte (prima facie-bevis), men dette hindrer ikke, at transportøren fører modbevis og godtgør andet. I forhold til tredjemand er transportoplysningerne afgørende, således at transportøren er afskåret fra at føre modbevis. Konsekvensen af en sådan afskæring af modbevis er det såkaldte finge-rede transportansvar.

I forhold til bevisafskæringsreglerne i den gældende sølovs § 299, stk. 3, 1. pkt., opereres der med et indløsningskrav om, at tredjemand i god tro har indløst konnossementet i tillid til rigtigheden af oplysningerne heri, jf. § 299, stk. 3, 1. pkt. Indløsningskravet følger ikke direkte af Haag-Visby-reglernes artikel 3, stk. 4, som den gældende sølovs § 299, stk. 3, er baseret på. Indløsningskravet følger heller ikke af ordlyden i Rotterdam-reglernes artikel 41, stk. 2, som for negotiable transportdokumenters vedkommende er enslydende med Haag-Visby-reglerne. Indløsningskravet blev ved lovændringen i 1994 begrundet i en formodning om, at et sådant krav måtte indfortolkes i Haag-Visby-reglerne på baggrund af engelsk rets "estoppel regel".

En sådan antagelse kan være problematisk. For det første synes et sådant indløsningskrav kun at være lidt foreneligt med bestemmelsen om erstatningsudmåling i den gældende sølovs § 279 (forslaget til § 280), som får anvendelse ved fingeret transportansvar (ved bevisafskæring) på linje med ordinært transportansvar. For det andet synes Haag-Visby-reglerne internationalt at blive anvendt uden et sådant indløsningskrav, jf. for engelsk ret, Cooke (m.fl.), Voyage Charters, 2007, p. 460 og 466.

Under forhandlingerne af Rotterdam-reglerne, jf. A/CN.9/616, §§ 52 og 56, blev det foreslået at supplere teksten med et tillægskrav om "reliance" hos dokumenterhverver, hvilket dog ikke blev vedtaget. Eftersom Rotterdam-regle-

me på dette punkt viderefører Haag-Visby-reglernes ordlyd, er vurderes det, at det vil stemme bedst overens med international retsopfattelse ikke at videreføre indløsningskravet i den gældende sølovs § 299, stk. 3.

Dette indebærer, at der kun opstilles et krav om, at tredjemand (dokumenterhverver) har lidt et tab ved at stole på transportoplysningerne. Det kræves ikke, at tredjemand skal have haft udgifter eller på anden måde disponeret i tillid til oplysningerne, f.eks. kan tredjemand have været ydet kredit, således at opgørelsen først sker på et senere tidspunkt.

Forslaget til § 306, nr. 1, svarer indholdsmæssigt til den gældende sølovs § 299, stk. 1. Transportdokumentet gælder som bevis for, at oplysningerne om godset stemmer med de faktiske forhold ved godsets modtagelse til transport, jf. forslaget til § 301, stk. 1, og stk. 3, nr. 1. Bevisreglen er her alligevel kun en præsumptionsregel. Dette indebærer, at over for den part, som modtog dokumentet ved udfærdigelsen (afsenderen), har transportøren adgang til at føre modbevis, hvis dokumentets anmærkninger ikke stemmer med de faktiske forhold.

Forslaget til § 306, nr. 2, omhandler tilfælde, hvor dokumentet er overdraget fra afsender til en tredjemand, som er i god tro med hensyn til de i dokumentet angivne transportoplysninger. Med "tredjemand" menes her dokumentindehaveren, som er en anden end den part, dokumentet oprindeligt blev udfærdiget til (afsender), se i øvrigt diskussionen af anvendelsen af begrebet "holder"/"consignee"/"third party" i A/CN.9/642, § 11. Over for en sådan godtroende tredjemand er transportøren afskåret fra at føre modbevis. Indholdsmæssigt svarer forslaget til nr. 2 til den gældende sølovs § 299, stk. 3, således at det ikke i forslaget til nr. 2 kræves, at en godtroende tredjemand har indløst dokumentet i tillid til de angivne oplysninger, jf. bemærkningerne ovenfor. Det er tilstrækkeligt, at tredjemand er i god tro med hensyn til oplysningernes rigtighed. For så vidt angår et tilfælde, hvor kravet om god tro ikke blev anset for opfyldt, se ND 1998.84 FH.

Forslaget til nr. 2, er indholdsmæssigt udvidet noget i forhold til den gældende sølov, idet der i forslaget til nr. 2, litra b, udtrykkeligt reguleres for god tro erhverv ved enkelt dokumenter, tilsvarende reguleringen for omsætningsdokumentet, og hermed understreges den særlige pointe ved enkelt dokumenter om, at det er den udpegede modtager og dennes gode tro ved erhvervelsen af dokumentet, som beskyttes gennem bevisafskæringsreglen. En sådan ligestilling af omsætningsdokumenter og enkelt dokumenter, hvad gælder god tro ekstinktion og bevisafskæring, afviger noget fra de almindelige regler om ekstinktion (med enkelt dokumenter som simpelt gælds brev). Med forslaget til nr. 2 tilgodeses de praktiske hensyn til beskyttelse af modtageren af et enkelt dokument, og de almindelige ekstinktionsbetingelser er uanset dette næppe en træffende parallel til reglerne for bevisafskæring, jf. A/CN.9/616, § 53.

Forslaget til § 306, nr. 3, indeholder særskilte regler om bevisafskæring ved brug af ikke-negotiable dokumenter (en søfragtseddel). Forslaget til nr. 3 har intet modstykke i den gældende sølovs § 309, hvor en søfragtseddel ikke er udsty-

ret med bevisafskæringsregler, men må ses på baggrund af branchepraksis, jf. A/CN.9/526, § 46, hvor en søfragtseddel i stor udstrækning erstatter et konnossement/negotiable dokument. Der er derfor behov for nærmere regulering af søfragtsedlens bevisvirkning. Bestemmelsen angiver en bevisafskæringsregel af et noget mindre omfang end for negotiable dokumenter og enkelt dokumenter.

Af forslaget til nr. 3, litra a, fremgår det, at det er en forudsætning for bevisafskæring, at transportøren (og ikke afsenderen) har givet oplysninger om godsets art, mængde og vægt, jf. forslaget til § 301, stk. 1. Med hensyn til sådanne oplysninger er tanken, at transportøren har en reduceret undersøgelses- og oplysningspligt. Forslaget til nr. 3, litra b, indeholder oplysningspligten, for så vidt angår detaljerne ved beskrivelsen af containere i linjefart, mens forslaget til nr. 3, litra c, omhandler de praktisk vigtige tilfælde, hvor kaptajnen har undladt at gøre anmærkning om godsets synlige tilstand, og således er transportørens undersøgelses- og oplysningspligt den samme som for negotiable dokumenter.

Når der i bestemmelsen henvises til forslaget til § 301, stk. 3, omfatter dette ikke blot oplysninger om godsets tilstand, men også oplysninger om lastedato m.v. I forbindelse med fejl angivne lastedato har bevisafskæringsregler dog kun begrænset praktisk betydning. Kunden vil normalt ikke have behov for at blive stillet, som om en fejl angivne lastedato var korrekt (bevisafskæring), men som om en rigtig lastedato var påført (vildledningsansvar), se bemærkningerne til forslaget til § 307. Rotterdam-reglernes detaljeringsgrad på dette punkt kan forekomme ikke at være helt tilfredsstillende, jf. bl.a. A/CN.9/WG.III/WP.101, note 97.

Endvidere opstår spørgsmålet om indløsningskrav knyttet til bevisafskæring og god tro, jf. bemærkningerne ovenfor. Rotterdam-reglernes artikel 41 (b)(i) angiver om negotiable transportdokumenter: "... a negotiable document ... that is transferred to a third party acting in good faith", mens reglerne artikel 41 (c) for søfragtsedler peger i retning af et indløsningskrav: "... a consignee that in good faith has acted in reliance on ... the contract particulars ...". Af forarbejderne til Rotterdam-reglerne, jf. A/CN.9/645, §§ 140-142, fremgår det, at man på et sent stadium drøftede en mulig harmonisering af de forskellige formuleringer, men at man bevidst undlod en sådan harmonisering, fordi teksten havde været genstand for betydelige kompromisløsninger. Intentionen synes derfor at være at behandle de to dokumenttyper forskelligt, idet der ikke gælder noget indløsningskrav for negotiable transportdokumenter og enkelt dokumenter, mens der gælder et for søfragtsedler.

Til den foreslåede § 307 i søloven. Ansvar for vildledende oplysninger

Bestemmelsen er baseret på princippet i den gældende sølovs § 300, som blev indsat ved lov nr. 170 af 16. marts 1994 som en videreførelse af bestemmelser i den dagældende sølov. Der henvises i øvrigt til betænkning nr. 1215/1991, p. 83-84. Rotterdam-reglerne indeholder ikke en tilsvarende bestemmelse.

Forslaget til § 307 giver en alternativ måde at beregne tab ved urigtige oplysninger i transportdokumentet. Bestemmelsen er nødvendig for at opnå effektiv sanktionering, hvor tab opstår som følge af, at en part har indrettet sig i tillid til et transportdokument, der indeholder urigtige oplysninger. Det kan f.eks. være, at vedkommende har betalt mod udlevering af transportdokumentet. Havde oplysningerne i transportdokumentet være rigtige, ville parten måske i stedet have benyttet sig af en ret til under remboursen eller salgsaftalen at afvise det. Sådan set kan en i øvrigt ubetydelig fejloplysning i transportdokumentet, f.eks. lastedatoen, få store konsekvenser.

Den, der kræver erstatning kan vælge at basere sin indsigelse på forslaget til § 306 eller efter forslaget til § 307. Efter forslaget til § 306 skal erstatningen beregnes, således at skadelidte bliver stillet som efter transportdokumentet. Efter forslaget til § 307 skal erstatningen beregnes, således at skadelidte bliver stillet, som om der ikke var betalt (indløst) mod dokumentet. Den erstatning skadelidte kan opnå, kan således variere med omstændighederne. Forslaget til § 306 vil typisk finde anvendelse, der hvor oplysninger eller anmærkninger om lasten eller eventuelt skader ikke er tilstrækkelige, mens forslaget til § 307 typisk vil finde anvendelse, der hvor transportdokumentet er fejldateret, forkert lastehavn angivet eller godset decideret fejlbeskrevet.

Forslaget til § 307, stk. 1, indeholder to subjektive kriterier. For det første kræves det at transportøren har undladt at opfylde f.eks. sin omsorgspligt efter forslaget til § 305 og således har undladt i transportdokumentet at gøre anmærkning om at oplysningerne deri er eller kan være urigtige. Et garantiansvar for urigtige oplysninger er der dog ikke tale om. For det andet kræves det at transportøren har eller burde have indset, at transportoplysningerne var vildledende for tredjemand. Det sidste kriterium kan f.eks. få selvstændig betydning, hvis transportøren ikke påtænker at omsætte dokumentet til en tredjemand eller en sådan tredjemand konkret ville have godt kendskab til godsets virkelige beskaffenhed.

Efter den gældende sølovs § 300 er ansvar for vildledende oplysninger i konnossementet ubegrænset, idet det har været antaget, at det falder uden for begrænsningsfeltet efter den gældende sølov og de konventioner som den gældende sølovs kapitel 13 gennemfører. Hensynet til den godtroende tredjemand taler også for, at ansvaret ikke skal kunne begrænses for urigtige oplysninger, som uden forbehold er angivet i transportdokumentet. Med Rotterdam-reglernes artikel 59, der gennemføres i forslaget til § 282, begrænses transportørens ansvar, og det er klart, at ansvar for urigtige oplysninger i transportdokumentet efter Rotterdam-reglernes artikel 31 og 36, som gennemføres med forslaget til § 291 og 301, kan begrænses, jf. A/CN.9/WG.III/WP.101, note 169 og A/CN.9/645 §§ 189 og 200-203. Urigtige oplysninger i sig selv vil ikke kunne medføre ubegrænset ansvar, medmindre vilkårene for ansvars gennembrud foreligger efter forslaget til § 284.

Brud på en pligt, der ikke følger af Rotterdam-reglerne vil imidlertid kunne sanktioneres med ubegrænset ansvar. Dette er begrundelsen for, at der med forslaget til § 307, stk. 1, 2.

pkt., indføres ubegrænset ansvar, hvis transportøren i tillæg til at have brudt pligten efter forslaget til § 307, stk. 1, 1. pkt., ikke har gjort det, der var muligt for at hindre, at tab opstår på grund af de vildledende oplysninger.

En forpligtelse som den sidst nævnte er ikke en pligt efter Rotterdam-reglerne, og et brud på denne pligt kan dermed sanktioneres med ubegrænset ansvar. I formuleringen af bestemmelsen er det tillagt betydning, at pligten til at hindre, at tredjemand lider skade, skal fremstå som en selvstændig pligt, der gælder ud over Rotterdam-reglernes pligter og for så vidt ud over det, der følger af den gældende sølovs § 300.

Har transportøren først udstedt transportdokumentet med urigtige oplysninger, må transportøren tage de forholdsregler, der er mulige for at undgå tab, f.eks. ved at alle kendte parter, såsom afsender, modtager og dokumentindehaver, som potentielt kan lide tab, varsles i tide. Det er i den forbindelse uden betydning om parterne fremgår af transportdokumentet eller ej. Alternativt kan tab forhindres ved, at fejlen rettes.

Det kan hende, at det ikke er muligt for transportøren at få varslet eller rettet fejlen, f.eks. fordi de involverede parter ikke vil oplyse navnet på remboursbanken eller køberen eller på anden måde ikke ønsker at medvirke til, at transportøren kan få varslet eller rettet fejlen. I sådanne tilfælde må det anses som værende ikke muligt for transportøren at hindre tab. Vilklårene for ubegrænset ansvar er da ikke til stede. Pligten efter forslaget til stk. 1, 2. pkt., går ikke længere end til det, som er muligt. Begrænset ansvar efter forslaget til stk. 1, 1. pkt., vil da fortsat kunne gøres gældende.

For at transportøren skal undgå ubegrænset ansvar, må det imidlertid dreje sig om tilfælde, hvor man anser det som umuligt for transportøren at forhindre tab. Det er ikke tilstrækkeligt, at det er kostbart eller besværligt at forhindre at tab opstår. Hvad der er muligt, må afgøres efter de almindelige bevisregler.

Transportørens pligt til at forhindre at tab opstår, indtræder på det tidspunkt, hvor transportdokumentet udstedes. Tiltag for at forhindre at tab opstår, må derfor iværksættes så snart det er muligt.

Af forslaget til § 307 følger, hvad der også følger af almindelige erstatningsretlige regler om ansvar for urigtige oplysninger, som hjemmelsmanden burde forstå, er egnet til at påføre tredjemand tab ved at denne handler i tillid til oplysningernes rigtighed. Der er derved ikke tale om at sanktionere urigtige oplysninger i form af bevisafskæring og fingeret transportansvar, jf. forslaget til § 306. Det er snarere tale om erstatning for negativ kontraktsinteresse (negativ indløsningsinteresse), dvs. tredjemand stilles som om transportørens oplysningspligt var overholdt.

Den praktiske betydning af ansvarsgrundlaget er primært knyttet til transportørens svigagtige antedatering af lastetidspunktet i transportdokumentet, jf. forslaget til § 301, stk. 3, nr. 3, og forslaget til § 304, stk. 2. Lastetidspunktet er ofte af central betydning for købers/dokumenterhververs betalingspligt i den underliggende salgskontrakt, og en sælger/afsender vil derfor kunne have en økonomisk interesse i at få

transportøren til at medvirke til antedatering. Tilsvarende interesse kan sælger/afsender have for fejlansvar. Ved sådanne fejlansvar vil bestemmelsen om fingeret transportansvar og afskæring af modbevis ofte ikke være tilstrækkelig til at regulere forholdet.

Eftersom Rotterdam-reglernes sanktionssystem ved fejlansvar er begrænset til bevisafskæring og fingeret transportansvar, findes det relevant at foreslå en bestemmelse om vildledningsansvar. Som nævnt vil f.eks. problemstillingen om antedatering og fejlansvar ikke være reguleret af det fingerede transportansvar. Hvis en bestemmelse om ansvar for vildledende oplysninger som foreslået ikke blev gennemført, ville sådanne tilfælde kunne omfattes af almindelige erstatningsretlige regler. Det er dog en fordel at videreføre en lovregulering af ansvarstilfældene, bl.a. fordi den personkreds som er værnnet ved reglerne udtrykkelig fremgår af lovbestemmelsen.

Udlevering af godset

Bestemmelserne i forslaget til §§ 308-317 omhandler spørgsmål knyttet til godsets udlevering på bestemmelsesstedet. Det drejer sig her om slutstadiet for transportens gennemførelse, hvor transportørens opfyldelse afhænger af modtagerens medvirken. Hvis denne ikke medvirker, er der behov for at regulere, hvorledes transportøren skal forholde sig for at opfylde kontrakten. Endvidere opstår der spørgsmål om, hvorvidt godset kan tilbageholdes som sikkerhed for ubetalte krav, eventuelt om sikkerheden kan realiseres til dækning af udestående krav.

Disse temaer er reguleret i den gældende sølovs §§ 268-273 og 302-305, hvis principper videreføres med forslaget til §§ 308-317, dog med ændringer på enkelte centrale punkter. Dette gælder særligt problematikken vedrørende forsinket udlevering af gods som følge af, at nødvendig lastedokumentation ikke fremskaffes i tide af modtageren. Her indeholder forslaget til §§ 308-317 forskellige bestemmelser med henblik på at lette transportørens stilling.

I praksis anvendes ofte negotiable transportdokumenter (konnossementer), som udgør "nøglen til godset" i den forstand, at dokumentindehaver skal have sikkerhed for, at godset ikke udleveres til andre end den, som legitimerer sig med dokumentet i lossehavnen. Som modstykke kan transportøren med frigørende virkning udlevere godset til den, som er legitimeret ved dokumentet. Leveres godset til en anden end den, som er legitimeret ved dokumentet, risikerer transportøren at ifalde ansvar for fejludlevering.

Dette udgangspunkt fungerer i mange tilfælde ikke som forudsat. Særligt i trampfart opstår der problemer, når et eksemplar af originaldokumentet ikke fremskaffes i tide til, at lasten kan udleveres mod dokumentet uden forsinkelse for skibet. Endvidere findes der sjældent kapacitet til opbevaring af lasten på land, således at det ville medføre et betydeligt værdispil (tidstab), hvis lasten skulle beholdes om bord, mens dokumentet fremskaffes. Et sådant tidstab ville normalt være for lastesidens (befragters) regning gennem betaling af demurrage ved rejsebefragtning eller tidsfragt ved

tidsbefragtning. Branchepraksis er derfor efterhånden således, at lasten ikke kun udleveres mod originaldokumenter, men i stedet mod erklæring om skadesløsholdelse (Letter of Indemnity) til transportøren fra befragter eller den, som faktisk modtager lasten. En sådan ordning med udlevering af lasten mod sikkerhedsstilling er til en vis grad anerkendt i den gældende sølov, jf. for tidsbefragtning § 382, stk. 2. Ved linjefart er de praktiske problemer mindre påtrængende, da transportøren normalt har en vis lagerkapacitet på landterminalerne, sådan at skibet ikke nødvendigvis ville blive opholdt, hvis originaldokumentet skulle afventes. Men også i sådanne tilfælde er de praktiske vanskeligheder tilstrækkelige til, at godsudlevering mod sikkerhedsstilling er indarbejdet som en normal løsning. Se generelt om disse forhold A/CN.9/WG.III/WP.21, § 161, og A/CN.9/645, § 63.

Problemerne med forsinket fremskaffelse af lastedokumenter skyldes forhold på varesiden snarere end på transportørens side. Den nærmere årsag vil nok variere, men i hovedsagen skyldes sådanne forsinkelser, at der er givet en kredittid i de aktuelle salgskontrakter (betaling mod dokumenter), som er uforenelig med rejsens varighed, at antallet af transaktioner med tilhørende opgørelser knyttet til lasten er uforeneligt med rejsens varighed, at den underliggende salgskontrakt opsiges, hvilket medfører et tidstab ved fremskaffelsen af en ny køber, eller at rejsen ganske enkelt er så kortvarig, at dokumentets håndtering via en normal salgstransaktion ikke sker i tide.

For transportøren indebærer denne praksis om udlevering mod sikkerhedsstilling et dilemma. Ved at udlevere godset mod andet end originaldokumenter udsætter transportøren sig for et udleveringsansvar, som ikke er forsikringsdækket. Transportøren er dermed afhængig af rigtigheden af den sikkerhedsstilling, som denne måtte få af befragter (i linjefart: afsender) eller modtager. Ifølge nyere kontraktpraksis består en sådan sikkerhedsstilling normalt ikke i en bankgaranti, men et usikret krav mod sikkerhedsstiller. Denne praksis indebærer for så vidt også en svækkelse af det negotiable transportdokument (konnossement) som værdipapir. I stedet for den tiltænkte funktion som en nøgle til godset bliver dokumentet i realiteten en nøgle til et muligt erstatningskrav mod transportøren i forbindelse med fejludlevering. Dette krav kan være begrænset til mindre end varens værdi, men behøver ikke at være det. Det kan være et problem, når dokumenterne benyttes som sikkerhed f.eks. over for en bank, som indløser dokumenterne i en reburs.

Med Rotterdam-reglerne introduceres løsninger, som sigter mod en afvejning af de hensyn, som gør sig gældende, ved til en vis grad at åbne for, at transportøren kan udlevere godset mod andet end originaldokumentet, samtidig med at transportdokumentets funktion som værdipapir søges varetaget. Dette gælder for det første i forhold til enkelt dokumenter. Her åbner forslaget til §§ 308-317 for, at transportøren ved forsinket dokumentfremvisning kan indhente en udleveringsinstruks fra rådighedshaver (normalt transportørens kontraktmodpart: afsender) om ansvarsfrit at kunne udlevere godset i henhold til sådan instruks. Enkeltdokumenter er dog ikke negotiable dokumenter (således som begrebet anvendes

i dag), idet udlevering forudsættes at skulle ske til en navngiven modtager. Men adgangen til udlevering uden fremvisning af dokumentet bryder alligevel med gældende forståelse. Det følger normalt af dokumentets tekst, at udlevering kun skal ske mod dokumentfremvisning, og en sådan løsning følger også af den gældende sølovs §§ 292, stk. 2, 302 og 304. Forslaget til § 311 indebærer en ændring af gældende ret.

For det andet lanceres en løsning med ordre- og ihænderdokumenter. Hvis disse påføres en egnet varselsklausul, vil udlevering også her kunne ske uden fremvisning af dokumentet, dvs. et enkeltokument, jf. forslaget til § 251, nr. 33. Opretholdelsen af dokumentet som et værdipapir er dog søgt varetaget ved, at erhververen (køberen) af dokumentet, som var i god tro om, at godset kunne være udleveret, bibeholder visse krav mod transportøren. Også dette indebærer en ændring af gældende ret, jf. forslaget til § 312, stk. 2-7. Derimod vil den gældende model for de traditionelle negotiable transportdokumenter (uden varselsklausul) blive videreført, jf. forslaget til § 312, stk. 1.

For det tredje introduceres med forslaget til § 282, at transportørens ansvar for fejludlevering af godset underkastes en begrænsningsret, hvilket er en ændring i forhold til den gældende sølov.

Til den foreslåede § 308 i søloven. Pligt til at tage imod godset

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 43. En tilsvarende bestemmelse findes i den gældende sølovs § 268.

Forslaget til § 308 bestemmer modtagers pligt til at medvirke med henblik på at undgå forsinkelse ved udlevering af godset. Formålet hermed er ikke at give modtageren en generel pligt til at tage imod godset inden en vis tid. Det er den modtager, der kræver godset udleveret, som er underlagt en sådan pligt. Når modtager ikke melder sig og gør krav på godset, er transportøren henvist til at lægge godset på lager i henhold til forslaget til § 315 eller at indhente en udleveringsinstruks fra rådighedshaver i henhold til forslaget til §§ 310-311 og 312, stk. 2-7.

Under forhandlingerne af Rotterdam-reglerne var kriteriet kræver godset udleveret udformet noget anderledes, idet pligten gjaldt den modtager, som "exercises its rights under the contract of carriage". Tanken var, jf. A/CN.9/526, § 69, A/CN.9/642, §§ 20-22, og A/63/17, § 140, at ved udøvelse af rettigheder, f.eks. prøvetagning af last før modtagelse, skulle modtager ikke kunne afvise godset, selv om godset viste sig at have køberetlige mangler. I stedet skulle godset modtages og opbevares for sælgers regning, jf. købelovens § 55. Under forhandlingerne, jf. A/63/17, § 139-141, blev kriteriet "exercises its rights" anset for at være for upræcist, og det snævrere "the consignee that demands delivery" blev valgt, dog uden nærmere klarlægning af, om en realitetsændring var tilsigtet. Det praktiske anvendelsesområde for bestemmelsen er under alle omstændigheder relativt snævert, fordi den, som kræver godset udleveret, normalt også vil modtage det inden rimelig tid.

Det fremgår af bestemmelsen, at den modtager, som kræver udlevering, har pligt til at modtage godset inden for aftalt tid eller inden for den tid, som med rimelighed kan forventes ud fra nærmere opstillede kriterier. Det er relativt sjældent, at transportdokumenter (konnossementer) indeholder en særskilt frist for godsets udlevering, således at det generelle kriterium af, hvad der med rimelighed kan forventes, normalt vil være afgørende. Således må forholdene i havnen, f.eks. en stor belægning af skibe, være et centralt kriterium. Når bestemmelsen angiver på det tidspunkt eller i det tidsrum, som fremgår af transportaftalen, indebærer det, at transportøren kan have påtaget sig at opbevare godset, og i så fald vil modtagerens pligt ikke indtræde før udløbet af den aftalte opbevaringsperiode. Den gældende sølovs § 268 opererer med et noget andet tidskriterium, idet modtageren skal tage imod godset inden for et tidsrum, som transportøren har angivet. Tanken er, at transportøren ved godsets ankomst eventuelt vil give varsel herom og fastsætte en frist for afhentning. Dette må dog læses med det forbehold, at transportørens frist må være rimelig efter omstændighederne, således at ingen realitetsændring er tilsigtet.

Hvis den modtager, som kræver godset udleveret, ikke overholder pligten til at tage imod det inden for den angivne tid, vil dette kunne give transportøren et erstatningskrav for tillægsomkostninger, som måtte være opstået som følge af forsinkelsen. En sådan erstatningspligt for modtager kan særligt tænkes i linjefart, hvor transportøren normalt ikke har et kontraktmæssigt grundlag for at holde sig til afsenderen for forsinkelse opstået i forbindelse med udleveringen. Derimod vil en sådan forsinkelse ved bulktransport (certepartifart) normalt indgå i transportørens (bortfragters) krav på demurrage (overliggetidsgodtgørelse) mod befragter, således at et separat krav om erstatning for forsinkelsesmislighold mod modtager sjældent kommer på tale. Se vedrørende engelsk ret, sagen Spiros C⁵), hvor common law-reglen om modtagers pligt til at tage imod udlevering inden for en rimelig tid ikke blev anvendt på modtager i trampfart, fordi transportøren (bortfragter) her havde befragter at holde sig til. Et lignende synspunkt gør sig gældende i dansk ret. Noget andet er, at krav mod befragter efter omstændighederne kan gøres gældende over for modtager, f.eks. ved tilbageholdsret i gods i medfør af certepartiets "lien"-klausul, som der henvises til som sikkerhed for krav, jf. også forslaget til § 316.

Til den foreslåede § 309 i søloven. Pligt til at bekræfte modtagelse af godset

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 44. En tilsvarende bestemmelse findes i den gældende sølovs § 304.

Forslaget til § 309 pålægger modtageren til på transportørens anmodning at bekræfte modtagelse af godset. Tanken er, at transportøren har et legitimt behov for at få et bevis på godsets udlevering.

Forslaget til stk. 1 reflekterer allerede eksisterende praksis, jf. A/CN.9/WG.III/WP.21, §§ 165-166, dvs. hvor konnossement (negotiabelt dokument eller enkeltokument) be-

nyttes, og hvor bevis for modtagelse forudsættes at ske ved kvittering på dokumentet, når dette gives tilbage til transportøren. Der lægges imidlertid med forslaget til stk. 1 op til, at gods i en vis udstrækning kan udleveres uden tilbagelevering af originaldokumentet. I sådanne tilfælde vil transportøren altså have krav på særskilt kvittering for godsets modtagelse.

Forslaget til stk. 2 gennemfører det i Rotterdam-reglernes artikel 3 indeholdte skriftlighedskrav og indebærer, at kravet om skriftlighed kan opfyldes ved elektronisk kommunikation, hvis parterne aftaler dette.

Til den foreslåede § 310 i søloven. Udlevering når der ikke er udstedt negotiabelt transportdokument

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 45. En tilsvarende bestemmelse findes i den gældende sølovs § 308.

Forslaget til § 310 skal ses i sammenhæng med forslaget til §§ 311-312. Disse bestemmelser regulerer tilfælde af forsinket medvirken fra modtagers side, men angiver separate bestemmelser afhængig af typen af transportdokument. Med undtagelse af traditionelle negotiable transportdokumenter, jf. forslaget til § 312, stk. 1, åbnes der op for, at transportøren kan indhente forholdsordre (instruks) om udleveringen fra andre parter end modtageren, hvis denne ikke melder sig eller legitimerer sig behørigt. En sådan instruks indhentes fra rådighedshaveren, jf. forslaget til § 318. Udlevering af godset i henhold til en sådan instruks anses som retmæssig udlevering, dog med visse forbehold, jf. forslaget til § 312, stk. 2-7.

Løsningen med indhentning af instruks skal forstås som en mulighed for transportøren. Hvis transportøren efter omstændighederne hellere vil oplægge godset på lager for modtagers regning, er dette en mulighed efter forslaget til § 315.

Indhentning af instruks indebærer en ændring af gældende ret i tilfælde, hvor enkelt dokumenter, jf. forslaget til § 311, og negotiable transportdokumenter, jf. forslaget til § 312, er udstedt.

Er der udstedt et ikke-negotiabelt dokument, f.eks. en søfragtseddel, svarer forslaget til § 310 i hovedsagen til gældende ret, jf. den gældende sølovs § 308, stk. 2.

Forslaget til § 310, nr. 1, fastslår, at transportøren er pligtig at levere godset til modtager inden den tid, som fremgår af forslaget til § 308. Det angives endvidere, at udlevering kan nægtes, hvis den, der ønsker godset udleveret, ikke legitimerer sig behørigt som modtager. Da der her er tale om f.eks. en søfragtseddel og ikke et indløsningsdokument, vil en sådan legitimering ikke bestå i andet end, at den, som kræver udlevering, må godtgøre, at vedkommende er den part, som udpeges som modtager i transportaftalen, eller den, som udpeges i henhold til forslaget til § 310, nr. 2. Hvis modtageren ikke legitimerer sig, har transportøren i den yderste konsekvens adgang til at oplægge godset for modtagers regning, jf. forslaget til § 315. Hertil kommer dog bestemmelserne om transportørens adgang til indhentning af udleveringsinstruks fra rådighedshaver i henhold til forslaget til nr. 3.

Formålet med forslaget til § 310, nr. 2, er at forhindre forsinket udlevering forårsaget af, at transportøren ikke ved, til hvem godset skal udleveres. Hvis modtageren ikke fremgår af transportoplysningerne, er rådighedshaver derfor pligtig at give de nødvendige oplysninger senest ved skibets ankomst til bestemmelsesstedet. Rådighedshaver vil være afsenderen, medmindre råderetten er overført til en anden part, jf. forslaget til § 319, stk. 1, nr. 1; en løsning, som svarer til den gældende sølovs § 308, stk. 2.

Forslaget til § 310, nr. 3 og 4, omhandler transportørens ret til at indhente udleveringsinstruks fra rådighedshaver, når modtager ikke medvirker til udlevering, ved hjælp af de tre alternativer, der opstilles i bestemmelsen. Dette gælder for det første, hvis modtager ikke kræver godset udleveret inden det tidspunkt, der er angivet i forslaget til § 308. Formuleringen kan forekomme noget uheldig, da det at kræve i forslaget til § 308 ikke har samme betydning som at kræve i bestemmelsen her. Tanken er, at når krav om udlevering sker i henhold til forslaget til § 308, indtræder fristen for modtagelse, og vilkåret i bestemmelsen her anses for opfyldt, hvis modtager ikke tager de nødvendige skridt til rent faktisk at modtage godset inden fristens udløb. I den engelske tekst er formuleringen mere rammende med "demands delivery" i artikel 43, der gennemføres med forslaget til § 308 og "does not ... claim delivery" i artikel 45, litra c, der gennemføres med forslaget til § 310, nr. 3 og 4. Det gælder for det andet, hvis modtager ikke legitimerer sig, altså på transportørens anmodning ikke godtgør, at han er rette vedkommende, jf. forslaget til nr. 1, og for det tredje, hvis det efter transportørens rimelige indsats ikke er muligt at komme i forbindelse med modtageren. I sådanne tilfælde kan transportøren indhente en udleveringsinstruks fra rådighedshaver, jf. nærmere forslaget til §§ 318-319, for dermed at opfylde kontrakten ved at følge en sådan instruks.

Når der i denne sammenhæng er tale om en søfragtseddel, vil rådighedshaveren være transportørens kontraktmodpart, dvs. afsenderen, medmindre afsenderen har overdraget råderetten til en anden, f.eks. den udpegede modtager, jf. forslaget til § 319, stk. 1, nr. 1. Løsningen svarer til den gældende sølovs § 308, stk. 2. Hvis det ikke er muligt at komme i forbindelse med rådighedshaveren (den udpegede modtager), kan transportøren indhente en udleveringsinstruks fra afsenderen. Dette indebærer altså, at hvis råderetten er overdraget til en udpeget modtager, vil råderetten med tanke på udlevering alligevel falde tilbage på afsenderen, hvis den udpegede modtagers medvirken til udlevering skulle svigte. Ved bulktransport vil det være befragteren, som i henhold til certepartiet har betinget sig råderet over lasten, og her vil det sjældent forekomme, at befragteren har givet afkald på en sådan råderet til fordel for en anden part, f.eks. den udpegede modtager.

Endvidere fremgår det, at hvis det ikke er muligt at komme i forbindelse med afsenderen, kan transportøren indhente en udleveringsinstruks fra den kontraktbestemte afsender, jf. forslaget til § 251, nr. 9, forudsat at en sådan part er angivet i dokumentet. Det kan tilføjes, at det nok sjældent vil forekomme, at afsenderen ikke lader sig kontakte. Normalt

vil afsenderen have en interesse i at give alternative instruks, da manglende medvirken fra modtageren ofte vil indebære, at afsenderens køber (den udpegede modtager) ikke har opfyldt sine købsforpligtelser. Afsenderen vil i sådanne tilfælde have en interesse i at udøve råderetten, eventuelt ved at udpege sig selv som modtager.

Forslaget til § 310, nr. 5, fastslår, at udlevering efter instruks er at betragte som opfyldelse af transportaftalens krav af transportøren. Dette indebærer, at hvis den oprindeligt udpegede modtager senere skulle dukke op og legitimere sig behørigt, har han ikke krav på erstatning for fejludlevering.

Formuleringen ”frigjort for sine forpligtelser til at udlevere godset” indebærer, at udleveringen ikke fritager transportøren for andre pligter ifølge transportaftalen, f.eks. at betale erstatning for skade på godset.

Til den foreslåede § 311 i søloven. Udlevering når der er udstedt enkelt dokument

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 46. Den gældende sølov indeholder ikke en tilsvarende bestemmelse.

Forslaget til § 311 skal ses i sammenhæng med tiltagene for at afhjælpe de praktiske problemer med forsinket fremskaffelse af indløsningsdokumenter, se indledningen til dette afsnit. Som ved en søfragtseddel, jf. forslaget til § 310, får transportøren adgang til på nærmere vilkår at indhente alternativ udleveringsinstruks for at undgå forsinkelse og blive af med godset.

Under forhandlingerne af Rotterdam-reglerne, jf. A/CN.9/594, §§ 209-211, og A/CN.9/WG.III/WP.35, var det omstridt, hvorvidt enkelt dokumenter, jf. forslaget til § 251, nr. 33, burde reguleres særskilt. Dette skyldtes, at disse dokumenter ikke har den samme retlige status i forskellige lande. Anvendelse af enkelt dokument kan medføre retlig usikkerhed, samtidig med at en ensartet konventionsregulering kan blive vanskeliggjort. Alligevel fandt UNCITRAL grund til at tage hensyn til den faktiske brug af sådanne dokumenter; noget som på den anden side talte for at regulere deres anvendelse særskilt.

I medfør af den gældende sølovs § 304, jf. § 292, stk. 2, 2. pkt., anses sådanne dokumenter som indløsningsdokumenter i kraft af deres status som konnossementer. Når forslaget til § 311 indeholder bestemmelser om en alternativ udleveringsmåde ved forsinket fremvisning af dokumentet, indebærer det en ændring af gældende ret. En sådan ændring kan nok medføre, at enkelt dokumentet svækkes som varerepræsentativ (værdipapir), men det gælder for så vidt også til en vis grad ordredokumenter som omhandlet i forslaget til § 312, stk. 2-7. På sigt er det muligt, at en søfragtseddel fortrænger rekta-dokumentets, dvs. enkelt dokumentet i medfør af forslaget til § 311, nuværende anvendelse, da adgangen til alternativ udlevering i henhold til de to dokumenttyper er nært sammenfaldende.

Det fremgår af forslaget til § 311's indledning, at enkelt dokumenter kendetegnes ved at skulle indløses for at få godset udleveret. Under forhandlingerne af Rotterdam-reg-

lerne, jf. A/CN.9/594, §§ 212-215, var der tilslutning til terminologien ”non-negotiable transport document [...] that [...] shall be surrendered [...] to obtain delivery” for at tage højde for forskellige landes retlige forståelse af, hvad der udgør et sådant dokument, uanset om indløsningskravet fremgår af dokumentets tekst, eller denne indløsningsfunktion i øvrigt følger af national ret, f.eks. ved at betegnelsen ”konnossement” i sig selv giver en sådan virkning. I dansk ret er det, jf. den gældende sølovs § 304, tilstrækkeligt, at dokumentet betegnes som et konnossement, men dette begreb vil efter forslaget til § 311 ikke længere være defineret.

I forslaget til § 311, nr. 1, reguleres tidspunktet for udlevering og det krav, som transportøren kan stille til modtageren om at legitimere sig som rette vedkommende. Der er dog en forskel, i og med at der i modsætning til forslaget til § 310 er tale om et indløsningsdokument. Det angives derfor, at transportøren ”skal nægte udlevering, hvis den, der hævder at være modtager, ikke overgiver enkelt dokumentet”.

Dette er dog blot udgangspunktet, siden transportøren i henhold til forslaget til nr. 2 og 3 kan indhente en udleveringsinstruks fra alternative parter, bl.a. hvis dokumentet ikke fremvises. Til forskel fra proceduren ved en søfragtseddel er rådighedshaver ikke opført som adressat for anmodning om en udleveringsinstruks. Dette skyldes, at i forbindelse med et enkelt dokument vil dokumentindehaveren være rådighedshaveren, jf. forslaget til § 319, stk. 2, nr. 1, og da dokumentindehaveren forudsætningsvis ikke legitimerer sig ved dokumentet, er det naturligt nok uaktuelt at operere med en rådighedshaver som adressat for transportørens udleveringsanmodning.

Forslaget til § 311, nr. 4, svarer til forslagets § 310, nr. 5. Afhængigt af Rotterdam-reglernes udbredelse kan transportøren gennem udlevering af godset efter indhentet instruks blive udsat for udleveringsansvar, hvis dokumentindehaveren efterfølgende melder sig. F.eks. kan udlevering ske i et land, som ikke er konventionsstat, og hvor national ret tillægger sådanne dokumenter ubetinget indløsningsfunktion. Det bemærkes, at transportøren ikke har krav på sikkerhedsstillelse fra instruks giver, se derimod forslaget til §§ 312, stk. 2-7, og 320, stk. 3. Efter omstændighederne kan dette nok medføre, at transportøren vælger at oplægge godset på lager i henhold til forslaget til § 315 snarere end at basere sig på ansvarsfri udlevering efter indhentet instruks.

Til den foreslåede § 312 i søloven. Udlevering når der er udstedt et negotiabelt transportdokument og udleveringsklausul

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 47. Forslaget til § 312, stk. 1, bestemmer, at negotiable dokumenter anses for ubetingede indløsningsdokumenter i den forstand, at dokumentindehaveren ikke skal risikere, at transportøren udleverer godset med frigørende virkning mod andet end dokumentet. Derimod kan ansvarsfri udlevering efter indhentet instruks ske på nærmere vilkår, når der er tale om et enkelt dokument, jf. forslaget til § 311.

Under forhandlingerne af Rotterdam-reglerne, jf. A/CN.9/WG.III/WP.21, artikel 10.3.2, blev det foreslået, at adgang til udlevering efter instruks også burde foreligge i forbindelse med ordinære negotiable dokumenter. Tanken var, at praksis med udlevering mod skadesløsholdelse er utilfredsstillende, og at adgang til udlevering mod andet end dokument (i henhold til de nærmere bestemmelser i forslaget til § 312, stk. 5-7,) ville give en egnet praktisk og retlig løsning. Konklusionen blev dog, at en sådan løsning med udlevering efter instruks i uønsket grad ville svække det negotiable dokument. Det blev derfor i stedet valgt at begrænse løsningen om udlevering efter instruks til negotiable dokumenter, som i deres tekst udtrykkeligt åbner op for dette, jf. forslaget til § 312, mens ordinære negotiable dokumenter behandles retligt som i dag. Hermed mente man at kunne opnå en styrkelse af det negotiable dokument ved at forhindre den uheldige praksis med udlevering mod skadesløsholdelse. Tanken var, at i tilfælde hvor parterne (dvs. lastesiden) ved, at dokumentet risikerer ikke at komme frem i tide til at kunne fungere som et indløsningspapir, vil branchen vælge at benytte den nye konstruktion med et negotiable dokument med udleveringsklausul, jf. forslaget til § 312.

Det udestår fortsat at se, om branchepraksis holder stik. Det vurderes, at der nok er mulighed for at videreføre anvendelsen af traditionelle negotiable dokumenter (konnossementer) sammen med den udbredte praksis om udlevering mod skadesløsholdelse snarere end mod dokumentet. Videreføres denne praksis er dette ikke anderledes end, hvad der følger af den gældende praksis. I retlig henseende er løsningen i forslaget til § 312, stk. 1, som i dag ved at negotiable dokumenter, der er indløsningsdokumenter, jf. den gældende sølovs §§ 292, 302 og 304.

Forslaget til § 312, stk. 1, nr. 1, fastslår, at transportøren skal udlevere godset til den, som fremviser et ihændehave-dokument eller ordredokument, og som derudover på transportørens anmodning legitimerer sig som rette vedkommende. Dette svarer til modellen i den gældende sølov, selv om pligtelementet på transportørens side ikke fremgår med samme tydelighed. I den gældende sølovs § 302, jf. § 304, fremgår pligten forudsætningsvis.

Forslaget til § 312, stk. 1, nr. 2, fastslår, at transportøren skal nægte udlevering, medmindre dokumentet fremvises. En transportør, som bryder en sådan udtrykkelig pligt og udleverer godset til en modtager, der ikke er legitimeret som sådan, løber en risiko for ansvar for fejludlevering på tilsvarende måde som i dag. På den baggrund findes der ikke anledning til at foreslå andet end konsekvensændringer af den gældende sølovs § 382, stk. 2, som for tidsbefragtning giver mulighed for, at transportøren (bortfragter) følger befragters instruks om udlevering til ulegitimeret modtager, dog mod sikkerhedsstillelse fra befragter og under forudsætning af, at bortfragter er i god tro.

Forslaget til § 312, stk. 1, nr. 2, svarer til den gældende sølovs § 302, stk. 2, 1. pkt., med den tilføjelse, at hvis der er udstedt mere end et originaleksemplar, er det et vilkår for udlevering mod kun et eksemplar, at antallet af udstedte originaleksemplarer fremgår af transportdokumentet. I forbin-

delse med anvendelse af elektroniske transportdokumenter vil det ikke være aktuelt at udstede flere originaleksemplarer.

Formålet med forslaget til § 312, stk. 2-7, er et opgør med den nuværende praksis med udlevering af godset mod skadesløsholdelse, se de indledende bemærkninger til dette kapitel. Ved at fastsætte regler for negotiable dokumenter med udleveringsklausul håber man, at dette dokument med tilhørende regler vil erstatte den nuværende praksis. Samtidig sigtes der mod en rimelig afbalancering af parternes interesser. På den ene side transportørens behov for udlevering uden forsinkelse og på den anden side lastesidens behov for tillid til dokumentet som værdipapir. Denne interesseafvejning kommer hovedsageligt til udtryk ved, at transportøren ved forsinket dokumentfremvisning har den samme adgang til at indhente udleveringsinstruks fra alternative parter som omtalt i forslaget til §§ 310-311, dvs. afsenderen eller den kontraktsbestemte afsender. Transportøren har imidlertid ret til skadesløsholdelse fra den instruerende part og også krav på egnet sikkerhedsstillelse som vilkår for at følge en sådan udleveringsinstruks. Dette er igen motiveret i, at transportøren løber en vis risiko for at blive holdt ansvarlig for fejludlevering, selv om proceduren bliver fulgt. Dokumenterhververen er nemlig beskyttet af et krav om erstatning for fejludlevering, hvis dokumentet er blevet erhvervet i god tro, dvs. uden kendskab til at godset var udleveret. Hensigten er, at en godtroende dokumenterhverver beskyttes efter nærmere betingelser, og at disse betingelser samtidig indeholder en opfordring til dokumenterhverver om at udvise opmærksomhed med hensyn til tidspunktet for, hvornår godset kan tænkes at blive udleveret.

Det hører med til dette billede, at transportøren ved et muligt ansvar for fejludlevering er beskyttet gennem reglerne for ansvarsbegrænsning, jf. forslaget til § 282, mens fejludleveringsansvaret efter den gældende sølov er ubegrænset. Det kan tilføjes, at transportøren gives ret til skadesløsholdelse fra instruks giveren for sit udleveringsansvar, hvilket indebærer, at retten til ansvarsbegrænsning for så vidt kan komme lastesiden til gode gennem en begrænset eksponering under skadesløsholdelsen.

Endelig kan det nævnes, at hvis den instruerende part (afsenderen) ikke er villig til at stille sikkerhed for sit regresansvar, er transportøren i realiteten henvist til at vælge enten at følge instruks uden sikkerhed (med et usikret krav på skadesløsholdelse) eller at oplægge godset på lager i henhold til forslaget til § 308. Det udestår at se, om branchen vælger at benytte nykonstruktionen med et dokument med udleveringsklausul, eller om man ser sig bedre tjent ved at videreføre gældende praksis med udlevering mod skadesløsholdelse ved ordinære negotiable dokumenter.

I forslaget til § 312, stk. 2's indledning, fremgår det, at en udleveringsklausul skal være udtrykkeligt angivet i dokumentet. Dette indebærer, at påtegningen skal være tilstrækkeligt synlig for at kunne udfylde den tilsigtede varselsfunktion. Eksempelvis vil et sådant varselskrav ikke kunne anses som opfyldt, hvis der ikke er angivet noget herom i dokumentet, mens dokumentet (i trampfart) henviser til certepar-

tivilkårene, og certepartiet giver befragteren adgang til at kræve, at transportøren (bortfragter) udleverer lasten mod skadesløsholdelse. En sådan indirekte aftalehjemmel til udlevering uden dokumentindløsning kan næppe anses for tilstrækkelig.

Forslaget til § 312, stk. 2-4, indeholder en tilsvarende procedure for transportørens adgang til at indhente udleveringsinstruks som den, der fremgår af forslaget til § 310, nr. 1, og 3, jf. forslaget til § 311, nr. 1-2.

Forslaget til § 312, stk. 5, giver transportøren adgang til skadesløsholdelse og sikkerhedsstillelse for den eksponering, som det at efterkomme udleveringsinstruks i henhold til forslaget til stk. 7, kan medføre.

Forslaget til § 312, stk. 6, giver dokumentindehaveren visse rettigheder over for transportøren, selv om transportøren har udleveret godset i henhold til udleveringsinstruks efter forslaget til stk. 2, nr. 1-3. Der er tale om krav, som ikke omfatter retten til at kræve godset udleveret, hvilket betyder, at der ikke er tale om ansvar for fejludlevering. Der er snarere tale om øvrige krav i henhold til transportaftalen, typisk ansvar for skade på gods, jf. A/CN.9/WG.III/WP.21, § 179. Det særlige er, at den, der gør kravet gældende, ikke er den, der har modtaget godset. Baggrunden herfor er, at kravshaveren (dokumentindehaver) kan have lidt tab ved godsskade, f.eks. ved at have betalt den fulde købesum til sin sælger, mens prisafslag kunne have været gjort gældende, hvis godsets tilstand havde været kendt. Erstatningskrav svarende til prisafslaget kan i så fald gøres gældende. Kravet kan gøres gældende af den, som bliver ihændebragt, efter at transportøren har udleveret godset, dog forudsat at dokumentet er i hænde i henhold til kontrakt eller anden aftale indgået før en sådan udlevering.

Engelsk retstradition har set det således, at transportdokumentet ophører med at repræsentere varen, når den part, som ifølge den underliggende aftale har krav på godset, modtager godset uden originaldokument, jf. den engelske sag *Delfini*⁶⁾. Tanken er bl.a., at det ikke giver mening for en sådan modtager at kunne videreomsætte dokumentet, når vedkommende har fået godset udleveret fra transportøren. Dokumentets funktion som substitut for godset, "constructive possession", er i sådanne tilfælde "exhausted", og der er ingen ret til at overdrage. I den engelske *Carriage of Goods by Sea Act, 1924*, blev denne løsning modificeret, ved at dokumenterhverver efter udleveringen alligevel har visse rettigheder, da retsgrundlaget for erhvervelsen stammer fra før godsets udlevering. Det omtalte retsgrundlag kan enten være salgsaftalen eller rembursaftalen, som danner grundlag for dokumenterhvervelsen.

Det er altså denne model fra engelsk ret, som reflekteres i Rotterdam-reglerne, og den synes velbegrundet, i og med at den forhindrer misbrug, da afhænderen ikke gyldigt kan omsætte dokumentet, hvis denne ved, at godset allerede er udleveret.

Bestemmelsen sigter som nævnt mod tilfælde, hvor dokumentet er erhvervet, efter at godset er udleveret, men det må oplagt være sådan, at hvis dokumentet er erhvervet, før

godset er udleveret, har ihændebragter de krav i behold, som følger af bestemmelsen.

Mens forslaget til stk. 6, gælder i tilfælde, hvor dokumentindehaveren efter omstændighederne kan have krav mod transportøren for andet end fejludlevering (f.eks. skade på godset), regulerer forslaget til § 312, stk. 7, tilfælde, hvor dokumentindehaver har krav på erstatning for fejludlevering. Det centrale er her kravet om at være i god tro, dvs. at dokumentindehaveren på tidspunktet for dokumenterhvervelsen var i god tro om, at godset allerede var udleveret med de præsumptions-regler for manglende god tro, som følger af bestemmelsen. Det skal tilføjes, at hvis et dokument erhverves, før udlevering er sket, må det følge, at de samme krav opstår på dokumentindehaverens side, som når erhvervelsen (undtagelsesvis) sker i god tro, efter at udlevering er sket.

Rotterdam-reglernes artikel 47, stk. 2, har ikke til hensigt at regulere erstatningskrav, der ikke knytter sig til positionen som ihændebragt af transportdokumentet, jf. A/CN.9/WG.III/WP.21, § 179. Den, der har betalt mod dokumentet før udlevering af lasten, er derfor ikke principielt afskåret fra at kræve tabet erstattet. Dette vil være et sædvanligt erstatningskrav, som ikke knytter sig til dokumentet, f.eks. et lasteskadekrav. Sådanne erstatningskrav kan være berettigede, hvis transportøren ellers ville få en uberettiget berigelse, fordi der ikke kan gøres lasteskadekrav gældende efter forslaget til § 312, stk. 2-7. Et sådant tilfælde vil foreligge, når den, der har modtaget lasten, allerede af sin sælger er kompenseret f.eks. i form af prisafslag.

Til den foreslåede § 313 i søloven. Modtagerens legitimation – flere indehavere af transportdokumentet

Bestemmelsen viderefører den gældende sølovs § 303, som blev indsat ved lov nr. 170 af 16. marts 1994 som en videreførelse af bestemmelser i den dagældende sølov. Der henvises i øvrigt til betænkning nr. 1215/1991, p. 84-85. Forholdet er ikke reguleret af Rotterdam-reglerne.

Det vurderes, at bestemmelsen indeholder en nyttig regulering af tilfælde, hvor flere legitimationsindehavere melder sig som modtagere, selv om sådanne situationer i praksis nok forekommer sjældne, særligt set i lyset af den udbredte praksis med at foretage udlevering mod skadesløsholdelse.

Forslaget til § 313 er begrænset til tilfælde med indløsningsdokumenter, dvs. enkelt dokumenter i henhold til forslaget til § 311 og negotiable transportdokumenter i henhold til forslaget til § 312. For ikke-negotiable dokumenter, f.eks. søfragtsedler, vil problemstillingen ikke være relevant, da sådanne dokumenter ikke er indløsningsdokumenter, og da der kun eksisterer ét originaleksemplar af sådanne dokumenter.

Det vurderes, at transportdokumenter ikke længere bør tillægges de værdipapirvirkninger, der følger af den gældende sølovs § 306, og som derfor ikke foreslås videreført. Der er dog ikke som sådan tilsigtet en ændring af gældende ret, og spørgsmål vedrørende dobbeltoverdragelse vil blive afgjort efter de almindelige tingsretlige principper.

Til den foreslåede § 314 i søloven. Udlevering når transportdokumentet er bortkommet

Bestemmelsen viderefører den gældende sølovs § 305, som blev indsat ved lov nr. 170 af 16. marts 1994 som en videreførelse af bestemmelser i den dagældende sølov. Der henvises i øvrigt til betænkning nr. 1215/1991, p. 86. Forholdet er ikke reguleret af Rotterdam-reglerne.

Forslaget til § 314 regulerer et i praksis begrænset område som følge af en udviklet branchepraksis om udlevering af godset mod skadesløsholdelse. I sådanne tilfælde er betydningen af mortifikation begrænset til et behov for den, der har stillet sikkerhed, for at bringe sikkerhedsstillelsen til ophør ved transportørens modtagelse af det dokument, som danner baggrund for sikkerhedsstillelsen. I praksis synes der ikke at være et presserende behov, idet sådanne garantistillelser normalt udløber et nærmere angivet tidsrum, efter at et udleveringskrav skulle have været gjort gældende. Efter Haag-Visby-reglerne var dette 12 måneder. På tilsvarende vis vil mortifikation have begrænset virkning efter Rotterdam-reglerne, som i vid udstrækning åbner op for udlevering i henhold til instruks. Til trods for dette, vurderes det, at det er hensigtsmæssigt at videreføre mortifikationsreglen for de tilfælde, hvor det måtte være relevant. Bestemmelsens 2. pkt. indebærer i princippet en fravigelse af Rotterdam-reglernes bestemmelse om udlevering. Det må dog lægges til grund, at det næppe har været hensigten med Rotterdam-reglerne at hindre mortifikation efter national ret.

Til den foreslåede § 315 i søloven. Uafhængt gods

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 48. En tilsvarende bestemmelse findes i den gældende sølovs § 271.

Forslaget til § 315 giver transportøren ret til efter nærmere vilkår at oplægge godset på lager for modtagerens regning og i forlængelse heraf at realisere godset til dækning af transportørens krav. Adgangen til at oplægge godset på lager kan fungere som et supplement til transportørens indhentning af en udleveringsinstruks i henhold til forslaget til §§ 310-311 og § 312, stk. 2-7, dvs. transportøren kan efter omstændighederne vælge at oplægge godset på lager snarere end at anmode om en udleveringsinstruks, eller det eneste alternativ kan være at lægge godset på lager, hvis en sådan udleveringsinstruks ikke gives eller ikke gives i tide. Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med den gældende sølovs § 346 om rejsebortfragterens ret til at oplægge godset under sikker forvaring.

Forslaget til § 315, stk. 1, kræver, at godset skal være ankommet til bestemmelsesstedet, før reglen finder anvendelse. Med bestemmelsesstedet menes ikke bare det oprindelige bestemmelsessted i henhold til transportaftalen; det kan også gælde ved udlevering i en mellemliggende havn eller et sted langs transportruten, se forslaget til § 318, stk. 1, nr. 2. De nærmere vilkår for transportørens adgang til at oplægge godset på lager følger af forslaget til stk. 1, nr. 1-5.

Forslaget til § 315, stk. 1, nr. 1, gælder tilfælde nævnt i forslaget til § 308, altså at modtager har gjort krav på udlevering, men alligevel ikke tager imod godset i tide.

Forslaget til § 315, stk. 1, nr. 2, gælder tilfælde, hvor udleveringsinstruks som nævnt i forslaget til §§ 310-312, stk. 2-7, ikke lader sig indhente, enten fordi den instruerende part ikke lader sig opspore, eller fordi vedkommende undlader at give udleveringsinstruks eller ikke giver tilfredsstillende instrukser, f.eks. ved at krav om sikkerhedsstillelse i henhold til forslaget til § 312, stk. 2-7, ikke opfyldes.

Forslaget til § 315, stk. 1, nr. 3, opstiller som alternative vilkår, at udlevering kan eller skal nægtes i henhold til forslaget til §§ 309-312. I forhold til "kan" indebærer dette bl.a., at transportøren har valget mellem at oplægge godset eller at indhente en udleveringsinstruks i henhold til proceduren i forslaget til §§ 310-311 og § 312, stk. 2-7. Endvidere medfører dette, at transportøren, hvis modtageren i henhold til disse bestemmelser efter transportørens anmodning ikke legitimerer sig som rette vedkommende, har valget mellem at oplægge eller at indhente leveringsinstruks. I forhold til alternativet "skal" er dette forbeholdt tilfælde af negotiable transportdokumenter, hvor modtager ikke legitimerer sig som rette vedkommende, jf. forslaget til § 312, stk. 2, 1. pkt., der gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 47, stk. 1, litra b.

Forslaget til § 315, stk. 1, nr. 4, gælder i tilfælde af retlig umulighed, dvs. at transportøren er forhindret i at udlevere godset på grund af lokale forbud. Det kan f.eks. dreje sig om importrestriktioner knyttet til godsets oprindelsessted eller sundhedsmæssige forhold, som forbyder udlevering. Bestemmelsen har for det første en side med transportørens ansvarsperiode. Forslaget til § 273, stk. 2, nr. 2, fastslår, at ansvarsperioden udløber, hvis transportøren på grund af lokale regler er henvist til at overgive godset til en myndighed eller tredjemand, som modtager kan hente godset hos. Forslaget til § 315 omhandler derimod tilfælde, hvor lokale regler er til hinder for at udlevere godset til modtager. For det andet har reglen en side mod farligt gods og transportørens adgang til at skaffe sig af med eller uskadeliggøre sådant gods. Efter omstændighederne kan forslaget til §§ 268 og 315 give transportøren hjemmel til at skaffe sig af med sådant gods.

Forslaget til § 315, stk. 1, nr. 5, omhandler tilfælde, hvor godset af andre grunde ikke kan udleveres. Bestemmelsen opfanger de situationer, der ikke falder ind under forslaget til stk. 1, nr. 1-4. Som et eksempel på, hvad sådanne andre grunde kan være, nævner forarbejderne til Rotterdam-reglerne, jf. A/CN.9/645, §§ 162-165, dårligt vejr, som forhindrer udlevering. Her kan det dog tilføjes, at dersom transportøren er forhindret i at udlevere godset på grund af dårligt vejr, vil dette også forhindre transportøren i at få godset oplagt på lager. Sådanne vejrforhindringer kan efter omstændighederne altså berøre transportørens endelige opfyldelse af kontrakten snarere end at udgøre medvirken til manglende opfyldelse på modtagers side. I forlængelse heraf kan der tænkes tilfælde af force majeure-karakter, som umuliggør udlevering inden for overskuelig tid, f.eks., hvis havneanlægget er ødelagt ved eksplosion, orkan, m.v. I sådanne tilfælde vil der ikke være tale om medvirken til manglende opfyldelse fra modtageren i egentlig forstand. I stedet vil der opstå et spørgsmål om anløb af en alternativ havn med henblik på at

fuldføre transporten, jf. forslaget til §§ 285, stk. 2, og 318, stk. 1, nr. 2.

Forslaget til § 315, stk. 2, fastsætter nærmere regler for transportørens råderet over gods, som oplægges på lager, og svarer til den gældende sølovs § 271, stk. 2, og den gældende sølovs § 272, se også vedrørende rejsebefragtning den gældende sølovs §§ 345-346. Endvidere bør bestemmelsen ses i sammenhæng med transportørens søpanteret i godset, jf. den gældende sølovs § 61, nr. 3. Når det i forslaget til stk. 2, 2. pkt., nævnes, at oplægning og salg af godset ikke berører "andre rettigheder", som transportøren måtte have, tænkes der på de krav i henhold til forslaget til §§ 317 og 320g, som ikke lader sig dække ved realisering af godset.

Forslaget tilstk. 3 pålægger transportøren en varslingspligt, før godset oplægges og realiseres, og svarer til den gældende sølovs § 271, stk. 2. Når det anføres, at transportøren først "kan" udøve rettighederne efter at have opgivet en passende frist til de berørte parter, skal dette forstås således, at hvis en sådan varslingsforsømmelse, har transportøren for så vidt fortsat adgang til at gennemføre tiltagene, men kan blive erstatningsansvarlig for tab som følge af forsømt varslings. F.eks. kan det tænkes, at de berørte parter ville have anvist en realiseringsmåde, som ville have givet et bedre økonomisk resultat, og transportøren må i så fald hæfte for det værditab, som derved er opstået.

I forslaget til § 315 nævnes den kontraktsbestemte afsender ikke blandt de parter, som skal varsles, hvilket er i fuld overensstemmelse med Rotterdam-reglernes artikel 48. Det vurderes, at dette må bero på en fejl, da den kontraktsbestemte afsender i forskellige sammenhænge er en alternativ part for afgivelse af instruks vedrørende godsets udlevering, jf. forslaget til §§ 310, 311, nr. 2 og 3, og 312, stk. 2, nr. 1-3.

Forslaget tilstk. 4 angiver, hvad der under alle omstændigheder ville følge, nemlig at et eventuelt overskud efter realisering af godset skal tilbageholdes af transportøren til fordel for den, der er berettiget til godset.

Forslaget til stk. 5 fastsætter ansvarsgrundlaget for transportøren i forbindelse med dennes råderet over godset. Løsningen svarer til den gældende sølovs § 271, stk. 1, 2. pkt. Transportøren er altså ikke underlagt det ansvarsregime (culpa med omvendt bevisbyrde), som gælder i transportørens ansvarsperiode, jf. forslaget til § 273. Baggrunden for det lempeligere ansvarsregime er, at selve situationen med at oplægge godset på lager skyldes medvirken til manglende opfyldelse fra modtagers side. Det indgår ikke i det, som transportøren har påtaget sig som led i transporten.

Forslaget til stk. 6 gennemfører det i Rotterdam-reglernes artikel 3 indeholdte skriftlighedskrav, som indebærer, at kravet om skriftlighed kan opfyldes ved elektronisk kommunikation, hvis parterne aftaler dette.

Til den foreslåede § 316 i søloven. Tilbageholdsret

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 49. Den gældende sølovs § 270 indeholder bestemmelser om tilbageholdsret.

Forslaget til § 316 angiver, at Rotterdam-reglerne ikke er til hinder for, at godset kan tilbageholdes til sikkerhed for udestående krav. En sådan adgang til at holde godset tilbage kan følge af parternes aftale eller kan være hjemlet ved lov, f.eks. tilbageholdsretten, der følger af købeloven.

Til den foreslåede § 317 i søloven. Afsenderens ansvar for fragten m.v.

Bestemmelsen viderefører den gældende sølovs § 273, som blev indsat ved lov nr. 170 af 16. marts 1994 som en videreførelse af bestemmelser i den dagældende sølov. Der henvises i øvrigt til betænkning nr. 1215/1991, p. 62. Forholdet er ikke reguleret af Rotterdam-reglerne.

Forslaget til § 317 er historisk begrundet i forhold til anvendelse af "cesser"-klausuler (ophørs-klausuler). Baggrunden var den, at inddrivelse af fragtkrav og andre krav under certepartiet skulle koordineres med omkostningsfordelingen i den underliggende salgskontrakt, således at transportøren (bortfragteren) påtog sig at inddrive visse krav mod modtageren (køber) med den virkning, at afsenderens (befragterens) betalingspligt derved ophørte (ceased). Denne praksis er i nyere tid i stor grad forladt. Forslaget til § 317 markerer dette skift ved udtrykkeligt at fastslå, at afsenderen i udgangspunktet fortsat er ansvarlig for betaling over for transportøren, uafhængigt af om transportøren gør brug af tilbageholdsretten over for modtageren. Bestemmelsen kodificerer almindelige kontraktretlige principper om, at transportørens medkontrahent under transportaftalen (afsenderen) forbliver betalingsansvarlig under kontrakten.

Forslaget til stk. 1 indeholder en begrænset undtagelse fra dette kontraktretlige udgangspunkt, som bestemmer, at afsenderens betalingsansvar efter omstændighederne kan bortfalde, hvis udleveringen medfører tab for afsenderen, og transportøren måtte have indset dette. Med denne undtagelse sigtes mod tilfælde af insolvens hos modtageren (køberen), hvor transportøren ved kendskab til sådan insolvens har en anledning til at udøve tilbageholdsret for at sikre afsenderens (sælgerens) interesser.

Rent praktisk vil det typisk forholde sig således, at godset udleveres til en insolvent modtager (køber), som efter den underliggende købeaftale skal betale fragt eller andre krav vedrørende transporten. Afsenderen betaler transportøren disse krav, men opnår ikke dækning for sit regreskrav mod modtageren på grund af dennes insolvens. I sådanne begrænsede tilfælde har transportøren dermed – af hensyn til afsenderen – pligt til at udøve tilbageholdsret efter forslaget til § 316.

Forslaget til stk. 2 bestemmer, at transportøren ikke har pligt til over for afsenderen at sælge godset for at få sine krav dækket, før der rejses krav over for afsenderen. Er godset solgt i henhold til forslaget til § 315, er afsenderen fortsat ansvarlig, i det omfang transportøren ikke gennem salget har opnået dækning for sine krav, forudsat at transportøren har udvist omhu i forhold til at opnå det højst mulige salgsprovener.

Rådighedshavers rettigheder

Rotterdam-reglerne indeholder i artikel 50-56 regler, som åbner op for, at den, der ejer godset (rådighedshaveren), inden for angivne grænser skal have adgang til at give instrukser vedrørende godset under transport. Reglerne har ingen parallel i tidligere søtransportkonventioner og med visse undtagelser heller ikke i den gældende sølov.

Bestemmelserne om råderet har deres baggrund i et ønske om at tilpasse regelværket til moderne praksis i branchen, herunder at samkøre reglerne med enkelte andre konventioner såsom CMR-konventionen. Endvidere er tanken at forberede anvendelsen af fremtidig elektronisk kommunikation. Se generelt om baggrunden for bestemmelserne bl.a. i A/CN.9/WG.III/WP.21, § 185, og A/CN.9/510, § 56.

Råderetten vil typisk dreje sig om adgang til at omdirigere godset under transport eller give instrukser vedrørende godsets tilstand om bord. Som modstykke til lastesidens råderet er der fastlagt bestemmelser vedrørende transportørens interesser, bl.a. gennem krav om at få omkostninger dækket og om sikkerhedsstillelse som en betingelse for at følge instrukser. Der åbnes endvidere op for, at råderetten kan begrænses eller tilsidesættes ved aftale.

For det første forholder det sig sandsynligvis således, at reglerne vil have størst praktisk relevans ved anvendelse af ikke-negotiable transportdokumenter (søfragtsedler). Her vil bestemmelserne om råderet næsten svare til den praksis, der gælder for fragtbreve i forbindelse med vejtransport. Afsenderen kan her vælge enten at udpege modtageren (tredjepart) som rådighedshaver eller at beholde råderetten selv, jf. forslaget til § 319, stk. 1. I forbindelse med udøvelse af råderet ved en søfragtseddel kræves det ikke, at rådighedshaver legitimerer sig ved transportdokumentet, som det er tilfældet med et negotiable dokument, jf. forslaget til § 319, stk. 3. Ved anvendelse af negotiable dokumenter er det netop hensigten med Rotterdam-reglerne at afhjælpe de praktiske problemer i forbindelse med forsinket fremskaffelse af originaldokumenter ved udlevering af gods i lossehavn, jf. forslaget til §§ 311-312, og de samme praktiske problemer må således forventes at opstå ved fremskaffelse af originaldokumenter som vilkår for udøvelse af råderetten under transport. Herudover kommer de praktiske problemer, ved at skibet befinder sig til søs, hvorfor det ikke er så let at fremvise originaler over for kaptajnen. Dette må i så fald ske ved rederikon-toret på land, over for rederiets havneagenter m.fl.

For det andet bør det nævnes, at systemet med lastesidens råderet over gods under transport nok vil være mere aktuelt i forbindelse med linjefart end ved trampfart. I trampfart er hovedtanken, at befragter er den part, som gennem certepartiet har råderet over skib og last, selvsagt inden for certepartiets rammer. I forslaget til §§ 313-320d lægges der op til, at lasteejeren skal give instruks, og dette kan i en vis grad komme i konflikt med certepartiets system, hvor råderetten tillægges befragteren. Der kan i princippet tænkes en situation, hvor lasteejer legitimerer sig med originaldokumenter og giver instrukser i strid med befragters instrukser i henhold til certepartiet. Der er dog trods alt næppe grund til at overdri-ve en sådan konfliktsituation, og det må antages, at gælden-

de praksis videreføres, hvor lasteejers interesser i lasten normalt først opstår i forbindelse med udlevering af lasten i lossehavn.

For det tredje kan bestemmelserne om råderet sandsynligvis støde på visse vanskeligheder ved transportørens brug af undertransportører, hvad enten det gælder en maritim udførende opdragshaver eller en landtransportør i forbindelse med dør-til-dør-transporter, jf. forslaget til § 251, nr. 6-7. I så fald er det en fordel, at de forskellige kontrakter (kundens transportkontrakt med afsenderen og afsenderens kontrakt med undertransportør) er koordinerede, og at indholdet af råderetten ifølge forslaget til kapitel 13 svarer til den lovgivning, som regulerer undertransportørens retsforhold, f.eks. CMR-konventionen, hvis der er tale om en international under-vejtransport.

Efter Rotterdam-reglerne har en erhverver af et negotiable transportdokument et ubetinget krav på udlevering fra transportøren. Sælgeren har ikke ret til at udøve kontrol over forsendelsen, da denne forudsætningsvis ikke er i besiddelse af alle originaleksemplarerne af transportdokumentet, jf. forslaget til § 319 og A/CN.9/WG.III/WP.21, § 186. Den gældende sølovs § 307, stk. 1, afspejler den standsningsret, der følger af købeloven, mens den gældende sølovs § 307, stk. 2, bestemmer, at en eventuelt standsningsret ekstingveres af den, der erhverver et konnossement i god tro fra den køber, som standsningsretten kan udøves over for. Dette følger dog i vid udstrækning af de almindelige obligationsretlige principper. Det foreslås derfor ikke en videreførelse af den gældende sølovs § 307. Der er dog ikke som sådan tilsigtet en ændring af gældende ret, og spørgsmål vedrørende standsningsret vil blive afgjort efter de almindelige obligationsretlige principper.

Til den foreslåede § 318 i søloven. Udøvelse af råderet og råderettens omfang

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 50 og fastsætter råderettens omfang.

Ifølge forslaget til § 318, stk. 1, nr. 1, er råderetten begrænset til forhold, som ikke medfører en ændring af transportaftalen. Det vil her typisk dreje sig om instrukser vedrørende lasten under transport, såsom nedkøling, opvarmning af temperaturfølsomt gods eller (ved trampfart) en blanding af lastetyper m.v. Hvis transportaftalen udtrykkeligt åbner op for en sådan instruksgivning, følger det allerede af aftalen, at den i forslaget til § 318 omtalte råderet kan udøves. Hvis kontrakten ikke angiver noget om sådanne forholdsordrer, vil der sandsynligvis kunne opstå spørgsmål om, hvorvidt afgivne instrukser indebærer ændring af transportaftalen. Sådanne spørgsmål vil i sidste ende kun kunne besvares ud fra en fortolkning af den enkelte transportaftale.

Ifølge forslaget til § 318, stk. 1, nr. 2, indebærer råderetten adgang til at beordre godset udleveret i en mellemliggende havn, dvs. en planlagt anløbshavn, eller – ved dør-til-dør-transport – på et sted ”en route”.

Dette indebærer for det første, at en sådan adgang tilsyneladende vil stride mod begrænsningen i henhold til forslaget til stk.1, nr. 1, da en ordre om et alternativt udleveringssted

for så vidt er en ændring af transportaftalen. Ændringen er dog begrænset, idet der er tale om en havn, som transportøren normalt anvender (i originalteksten: "scheduled port"), eller et sted langs transportruten i forbindelse med indlands-transport. Der er med andre ord ikke tale om en deviation i forhold til den planlagte rejserute, jf. A/CN.9/594, § 15. Transportørens pligt til at følge en sådan instruks er endvidere betinget af, at selve løsningen ikke medfører ekstraordinære tiltag eller tidsforbrug, f.eks. ved at det aktuelle gods er stuvet på toppen af andet gods, jf. A/CN.9/WG.III/WP.21, § 193, og A/CN.9/594, § 15, samt jf. forslaget til § 320, stk. 1, nr. 3. Skulle instruksen alligevel indebære en deviation eller ekstraordinære ulemper, vil transportøren selvsagt kunne vælge at følge instruksen mod et tillæg m.v., men dette kræver i princippet en ændring af transportaftalen, jf. forslaget til § 317.

For det andet regulerer forslaget til § 318 sælgers standsningsret af gods i tilfælde af købers misligholdelse af sine betalingsforpligtelser. Ifølge forarbejderne til Rotterdam-reglerne, jf. A/CN.9/584, § 14, er bestemmelserne om råderet og adgangen til godsudlevering på et alternativt sted udslag af reglerne om standsningsret. Dette forekommer dog ikke helt træffende. Råderetten som reguleret i forslaget til §§ 318-320d er ikke fuldstændigt sammenfaldende med den køberetlige standsningsret, da sælger efter omstændighederne også kan gøre standsningsret gældende over for legitimationshaver/rådighedshaver i henhold til disse regler.

For det tredje indeholder den gældende sølovs § 302, stk. 2, 2. pkt., bestemmelser om losning af godset i en mellemliggende havn, men her er forudsætningen, at et sådant anløb skyldes andre omstændigheder end lastesidens udøvelse af råderet. Typisk drejer det sig om forhold på skibets/transportørens side, såsom havari med behov for losning i nødhavn. Hvis det er aktuelt at udlevere godset i en sådan mellemliggende havn, kræves det, at samtlige originaleksemplarer af transportdokumenterne (konnossementerne) tilbageleveres. En tilsvarende løsning følger af forslaget til § 319. Endvidere bemærkes det, at den gældende sølovs § 261, stk. 3, som videreføres med forslaget til § 295, indeholder regler for lastesidens adgang til at afbryde transporten ved at beordre skibet til en mellemliggende havn mod en pligt til at dække eventuelt udgifter m.v. Forslaget til §§ 318-319 vil være styrende for indholdet af forslaget til § 295.

Forslaget til § 318, stk. 1, nr. 3, fastslår rådighedshaverens ret til at erstatte modtageren med en anden person, herunder rådighedshaveren selv. Retten til at erstatte modtager er medtaget for at varetage sælgers (afsenders) interesser, hvis køber misligholder sin betalingsforpligtelse. Under forhandlingerne af Rotterdam-reglerne, jf. A/CN.9/594, § 24, blev der rejst tvivl om, hvorvidt en FOB-sælger var tilstrækkeligt beskyttet med tanke på muligheden for at ændre modtager, hvis betalingsforpligtelsen misligholdes, da rådighedshaveren ved en søfragtseddel i udgangspunktet vil være afsenderen (altså FOB-sælgers køber), jf. forslaget til § 319, stk. 1, nr. 1. I sådanne tilfælde vil salgsaftalen normalt kræve, at FOB-sælgeren (eventuelt dennes bank) bliver opført som rådighedshaver i transportaftalen, og at FOB-sælgers interesse

på den måde sikres. Se den tilsvarende diskussion om den kontraktsbestemte afsenders retlige stilling i bemærkningerne til forslaget til § 293.

Det bemærkes, at formuleringen erstatte modtageren med en anden person er mest rammende i forbindelse med ikke-negotiable dokumenter (søfragtsedler). Her vil rådighedshaveren i udgangspunktet være afsenderen, jf. forslaget til § 319, stk. 1, nr. 1, og i så fald giver formuleringen god mening; den oprindeligt udpegede modtager vil kunne ændres undervejs, eventuelt ved at afsenderen udpeger sig selv som ny modtager, f.eks. på grund af den oprindelige modtagers (købers) misligholdelse af sin betalingsforpligtelse. Dette svarer til den gældende sølovs § 308, stk. 2. Formuleringen passer mindre godt på andre dokumenter, da rådighedshaveren her er den, som legitimerer sig ved dokumentet, hvad enten det gælder et enkeltokument eller et negotiable dokument. Der er derfor ikke egentlig tale om at erstatte modtageren, men snarere om at endossere et negotiable dokument til en ny dokumentindehaver, som derved bliver rådighedshaver, jf. forslaget til § 319, stk. 3. Ved enkeltokumenter vil dokumentets type i øvrigt indebære en ændring af en navngiven modtager til en anden/ny modtager, jf. forslaget til § 319, stk. 2.

Forslaget til § 318, stk. 2, fastslår, at råderetten tidsmæssigt sammenfalder med transportørens ansvarsperiode. Under forhandlingerne af Rotterdam-reglerne, jf. A/CN.9/594, §§ 32-36 og 68-71, blev spørgsmålet om råderettens ophør diskuteret, og forskellige løsninger lanceret. En løsning gik ud på at anse råderetten ophørt ved skibets ankomst til lossehavn. En anden løsning gik ud på at anse råderetten ophørt, når den, som var den udpegede modtager på tidspunktet for ankomst til lossehavn, gjorde krav på udlevering af godset. En tredje løsning gik ud på først at anse råderetten ophørt, når godset var modtaget af modtageren. Hensynet til transportøren kunne tilsige en af de to første løsninger for at undgå det komplicerede i at skulle forholde sig til ændrede instrukser umiddelbart før forberedelserne til losning. Hensynet til sælger (rådighedshaver) tilsagde derimod, at råderetten var i behold helt frem til udlevering, fordi den aktuelle købers (modtagers) eventuelt misligholdelse af sin betalingsforpligtelse som regel blev aktualiseret på dette sene stadium. Sidstnævnte løsning blev altså valgt, ved at råderetten følger transportørens ansvarsperiode og dermed først ophører ved udlevering til modtager.

Denne løsning fraviger gældende ret ved anvendelse af ikke-negotiable dokumenter (en søfragtseddel), jf. den gældende sølovs § 308, stk. 2. Her ophører råderetten (adgang til ændring af modtager), når modtager har gjort sin ret gældende, hvilket normalt indebærer krav om udlevering af godset. Det bør dog tilføjes, at transportørens interesser kan styrkes ved i transportaftalen at aftale indskrænkning af råderettens udstrækning, jf. forslaget til § 320b. Endvidere kan hensynet til transportørens drift og udleveringspraksis udgøre en begrænsning i råderettens udøvelse, jf. forslaget til § 320, stk. 1, nr. 3.

Der kan imidlertid siges at foreligge et vist misforhold, ved at forslaget til § 305 (Rotterdam-reglernes artikel 43)

pålægger modtageren pligter, efter at denne har gjort krav på udlevering. I princippet kan et sådant pligtsubjekt altså tænkes at blive erstattet af en anden modtager efter instruks fra rådighedshaveren.

Det skal endvidere tilføjes, at det i visse tilfælde nok kan tænkes, at råderetten får aktualitet også ud over ansvarsperioden, f.eks. hvis perioden er aftalt indskrænket i henhold til forslaget til § 320d, eller hvis godset er oplagt på lager, jf. forslaget til § 315, og rådighedshaveren melder sig, før godset er realiseret.

Til den foreslåede § 319 i søloven. Rådighedshaverens identitet og overdragelse af råderetten

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 51.

Forslaget til § 319 regulerer overdragelse af råderetten, hvor forslaget til stk. 1 angiver hovedreglen ved anvendelse af ikke-negotiable dokumenter (søfragtsedler), mens vigtige undtagelser følger af forslaget til stk. 2-4, hvor der er tale om rettigheder knyttet til dokumentindehaveren, enten i form af et enkelt dokument, jf. forslaget til stk. 2, eller et negotiable dokument, jf. forslaget til stk. 3-4.

Forslaget til § 319, stk. 1, nr. 1, gælder ikke-negotiable dokumenter (søfragtsedler) og svarer i hovedsagen til den gældende sølovs § 308, stk. 2. Udgangspunktet er, at afsenderen som transportørens medkontrahent er rådighedshaver, men at afsenderen i transportaftalen kan udpege en anden som rådighedshaver. Ifølge nuværende praksis vil modtageren (consignee) normalt være udpeget, men en sådan udpeget modtager vil ikke være tilstrækkelig, til at råderetten over godset under transporten anses overført til denne, da råderetten fortsat vil ligge hos afsenderen, bl.a. for at afsenderen kan ændre modtager undervejs. Derimod vil udpegelse af en anden part som rådighedshaver i transportaftalen betyde, at adgangen til at ændre modtager under transporten tilhører den udpegede rådighedshaver. Er modtageren efter transportaftalen f.eks. udpeget til også at være rådighedshaver, svarer det til, at afsenderen giver afkald på sin ret til at ændre modtager, ligesom det er muligt ifølge den gældende sølovs § 308, stk. 2.

Forslaget til § 319, stk. 1, nr. 2, omhandler overdragelse af råderetten. Kravet om, at transportøren skal varsles om råderettens overgang, har sin baggrund i, at transportøren naturligvis skal kende til rådighedsoverdragelsen som adressat for de instrukser, råderetten omfatter. Under forhandlingerne af Rotterdam-reglerne, jf. A/CN.9/594, §§ 27-28, blev det diskuteret, hvorvidt overdrageren (consignor) eller erhververen (consignee) skulle varsle transportøren, eller om de begge kunne afgive et gyldigt varsel; svaret varierede med de forskellige landes retlige baggrund. Det blev besluttet, at overdrageren er den, som skal afgive varsel, hvilket stemmer overens med principperne i dansk ret. Det er ikke tilstrækkeligt med et mundtligt varsel til transportøren om råderetsoverdragelsen, jf. forslaget til stk. 5.

Forslaget til § 319, stk. 1, nr. 3, stiller krav om, at rådighedshaveren skal legitimere sig over for transportøren ved udøvelse af råderetten. I denne sammenhæng betyder legiti-

mering, at rådighedshaveren skal vise, at han er rette vedkommende (i originalteksten: "properly identify itself"). Fremvisning af transportdokument, således som det følger af forslaget til stk. 2-3, skal ikke anses for legitimering.

Forslaget til § 319, stk. 2-3, indeholder bestemmelser om, at råderetsovergang ved indløsningsdokumenter følger dokumentet, og at rådighedshaveren for at udøve råderetten må legitimere sig ved originaldokumentet og ved samtlige originaler, hvis der er udstedt mere end en.

Forslaget til § 319, stk. 4, regulerer råderetsovergangen ved negotiable elektroniske dokumenter og angiver, at ihænde-haveren er rådighedshaver og kan overføre råderetten i overensstemmelse med de procedurer, der er fastsat i medfør af § 298, stk. 1. Den, der er ihænde-haver, skal kunne godtgøre dette for at kunne udøve råderetten i medfør af det negotiable elektroniske transportdokument.

Forslaget til § 319, stk. 5 gennemfører det i Rotterdam-reglernes artikel 3 indeholdte skriftlighedskrav og indebærer, at kravet om skriftlighed kan opfyldes ved elektronisk kommunikation, hvis parterne aftaler dette.

Til den foreslåede § 320 i søloven. Transportørens udførelse af instrukser

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 52. Den gældende sølov indeholder ikke en tilsvarende bestemmelse.

Systematikken i forslaget til § 320 er, at forslaget til stk. 1 finder anvendelse, hvor transportøren er pligtig at følge instrukser ud fra en forudsætning om, at instruksen ikke indebærer uacceptable gener eller yderligere omkostninger, mens forslaget til stk. 2 efter omstændighederne kan betinge en ændringsaftale, dvs. transportøren gives adgang til at fastsætte vilkår for at efterkomme instrukser.

Forslaget til § 320, stk. 1, opstiller vilkårene for transportørens pligt til at udføre instrukser. Ud over kravet i forslaget til stk. 1, nr. 1, om at instrukserne skal komme fra rådighedshaveren, vil det til en vis grad bero på skønsmæssige kriterier, hvad transportøren er forpligtet til i henhold til forslaget til stk. 1, nr. 2-3. Dette skal endvidere ses i sammenhæng med transportørens krav om at få dækket sine udgifter og få stillet sikkerhed i henhold til forslaget til stk. 2-3, således at det i praksis beror på enighed mellem parterne, om og på hvilke vilkår instrukser skal udføres.

I forslaget til § 320, stk. 1, nr. 2, angives det, at tidspunktet for transportørens modtagelse af instruksen er afgørende, når det skal bedømmes, om den med rimelighed kan udføres.

I forslaget til § 320, stk. 1, nr. 3, angives visse begrænsninger for afgivelsen af instrukser ud fra hensynet til transportørens uforstyrrede drift. Særligt i linjefart er dette aktuelt; det kan ikke forventes, at transportøren skal udføre instrukser, som medfører forsinkelser i skibets tidsplan, jf. forslaget til § 295, stk. 3. Når transportørens udleveringspraksis nævnes i bestemmelsen, sigter dette til rådighedshaverens anmodning om at få godset udleveret i en mellemliggende havn, jf. forslaget til § 318, stk. 1, nr. 2. Udlevering af gods-

et på bestemmelsesstedet reguleres af forslaget til §§ 308-315.

Forslaget til § 320, stk. 2, giver for det første transportøren krav på erstatning af de yderligere udgifter, som han med rimelighed har pådraget sig. Endvidere har transportøren krav på at blive holdt skadesløs for konsekvensen af at følge instrukser (herunder erstatningsansvar pådraget over for andre), såfremt transportøren har udført instrukserne under iagttagelse af agtpågivenhed. En sådan agtpågivenhed hos transportøren vil ikke blot have betydning for instruksernes udførelse, men også når det skal bedømmes, om en instruks med rimelighed skal eller bør følges.

Bestemmelsen åbner potentielt op for komplekse årsags-sammenhænge, som sandsynligvis må finde deres løsning gennem retspraksis. Generelt må det siges, at det ikke er hensigten, at de risici, som transportøren normalt bærer i henhold til transportaftalen, skal kunne omplaceres gennem bestemmelsen. Skulle f.eks. en mellemliggende havn anløbes ifølge rådighedshavers instruks, kan bestemmelsen næppe involvere et krav om skadesløsholdelse for den type farer til søs, som normalt er en del af transportørens risici.

Forslaget til § 320, stk. 3, giver transportøren krav på sikkerhed for dækning af omkostninger, som med rimelighed kan påregnes ved udførelse af instrukser. Også her vil den nærmere anvendelse bero på et vist skøn, f.eks. vil transportøren nok ikke have krav på sikkerhed (i form af bankgaranti e.l.) i forbindelse med relativt brugbare og mindre omkostningskrævende instrukser, såfremt der ikke er grund til at betvivle rådighedshaverens betalingssevne eller -vilje.

Forslaget til § 320, stk. 4, fastslår, at transportørens ansvar ved forsømmelig udførelse af instrukser reguleres af det ellers gældende ansvarsgrundlag ved transportskader og giver ret til beløbsbegrænsning. Normalt må det imidlertid antages, at forsømmelse i udførelsen af instrukser vil materialisere sig enten i form af skade på eller forsinket udlevering af gods, således at disse ansvarsregler får direkte anvendelse.

Til den foreslåede § 320a i søloven. Udlevering efter instruks

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 53.

Forslaget til § 320a angiver, at udlevering af godset efter instruks fra rådighedshaver udgør en kontraktmæssig opfyldelse af transportøren.

Når der i forslaget til § 320a henvises til forslaget til §§ 308-316, er der grund til at påpege, at selve udleveringsreglerne i de to situationer (udlevering på bestemmelsesstedet og i en mellemliggende havn) ikke er helt ens. Bl.a. forholdet det sig således, at for indløsningsdokumenter kræves der legitimering ved et sæt originaleksemplarer ved udlevering i en mellemliggende havn, mens legitimering ved ét originaleksemplar er tilstrækkeligt ved udlevering på bestemmelsesstedet. Endvidere kan udlevering på bestemmelsesstedet for rekta-dokumenter eller dokumenter med udleveringsklausul ske efter instruks, jf. forslaget til §§ 311 og 312, stk. 4, mens udlevering i en mellemliggende havn betinger legitimation

ved originaldokumenter, jf. forslaget til § 319, stk. 2, nr. 2, og stk. 3, nr. 3. Det centrale ved bestemmelsen er imidlertid, at udlevering i en mellemliggende havn efter instruks udgør kontraktmæssig opfyldelse af transportøren.

Til den foreslåede § 320b i søloven. Ændringer i transportaftalen

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 54.

Forslaget til § 320b, stk. 1, fastslår, at kun rådighedshaveren har adgang til at ændre i transportaftalen med transportøren. Det følger allerede af forslaget til § 318, stk. 1, nr. 2-3, at en sådan ændringsret gælder retten til at kræve godset udleveret i en mellemliggende havn eller til at erstatte den modtager, som er udpeget i transportaftalen, med en anden modtager. Ændringsretten kan dog også omfatte andre forhold med den selvsagte forudsætning, at transportøren samtykker i ændringen.

Forslaget til § 320b, stk. 2, fastsætter bestemmelser for transportdokumenters varselsfunktion, hvis der er aftalt ændringer af transportaftalen. Senere dokumenterhververe vil have et behov for at kende til ændringer af de vilkår, som ellers følger af dokumentet. I forbindelse med negotiable dokumenter tilsiger denne varselsfunktionen, at ændringer altid skal påføres.

Kravet om påføring af ændringer tjener også transportørens interesse gennem reglerne for bevisafskæring (conclusive evidence). Transportøren vil over for (slut)modtageren have et behov for at sikre, at de gældende kontraktvilkår er nedfældet i dokumentet. I forbindelse med ikke-negotiable dokumenter afhænger ændringspåtegning af, at rådighedshaveren anmoder herom.

Da transportøren står som udsteder af dokumenterne, kræves det, at ændringspåtegningerne signeres af transportøren i henhold til forslaget til § 303.«

Til den foreslåede § 320c i søloven. Pligt til at give transportøren yderligere oplysninger, instrukser eller dokumenter

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 55. En tilsvarende bestemmelse findes i den gældende sølovs § 266, stk. 1.

Forslaget til § 320c pålægger rådighedshaveren at give sådanne informationer, som transportøren med rimelighed skal bruge for at opfylde sine pligter i henhold til transportaftalen. Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med den øvrige regulering af informationsstrømmen mellem parterne, jf. forslaget til §§ 264, 271 og 288.

Den gældende sølovs § 266, stk. 1 videreføres med forslaget til § 271, stk. 1. Der henvises til bemærkningerne til denne bestemmelse.

Til den foreslåede § 320d i søloven. Fravigelse ved aftale

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 56.

Forslaget til § 320d omhandler de oprindelige parter, dvs. transportøren og afsenderens, adgang til at aftale indskrænkning i råderetten som nævnt ovenfor og fastsætter nærmere regler for, hvilket af forslagene til kapitel 13's bestemmelser der kan fraviges. Transportøren kan efter omstændighederne have behov for uforstyrret drift under transporten, herunder at undgå diskussioner om omfanget af den råderet, som følger af forslaget til kapitel 13. Transportøren kan endvidere have behov for at begrænse råderetten i geografisk henseende, f.eks. i tilfælde af dør-til-dør-transport, hvor anvendelsen af andre transportmidler kan indebære andre regler, som komplicerer gennemførelsen af udkastets bestemmelser om råderet.

Afsendersiden (lastesiden) kan derimod have behov for at fravige lovens regler, bl.a. adgangen til at overdrage råderetten til fordel for en modtager udpeget i transportaftalen. Dette svarer til den gældende sølovs § 308, stk. 2.

Overdragelse af rettigheder samt fragt og andre krav

Rotterdam-reglernes regulering af overdragelse af afsendersidens (lastesidens) rettigheder over for transportøren er ny i forhold til tidligere søretskonventioner. Hovedformålet er, jf. A/CN.9/526, §§ 128-129, at sikre en entydig international forståelse af rettighedsoverdragelsen ved brug af negotiable dokumenter samt at gennemføre et regelværk, der kan fungere ved fremtidig anvendelse af elektroniske transportdokumenter. I forbindelse med konventionsarbejdet blev det oprindeligt foreslået at regulere overdragelsen af rettigheder også i forbindelse med ikke-negotiable dokumenter (søfragtsedler), men dette blev skrinlagt, hovedsageligt på grund af uensartede kontraktretlige principper i de forskellige landes retssystemer. En sådan regulering er derfor overladt til national ret.

Derimod er den internationale retsstilling i forbindelse med negotiable dokumenter i hovedsagen ensartet; rettighedsovergangen følger her dokumentet, ved at overdragelsen af rettigheder sker med dokumentets overdragelse, jf. forslaget til § 320e. Bestemmelsen kommer til udtryk ved, at dokumentet legitimerer modtager til at kræve godset udleveret i lossehavn, jf. forslaget til § 312, men også ved legitimeringsreglerne for udøvelse af råderet i forbindelse med negotiable dokumenter, jf. forslaget til § 319, stk. 3-4.

I forhold til den gældende sølov indeholder bestemmelserne om overdragelse af rettigheder, jf. forslaget til § 320e, ikke noget principielt nyt.

Rotterdam-reglerne fastsætter som nævnt blot rettighedsovergangen i forbindelse med anvendelsen af negotiable dokumenter. Rettighedsovergangen i forbindelse med anvendelsen af ikke-negotiable dokumenter, søfragtsedler og enkelt dokumenter er ikke reguleret. Der vurderes alligevel ikke at være grund til særskilt at regulere rettighedsovergangen for disse dokumenttyper. Det følger af almindelige obligationsretlige principper, at rettigheder i kontraktforhold lader sig overdrage uden særskilte formkrav e.l. Endvidere forholder det sig således, at bestemmelserne om overdragelse af afsendersidens (lastesidens) råderet, jf. forslaget til § 319, netop fastsætter de gældende principper, herunder at

rettighedsovergangen for at få virkning skal være varslet transportøren, jf. forslaget til § 319, stk. 2, nr. 2. En sådan varslingspligt udgør samtidig det retsværn, som bl.a. sikrer rettighedserhververen mod overdragerens kreditorer i tilfælde af dennes insolvens.

Enkeltdokumenter indtager i denne sammenhæng en særlig position, i og med at sådanne dokumenter ikke er negotiable, mens rettigheder alligevel i hovedsagen følger dokumentet. Det vurderes imidlertid ikke, at der er grund til at fastsætte særskilte regler for rettighedsoverdragelse i forbindelse med enkelt dokumenter, da de i praksis gældende rettigheder allerede er reguleret, jf. forslaget til §§ 311 og 319, stk. 2.

Ud over overdragelse af rettigheder indeholder Rotterdam-reglerne bestemmelser om betalingsansvar på ihændehaverens side, dog begrænset til anvendelsen af negotiable dokumenter, jf. forslaget til § 320f. Den gældende sølovs § 269 har tilsvarende bestemmelser om modtagerens betalingsansvar, både hvad angår negotiable dokumenter (konnossementer) og i andre tilfælde, og denne bestemmelse videreføres med forslaget til § 320g, dog således at de negotiable dokumenter omfattes af forslaget til § 320f.

Forslaget til §§ 320f-g regulerer det samme, da der i begge tilfælde er tale om et muligt betalingsansvar hos den part (ihændehaveren/modtageren), som gør rettigheder gældende over for transportøren, typisk ved at kræve udlevering eller ved at modtage godset på bestemmelsesstedet. Bestemmelserne har deres baggrund i, at ihændehaveren/modtageren som sådan ikke er part i transportaftalen, og bestemmelserne har således praktisk betydning, når det er en anden end afsenderen, som gør de aktuelle krav gældende. Gøres kravene gældende af afsenderen, følger dennes ansvar af selve transportaftalen. Selv om ihændehaveren/modtageren ikke er part i transportaftalen, kan denne dog ved at kræve udlevering eller modtage godset få et selvstændigt ansvar for betaling af fragt m.v. i henhold til bestemmelserne. Dette medfører normalt ikke, at afsenderen går fri, jf. forslaget til § 317.

I denne forbindelse kan der rejses to centrale spørgsmål: Hvilke af ihændehaverens/modtagerens handlinger (udøvelse af rettigheder) skal udløse betalingsansvar, og hvad er omfanget af et sådant betalingsansvar? Hvad angår det sidste spørgsmål, er der ingen forskel mellem Rotterdam-reglernes og den gældende sølovs bestemmelser. Hvis der benyttes et transportdokument, er det afgørende, om ansvaret fremgår af eller kan udledes heraf, jf. forslaget til §§ 320f, stk. 2, og 320g, stk. 1. Der er altså ikke tale om, at modtageren overtager ethvert betalingsansvar, som måtte påhvile hjemmelsmanden (afsenderen). Enkelte af transportørens krav er direkte knyttet til afsenderens handlemåde, f.eks. afsenderens ansvar for urigtige oplysninger vedrørende godset, jf. forslaget til § 291, og et sådant ansvar kan normalt ikke pålægges modtageren. Det samme gælder for afsenderens eventuelle ansvar for farligt gods, idet et sådant krav normalt ikke fremgår af transportdokumentet. Disse betragtninger kommer til udtryk i forarbejderne til Rotterdam-reglerne, jf. A/CN.9/WG.III/WP.21, § 199, men har samme gyldighed i dansk ret.

Den bærende tanke er, at eventuelt krav skal kunne udløses af transportdokumentet, enten gennem dokumentet som sådan eller (ved trampfart) gennem henvisning til det aktuelle certeparti. I forbindelse med trampfart kan der dog opstå spørgsmål om, hvilke dele af certepartiet der skal anses for at være inkorporeret i transportdokumentet, men også dette er fælles for bestemmelserne.

Hvad angår spørgsmålet om, hvilke af ihændehaverens/modtagerens handlinger der udløser betalingsansvar, er svaret noget mere kompliceret. Ifølge Rotterdam-reglernes artikel 58, som gennemføres ved forslaget til § 320f, pådrages ansvar, når ihændehaveren udøver rettigheder i henhold til transportaftalen (dvs. transportaftalen som nedskrevet i transportdokumentet), mens modtageren i henhold til den gældende sølovs § 269 pådrager sig ansvar for at modtage godset.

Den gældende sølovs bestemmelse om, at betalingsansvaret først indtræder ved modtagelsen, har bl.a. været knyttet til spørgsmålet om prøvetagning af godset. Tanken har været, at modtageren bør kunne undersøge godset for at afdække eventuelt køberetlige mangler, før denne tager beslutning om modtagelse, hvilket på den anden side indebærer et ansvar for udestående krav i henhold til dokumentet. Rotterdam-reglernes formulering om at udøve rettigheder er ikke på samme måde entydig om, at modtagelsen er at betragte som skæringspunktet, jf. forslaget til § 320f, stk. 2.

Hovedsynspunktet må imidlertid være en gensidighed, bestående i at rettighedshaveren (ihændehaveren/modtageren) modtager en ydelse fra transportøren, som udløser et betalingsansvar i henhold til transportaftalen. Dette indebærer således, at det ansvarsudløsende bør bære præg af endelighed i retning af slutudlevering. I praksis vil dette sige, at krav om udlevering af godset normalt vil udløse ansvar, hvad enten der er tale om kriteriet at udøve rettigheder, jf. Rotterdam-reglerne, eller at modtage godset, jf. den gældende sølovs § 269. Hvis godset kræves udleveret, medfører det normalt også, at der tages imod det, og ihændehaver/modtagers mest centrale rettighed er netop at kræve godset udleveret. Man er derfor af den opfattelse, at ansvarskriteriet i praksis bør være sammenfaldende i forbindelse med de to bestemmelser.

Den engelske sag *Berge Sisar* [[2001] jf. 1 Lloyd's Rep. 663] kan tjene som illustration af de praktiske og retlige vanskeligheder, som kan opstå, hvis det ansvarsudløsende forhold skulle blive knyttet til andre kriterier end godsets endelige udlevering. Temaet her var det ansvarsudløsende kriterium "take or demand delivery" efter engelsk Carriage of Goods by Sea Act 1992, Section 3, hvor ihændehaver havde krævet prøvetagning af lasten som et indledende skridt hen imod modtagelse. Transportdokumentet blev imidlertid overdraget til en ny køber før losning, således at spørgsmålet var, om den, som havde krævet prøvetagning, skulle kunne blive ansvarlig ud over den senere erhverver (slutmodtager). House of Lords kom frem til, at selv om kravet om prøvetagning efter omstændighederne kunne anses for "demand for delivery", burde det ansvarsudløsende have et præg af endelighed i retning af slutudlevering, som i sag-

en ikke ansås for opfyldt. Det blev videre anført, at når kravet blev opgivet (ved videreoverdragelse af dokumentet), var dette uforeneligt med den gensidighed mellem rettigheder og pligter, som lå til grund for lovens system med betalingsansvar. Den midlertidige ihændehaver, som krævede prøvetagning af lasten, blev derfor frifundet for transportørens betalingskrav i henhold til transportdokumentet.

Som et yderligere tema skal det bemærkes, at Rotterdam-reglerne i højere grad end den gældende sølov åbner op for, at modtageren får godset udleveret uden fremvisning af transportdokumentet, jf. særligt forslaget til §§ 311 og 312, stk. 2-7. Efter omstændighederne kan dette betyde, at den, som faktisk modtager godset, ikke har gjort sig bekendt med, hvilke betalingskrav der efter dokumentet kan gøres gældende over for ham. Et sådant manglende kendskab vil i så fald være modtagers risiko i den forstand, at transportdokumentet under alle omstændigheder regulerer retsforholdet mellem transportør og modtager, herunder modtagers mulige betalingsansvar.

Forslaget til §§ 320g og 320h indeholder bestemmelser om betaling af fragt og om, i hvilket omfang transportøren kan fremme krav over for modtager om ubetalt fragt.

Til den foreslåede § 320e i søloven. Overdragelse ved negotiabelt transportdokument

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 57.

Forslaget til § 320e regulerer fremgangsmåden ved overdragelse af rettigheder i forbindelse med negotiable dokumenter.

Det fremgår af forslaget til § 320e, stk. 1, nr. 1, at ved ordredokument kræves transportpåtegning (endossering) enten til navngiven erhverver eller til en erhverver in blanco, jf. forslaget til § 251, nr. 10 og 15. Systemet svarer til den gældende sølovs § 292, stk. 2, med undtagelse af at et dokument, som ikke har en udtrykkelig ordreklausul, anses for at være et ordredokument, mens et sådant dokument ifølge forslaget til kapitel 13 skal forstås som et enkelt dokument (til navngiven modtager uden at være til ordre). Ændringen svarer til den gældende internationale opfattelse samt til gælds-brevslovens system, jf. gældslovens § 11, nr. 2 og 4.

Det fremgår af forslaget til § 320e, stk. 1, nr. 2, at overdragelse af dokumentet sker uden transportpåtegning (endossering) ved ihændehaverdokument, ved dokument med ordreklausul in blanco og ved dokument udstedt til navngiven persons ordre; ved overdragelse til den navngivne person, f.eks., hvor dokumentet er udstedt til fob-køberen men nævner fob-sælgeren som consignee og i første omgang overgiver denne sælger. Den overgivelse der herefter sker til fob-køberen kræver ikke transportpåtegning.

Forslaget til § 320e, stk. 2, vedrører anvendelsen af elektroniske ordredokumenter og henviser til forslaget til § 298.

Til den foreslåede § 320f i søloven. Ihændehaverens ansvar

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 58.

Forslaget til § 320f, stk. 1, bestemmer, at en ihænde­haver (såfremt denne ikke også er afsender) ikke bliver ansvarlig for krav i henhold til transportaftalen, blot fordi denne er ihænde­haver. Et negotiabelt dokument kan være omsat i mange led i løbet af transporten, og transportøren vil normalt heller ikke have kendskab til, hvem der til enhver tid er ihænde­haver. Såvel praktiske som retlige hensyn taler derfor for bestemmelsens løsning.

En ihænde­haver, der i egenskab af rådighedshaver har givet transportøren instrukser undervejs, kan derved have på­draget sig et erstatningsansvar i henhold til forslaget til § 320c.

Forslaget til § 320f, stk. 2, fastslår, at en ihænde­haver, der i henhold til transportaftalen udøver enhver rettighed, på­drager sig ansvar for krav i henhold til dokumentet.

Forslaget til § 320f, stk. 3, eksemplificerer forhold, som ikke skal forstås som ansvarsudløsende. Hvad der skal forstås som ansvarsudløsende var under forhandlingerne af Rotterdam-reglerne omstridt, og hverken bestemmelsens ordlyd eller udtalelser i forarbejderne, jf. A/CN.9/526, §§ 137-139, og A/CN.9/642, §§ 115-117 og 125-127, giver klare svar. Den nærmere afgrænsning må derfor afgøres i henhold til national ret. Der henvises i den forbindelse til de indledende bemærkninger ovenfor om, at det bærende hensyn må være, at rettigheder gøres gældende som et led i afslutningen af transporten, det vil i praksis sige ihænde­havers krav på udlevering af godset. Forarbejderne, jf. A/CN.9/645, § 180, kan tages til indtægt for, at en ren anmodning om prøvetagning af godset uden at være ledsaget af udleveringskrav ikke bør forstås som ansvarsudløsende. Dette er i overensstemmelse med den traditionelle forståelse af den gældende sølovs § 269, som videreføres med forslaget til § 320g.

Til den foreslåede § 320g i søloven. Modtagerens pligt til at betale fragt

Bestemmelsen viderefører den gældende sølovs § 269, stk. 2, som blev indsat ved lov nr. 170 af 16. marts 1994 som en videreførelse af bestemmelser i den dagældende sølov. Der henvises i øvrigt til betænkning nr. 1215/1991, p. 59-60. Forholdet er ikke reguleret af Rotterdam-reglerne.

Forslaget til § 320g regulerer de tilfælde, hvor der ikke er udstedt et negotiabelt transportdokument eller et negotiabelt elektronisk transportdokument, og hvor godset udleveres. I sådanne tilfælde er modtageren af godset fortsat forpligtet til at betale fragt og andre krav, der følger af transportaftalen, hvis modtageren er underrettet om sådanne krav ved udlevering af godset, eller hvis denne vidste eller burde have vist, at transportørens krav ikke er betalt.

Til den foreslåede § 320h i søloven. Forskudsbetalt fragt

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 42. En tilsvarende bestemmelse findes i den gældende sølovs § 299, stk. 2, jf. stk. 3.

Forslaget til § 320h, 1. pkt., bestemmer, at når transportøren gør anmærkning i transportoplysningerne om, at fragten

er forskudsbetalt, er dette en tilkendegivelse over for dokumenterhverver af, at fragtkrav ikke udestår. Transportøren er bundet af en sådan tilkendegivelse; også selv om bemærkningen skulle vise sig at være urigtig ved at fragten alligevel ikke er betalt, kan dette efter omstændighederne være uden betydning for dokumenterhververs retsstilling.

Rent systematisk er der to måder at betragte dette på. På den ene side forhindres transportøren ved en sådan påtegning i at føre modbevis; altså en regel om bevisafskæring, ligesom det var tilfældet med godsanmærkninger i forslaget til § 306. I så fald er det nærliggende at operere med krav om god tro hos dokumenterhverver for ekstinktion af et sådant modbevis. Den gældende sølovs § 299 bygger på en sådan tankegang. Alternativt kan transportørens påtegning ses som en fastsættelse af de vilkår, som gælder for transportaftalen nedfældet i transportdokumentet, altså mellem transportøren og dokumenterhverver/modtager. I så fald vil det være unaturligt at operere med god tro og ekstinktion af påståede afvigende vilkår.

Ordlyden i forslaget til § 320h kan give det indtryk, at sidstnævnte model er blevet anvendt, i og med at der ikke i bestemmelsen udtrykkeligt nævnes et krav om god tro. Det fremgår imidlertid af Rotterdam-reglernes forarbejder, jf. A/CN.9/621, § 303, at et udtrykkeligt krav om god tro er udeladt som værende overflødigt. Følgelig må bestemmelsen forstås med et indfortolket krav om god tro, og løsningen indebærer dermed ingen ændring af gældende ret.

Når det i forslaget til § 320h angives; ”kan transportøren ikke over for ihænde­haveren eller modtageren gøre gældende, at fragten ikke er betalt”, er denne formulering valgt for at tydeliggøre, at den omfatter både personligt betalingsansvar og tilbageholdsret til sikkerhed for betaling, jf. A/CN.9/WG.III/WP.62, p. 16-17. I den gældende sølovs §§ 269, stk. 1, og 299 er en sådan præcisering for så vidt overflødig, idet både betalingsansvar og tilbageholdsret betinger, at de aktuelle krav fremgår af transportdokumentet. Dette følger tillige af forslaget til § 316.

Forslaget til § 320h, 2. pkt., indebærer, at en angivelse af forskudsbetalt fragt ikke har virkning over for den afsender, som er transportørens kontraktmodpart, og som i så fald er den, som har forsømt at betale transportøren i henhold til oplysningerne om, at fragten er forskudsbetalt.

Det vurderes, at en videreførelse af den gældende sølovs § 299, stk. 2, 2. pkt., ikke er nødvendig, dels fordi krav om overliggetid normalt ikke finder anvendelse i stykgodsfart, dels fordi det i trampfart, hvor krav om overliggetid kan være aktuelt, tilsiges af branchens nuværende praksis, at sådanne krav bliver løst ved at se på, om certepartiets bestemmelser om lien (tilbageholdsret i last) er tilstrækkeligt inkorporerede i transportdokumentet til at kunne gøres gældende over for modtageren, jf. forslaget til § 316.

Domstole og voldgift

Bestemmelserne i Rotterdam-reglerne om jurisdiktion i artikel 68-76 og om voldgift i artikel 77-79 er baseret på en ”opt in”-model, som betyder, at stater, der ratificerer Rotterdam-reglerne, kan gøre dette med eller uden Rotterdam-reg-

lernes kapitel 14 og 15. Danmark kan ved ratifikation imidlertid ikke tiltræde Rotterdam-reglernes jurisdiktionsregler, da der herom gælder EU-regler – Bruxelles I-forordningen. Rotterdam-reglernes voldgiftsbestemmelser kunne Danmark for så vidt tiltræde, da der ikke på dette område er EU-regulering. Det vurderes, at den samme løsning bør vælges for begge sæt bestemmelser, da de hænger nøje sammen.

Det findes imidlertid væsentligt, at der ligesom i den gældende sølov medtages bestemmelser om værneting og voldgift. Rotterdam-reglerne muliggør dette for stater, der ikke tiltræder konventionens bestemmelser herom. Et væsentligt formål med sådanne særlige danske regler om værneting og voldgift er – ligesom formålet er det med Rotterdam-reglerne – at regulere og begrænse gyldigheden af værnetings- og voldgiftsklausuler i linjefart; særligt sådanne klausuler, der indebærer, at retssager skal føres i jurisdiktioner, der ikke har nogen tilknytning til hverken transportaftalens parter eller til stederne for transportens udførelse. Begrænsningen i værnetings- og voldgiftsklausulers gyldighed opnås ved, at det fastsættes, at sagsøgeren, herunder typisk afsenderen, altid – uanset en værnetings- eller voldgiftsklausul – kan kræve, at en sag føres i et land, der har en tæt tilknytning til transportaftalen og dens udførelse. Sager om im- og eksport til Danmark vil således typisk af sagsøgeren kunne kræves ført ved danske domstole eller, hvis parterne har aftalt voldgift, ved voldgift i Danmark, uanset en eventuel klausul i parternes transportaftale om, at sagen skal føres i et andet land.

Til den foreslåede § 320i i søloven. Domstole

Bestemmelsen er dels inspireret af den gældende sølovs § 310, dels inspireret af Rotterdam-reglernes artikel 66-68 og 70-72, der omhandler værneting.

Bestemmelsen viderefører med en noget ændret udformning den gældende sølovs § 310, der er inspireret af Hamburg-reglernes artikel 21. Ændringerne bringer bestemmelsen tættere på Rotterdam-reglernes kapitel 14, ved at en række af bestemmelserne i Rotterdam-reglernes kapitel 14 er lagt til grund ved udformningen af de danske regler. Ud over den generelle regel om domstolens kompetence i sager om omfattet af forslaget til kapitel 13 (forslaget til § 320i, stk. 2-3, jf. Rotterdam-reglernes artikel 66) indarbejdes nye regler om eksklusive værnetingsaftaler i volumenkontrakter (forslaget til § 320i, stk. 7-8, jf. Rotterdam-reglernes artikel 68), om hvor en maritim udførende part kan sagsøges (forslaget til § 320i, stk. 4, jf. Rotterdam-reglernes artikel 68), om arrestjurisdiktion (forslaget til § 320i, stk. 12, jf. Rotterdam-reglernes artikel 70) og om kumulation af sager anlagt mod både transportøren og en eller flere maritime udførende transportører (forslaget til § 320i, stk. 6, jf. Rotterdam-reglernes artikel 71). Derimod medtages ikke bestemmelser i Rotterdam-reglerne om pligt for en transportør eller en maritim udførende part til at trække et anerkendelsessøgsmål om, at der ikke er ansvar tilbage i visse tilfælde. Det drejer sig om tilfælde, hvor et anerkendelsessøgsmål typisk indebærer, at afsenderen mister retten til at vælge, hvilken domstol der skal behandle sagen.

Forslaget til stk. 1 svarer til den gældende sølovs § 310, stk. 5, 2. led, og indeholder det nødvendige forbehold for de regler, der følger af Bruxelles I-forordningen, EF-domskonventionen og Lugano-konventionen m.v. Reglerne om værneting og værnetingsaftaler i § 320i, stk. 2-12, gælder således ikke, hvis andet følger af lov om Bruxelles I-forordningen m.v. eller af lov om EU-domskonventionen m.v., herunder bekendtgørelser udstedt i medfør af disse love. Dette indebærer, at § 320i, stk. 2-12, ikke finder anvendelse, hvis andet følger af Danmarks forpligtelser i henhold til parallelaftalen vedrørende Bruxelles I-forordningen eller i henhold til Lugano-konventionen.

Med forslaget til stk. 2-3 opnås en begrænsning af værnetingsaftalers gyldighed på en lidt forskellig måde i forhold til den gældende sølovs § 310, stk. 1-2. Med de forskelle, der følger af forslaget til stk. 2-3 har den gældende sølovs § 310 og forslaget til § 320i det samme hovedformål, nemlig at forhindre, at en part – typisk afsenderen – via en forhåndsaftale i transportaftalen fratages muligheden for at rejse søgsmål i sådanne stater, som transporten har en klar tilknytning til.

I forslaget til § 320i, stk. 2, opnås den begrænsning ved at fastslå, at retssager under forslaget til kapitel 13 alene kan anlægges ved visse af de i forslaget til stk. 2 konkret identificerede domstole, der har en nær tilknytning til transporten. Den valgte domstol skal være en kompetent domstol, jf. forslaget til § 251, nr. 30. En domstol er en kompetent domstol, også selv om den er beliggende i en stat, der har ratificeret Rotterdam-reglerne, men hvor staten ikke har tiltrådt Rotterdam-reglernes kapitel 14. Bestemmelsen afgrænser danske domstoles internationale kompetence og fastlægger samtidig, hvor der er værneting i Danmark. Efter forslaget til stk. 2 kan der således som udgangspunkt ikke anlægges sag på andre steder og heller ikke ved en domstol udpeget i en værnetingsaftale, der ikke er beliggende på et af de i forslaget til stk. 2 angivne steder.

I arresttilfælde gælder der en vis udvidet mulighed for at føre selve sagen om kravets berettigelse ved andre jurisdiktioner end dem, der fremgår af forslaget til stk. 2-3, jf. nærmere forslaget til stk. 12.

I den gældende sølovs § 310, stk. 1-2, opnås begrænsningen af værnetingsklausulers gyldighed ved i den gældende sølovs stk. 1 at fastslå, at sådanne klausuler ikke kan begrænse sagsøgerens ret til efter eget valg at rejse sag vedrørende tvister under den gældende sølovs kapitel 13 ved konkret identificerede domstole, der har en nær tilknytning til transporten. Det fastsættes endvidere i den gældende sølovs stk. 2, at en part kan vælge at rejse sag ved en domstol på andet sted, som er angivet i værnetingsaftale. Den gældende sølovs § 310, stk. 1-2, giver således værnetingsaftaler en lidt større gyldighed, end de har efter forslaget til § 320i, bl.a. ved at også transportører i henhold til den gældende sølovs § 310, stk. 2, i et sagsanlæg mod afsenderen kan påberåbe sig en værnetingsklausul. Først og fremmest adskiller den gældende sølovs § 310, stk. 1-2, sig imidlertid fra forslaget til § 320i, stk. 2-3, ved at den gældende sølovs § 310,

stk. 1-2, ikke direkte fastslår danske domstoles internationale kompetence.

Det skal understreges, at ligesom i den gældende sølovs § 310, stk. 1-2, og Hamburg-reglernes artikel 21 vurderes det rigtigst at give forslaget til § 320i, stk. 2, anvendelse på alle sager om transport af gods efter forslaget til kapitel 13, medmindre andet følger af forslaget til stk. 3-6 og 12, mens Rotterdam-reglernes kapitel 14 er begrænset til at omfatte søgsmål mod transportøren.

Forslaget til *stk. 2* fastsætter tre steder her i riget, hvor sager om transport af gods under forslaget til kapitel 13 kan anlægges.

Forslaget til *stk. 2*, nr. 1, er det angivne sted lig med sagsøgtets hjemsted svarende til Rotterdam-reglernes artikel 66, litra a, nr. i. Hjemsted er defineret i forslaget til § 251, nr. 29. Hvor et selskab har den i forslaget til § 251, nr. 29, angivne tilknytning til forskellige lande, vil der være værneting her i riget, hvor blot et af stederne ligger i Danmark.

Forslaget til *stk. 2*, nr. 2, er det angivne sted modtagelses- eller udleveringsstedet for godset efter transportaftalen.

Forslaget til *stk. 2*, nr. 3, er det angivne sted lig med det faktiske sted, hvor godset oprindeligt blev lastet eller endeligt blev lossat fra skib. Når der med hensyn til laste- og lossested ses på det faktiske sted og ikke det aftalte, skyldes det, at det ofte vil være mere hensigtsmæssigt at føre sag ved laste- og lossesteder, i og med at det er på de faktiske laste- og lossesteder, at skaderne ofte indtræffer, dvs. beviser, vidner m.v. er lettere tilgængelige på sådanne steder.

Det relevante laste- og lossested er kun det første og sidste søtransportled og ikke transshipment i mellemliggende havne.

I modsætning til forslaget til § 320i, stk. 2, lægger bestemmelsen i forslaget til § 252 vægt på det aftalte laste- og lossested. Forklaringen på denne forskel er, at det er vigtigt for parterne på forhånd at kunne afgøre, om konventionen overhovedet finder anvendelse. Det er i forhold til spørgsmålet om, hvor der skal anlægges søgsmål, mindre vigtigt på forhånd at kunne fastlægge alle de forskellige steder, hvor søgsmål er muligt, når nogle af disse steder på forhånd er afgjort, f.eks. de aftalte modtagelses- eller udleveringssteder.

Forslaget til *stk. 3* modificerer udgangspunktet i forslaget til *stk. 2*, idet den, der anlægger sag mod transportøren, har ret til ud over ved de i forslaget til *stk. 2* oplyste fora at vælge at føre sagen ved en domstol udpeget i en værnetingsklausul. En tilsvarende ret har transportøren ikke som sagsøger.

Forslaget til *stk. 3* bestemmer, at sag mod transportøren under forslaget til kapitel 13 ud over ved de i forslaget til *stk. 2* angivne steder kan anlægges ved en i transportaftalen udpeget kompetent domstol. Danske domstole vil herefter have international kompetence, hvor aftalen f.eks. udpeger danske domstole som kompetente eller konkret identificerer en dansk domstol, f.eks. Sø- og Handelsretten. Henviser aftalen alene til danske domstole, afgør retsplejelovens almindelige værnetingsregler, hvor sag skal anlægges.

Det følger modsætningsvist af forslaget til *stk. 3*, at en værnetingsaftale vil være uden betydning i en sag mod afsenderen, dvs. værnetingsaftalen kan ikke gyldigt udpege en domstol, der falder uden for de i forslaget til *stk. 2* identificerede domstole, og den kan ikke begrænse afsenderens valg mellem de i forslaget til *stk. 2* fastlagte domstole.

Efter forslaget til § 277 er en maritim udførende part solidarisk ansvarlig med transportøren over for afsenderen for skader opstået under den del af transporten, som den maritime udførende part gennemfører. Som følge heraf kan disse parter også sagsøges for dette ansvar af afsenderen. Forslaget til *stk. 4* fastsætter, hvor en sådan sag skal føres.

Det følger af almindelige obligationsretlige principper, at den, der succederer i afsenderens stilling, indtræder i retten efter forslaget til *stk. 4* til at føre sag mod den maritime udførende part.

Ønsker en maritim udførende part derimod at anlægge sag mod afsenderen, afgør den almindelige regel i forslaget til *stk. 2*, om og hvor sag kan anlægges her i landet.

Ligesom efter den generelle regel i forslaget til *stk. 2* kan sag mod den maritime udførende part efter forslaget til *stk. 4*, nr. 1, anlægges ved denne parts hjemsted, hvis det er beliggende i en kontraherende stat til Rotterdam-reglerne, jf. referencen til kompetent domstol. Som nævnt ovenfor er det ikke et krav, at denne stat har tiltrådt Rotterdam-reglernes kapitel 14. Endvidere kan sag anlægges ved en kompetent domstol mod den maritime udførende part på det værneting, hvor havnen, hvor denne part udfører sine arbejdsopgaver i tilknytning til godset, ligger. Derimod er en selvstændig reference til modtagelses- og udleveringssted ikke relevant i forhold til den maritime udførende part, da sådanne parters arbejdsopgaver efter definitionen af en maritim udførende part i § 251, nr. 7, alene kan vedrøre enten udførelsen af en søtransport eller arbejdsopgaver i en havn, f.eks. stevedoreopgaver. I forhold til den maritime udførende part er en værnetingsaftale uden betydning.

Det fremgår af det anførte, at hvor hverken den maritime udførende parts hjemsted eller den havn, hvor arbejdsopgaverne blev udført, er beliggende i en kontraherende stat, er der ikke efter forslaget til § 320i nogen kompetent domstol, der kan behandle sagen. Denne løsning svarer til ordningen efter Rotterdam-reglernes kapitel 14. De maritime udførende parter, der ikke har værneting efter forslaget til § 320i (og Rotterdam-reglernes kapitel 14), vil i øvrigt slet ikke, jf. forslaget til § 276, være omfattet af forslaget til kapitel 13 eller Rotterdam-reglerne.

I forslaget til *stk. 5* præciseres det, at begrænsningen i forslaget til *stk. 2* for, hvor en sag under kapitel 13 kan føres, ikke gælder i forholdet mellem transportøren og den maritime udførende part. Bestemmelsen i forslaget til § 320i har således ikke nogen indflydelse på, hvorvidt værnetingsklausuler mellem transportøren og en maritim udførende part er gyldige. Parterne har dermed mulighed for frit at aftale værnetingsklausulens indhold. Værnetingsaftalens gyldighed må afgøres efter de i øvrigt gældende regler herom i de en-

kelte lande, ligesom de almindeligt gældende værnetingsregler afgør, hvor sag mellem disse to parter skal føres.

Hverken forslaget til § 320i eller andre bestemmelser i forslaget til kapitel 13 regulerer spørgsmålet om værneting for en udførende part, som ikke er en maritim udførende part. Ligesom spørgsmålet om ikke-maritime udførende parter ansvarsforhold falder uden for Rotterdam-reglerne og forslaget til kapitel 13, jf. forslaget til § 274 og bemærkningerne hertil. Disse spørgsmål reguleres af andre nationale eller internationale regler, der bestemmer den ikke-maritime udførende parts retsstilling.

Afsenderen vil ofte ønske at føre sag mod både transportøren og den maritime udførende part på grund af disse parter solidariske ansvar for krav, der udspringer af en enkelt hændelse. Forslaget til *stk. 6* giver mulighed for en sådan kumulation af søgsmål ved en domstol, der har kompetence efter forslaget til både *stk. 2* og *4*. Hvis der ikke er en sådan domstol, kan et kumuleret søgsmål indbringes for en domstol, der har kompetence efter forslaget til *stk. 4, nr. 2*, hvis der er en sådan domstol.

Rotterdam-reglerne fastsætter i artikel 67 adgang til at indgå eksklusive værnetingsaftaler i volumenkontrakter ubundet af de begrænsninger, der gælder i adgangen til at indgå værnetingsaftaler efter Rotterdam-reglernes artikel 66. Tilsvarende fastsætter forslaget til § 320i, *stk. 7-8*, at adgang til at indgå eksklusive værnetingsaftaler, der ikke er underlagt de begrænsninger, som forslaget til § 320i, *stk. 2-3*, sætter for adgang til at indgå værnetingsaftaler.

Den friere adgang til at indgå værnetingsaftaler i volumenkontrakter skal ses i forlængelse af den generelle bestemmelse i forslaget til § 256 om volumenkontrakter, der muliggør, at de ellers præceptive regler i forslaget til kapitel 13 kan fraviges. Når spørgsmålet om adgang til at indgå værnetingsaftaler i volumenkontrakter ikke – for så vidt mere enkelt – reguleres i forslaget til § 256, skyldes det, at jurisdiktionskapitlet på grund af "opt-in"-ordningen i sig selv skulle indeholde alle de relevante bestemmelser om jurisdiktion.

Efter forslaget til *stk. 7* er en eksklusiv værnetingsaftale gyldig, hvis den giver en domstol i et land enekompetence. Henviser værnetingsaftalen til domstole i to eller flere lande, finder forslaget til § 320i, *stk. 8*, ikke anvendelse, men betydningen af en sådan værnetingsaftale afgøres efter forslaget til § 320i, *stk. 2-3*. Værnetingsaftalen skal fremgå af volumenkontrakten, som tydeligt skal angive parternes navne og adresser, og aftalen skal enten være individuelt forhandlet eller indeholde en særligt fremhævet erklæring om, at der er en eksklusiv værnetingsaftale, og skal angive det eller de afsnit i volumenkontrakten, som indeholder værnetingsaftalen.

Det er især med hensyn til kravet om, at volumenkontrakten klart skal angive navn og adresse på parterne i volumenkontrakten, at betingelserne i forslaget til § 320i, *stk. 8*, adskiller sig fra forslaget til § 256, *stk. 2*. Det er af afgørende betydning for parterne i en volumenkontrakt, at de ved, hvem og hvor der skal sagsøges, også fordi der i disse volu-

menkontrakter kan være fastsat kortere søgsmålsfrister, end hvad der følger af de almindeligt gældende regler, jf. forslaget til § 504. Det følger allerede af forslaget til § 293, at transportaftalen skal angive transportørens navn og adresse, men i og med dette krav gentages i forslaget til § 320i, *stk. 7*, og udvides til generelt at kræve navn og adresse på parterne i volumenkontrakten, er kravet dermed gjort til en betingelse for, at en eksklusiv værnetingsaftale i en volumenkontrakt overhovedet kan anerkendes.

Efter forslaget til *stk. 8* kan en værnetingsaftale – der efter forslaget til *stk. 7* har bindende virkning for en part – også have virkning for en, der ikke er part i volumenkontrakten, når visse betingelser er opfyldt. Den udpegede domstol skal således for det første være beliggende på et af de i forslaget til § 320i, *stk. 2*, angivne tre steder. For det andet skal værnetingsaftalen fremgå af selve transportaftalen, og for det tredje skal den, der bliver omfattet af værnetingsaftalen, i rimelig tid og på passende måde underrettes om, hvor sag efter værnetingsaftalen skal anlægges, og om at værnetingsaftalen er eksklusiv. Det fremgår ikke af Rotterdam-reglerne eller forarbejderne hertil, hvad der nærmere ligger heri. Underretningskravet er dog klart ikke et samtykkekrav, og derved adskiller forslaget til § 320i, *stk. 8*, sig fra den tilsvarende bestemmelse i forslaget til § 256, *stk. 5*, der kræver et udtrykkeligt samtykke fra den, der omfattes af en volumenkontrakts fravigelse af de præceptive regler i forslaget til kapitel 13. Det må afhænge af de konkrete omstændigheder, om kravet om underretning i rimelig tid og på passende måde kan anses for opfyldt. Underretning må f.eks. være givet inden eller senest samtidig med, at den, der omfattes af værnetingsaftalen, erhverver et transportdokument udstedt under volumenkontrakten. Underretning er heller ikke tilstrækkelig, hvis den først gives via et transportdokument, som den, der omfattes af værnetingsaftalen, først erhverver, efter at erhververens bank har betalt for transportdokumentet under en uigenkaldelig remburs⁷⁾, men i øvrigt vil en underretning på selve transportdokumentet ex officio kunne være tilstrækkelig.

Rotterdam-reglernes artikel 67, *stk. 2, litra d*, fastsætter, at det er en betingelse for, at den, der ikke er part i en volumenkontrakt, omfattes af en værnetingsaftale i kontrakten, at domstolslandets lovgivning tillader en sådan bindende virkning. Denne betingelse er ikke medtaget i forslaget til kapitel 13, da en sådan bindende virkning for en, der ikke er part i volumenkontrakten, allerede følger af dansk ret.

Med forslaget til *stk. 9* videreføres bestemmelsen i den gældende sølovs § 310, *stk. 3*, med de redaktionelle tilpasninger, der følger af den ændrede terminologi i forslaget til kapitel 13. Bestemmelsen gælder for alle transportdokumenter og elektroniske transportdokumenter. Der henvises i øvrigt til betænkning nr. 1215/1991, p. 89-90.

Forslaget til *stk. 10* bestemmer som i den gældende sølovs § 310, *stk. 5, 1. led*, at de forskellige restriktioner med hensyn til værnetingsklausulens gyldighed ikke skal gælde, hvis ikke det aftalte modtagelses- eller udleveringssted er beliggende i Danmark. Denne undtagelse er af væsentlig betydning for at sikre, at der fortsat kan benyttes eksklusive vær-

netingsklausuler i "cross-trade" i forhold til Danmark, medmindre lovgivningen i de stater, der berøres af transporten, skulle være til hinder for dette. Undtagelsen omfatter ikke de situationer, hvor godsets laste- eller lossehavn ikke ligger i Danmark, men hvor modtagelses- eller udleveringsstedet gør det. I disse tilfælde vil der kunne føres sag ved dansk domstol. I medfør af forslaget til stk. 11 kan parterne ligesom efter den gældende sølovs § 310, stk. 2, nr. 2, efter en tvist er opstået, aftale, hvilke domstole her i landet eller i udlandet der skal behandle retssagen. Det beskyttelsesbehov mod urimelige værnetingsklausuler, der er behov for ved transportaftalens indgåelse, gælder ikke, efter at aftalen er indgået, og når tvist er opstået.

Med forslaget til stk. 12 bestemmes det ligesom i den gældende sølovs § 310, stk. 5, at intet i forslaget til kapitel 13 forhindrer, at der her i landet tages foreløbige retsskridt til sikring af krav efter forslaget til kapitel 13, herunder især arrest af skibe. En dansk domstol kan træffe afgørelse om sagens materielle indhold, hvor betingelserne for dansk jurisdiktion efter de øvrige stykker, særligt forslaget til stk. 2, er opfyldt, eller hvor en sådan jurisdiktion følger af en international konvention, som Danmark er part i. Danmark har ratificeret den internationale konvention om arrest i søgående skibe, 1952, jf. bki. nr. 59 af 11. december 2000, der i artikel 7, jf. retsplejelovens § 246a, tillader arrestværneting. Bortset fra disse to situationer vil en dansk domstol, hvor et skib arresteres her i landet, ikke kunne træffe afgørelse om sagens materielle indhold.

Til den foreslåede § 320j i søloven. Voldgift

Bestemmelsen er dels en videreførelse af den gældende sølovs § 311, dels inspireret af Rotterdam-reglernes artikel 75-77, der omhandler voldgiftsaftaler.

Hovedformålet med bestemmelsen i forslaget til § 320j er at undgå, at de begrænsninger, forslaget til § 320i opstiller for adgangen til at indgå værnetingsaftaler, ikke tilsidesættes, ved at det muliggøres, at en part – typisk transportøren – kan komme uden om restriktionerne i forslaget til § 320i ved i transportaftalen at indsatte en voldgiftsklausul i stedet for en jurisdiktionsklausul.

Forslaget til stk. 1 bestemmer, at parterne kan aftale løsning af tvister i medfør af forslaget til kapitel 13 ved voldgift. I forslaget til stk. 2-10 fastsættes nærmere betingelser for og begrænsninger i gyldigheden af sådanne voldgiftsaftaler.

Med forslaget til stk. 2 fastsættes det, at en sagsøger – typisk lastinteressen – kan kræve, at en voldgiftssag, uanset aftale om voldgift på et bestemt sted, skal føres ved et sted, der har en nær tilknytning til transporten. Denne bestemmelse svarer til forslaget til § 320i, stk. 2.

Den sagsøgende part skal således vælge, i stedet for at føre en voldgiftssag på det sted, der er aftalt i voldgiftsaftalen, at føre voldgiftssagen, hvor den indklagede har hjemsted, dér hvor godset er aftalt at skulle modtages eller udleveres, eller i en stat hvor den oprindelige laste- eller endelige lossehavn ligger. Se dog stk. 3, der indeholder en særlig undta-

gelse fra denne hovedregel. Der henvises til bemærkningerne til forslaget til § 320i, stk. 2.

Bestemmelsen i forslaget til stk. 2 adskiller sig dog fra den tilsvarende bestemmelse i forslaget til § 320i, stk. 2, ved at det sted, hvor det vælges at føre voldgiftssagen, ikke behøver at ligge i en stat, der er part i Rotterdam-reglerne.

Med forslaget til stk. 3 gives der mulighed for, at transportøren kan indklages for en voldgiftsret på det sted, som er angivet i transportaftalen. Der henvises til bemærkningerne til forslaget til § 320i, stk. 3.

Bestemmelserne i forslaget til stk. 4-5 om voldgiftsaftaler i volumenkontrakter svarer til forslaget til § 320i, stk. 7-8, og der henvises til bemærkningerne hertil. En voldgiftsaftale i en volumenkontrakt skal dog ikke klart udpege stedet for voldgiftsbehandling til en eller flere voldgiftsretter i en bestemt stat. En voldgiftsaftale kan således gyldigt efter forslaget til § 320j, stk. 2, henvide f.eks. til voldgift i to eller for så vidt flere bestemte stater.

Bestemmelsen i forslaget til stk. 5, nr. 4, fastsætter, at en voldgiftsaftale i en volumenkontrakt har bindende virkning for en, der ikke er part i volumenkontrakten, hvis den lov, der finder anvendelse på voldgiftsaftalen, tillader, at vedkommende bliver omfattet af voldgiftsaftalen. Finder dansk ret anvendelse på voldgiftsaftalen, kan vedkommende blive omfattet. Finder fremmed ret anvendelse, må det afgøres efter denne fremmede ret, om vedkommende kan blive omfattet af voldgiftsaftalen. Bestemmelsen i forslaget til stk. 5, nr. 4, er baseret på Rotterdam-reglernes artikel 75, stk. 4, litra d, som adskiller sig fra den tilsvarende bestemmelse i Rotterdam-reglernes artikel 67, stk. 2, litra d, der alene lader det afhænge af dansk ret, om en tredjemand kan bindes af en voldgiftsaftale i en volumenkontrakt. Der henvises til bemærkningerne til forslaget til § 320i, stk. 8.

For at sikre overholdelse af betingelserne i forslaget til § 320j fastsættes det i forslaget til stk. 6, at stk. 1-5 gælder som en del af voldgiftsaftalen, og at bestemmelser i voldgiftsaftalen, der er i strid med forslaget til stk. 1-5, er ugyldige.

Mens forslaget til § 320i om værnetingsaftaler finder anvendelse på alle transportaftaler under forslaget til kapitel 13, begrænses rækkevidden af forslaget til § 320 j, hvor der er tale om ikke-linjetrafik. Sådant trafik falder i forvejen ofte uden for konventionens område, jf. forslaget til §§ 253-254, men hvor ikke-linjefart måtte være omfattet som følge af disse bestemmelser, gælder efter forslaget til § 320 j, stk. 7-8, en friere adgang til at aftale voldgift.

Det fastsættes således i forslaget til stk. 7, at intet i forslaget til § 320j eller i forslaget til kapitel 13 i øvrigt begrænser gyldigheden af en voldgiftsaftale i en transportaftale i ikke-linjefart, som forslaget til kapitel 13 gælder for, enten i henhold til bestemmelsen i forslaget til § 254 eller i henhold til en aftale om, at Rotterdam-reglerne skal gælde for parternes transportaftale. Det er dog efter forslaget til stk. 7 en betingelse for at fastholde gyldigheden af en sådan voldgiftsaftale, at den angiver dels parterne i og datoen for det certeparti eller anden transportaftale, som er undtaget fra forslaget til

kapitel 13's anvendelsesområde efter forslaget til § 253, dels en særligt fremhævet erklæring, der henviser til den klausul i certepartiet eller anden transportaftale, der indeholder voldgiftsaftalens betingelser.

Med forslaget til stk. 8 bestemmes det, at en voldgiftsaftale, der er indeholdt i et transportdokument eller et elektronisk transportdokument, som efter forslaget til § 254 omfattes af forslaget til kapitel 13, reguleres af forslaget til stk. 1-6, medmindre der i dokumentet er angivet parterne og datoen for certepartiet eller anden transportaftale, der efter forslaget til § 253 er undtaget forslaget til kapitel 13's bestemmelser, og der i dokumentet er en specifik henvisning til den klausul, der indeholder voldgiftsaftalens betingelser.

Forslaget til stk. 9 fastsætter, ligesom i forslaget til § 320 i, stk. 10, at § 320 j ikke gælder, hvis hverken det aftalte modtagelses- eller udleveringssted ligger i Danmark. Der henvises til bemærkningerne til forslaget til § 320 i, stk. 10.

I forslaget til stk. 10 fastsættes det ligesom i forslaget til § 320 i, stk. 11, at parterne, efter en tvist er opstået, kan aftale voldgift til afgørelse på et hvilket som helst sted – dvs. uden at være bundet af begrænsningen efter forslaget til stk. 2.

Bestemmelsen i forslaget til stk. 11 fastsætter, at der uanset forslaget til § 320 j, stk. 1-10, kan træffes foreløbige retsskridt her i riget. Bestemmelsen svarer for så vidt til forslaget til § 320 i, stk. 12, dog uden denne bestemmelses adgang til for danske domstole at træffe afgørelse i den sag, som det foreløbige retsskridt vedrører.

Til nr. 11

Bestemmelsen gælder i hvilken grad, der er adgang til at fravige reglerne i kapitel 14 om certepartier. Hovedreglen om aftalefrihed følger gældende ret. Men på samme måde som en afsender som ikke er certepartibefragter, er beskyttet af præceptive regler i forslaget til kapitel 13, er en rejsebefragter beskyttet af tilsvarende præceptive regler i kapitel 14 efter denne bestemmelse.

Det kan bero på tilfældigheder om der er aftalt godscentreret transport efter kapitel 13 eller skibscentreret transport efter kapitel 14, og præceptive regler kan være lige relevante i begge tilfælde. Reglerne vil sikre en forholdsvis ensartet regulering af lasteskadespørgsmål, hvor levering sker med skib i de tilfælde, hvor køberen/modtageren skal hente gods- et og derfor bliver rejsebefragter (FOB-køb) og i de tilfælde, hvor sælgeren ordner transporten, således at køberen/modtageren ikke bliver rejsebefragter (CIF-køb).

I den gældende sølov gælder dette blot nordisk fart, dvs. i dansk, finsk, norsk og svensk fart, og da blot for rejsecertepartier (i modsætning til tidscertepartier). Selv om ikke alle de nordiske lande gennemfører Rotterdam-reglerne på samme tid, kan det fællesnordiske princip om præceptiv regulering i rejsebefragtning opretholdes med de regler, der gælder i hvert enkelt land.

Bestemmelsen er en undtagelse til præciseringen af anvendelsesområdet i forslaget til §§ 253-254 og fremgår af kapitel 14, da det forekommer mest hensigtsmæssigt at re-

gulere befragtningsforholdene i kapitel 14, der endvidere ikke omfattes af anvendelsesområdet til Rotterdam-reglerne og forslaget til kapitel 13.

Den præceptive regulering til beskyttelse af rejsebefragteren gælder bare når forslaget til kapitel 13 er præceptivt til fordel for modtageren eller andre. Er der aftalefrihed i forhold til modtageren eller andre er der ingen grund til at have præceptive regler til fordel for rejsebefragteren. Et vigtigt område for aftalefrihed i forslaget til kapitel 13 er volumenkontrakter, jf. forslaget til § 256. Volumenkontrakter ses ofte i rejsebefragtning.

Resultatet er dermed at anvendelsesområdet for de præceptive regler i forslaget til kapitel 13 udvides til også at gælde rejsebefragtere i nordisk fart.

Til nr. 12

Det foreslås, at § 322, stk. 3, nyaffattes. Konsekvensen heraf er, at reglerne i kapitel 14 ikke indskrænker anvendelsen af bestemmelserne i det foreslåede kapitel 13 om transport af gods helt eller delvist til søs og § 504 om frist for anlægelse af søgsmål.

Det præciseres i stk. 3, at kapitel 14 ikke indskrænker de præceptive regler i kapitel 13. Efter forslaget til §§ 253-254 vil disse regler også kunne omfatte transport, hvor en befragtningsaftale som et certeparti er involveret. Mens kapitel 14 henviser til specifikke bestemmelser i kapitel 13, findes det mest hensigtsmæssigt og bedst overensstemmende med Rotterdam-reglernes system at samle anvendelsesområdebestemmelsen i forslaget til kapitel 13, bortset fra reglernes anvendelse i forholdet mellem bortfragter og befragter i skibscentreret transport.

Til nr. 13

Det foreslås, at § 325, der gælder for befragtning af skibe, nyaffattes. Konsekvensen af det nyaffattede stk. 1 er, at bortfragteren ved udstedelse af et transportdokument eller et elektronisk transportdokument er ansvarlig som transportør, når det følger af lovens kapitel 13. Eventuelle bestemmelser i befragtningsaftalen, som ikke fremgår af transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument, og som, der ikke er henvist til i transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument, vil ikke kunne gøres gældende over for en tredjemand.

Konsekvensen af det nyaffattede stk. 3 er, at bestemmelserne om et transportdokument eller et elektronisk transportdokument i §§ 291, 301-304, 307, 309 og 310-314 vil gælde for transportdokumenter eller elektroniske transportdokumenter som nævnt i stk. 1. Når transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument efter §§ 253-254, er omfattet af kapitel 13, fastlægges bortfragterens ansvar og retigheder i forhold til tredjemand efter §§ 257, 260, 267, 273-278, 280-284 og 290-291, jf. § 255.

Bestemmelsen gælder transportdokumenter og elektroniske transportdokumenter, der er udstedt, f.eks. når et transportdokument eller et elektronisk transportdokument er ud-

stedt til befragteren. I tråd med de generelle bemærkninger til ændringsforslaget til § 322 er reguleringen af sådanne dokumenter nu samlet i forslaget til kapitel 13.

Udstedelse af transportdokumenter og elektroniske transportdokumenter ændrer ikke på aftalen mellem befragter og bortfragter, jf. ændringsforslaget til §§ 338 og 382.

Til nr. 14

Det foreslås, at § 335, stk. 3, 1. pkt., om rejsebortfragterens krav på godtgørelse ved befragtning af skibe, konsekvensændres, således at betegnelsen transportdokument og elektronisk transportdokument anvendes i stedet for betegnelsen konnossement. Den foreslåede ændring er en konsekvens af den ændrede terminologi i det foreslåede kapitel 13.

Til nr. 15

Der foreslås en konsekvensændring af henvisningen til § 263 i § 336, stk. 3, som følge af de foreslåede ændringer i lovens kapitel 13. Henvisningen ændres til § 267 om transportørens pligter i relation til dæklast, der viderefører den gældende § 263.

Til nr. 16

Der foreslås en konsekvensændring af henvisningen til §§ 256-259 i § 337, stk. 2, som følge af de foreslåede ændringer i lovens kapitel 13. Henvisningen ændres til §§ 263-265, 268, 289 og 292. Konsekvensen af ændringen er, at §§ 263-265 og 268 om visse af transportørens pligter, 289 om afsenderes pligt til at afgive information og 292 om afsenderes pligter og erstatningsansvar for farligt gods gælder for dæklast ved rejsebefragtning.

Til nr. 17

Det foreslås, at § 388 nyaffattes, således at bestemmelsens indhold bl.a. følger den ændrede terminologi i det foreslåede kapitel 13.

Det er befragteren eller den, denne har bemyndiget hertil, der kan kræve transportdokument udstedt, og at spørgsmålet reguleres af kap. 13.

I stk. 1 foreslås indsat en henvisning til kapitel 13, som regulerer transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument uanset om det er udstedt i certepartiforhold eller ikke.

I stk. 2 er retten til at få udstedt transportdokumenter eller elektroniske transportdokumenter tillagt befragteren i stedet for aflasteren. Dette svarer bedst til den ændring at det er afsenderen der har ret til et transportdokument eller et elektronisk transportdokument, der følger af forslaget til kapitel 13.

I stk. 3 er det præciseret at når der udstedes et transportdokument eller et elektronisk transportdokument mellem befragter og bortfragter, skal dette ikke opfattes som en ændring til befragtningsaftalen, selv om transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument kan indeholde en

detaljeret ansvarsregulering. Dette er forudsætningen i stk. 3, 1. pkt., som netop gælder de tilfælde, hvor ansvarsreguleringen er forskellig i transportdokumentet/det elektroniske transportdokument og befragtningsaftalen. Regresspørgsmålene som reguleres i stk. 3, 2. pkt., kan opstå når et transportdokument eller et elektronisk transportdokument kan påberåbes af en modtager eller andre som ikke er bundet af befragtningsaftalens bestemmelser.

Til nr. 18

Der foreslås en konsekvensændring af henvisningen til §§ 262, 266 og 267 i § 399, 2. pkt., som følge af de foreslåede ændringer i lovens kapitel 13. Henvisningen ændres til §§ 263-264 og 271. Konsekvensen af ændringen er, at §§ 263-264 og 271 om visse af transportørens pligter vil gælde ved rejsebefragtning.

Til nr. 19

Det foreslås, at § 345, stk. 1, nyaffattes, således at bestemmelsens indhold følger den ændrede terminologi i det foreslåede kapitel 13, og således at henvisningen i den gældende § 345, stk.1, til § 269 ændres til §§ 320f-320h som følge af de foreslåede ændringer i lovens kapitel 13. konsekvensen af ændringen er, at modtageren ved rejsebefragtning bliver ansvarlig for fragt og andre krav efter §§ 320f-320h om ihændehaberens ansvar, modtagerens pligt til at betale fragt og forskudsbetalt fragt.

Til nr. 20

Der foreslås en konsekvensændring af henvisningen til § 272 i § 346, stk. 3, 2. pkt., som følge af de foreslåede ændringer i lovens kapitel 13. Henvisningen ændres til § 315. Konsekvensen af ændringen er, at § 315 om udlevering af godset vil gælde for rejsebortfragterens salg eller råden over godset i situationer omfattet af § 346, hvor rejsebortfragteren har underrettet modtageren om oplægning af gods på grund af modtagerens manglende opfyldelse af vilkår for udlevering af godset m.v.

Til nr. 21

Det foreslås, at § 347, stk. 1, nyaffattes.

Der foreslås, som i den gældende sølovs § 347, henvist til de centrale ansvarsregler i forslaget til kapitel 13, som er gjort præceptive i rejsebefragtning ved den gældende sølovs § 322.

§ 347, stk. 1, 1. pkt., viderefører den gældende sølovs beskyttelse af modtagere, således at modtageren får en ufravigelig ret til, bl.a. at gøre lasteskadeansvar gældende efter bestemmelserne i forslaget til kapitel 13. Reguleringen af modtagerens og andre tredjemænds rettigheder er nu samlet ved forslaget til kapitel 13 og reguleringen i kapitel 14 gælder bare forholdet mellem befragter og bortfragter.

§ 347, stk. 1, 2. pkt., er en ren henvisningsbestemmelse.

Materielt giver bestemmelserne i stk. 1 en beskyttelse af flere personer end modtageren, f.eks. rådighedshaver, jf. forslaget til §§ 253-254. Efter den gældende sølovs § 347, stk. 2, er modtageren den eneste beskyttede. Der foretages alene konsekvensrettelser i stk. 2.

Til nr. 22

Der foreslås en konsekvensændring af henvisningen til §§ 275 og 276 i § 351, som følge af de foreslåede ændringer i lovens kapitel 13. Henvisningen ændres til § 274. Konsekvensen af ændringen er, at § 274 om transportørens ansvar vil gælde ved rejsebortfragterens tab som følge af forsinkelse eller anden kontraktbrud, der ikke er omfattet af § 347.

Til nr. 23

Det foreslås, at overskriften før § 362 nyaffattes, således at begrebet volumenkontrakter anvendes i stedet for kvantumkontrakter som følge af den ændrede terminologi i det foreslåede kapitel 13.

Til nr. 24

Der foreslås en konsekvensændring af begrebet kvantumkontrakter i § 362, stk. 1, til volumenkontrakter som følge af den ændrede terminologi i det foreslåede kapitel 13.

Til nr. 25

Der foreslås en konsekvensændring af begrebet stykgods-transport i § 367, stk. 1, til ”transport af gods helt eller delvist til søs” som følge af den ændrede terminologi i det foreslåede kapitel 13.

Til nr. 26

Der foreslås en konsekvensændring af begrebet konnossement i § 370, stk. 3, 2. pkt., til ”et transportdokument eller et elektronisk transportdokument” som følge af den ændrede terminologi i det foreslåede kapitel 13.

Til nr. 27

Det foreslås, at § 382 nyaffattes.

Bestemmelsen i afsnittet om tidsbefragtning svarer til den gældende sølovs § 338 i afsnittet om rejsebefragtning. Der henvises til bemærkningerne til de foreslåede ændringer til den gældende sølovs § 347. I bestemmelsens stk. 2 henvises til der udleveringsreglerne i forslaget til kapitel 13, da disse regulerer mere end udlevering i strid med et transportdokument (konnossement) som den gældende sølovs § 382 refererer til, eller et elektronisk transportdokument.

Til nr. 28

Det foreslås, at § 383, stk. 2, nyaffattes.

Bestemmelsen i afsnittet om tidsbefragtning svarer til den gældende sølovs § 347 i afsnittet om rejsebefragtning. Der

henvises til bemærkningerne til de foreslåede ændringer til den gældende sølovs § 347.

Til nr. 29

Der foreslås en konsekvensændring af begrebet konnossement i § 391, stk. 2, 2. pkt., til ”et transportdokument eller et elektronisk transportdokument” som følge af den ændrede terminologi i det foreslåede kapitel 13.

Til nr. 30

Der foreslås en konsekvensændring af begrebet konnossement i § 401, stk. 3, 3. pkt., som følge af den ændrede terminologi i det foreslåede kapitel 13.

Ændringen har sammenhæng med at transportdokument hhv. elektronisk transportdokument erstatter konnossement. At certeparti nu anvendes i stedet for konnossement som et eksempel på typisk dokument ved godsbefordring indebærer ingen realitetsændring.

Til nr. 31

Som følge af forslaget til § 504 om søgmålsfrist for krav efter forslaget til kapitel 13, foreslås overskriften til den gældende sølovs kapitel 19 ændret, så det afspejles, at kapitel 19 både indeholder regler om forældelse og søgmålsfrister.

Til nr. 32-34

Der foreslås en ændring til § 501, stk. 1, nr. 6-7, som følge af, at fristen for anlæggelse af søgsmål for krav efter forslaget til kapitel 13, foreslås til at være 2 år. Denne søgsmålsfrist er konventionsbestemt og følger af Rotterdam-reglernes kapitel 13 om ”Time for suit”. Der er ikke adgang til at tage forbehold for Rotterdam-reglernes kapitel 13, jf. Rotterdam-reglernes § 90. Regelsættet kan således kun ratificeres med kapitel 13.

Derfor vil krav og regreskrav som vedrører forhold, der reguleres af Rotterdam-reglerne, dvs. forslaget til kapital 13, ikke kunne underlægges en etårig forældelse efter den gældende sølovs § 501, stk. 1, nr. 6-7 og stk. 2, 2. pkt. Den etårige forældelsesfrist i den gældende sølovs § 501, stk. 1, nr. 6-7, følger af Haag-Visby-reglernes artikel 3, stk. 6, der indeholder en etårig frist for forældelse for ”all liability whatsoever in respect of the goods”.

Det foreslås, at de krav, der hidtidig har været underlagt den etårige forældelse, nu underlægges en forældelsesfrist på 2 år. For øvrige krav, der hidtidig har været underlagt de almindelige forældelsesregler, foreslås det, at sådanne krav også fremover skal være underlagt dansk rets almindelige regler om forældelse.

Den kortere forældelsesfrist for krav, der følger af forslaget til § 501, stk. 1, nr. 6-7 og stk. 2, er ikke konventionsbestemt. Det vurderes mest hensigtsmæssigt at skabe parallelet mellem den søgmålsfrist, der følger af Rotterdam-reglernes kapitel 13 og forældelsesfristen, der følger af sølovens

kapitel 19. Endvidere giver dette den, der har et krav en bedre retsstilling ved, at forældelsesfristen forøges fra et til to år. Tidspunktet for, hvornår forældelsesfristen skal begynde at løbe følger fristen for hvornår søgsmåls skal anlægges, og er således baseret på udleveringstidspunktet. Det er det faktiske udleveringstidspunkt, der er afgørende. Afgørelsen af om godset er udleveret, vil da bero på en konkret vurdering. Afgørende vil i de fleste tilfælde være det tidspunkt, hvor godset er overgivet til modtageren, dennes repræsentant eller en offentlig instans, f.eks. en toldmyndighed. Når godset er udleveret, begynder fristen at løbe og beregnes fra dagen efter udleveringsdagen.

Forældelsesfristen i de tilfælde, hvor godset ikke (kan) udleveres helt eller delvist tager udgangspunkt i den kontraktretlige udleveringsdato. Er der tale om et tidsinterval for udlevering af godset, vil fristen begynde at løbe fra den senest angivne udleveringsdato.

Udvalget erkender dog samtidig, at der kan være forskellige regler angående suspension.

For så vidt angår forældelse af regreskrav, jf. forslaget til § 501, stk. 2, foreslås, at der ligeledes gælder en toårig frist for forældelse af sådanne krav. Dette følger den model med en etårig forældelse af krav og regreskrav, som der findes i den gældende sølovs § 501.

Til nr. 35

Det foreslås, at indsætte en ny § 504 om frist for anlæggelse af søgsmål.

Bestemmelsen gennemfører Rotterdam-reglernes kapitel 13, artikel 62-65, der omhandler frist for anlæggelse af søgsmål. Den gældende sølovs § 501 indeholder bestemmelser om forældelse af krav efter den gældende sølovs kapitel 13. Haag-Visby-reglernes artikel 3, stk. 6, indeholder en forældelsesfrist på 1 år. Denne frist er gennemført ved den gældende sølovs § 501, nr. 6-7. Hamburg-reglernes artikel 20 indeholder en forældelsesfrist på 2 år.

Frist for anlæggelse af søgsmål efter Rotterdam-reglerne foreslås indsat i forslaget til § 504 i det nuværende kapitel 19 i søloven. I den forbindelse ændres den gældende sølovs § 501, stk. 1, nr. 6-7, og stk. 2, jf. denne betænkningens afsnit IV.

De krav, der foreslås begrænset af en søgsmålsfrist efter forslaget til § 504, stk. 1, er alene de krav, der følger af Rotterdam-reglerne. Under forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/616, § 121, var der enighed om, at Rotterdam-reglernes kapitel 13 alene skal regulere frist for anlæggelse af søgsmål for krav under en transportaftale, som er omfattet af Rotterdam-reglernes bestemmelser. Øvrige krav i forslaget til kapitel 13, som f.eks. fragtkrav, falder dermed uden for og vil skulle reguleres af national ret.

Under forhandlingerne i UNCITRAL var der drøftelser om, hvorvidt der med bestemmelserne i Rotterdam-reglernes kapitel 13 er tale om forældelses- eller søgsmålsfrister. Forskellen ligger i, om kravet ophører efter udløbet af fristen, eller om det alene er retten til at anlægge søgsmål, der

ophører efter udløbet af fristen, jf. A/CN.9/526, § 167, og A/CN.9/616, §§ 127-131. Ophører kravet, kan dette som udgangspunkt ikke anvendes til modregning, mens dette vil være tilfældet, hvis det alene er retten til at anlægge søgsmål, der ophører, jf. nærmere nedenfor om forslaget til stk. 2.

Da der foreslås nationale særregler, se forslaget til §§ 260, stk. 2, 265, 270-271, 286, 295-296, 307, 313-314, 317 og 320g, er det vurderet, at disse krav, der følger af nationale særregler, ikke skal underlægges en søgsmålsfrist, men som i dag blot skal underlægges de almindelige regler om forældelse, dvs. den frist der følger af parternes aftale eller af de almindelige regler om forældelse. Dette er ikke en ændring i forhold til gældende ret.

Forældelsesloven viger ifølge forarbejderne for særlovgivning [jf. de specielle bemærkninger til § 28 i LF 165: Forslag til lov om forældelse af fordringer (forældelsesloven) fremsat d. 28. februar 2007]. Formodningsreglen om, at andre regler skal suppleres af forældelsesloven, f.eks. ved suspension, afkræftes, hvor reglen har en særlig forhistorie, eller hvis reglen er baseret på en konvention, som Danmark er part i. I forhold til forslaget til kapitel 13 vil forældelsesloven have udfyldende karakter, i det omfang forhold ikke udtømmende er reguleret i forslaget til kapitel 13 eller i den gældende sølovs § 501.

Forslaget tilstk. 1 gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 62.

Der foreslås en toårig frist for anlæggelse af søgsmål for krav, der er omfattet af forslaget til kapitel 13. Dette gælder dog alene krav, der følger af Rotterdam-reglerne. Fristen regnes fra den dag, hvor godset udleveres, eller hvis dette ikke sker, det tidspunkt, hvor udlevering skulle have været gennemført. Fristdagen medregnes ikke.

Under forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/526, § 166, var der drøftelser om søgsmålsfristernes anvendelse for hhv. transportøren, den maritime udførende part og afsenderen m.v. Baggrunden for dette var, at krav fremsat mod f.eks. afsenderen ofte som følge af sagernes kompleksitet kunne nødvendiggøre en længere frist for anlæggelse af søgsmål og derfor med fordel kunne blive reguleret af national ret, jf. A/CN.9/616, § 123. Afgørende var dog hensynet til den retlige forudsigelighed og ikke mindst en lige behandling af parterne i en transportaftale, jf. A/CN.9/616, § 124, hvorfor det blev besluttet, at bestemmelserne i Rotterdam-reglernes kapitel 13 skal finde anvendelse på alle parter, der omfattes af regelsættet, jf. A/CN.9/616, § 125.

Fristen for anlæggelse af søgsmål følger Hamburg-reglernes toårige frist. Dette vil således være en ændring i forhold til den gældende etårige forældelsesfrist i sølovens § 501, stk. 1, nr. 6-7, som er baseret på Haag- og Haag-Visby-reglerne. Under forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/526, § 168, blev der stillet forslag om frister fra ét til tre år. Til trods for en vis støtte til at videreføre den etårige frist fra Haag-Visby-reglerne blev det af hensyn til bl.a. sager, der føres mod afsenderen, besluttet at indføre en toårig frist for anlæggelse af søgsmål, jf. A/CN.9/616, §§ 126 og 133.

Undladelse af at give meddelelse til transportøren i medfør af forslaget til § 279 påvirker ikke beregningen af fristen for anlæggelse af søgsmål, jf. A/CN.9/645, § 209.

Tidspunktet for, hvornår fristen for at anlægge søgsmål skal begynde at løbe, er baseret på udleveringstidspunktet, ligesom i Haag-Visby- og Hamburg-reglerne. Under forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/526, § 170, blev der udtrykt ønske om et i transportaftalen bestemt tidspunkt for udlevering, da spørgsmålet om, hvornår gods rent faktisk er udleveret, ellers ville skulle overlades til national ret. UNCITRAL fandt, jf. A/CN.9/616, §§ 134-137, at det er det faktiske udleveringstidspunkt, der skal lægges til grund. Afgørelsen af, om godset er udleveret, vil da bero på en konkret vurdering. Afgørende vil i de fleste tilfælde være det tidspunkt, hvor godset er overgivet til modtageren, dennes repræsentant eller en offentlig instans, f.eks. en toldmyndighed. Når godset er udleveret, begynder fristen at løbe og beregnes fra dagen efter udleveringsdagen.

For så vidt angår beregningstidspunktet for de tilfælde, hvor godset ikke (kan) udleveres helt eller delvist, fandt UNCITRAL, jf. A/CN.9/616, § 139, det betryggende at anvende den valgte formulering. Baggrunden herfor er, at der er tale om en standardformulering for totaltab, hvor der nødvendigvis må tages udgangspunkt i den kontraktretlige udleveringsdato for beregning af frister. Er der tale om et tidsinterval for udlevering af godset, vil fristberegningen skulle foretages med udgangspunkt i den senest angivne udleveringsdato.

Rotterdam-reglerne indeholder ikke en bestemmelse om, at fristen afbrydes ved anlæggelse af søgsmål. Det foreslås i stk. 1, sidste pkt., at fristen afbrydes ved anlæggelse af søgsmål. Dette er en national præcisering og fremgår ikke af Rotterdam-reglerne. Der er ikke herved tilsigtet en ændring af gældende ret.

Forslaget til stk. 2 gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 62, stk. 3, og er til dels baseret på artikel 25, stk. 2, i 1980-protokollen til FN's konvention om forældelse i internationale køb, 1974.

Med bestemmelsen foreslås det, at den, der har en indsigelse eller et krav, hvor fristen for anlæggelse af søgsmål er sprunget, kan anvende indsigelsen eller kravet til modregning over for et hovedkrav, typisk et fragtkrav, selv om muligheden for selvstændigt at indtale kravet er fortabt. Krav, der er større end hovedkravet, vil således kunne falde bort. De almindelige obligationsretlige regler om modregning vil finde anvendelse.

Forslaget til stk. 3 gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 63 og er baseret på Haag-Visby-reglernes artikel 3, stk. 6, 2. pkt., og Hamburg-reglernes artikel 20, stk. 4. Forslaget til stk. 3, 3. pkt., gennemfører det i Rotterdam-reglernes artikel 3 indeholdte skriftlighedskrav, der indebærer, at kravet om skriftlighed kan opfyldes ved elektronisk kommunikation, hvis parterne aftaler dette.

Det foreslås, at fristen for anlæggelse af søgsmål, jf. forslaget til stk. 1, ikke skal kunne afbrydes på anden vis end som nævnt i forslaget til stk. 1 og ikke skal kunne suspenderes.

Fristen kan dog forlænges ved en skriftlig erklæring fra den, som kravet er rejst mod. Kravet om skriftlighed kan opfyldes ved elektronisk kommunikation, hvis parterne aftaler dette.

Under forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/616, § 132, og A/CN.9/642, §§ 169-172, blev spørgsmålet om retssystemernes forskellige fortolkning af afbrydelse og suspension drøftet ("ordinary limitation periods", hhv. "peremptory limitation periods"). Flertallet var af den opfattelse, at Rotterdam-reglerne skulle regulere spørgsmålet udtømmende; dvs. en udtrykkelig hovedregel om, at fristen for anlæggelse af søgsmål ikke kan forlænges. Til hovedreglen knytter sig dog to undtagelser. For det første kan fristen forlænges, hvis parterne aftaler dette. For det andet indtræder en automatisk, men dog fortsat afgrænset, forlængelse af fristen i tilfælde, hvor søgsmål skal anlægges mod en bareboatbefragter, jf. bemærkningerne til forslaget til stk. 5.

Forslaget til stk. 4 gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 64 og er til dels baseret på Haag-Visby-reglernes artikel 3, stk. 6bis, og Hamburg-reglernes artikel 20, stk. 5.

Med bestemmelsen foreslås det, at et regressøgsmål kan anlægges efter udløbet af fristen i forslaget til stk. 1, forudsat at et sådant søgsmål anlægges inden for ét år fra den dag, hvor den, der søger regres, har betalt sin fordring eller har fået forkyndt en stævning. Fristberegningen skal ske fra den hændelse, der indtræder først.

Rotterdam-reglernes artikel 64 indeholder to mulige tidspunkter for, hvornår et regressøgsmål kan anlægges, når fristen for anlæggelse af søgsmål, jf. artikel 62, er udløbet; en frist, der bestemmes i national ret, eller 90 dage regnet fra det tidspunkt, hvor den, der søger regres, har betalt sin fordring eller har fået forkyndt en stævning. Fristberegningen skal ske fra den hændelse, der indtræder først.

Under forhandlingerne i UNCITRAL, jf. A/CN.9/526, § 176, blev det bemærket, at regressøgsmål i visse stater først kan anlægges, når det krav, som der søges regres for, er endeligt fastslået ved dom. Ved A/CN.9/WG.III/WP 32 blev teksten ændret for at tage højde for denne problemstilling; man valgte dog, jf. A/CN.9/616, § 152, uanset at bibeholde den oprindelige formulering, som også kendes fra Hamburg-reglerne. Årsagen hertil er, at artikel 64, litra a, giver mulighed for, at kontraherende stater kan anvende de længere frister, der måtte fremgå af national ret, jf. A/CN.9/616, § 150. Den i artikel 64, litra b, foreslåede 90-dages frist skal derfor alene betragtes som en "default rule", hvis den kontraherende stat ikke vælger at gøre brug af den deklatoriske mulighed for at anvende national ret, jf. A/CN.9/510, § 60.

Det blev, jf. A/CN.9/WG.III/WP 32, foreslået at erstatte "state" med "jurisdiction" i det, der nu er artikel 64, litra a, hvortil det er bemærket i A/CN.9/WG.III/WP 56, note 246, at denne ændring er gennemført for at give mulighed for anvendelse af føderal lovgivning i stater med føderal styreform.

Det er valgt at benytte denne deklatoriske bestemmelse i Rotterdam-reglernes artikel 64, litra a, og foreslås i stk. 4, at fristen for anlæggelse af regressøgsmål bestemmes til ét år.

Forslaget til stk. 5 gennemfører Rotterdam-reglernes artikel 65 og indebærer, at fristen for anlæggelse af søgsmål udvides i de tilfælde, hvor søgsmål anlægges mod en bareboatbefragter eller den, der identificeres som værende transportør i henhold til forslaget til § 294, stk. 2.

Bestemmelsen er opbygget tilsvarende Rotterdam-reglernes artikel 64. I forhold til spørgsmålet om fristberegning gør de samme begrundelser sig gældende, hvorfor der henvises til bemærkningerne til forslaget til stk. 4 ovenfor.

Baggrunden for undtagelsen til hovedreglen i forslaget til stk. 1 er et ønske om at imødekomme den sagsøger, der har vanskeligheder ved at konstatere, hvem der er den reelle transportør i Rotterdam-reglernes forstand og dermed også den, der ifalder ansvar, jf. A/CN.9/526, § 164. Rotterdam-reglernes artikel 37, stk. 2, som gennemføres ved forslaget til § 294, stk. 2, indeholder en art vejledning til, hvordan transportørens identitet kan fastslås, hvis transportoplysningerne ikke indeholder oplysninger herom. Under den afsluttende session i UNCITRAL's Kommission, jf. A/63/17, § 210, fastholdt man henvisningen til bareboatbefragteren med en begrundelse om at give sagsøger de nødvendige proceduremæssige redskaber til at kunne sagsøge bareboatbefragteren, når denne er identificeret som værende transportør.

Det er valgt at benytte den deklaratoriske bestemmelse i Rotterdam-reglernes artikel 65 litra a, og foreslår, at fristen for anlæggelse af søgsmål mod bareboatbefragteren eller den, der er identificeret som transportør, bestemmes til ét år.

I medfør af forslaget til *stk. 6* bestemmes ved en henvisning til den gældende sølovs § 501, stk. 6, at forældelsesloven i øvrigt finder anvendelse. Dette følger af § 28 i lov om forældelse af fordringer.

I forhold til krav, hvor søgsmålsfristen efter forslaget til stk. 1 er sprunget, som gøres gældende som modkrav efter forslaget til stk. 2, indebærer dette, at sådanne krav undergives de almindelige forældelsesregler. Dvs. at kravet kun kan anvendes som modkrav, inden forældelse indtræder.

Forslaget til stk. 7 angiver de nationale særregler, der foreslås indsat i forslaget til kapitel 13. Disse bestemmelser er ikke omfattet af Rotterdam-reglerne og skal derfor heller ikke underlægges den søgsmålsfrist m.v., der følger af forslaget til § 504, stk. 1-5. For de i stk. 7 nævnte bestemmelser gælder dansk rets almindelige forældelsesregler.

Til § 2

Den foreslåede ophævelse af kapitel 4 i dykkerloven indebærer, at Dykkerrådet nedlægges. Nedlæggelsen sker som et led en sanering i råd, nævn, udvalg mv. og som et led i effektiviseringen inden for den offentlige sektor, jf. regeringsgrundlaget.

Erhvervs- og Vækstministeriet og Søfartsstyrelsen vil efter nedlæggelsen fortsat inddrage de relevante interesseorganisationer på dykkerområdet i spørgsmål inden for dykkerlovens område, hvor der måtte være behov herfor, men ikke i regi af et stående udvalg. Interesseorganisationerne vil derfor blive hørt og inddraget i forbindelse med forslag til ænd-

ring af dykkerloven, bekendtgørelser udstedt i medfør af dykkerloven samt spørgsmål om administration af dykkerloven.

Til § 3

Til nr. 1

Den foreslåede bestemmelse lægger op til, at der kan fastsættes skærpede sikkerhedskrav for skibe, hvis sejlads i de arktiske farvande udgør en særlig risiko, herunder krav om lods. Dette sker for at forbedre sejladsikkerheden. Reglerne vil skulle fastsættes inden for de rammer, som følger af international ret, herunder FN's Havretskonvention af 10. december 1982.

I lyset af den stigende sejlads med udenlandske passagerskibe i grønlandske farvande vil bestemmelsen bl.a. blive benyttet til at fastsætte krav om lods for passagerskibe, som medfører et stort antal personer, men det er ikke hensigten, at bestemmelsen generelt skal blive benyttet til at fastsætte lodspligt for alle skibe, der sejler ved Grønland. De administrative regler, som fastlægger det præcise omfang af lodspligten, vil blive fastsat efter høring af de involverede parter. Bestemmelsen vil også, såfremt der viser sig et behov herfor, kunne benyttes til at fastsætte skærpede sikkerhedskrav til f.eks. skibe, der medfører en last, som er særligt skadelig for det skrøbelige arktiske miljø.

Til nr. 2

Der foreslås med bestemmelsen en mindre præcisering af, hvilke bestemmelser i søloven, Søfartsstyrelsen kan føre tilsyn med. Den foreslåede ændring bringer bestemmelsen i overensstemmelse med lov nr. 249 af 21. marts 2012 og lov nr. 1384 af 23. december 2012.

Til § 4

Til nr. 1

Der etableres hjemmel til at fravige det i lodslovens almindelige krav om, at lodserier skal være hjemmehørende i et EU-land/EØS-land.

Til nr. 2

Med forslaget indsættes et kapitel 13 b i lodsloven om lodsning i grønlandske farvande, som foreskriver, at lodsning af de skibe, som er omfattet af lodspligt, alene må foretages af lodser, som er certificerede i medfør af lodsloven. Det foreslås også, at en række af lodslovens bestemmelser om lodseres forpligtelser og om det offentlige tilsyn mv. skal finde anvendelse i forbindelse med den lovpligtige lodsning i grønlandske farvande. De lodser, som certificeres til at foretage lovpligtig lodsning i de grønlandske farvande, skal således opfylde lodslovens almindelige krav, herunder kravet om særligt kendskab til de farvandsområder, som de certificeres til at foretage lodsning i.

Kravet om lodspligt vil blive indført trinvist for dels at sikre, at søfartserhvervet og de personer, der arbejder som "kendt mand", får passende tid til at indrette sig på de nye krav, og dels for at sikre, at det tilstrækkelige antal lodser kan stilles til rådighed for erhvervet. Det forventes, at første del af lodsordningen kan træde i kraft i foråret 2014.

Personer, der arbejder som "kendt mand" vil have mulighed for at videreføre denne virksomhed på skibe, der ikke er omfattet af den lovbestemte lodspligt. Personer, der arbejder som "kendt mand" vil desuden have mulighed for at uddanne sig som lods og dermed blive certificeret til at foretage lodsnings i grønlandsk farvand. De kendte mænd vil få et passende varsel til at tage den nødvendige uddannelse til lodser. Uddannelsens omfang og længde vil afhænge af en konkret vurdering af den "kendte mands" kvalifikationer og sejlads erfaring. Lodsloven indeholder mulighed for at dispensere fra visse af kravene til lodser under forudsætning af, at det ikke sker på bekostning af sejlads sikkerheden. Disse muligheder vil også kunne anvendes i relation til den nye ordning i Grønland. Det kan fx være relevant for en "kendt mand", der har meget omfattende erfaring med sejlads i relevante grønlandske farvande.

De lovpligtige grønlandske lodsnings vil kunne varetages af såvel private som offentligt ejede lodserier. Samtlige lodsnings ved Grønland vil dermed blive konkurrenceudsat, og ingen lodserier tildeles hel eller delvis eneret til grønlandske lodsnings.

Det er hensigten at etablere den nødvendige lodskapacitet i Grønland. Lodskapaciteten vil blive opbygget gradvis med inddragelse af relevante grønlandske myndigheder og organisationer, og reglerne om lodspligt vil følge kapacitetsopbygningen. Lovforslaget giver ministeren mulighed for at aftale med lodserier, herunder private lodserier, at de får forsyningspligten med lovpligtige grønlandske lodsnings. Lovforslaget giver endvidere mulighed for at pålægge statsligt ejede lodserier forsyningspligten. I opstartsfasen vurderes det hensigtsmæssigt at pålægge det statslige lodsvæsen, DanPilot, forsyningspligten, men på sigt vil andre lodserier kunne overtage forsyningspligten, hvis det pågældende lodseris lodser er certificeret til at udføre lovpligtig lodsnings i Grønland.

Til nr. 3

Med bestemmelsen indsættes en hjemmel i lodsloven til at sætte de dele af loven, som er nødvendige for gennemførelsen af ordningen med lodspligt for skibe, hvis sejlads udgør en særlig risiko, i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger. Det er forudsat at disse bestemmelser kan sættes i kraft ad flere gange. Der åbnes derimod ikke mulighed for administrativt at sætte lovens øvrige bestemmelser, herunder de generelle bestemmelser om almindelig lodspligt for skibe, som er lastet med olie, kemikalier eller gasarter eller som medfører mere end 5000 tons bunkersolie, i kraft for Grønland.

Til § 5

Til nr. 1, 9, 11 og 12

Der foreslås som § 19 a i lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. indsat en ny bestemmelse med forbud for rederen til at opsig søfarende, så længe de holdes som gidsler af pirater. Forbuddet foreslås endvidere indskrevet i lovens § 5, stk. 1 om opsigelsesfristen for menige søfarende samt i § 37, stk. 1 og § 47, stk. 1 for at sikre, at forbuddet også omfatter opsigelse af henholdsvis skibsofficerer og skibsførere.

Lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. § 17 om skibsførerens/rederens adgang til at afskedige den søfarende finder ikke anvendelse for søfarende, når de holdes som gidsler af pirater, idet en sådan situation ikke indebærer, at den søfarende misligholder ansættelsesforholdet.

Som en konsekvens af indførelsen af forbud mod at opsig en søfarende, der holdes som gidsel, optjener den søfarende løbende hyre fra rederen i den periode, hvor den søfarende er gidsel hos sørøvere. Den søfarende kan i denne forbindelse ikke anses for uberettiget at have unddraget sig sin tjeneste hverken i en gidselperiode på skibet eller i land, jf. lovens § 21, stk. 3. Ved lov nr. 493 af 12. maj 2010 blev der foretaget en ændring bl.a. af lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v., som indebærer af lovens sondring mellem søfarende (personer ansat af rederen til udførelse af skibstjeneste) og de såkaldt uegentlige søfarende (personer ansat af rederen til andet arbejde om bord end skibstjeneste samt personer ansat af andre end rederen) bortfalder, således at begge personalekategorier bliver omfattet af begrebet søfarende. Denne lovændring forventes at træde i kraft den 20. august 2013, samtidig med at den internationale konvention om søfarendes arbejdsforhold træder i kraft. Når begrebet "søfarende" anvendes i denne lov skal det forstås i overensstemmelse med lov nr. 493 af 12. maj 2010.

Det følger af § 1 a i lov om søfarendes ansættelsesforhold, at rederens forpligtelse til at overholde krav, der gælder efter lov om søfarendes ansættelsesforhold, også gælder i relation til personer, der er ansat til at udføre arbejde om bord af andre end rederen. Det bemærkes, at § 1 a træder i kraft den 20. august 2013.

Til nr. 2 og 3

Den foreslåede nye bestemmelse i § 10 a, stk. 2 har til formål, at sikre, at den danske stat (Søfartsstyrelsen), hvor besætningsmedlemmernes pårørende savner forsørgelse som følge af gidseltagning, kan yde et rimeligt økonomisk tilskud til den søfarendes ægtefælle, børn under 18 år samt tilsvarende nære pårørende, som den søfarende har forsørgerpligt overfor. Tilskudsreglen gælder for nærmeste pårørende uanset hvor de bor i verden. Muligheden for at få et økonomisk tilskud vil formentlig være mest relevant for pårørende, der bor uden for Danmark, idet gidslernes herboende pårørende vil være omfattet af de almindelige regler om udbetaling af kontanthjælp efter loven om aktiv socialpolitik.

Tilskudsreglen finder anvendelse for den søfarendes ægtefælle og børn, men vil også kunne udstrækkes til at omfatte tilsvarende nære pårørende, som den søfarende har forsørgelsespligt over for, f.eks. en samlever, der passer den søfarendes børn, og derfor kan få hjælp til børnenes underhold. Reglen omfatter ikke de situationer, hvor de pågældende f.eks. fra rederiet får tilsendt hele eller dele af den søfarendes løn, og dette fortsætter under gidselsituationen. Det økonomiske tilskud er begrænset til den periode, hvor den søfarende holdes som gidsel, og det vedrører alene underhold som f.eks. forplejning, hygiejne, rimelig husleje for familien o.l. Endeligt skal det økonomiske tilskud være rimeligt, dvs. som udgangspunkt den søfarendes månedlige hyre under sygdom, dog altid begrænset af det til enhver tid gældende højeste sygedagpengebeløb efter lov om sygedagpenge.

Tilskud kan ydes hvis de søfarendes pårørende ikke har midler til deres forsørgelse ved f.eks. gennem egne midler, ved overførelse af midler fra den søfarendes arbejdsgiver eller mulighed for sociale ydelser, der hvor de bor. For pårørende i Danmark vil sådan mulighed foreligge gennem de særlige offentlige sociale ydelser.

Det følger endvidere af lovforslagets § 5, nr. 4, at udgifterne til det statslige tilskud til det rimelige underhold vil blive finansieret gennem den i lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. nævnte pulje til hjælp til økonomisk beskyttelse af efterladte søfarende på danske skibe i danske og udenlandske havn samt på udenlandske skibe i danske havne. Puljen blev etableret ved lov nr. 622 af 14. juni 2011 i forbindelse med at statens tilskud til Søfartens Arbejdsmiljøråd og Handelsflådens Velfærdsråd bortfaldt. Størelsen af den årlige pulje til efterladte søfarendes hjemrejse mv. fastsættes på de årlige finanslove og er på finansloven for 2013 på 1,7 mio.kr.

Til nr. 4

Der er tale om en konsekvensændring af henvisningen til lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. § 18 d i lovens § 15, stk. 1, som følge af lovforslagets § 5, nr. 6.

Til nr. 5

Det foreslås at tilpasse overskriften til afsnit 3 a i lovens kapitel 2 b, således at der i overskriften tages højde for lovforslagets § 5, nr. 7, om rederens pligt til at drage omsorg for de søfarende ved sejlads i farvande, hvor der er fare for sørøveri.

Til nr. 6

Når der i lovforslaget er anvendt betegnelsen sørøveri omfatter det handlinger, der er omfattet af reglen i artikel 101 i havretskonventionen samt tilsvarende røveriske overfald af særlig farlig karakter på skib i farvande, der er omfattet af et lands søterritorium eller i havn.

Med lovforslagets § 5, nr. 6, indføres en generel skærpet omsorgspligt over for besætningsmedlemmer, når skibe sejler til områder, hvor der er fare for sørøveri. Pligten omfatter

for det første, at rederiet skal tage de relevante skridt til at forebygge overfald, herunder sikre, at besætningsmedlemmer i fornødent omfang er instrueret om, hvorledes de skal forholde sig for at undgå angreb, og hvorledes de skal forholde sig, hvis skibet angribes. Når angreb har fundet sted, skal følgerne begrænses for de søfarende og deres pårørende. Det materiale, som de internationale organisationer har udarbejdet inden for rammerne af "Maritime Piracy - Humanitarian Response" og god praksis for, hvordan rederierne bør støtte tilfangetagne søfarende og deres pårørende, kan tjene som vejledning for omsorgspligten.

Rederiet skal også, i overensstemmelse med hvad der må anses for god rederipraksis, medvirke til, at søfarende, der er taget som gidsler i forbindelse med sørøveri, løslades hurtigst muligt.

Når det er bekræftet, at gidseltagning har fundet sted, er det sædvanlig rederipraksis, at der i rederiet etableres et krisestyringshold med erfaring i håndtering af, hvorledes gidselforhandlinger håndteres. De færreste rederier råder over sådan ekspertise. Det er derfor sædvanligt, at der indhentes professionel ekstern bistand. Der udpeges normalt én person, som forestår kommunikationen med gidselstagerne, men en lang række andre opgaver vil tillige skulle varetages, herunder rederiets underretning og kontakt med de pårørende, tilvejebringelse og håndtering af løsepengene, gidslernes udveksling og deres sikkerhed efter løsladelsen samt hjemrejse, forening med pårørende samt sundhedsundersøgelser og eventuelt lægelig og psykologisk behandling.

Det er hensigten, at der ved vurderingen af, om rederen har gjort tilstrækkeligt for at sikre løsladelse, særligt skal tages hensyn til, hvad der anses som god praksis i erhvervet.

Lovforslaget indebærer ikke et krav om, at der skal være tegnet såkaldte "kidnap and ransom"-forsikringer. Det vurderes også, at et sådant krav vil kunne føre til vanskelighed med at opnå forsikring.

Rederiers manglende overholdelse af en række af de specifikke krav vedrørende forebyggelse af sørøveri og væbnede overfald er strafsanktionerede. Det gælder bl.a. manglende overholdelse af Søfartsstyrelsens bekendtgørelse om forebyggelse af pirateri og væbnede overfald på danske skibe.

I lighed med, hvad der allerede i dag gælder vedrørende lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. kapitel 3a, kan bestemmelsen håndhæves civilretligt ved søgsmål ved domstolene eller i det faglige system. Der er tale om en retsstandard, og rederier, der ikke lever op til kravene, kan ifalde erstatningsansvar i overensstemmelse med dansk rets almindelige regler herom. Et sådant ansvar vil i særlige tilfælde efter omstændighederne tillige kunne gøres gældende over for andre personer, der har medvirket til, at omsorgspligten er tilsidesat.

En eventuel sag, der indledes, mens gidselsagen endnu verserer, vil kunne medføre skade for forhandlingerne med gidseltagerne. Det er derfor forudsat, at søgsmål vedrørende manglende overholdelse af bestemmelsen først indledes, efter gidseltagningen er afsluttet.

Til nr. 7 og 8

Der er tale om nyaffattelser af kapitlerne 3 b og 3 c i lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. som følge af indsættelsen af en ny § 18 c i kapitel 3 a. Der gennemføres ingen indholdsmæssig ændring af kapitlerne 3 b og 3 c. Der henvises derfor til lovbemærkningerne til de gældende §§ 18 c og 18 d, der med ændringen bliver til §§ 18 d og 18 e.

Til nr. 10

Der er tale om en konsekvensændring af henvisningen til sømandslovens § 18 c og § 18 d i lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. § 35, stk. 1, som følge af lovforslagets § 5, nr. 6.

Til nr. 13

Forslaget medfører, at de nye bestemmelser i § 18 c om rederens pligt til at drage omsorg for de søfarende ved sejladslads til områder med fare for sørøverier, § 19 a om forbud mod opsigelse af den søfarende m.v. og § 10 a, stk. 2, om tilskud til underhold til søfarendes nærmeste pårørende som følge af en gidselsituation også vil omfatte føreren af skibet. Som konsekvens af de nye bestemmelser er der endvidere foretaget en ajourføring af bestemmelsens nummerering.

Til nr. 14

Der foreslås en nyaffattelse af § 65 i lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. som konsekvens af de øvrige foreslåede ændringer i lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. Forslaget er primært en ajourføring af nummereringen af en række bestemmelser. Der henvises derfor til lovbemærkningerne til den gældende § 65 i lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v., jf. bemærkningerne til § 3, nr. 2, i lovforslag L 109 af 13. januar 2011.

Til § 6

Ved lov nr. 493 af 12. maj 2010 blev lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. § 49 ændret, idet der blev indsat en række nye numre i bestemmelsen. Den ændrede bestemmelse er imidlertid endnu ikke trådt i kraft og ophæves som følge af nyaffattelsen af § 49.

Til § 7

Ved lov nr. 251 af 30. marts 2011 blev lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. § 65 ændret, idet der blev indsat en række nye numre i bestemmelsen. Den ændrede bestemmelse er imidlertid endnu ikke trådt i kraft og ophæves som følge af nyaffattelsen af § 65.

Til § 8

Med lovforslagets § 3, nr. 2, foreslås en mindre ændring af § 20 a i lov om sikkerhed til søs, således som denne blev affattet ved lov nr. 1384 af 23. december 2012. Da den tidligere affattelse af § 20 a endnu ikke er sat i kraft, er det nødvendigt at nyaffatte bestemmelsen og samtidig ophæve den

bestemmelse, som blev indført ved lov nr. 1384 af 23. december 2012.

Til § 9

Med lovforslagets § 1, nr. 9, foreslås mindre ændringer i sølovens kapitel 11, således som det blev affattet ved § 1, nr. 30, i lov nr. 599 af 24. juni 2005. Da den tidligere affattelse af kapitel 11 i søloven endnu ikke er sat i kraft, nyaffattes kapitlet og samtidig ophæves det kapitel, som blev indført ved lov nr. 599 af 24. juni 2005.

Til § 10

Den foreslåede bestemmelse bemyndiger erhvervs- og vækstministeren til at sætte reglerne i kraft i Danmark. Dele af loven kan sættes i kraft på forskellige tidspunkter og ad flere gange. Ændringerne af søloven vedrørende reglerne for skibsregistrering træder dog i kraft den 1. oktober 2013, jf. det foreslåede stk. 1.

Det gør det bl.a. muligt at sætte reglerne i lovforslaget i kraft samtidig med henholdsvis Rotterdam-reglernes og 2010 HNS-konventionens internationale ikrafttræden. Der kan være behov for at sætte reglerne om indberetning af bidragspligtig import, af HNS-stoffer, jf. § 223 i søloven, i kraft, før 2010 HNS-konventionen træder i kraft. Det skyldes, at Danmark i forbindelse med ratifikationen skal give oplysninger om importeret HNS-mængde, da dette så indgår i beregningerne over, hvorvidt der blandt de ratificerende lande kan opnås den mængde HNS-import – 40 mio. tons – der skal til for at sætte konventionen i kraft internationalt. Herudover sikres det, at fonden, hvis der kort tid efter, at denne er trådt i kraft, opstår et uheld, hvor fonden skal træde til med betalinger, har mulighed for at opkræve de nødvendige midler til at påbegynde udbetaling af erstatning.

Til § 11

Det foreslås som overgangsregel, at eksisterende danske selskaber, der på grund af bestyrelsesmedlemmers nationalitet ikke i dag er forpligtet til at lade deres skibe registrere i dansk register, efter tilpasningen af det kvalificerede nationalitetskrav fortsat skal kunne eje de skibe under udenlandsk flag, som de ejede ved loven ikrafttræden.

Til § 12

Til stk. 1

Lovforslaget gælder ikke for Færøerne og Grønland.

Til stk. 2

Lovændringerne i søloven (§ 1), dykkerloven (§ 2), lov om sikkerhed til søs (§ 3), lodsloven (§ 4) og lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. (§ 5) kan sættes i kraft helt eller delvis for Grønland ved kongelig anordning med de tilpasninger, som de grønlandske forhold tilsiger, idet det dog bemærkes, at dele af det sagsområde som er dækket af lov om søfarendes ansættelsesforhold er grønlandsk selvstyrea-

nliggende. Dele af loven kan sættes i kraft på forskellige tidspunkter og ad flere gange

Danmark har undertegnet ændringsprotokollen til HNS-konventionen på vegne af Grønlands Selvstyre med ratifikationsforbehold, da Grønlands Selvstyre har meddelt, at det ønsker at blive omfattet af ændringsprotokollen til HNS-konventionen.

Danmark har på vegne af Grønlands Selvstyre undertegnet Rotterdam-reglerne med sædvanligt territorielt forbehold.

Til stk. 3

Lovændringerne i søloven, bortset fra bestemmelserne vedrørende skibsregistrering (§ 1, nr. 1-6), dvs. § 1 nr. 7-35,

kan sættes i kraft helt eller delvis for Færøerne ved kongelig anordning med de tilpasninger, som de færøske forhold tilsiger. Dele af loven kan sættes i kraft på forskellige tidspunkter og ad flere gange.

Danmark har på vegne af Færøernes Hjemmestyre undertegnet tillægsprotokollen til HNS-konventionen med sædvanligt territorielt forbehold, da Færøernes Hjemmestyre ønsker at vende tilbage til spørgsmålet på et senere tidspunkt.

Danmark har på vegne af Færøernes Hjemmestyre undertegnet Rotterdam-reglerne med sædvanligt territorielt forbehold.

- 1) [1999] Lloyd's Rep. 11.
- 2) [1955] 1 QB 158.
- 3) Ligeledes Lorenzo, The Rotterdam Rules: a practical Annotation, informa 2009, p. 88; Baughen, A New Convention for the Carriage of Goods by Sea – The Rotterdam Rules, Lawtext 2009, p. 185.
- 4) The International Maritime Solid Bulk Cargoes Code.
- 5) [2000] Lloyd's Rep. 319.
- 6) [1990] Lloyd's Rep. 252, med omtale af ældre domspraksis.
- 7) Sturley, Fujita og van der Ziel, The Rotterdam Rules, p. 345, pkt. 12.056.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

<i>Gældende formulering</i>	<i>Lovforslaget</i>
<p>§ 1. <i>Stk. 2.</i> Som dansk ejer anses</p> <p>a. danske statsborgere,</p> <p>b. danske statsinstitutioner og kommuner,</p> <p>c. stiftelser og foreninger, hvis ledelse udelukkende består af danske statsborgere, der er bosat her i riget,</p> <p>d. partrederier, hvoraf mindst to tredjedele ejes af danske statsborgere, og hvis bestyrende reder er dansk og har bopæl her i riget,</p> <p>e. aktieselskaber og andre selskaber med begrænset ansvar, der har valgt en bestyrelse, når mindst to tredjedele af denne består af danske statsborgere, der er bosat her i riget,</p> <p>f. anpartsselskaber, der ikke har valgt en bestyrelse, når mindst to tredjedele af direktionen er danske statsborgere, der er bosat her i riget,</p> <p>g. andre selskaber, hvori mindst to tredjedele af deltagerne er danske statsborgere, der er bosat her i riget.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Såfremt stiftelser, foreninger eller selskaber er deltagere i partrederier eller i de i stk. 2, litra g, nævnte selskaber, må hver deltager opfylde betingelserne for at kunne anses som dansk ejer.</p>	<p>§ 1</p> <p>I søloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 856 af 1. juli 2010, som ændret bl.a. ved lov nr. 599 af 24. juni 2005, § 13 i lov nr. 1563 af 20. december 2006, § 1 i lov nr. 249 af 21. marts 2012, og senest ved § 1 i lov nr. 1384 af 23. december 2012, foretages følgende ændringer:</p> <p>1. § 1, stk. 2 og 3, affattes således: »<i>Stk. 2.</i> Som dansk ejer anses:</p> <p>a) Danske statsborgere.</p> <p>b) Danske statsinstitutioner og kommuner.</p> <p>c) Juridiske personer, som er oprettet i medfør af dansk lovgivning eller registreret som danske selskaber, stiftelser eller foreninger her i landet.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Partrederier anses for dansk ejede, hvis mindst halvdelen af partsrederiet ejes af fysiske eller juridiske personer, som er omfattet af stk. 2, og den bestyrende reder opfylder betingelserne i stk. 2.«</p>
<p>§ 2. For skibe, der ikke kan anses for danske, jf. § 1, men som tilhører personer, selskaber eller lignende, der er omfattet af De Europæiske Fællesskabers regler om etableringsret, arbejdskraftens frie bevægelighed og udveksling af tjenesteydelser, kan erhvervsministeren fastsætte regler om betingelserne for registrering som dansk skib, herunder krav om, at skibet skal administreres, kontrolleres og dirigeres fra Danmark.</p>	<p>2. § 2, stk. 1, affattes således: »For skibe, der ikke kan anses for danske, jf. § 1, kan erhvervs- og vækstministeren fastsætte regler om betingelserne for registrering som dansk skib, herunder krav om, at skibet skal administreres, kontrolleres og dirigeres fra Danmark, og at der for juridiske personer, der ikke er omfattet af den Europæiske Unions regler, skal udpeges en enhed i Danmark, der kan stævnes ejerens eller på rederens vegne.«</p>
<p>§ 5. <i>Stk. 2.</i> Skibsnavne for skibe med en bruttotonnage på 20 eller derover, jf. § 10, stk. 1, kan kun registreres, hvis de tydeligt adskiller sig fra andre registrerede skibsnavne.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Skibsregistrator skal nægte registrering af skibsnavne, der griber ind i et af et andet rederi benyttet særpræget navngivningssystem.</p> <p><i>Stk. 4.</i> Navn og hjemsted skal angives på skibet.</p> <p><i>Stk. 5.</i> Ved udslettelse af skibet af skibsregistret fortabes retten til skibets navn. Retten til skibets navn kan dog på ejerens begæring forbeholdes for et tidsrum af 3 år regnet fra udslettelsen.</p> <p><i>Stk. 6.</i> Bestemmelsen i stk. 2 finder ikke anvendelse på skibe, der er optaget i medfør af § 10, stk. 2, eller § 12.</p>	<p>3. § 5, stk. 2 og 6, ophæves. Stk. 3-5 bliver herefter stk. 2-4.</p>
<p>§ 17. <i>Stk. 5.</i> Et skib, der er optaget i skibsbygningsregistret, udslettes, når skibet afleveres af værftet, jf. dog § 20, stk. 3. Endvidere udslettes skibet af skibsbygningsregistret, såfremt det går tabt, mens det er under bygning, jf. stk. 2.</p>	<p>4. § 17, stk. 5, affattes således: »<i>Stk. 5.</i> Et skib, der er optaget i medfør af § 1, udslettes på ejerens skriftlige begæring, såfremt skibet ønskes optaget i et udenlandsk register, og skibet administreres, kontrolleres og dirigeres effektivt fra Danmark, jf. dog § 20, stk. 3. Et skib, som er optaget i medfør af § 1, kan også udslettes på ejerens skriftlige begæring, såfremt skibet opta-</p>

	ges i registeret i en anden EU-land/EØS-land og drives derfra eller har anden reel tilknytning til den pågældende stat, jf. dog § 20, stk. 3.« Stk. 5 bliver herefter stk. 6.
§ 26. <i>Stk. 2.</i> Reglerne i § 3 og § 5, stk. 2-6, finder ikke anvendelse på et dansk skib, der midlertidigt fører et andet nationalitetsflag end det danske.	5. I § 26, stk. 2, ændres »§ 5, stk. 2-6,« til: »§ 5, stk. 2-4,«.
§ 103. <i>Stk. 2.</i> Som bestyrende reder kan vælges en person, et aktieselskab eller et ansvarligt selskab, der opfylder de i § 1, stk. 2, henholdsvis litra a, e, f og g, fastsatte betingelser.	6. I § 103, stk. 2, ændres »litra a, e, f og g,« til: »litra a og c,«.
§ 138. Skibsføreren skal under rejsen drage omsorg for ladningen og i det hele varetage ladningsejerens tarv. I dette øjemed kan denne uden særlig fuldmagt indgå aftaler og optræde som sagsøger på ladningsejerens vegne efter de regler, der gælder for transportøren, jf. §§ 266 og 267.	7. I § 138, 2. pkt., ændres »§§ 266 og 267« til: »§ 271«.
§ 161. <i>Stk. 4.</i> Har en af de ansvarlige måttet udrede mere, end der påhviler vedkommende, kan denne holde sig til den anden for det overskydende. Over for dette krav kan den anden benytte sig af den ret til ansvarsfritagelse eller ansvarsbegrænsning, som denne ville kunne gøre gældende over for skadelidte i medfør af lov eller i medfør af kontraktforbehold. Forbehold kan dog ikke gøres gældende i den udstrækning, det fritager for ansvar i videre omfang end reglerne i §§ 274-285, 287-289 og 418-424 eller tilsvarende regler i fremmed ret, som finder anvendelse i forholdet til skadelidte. [Det bemærkes, at kapitel 11, som affattet ved § 1, nr. 30, i lov nr. 599 af 24. juni 2005, ikke er trådt i kraft. Kapitlet er gengivet nedenfor i relation til ophævelsen af § 9, der ophæver § 1, nr. 30, i lov nr. 599 af 24. juni 2005.]	8. I § 161, stk. 4, 3. pkt., ændres »§§ 274-285, 287-289« til: »§§ 257, 260, 267, 272-275, 277-278, 280-284«.
	9. Kapitel 11 affattes således: »Kapitel 11 <i>Om ansvar for skade opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer efter reglerne i HNS-konventionen</i> § 211. Ejeren af et skib er uden hensyn til skyld ansvarlig for enhver HNS-skade, der opstår under søtransport af HNS-stoffer som last, og som er forvoldt af de farlige eller forurenende egenskaber ved HNS-stoffet. Forvoldes HNS-skade ved en række af hændelser, der har samme oprindelse, påhviler ansvaret den, som på tidspunktet for den første af disse hændelser var ejer af skibet. <i>Stk. 2.</i> Ved HNS-skade forstås skade, som resulterer i 1) tab af liv eller personskade om bord på eller uden for det skib, der transporterer HNS-stoffer, 2) tab af eller skade på ejendom uden for det skib, der transporterer HNS-stoffer, 3) tab eller skade på grund af forurening af miljøet, dog således at erstatning for forringelse af miljøet bortset fra tabt fortjeneste som følge af en sådan forringelse begrænses til

udgifterne ved rimelige forholdsregler i forbindelse med genoprettelse, der er truffet eller vil blive truffet, og

4) udgifter, skade eller tab, som følger af rimelige forholdsregler, der er truffet for at afværge eller begrænse en HNS-skade, efter at hændelser, som forårsager eller medfører alvorlig og umiddelbar fare for HNS-skade, er indtruffet.

Stk. 3. Dette kapitel finder ikke anvendelse

1) på sådan forureningsskade som beskrevet i § 191, stk. 2,
2) på skader forårsaget af radioaktivt materiale af klasse 7 enten i den internationale kode for maritimt farligt gods (IMDG-koden) eller den internationale kode for transport af gods i fast form i bulk (IMSBC),

3) på krav i henhold til kontrakter om godstransport og passagerbefordring, eller

4) i det omfang de er uforenelige med den lovgivning om erstatning til arbejdstagere eller sociale sikringsordninger, som finder anvendelse.

Stk. 4. Er det ikke muligt på rimelig måde at adskille skader forårsaget af HNS-stoffer og skade forvoldt på anden måde, anses den samlede skade for at være forårsaget af HNS-stoffer. Det gælder ikke, i det omfang der er tale om forureningsskade omfattet af § 191 eller skade forvoldt af radioaktivt materiale som nævnt i stk. 3, nr. 1 og 2.

§ 212. Ved HNS-stoffer forstås i dette kapitel

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

2) skadelige flydende stoffer, der transporteres i bulk, som beskrevet i regel 1.10 i bilag II til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe, 1973, som ændret ved protokollen hertil af 1978 (MARPOL 73/78) samt stoffer og blandinger, der midlertidigt er kategoriseret som hørende til i forureningskategori X, Y eller Z i overensstemmelse med regel 6.3 i ovennævnte bilag II,

3) farlige flydende stoffer, der transporteres i bulk, som beskrevet i kapitel 17 i den internationale kode for konstruktion og udrustning af skibe, som fører farlige kemikalier i bulk (IBC-koden), samt de farlige produkter, for hvilke midlertidige transportbetingelser er fastlagt i overensstemmelse med kodens paragraf 1.1.6,

4) farlige og forurenende stoffer, materialer og genstande i emballeret form, som er omfattet af den internationale maritime farligt godskode (IMDG-koden),

5) flydende gas som beskrevet i kapitel 19 i den internationale kode for konstruktion og udrustning af skibe til transport af flydende gas i bulk, (IGC-koden), samt de produkter, for hvilke midlertidige transportbetingelser er fastlagt i overensstemmelse med kodens paragraf 1.1.6,

6) flydende stoffer, der transporteres i bulk, med et flammepunkt, der ikke overstiger 60° C (målt ved en prøve i lukket beholder),

7) gods i fast form i bulk med farlige kemiske egenskaber, som er omfattet af den internationale kode for transport af

gods i fast form i bulk (IMSBC), i det omfang disse stoffer også er underlagt bestemmelserne i den internationale kode for maritimt farligt gods (IMDG-koden), der var gældende i 1996, når de transporteres i emballeret form,

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

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

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

Stk. 4. Ved ejer forstås i dette kapitel for registrerede skibes vedkommende den, der er registreret som ejer eller, hvis skibet ikke er registreret, den, som er ejer af skibet. Ejes et skib af en stat, men benyttes det af et selskab, der i denne stat er registreret som skibets bruger, anses selskabet som skibets ejer.

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

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

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

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

Stk. 9. Emballeret HNS-last betyder ethvert farligt og skadeligt stof, der nævnes i stk. 1, nr. 4.

§ 213. Ejeren er ikke ansvarlig, såfremt denne godtgør, at skaden

1) er en følge af krigshandlinger, krigslignende handlinger, borgerkrig, oprør eller en naturbegivenhed af en usædvanlig, uundgåelig og uafværgelig karakter,

2) i det hele skyldes en handling foretaget af tredjemand med forsæt til at volde skade,

3) i det hele skyldes fejl eller forsømmelse af en offentlig myndighed med hensyn til at vedligeholde fyr eller andre hjælpemidler for navigeringen eller

4) er en følge af forsømmelse fra afsenderens eller enhver anden persons side med hensyn til tilvejebringelse af oplysninger om de transporterede stoffers farlige og forurenende karakter, når forsømmelsen

a) har forårsaget skaden helt eller delvis eller

b) har medført, at ejeren ikke har tegnet forsikring i henhold til § 219, forudsat at hverken ejeren, dennes ansatte eller andre personer, som denne svarer for, var bekendt

med eller med rimelighed burde have været bekendt med de transporterede stoffers farlige og forurenende karakter.

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

§ 214. Krav mod ejeren om erstatning efter § 211 for HNS-skade kan alene rejses efter reglerne i dette kapitel.

Stk. 2. Krav om erstatning for HNS-skade kan ikke gøres gældende mod følgende personer, medmindre denne har forvoldt skaden forsætligt eller groft uagtsomt,

- 1) besætningsmedlemmer, personer, der er ansat i ejerens tjeneste, eller andre personer, som denne svarer for,
- 2) lodsens eller andre personer, der udfører tjenester for skibet,
- 3) skibets reder eller disponent, hvor denne ikke er ejer af skibet, enhver befragter, aflaster, afsender, ejer eller modtager af lasten,
- 4) enhver person, der udfører bjærgning med ejers, reders eller skibsførers samtykke eller efter den kompetente offentlige myndigheds instrukser,
- 5) enhver person, der træffer rimelige forholdsregler for at afværge eller begrænse HNS-skade, eller
- 6) ansatte eller andre, for hvem de i nr. 2-5 nævnte personer svarer.

Stk. 3. Uanset reglen i stk. 2, nr. 3, kan erstatningsansvar gøres gældende mod personer, som er skyldige i en for sømmelse i medfør af § 213, stk. 1, nr. 4, i det omfang ejeren er fri for ansvar.

Stk. 4. Regresansvar for HNS-skade kan ikke gøres gældende mod nogen, som er nævnt i stk. 2, nr. 1, 2, 4, 5 eller 6, medmindre denne har forvoldt skaden forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at sådan skade sandsynligvis ville blive forårsaget. Om regres gælder i øvrigt almindelige retsregler.

§ 215. Ejeren har ret til at begrænse sit ansvar efter § 211, hvis skaden er forårsaget af HNS-last i bulk, til 10 mio. SDR for et skib, hvis tonnage ikke overstiger 2.000 tonnageenheder. For et skib med større tonnage forhøjes dette beløb med 1.500 SDR for hver tonnageenhed fra 2.001 til 50.000 tonnageenheder og med yderligere 360 SDR for hver tonnageenhed over 50.000 tonnageenheder. Det samlede erstatningsbeløb kan ikke i noget tilfælde overstige 100 mio. SDR, jf. dog stk. 4. For renter og sagsomkostninger hæfter ejeren uden begrænsning.

Stk. 2. Ejeren har ret til at begrænse sit ansvar efter § 211, hvis skaden er forårsaget af emballeret HNS-last, skaden er forårsaget af såvel HNS-last i bulk som emballeret HNS-last, eller det ikke er muligt at bestemme, hvilken HNS-last der har forårsaget skaden, til 11,5 mio. SDR for et skib, hvis tonnage ikke overstiger 2.000 tonnageenheder. For et skib med større tonnage forhøjes dette beløb med 1.725 SDR for hver tonnageenhed fra 2.001 til 50.000 tonnageenheder og med yderligere 414 SDR for hver tonnageenhed over 50.000 tonnageenheder. Det samlede erstatningsbeløb kan i intet tilfælde overstige 115 mio. SDR, jf.

dog stk. 4. For renter og sagsomkostninger hæfter ejeren uden begrænsning.

Stk. 3. Den nævnte ansvarsgrænse gælder for alt ansvar, som er opstået ved en og samme hændelse eller ved en række hændelser, der har samme oprindelse.

Stk. 4. Ansvaret kan ikke begrænses, hvis ejeren selv har forvoldt HNS-skaden forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at sådan skade sandsynligvis ville blive forårsaget.

Stk. 5. Erhvervs- og vækstministeren kan ændre ansvarsgrænsen i stk. 1 og 2 i overensstemmelse med vedtagelser truffet i henhold til artikel 47 i HNS-konventionen.

§ 216. Er HNS-skade opstået ved en hændelse, som involverer to eller flere skibe, som hver især transporterer HNS-stof, er hver ejer ansvarlig efter reglerne i §§ 211-213. Ejerne hæfter solidarisk for skade, som ikke på rimelig måde kan henføres til et af skibene.

Stk. 2. Hver ejer har ret til ansvarsbegrænsning i medfør af § 215.

Stk. 3. Om regres mellem ejerne gælder i øvrigt almindelige retsregler.

§ 217. Såfremt ejeren ønsker at begrænse sit ansvar i overensstemmelse med § 215, må denne oprette en begrænsningsfond ved en domstol eller anden kompetent myndighed, hvor sag om erstatning efter § 211 er anlagt eller kan anlægges. I Danmark skal dette ske ved Sø- og Handelsretten i København.

Stk. 2. Fonden fordeles forholdsmæssigt mellem alle fordringer opstået ved en og samme begivenhed eller række af begivenheder, der har samme oprindelse. Ved fordelingen af fonden har krav i anledning af tab af menneskeliv og skade på person fortrinsret. Fortrinsretten gælder ikke den del af summen af sådanne krav, som overstiger to tredjedele af det samlede erstatningsbeløb, jf. § 215. § 176, stk. 3 og 4, gælder tilsvarende.

Stk. 3. Krav, som vedrører rimelige udgifter til forholdsregler eller opofrelser, som ejeren frivilligt har taget med henblik på at afværge eller begrænse HNS-skade, er ligestillet med andre krav ved fordelingen af fonden.

Stk. 4. De nærmere regler om fondens oprettelse og fordeling m.v. følger af kapitel 12.

Stk. 5. Har ejeren i overensstemmelse med HNS-konventionen oprettet begrænsningsfond i en fremmed konventionsstat, har det samme virkning for dennes ret til ansvarsbegrænsning som oprettelse af en fond ved Sø- og Handelsretten i København.

§ 218. Har ejeren ret til at begrænse sit ansvar efter § 215, og har denne oprettet en fond i overensstemmelse med § 217, stk. 1, kan der ikke gøres arrest eller udlæg i eller udøves andre rettigheder over skib eller anden ejendom, som tilhører ejeren, for krav, som kan gøres gældende mod fonden. Er der foretaget arrest for sådanne krav i skib eller anden ejendom, som tilhører ejeren, eller har ejeren stillet sik-

kerhed for at undgå arrest, skal arresten ophæves eller sikkerheden frigives.

Stk. 2. Bestemmelsen i stk. 1 finder tilsvarende anvendelse, når ejeren i overensstemmelse med HNS-konventionen har oprettet en begrænsningsfond i en fremmed konventionsstat, forudsat at fordringshaveren har adgang til den domstol eller anden myndighed, der administrerer fonden, og denne faktisk er tilgængelig for denne.

§ 219. Ejeren af et dansk skib, som medfører HNS-stoffer som last, skal have en godkendt forsikring eller anden garanti til dækning af ansvar som nævnt i § 211 og inden for den ansvarsgrænse, der er anført i § 215. Der skal udstedes certifikat, som bekræfter, at der foreligger en sådan forsikring eller garanti. Uden gyldigt certifikat må skibet ikke benyttes.

Stk. 2. Bestemmelsen i stk. 1 finder tilsvarende anvendelse på skibe, der ikke er hjemmehørende her i riget, og som anløber eller forlader dansk havn eller andet laste- eller lossested i Danmark eller på den danske kontinentalsokkel, såfremt sådanne skibe medfører HNS-stoffer. Skibe, der er registreret i en konventionsstat, skal have det i konventionen fastsatte certifikat, som viser, at der foreligger forsikring eller anden garanti.

Stk. 3. Med de undtagelser, der følger af § 228, finder bestemmelserne i stk. 1 og 2 også anvendelse på skibe, som ejes af den danske stat eller af en anden stat, idet disse skibe i stedet for at være udstyret med den ovennævnte forsikring eller garanti kan være udstyret med et certifikat udstedt af vedkommende myndighed, som bekræfter, at skibet er statsejet, og at dets ansvar er dækket inden for de i § 215 anførte begrænsningsbeløb.

Stk. 4. Erhvervs- og vækstministeren fastsætter i overensstemmelse med HNS-konventionen de nærmere regler om forsikring og garanti, herunder om, hvilke krav forsikringen eller garantien skal opfylde, for at den kan godkendes, samt om certifikatet, dets form, indhold, udstedelse og gyldighed. Erhvervs- og vækstministeren kan overlade udstedelsen af certifikater til andre, herunder private.

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

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

Stk. 7. Erhvervs- og vækstministeren kan fastsætte nærmere regler om gebyr for udstedelse af certifikat.

§ 220. Såfremt et skib ikke har den i § 219 påbudte forsikring eller garanti eller det påbudte certifikat, kan Søfartsstyrelsen eller andre myndigheder, som af erhvervs- og vækstministeren er bemyndiget hertil, nægte skibet adgang til eller forbyde det at forlade dansk havn eller andet laste- og lossested i Danmark eller på den danske kontinentalsokkel eller påbyde, at det bliver losset eller forhalet.

§ 221.Krav om erstatning for HNS-skade kan rettes direkte mod forsikringsgiveren, herunder mod den, som har stillet garanti for ejerens erstatningsansvar. Forsikringsgiveren kan påberåbe sig bestemmelserne om ansvarsbegrænsning efter § 215, selv om ejeren ikke har ret til ansvarsbegrænsning. Forsikringsgiveren kan endvidere påberåbe sig de bestemmelser om ansvarsfritagelse, som ejeren selv kunne have gjort gældende. Derimod kan forsikringsgiveren ikke over for fordringshaver påberåbe sig indsigelser, som denne ville kunne påberåbe sig over for ejeren, med undtagelse af indsigelsen om, at skaden er forårsaget forsætligt af ejeren selv.

*Stk. 2.*Forsikringsgiveren kan oprette en begrænsningsfond i medfør af § 217 med samme virkning, som hvis den var oprettet af ejeren selv. En sådan fond kan oprettes, uanset at ejeren ikke har ret til ansvarsbegrænsning, men oprettelsen begrænser i sådanne tilfælde ikke fordringshaverens rettigheder mod ejeren.

§ 222. Hvor skadelidte ikke har fået fuld erstatning efter §§ 211-217 og 221, har denne ret til erstatning efter reglerne om erstatning fra HNS-fonden i HNS-konventionen. Reglerne om HNS-fonden i HNS-konventionens kapitel III samt bilag II gælder her i riget.

*Stk. 2.*Bestemmelserne i § 214 om afskæring af adgangen til regres mod de dér nævnte personer finder tilsvarende anvendelse på HNS-fondens regreskrav.

*Stk. 3.*Såfremt det i HNS-konventionens artikel 14, stk. 5, nævnte samlede erstatningsbeløb forhøjes efter proceduren i konventionens artikel 47, kan erhvervs- og vækstministeren fastsætte regler om de nye samlede erstatningsbeløb.

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

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

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

Stk. 4. Modtagere her i landet er pligtige at give oplysninger om det modtagne kvantum. Såfremt virksomheden drives i selskabsform, påhviler det medlemmerne af direktionen eller dem, der må sidestilles hermed, at oplysningspligten overholdes. Ved manglende rettidig opfyldelse af oplysningspligten kan erhvervs- og vækstministeren skønsmæssigt fastsætte og indberette de formodede importerede mængder.

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

§ 224. Sag mod skibets ejer eller forsikringsgiveren om ansvar for HNS-skade kan anlægges ved dansk domstol, hvis

1) HNS-skade er opstået på dansk territorium, herunder søterritoriet, eller hvis skade på grund af forurening af miljøet, jf. § 211, stk. 2, nr. 3, er opstået i den danske eksklusive økonomiske zone, eller hvis skade skyldes forholdsregler for at afværge eller begrænse sådanne skader, uanset hvor disse er truffet,

2) der er indtruffet en hændelse, som udelukkende har medført HNS-skade uden for en hvilken som helst stats territorium, herunder søterritorium, og denne skade hverken er en forureningsskade af en art som omtalt i § 211, stk. 2, nr. 3, eller skyldes forholdsregler for at afværge eller begrænse sådan forureningsskade. Sag kan i dette tilfælde kun anlægges ved dansk domstol, hvis

a) skibet er registreret i Danmark eller, hvis det ikke er registreret, må sejle under dansk flag,

b) ejeren har sin sædvanlige bopæl eller sit hovedforretningssted i Danmark eller

c) begrænsningsfond i henhold til § 217 er oprettet i Danmark.

Stk. 2. Når dansk domstol er kompetent efter stk. 1, nr. 1, kan den pådømme alle krav om ansvar for HNS-skade som følge af samme hændelse eller serie af hændelser, uanset hvor skaden er opstået.

Stk. 3. I øvrigt kan sag om HNS-skade efter reglerne i dette kapitel ikke anlægges her i landet.

Stk. 4. Krav om fordeling af og udbetaling af en begrænsningsfond som nævnt i § 217 kan ikke rejses ved danske domstole, når fonden er oprettet i en anden konventionsstat.

Stk. 5. Når dansk domstol er kompetent efter stk. 1, skal sagen anlægges ved Sø- og Handelsretten i København.

§ 225. Sag om erstatning mod HNS-fonden kan anlægges ved dansk domstol i de i § 224, stk. 1, nævnte tilfælde, dersom sag i anledning af samme HNS-skade mod skibets ejer

eller forsikringsgiveren ikke allerede er rejst i en anden konventionsstat.

Stk. 2. Uanset bestemmelsen i stk. 1 kan sag mod HNS-fonden anlægges ved dansk domstol i de i § 224, stk. 1, nr. 1, nævnte tilfælde, såfremt det skib, der transportererede de HNS-stoffer, der forårsagede skaden, ikke er identificeret, dersom sag i anledning af samme HNS-skade mod HNS-fonden ikke allerede er rejst i en anden konventionsstat.

Stk. 3. I øvrigt kan sag mod HNS-fonden ikke anlægges her i landet.

Stk. 4. Sag mod HNS-fonden skal her i landet anlægges ved Sø- og Handelsretten i København.

Stk. 5. HNS-fonden kan indtræde eller inddrages som part i enhver sag mod skibets ejer eller dennes forsikringsgiver om erstatning efter dette kapitel.

Stk. 6. Når sag er rejst mod skibets ejer eller dennes forsikringsgiver, kan hver af parterne underrette HNS-fonden om sagen. Dommen får da bindende virkning for fonden, således at fonden ikke kan bestride sagens afgørelse i realiteten, når dommen er retskraftig og eksigibel, hvis underretningen har fundet sted i så god tid, at fonden effektivt har kunnet varetage sine interesser.

§ 226. Retskraftig og eksigibel dom over skibets ejer eller dennes forsikringsgiver, som er afsagt i en konventionsstat, har bindende virkning og kan fuldbyrdes her i riget, når dommen er afsagt af en domstol, der er kompetent i henhold til HNS-konventionens artikel 38.

Stk. 2. Tilsvarende gælder for domme afsagt mod HNS-fonden i en konventionsstat af en domstol, der er kompetent i henhold til HNS-konventionens artikel 39, nr. 1, 2 og 4.

§ 227. Bestemmelserne i dette kapitel finder anvendelse på

- 1) HNS-skade, som er opstået her i riget, herunder søterritoriet, eller i en anden konventionsstat,
- 2) skade på grund af forurening af miljøet, jf. § 211, stk. 2, nr. 3, i den danske eksklusive økonomiske zone eller i den eksklusive økonomiske zone eller andet område fastlagt i overensstemmelse med folkeretten i en anden konventionsstat,
- 3) anden HNS-skade end skade på grund af forurening af miljøet, jf. § 211, stk. 2, nr. 3, der er opstået uden for en stats territorium, herunder søterritoriet, hvis denne skade er forvoldt af gods transporteret som last i et skib registreret her i riget eller i en anden konventionsstat eller, hvis der er tale om et uregistreret skib, et skib, der er berettiget til at føre en kontraherende stats flag, og
- 4) forholdsregler, der tages med henblik på at afværge eller begrænse HNS-skade som nævnt i nr. 1-3, uden hensyn til, hvor de nævnte forholdsregler er truffet.

§ 228. For krigsskibe eller andre skibe, som ejes eller benyttes af en stat, og som på det tidspunkt, da HNS-skade indtræffer, udelukkende anvendes i statsligt, ikkekommercielt øjemed, finder dette kapitel ikke anvendelse. Dog fin-

	<p>der §§ 211-215 anvendelse i tilfælde, hvor der her i riget eller i den danske eksklusive økonomiske zone er opstået HNS-skade forårsaget af HNS-stoffer som nævnt i § 212, stk. 1, eller hvor der er truffet forholdsregler med henblik på at afværge eller begrænse sådan skade, uden hensyn til, hvor de nævnte forholdsregler er truffet.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Endvidere finder de i stk. 1 nævnte bestemmelser anvendelse på danske statskibe, hvis anden HNS-skade end skade på grund af forurening af miljøet, jf. § 211, stk. 2, nr. 3, alene er opstået uden for en stats territorium, herunder søterritoriet, eller forholdsregler er truffet med henblik på at afværge eller begrænse HNS-skade på sådant område, uden hensyn til, hvor de nævnte forholdsregler er truffet.</p> <p>§ 229. Bestemmelserne i dette kapitel finder ikke anvendelse, såfremt dette ville stride mod Danmarks konventionsmæssige forpligtelser over for stater, som ikke har tilsluttet sig HNS-konventionen.«</p>
<p style="text-align: center;">Kapitel 13</p> <p style="text-align: center;"><i>Om stykgodstransport</i></p> <p>§ 251. I dette kapitel forstås ved:</p> <p>1. Transportør: Den, som træffer aftale med afsenderen om transport af stykgods til søs. 2. Undertransportør: Den, som efter aftale med transportøren udfører transporten eller en del af denne. 3. Afsender: Den, som træffer aftale med transportøren om transport af stykgods til søs. 4. Aflaster: Den, som leverer godset til transport. 5. Transportdokument: Konnossement eller andet dokument, som udstedes som bevis for transportaftalen. 6. Konventionen: Den internationale konvention af 1924 om konnossementer som ændret ved protokollerne af 1968 og 1979. 369)</p> <p>.7. Konventionsstat: En stat, som er bundet af konventionen.</p>	<p>10. Kapitel 13 affattes således:</p> <p style="text-align: center;">»Kapitel 13</p> <p style="text-align: center;"><i>Om transport af gods helt eller delvist til søs</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Definitioner</i></p> <p>§ 251. I dette kapitel forstås ved</p> <p>1) Transportaftale: En aftale, hvor en transportør mod betaling af fragt påtager sig at transportere gods fra et sted til et andet. Aftalen skal omfatte transport til søs og kan i tillæg til søtransport omfatte transport med andre transportmidler.</p> <p>2) Volumenkontrakt: En transportaftale, som omfatter transport af en bestemt mængde gods fordelt på flere afskibninger inden for et aftalt tidsrum. Mængdespecifikationen kan omfatte et minimum, et maksimum eller et nærmere bestemt interval.</p> <p>3) Linjefart: En transportydelse, som omfatter transport med skib efter en fast sejlplan mellem nærmere bestemte havne i overensstemmelse med offentligt tilgængelige ruteplaner og afgang, og som udbydes offentligt.</p> <p>4) Ikke-linjefart: Enhver transportydelse, der ikke er omfattet af § 251, nr. 3.</p> <p>5) Transportør: Den, som indgår transportaftale med afsenderen.</p> <p>6) Udførende part: Den, som uden at være transportør, udfører eller påtager sig at udføre en eller flere af transportørens forpligtelser i henhold til en transportaftale med hensyn til modtagelse, lastning, håndtering, stuvning, transport, opbevaring, omsorg for, losning eller udlevering af gods, i det omfang den udførende part handler enten direkte eller indirekte på transportørens anmodning eller under dennes tilsyn eller kontrol. Den, der engageres direkte eller indirekte af en afsender, af en kontraktbestemt afsender, af en rådgivningshaver eller af en modtager, er ikke en udførende part.</p>

7) Maritim udførende part: Den udførende part, som udfører eller påtager sig at udføre en hvilken som helst af transportørens forpligtelser i perioden, fra godset ankommer til skibets lastehavn, til det forlader skibets lossehavn. En indlandstransportør er kun en maritim udførende part, hvis denne udfører eller påtager sig at udføre sine tjenester udelukkende i et havneområde.

8) Afsender: Den, som indgår en transportaftale med transportøren.

9) Kontraktbestemt afsender: Den, som accepterer at være angivet som afsender i transportdokumentet eller i det elektroniske transportdokument uden at være den, der har indgået en transportaftale med transportøren.

10) Ihændehaver:

a) Den, som er i besiddelse af et negotiabelt transportdokument, hvis dokumentet er udstedt til ordre, og ihændehaveren er angivet som afsender eller modtager, eller dokumentet er korrekt transporteret til ihændehaveren, eller

b) den som er i besiddelse af et negotiabelt transportdokument, der er udstedt til ordre, er overdraget in blanco til ihændehaveren eller er et ihændehaverdokument, eller

c) den, som i eget navn har fået udstedt eller overdraget et negotiabelt elektronisk transportdokument i overensstemmelse med § 298, stk. 1.

11) Modtager: Den, som er berettiget til at få godset udleveret i henhold til en transportaftale, et transportdokument eller et elektronisk transportdokument.

12) Råderet: Retten til i medfør af transportaftalen at give transportøren instrukser vedrørende godset i overensstemmelse med §§ 318-320d.

13) Rådighedshaver: Den, som i medfør af § 319 er berettiget til at udøve råderetten.

14) Transportdokument: Et dokument udstedt af transportøren i henhold til en transportaftale, der

a) beviser eller indeholder en transportaftale og

b) er bevis for, at transportøren eller en udførende part har modtaget godset i henhold til transportaftalen.

15) Negotiabelt transportdokument: Et transportdokument, som ved at angive at være til ordre, negotiabelt eller ved tilsvarende vending opnår samme retsvirkning, angiver at godset er bestemt til ordre fra afsender, modtager eller ihændehaver, og som ikke udtrykkeligt angiver at være ikke til ordre eller ikke-negotiabelt.

16) Ikke-negotiabelt transportdokument: Et transportdokument, som ikke er negotiabelt.

17) Elektronisk kommunikation: Oplysninger, der genereres, sendes, modtages eller gemmes elektronisk, optisk, digitalt eller på lignende måde, så oplysningerne er tilgængelige til senere brug.

18) Elektronisk transportdokument: Oplysninger, som en transportør i henhold til en transportaftale kommunikerer elektronisk i en eller flere beskeder, herunder oplysninger som er vedhæftet til, eller som på anden måde logisk hører sammen med det elektroniske transportdokument, samtidigt med eller efter transportøren har udstedt det elektroni-

ske transportdokument, så oplysningen indgår som en del af det elektroniske transportdokument, og som derved

a) beviser eller indeholder en transportaftale og

b) beviser, at transportøren eller en udførende part har modtaget godset i henhold til transportaftalen.

19) Negotiabelt elektronisk transportdokument: Et elektronisk transportdokument, som ved at angive at være til ordre, negotiabelt eller ved tilsvarende vending, der efter den for dokumentet gældende lov opnår samme retsvirkning, angiver at godset er bestemt til ordre fra afsender, modtager eller ihændebruger, og som ikke udtrykkeligt angiver at være ikke til ordre eller ikke-negotiabelt, og hvis anvendelse opfylder kravene i § 299, stk. 1.

20) Ikke-negotiabelt elektronisk transportdokument: Et elektronisk transportdokument, som ikke er negotiabelt.

21) Udstedelse af et negotiabelt elektronisk transportdokument: Udstedelsen af et dokument efter procedurer, der til sikrer, at dokumentet undergives eksklusiv kontrol fra dokumentets oprettelse, til det ophører med at have retsvirkning eller gyldighed

22) Overdragelse af et negotiabelt elektronisk transportdokument: Overdragelsen af den eksklusive kontrol over dokumentet.

23) Transportoplysninger: Oplysninger i transportdokumentet eller i det elektroniske transportdokument, der vedrører transportaftalen eller omhandler godset, herunder vilkår, bemærkninger, underskrifter og påtegninger.

24) Gods: De varer, handelsvarer og genstande af enhver type, som en transportør har påtaget sig at transportere i henhold til transportaftalen, herunder alt udstyr, emballage og container, der ikke leveres af eller på vegne af transportøren.

25) Skib: Ethvert fartøj, der anvendes til at transportere gods til søs.

26) Container: Enhver type container eller beholder, transportabel tank eller flad lasteindretning, veksellad eller lignende lasteenhed, der anvendes til at samle gods, og det udstyr, der hører til sådanne lasteenheder.

27) Køretøj: Et transportmiddel til godstransport på vej eller med jernbane.

28) Fragt: Det vederlag, som skal betales transportøren for transport af gods i henhold til en transportaftale.

29) Hjemsted: Det sted, hvor et selskab, en anden juridisk person eller en sammenslutning af fysiske eller juridiske personer har det vedtægtsmæssige sæde, stiftelsesadresse eller registrerede hovedkontor eller har hovedvirksomhed eller det sted, hvor en fysisk person har sædvanligt opholdssted.

30) Kompetent domstol: En domstol i en konventionsstat, som i henhold til værnetingsregler i den pågældende stat har retlig kompetence.

31) Konvention: De Forenede Nationers konvention af 11. december 2008 om aftaler for international transport af gods helt eller delvist til søs.

32) Konventionsstat: En stat, som er bundet af konventionen.

	33) Enkeltdokument: Et ikke-negotiabelt transportdokument, der angiver, at det skal overdrages mod udlevering af godset.
<p>§ 252. Bestemmelserne i dette kapitel finder anvendelse på alle aftaler om søtransport i indenrigsfart i Danmark og i fart mellem Danmark, Norge, Finland og Sverige. Ved indenrigstransport i Norge, Finland og Sverige gælder loven i det land, hvor transporten finder sted.</p> <p><i>Stk. 2.</i> I anden fart gælder bestemmelserne også aftale om søtransport i fart mellem to forskellige stater, såfremt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) det i transportaftalen aftalte leveringssted er beliggende i en konventionsstat eller 2) det i transportaftalen aftalte udleveringssted er beliggende i Danmark, Norge, Finland eller Sverige, 3) flere udleveringssteder fastsættes i transportaftalen og et af disse er det faktiske udleveringssted og dette ligger i Norge, Danmark, Finland eller Sverige, 4) transportdokumentet er udstedt i en konventionsstat, 5) transportdokumentet foreskriver, at bestemmelserne i konventionen eller derpå baseret lov i en konventionsstat skal gælde. <p><i>Stk. 3.</i> Når hverken det aftalte leveringssted eller det aftalte eller faktiske udleveringssted ligger i Danmark, Norge, Finland eller Sverige, kan det dog aftales, at aftalen om søtransport skal underkastes loven i en konventionsstat.</p>	<p style="text-align: center;"><i>Anvendelsesområde</i></p> <p>§ 252. Dette kapitel finder anvendelse på:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Aftaler om søtransport af gods mellem danske havne. 2) Aftaler om transport af gods, hvor modtagelsesstedet og udleveringsstedet er beliggende i forskellige stater, og hvor en søtransports lastehavn og den samme søtransports lossehavn er beliggende i forskellige stater, hvis et af følgende steder i henhold til transportaftalen er beliggende i en konventionsstat: <ol style="list-style-type: none"> a) Modtagelsesstedet, b) lastehavnen, c) udleveringsstedet eller d) lossehavnen.
<p>§ 253. Bestemmelserne i dette kapitel finder ikke anvendelse på certepartier for hel- eller delbefragtning af skib. Er konnossementet udstedt i henhold til et certeparti, gælder, hvad der er fastsat i dette kapitel, kun, for så vidt konnossementet bestemmer retsforholdet mellem transportøren og indehaveren.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Hvis en kontrakt angår transport af gods med skib fordelt på flere rejser inden for et angivet tidsrum, finder bestemmelserne i dette kapitel anvendelse på hver enkelt rejse. Udføres en rejse i henhold til et certeparti, finder bestemmelserne i stk. 1 dog anvendelse.</p>	<p>§ 253. Dette kapitel finder ikke anvendelse på certepartier og andre aftaler om hel- eller delbefragtning af skib i linjefart.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Dette kapitel finder ikke anvendelse på transportaftaler i ikke-linjefart, medmindre der er udstedt et transportdokument eller et elektronisk transportdokument, og parterne ikke har indgået certeparti eller anden aftale om hel- eller delbefragtning af skib.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Dette kapitel finder ikke anvendelse på aftaler om transport af passagerer og deres bagage.</p>
<p>§ 254. Enhver bestemmelse i en transportaftale eller et transportdokument er ugyldig, i den udstrækning den afviger fra bestemmelserne i dette kapitel samt i kapitlet om forældelse, jf. dog stk. 2. Ugyldigheden af en sådan bestemmelse berører ikke gyldigheden af de øvrige bestemmelser i aftalen eller dokumentet. En bestemmelse, der giver transportøren ret til forsikringserstatning vedrørende godset eller anden lignende aftale, er ugyldig.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Bestemmelsen i stk. 1 gælder dog ikke §§ 255, 258-261 og 264-273 og er heller ikke til hinder for, at der indtages bestemmelser om fælleshavari i transportaftalen. Uanset ordlyden i stk. 1 kan en transportør udvide omfanget af sit ansvar og sine forpligtelser.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Såfremt transportaftalen er undergivet konventionen eller en bestemt stats konventionslovgivning, skal transportdokumentet indeholde en erklæring herom og om, at enhver bestemmelse, som afviger fra sådanne bestemmelser til skade for afsenderen, aflasteren eller modtageren, er ugyldige.</p> <p><i>Stk. 4.</i> Er det på grund af godsets usædvanlige beskaffenhed eller tilstand eller de særlige omstændigheder eller vil-</p>	<p>§ 254. Dette kapitel finder, uanset § 253, anvendelse i retsforholdet mellem transportøren og modtageren, rådighedshaveren eller ihænde-haveren, forudsat at denne ikke er oprindelig part i certepartiet eller anden transportaftale, som er undtaget dette kapitels anvendelsesområde.</p>

kår, hvorunder transporten skal finde sted, rimeligt, at der træffes aftale om indskrænkning i transportørens forpligtelser eller udvidelse af dennes rettigheder i henhold til dette kapitel, er en sådan aftale gyldig.

Levering af gods

§ 255. Godset skal leveres på det sted og inden for det tidsrum, transportøren har angivet. Det skal leveres på en sådan måde og i en sådan tilstand, at det let og sikkert kan tages om bord, stuves, transportereres og losses.

§ 256. Transportøren skal i rimelig udstrækning undersøge, om godset er pakket sådan, at det ikke kan beskadiges eller volde skade på person eller ejendom. Leveres godset i container eller lignende transportindretning, er denne ikke forpligtet til at undersøge denne invendig, medmindre der er grund til at tro, at den er mangelfuld pakket.

Stk. 2. Om de mangler, transportøren har opdaget, skal denne underrette afsenderen. Transportøren har ikke pligt til at transportere godset, medmindre denne med rimelige midler kan gøre det egnet til transport.

Fravigelighed

§ 255. Medmindre andet er bestemt i dette kapitel, er enhver bestemmelse i en transportaftale ugyldig i den udstrækning, den

- 1) direkte eller indirekte udelukker eller begrænser transportørens eller en maritim udførende parts forpligtelser efter dette kapitel,
- 2) direkte eller indirekte udelukker eller begrænser transportørens eller en maritim udførende parts ansvar for manglende opfyldelse af sine forpligtelser efter dette kapitel,
- 3) udpeger transportøren eller en person nævnt i § 275 som begunstiget under den tegnede forsikring af godset,
- 4) direkte eller indirekte udelukker, begrænser eller forøger afsenderens, modtagerens, rådighedshaverens, ihændehaverens eller den kontraktbestemte afsenders forpligtelser efter dette kapitel eller
- 5) direkte eller indirekte udelukker, begrænser eller forøger afsenderens, modtagerens, rådighedshaverens, ihændehaverens eller den kontraktbestemte afsenders ansvar for manglende opfyldelse af sine forpligtelser efter dette kapitel.

Stk. 2. Bestemmelserne i stk. 1 gælder ikke for §§ 271, 286, 295-296, 317 og 320g.

Stk. 3. Er transportaftalen undergivet FN's konvention om aftaler for international transport af gods helt eller delvist til søs, skal transportoplysningerne, jf. § 301, indeholde oplysning herom, og om at bestemmelser, som afviger fra sådanne bestemmelser, er ugyldige i den udstrækning de direkte eller indirekte i strid med stk. 1 udelukker, begrænser eller forøger afsenderens, modtagerens, rådighedshaverens, ihændehaverens, den kontraktbestemte afsenders, transportørens eller den maritime udførende parts forpligtelser eller ansvar for manglende opfyldelse af sine forpligtelser efter dette kapitel.

§ 256. En volumenkontrakt, som er omfattet af bestemmelserne i dette kapitel, kan i forholdet mellem transportøren og afsenderen, uanset § 255, fastsætte rettigheder, forpligtelser og ansvar af større eller mindre omfang, end hvad der er bestemt i dette kapitel.

Stk. 2. En aftale om fravigelse i henhold til stk. 1 er kun bindende, hvis

- 1) volumenkontrakten særligt fremhæver, at den afviger fra bestemmelserne i dette kapitel,
- 2) volumenkontrakten er forhandlet individuelt eller særligt fremhæver de afsnit i volumenkontrakten, der indeholder de pågældende afvigelser,
- 3) afsenderen har fået mulighed for og er underrettet om muligheden for at indgå en transportaftale på betingelser, der uden forbehold eller afvigelser opfylder bestemmelserne i dette kapitel, og
- 4) afvigelsen hverken er inkorporeret ved henvisning til et andet dokument eller er medtaget i en standardkontrakt, som ikke er undergivet særskilt forhandling.

	<p><i>Stk. 3.</i> En transportørs offentligt tilgængelige liste over priser og tjenesteydelser, transportdokumenter, elektroniske transportdokumenter eller lignende dokumenter udgør ikke en volumenkontrakt i henhold til stk. 1, men en volumenkontrakt kan ved henvisning inkorporere sådanne dokumenter.</p> <p><i>Stk. 4.</i> Bestemmelsen i stk. 1 gælder ikke for rettigheder og forpligtelser i henhold til § 266, nr. 1-2, §§ 289 og 292 eller for erstatningsansvar for manglende opfyldelse heraf eller for ethvert ansvar for handlinger eller undladelser som nævnt i § 284.</p> <p><i>Stk. 5.</i> Bestemmelserne i volumenkontrakten, der afviger fra dette kapitel, finder anvendelse mellem transportøren og en anden person end afsenderen, hvis volumenkontrakten opfylder stk. 2, og</p> <p>1) denne anden person har modtaget oplysninger, hvori det særligt er fremhævet, at volumenkontrakten afviger fra dette kapitel, og har givet sit udtrykkelige samtykke til at være bundet af disse afvigelser, og</p> <p>2) et sådant samtykke ikke kun er anført i transportørens offentligt tilgængelige liste over priser og tjenesteydelser, transportdokumenter eller de elektroniske transportdokumenter.</p> <p><i>Stk. 6.</i> Den part, der påberåber sig et afvigende vilkår, har bevisbyrden for, at betingelserne for afvigelsen er opfyldt.</p> <p><i>Stk. 7.</i> Aftaler som nævnt i stk. 2 og oplysninger som nævnt i stk. 5 skal være skriftlige. Hvis aftalens afsender og modtager samtykker hertil, kan skriftlighedskravet opfyldes ved elektronisk kommunikation.</p>
<p>§ 257. Farligt gods skal mærkes som farligt på hensigtsmæssig måde. Afsenderen skal i god tid underrette transportøren og den undertransportør, godset leveres til, om godsets farlige beskaffenhed og angive de sikkerhedsforanstaltninger, som kan være nødvendige.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Dersom afsenderen i øvrigt har kendskab til, at godset er af en sådan beskaffenhed, at transporten kan medføre fare eller væsentlig ulempe for person, fartøj eller last, skal denne tillige oplyse herom.</p>	<p>§ 257. Uanset §§ 255-256 kan transportaftalen udelukke eller begrænse såvel transportørens som en maritim udførende parts forpligtelser eller ansvar, hvis</p> <p>1) godset består af levende dyr, dog således at en sådan udelukkelse eller begrænsning ikke er gyldig, hvis den berettigede godtgør, at tabet af eller skaden på godset eller den forsinkede levering skyldes en handling eller undladelse, der</p> <p>a) er begået af transportøren eller af en person, som er nævnt i § 275, med forsæt til at forårsage et sådant tab af eller en sådan skade på godset eller en sådan forsinkelse, eller</p> <p>b) er begået groft uagtsomt og med forståelse af, at et sådant tab eller en sådan skade eller en sådan forsinkelse sandsynligvis ville indtræde, eller</p> <p>2) godsets beskaffenhed eller karakter eller de omstændigheder og betingelser og forhold, under hvilke transporten skal udføres, er sådanne, at en særlig aftale med rimelighed kan retfærdiggøres, forudsat at en sådan transportaftale ikke gælder almindelige erhvervsmæssige transporter udført i almindelig samhandel, og at der ikke er udstedt et negotiable transportdokument eller et negotiable elektronisk transportdokument for transport af godset.</p>
<p>§ 258. Såfremt godset skal behandles med særlig omhu, skal afsenderen i god tid oplyse om dette og angive de foranstaltninger, som kan være nødvendige. Godset skal, så-</p>	<p style="text-align: center;"><i>Forholdet til internationale konventioner</i></p> <p>§ 258. Dette kapitel hindrer ikke anvendelsen af internationale konventioner, som regulerer transportørens ansvar</p>

<p>fremt der er behov herfor, mærkes på hensigtsmæssig måde.</p>	<p>for tab af eller skade på godset, hvis den pågældende konvention regulerer</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) lufttransport af gods, i den udstrækning den pågældende konvention i henhold til sine egne bestemmelser finder anvendelse på en hvilken som helst del af transportaftalen, 2) transport af gods på vej, i den udstrækning den pågældende konvention i henhold til sine egne bestemmelser finder anvendelse på gods, der transporteres på lastvogn om bord på et skib, 3) transport af gods på bane, i den udstrækning den pågældende konvention i henhold til sine egne bestemmelser finder anvendelse for gods, der som supplement til banetransport transporteres til søs, eller 4) transport af gods ad indre vandveje, i den udstrækning den pågældende konvention i henhold til sine egne bestemmelser finder anvendelse for gods, der uden omladning transporteres såvel ad indre vandveje som til søs.
<p>§ 259. Aflasteren kan kræve kvittering for modtagelse af godset, efterhånden som det leveres.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Bestemmelser om udfærdigelse af konnossement og andre transportdokumenter findes i §§ 292-309.</p>	<p>§ 259. Dette kapitel hindrer ikke anvendelsen af internationale konventioner eller national lovgivning, der regulerer global ansvarsbegrænsning for redere.</p>
<p>§ 260. Medmindre andet er aftalt, betales gængs fragt på leveringstidspunktet. Fragten kan kræves betalt, når godset modtages.</p> <p><i>Stk. 2.</i> For gods, der ikke er i behold ved transportens slutning, kan fragt ikke kræves, medmindre det er gået tabt som følge af dets egen beskaffenhed, mangler ved indpakningen eller fejl eller forsømmelse på afsenderens side eller transportøren har solgt det for ejerens regning eller har løst, uskadeliggjort eller tilintetgjort det i henhold til § 291.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Forudbetalt fragt skal betales tilbage, hvis transportøren i medfør af stk. 2 ikke har krav på fragt.</p>	<p>§ 260. Dette kapitel hindrer ikke anvendelsen af bestemmelser i transportaftalen eller bestemmelser i national lovgivning vedrørende opgørelse af fælleshavari.</p> <p><i>Stk. 2.</i> §§ 257, 267, 273-278 og 280-284 finder tilsvarende anvendelse for modtagerens ret til ikke at betale bidrag til fælleshavari og for transportørens pligt til at erstatte bidrag til fælleshavari eller bjærgeløn, som modtageren har betalt.</p>
<p>§ 261. Træder afsenderen tilbage fra transportaftalen, før udførelsen af transporten er påbegyndt, kan transportøren kræve erstatning for fragttab og anden skade.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Bliver godset ikke leveret i rette tid, kan transportøren hæve transportaftalen, hvis forsinkelsen udgør et væsentligt kontraktbrud. Vil transportøren hæve aftalen, må denne give meddelelse herom uden ugrundet ophold efter forespørgsel herom fra afsenderen, dog senest ved modtagelsen af godset til transport. Gør transportøren ikke det, går retten til at hæve tabt. Hæves aftalen, kan transportøren kræve erstatning for fragttab og anden skade.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Kræver afsenderen eller modtageren, at transporten skal afbrydes og godset udleveres på et andet sted end bestemmelsesstedet, kan transportøren kræve erstatning for fragttab og anden skade. Transporten kan ikke kræves afbrudt, hvis dette vil medføre væsentlig skade eller ulempe for transportøren eller andre afsendere.</p> <p><i>Stk. 4.</i> Reglerne i § 352, stk. 2-4, gælder tilsvarende.</p>	<p>§ 261. Ansvar i henhold til dette kapitel kan ikke pålægges for atomskader, hvis den, der driver et nukleart anlæg, er ansvarlig for skaden i henhold til nedenstående konventioner med eventuelt senere ændringer</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Pariskonventionen om ansvar over for tredjemand på den nukleare energis område af 29. juli 1960, som ændret ved tillægsprotokol af 28. januar 1964, ændringsprotokol af 16. november 1982 og ændringsprotokol af 12. februar 2004 (Pariskonventionen), 2) Wienkonventionen om ansvar for atomskade af 21. maj 1963, som ændret ved fællesprotokollen om anvendelse af Wienkonventionen og Pariskonventionen af 21. september 1988 og protokollen til ændring af 1963 Wienkonventionen om ansvar for atomskade af 12. september 1997 (Wienkonventionen) eller 3) konvention om tillægserstatning for atomskade af 12. september 1997 (tillægserstatningskonventionen), samt eventuelt fremtidige konventioner, der pålægger den, der driver et nukleart anlæg, erstatningsansvar for atomskade. <p><i>Stk. 2.</i> Ansvar i henhold til dette kapitel kan ikke pålægges for atomskader, hvis den, der driver et nukleart anlæg, er ansvarlig for skaden i henhold til national lovgivning, der pålægger ansvar for sådanne skader, forudsat at en sådan lov i enhver henseende stiller skadelidte som efter de i stk. 1 nævnte konventioner.</p>

<i>Transporten</i>	<i>Transportørens pligter</i>
<p>§ 262. Transportøren skal udføre transporten med tilbørlig omhu og hurtighed, 404)</p> <p>tage vare på godset og i øvrigt varetage ejerens interesser fra modtagelsen til udleveringen af godset.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Transportøren skal sørge for, at det skib, som benyttes til transporten, er sødygtigt, herunder at det er tilstrækkeligt bemannet og udrustet, og at lastrum, køle- og fryserum samt andre rum i skibet, der anvendes til lastning af godset, er i god stand med henblik på at modtage, transportere og opbevare godset.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Er godset gået tabt eller blevet beskadiget eller forsinket, skal transportøren snarest underrette den, afsenderen har angivet. Kan sådan underretning ikke gives, skal lasteejeren eller, dersom denne ikke er kendt, afsenderen underrettes. Tilsvarende gælder, dersom transporten ikke kan fuldføres som forudsat.</p>	<p>§ 262. Transportøren skal transportere godset til bestemmelsesstedet og udlevere det til modtageren i overensstemmelse med transportaftalen og i henhold til bestemmelserne i dette kapitel.</p>
<p>§ 263. Gods kan kun transporteres på dæk, dersom dette er tilladt i medfør af transportaftalen, følger af handelsbrug eller anden sædvane i den pågældende fart eller kræves i henhold til lov.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Angiver aftalen, at godset skal eller kan transporteres på dæk, skal dette anføres i transportdokumentet. Er dette ikke gjort, har transportøren bevisbyrden for, at transport på dæk er aftalt. Transportøren kan dog ikke påberåbe sig en sådan aftale over for tredjemand, som har erhvervet konnossementet i god tro.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Særlige bestemmelser om ansvar for dækslast findes i § 284.</p>	<p>§ 263. Transportøren skal, i den periode denne er ansvarlig for godset i henhold til §§ 273 og 285, på en passende og omhyggelig måde modtage, laste, håndtere, stuve, transportere, opbevare, drage omsorg for, losse og udlevere godset.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Transportøren og afsenderen kan uanset stk. 1, og uden virkning for anvendelsen af §§ 262, 264, 266-269, 273-285 og 287-294, aftale, at lastning, håndtering, stuvning eller losning af godset skal udføres af afsenderen, den kontraktbestemte afsender eller modtageren. Transportoplysningerne skal indeholde en henvisning til en sådan aftale.</p>
<p>§ 264. Afsenderen kan hæve transportaftalen på grund af forsinkelse eller andet kontraktbrud på transportørens side, når kontraktbruddet er væsentligt. Efter at godset er leveret, kan afsenderen ikke hæve aftalen, dersom udlevering af gods vil medføre væsentlig skade eller ulempe for andre afsendere.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Vil afsenderen hæve aftalen, må denne give meddelelse herom uden ugrundet ophold, efter at vedkommende må antages at have fået kendskab til kontraktbruddet. Gør afsenderen ikke det, går hævningsretten tabt.</p>	<p>§ 264. Transportøren skal besvare afsenderens anmodninger om tilvejebringelse af de oplysninger og instruktioner, der kræves for, at godset kan håndteres og transporteres på behørig vis, hvis oplysningerne er i transportørens besiddelse, eller hvis denne med rimelighed kan tilvejebringe instruktionerne, og hvis afsenderen ikke med rimelighed kan skaffe dem til veje.</p>
<p>§ 265. Hvis det skib, som transporterer eller skal transportere godset, går tabt eller bliver erklæret for uistandsætteligt, bortfalder transportørens pligt ikke derved til at fuldføre transporten.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Indtræder der hindringer, som medfører, at skibet ikke kan anløbe lossehavnen og losse godset, eller at dette ikke kan ske uden urimeligt ophold, kan transportøren i stedet vælge en anden rimelig lossehavn.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Når transportaftalen hæves på grund af krigsfare mv., gælder §§ 358 og 360 tilsvarende.</p> <p><i>Stk. 4.</i> Er en del af transporten udført, når transportaftalen hæves eller bortfalder, eller når godset af anden grund er losset i en anden havn end den aftalte, kan transportøren kræve afstandsfragt i medfør af § 341.</p>	<p>§ 265. Transportøren skal i rimelig udstrækning undersøge, om godset er pakket sådan, at det ikke kan beskadiges eller volde skade på person eller ejendom. Leveres godset i container eller på køretøj, er transportøren ikke forpligtet til at undersøge denne indvendig, medmindre der er grund til at tro, at den er mangelfuldt pakket.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Transportøren skal underrette rådighedshaveren om de mangler, transportøren har opdaget. Transportøren har ikke pligt til at transportere godset, medmindre denne med rimelige midler kan gøre det egnet til transport.</p>
<p>§ 266. Bliver det nødvendigt at træffe særlige foranstaltninger for at bevare eller transportere godset eller i øvrigt</p>	<p>§ 266. Transportøren skal forud for, ved begyndelsen af og under rejsen med tilbørlig omhu sørge for, at</p>

<p>varetage lasteejerens interesser, skal transportøren indhente anvisning fra denne.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Tillader tiden eller forholdene i øvrigt ikke, at anvisning indhentes, eller modtages den ikke i tide, kan transportøren på lasteejerens vegne træffe de nødvendige dispositioner og repræsentere denne i sager vedrørende godset. Dispositioner, som er unødvendige, er dog bindende for lasteejeren, dersom tredjemand var i god tro.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Underretning om det, der er foretaget, skal gives efter reglerne i § 262, stk. 3.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) skibet, der benyttes til transporten, er sødygtigt, 2) skibet er tilstrækkeligt bemannet, udrustet og forsynet før og under hele rejsens forløb, og 3) lastrum og alle andre dele af skibet, der anvendes til lastning af godset, og alle containere, som er leveret af transportøren, hvor godset transporteres i eller på, er i god stand med henblik på at modtage, transportere og opbevare godset.
<p>§ 267. Lasteejeren hæfter for de dispositioner, transportøren har foretaget, og for de udlæg, denne har haft af hensyn til godset. Har transportøren handlet uden anvisning, svarer lasteejeren dog ikke med højere beløb end værdien ved transportens begyndelse af det gods, dispositionen eller udlægget omfattede.</p>	<p>§ 267. Gods kan kun transporteres på dæk, hvis</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) en sådan transport kræves i henhold til lov, 2) godset transporteres i eller på container eller køretøj, som er egnet til transport på skibets dæk, og forudsat at skibets dæk er særligt egnet til at transportere sådanne containere eller køretøjer, eller 3) dette er tilladt i medfør af transportaftalen, følger af handelsbrug eller anden sædvane i den pågældende fart. <p><i>Stk. 2.</i> Reglerne i dette kapitel om transportøransvar finder anvendelse på tab af, skade på eller forsinket levering af godset, der transporteres på dæk i overensstemmelse med stk. 1. Transportøren er dog ikke ansvarlig for tab af, skade på eller forsinket levering af godset, som skyldes de særlige risici, der er forbundet med transporten på dæk, når godset er transporteret i overensstemmelse med stk. 1, nr. 1 eller 3.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Transporteres gods på dæk i strid med stk. 1, er transportøren ansvarlig for tab af, skade på eller forsinket levering af godset, hvis tabet, skaden eller forsinkelsen udelukkende skyldes transporten på dæk. Transportøren har ikke ret til at påberåbe sig de i § 274 nævnte indsigelser.</p> <p><i>Stk. 4.</i> Transportøren kan ikke påberåbe sig stk. 1, nr. 3, over for en tredjemand, som i god tro har erhvervet et negotiabelt transportdokument eller et negotiabelt elektronisk transportdokument, medmindre det i transportoplysningerne er angivet, at godset kan transporteres på dæk.</p> <p><i>Stk. 5.</i> Er gods transporteret på dæk i strid med en udtrykkelig aftale mellem transportøren og afsenderen om transport under dæk, har transportøren ikke ret til ansvarsbegrænsning for tab af, skade på eller forsinket levering af godset, som skyldes transporten på dæk.</p>
<p style="text-align: center;"><i>Udlevering af godset</i></p> <p>§ 268. Modtageren skal på bestemmelsesstedet tage imod godset på det sted og inden for det tidsrum, som transportøren har angivet. Godset skal udleveres på en sådan måde, at det let og sikkert kan modtages.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Den, som legitimerer sig som modtager, kan undersøge godset før modtagelsen.</p>	<p>§ 268. Udgør godset i løbet af transportørens ansvarsperiode en reel fare for personer, ejendom eller miljø, eller ville godset med rimelighed kunne anses for at udgøre en sådan fare, kan transportøren eller en udførende part, uanset §§ 262-263, nægte at modtage eller laste godset og kan tage sådanne andre forholdsregler, herunder losse, uskadeliggøre eller tilintetgøre godset, som måtte være rimelige.</p>
<p>§ 269. Udleveres godset i henhold til konnossement, bliver modtageren ved at modtage godset forpligtet til at betale fragt og andre krav, som transportøren har ifølge konnossementet.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Er godset udleveret på anden måde end i henhold til konnossement, er modtageren kun ansvarlig for fragt og andre krav i medfør af transportaftalen, når denne har fået</p>	<p>§ 269. Transportøren eller en udførende part kan, uanset §§ 262-263 og § 266, opofre gods til søs, når dette med rimelighed foretages til fælles frelse eller for at undgå fare for tab af menneskeliv eller for at redde væsentlige værdier, der under den fælles søtransport er udsat for fare.</p>

<p>varsel om kravene ved udleveringen eller vidste eller burde have vidst, at transportøren ikke havde fået betaling.</p>	
<p>§ 270. Har transportøren krav i henhold til § 269 eller andre krav, som er sikret ved søpant i godset, jf. § 61, er denne ikke forpligtet til at udlevere godset, før modtageren enten har betalt kravene eller stillet sikkerhed. Når godset er udleveret, kan transportøren kræve sikkerheden frigivet, medmindre modtageren hindrer dette ved arrest eller forbud.</p>	<p>§ 270. Er godset gået tabt eller blevet beskadiget eller forsinket, skal transportøren snarest underrette den, afsenderen har angivet, at der skal gives underretning til. Kan sådan underretning ikke gives, skal rådighedshaveren eller, hvis rådighedshaveren ikke er kendt, afsenderen underrettes. Tilsvarende gælder, dersom transporten ikke kan fuldføres som forudsat.</p>
<p>§ 271. Afhentes godset ikke inden for det tidsrum, transportøren har angivet, eller i øvrigt inden rimelig tid, kan det oplægges under sikker forvaring for modtagerens regning.</p> <p>Stk. 2. Underretning om, at godset er lagt op, skal gives efter reglerne i § 262, stk. 3. Der skal angives en rimelig frist, hvorefter godset kan sælges eller på anden måde bortskaffes i henhold til § 272.</p>	<p>§ 271. Bliver det nødvendigt at træffe særlige foranstaltninger for at bevare eller transportere godset eller i øvrigt varetage afsenderens interesser, skal transportøren indhente anvisning fra denne.</p> <p>Stk. 2. Tillader tiden eller forholdene i øvrigt ikke, at anvisning indhentes, eller modtages den ikke i tide, kan transportøren på vegne af afsenderen træffe de nødvendige dispositioner vedrørende godset. Dispositioner, som er unødvendige, er dog bindende, hvis tredjemand var i god tro.</p> <p>Stk. 3. Underretning om det, der er foretaget, skal gives efter reglerne i § 270.</p> <p>Stk. 4. Ejeren af godset hæfter for de dispositioner, transportøren har foretaget, og for de udlæg, denne har haft af hensyn til godset, jf. stk. 1-3.</p>
<p>§ 272. Når den frist, der er fastsat i underretningen, er udløbet, jf. § 271, stk. 2, kan transportøren sælge oplagt gods i den udstrækning, det er nødvendigt for at dække vedkommendes omkostninger og de i § 270 nævnte fordringer. Transportøren skal udvise omhu ved salget.</p> <p>Stk. 2. Kan godset ikke sælges, eller er det åbenbart, at omkostningerne ved et salg ikke vil kunne dækkes af salgssummen, kan transportøren råde over godset på anden forsvarelig vis.</p>	<p><i>Transportørens erstatningsansvar og ansvarsbegrænsning</i></p> <p>§ 272. Enhver regel i dette kapitel, som kan give transportøren ret til indsigelser eller ansvarsbegrænsning, finder anvendelse under en retssag eller en voldgiftssag, der er anlagt for tab af, skade på eller forsinket levering af gods, når forholdet er reguleret i en transportaftale, eller for manglende opfyldelse af enhver anden forpligtelse i henhold til dette kapitel mod</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) transportøren eller en maritim udførende part, 2) skibsføreren, besætningen eller eventuelt andre personer, som gør tjeneste om bord på skibet, eller 3) transportørens eller en maritim udførende parts ansatte. <p>Stk. 2. Enhver regel i dette kapitel, som kan give afsenderen eller den kontraktbestemte afsender ret til indsigelser, finder anvendelse under en retssag eller en voldgiftssag, der er anlagt mod afsenderen, den kontraktbestemte afsender eller deres underleverandører, agenter eller ansatte.</p> <p>Stk. 3. Stk. 1 og 2 gælder, uanset om sagen vedrører ansvar i eller uden for kontrakt.</p>
<p>§ 273. Udleveres godset til modtageren uden betaling af krav mod afsenderen, som modtageren skulle have betalt, forbliver afsenderen ansvarlig, medmindre udleveringen medfører tab for afsenderen og transportøren måtte have indset dette.</p> <p>Stk. 2. Transportøren er ikke forpligtet til at sælge oplagt gods for at få dækket fordringer mod afsenderen, som modtageren skulle have betalt. Finder salg sted, uden at fordringerne dækkes, er afsenderen ansvarlig for de udækkede fordringer.</p>	<p>§ 273. Transportøren er ansvarlig for godset fra det tidspunkt, hvor denne eller en udførende part modtager godset til transport og til det tidspunkt, hvor godset er udleveret.</p> <p>Stk. 2. Kræver loven eller reglerne på</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) modtagelsesstedet, at godset overdrages til en myndighed eller anden tredjemand, hvorfra transportøren kan hente godset, begynder den periode, i hvilken transportøren har ansvaret for godset, når transportøren henter godset hos myndigheden eller anden tredjemand, eller 2) udleveringsstedet, at transportøren overdrager godset til en myndighed eller anden tredjemand, hvorfra modtageren kan hente det, udløber den periode, i hvilken transportøren har ansvaret for godset, når transportøren overdrager godset til myndigheden eller anden tredjemand.

	<p><i>Stk. 3.</i> Ved fastsættelse af transportørens ansvarsperiode kan parterne aftale tid og sted for godsets modtagelse og udlevering. En sådan bestemmelse i transportaftalen er ugyldig, hvis tidspunktet for godsets</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) modtagelse ligger efter, den første lastning i henhold til transportaftalen er påbegyndt, eller 2) udlevering ligger før, den afsluttende losning i henhold til transportaftalen er fuldført.
<p style="text-align: center;"><i>Transportørens erstatningsansvar</i></p> <p>§ 274. Transportøren er ansvarlig for godset, medens det er i dennes varetægt i lastehavnen, under transporten og i lossehavnen.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Transportøren anses for at have godset i sin varetægt, jf. stk. 1, fra det tidspunkt, denne modtager godset fra aflasteren eller fra myndighed eller anden tredjemand, til hvem godset skal leveres efter gældende love eller forskrifter i lastehavnen.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Transportøren anses ikke længere for at have godset i sin varetægt, jf. stk. 1,</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) når denne har udleveret godset til modtageren, 2) hvis modtageren ikke modtager godset fra transportøren, når det er lagt op for modtagerens regning i overensstemmelse med aftalen eller gældende lov eller praksis i lossehavnen, eller 3) når denne har overgivet godset til myndighed eller anden tredjemand, til hvem godset efter gældende love eller forskrifter i lossehavnen skal overgives. 	<p>§ 274. Transportøren er ansvarlig for tab af eller skade på godset og for forsinket levering, hvis den berettigede godtgør, at tabet, skaden eller forsinkelsen eller den begivenhed eller omstændighed, der forårsagede eller bidrog hertil, fandt sted i transportørens ansvarsperiode som defineret i § 273.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Transportøren er helt eller delvist fritaget for ansvar i henhold til stk. 1, hvis denne godtgør, at årsagen eller en af årsagerne til tabet, skaden eller forsinkelsen ikke skyldes fejl eller forsømmelse begået af transportøren selv eller af en person nævnt i § 275.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Transportøren er ligeledes helt eller delvist fritaget for ansvar i henhold til stk. 1, hvis denne i stedet for at bevise i henhold til stk. 2, at der ikke er begået fejl eller forsømmelse, godtgør, at en eller flere af følgende begivenheder eller omstændigheder helt eller delvist har forårsaget tabet, skaden eller forsinkelsen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Ekstraordinære naturhændelser, 2) risici, farer og ulykker på havet eller andre sejlbare farvande, 3) krig, fjendtligheder, væbnede konflikter, sørøveri, terrorisme, oprør og borgerlige uroligheder, 4) karantænerestriktioner, indgriben fra eller hindringer skabt af regeringer, offentlige myndigheder, magthavere eller befolkninger, herunder tilbageholdelse, arrest eller beslaglæggelse, der ikke skyldes transportøren eller personer nævnt i § 275, 5) strejke, lockout eller anden standsning af eller hindring for arbejdet, 6) brand om bord på skibet, 7) skjulte mangler ved skibet, der ikke kan opdages ved tilbørlig omhu, 8) handlinger eller unkladelser begået af afsenderen, den kontraktbestemte afsender, rådighedshaveren eller andre personer, hvis handlinger afsenderen eller den kontraktbestemte afsender er ansvarlig for i henhold til §§ 293-294, 9) lastning, håndtering, stuvning eller losning af godset i henhold til en aftale i overensstemmelse med § 263, stk. 2, medmindre transportøren eller en udførende part gør dette på vegne af afsenderen, den kontraktbestemte afsender eller modtageren, 10) svind i volumen eller vægt eller tab eller skade af anden art som følge af godsets skjulte fejl, egne mangler eller egen beskaffenhed, 11) utilstrækkelig eller mangelfuld emballering eller mærkning, der ikke er udført af eller på vegne af transportøren, 12) redning af eller forsøg på redning af menneskeliv til søs,

	<p>13) rimelige tiltag med henblik på redning af eller forsøg på redning af genstande til søs,</p> <p>14) rimelige tiltag med henblik på at undgå eller forsøge at undgå skade på miljøet eller</p> <p>15) handlinger udført af transportøren i henhold til de beføjelser, denne har fået tildelt ved §§ 268-269.</p> <p><i>Stk. 4.</i> Transportøren er, uanset stk. 3, helt eller delvist ansvarlig for tabet, skaden eller forsinkelsen, hvis den berettigede godtgør, at</p> <p>1) en fejl eller forsømmelse begået af transportøren eller af en person nævnt i § 275 har forårsaget eller bidraget til de begivenheder eller omstændigheder, som transportøren påberåber sig, eller</p> <p>2) en begivenhed eller omstændighed, der ikke er nævnt i stk. 3, har bidraget til tabet, skaden eller forsinkelsen, medmindre transportøren godtgør, at denne begivenhed eller omstændighed ikke skyldes en fejl eller forsømmelse begået af denne eller af en person nævnt i § 275.</p> <p><i>Stk. 5.</i> Transportøren er, uanset stk. 3, helt eller delvist ansvarlig for tabet, skaden eller forsinkelsen, hvis</p> <p>1) den berettigede godtgør, at tabet, skaden eller forsinkelsen helt eller delvist var eller sandsynligvis var forårsaget af</p> <p>a) skibets usødygtighed,</p> <p>b) utilstrækkelig bemanning, udrustning eller forsyning af skibet, eller</p> <p>c) at lastrummene eller andre dele af skibet, hvori godset blev transporteret, eller containere udleveret af transportøren, i eller på hvilke godset blev transporteret, ikke var i god og forsvarlig stand til at modtage, transportere og bevare godset, og</p> <p>2) transportøren ikke godtgør,</p> <p>a) at tabet, skaden eller forsinkelsen ikke skyldes nogen af de i stk. 5, nr. 1, nævnte begivenheder eller omstændigheder, eller</p> <p>b) at denne har opfyldt sin forpligtelse til at udvise tilbørlig omhu i henhold til § 266.</p> <p><i>Stk. 6.</i> Når transportøren delvist fritages for ansvar i medfør af denne bestemmelse, er transportøren kun ansvarlig for den del af tabet, skaden eller forsinkelsen, som kan tilskrives den for transportøren ansvarspådragende begivenhed eller omstændighed.</p>
<p>§ 275. Transportøren er ansvarlig for tab som følge af, at godset bliver beskadiget eller går tabt, medens det er i dens varetægt, medmindre den pågældende godtgør, at fejl eller forsømmelse af vedkommende selv eller nogen, denne svarer for, ikke har forårsaget eller medvirket til tabet.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Transportøren er ikke ansvarlig for tab, der skyldes foranstaltninger for at redde personer eller rimelige foranstaltninger med henblik på at bjærge skib eller anden ejendom til søs.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Hvor fejl eller forsømmelse fra transportørens side sammen med anden årsag har fremkaldt tab, er transportøren kun ansvarlig i den udstrækning, tabet eller skaden skyldes fejlen eller forsømmelsen. Det påhviler dog trans-</p>	<p>§ 275. Transportøren er ansvarlig efter dette kapitel, når tabet, skaden eller forsinkelsen skyldes handlinger eller undladelser foretaget af</p> <p>1) enhver udførende part,</p> <p>2) skibets fører eller besætning,</p> <p>3) transportørens eller en udførende parts ansatte eller</p> <p>4) enhver anden person, som udfører eller påtager sig at udføre en hvilken som helst af transportørens forpligtelser i henhold til transportaftalen, i det omfang denne direkte eller indirekte handler efter transportørens anmodning eller under transportørens opsyn eller kontrol.</p>

<p>portøren at godtgøre, i hvilket omfang tabet ikke skyldes fejl eller forsømmelse på hans side.</p>	
<p>§ 276. Transportøren er ikke ansvarlig, såfremt denne godtgør, at tab eller skade er en følge af</p> <p>1) fejl eller forsømmelse i navigeringen eller behandlingen af skibet udvist af skibsfører, mandskab, lods eller andre, der udfører arbejde i skibets tjeneste, eller</p> <p>2) brand, medmindre den er forårsaget ved fejl eller forsømmelse af transportøren selv.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Transportøren er dog ansvarlig for tab som følge af usødygtighed, såfremt denne er en følge af, at vedkommende selv eller nogen, denne svarer for, ikke med tilbørlig omhu har sørget for, at skibet var sødygtigt ved rejsens begyndelse. Bevisbyrden for, at tilbørlig omhu er udvist, påhviler transportøren.</p>	<p>§ 276. En maritim udførende part er underlagt samme forpligtelser og ansvar og er berettiget til samme indsigelser og ansvarsbegrænsninger som transportøren efter dette kapitel, hvis</p> <p>1) en maritim udførende part modtog godset til transport i en kontraherende stat, udleverede godset i en kontraherende stat eller udførte sine tjenester vedrørende godset i en havn i en kontraherende stat, og</p> <p>2) den hændelse, der forårsagede tabet, skaden eller forsinkelsen, fandt sted i perioden mellem godsets ankomst til skibets lastehavn, og til godset forlod skibets lossehavn, og enten mens den maritime udførende part havde godset i sin varetægt, eller på ethvert andet tidspunkt, i det omfang den maritime udførende part udførte en arbejdsopgave i henhold til transportaftalen.</p> <p><i>Stk. 2.</i> En maritim udførende part er ikke bundet af, at transportøren har påtaget sig forpligtelser eller accepteret en højere ansvarsgrænse, som ikke følger af dette kapitel, medmindre den maritime udførende part udtrykkeligt har accepteret at være bundet af sådanne forpligtelser eller en sådan ansvarsgrænse. En maritim udførende parts accept skal foreligge skriftlig. Hvis acceptens afsender og modtager begge samtykker hertil, kan skriftlighedskravet opfyldes ved elektronisk kommunikation.</p> <p><i>Stk. 3.</i> En maritim udførende part er ansvarlig for manglende opfyldelse af sine forpligtelser i henhold til dette kapitel, når dette skyldes handlinger eller undladelser hos personer, til hvilke denne har overdraget udførelsen af en hvilken som helst af transportørens forpligtelser i henhold til transportaftalen i overensstemmelse med betingelserne i stk. 1.</p> <p><i>Stk. 4.</i> Intet i dette kapitel skal pålægge skibets fører eller besætning eller en ansat hos transportøren eller hos en maritim udførende part ansvar.</p>
<p>§ 277. Transportøren er ikke ansvarlig for tab af eller skade på levende dyr, der er forbundet med de særlige risici ved sådanne transporter.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Beviser transportøren, at vedkommende har fulgt de særlige instrukser, som er givet, og at tabet eller skaden kan skyldes sådanne risici, er denne ikke ansvarlig, medmindre det godtgøres, at tabet eller skaden helt eller delvis skyldtes fejl eller forsømmelse udvist af vedkommende selv eller nogen, denne hæfter for.</p>	<p>§ 277. Er både transportøren og en eller flere maritime udførende parter ansvarlig for tab af, skade på eller forsinket levering af gods, hæfter de solidarisk inden for de i dette kapitel fastsatte ansvarsgrænser.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Det samlede ansvar for de i stk. 1 nævnte personer kan, medmindre andet følger af § 284, ikke overstige den maksimale ansvarsgrænse inden for dette kapitel.</p>
<p>§ 278. Transportøren er ansvarlig ifølge bestemmelserne i §§ 275-277 for tab som følge af forsinkelse med godsets udlevering.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Forsinkelse med udleveringen foreligger, når godset ikke til aftalt tid er blevet udleveret i den lossehavn, som følger af transportaftalen, eller, dersom ingen frist for udlevering er aftalt, inden for det tidsrum, som det under de foreliggende omstændigheder er rimeligt at kræve af en omhyggelig transportør.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Er godset ikke blevet udleveret inden 60 dage regnet fra den dag, det i medfør af stk. 2 skulle have været ud-</p>	<p>§ 278. Forsinket levering foreligger, når godset ikke inden for aftalt tid er udleveret på det sted, som følger af transportaftalen.</p>

<p>leveret, kan der kræves erstatning som for tab af godset, jf. § 275.</p>	
<p>§ 279. Erstatning for tab af eller skade på godset beregnes med udgangspunkt i værdien af gods af samme slags på den plads og det tidspunkt, hvor godset i overensstemmelse med transportaftalen blev eller skulle have været udleveret.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Værdien af godset skal fastsættes efter børsprisen eller i mangel heraf efter markedsprisen. Findes hverken bør- eller markedspris, bestemmes værdien efter den sædvanlige værdi af gods af samme art og kvalitet.</p>	<p>§ 279. En deviation under søtransport, der udgør en manglende opfyldelse af transportørens forpligtelser, begrænser ikke i sig selv transportørens eller en maritim udførende parts ret til at gøre enhver indsigelse eller ansvarsbegrænsning efter dette kapitel gældende, medmindre andet følger af § 284.</p>
<p>§ 280. Transportørens ansvar skal ikke overstige 667 SDR for hvert kollo eller anden enhed af godset eller 2 SDR pr. kilo bruttovægt af det gods, som er tabt, skadet eller forsinket, afhængigt af, hvad der giver det højeste beløb. Ved SDR forstås den i § 152, stk. 2 omhandlede mængde.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Transportørens ansvar for forsinkelse med godsets udlevering er begrænset til et beløb svarende til to og en halv gange den fragt, der skal betales for det forsinkede gods. Ansvaret skal dog ikke overstige den samlede fragt ifølge transportaftalen.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Transportørens samlede ansvar i henhold til stk. 1 og 2 skal ikke overstige den i stk. 1 anførte ansvarsgrænse, som ville være gældende i tilfælde af tab af alt det gods, som erstatningsansvaret omfatter.</p>	<p>§ 280. Erstatning, der skal betales af transportøren for tab af eller skade på godset, beregnes med udgangspunkt i værdien af gods af samme slags på det sted og det tidspunkt, der fremgår af § 308. Erstatningen kan ikke overstige de ansvarsgrænser, som fremgår af § 282.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Værdien af godset skal fastsættes efter børsprisen eller i mangel heraf efter markedsprisen. Findes hverken bør- eller markedspris, bestemmes værdien efter den sædvanlige værdi af gods af samme art og kvalitet på udleveringsstedet.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Transportøren er ikke forpligtet til at betale erstatning ud over den, der beregnes i medfør af stk. 1-2, medmindre transportøren og afsenderen med respekt af §§ 255-257 har aftalt at beregne erstatningen på anden vis.</p>
<p>§ 281. Anvendes container, paller eller lignende transportindretning til at samle godset, skal ethvert kollo eller enhver anden enhed, der er anført i transportdokumentet som pakket i vedkommende indretning, anses som et kollo eller en enhed ved anvendelsen af § 280. Bortset herfra skal godset i indretningen anses som én enhed. Er selve transportindretningen gået tabt eller blevet beskadiget, skal den anses som en særskilt enhed, medmindre den ejes af eller på anden måde er stillet til rådighed af transportøren.</p>	<p>§ 281. Når andet ikke godtgøres, anses transportøren for at have udleveret godset i overensstemmelse med dets beskrivelse i transportoplysningerne, medmindre der til transportøren eller den udførende part, som udleverede godset, er givet meddelelse om tab af eller skade på godset med angivelse af tabets eller skadens almindelige karakter, og denne meddelelse er givet senest samtidig med udleveringstidspunktet. Hvis tabet eller skaden ikke var synlig, gælder det samme, hvis meddelelsen ikke er givet inden for syv arbejdsdage på udleveringsstedet regnet fra udleveringstidspunktet.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Manglende afgivelse af den i stk. 1 nævnte meddelelse til transportøren eller den udførende part påvirker ikke retten til at kræve erstatning efter dette kapitel for tab af eller skade på godset, ligesom det heller ikke påvirker, hvem bevisbyrden efter § 274 påhviler.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Skriftlig meddelelse i henhold til stk. 1 kræves ikke, hvis tabet eller skaden er påvist ved en fælles besigtigelse af godset mellem godsets modtager og den, som ansvaret gøres gældende over for, hvad enten det er transportøren eller en maritim udførende part.</p> <p><i>Stk. 4.</i> Erstatning for forsinkelse skal ikke betales, medmindre meddelelse om tab grundet forsinkelse er givet til transportøren inden for 21 løbende dage efter godsets udlevering.</p> <p><i>Stk. 5.</i> Meddelelse efter denne bestemmelse til den udførende part, der udleverede godset, anses også for at være givet til transportøren, og meddelelse givet til transportøren anses også for at være givet til en maritim udførende part.</p> <p><i>Stk. 6.</i> Ved faktisk eller formodning for tab eller skade skal tvistens parter i rimeligt omfang give hinanden adgang til at besigtige og fastslå mængden af godset og skal give</p>

	<p>adgang til fortegnelser og dokumenter, der måtte være relevante for godsets transport.</p> <p><i>Stk. 7.</i> De i stk. 1, 2 og 4 nævnte meddelelser skal være skriftlige. Hvis meddelelsens afsender og modtager begge samtykker hertil, kan skriftlighedskravet opfyldes ved elektronisk kommunikation.</p>
<p>§ 282. Bestemmelserne om transportørens indsigelser og ansvarsbegrænsninger skal finde anvendelse, selv om kravet ikke grundes på transportaftalen.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Bestemmelserne om transportørens indsigelser og ansvarsbegrænsninger finder tilsvarende anvendelse, dersom kravet rejses mod nogen, som transportøren hæfter for, og den pågældende beviser, at vedkommende handlede i udøvelsen af tjenesten eller for at fuldføre opgaven.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Det samlede ansvar, som kan pålægges transportøren og dem, den pågældende hæfter for, kan ikke i noget tilfælde overstige de ansvarsgrænser, som fremgår af § 280.</p>	<p>§ 282. Med forbehold for § 283 og § 284, stk. 1, er transportørens ansvar for manglende opfyldelse af sine forpligtelser i henhold til dette kapitel begrænset til 875 SDR per kollo eller anden lasteenhed eller 3 SDR per kilo bruttovægt af det gods, der er genstand for et erstatningskrav eller en tvist afhængigt af, hvad der giver det højeste beløb, medmindre godsets værdi er angivet af afsenderen og medtaget i transportoplysningerne, eller hvis et højere beløb end den nævnte ansvarsbegrænsning er aftalt mellem transportøren og afsenderen.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Transporteres godset i eller på en container, palle eller lignende transportenhed, der anvendes til at samle gods i eller på, eller i eller på et køretøj, skal ethvert kollo eller enhver anden lasteenhed, der i transportoplysningerne er specificeret som pakket i eller på en sådan transportenhed eller et sådant køretøj, anses som et kollo eller en lasteenhed. Hvis det ikke er specificeret på denne måde, anses godset i eller på en sådan transportenhed eller et sådant køretøj for at være en lasteenhed. Er selve transportenheden gået tabt eller blevet beskadiget, skal denne anses som en særskilt enhed, medmindre den ejes af eller på anden måde er stillet til rådighed af transportøren.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Den i stk. 1 nævnte aftale skal være skriftlig. Hvis aftalens afsender og modtager begge samtykker hertil, kan skriftlighedskravet opfyldes ved elektronisk kommunikation.</p>
<p>§ 283. Den ansvarlige kan ikke begrænse sit ansvar, hvis det godtgøres, at vedkommende selv har forvoldt tabet forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at sådant tab sandsynligvis ville blive forårsaget.</p>	<p>§ 283. Erstatning for tab af eller skade på godset som følge af forsinkelse skal med forbehold for § 284, stk. 2, beregnes i overensstemmelse med § 280. Ansvar for andet økonomisk tab, der skyldes forsinkelse, er begrænset til et beløb svarende til to og en halv gange den fragt, der skal betales for det forsinkede gods. Det maksimale beløb, der skal betales i henhold til denne bestemmelse og § 282, stk. 1, skal ikke overstige den ansvarsgrænse, som ville være gældende efter § 282, stk. 1, hvis der forelå et fuldstændigt tab af det berørte gods.</p>
<p>§ 284. Transporteres gods på dæk i strid med bestemmelsen i § 263, er transportøren uanset §§ 275-278 ansvarlig for sådanne skader, som udelukkende er en følge af transporten på dæk. Særlige bestemmelser om ansvaret findes i §§ 280 og 283.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Er gods transporteret på dæk i strid med en udtrykkelig aftale om transport under dæk, foreligger der ikke ret til ansvarsbegrænsning efter dette kapitel.</p>	<p>§ 284. Transportøren eller personer nævnt i § 275 har ikke ret til at begrænse sit ansvar i medfør af § 282 eller i henhold til transportaftalen, hvis den berettigede godtgør, at tabet er opstået som følge af transportørens manglende opfyldelse af sine forpligtelser efter dette kapitel og er forårsaget af en personlig handling eller undladelse af den, der påberåber sig ret til at foretage ansvarsbegrænsning, som er begået med forsæt til at forvolde sådant tab eller groft uagtsomt og med forståelse af, at et sådant tab sandsynligvis ville blive forårsaget.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Transportøren eller personer nævnt i § 275 har ikke ret til at begrænse sit ansvar i medfør af § 283, hvis den berettigede godtgør, at den forsinkede levering er opstået som følge af en personlig handling eller undladelse hos den, der kræver ret til at foretage ansvarsbegrænsning, som</p>

	er begået med forsæt til at forvolde tab som følge af forsinkelse eller groft uagtsomt og med forståelse af, at et sådant tab sandsynligvis ville blive forårsaget.
<p>§ 285. Udføres transporten helt eller delvis af en undertransportør, forbliver transportøren dog ansvarlig i medfør af bestemmelserne i dette kapitel, som om denne selv havde udført hele transporten.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Er det udtrykkeligt aftalt, at en bestemt del af transporten skal udføres af en navngiven undertransportør, kan transportøren forbeholde sig ansvarsfrihed for tab forårsaget ved en hændelse, der indtræffer, medens godset er i undertransportørens varetægt. Bevisbyrden for, at tabet er forårsaget af en sådan hændelse, påhviler transportøren.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Et forbehold i medfør af stk. 2 er dog uden virkning, såfremt retslige skridt ikke kan tages mod undertransportøren ved en domstol, der er kompetent i medfør af §§ 310 og 311.</p>	<p>§ 285. Hvis det skib, som transporterer eller skal transportere godset, går tabt eller bliver erklæret for uistandsætteligt, bortfalder transportørens pligt ikke derved til at fuldføre transporten.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Indtræder der hindringer, som medfører, at skibet ikke kan anløbe lossehavnen og losse godset, eller at dette ikke kan ske uden urimeligt ophold, kan transportøren i stedet vælge en anden rimelig lossehavn.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Når transportaftalen hæves på grund af krigsfare m.v., gælder §§ 358 og 360 tilsvarende.</p> <p><i>Stk. 4.</i> Er en del af transporten udført, når transportaftalen hæves eller bortfalder, eller når godset af anden grund er losset i en anden havn end den aftalte, kan transportøren kræve afstandsfragt i medfør af § 341.</p>
<p>§ 286. En undertransportør, der udfører transporten med skib, er ansvarlig for den del af transporten, vedkommende udfører, efter de samme bestemmelser som transportøren. §§ 282 og 283 finder tilsvarende anvendelse.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Har transportøren påtaget sig ansvar, der ikke er pålagt denne i dette kapitel, eller givet afkald på sådanne rettigheder, er undertransportøren kun bundet, såfremt vedkommende har givet skriftligt samtykke hertil.</p>	<p style="text-align: center;"><i>Multimodale transporter</i></p> <p>§ 286. Når tab af eller skade på gods eller en begivenhed eller omstændighed, der forårsager forsinket levering, opstår i løbet af transportørens ansvarsperiode, men dog udelukkende før godset lastes om bord på skibet, eller efter godset er losset fra skibet, har reglerne i dette kapitel ikke forrang for regler i internationale konventioner, der på tidspunktet for tabet, skaden eller begivenheden eller omstændigheden, der medførte forsinkelsen,</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) i henhold til den pågældende konvention ville have været gældende for alle eller nogle af transportørens aktiviteter, hvis afsenderen havde indgået en separat og direkte kontrakt med transportøren vedrørende det specifikke transportled, hvor tabet eller skaden på godset opstod, eller hvor en begivenhed eller omstændighed forårsagede forsinket levering, 2) fastsætter regler om transportørens ansvar, ansvarsbegrænsning eller forældelse, og 3) i henhold til den pågældende konvention ikke kan fraviges eller ikke kan fraviges ved aftale til ugunst for afsenderen.
<p>§ 287. Er både transportøren og undertransportøren ansvarlig, hæfter de solidarisk.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Det samlede ansvar, som kan pålægges transportøren og undertransportøren samt de personer, de hæfter for, kan ikke overstige de i § 280 fastlagte ansvarsgrænser, medmindre andet følger af § 283.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Bestemmelserne i dette kapitel om ansvar udgør ingen hindring for aftale om regres mellem transportøren og undertransportøren.</p>	<p style="text-align: center;"><i>Afsenderens pligter og erstatningsansvar</i></p> <p>§ 287. Afsenderen skal, medmindre andet er aftalt i transportaftalen, levere godset klar til transporten. Afsenderen skal under alle omstændigheder levere godset i en sådan stand, at det tåler den planlagte transport, herunder lastning, håndtering, stuvning, surring, sikring og losning, og således, at det ikke forårsager skade på personer eller ejendom.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Afsenderen skal på behørig og omhyggelig vis opfylde de forpligtelser, denne har påtaget sig ved aftale i henhold til § 263, stk. 2.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Når afsenderen pakker en container eller laster et køretøj, skal denne på behørig og omhyggelig vis stuve, surre og sikre indholdet i eller på containeren eller køretøjet, således at det ikke forårsager skade på personer eller ejendom.</p>

<p>§ 288. Er godset udleveret, uden at modtageren har givet transportøren skriftlig meddelelse om tab eller skade, som modtageren har opdaget eller burde have opdaget, og om tabets eller skadens almindelige natur, anses alt gods for udleveret i den stand som beskrevet i transportdokumentet, hvis ikke modbevis føres. Kunne tabet eller skaden ikke opdages på udleveringstidspunktet, gælder det samme, hvis den skriftlige meddelelse ikke er givet senest tre dage efter udleveringen.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Skriftlig meddelelse kræves dog ikke, såfremt godsets tilstand er blevet undersøgt i fællesskab ved udleveringen.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Transportøren er ikke ansvarlig for tab som følge af forsinkelse med udleveringen, medmindre skriftlig underretning er blevet givet inden 60 dage efter, at godset blev overleveret til modtageren.</p> <p><i>Stk. 4.</i> Underretning kan gives til den undertransportør, som har udleveret godset, eller til transportøren.</p>	<p>§ 288. Afsenderen skal besvare transportørens anmodninger om tilvejebringelse af de oplysninger og instruktioner, der kræves for, at godset kan håndteres og transporteres på behørig vis, hvis oplysningerne er i afsenderens besiddelse, eller hvis denne med rimelighed kan tilvejebringe instruktionerne, og hvis transportøren ikke med rimelighed kan skaffe dem til veje.</p>
<p>§ 289. Bestemmelserne om transportørens ansvar for tab af eller skade på gods i §§ 274-288 er tillige afgørende for modtagerens ret til at nægte at betale bidrag til almindeligt havari, og for transportørens pligt til at erstatte bidrag til almindeligt havari eller bjærgeløn, som modtageren har betalt.</p>	<p>§ 289. Afsenderen skal i rimelig tid give transportøren sådanne oplysninger, instruktioner og dokumenter vedrørende godset, som ikke på anden rimelig vis er tilgængelige for transportøren, og som er nødvendige for at</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) håndtere og transportere godset på en forsvarlig måde, herunder oplyse hvilke forholdsregler transportøren eller en udførende part skal tage, og 2) transportøren kan opfylde gældende love, forskrifter eller andre krav fra myndighederne i forbindelse med den planlagte transport, forudsat at transportøren i rimelig tid underretter afsenderen om, hvilke oplysninger, instruktioner og dokumenter denne ønsker. <p><i>Stk. 2.</i> Denne bestemmelse påvirker ikke specifikke forpligtelser, der følger af anden lovgivning, forskrifter eller andre krav fra myndighederne, til at give oplysninger, instruktioner og dokumenter vedrørende godset i forbindelse med den planlagte transport.</p>
<p style="text-align: center;"><i>Afsenderens erstatningsansvar</i></p> <p>§ 290. Afsenderen er ikke ansvarlig efter denne lov for tab, der rammer transportøren eller undertransportøren, herunder skade på skibet, som er opstået uden fejl eller forsømmelse af vedkommende selv eller nogen, denne hæfter for. Ej heller er de personer, afsenderen hæfter for, ansvarlige for sådant tab eller sådan skade, medmindre tabet skyldes fejl eller forsømmelse af vedkommende selv eller nogen, denne hæfter for.</p>	<p>§ 290. Afsenderen er ansvarlig for tab eller skade, der rammer transportøren, hvis denne godtgør, at tabet eller skaden skyldes, at afsenderen har undladt at opfylde sine forpligtelser efter dette kapitel.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Afsenderen fritages helt eller delvist for ansvar, hvis tabet eller skaden ikke er forårsaget af fejl eller forsømmelse begået af afsenderen eller af en person nævnt i § 294. Dette gælder dog ikke, hvis årsagen til tabet eller skaden er afsenderens manglende opfyldelse af sine forpligtelser i henhold til § 291, stk. 1 og 2, og § 292.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Når afsenderen fritages delvist for ansvar i henhold til denne bestemmelse, ifalder denne kun ansvar for den del af tab eller skade, der skyldes fejl eller forsømmelse begået af denne eller af en person nævnt i § 294.</p>
<p>§ 291. Har afsenderen overleveret farligt gods til transportøren eller en undertransportør uden at oplyse om godsets farlige beskaffenhed og nødvendige sikkerhedsforanstaltninger, jf. § 257, og har den, som har modtaget godset, ikke på anden måde kendskab til dets farlige beskaffenhed, er afsenderen ansvarlig over for transportøren og enhver undertransportør for omkostninger og andet tab, der hidrører fra transporten af sådant gods. Transportøren eller un-</p>	<p>§ 291. Afsenderen skal i rimelig tid give transportøren korrekte oplysninger til brug for udarbejdelse af transportoplysninger og udstedelse af transportdokumenter eller elektroniske transportdokumenter, herunder de i § 301, stk. 1, nævnte oplysninger, samt navnene på</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) den, der skal fremstå som afsender i transportoplysningerne,

<p>dertransportøren kan efter forholdene losse, uskadeliggøre eller tilintetgøre godset uden pligt til at betale erstatning.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Den, som har modtaget godset i sin varetægt med kendskab til dets farlige egenskaber, kan ikke påberåbe sig stk. 1.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Gods, som viser sig at udgøre fare for person eller ejendom, kan transportøren efter omstændighederne losse, uskadeliggøre eller tilintetgøre uden pligt til at betale erstatning.</p>	<p>2) den, der skal modtage godset, hvis en sådan er angivet, og</p> <p>3) den, til hvis ordre et transportdokument eller et elektronisk transportdokument skal udstedes, hvis en sådan er angivet.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Afsenderen anses for at indestå for, at de i stk. 1 nævnte oplysninger er korrekte, når disse er modtaget af transportøren. Afsenderen skal holde transportøren skadesløs for tab eller skade, der skyldes, at sådanne oplysninger er urigtige.</p>
<p style="text-align: center;"><i>Konnossement og søfragtseddel.</i></p> <p>§ 292. Ved et konnossement (Bill of Lading) forstås et dokument,</p> <p>1) som er bevis for en aftale om søtransport og for, at transportøren har modtaget godset, og</p> <p>2) som betegner sig som konnossement, eller som indeholder en bestemmelse om, at transportøren påtager sig kun at udlevere godset mod dokumentets tilbagelevering.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Et konnossement kan udstedes til en bestemt person eller ordre eller til ihændehaveren. Selv om konnossementet er udstedt til en bestemt person, anses det som ordrekonnossement, medmindre udstederen har taget forbehold mod overdragelse ved ordene »ikke til ordre« eller lignende.</p> <p><i>Stk. 3.</i> I forholdet mellem transportøren og indehaver af konnossementet, som ikke er afsender, bestemmer konnossementet vilkårene for befordring og udlevering af godset. Bestemmelser i transportaftalen, der ikke er optaget i konnossementet, kan ikke gøres gældende over for sådan indehaver, medmindre konnossementet henviser til dem.</p>	<p>§ 292. Afsenderen skal ved gods, der på grund af dets beskaffenhed eller egenskab udgør eller med rimelighed kan antages at ville kunne udgøre en fare for personer, ejendom eller miljøet, underrette transportøren om godsets farlige beskaffenhed eller egenskab i rimelig tid, før godset leveres til transportøren eller til den udførende part. Har afsenderen leveret farligt gods uden at oplyse herom, og har hverken transportøren eller den udførende part kendskab til dets farlige beskaffenhed eller egenskab, er afsenderen ansvarlig over for transportøren for tab eller skade, der skyldes en sådan manglende orientering.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Afsenderen skal mærke farligt gods som nævnt i stk. 1 i overensstemmelse med anden lovgivning, forskrifter eller myndighedskrav, der finder anvendelse på ethvert led af den planlagte transport af godset. Har afsenderen undladt at mærke sådant farligt gods, er denne ansvarlig over for transportøren for tab eller skade, der skyldes en sådan manglende mærkning.</p>
<p>§ 293. Ved gennemgangskonnossement forstås et konnossement, hvor det angives, at transporten af godset skal udføres af flere end én transportør.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Den, som udsteder gennemgangskonnossement, skal sørge for, at særskilt konnossement udstedt for en del af transporten angiver, at godset er under transport på gennemgangskonnossement.</p>	<p>§ 293. En kontraktsbestemt afsender er underlagt forpligtelser og ansvar som afsenderen i henhold til §§ 287-292, 294 og 320c, stk. 2, og kan påberåbe sig rettigheder og indsigelser som afsenderen i henhold til §§ 287-292, 294 og 504.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Stk. 1 påvirker ikke afsenderens forpligtelser, ansvar, rettigheder eller indsigelser.</p>
<p>§ 294. Når transportøren har modtaget godset, skal denne på aflasterens forlangende udstede modtagelseskonnossement.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Når godset er indlastet, kan aflasteren forlange, at der udstedes ombordkonnossement. Såfremt der er udstedt modtagelseskonnossement, skal dette tilbageleveres, når ombordkonnossementet udstedes. Et modtagelseskonnossement med påtegning om navnet på det eller de skibe, godset er indlastet i, og datoen for indlastningen udgør et ombordkonnossement.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Aflasteren kan kræve særskilte konnossementer for dele af godset, når det ikke medfører væsentlig ulempe.</p>	<p>§ 294. Afsenderen er ansvarlig for manglende opfyldelse af sine forpligtelser efter dette kapitel, når tabet eller skaden skyldes handlinger eller undladelser foretaget af personer, herunder ansatte, agenter og underleverandører, som afsenderen har overladt udførelsen af sine forpligtelser til. Afsenderen er ikke ansvarlig for handlinger eller undladelser begået af transportøren eller en udførende part, som handler på vegne af transportøren, og som afsenderen har overladt udførelsen af sine forpligtelser til.</p>
<p>§ 295. Et konnossement, som er underskrevet af skibsføreren på det skib, som transporterer godset, anses for at være underskrevet på transportørens vegne.</p>	<p>§ 295. Træder afsenderen tilbage fra transportaftalen, før udførelsen af transporten er påbegyndt, kan transportøren kræve erstatning for fragttab og anden skade.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Bliver godset ikke leveret i rette tid, kan transportøren hæve transportaftalen, hvis forsinkelsen udgør et væsentligt kontraktbrud. Vil transportøren hæve aftalen, må denne give meddelelse herom til afsenderen uden ugrundet</p>

	<p>ophold efter forespørgsel herom fra afsenderen, dog senest ved modtagelsen af godset til transport. Gør transportøren ikke det, går retten til at hæve tabt. Hæves aftalen, kan transportøren kræve erstatning for fragttab og anden skade.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Kræver afsenderen eller modtageren, at transporten skal afbrydes, og godset udleveres på et andet sted end bestemmelsesstedet, kan transportøren kræve erstatning for fragttab og anden skade. Transporten kan ikke kræves afbrudt, hvis dette vil medføre væsentlig skade eller ulempe for transportøren eller andre afsendere.</p> <p><i>Stk. 4.</i> Reglerne i § 352, stk. 2-4, gælder tilsvarende.</p>
<p>§ 296. Et konnossement skal indeholde oplysninger om</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) godsets art, herunder dets farlige egenskaber, samt de nødvendige identitetsmærker, kolli- eller stykantal samt godsets vægt eller mængde, udtrykt på anden måde, i henhold til aflasterens oplysninger, 2) godsets og indpakningens synlige tilstand, 3) transportørens navn og hovedforretningssted, 4) aflasterens navn, 5) modtageren, når denne er angivet af aflasteren, 6) den i transportaftalen anførte indlastningshavn og datoen for transportørens modtagelse af godset i denne havn, 7) den i transportaftalen anførte lossehavn samt i tilfælde af aftale herom tidspunktet for udlevering af godset dér, 8) antal eksemplarer, når konnossementet er udstedt i mere end et eksemplar, 9) stedet for konnossementets udstedelse, 10) fragts størrelse, når den skal betales af modtageren, eller oplysninger om, at fragt skal betales af denne, og de øvrige vilkår for transporten og udlevering af godset, 11) oplysning om, at transporten er undergivet konventionen, jf. § 254, stk. 3, 12) i påkommende tilfælde oplysning om, at godset skal eller kan transporteres på dæk, og 13) den højere ansvarsgrænse, som parterne kan have aftalt. <p><i>Stk. 2.</i> Ombordkonnossementet skal desuden indeholde oplysninger om skibets navn og nationalitet, stedet for lastning samt dagen for lastningens afslutning.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Konnossementet skal underskrives af transportøren eller nogen, der handler på dennes vegne. Underskriften kan være fremstillet på mekanisk eller elektronisk måde.</p>	<p>§ 296. Medmindre andet er aftalt, betales gængs fragt på leveringstidspunktet. Fragten kan kræves betalt, når godset modtages.</p> <p><i>Stk. 2.</i> For gods, der ikke er i behold ved transportens slutning, kan fragt ikke kræves, medmindre det er gået tabt som følge af dets egen beskaffenhed, mangler ved indpakningen eller fejl eller forsømmelse på afsenderens side, eller transportøren har solgt det for ejerens regning eller har løst, uskadeliggjort eller tilintetgjort det i henhold til § 268.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Forudbetalt fragt skal betales tilbage, hvis transportøren i medfør af stk. 2 ikke har krav på fragt.</p>
<p>§ 297. Et dokument, som opfylder de i § 292, stk. 1, nævnte krav, er et konnossement, uanset om nogle af de i § 296 nævnte oplysninger savnes.</p>	<p style="text-align: center;"><i>Elektronisk transportdokument</i></p> <p>§ 297. Med forbehold for de i dette kapitel anførte krav kan alt, hvad der skal anføres i eller på et transportdokument i henhold til dette kapitel, angives i et elektronisk transportdokument, forudsat at udstedelsen og den efterfølgende anvendelse af et elektronisk transportdokument sker med transportørens og afsenderens samtykke.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Med forbehold for de i dette kapitel anførte krav har udstedelsen af den eksklusive kontrol med eller overdragelse af et elektronisk transportdokument den samme retsvirkning som udstedelsen, besiddelsen eller overdragelsen af et transportdokument.</p>

§ 298. Transportøren skal i rimelig udstrækning undersøge, om de oplysninger om godset, som medtages i konnossementet i henhold til § 296, stk. 1, er rigtige. Har transportøren rimelig grund til at betvivle oplysningernes rigtighed, eller har denne ikke haft rimelig mulighed for at undersøge rigtigheden, skal den pågældende i konnossementet tage forbehold, som giver udtryk for dette.

§ 299. Konnossementet gælder som bevis for, at transportøren har modtaget eller, hvor ombordkonnossement er udstedt, har lastet godset, således som det er beskrevet i konnossementet, for så vidt der ikke er taget forbehold som nævnt i § 298, eller medmindre andet godtgøres. Hvis oplysning om godsets og indpakningens synlige tilstand savnes i konnossementet, skal dette anses som bevis for, at godset tilsyneladende var i god stand, når andet ikke godtgøres.

Stk. 2. Et konnossement, hvori fragten ikke er anført, eller som ikke på anden måde viser, at fragt skal betales af modtageren, jf. § 296, stk. 1, nr. 10, skal gælde som bevis for, at fragt ikke skal betales af den pågældende, dersom ikke andet godtgøres. Tilsvarende gælder, såfremt det beløb, der skal betales som godtgørelse for overliggetid, ikke er angivet i konnossementet.

Stk. 3. Har tredjemand i god tro indløst konnossementet i tillid til rigtigheden af oplysningerne heri, er modbevis i henhold til stk. 1 og stk. 2 ikke tilladt. Har transportøren vidst, eller burde den pågældende have indset, at en oplysning om godset er urigtig, kan denne ikke påberåbe sig de i § 298 nævnte forbehold, medmindre forbeholdet indeholder udtrykkelig bemærkning om, at oplysningen er urigtig.

§ 300. Lider tredjemand tab ved at indløse konnossementet i tillid til rigtigheden af oplysninger i dette, er transportøren ansvarlig, såfremt denne har eller burde have indset, at konnossementet på grund af disse oplysninger var vildledende for tredjemand. Ret til ansvarsbegrænsning i medfør af dette kapitel foreligger herefter ikke.

Stk. 2. Svarer godset ikke til oplysningerne herom i konnossementet, er transportøren på modtagerens forlangende forpligtet til at oplyse, om afsenderen har udstedt en erklæring om at holde transportøren skadesløs for urigtige eller ufuldstændige oplysninger (indemnitetserklæring). Transportøren er i så fald forpligtet til at gøre modtageren bekendt med indholdet af en sådan erklæring.

§ 298. Anvendelse af et negotiabelt elektronisk transportdokument skal ske i henhold til procedurer, der fastsætter

- 1) metoden for udstedelse og overdragelse af dette dokument til en efterfølgende ihænde-haver,
- 2) en sikkerhed for, at dette dokument bevarer sin ægthed,
- 3) måden, hvorpå ihænde-haveren kan godtgøre, at vedkommende er ihænde-haveren, og
- 4) måden, hvorpå det bekræftes, at udlevering af godset til ihænde-haveren er sket, eller at et elektronisk transportdokument ikke længere har nogen retsvirkning eller gyldighed i henhold til § 299, stk. 2, eller § 312, stk. 1, nr. 1, litra b, og nr. 2.

Stk. 2. Der skal være henvist til de i stk. 1 nævnte procedurer i transportoplysningerne, og disse procedurer skal være let tilgængelige.

§ 299. Hvis der er udstedt et negotiabelt transportdokument, og transportøren og ihænde-haveren aftaler at udskifte dette med et negotiabelt elektronisk transportdokument, skal

- 1) ihænde-haveren udlevere det negotiable transportdokument eller, hvis der er udstedt mere end ét, samtlige negotiable transportdokumenter til transportøren,
- 2) transportøren udstede et negotiabelt elektronisk transportdokument til ihænde-haveren indeholdende en erklæring om, at dette træder i stedet for det negotiable transportdokument, og
- 3) det negotiable transportdokument ophører med at have retsvirkning eller gyldighed.

Stk. 2. Hvis der er udstedt et negotiabelt elektronisk transportdokument, og transportøren og ihænde-haveren aftaler at udskifte dette med et negotiabelt transportdokument, skal

- 1) transportøren i stedet for det elektroniske transportdokument udstede et negotiabelt transportdokument til ihænde-haveren indeholdende en erklæring om, at dette træder i stedet for det negotiable elektroniske transportdokument, og
- 2) det negotiable elektroniske transportdokument ophøre med at have retsvirkning eller gyldighed.

Transportdokument og elektronisk transportdokument

§ 300. Medmindre afsenderen og transportøren har aftalt ikke at benytte et transportdokument eller et elektronisk transportdokument, eller hvis det følger sædvane eller branchepraksis, at et sådant ikke benyttes, har afsenderen eller, hvis denne samtykker, den kontraktsbestemte afsender, når godset udleveres til transport hos transportøren eller den udførende part, ret til efter afsenderens valg at få udstedt

- 1) et ikke-negotiabelt transportdokument eller med forbehold for § 297, stk. 1, et ikke-negotiabelt elektronisk transportdokument eller
- 2) et egnet negotiabelt transportdokument eller med forbehold for § 297, stk. 1, et negotiabelt elektronisk transportdokument, medmindre afsenderen og transportøren har aftalt ikke at benytte et negotiabelt transportdokument eller et

	negotiabelt elektronisk transportdokument, eller hvis det følger af sædvane eller branchepraksis, at et sådant ikke benyttes.
<p>§ 301. Aflasteren er over for transportøren ansvarlig for rigtigheden af de oplysninger om godset, der på vedkommendes forlangende er optaget i konnossementet.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Har aflasteren påtaget sig at erstatte transportørens tab som følge af, at konnossementet udfærdiges med fejlagtige oplysninger eller uden forbehold, er denne dog ikke ansvarlig, såfremt dette blev gjort med den hensigt at vildlede erhververe af konnossementet. I så fald hæfter aflasteren heller ikke i medfør af stk. 1.</p>	<p>§ 301. Transportoplysninger i et transportdokument eller et elektronisk transportdokument som nævnt i § 300 skal indeholde følgende oplysninger fra afsenderen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) En beskrivelse af godset, som er passende i forhold til den aktuelle transport, 2) nødvendig mærkning til identificering af godset, 3) antal kolli eller enheder eller godsets mængde og 4) godsets vægt, hvis afsenderen har oplyst herom. <p><i>Stk. 2.</i> De i stk. 1, nr. 2-4, nævnte oplysninger skal foreligge skriftligt. Hvis afsender og modtager af de skriftlige oplysninger samtykker hertil, kan skriftlighedskravet opfyldes ved elektronisk kommunikation.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Transportoplysninger i et transportdokument eller et elektronisk transportdokument som nævnt i § 300 skal også indeholde</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) en erklæring om godsets synlige tilstand, jf. stk. 5, på det tidspunkt, hvor transportøren eller en udførende part modtager det til transport, 2) transportørens navn og adresse, 3) datoen, hvor transportøren eller en udførende part modtog godset, da godset blev lastet om bord på skibet, eller da transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument blev udstedt, og 4) hvis transportdokumentet er negotiabelt, antallet af originaleksemplarer af det negotiable transportdokument, hvis der er udstedt mere end et originaleksemplar. <p><i>Stk. 4.</i> Transportoplysninger i et transportdokument eller et elektronisk transportdokument som nævnt i § 300 skal yderligere indeholde</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) modtagerens navn og adresse, hvis afsenderen har oplyst herom, 2) skibets navn, hvis det er angivet i transportaftalen, 3) modtagelsesstedet og udleveringsstedet, hvis transportøren har kendskab hertil, og 4) lastehavn og lossehavn, hvis denne er angivet i transportaftalen. <p><i>Stk. 5.</i> Ved godsets synlige tilstand i stk. 3, nr. 1, til godsets tilstand baseret på</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) en rimelig ekstern besigtigelse af godset i emballeret stand på det tidspunkt, hvor afsenderen leverer det til transportøren eller en udførende part, og 2) enhver yderligere besigtigelse, som transportøren eller en udførende part faktisk gennemfører, før der udstedes et transportdokument eller et elektronisk transportdokument.
<p>§ 302. Den, der foreviser et konnossement og ved dets tekst eller for så vidt angår ordrekonnossement ved en sammenhængende række overdragelser eller overdragelse in blanco fremtræder som retmæssig indehaver af konnossementet, er legitimeret som modtager af godset.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Når konnossementet er udstedt i flere eksemplarer, er det for udlevering på bestemmelsesstedet tilstrækkeligt, at modtageren legitimerer sig med ét eksemplar. Udleveres godset andetsteds end på bestemmelsesstedet, må desuden</p>	<p>§ 302. Hvis en transportør er angivet ved navn i transportoplysningerne, har øvrige oplysninger om transportørens identitet, som måtte være i strid med denne angivelse i transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument, ikke retsvirkning.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Hvis der ikke ud fra transportoplysningerne kan identificeres en transportør, som det kræves i henhold til § 301, stk. 3, nr. 2, men hvor transportoplysningerne angiver, at godset er lastet om bord på et navngivet skib, antages</p>

<p>de øvrige eksemplarer leveres tilbage eller sikkerhed stilles for de krav, som indehaveren måtte gøre gældende mod transportøren.</p>	<p>skibets registrerede ejer at være transportøren, medmindre vedkommende godtgør, at skibet var bareboatbefragtet på transporttidspunktet, og transportøren kan identificere bareboatbefragteren og oplyse dennes adresse, i hvilket tilfælde bareboatbefragteren antages at være transportøren. Alternativt kan den registrerede ejer godtgøre, at denne ikke er transportøren ved at identificere transportøren og oplyse dennes adresse. Bareboatbefragteren kan på samme måde godtgøre, at denne ikke er transportøren.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Intet i denne bestemmelse er til hinder for, at den berettigede godtgør, at en anden end den, der er angivet i transportoplysningerne eller er identificeret i overensstemmelse med stk. 2, er transportøren.</p>
<p>§ 303. Melder der sig flere modtagere, der legitimerer sig ved forskellige eksemplarer af konnossementet, skal transportøren oplægge godset under sikker forvaring for rette vedkommendes regning. Underretning herom skal uden ophold gives dem, der har meldt sig.</p>	<p>§ 303. Et transportdokument skal underskrives af transportøren eller af den, der handler på vegne af transportøren.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Et elektronisk transportdokument skal påføres elektronisk signatur af transportøren eller af den, der handler på vegne af transportøren. Den elektroniske signatur skal identificere den, som underskriver i henhold til et elektronisk transportdokument, og skal gengive transportørens autorisation af det elektroniske transportdokument.</p>
<p>§ 304. Modtageren kan kun kræve godset udleveret mod at deponere konnossementet og give kvittering, efterhånden som godset udleveres.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Når alt gods er udleveret, skal konnossementet leveres tilbage til transportøren med påtegnet kvittering.</p>	<p>§ 304. Hvis en eller flere af transportoplysningerne som nævnt i § 301, stk. 1-3 mangler eller ikke er korrekte, berører det ikke i sig selv transportdokumentets eller det elektroniske transportdokuments retlige karakter eller gyldighed.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Hvis transportoplysningerne indeholder en dato uden at angive dens betydning, anses datoen at være, da</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) alt gods, som er angivet i transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument, blev lastet om bord på skibet, hvis transportoplysningerne angiver, at godset er lastet om bord på et skib, eller 2) transportøren eller en udførende part modtog godset, hvis transportoplysningerne ikke angiver, at godset er lastet om bord på et skib. <p><i>Stk. 3.</i> Hvis transportoplysningerne ikke angiver godsets synlige tilstand på det tidspunkt, hvor transportøren eller den udførende part modtog det, anses transportoplysningerne for at angive, at godsets synlige tilstand var god på tidspunktet, hvor transportøren eller en udførende part modtog dette.</p>
<p>§ 305. Om mortifikation af et bortkommet konnossement gælder reglerne i lovgivningen om mortifikation af værdipapirer. Godset kan kræves udleveret mod sikkerhedsstillelse for krav, som indehaveren af det bortkomne konnossement måtte gøre gældende mod transportøren, når offentlig indkaldelse har fundet sted eller efter særlig kendelse af retten.</p>	<p>§ 305. Transportøren skal tage forbehold for de i § 301, stk. 1, nævnte oplysninger, hvis denne ikke påtager sig ansvar for rigtigheden af afsenderens oplysninger, hvis</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) transportøren ved, at væsentlige oplysninger i transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument er urigtige eller vildledende, eller 2) transportøren har rimelig grund til at antage, at væsentlige oplysninger i transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument er urigtige eller vildledende. <p><i>Stk. 2.</i> Transportøren kan, uden at dette berører stk. 1, tage forbehold for de i § 301, stk. 1, nævnte oplysninger under de omstændigheder og på den måde, som er angivet i stk. 3 og 4, hvis denne ikke påtager sig ansvaret for rigtigheden af afsenderens oplysninger.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Hvis godset ikke udleveres til transportøren eller en udførende part i en lukket container eller et lukket køre-</p>

	<p>tøj, eller hvis det udleveres i en lukket container eller et lukket køretøj, og transportøren eller en udførende part faktisk besigtiger det, kan transportøren tage forbehold for de i § 301, stk. 1, nævnte oplysninger, hvis</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) transportøren ikke på en fysisk gennemførlig eller kommerciel fornuftig måde har kunnet kontrollere afsenderens oplysninger, i hvilket tilfælde transportøren kan oplyse, hvilke oplysninger det ikke har været muligt at kontrollere, eller 2) transportøren har rimelig grund til at tro, at afsenderens oplysninger er urigtige, i hvilket tilfældet transportøren kan tilføje en anmærkning om, hvad der med rimelighed må anses for værende rigtige oplysninger. <p><i>Stk. 4.</i> Hvis godset udleveres til transportøren eller en udførende part i en lukket container eller et lukket køretøj, kan transportøren tage forbehold for de i § 301, stk. 1, nr. 1-3, nævnte oplysninger, hvis</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) godset i containeren eller køretøjet ikke faktisk er besigtiget af transportøren eller den udførende part, og 2) hverken transportøren eller den udførende part på anden måde har kendskab til indholdet, før transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument udstedes. <p><i>Stk. 5.</i> Transportøren kan ligeledes, hvis godset udleveres i en lukket container eller et lukket køretøj til transportøren eller den udførende part, tage forbehold for de i § 301, stk. 1, nr. 4, nævnte oplysninger, hvis</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) hverken transportøren eller den udførende part har vejlet containeren eller køretøjet, og afsenderen og transportøren ikke forud for forsendelsen er blevet enige om, at containeren eller køretøjet skulle vejes, og vægten opgives i transportoplysningerne, eller 2) det ikke på en fysisk gennemførlig eller kommerciel fornuftig måde var muligt at kontrollere containerens eller køretøjets vægt. <p><i>Stk. 6.</i> Et forbehold nævnt i stk. 5 skal foreligge skriftligt. Hvis afsender og modtager af det skriftlige forbehold samtykker hertil, kan skriftlighedskravet opfyldes ved elektronisk kommunikation.</p>
<p>§ 306. Overdrager den, som fremtræder som rette indehaver, jf. § 302, stk. 1, forskellige eksemplarer af et ordre eller ihændehaverkonossement til flere personer, får den erhverver, der i god tro har modtaget sit eksemplar først, ret til godset. Har indehaveren af et andet eksemplar i god tro modtaget godset på bestemmelsesstedet, er denne dog ikke pligtig til at levere det fra sig.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Den, som i god tro har erhvervet et ordre- eller ihændehaverkonossement, har ikke pligt til at udlevere det til den, det er bortkommet fra.</p>	<p>§ 306. I den udstrækning, der ikke er taget forbehold i henhold til § 305 over for transportoplysninger, gælder følgende:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Et transportdokument eller et elektronisk transportdokument er bevis for, at transportøren har modtaget godset som beskrevet i transportoplysningerne, medmindre modbevis føres. 2) Modbevis i henhold til nr. 1 er ikke tilladt i forhold til transportoplysninger, som er angivet i et <ol style="list-style-type: none"> a) negociabelt transportdokument eller et negociabelt elektronisk transportdokument, der er overdraget til en tredjepart i god tro, eller b) enkelt dokument, der er overdraget til en modtager i god tro. 3) Transportøren er afskåret fra at føre modbevis i henhold til nr. 1 over for en modtager, der i god tro har handlet i tillid til en eller flere af følgende oplysninger, som er inde-

	<p>holdt i et ikke-negotiabelt transportdokument eller et ikke-negotiabelt elektronisk transportdokument:</p> <p>a) Transportoplysninger angivet i § 301, stk. 1, når sådanne data er givet af transportøren,</p> <p>b) angivelse af antallet af containere, type og identifikationsnummer, men dog ikke identifikationsnummer for forsegling af containerne og</p> <p>c) transportoplysninger, som angivet i § 301, stk. 3.</p>
<p>§ 307. En sælgers ret til i tilfælde af køberens misligholdelse at hindre udlevering af godset til køberen eller dennes bo eller til at kræve det tilbageleveret gælder, uanset om konnossementet er overgivet til køberen.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Standsningsretten kan imidlertid ikke udøves mod en tredjemand, der i god tro har erhvervet et ordre- eller ihændehaverkonnossement.</p>	<p>§ 307. Påføres en tredjemand tab ved at indløse et transportdokument eller et elektronisk transportdokument i tillid til, at oplysningerne i dokumentet er rigtige, er transportøren ansvarlig, hvis denne har eller burde have indset, at transportoplysningerne var vildledende for tredjemand. Ret til ansvarsbegrænsning efter dette kapitel falder bort, hvis transportøren ikke har gjort det, der var muligt for at hindre, at tab opstår på grund af de vildledende oplysninger.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Svarer godset ikke til oplysningerne i transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument, er transportøren på modtagerens forlangende forpligtet til at oplyse, om afsenderen har udstedt en erklæring om at holde transportøren skadesløs for urigtige eller ufuldstændige oplysninger (indemnitetserklæring). Transportøren er i så fald forpligtet til at gøre modtageren bekendt med indholdet af en sådan erklæring.</p>
<p>§ 308. Ved en søfragseddell (Sea Waybill) forstås et dokument,</p> <p>1) som er bevis for en aftale om søtransport og for, at transportøren har modtaget godset, og</p> <p>2) som indeholder et tilsagn fra transportøren om at udlevere godset til den i dokumentet angivne modtager.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Afsenderen kan, selv efter at søfragseddelen er udfærdiget, bestemme, at godset skal udleveres til en anden end den modtager, som angives i dokumentet, hvis den pågældende ikke i forhold til transportøren har afstået fra denne ret eller modtageren ikke allerede har gjort sin ret gældende.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Konnossementet kan kræves udstedt i medfør af § 294, medmindre afsenderen har afstået fra sin ret til at ændre modtager.</p>	<p style="text-align: center;"><i>Udlevering af godset</i></p> <p>§ 308. Når godset er ankommet til bestemmelsesstedet, skal den, der kræver godset udleveret i henhold til transportaftalen, tage imod godset på det tidspunkt eller i det tidsrum og på det sted, som fremgår af transportaftalen, eller i mangel af en sådan aftale på det tidspunkt og sted, hvor udlevering med rimelighed kan forventes i henhold til de aftalte vilkår, handelsbrug eller anden sædvane i den pågældende fart og omstændighederne ved transporten.</p>
<p>§ 309. En søfragseddell skal indeholde oplysninger om det gods, som er modtaget til transport, afsenderen, modtageren af godset og transportøren, om transportvilkårene samt fragt og omkostninger, som skal betales af modtageren. Bestemmelserne i § 296, stk. 3, og § 298 gælder tilsvarende.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Medmindre andet godtgøres, er dokumentet bevis for transportaftalen og for, at godset er modtaget som angivet i dokumentet.</p>	<p>§ 309. Modtageren skal på anmodning fra transportøren eller den udførende part, der udleverer godset, bekræfte på den for udleveringsstedet sædvanlige måde, at godset er modtaget fra transportøren eller den udførende part. Transportøren kan nægte at udlevere godset, hvis modtageren ikke vil bekræfte, at godset er modtaget. Bekræftelse på, at godset er modtaget, skal foreligge skriftligt. Hvis bekræftelsens afsender og modtager begge samtykker hertil, kan skriftlighedskravet opfyldes ved elektronisk kommunikation.</p>
<p style="text-align: center;"><i>Domstole og voldgift.</i></p> <p>§ 310. Enhver forhåndsaf tale, som indskrænker sagsøgerens ret til at få tvist vedrørende transport af stykgods ifølge dette kapitel afgjort ved søgsmål, er ugyldig, for så vidt den begrænser sagsøgerens ret til efter eget valg at rejse sag ved domstol på det sted, hvor</p>	<p>§ 310. Når der hverken er udstedt et negotiabelt transportdokument eller et negotiabelt elektronisk transportdokument, skal følgende fremgangsmåde anvendes:</p> <p>1) Transportøren skal udlevere godset til modtageren på det i § 308 nævnte tidspunkt og sted. Transportøren kan nægte udlevering, hvis den, der hævder at være modtager, ikke på transportørens anmodning legitimerer sig behørigt som modtager.</p>

- 1) sagsøgte har sit hovedkontor eller i mangel heraf dér, hvor denne har sit almindelige opholdssted,
- 2) transportaftalen blev indgået, forudsat at sagsøgte dér har et forretningssted, en filial eller et agentur, hvorigennem aftalen er indgået,
- 3) det aftalte leveringssted efter transportaftalen ligger eller
- 4) det aftalte eller faktiske udleveringssted efter transportaftalen ligger.

Stk. 2. Stk. 1 er ikke til hinder for,

- 1) at en part kan rejse sag ved domstol på det sted, der er angivet i transportaftalen, eller
- 2) at parterne, efter at en tvist er opstået, aftaler, hvordan den skal behandles.

Stk. 3. Hvis et konnossement er udfærdiget ifølge et certeparti, som indeholder bestemmelser om kompetent domstol eller værneting, uden at konnossementet udtrykkeligt angiver, at disse bestemmelser er bindende for indehaveren af konnossementet, kan transportøren ikke påberåbe sig bestemmelserne mod en indehaver af konnossementet, som har erhvervet det i god tro.

Stk. 4. Her i riget kan søgsmål vedrørende aftale om transport af stykgods i fart mellem to stater i alle tilfælde rejses på det sted eller på et af de steder, hvortil sagen har en sådan tilknytning som nævnt i stk. 1, eller på et andet sted her i riget, som parterne har aftalt.

Stk. 5. Stk. 1 og 4 gælder ikke, hvis hverken det aftalte leveringssted eller det aftalte eller faktiske udleveringssted efter § 252, stk. 3, ligger i Danmark, Finland, Norge eller Sverige, eller hvis andet følger af lov om Bruxelles I-forordningen m.v. eller lov om EF-domskonventionen m.v., herunder bekendtgørelser udstedt i medfør af disse love.

Stk. 6. Bestemmelserne i stk. 1-5 er ikke til hinder for, at der foretages foreløbige retsskridt her i riget.

§ 311. Uanset bestemmelsen i § 310, stk. 1, kan parterne skriftligt aftale, at tvister skal afgøres ved voldgift, hvis sagen efter sagsøgerens valg kan rejses i en af de stater, hvor stedet som nævnt i § 310, stk. 1, ligger.

Stk. 2. Voldgiftsretten skal anvende bestemmelserne i dette kapitel. Bestemmelserne i stk. 1 gælder som en del af voldgiftsaftalen.

Stk. 3. Bestemmelserne i § 310, stk. 2, 3 og 6, gælder tilsvarende.

Stk. 4. Hvis hverken det aftalte leveringssted eller det aftalte eller faktiske udleveringssted ligger i Danmark, Finland, Norge eller Sverige, kan parterne ligeledes aftale, at tvister skal afgøres ved voldgift på andet sted med anvendelse af andre bestemmelser, end hvad der fremgår af stk. 1 og 2.

2) Rådighedshaver skal, hvis modtagerens navn og adresse ikke er angivet i transportoplysningerne, før eller ved godsets ankomst til udleveringsstedet underrette transportøren om modtagerens navn og adresse.

3) Transportøren kan med forbehold for § 315, stk. 1, underrette rådighedshaver herom og anmode om dennes instruks vedrørende godsets udlevering, hvis godset ikke kan udleveres, fordi

a) modtageren efter at have modtaget meddelelse om godsets ankomst ikke på det tidspunkt eller inden for det i § 308 nævnte tidsrum kræver godset udleveret fra transportøren efter dets ankomst til udleveringsstedet,

b) transportøren nægter at udlevere godset, fordi den, der hævder at være modtager, ikke legitimerer sig behørigt som modtager, eller

c) transportøren efter at have gjort sig rimelige anstrengelser ikke kan komme i forbindelse med modtageren for at få leveringsinstrukser.

4) Hvis transportøren efter at have gjort sig rimelige anstrengelser, som angivet i nr. 3, ikke kan komme i forbindelse med rådighedshaver, kan transportøren underrette afsenderen herom og anmode om dennes instruks vedrørende godsets udlevering. Hvis transportøren efter at have gjort sig rimelige anstrengelser ikke kan komme i forbindelse med afsenderen, kan transportøren underrette den kontraktbestemte afsender herom og anmode om dennes instruks vedrørende godsets udlevering.

5) Den transportør, der udleverer godset efter at have opnået instruks i henhold til nr. 3 eller 4 fra rådighedshaver, afsender eller den kontraktbestemte afsender, er frigjort for sine forpligtelser til at udlevere godset i henhold til transportaftalen.

§ 311. Når der er udstedt et enkeltokument, skal følgende fremgangsmåde anvendes:

1) Transportøren skal udlevere godset til modtageren på det i § 308 nævnte tidspunkt og sted, hvis modtageren på transportørens anmodning legitimerer sig og overgiver enkeltokumentet til transportøren. Transportøren kan nægte udlevering, hvis den, der hævder at være modtager, ikke på transportørens anmodning legitimerer sig behørigt som modtager. Transportøren skal nægte udlevering, hvis den, der hævder at være modtager, ikke overgiver enkeltokumentet. Hvis der er udstedt mere end et originaleksemplar af enkeltokumentet, er det tilstrækkeligt med overgivelse af ét eksemplar, hvorefter de øvrige eksemplarer ikke længere har retsvirkning eller gyldighed.

2) Transportøren kan med forbehold for § 315, stk. 1, underrette afsenderen herom og anmode om dennes instruks vedrørende godsets udlevering, hvis godset ikke kan udleveres, fordi

a) modtageren efter at have modtaget meddelelse om godsets ankomst ikke på det tidspunkt eller inden for den i § 308 nævnte periode kræver godset udleveret fra transportøren efter dets ankomst til udleveringsstedet,

	<p>b) transportøren nægter at udlevere godset, fordi den, der hævder at være modtager, ikke legitimerer sig behørigt som modtager eller ikke overgiver enkeltdokumentet, eller</p> <p>c) transportøren efter at have gjort sig rimelige anstrengelser ikke kan komme i forbindelse med modtageren for at få leveringsinstrukser.</p> <p>3) Hvis transportøren efter at have gjort sig rimelige anstrengelser, som angivet i nr. 2, ikke kan komme i forbindelse med afsenderen, kan transportøren underrette den kontraktsbestemte afsender herom og anmode om dennes instrukser vedrørende godsets udlevering.</p> <p>4) Den transportør, der udleverer godset efter at have opnået instruks i henhold til nr. 2 eller 3 fra afsenderen eller den kontraktsbestemte afsender, er frigjort for sine forpligtelser til at udlevere godset i henhold til transportaftalen, uanset om enkeltdokumentet er overgivet til transportøren.</p>
	<p>§ 312. Når der er udstedt et negotiabelt transportdokument eller et negotiabelt elektronisk transportdokument, skal følgende fremgangsmåde anvendes:</p> <p>1) Ihændeleveren af det negotiable transportdokument eller det negotiable elektroniske transportdokument er berettiget til efter godsets ankomst til udleveringsstedet at kræve det udleveret fra transportøren, der skal udlevere godset på det i § 308 nævnte tidspunkt og sted til ihændeleveren</p> <p>a) mod overgivelse af det negotiable transportdokument og, hvis ihændeleveren er en af de i § 251, nr. 10, litra a, nævnte, når ihændeleveren legitimerer sig behørigt, eller</p> <p>b) når ihændeleveren i henhold til de i § 298, stk. 1, nævnte procedurer har godtgjort, at denne er ihændelever af det negotiable elektroniske transportdokument.</p> <p>2) Hvis der er udstedt mere end et originaleksemplar af det negotiable transportdokument, og antallet af originaleksemplarer er angivet i dokumentet, vil overgivelse af ét eksemplar være tilstrækkeligt, hvorefter de øvrige eksemplarer ikke længere har retsvirkning eller gyldighed. Hvis der er anvendt et negotiabelt elektronisk transportdokument, ophører dette med at have retsvirkning eller gyldighed i henhold til de i § 298, stk. 1, krævede procedurer ved godsets udlevering til ihændeleveren.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Transportøren skal nægte at udlevere godset, hvis kravene i stk. 1, nr. 1, ikke opfyldes. Angiver det negotiable transportdokument eller det negotiable elektroniske transportdokument imidlertid udtrykkeligt, at godset kan udleveres uden overgivelse af transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument, kan transportøren med forbehold for § 315, stk. 1, underrette afsenderen herom og anmode om dennes instrukser vedrørende godsets udlevering, hvis godset ikke kan udleveres fordi</p> <p>1) ihændeleveren efter at have modtaget meddelelse om godsets ankomst ikke på det tidspunkt eller inden for den i § 308 nævnte periode kræver godset udleveret efter dets ankomst til udleveringsstedet fra transportøren,</p> <p>2) transportøren nægter at udlevere godset, fordi den, der hævder at være ihændelever, ikke legitimerer sig behørigt som værende en af de i § 251, nr. 10, litra a, nævnte, eller</p>

3) transportøren efter at have gjort sig rimelige anstrengelser ikke kan komme i forbindelse med ihænderen for at få udleveringsinstrukser.

Stk. 3. Hvis transportøren efter at have gjort sig rimelige anstrengelser, som angivet i stk. 2, ikke kan komme i forbindelse med afsenderen, kan transportøren underrette den kontraktsbestemte afsender herom og anmode om dennes instruks vedrørende godsets udlevering.

Stk. 4. Den transportør, der i henhold til stk. 2, 2. led, udleverer godset efter instruks fra afsenderen eller den kontraktsbestemte afsender, er frigjort fra sine forpligtelser til at udlevere godset i henhold til transportaftalen, uanset om det negotiable transportdokument er overgivet til transportøren, eller den, der kræver levering i henhold til et negotiable elektronisk transportdokument i henhold til de i § 298, stk. 1, nævnte procedurer, har godtgjort, at denne er ihænderen.

Stk. 5. Den, der i henhold til stk. 2, 2. led, giver instruks om udlevering af godset, skal holde transportøren skadesløs for tab, der er opstået som følge af, at denne holdes erstatningsansvarlig over for ihænderen i henhold til stk. 7. Transportøren kan nægte at følge disse instrukser, hvis den, der giver instruks, ikke stiller en passende sikkerhed, som med rimelighed kan kræves af transportøren.

Stk. 6. Den, som bliver ihænderen af et negotiable transportdokument, efter at transportøren har udleveret godset efter stk. 4, får rettigheder mod transportøren efter transportaftalen med undtagelse af retten til at kræve godset udleveret, hvis grundlaget for ihænderens er en kontrakt eller anden aftale indgået før udleveringen.

Stk. 7. Uanset stk. 4 og 6, får en ihænderen, som bliver ihænderen, efter godset er udleveret, og som hverken havde kendskab til eller kunne have kendskab til en sådan udlevering på det tidspunkt, hvor denne blev ihænderen, de rettigheder, der følger af det negotiable transportdokument eller det negotiable elektroniske transportdokument. Er godsets forventede ankomsttidspunkt angivet i transportoplysningerne, eller er det heri angivet, hvordan oplysninger om, hvorvidt godset er udleveret, kan fremskaffes, er der en formodning for, at ihænderen, da denne blev ihænderen, havde kendskab til eller burde have kendskab til godsets udlevering.

§ 313. Melder der sig flere modtagere, der legitimerer sig ved forskellige originaleksemplarer af transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument, skal transportøren oplægge godset under sikker forvaring i henhold til § 315, stk. 2-5, for rette vedkommendes regning. Underretning herom skal uden ophold gives dem, der har meldt sig.

§ 314. Om mortifikation af et bortkommet transportdokument gælder mortifikationsloven. Godset kan kræves udleveret mod sikkerhedsstillelse for krav, som indehaveren af det bortkomne transportdokument måtte gøre gældende mod transportøren, når offentlig indkaldelse har fundet sted eller efter særlig kendelse af retten.

§ 315. Gods, der er ankommet til bestemmelsesstedet, anses for ikke at kunne udleveres, når

- 1) modtageren ikke accepterer udlevering af godset i henhold til §§ 308-312 og 316 på det i § 308 nævnte tidspunkt og sted,
- 2) rådighedshaveren, ihændehaveren, afsenderen eller den kontraktsbestemte afsender ikke kan findes eller undlader at give transportøren de nødvendige instrukser i henhold til §§ 310-312,
- 3) transportøren kan eller skal nægte at udlevere godset i henhold til §§ 309-312,
- 4) loven eller reglerne på det sted, hvor udlevering skal ske, ikke tillader, at transportøren udleverer godset til modtageren, eller
- 5) godset af andre grunde ikke kan udleveres af transportøren.

Stk. 2. Med forbehold for andre rettigheder, som transportøren måtte have over for afsenderen, rådighedshaveren eller modtageren, når godset ikke har kunnet udleveres, kan transportøren for regning og risiko af den, der er berettiget til godset, træffe forholdsregler vedrørende godset, som omstændighederne med rimelighed kræver, herunder

- 1) opbevare godset på et passende sted,
- 2) pakke godset ud, hvis det er pakket i container eller på køretøj, eller træffe andre forholdsregler vedrørende godset, herunder at flytte godset, og
- 3) foranledige godset solgt eller destrueret i overensstemmelse med praksis eller i henhold til loven eller reglerne på det sted, hvor godset befinder sig på det pågældende tidspunkt.

Stk. 3. Transportøren kan kun træffe de i stk. 2 nævnte forholdsregler, hvis der forinden med rimeligt varsel er givet meddelelse om de forholdsregler, der påtænkes truffet, til den, der i transportoplysningerne eventuelt er angivet som den, der skal underrettes om godsets ankomst til bestemmelsesstedet, og til en i nævnte rækkefølge, hvis vedkommende er kendt af transportøren, det kan være modtageren, rådighedshaveren eller afsenderen. Transportørens meddelelse skal foreligge skriftligt. Hvis meddelelsens afsender og modtager begge samtykker hertil, kan skriftlighedskravet opfyldes ved elektronisk kommunikation.

Stk. 4. Transportøren skal, hvis godset sælges i henhold til stk. 2, nr. 3, tilbageholde salgssummen med fradrag for eventuelt omkostninger, som denne har afholdt, samt eventuelt andre tilgodehavender opstået i forbindelse med transport af godset til fordel for den, der er berettiget til godset.

Stk. 5. Transportøren er ikke ansvarlig for tab af eller skade på godset, som er opstået i den periode, hvor godset i henhold til denne bestemmelse ikke kan udleveres, medmindre den berettigede kan bevise, at sådant tab eller skade er opstået, fordi transportøren har undladt at træffe forholdsregler, der efter omstændighederne ville være rimelige for at beskytte godset, og at transportøren vidste eller burde have vidst, at tab af eller skade på godset ville opstå som følge af en sådan undladelse.

§ 316. Dette kapitel påvirker ikke transportørens eller den udførende parts ret til i henhold til transportaftalen eller efter gældende ret at tilbageholde godset til sikkerhed for udestående krav.

§ 317. Udleveres godset til modtageren uden betaling af krav mod afsenderen, som modtageren skulle have betalt, forbliver afsenderen ansvarlig, medmindre udleveringen medfører tab for afsenderen, og transportøren måtte have indset dette.

Stk. 2. Transportøren er ikke forpligtet til at sælge oplagt gods for at få dækket fordringer mod afsenderen, som modtageren skulle have betalt. Finder salg sted, uden at fordringerne dækkes, er afsenderen ansvarlig for de udækkede fordringer.

Rådighedshavers rettigheder

§ 318. Råderetten kan kun udøves af rådighedshaveren og er begrænset til retten til at

- 1) give eller ændre instruktioner vedrørende godset, som ikke udgør en ændring af transportaftalen,
- 2) få godset udleveret i en planlagt anløbshavn eller ved en indlandstransport på et hvilket som helst sted langs transportruten og
- 3) erstatte modtageren med en anden person, herunder rådighedshaveren.

Stk. 2. Råderetten eksisterer under hele transportørens ansvarsperiode som angivet i § 273 og ophører ved periodens udløb.

§ 319. Med undtagelse af de i stk. 2-4 nævnte tilfælde

- 1) er afsenderen rådighedshaver, medmindre afsenderen ved transportaftalens indgåelse udpeger modtageren, den kontraktsbestemte afsender eller en anden som værende rådighedshaver,
- 2) kan rådighedshaveren overdrage råderetten til en anden person, så overdragelsen får virkning over for transportøren, når den, som overdrager råderetten, underretter transportøren om overdragelsen, hvorefter den, som råderetten overdrages til, bliver ny rådighedshaver, og
- 3) skal rådighedshaveren legitimere sig på behørig vis ved udøvelse af råderetten.

Stk. 2. Når der er udstedt et enkeltokument

- 1) er afsenderen rådighedshaver og kan overdrage råderetten til den i enkeltokumentet nævnte modtager ved at overlevere dokumentet til denne uden påtegning, og hvis der er udstedt mere end et originaleksemplar af dokumentet, skal alle originaleksemplarerne overleveres for at overdragelse af råderetten effektueres, og
- 2) skal rådighedshaveren for at udøve sin råderet fremvise dokumentet og legitimere sig på behørig vis, og hvis der er udstedt mere end et originaleksemplar af dokumentet, skal alle originaleksemplarer fremvises, og hvis dette ikke sker, kan råderetten ikke udøves.

Stk. 3. Når der er udstedt et negotiabelt transportdokument,

1) er ihænde-haveren rådighedshaver. Hvis der er udstedt mere end et originaleksemplar af det negotiable transportdokument, er rådighedshaveren den ihænde-haver, der har alle originalerne,

2) kan ihænde-haveren overdrage råderetten ved at overlevere det negotiable transportdokument til en anden person i overensstemmelse med § 320e. Hvis der er udstedt mere end et originaleksemplar af dokumentet, skal alle originaleksemplarerne overleveres til den pågældende person for at effektuere en overdragelse af råderetten, og

3) skal ihænde-haveren for at udøve råderetten fremvise det negotiable transportdokument til transportøren, og, hvis ihænde-haveren er en af de i § 251, nr. 10, litra a, nævnte personer, skal ihænde-haveren legitimere sig på behørig vis. Hvis der er udstedt mere end et originaleksemplar af dokumentet, skal alle originaleksemplarerne fremvises, og hvis dette ikke sker, kan råderetten ikke udøves.

Stk. 4. Når der er udstedt et negotiable elektronisk transportdokument,

1) er ihænde-haveren rådighedshaver,

2) kan ihænde-haveren overdrage råderetten til en anden ved at overføre det negotiable elektroniske transportdokument i overensstemmelse med de i § 298, stk. 1, nævnte procedurer, og

3) skal ihænde-haveren for at kunne udøve råderetten godtgøre, at denne er ihænde-haver i henhold til de i § 298, stk. 1, nævnte procedurer.

Stk. 5. Den, der i henhold til stk. 1, nr. 2, overdrager råderetten, skal underrette transportøren skriftligt. Hvis underretningens afsender og modtager begge samtykker her til, kan skriftlighedskravet opfyldes ved elektronisk kommunikation.

§ 320. Transportøren skal med forbehold for stk. 2-3 udføre de i § 318 nævnte instrukser, hvis

1) den, der giver instrukserne, er berettiget til at udøve råderetten,

2) instrukserne på rimelig vis kan udføres i overensstemmelse med deres vilkår på det tidspunkt, hvor transportøren modtager dem, og

3) instrukserne ikke griber forstyrrende ind i transportørens sædvanlige drift, herunder dennes udleveringspraksis.

Stk. 2. Rådighedshaveren skal i alle tilfælde erstatte transportøren for de rimelige tillægsudgifter, som denne måtte have afholdt, og skal holde transportøren skadesløs for tab eller skade, der følger af, at transportøren med rimelig omhu har udført enhver instruks meddelt i henhold til denne bestemmelse, herunder det erstatningsansvar som transportøren måtte blive pålagt som følge af tab eller skade på andet gods, der transporteres.

Stk. 3. Transportøren kan kræve, at rådighedshaveren stiller sikkerhed til dækning af tillægsudgifter, tab eller skade, som transportøren med rimelighed kan forvente vil opstå i forbindelse med udførelse af instrukser i henhold til denne bestemmelse. Transportøren kan nægte at udføre instrukserne, hvis rådighedshaveren ikke stiller sådan sikkerhed.

Stk. 4. Transportørens ansvar for tab af, skade på eller for forsinket udlevering af godset, som skyldes dennes undladelse af at efterleve rådighedshaverens instrukser i strid med transportørens forpligtelser i henhold til stk. 1, reguleres af §§ 274-281, og størrelsen af den erstatning, som transportøren skal betale, reguleres af §§ 282-284.

§ 320a. Gods, der udleveres i henhold til en instruks givet i overensstemmelse med § 320, stk. 1, anses for at være udleveret på bestemmelsesstedet, og §§ 308-317 om udlevering finder anvendelse på sådant gods.

§ 320b. Rådighedshaveren er den eneste, der kan indgå aftale med transportøren om andre ændringer i transportaftalen end de i § 318, stk. 1, nr. 2-3, nævnte.

Stk. 2. Ændringer i transportaftalen, herunder de i § 318, stk. 1, nr. 2-3, nævnte, skal påføres et negotiabelt transportdokument eller et enkeltdokument eller skal indarbejdes i et negotiabelt elektronisk transportdokument eller skal på rådighedshaverens anmodning påføres et ikke-negotiabelt transportdokument eller skal indarbejdes i et ikke-negotiabelt elektronisk transportdokument. Ændringer, som påføres eller indarbejdes, skal signeres eller påføres elektronisk signatur i overensstemmelse med § 303.

§ 320c. Rådighedshaveren skal på transportørens eller den udførende parts anmodning i rimelig tid tilvejebringe oplysninger, instrukser eller dokumenter om godset, som ikke allerede er tilvejebragt af afsenderen eller på anden rimelig måde er tilgængelige for transportøren, og som med rimelighed er nødvendige for, at transportøren kan opfylde sine forpligtelser i henhold til transportaftalen.

Stk. 2. Hvis transportøren efter en rimelig indsats ikke kan komme i forbindelse med rådighedshaveren, eller hvis rådighedshaveren ikke kan tilvejebringe tilstrækkelige oplysninger, instrukser eller dokumenter til transportøren, skal de tilvejebringes af afsenderen. Hvis transportøren efter en rimelig indsats ikke kan komme i forbindelse med afsenderen, skal den kontraktsbestemte afsender tilvejebringe sådanne oplysninger, instrukser eller dokumenter.

§ 320d. Transportaftalens parter kan aftale at fravige § 318, stk. 1, nr. 2-3, stk. 2, og § 320. Parterne kan ligeledes aftale at indskrænke eller udelukke adgangen til at overdrage råderetten som nævnt i § 319, stk. 1, nr. 2.

Overdragelse af rettigheder samt fragt og andre krav

§ 320e. Ihændehaveren kan, når der er udstedt et negotiabelt transportdokument, overdrage de heri angivne rettigheder ved at overdrage dokumentet til en anden

- 1) med behørig påtegning enten til vedkommende modtager eller in blanco, hvis det er et ordredokument, eller
- 2) uden påtegning, hvis det er et

- a) ihændehaverdokument eller et dokument påtegnet in blanco eller

b) dokument udstedt til en navngiven persons ordre, og overdragelsen sker mellem den første ihænder og den, som er angivet ved navn i dokumentet.

Stk. 2. Ihænderen kan, når der er udstedt et negotiabelt elektronisk transportdokument, overdrage de heri angivne rettigheder, uanset om dokumentet er udstedt til ordre eller til en navngiven persons ordre, ved at overdrage det elektroniske transportdokument i overensstemmelse med de i § 298, stk. 1, nævnte procedurer.

§ 320f. Med forbehold for § 320c er en ihænder, som ikke er afsender, og som ikke udøver rettigheder i henhold til transportaftalen, ikke ansvarlig i henhold til transportaftalen blot ved at være ihænder.

Stk. 2. En ihænder, som ikke er afsender, og som udøver enhver rettighed i henhold til transportaftalen, ifalder ethvert ansvar, som er pålagt denne i medfør af transportaftalen, i det omfang forpligtelser, som er pålagt denne, er inkorporeret i eller kan udledes af det negotiable transportdokument eller det negotiable elektroniske transportdokument.

Stk. 3. For så vidt angår stk. 1 og 2, udøver en ihænder, som ikke er afsender, ikke rettigheder i henhold til transportaftalen blot ved, at denne

1) indgår aftale med transportøren i henhold til § 299 om at udskifte et negotiabelt transportdokument med et negotiabelt elektronisk transportdokument eller om at udskifte et negotiabelt elektronisk transportdokument med et negotiabelt transportdokument eller

2) overdrager sine rettigheder i henhold til § 320e.

§ 320g. Er godset udleveret på anden måde end i henhold til et negotiabelt transportdokument eller et negotiabelt elektronisk transportdokument, er modtageren kun ansvarlig for betaling af fragt og andre krav i medfør af transportaftalen, når denne har fået varsel om kravene ved udleveringen eller vidste eller burde have vidst, at transportøren ikke havde fået betaling.

§ 320h. Hvis transportoplysningerne indeholder udtrykket forudbetalt fragt (Freight Prepaid) eller tilsvarende, kan transportøren ikke over for ihænderen eller modtageren gøre gældende, at fragten ikke er betalt. Denne bestemmelse finder ikke anvendelse, hvis ihænderen eller modtageren også er afsenderen.

Domstole og voldgift

§ 320i. Medmindre andet følger af lov om Bruxelles I-forordningen m.v. eller af lov om EF-domskonventionen m.v., herunder bekendtgørelser udstedt i medfør af disse love, finder stk. 2-12 anvendelse på søgsmål efter dette kapitel.

Stk. 2. Sager om transport af gods kan, medmindre andet følger af stk. 3-6 og 12, efter sagsøgers valg kun anlægges ved en kompetent domstol på det sted, hvor

1) sagsøgte har hjemsted,

2) modtagelses- eller udleveringsstedet i henhold til transportaftalen ligger, eller

3) godset oprindeligt blev lastet på eller endeligt blev losset fra skib.

Stk. 3. Sag mod transportøren kan ud over de i stk. 2 nævnte steder anlægges ved en i transportaftalen angivet kompetent domstol.

Stk. 4. En afsender kan kun anlægge sag mod den maritime udførende part ved en kompetent domstol på det sted, hvor

1) den maritime udførende part har hjemsted, eller

2) havnen, hvor den maritime udførende part modtog, udleverede eller udførte sine arbejdsopgaver i tilknytning til godset, er beliggende.

Stk. 5. Sager mellem transportøren og maritime udførende parter eller mellem de sidstnævnte indbyrdes kan dog anlægges ved andre kompetente domstole end de i stk. 2 nævnte.

Stk. 6. Medmindre der er indgået en eksklusiv værnetingsaftale, der er bindende i henhold til stk. 7-8 eller 11, kan sagen, hvis der anlægges en enkelt sag mod såvel transportøren som den maritime udførende part på baggrund af en enkelt hændelse, kun anlægges ved en domstol, hvor sagen i henhold til både stk. 2 og 4 kan anlægges. Hvis der ikke findes en sådan domstol, kan sagen anlægges ved den domstol, der i henhold til stk. 4, nr. 2, er kompetent.

Stk. 7. En mellem en volumenkontrakts parter indgået aftale om, at en eller flere kompetente domstole har eksklusiv kompetence til at behandle tvisten, er bindende, hvis værnetingsaftalen er indeholdt i en volumenkontrakt, der tydeligt angiver parternes navn og adresse og enten er individuelt forhandlet eller fremgår af en særligt fremhævet erklæring om, at der er indgået en værnetingsaftale, og angiver det sted i volumenkontrakten, hvoraf aftalen fremgår.

Stk. 8. Den, der ikke er part i en volumenkontrakt, er alene omfattet af det i stk. 7 aftalte værneting, hvis

1) domstolen er beliggende på et af de i stk. 2 nævnte steder,

2) værnetingsaftalen fremgår af transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument, og

3) den pågældende i rimelig tid og på passende måde underrettes om stedet, hvor søgsmålet skal anlægges og underrettes om, at værnetinget er eksklusivt.

Stk. 9. Hvis et transportdokument eller et elektronisk transportdokument er udfærdiget ifølge et certeparti, som indeholder bestemmelser om kompetent domstol eller værneting, uden at dokumentet udtrykkeligt angiver, at disse bestemmelser er bindende for indehaveren af dokumentet, kan transportøren ikke påberåbe sig bestemmelserne mod en indehaver af dokumentet, som har erhvervet det i god tro.

Stk. 10. Stk. 2-8 gælder ikke, hvis hverken det aftalte modtagelses- eller udleveringssted ligger i Danmark.

Stk. 11. Parterne kan uanset stk. 2-8, efter at en tvist er opstået, aftale, hvilken kompetent domstol der skal afgøre tvisten.

Stk. 12. Dette kapitel er ikke til hinder for, at der tages foreløbige retsskridt her i riget til sikring af krav, herunder arrest. Er der iværksat sådanne foreløbige retsskridt, kan en dansk domstol kun træffe afgørelse om sagens materielle forhold, hvor

- 1) kravene i denne bestemmelse er opfyldt, eller
- 2) dette følger af en international konvention, som er gældende i Danmark.

§ 320j. Parterne kan aftale, at sager om transport af gods i medfør af dette kapitel skal afgøres ved voldgift efter reglerne i denne bestemmelse.

Stk. 2. Voldgiftssagen kan, medmindre andet følger af stk. 3-5, 7 og 10, efter sagsøgers valg kun rejses i den stat, hvor

- 1) indklagede har hjemsted,
- 2) modtagelses- eller udleveringsstedet i henhold til transportaftalen ligger, eller
- 3) godset oprindeligt blev lastet på eller endeligt blev losset fra skib.

Stk. 3. Voldgiftssag mod transportøren kan ud over de i stk. 2 nævnte steder rejses på et i transportaftalen angivet sted.

Stk. 4. Har parterne til en volumenkontrakt aftalt et voldgiftssted, er dette bindende, hvis aftalen er indeholdt i volumenkontrakten og tydeligt angiver parternes navn og adresse og enten er individuelt forhandlet eller er en særligt fremhævet erklæring om, at der er indgået en voldgiftsaftale, og angiver det sted i volumenkontrakten, hvoraf voldgiftsaftalen fremgår.

Stk. 5. Den, der ikke er part i en volumenkontrakt med en voldgiftsaftale, er alene bundet af det i stk. 4 aftalte voldgiftssted, hvis

- 1) voldgiftsstedet er beliggende på et af de steder, der er angivet i stk. 2,
- 2) voldgiftsaftalen fremgår af transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument,
- 3) den, som voldgiftsaftalen har bindende virkning for, i rimelig tid og på passende måde underrettes om voldgiftsstedet, og
- 4) den lov, der finder anvendelse på voldgiftsaftalen, tillader, at voldgiftsaftalen har bindende virkning for denne.

Stk. 6. Stk. 1-5 gælder som en del af voldgiftsaftalen. Enhver bestemmelse i voldgiftsaftalen er ugyldig, i det omfang den er uforenelig med stk. 1-5.

Stk. 7. Med forbehold for stk. 8 er dette kapitel ikke til hinder for håndhævelsen af en voldgiftsaftale, der fremgår af en transportaftale i ikke-linjefart, som dette kapitel gælder for enten i henhold til § 254 eller som følge af parternes frivillige inkorporering af konventionen i en transportaftale, der ellers ikke ville være omfattet af dette kapitel.

Stk. 8. En voldgiftsaftale i et transportdokument eller et elektronisk transportdokument, som i henhold til § 254 er underlagt dette kapitel, er uanset stk. 7 dog undergivet bestemmelserne i stk. 1-6, medmindre et sådant transportdokument eller et elektronisk transportdokument angiver parterne til og datoen for det certeparti eller anden transportaf-

	<p>tale, som i henhold til § 253 er undtaget fra dette kapitels anvendelsesområde og specifikt henviser til den klausul i certepartiet eller anden transportaftale, der indeholder voldgiftsaftalens betingelser.</p> <p><i>Stk. 9.</i> Stk. 2-8 gælder ikke, hvis hverken det aftalte modtagelses- eller udleveringssted ligger i Danmark.</p> <p><i>Stk. 10.</i> Parterne kan uanset § 320i og stk. 1-6, efter at en tvist er opstået, aftale, hvilken voldgift der skal afgøre tvisten.</p> <p><i>Stk. 11.</i> Dette kapitel er ikke til hinder for, at der træffes foreløbige retsskridt her i riget til sikring af krav, herunder arrest.«</p>
<p>§ 322.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Ved rejsebefragtning i indenrigsfart i Danmark samt i fart mellem Danmark, Finland, Norge og Sverige kan bestemmelserne i § 347 ikke tilsidesættes ved aftale til skade for aflaster, rejsebefragter eller modtager. Det samme gælder bestemmelserne i § 501, stk. 1, nr. 7, og stk. 2, 1. pkt. Om begrænsninger i aftalefriheden i indenrigsfart i Danmark, Finland, Norge og Sverige gælder loven i det land, hvor transportbefordringen finder sted.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Ved befragtning som nævnt i § 252, stk. 1 og 2, kan bestemmelserne i § 338 om udstedelse af konnossement ikke fraviges ved aftale til skade for aflaster.</p> <p><i>Stk. 4.</i> ...</p>	<p>11. I § 322, <i>stk. 2</i>, ændres »aftale til skade for aflaster, rejsebefragter eller modtager. Det samme gælder bestemmelserne i § 501, stk. 1, nr. 7, og stk. 2, 1. pkt.« til: »aftale til skade for rejsebefragteren for så vidt ikke andet følger af kapitel 13 i forhold til modtageren eller andre.«</p> <p>12. § 322, <i>stk. 3</i>, affattes således:</p> <p>»<i>Stk. 3.</i> Dette kapitel finder anvendelse, medmindre andet følger af kapitel 13 eller § 504.«</p>
<p>§ 325. Udsteder bortfragteren konnossement for gods, som befordres med skibet, bestemmer konnossementet vilkårene for befordringen og udleveringen af godset i forholdet mellem bortfragteren og tredjemand, som er indehaver af konnossementet. Bestemmelser i befragtningsaftalen, som ikke er optaget i konnossementet, kan ikke gøres gældende over for tredjemand, medmindre konnossementet henviser til dem.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Bestemmelserne om konnossement i §§ 295-307 gælder også konnossement som nævnt i stk. 1. Når det følger af § 253, at konnossementet er undergivet reglerne i kapitlet om stykgodsbefordring, bestemmes bortfragterens ansvar og rettigheder i forhold til tredjemand af bestemmelserne i §§ 274-290, jf. § 254.</p>	<p>13. § 325 affattes således:</p> <p>»§ 325. Når bortfragteren udsteder et transportdokument eller et elektronisk transportdokument, bliver bortfragteren ansvarlig som transportør i det omfang, det følger af kapitel 13.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Bestemmelser i befragtningsaftalen som ikke fremgår af transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument, kan ikke gøres gældende over for en tredjemand, medmindre der i transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument er henvist til sådanne bestemmelser.</p> <p><i>Stk. 3.</i> §§ 291, 301-304, 307, 309 og 310-314 gælder også for transportdokumenter eller elektroniske transportdokumenter som nævnt i stk. 1 og 2. Når det følger af § 254, at transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument er undergivet kapitel 13, bestemmes bortfragterens ansvar og rettigheder i forhold til tredjemand af bestemmelserne i §§ 257, 260, 267, 273-278, 280-284 og 290-291, jf. § 255.«</p>
<p>§ 335. ...</p> <p><i>Stk. 2.</i> ...</p> <p><i>Stk. 3.</i> Bliver godtgørelsen ikke betalt eller sikkerhed stillet, kan rejsebortfragteren føre kravet på konnossementet. Gør han ikke det, kan han i stedet fastsætte en rimelig betalingsfrist. Er beløbet ikke betalt inden fristens udløb, kan rejsebortfragteren hæve befragtningsaftalen og kræve erstatning efter almindelige kontraktregler for tab, som skyldes, at rejsen bortfalder.</p>	<p>14. I § 335, <i>stk. 3, 1. pkt.</i>, ændres »konnossementet« til: »transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument«.</p>
<p>§ 336. ...</p> <p><i>Stk. 2.</i> ...</p> <p><i>Stk. 3.</i> Vedrørende dækslast gælder § 263 tilsvarende.</p>	<p>15. I § 336, <i>stk. 3</i>, ændres »§ 263« til: »§ 267«.</p>

<i>Stk. 4. ...</i>	
§ 337. ... <i>Stk. 2. Bestemmelserne i §§ 256-259 gælder tilsvarende.</i>	16. I § 337, stk. 2, ændres »§§ 256-259« til: »§§ 263-265, 268, 289 og 292«.
§ 338. Når godset er lastet, skal rejsebortfragteren eller skibsføreren eller den, som rejsebortfragteren ellers har bemyndiget dertil, på aflasterens forlangende udstede ombordkonossement, når de nødvendige papirer og oplysninger foreligger. <i>Stk. 2.</i> Aflasteren kan kræve særskilte konnossementer for de enkelte dele af godset, medmindre dette vil medføre væsentlige ulemper. <i>Stk. 3.</i> Udstedes der konossement med andre vilkår end fastsat i befragtningsaftalen, og medfører dette forøget ansvar for rejsebortfragteren skal rejsebortfragteren holde denne skadeløs herfor.	17. § 338 affattes således: »§ 338. Når godset er lastet, skal rejsebortfragteren eller skibsføreren eller den rejsebortfragteren har bemyndiget hertil, hvis befragteren eller den, befragteren har bemyndiget hertil, forlanger det, udstede et transportdokument eller et elektronisk transportdokument som angiver, at godset er lastet om bord, forudsat at de nødvendige dokumenter og oplysninger foreligger. Bestemmelserne om transportdokumenter og elektroniske transportdokumenter i kapitel 13 finder tilsvarende anvendelse. <i>Stk. 2.</i> Befragteren kan kræve særskilte transportdokumenter eller elektroniske transportdokumenter for de enkelte dele af godset, medmindre dette vil medføre væsentlige ulemper. <i>Stk. 3.</i> Transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument ændrer ikke aftalen mellem rejsebortfragteren og rejsebortbefragteren. Udstedes et transportdokument eller et elektronisk transportdokument med andre vilkår end de, der er fastsat i befragtningsaftalen, og dette medfører øget ansvar for rejsebortfragteren, skal rejsebortbefragteren holde rejsebortfragteren skadesløs.«
§ 339. Rejsen skal udføres med tilbørlig hurtighed og i øvrigt på forsvarlig måde. Bestemmelserne i §§ 262, 266 og 267 gælder tilsvarende.	18. I § 339, 2. pkt., ændres »§§ 262, 266 og 267« til: »§§ 263-264 og 271«.
§ 345. Ved at tage imod godset bliver modtageren pligtig til at betale fragt og andre krav efter bestemmelserne i § 269. <i>Stk. 2. ...</i> <i>Stk. 3. ...</i>	19. § 345, stk. 1, affattes således: »Modtageren bliver ansvarlig for fragt og andre krav efter §§ 320f-320h.«
§ 346. ... <i>Stk. 2. ...</i> <i>Stk. 3.</i> I underretningen i medfør af stk. 1 og 2 skal angives en rimelig frist, efter hvis udløb rejsebortfragteren kan sælge eller på anden måde råde over oplagt gods. Ved salg eller anden råden over godset gælder § 272 tilsvarende.	20. I § 346, stk. 3, 2. pkt., ændres »§ 272« til: »§ 315«.
§ 347. Rejsebortfragteren er ansvarlig efter reglerne i §§ 274-285 og 287-289 for tab som følge af, at gods går tabt, bliver beskadiget eller bliver forsinket, mens det er i den pågældendes varetægt. Reglen i § 286 gælder tilsvarende. <i>Stk. 2. ...</i>	21. § 347, stk. 1, affattes således: »Rejsebortfragteren er ansvarlig efter reglerne i §§ 257, 260, 267, 272-275, 277-285 og 288 for tab som følge af, at gods går tabt, bliver beskadiget eller bliver forsinket, mens det er i den pågældendes varetægt. Reglen i § 276 gælder tilsvarende. Om modtagerens og andres ret til at påberåbe sig reglerne i kapitel 13 finder §§ 253-254 tilsvarende anvendelse.«
§ 351. Opstår der som følge af forsinkelse eller andet kontraktbrud på rejsebortfragterens side tab, som ikke er omfattet af § 347, gælder §§ 275 og 276 tilsvarende.	22. I § 351 ændres: »§§ 275 og 276« til: »§ 274«.
<i>Kvantumkontrakter</i>	23. Overskriften før § 362 affattes således: »Volumenkontrakter«
§ 362. Reglerne om kvantumkontrakter gælder befordring med skib af fastsat kvantum gods fordelt på flere rejser inden for et angivet tidsrum. <i>Stk. 2. ...</i>	24. I § 362, stk. 1, ændres »kvantumkontrakter« til: »volumenkontrakter«.

<p>§ 367. Når bortfragteren har givet underretning efter § 366, gælder reglerne om rejsebefragtning eller stykgods-transport for den befordring, som skal udføres.</p> <p><i>Stk. 2. ...</i> <i>Stk. 3. ...</i></p>	<p>25. I § 367, <i>stk. 1</i>, ændres »stykgodstransport« til: »transport af gods helt eller delvist til søs«.</p>
<p>§ 370. ...</p> <p><i>Stk. 2. ...</i> <i>Stk. 3. Ved afslutningen af en rejse i henhold til kontrakten har bortfragteren tilbageholdsret i lasten for de fordringer, som er udestående i medfør af kontrakten. I forhold til tredjemand gælder dette alene, hvis fordringen er påført konnossementeet, jf. § 325.</i></p>	<p>26. I § 370, <i>stk. 3, 2. pkt.</i> ændres »konnossementeet« til: »et transportdokument eller et elektronisk transportdokument«.</p>
<p>§ 382. Tidsbortfragteren er pligtig til på forlangende at udstede konnossement for indlastet gods for den rejse, den pågældende skal udføre, med de vilkår for befordringen, der er sædvanlige i den pågældende fart. Pådrager tidsbortfragteren sig derved ansvar over for indehaveren af konnossementet ud over vedkommendes ansvar i medfør af befragtningsaftalen, skal tidsbefragteren holde den pågældende skadesløs.</p> <p><i>Stk. 2. Tidsbortfragteren har ikke pligt til at følge tidsbefragterens anmodning om at udlevere godset til en ikke legitimeret modtager eller i øvrigt i strid med konnossementets indhold, hvis dette vil være i strid med redelighed og god tro. Han kan i alle tilfælde kræve sikkerhed for det ansvar, han kan pådrage sig ved en sådan udlevering.</i></p>	<p>27. § 382 affattes således:</p> <p>»§ 382. Tidsbortfragteren har pligt til at udstede et transportdokument eller et elektronisk transportdokument for lastet gods for den rejse, som skibet skal udføre med de vilkår, der er sædvanlige i den pågældende fart. Bestemmelserne om transportdokumenter og elektroniske transportdokumenter i kapitel 13 finder tilsvarende anvendelse. Transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument ændrer ikke aftalen mellem tidsbortfragteren og tidsbefragteren. Pådrager tidsbortfragteren sig ansvar over for indehaveren af transportdokumentet eller det elektroniske transportdokument som går ud over ansvaret efter befragtningsaftalen, skal tidsbefragteren holde tidsbortfragteren skadesløs.</p> <p><i>Stk. 2. Tidsbortfragteren har ikke pligt til at følge tidsbefragterens anmodning om at udlevere godset i strid med kapitel 13, hvis dette vil være i strid med redelighed og god tro. Tidsbortfragteren kan i alle tilfælde kræve sikkerhed for det ansvar, som en sådan udlevering kan medføre.«</i></p>
<p>§ 383. ...</p> <p><i>Stk. 2. Modtager, som ikke er tidsbefragteren, kan også kræve erstatning efter stk. 1. Er modtager indehaver af konnossement udstedt af tidsbefragteren, kan denne også påberåbe sig bestemmelsen i § 325.</i></p>	<p>28. § 383, <i>stk. 2</i>, affattes således:</p> <p>»<i>Stk. 2.</i> Om modtagerens og andres ret til at påberåbe sig reglerne i kapitel 13 gælder §§ 253-254.«</p>
<p>§ 391. ...</p> <p><i>Stk. 2. Bliver tidsfragten ikke betalt i rette tid, skal tidsbortfragteren underrette tidsbefragteren herom. Når underretning er afsendt, kan tidsbortfragteren standse opfyldelsen af befragtningsaftalen, herunder nægte at laste gods eller udstede konnossement. Er betalingen ikke modtaget inden 72 timer efter underretningens afsendelse, kan tidsbortfragteren hæve aftalen.</i></p> <p><i>Stk. 3. ...</i> <i>Stk. 4. ...</i></p>	<p>29. I § 391, <i>stk. 2, 2. pkt.</i>, ændres »konnossement« til: »et transportdokument eller et elektronisk transportdokument«.</p>
<p>§ 401. ...</p> <p><i>Stk. 2. ...</i> <i>Stk. 3. Ved rejsegods forstås enhver genstand, herunder køretøj, som befordres i tilslutning til en aftale om passagerbefordring, samt værdigenstande som nævnt i § 419, stk. 2. Ved håndbagage forstås rejsegods, som passageren har i sin varetægt eller i sin kahyt, eller som passageren medfører i eller på sit køretøj. Reglerne om rejsegods anvendes ikke, hvis godset befordres i henhold til et certeparti</i></p>	<p>30. I § 401, <i>stk. 3, 3. pkt.</i>, ændres »konnossement eller et« til: »et andet«.</p>

<p>eller konnossement eller et dokument, som benyttes ved godsbefordring.</p>	
<p><i>Kap. 19. Om forældelse</i></p> <p>§ 501. Forældelsesfristen for følgende fordringer er</p> <p>1) for fordring på bjærgeløn og særligt vederlag, , to år fra den dag, da bjærgningen blev afsluttet,</p> <p>2) for fordring på erstatning for skade ved sammenstød eller søulykke som nævnt i § 163, to år fra den dag, da skaden blev voldt,</p> <p>3) for fordring på erstatning efter § 418, 1. pkt., to år fra den dag, da passageren gik i land, eller, dersom dødsfald har fundet sted undervejs, fra den dag, på hvilken passageren skulle have været udskibet. Har dødsfaldet fundet sted efter udskibningen, er fristen to år fra dødsdagen, dog senest tre år fra den dag, udskibningen fandt sted,</p> <p>4) for fordring på erstatning efter § 419, to år fra den dag, da rejsegodset blev udskibet eller, hvis det er gået tabt, fra den dag, da udskibningen skulle have fundet sted,</p> <p>5) for fordring på erstatning efter § 418, 2. pkt., to år fra den dag, da passageren blev udskibet,</p> <p>6) for fordring på erstatning for tab som følge af, at godset er udleveret uden forevisning af konnossement eller til en forkert person, et år fra den dag, da godset skulle have været udleveret, eller fra den dag, da det blev udleveret, hvortil dette sker på et senere tidspunkt,</p> <p>7) for fordring på erstatning efter §§ 275 og 276 eller for urigtige eller ufuldstændige oplysninger i et konnossement, et år fra den dag, da godset blev udleveret eller skulle have været udleveret,</p> <p>8) for fordring på bidrag til almindeligt havari eller til omkostninger, som fordeles efter § 360 eller § 466, stk. 2, et år fra dispachens dato,</p> <p>9) for fordring, for hvilken skyldneren er begrænset ansvarlig i henhold til § 172, stk. 1, nr. 4, tre år fra forfaldsdag,</p> <p>10) for fordring på den, der er blevet personligt ansvarlig efter § 53 eller § 63, den for søpanterettens forældelse fastsatte frist, jf. §§ 55 og 64.</p> <p><i>Stk. 2.</i> For regreskrav i anledning af fordringer som nævnt i stk. 1, nr. 2, 6 og 7 er forældelsesfristen et år fra den dag, da fordringen blev betalt eller søgsmål om den rejst. Ved regres i anledning af krav som følge af personskade, jf. stk 1, nr. 2, regnes fristen for regreskravet først fra den dag, da erstatningen blev betalt.</p> <p><i>Stk. 3. ..</i></p> <p><i>Stk. 4. ..</i></p> <p><i>Stk. 5. ..</i></p> <p><i>Stk. 6. ..</i></p>	<p>31. I <i>overskriften</i> til kapitel 19 indsættes efter »forældelse«: »og søgsmålsfrist«.</p> <p>32. § 501, <i>stk. 1, nr. 6 og 7</i>, affattes således:</p> <p>»6) for fordring på erstatning for tab som følge af, at godset er udleveret uden forevisning af transportdokumentet, det elektroniske transportdokument eller enkeltokumentet, hvis dette er påkrævet i henhold til §§ 311-312, eller til en forkert person, to år fra den dag, da godset blev udleveret eller, hvis godset ikke er udleveret eller kun en del af godset er udleveret, den sidste dag, hvor godset skulle have været udleveret,</p> <p>7) for fordring på erstatning efter § 274 eller for urigtige eller ufuldstændige oplysninger i et transportdokument eller et elektronisk transportdokument, to år fra den dag, da godset blev udleveret eller, hvis godset ikke er udleveret eller kun en del af godset er udleveret, den sidste dag, hvor godset skulle have været udleveret.«</p> <p>33. I § 501, <i>stk. 2</i>, udgår i <i>1. pkt.</i>: »6 og 7«.</p> <p>34. I § 501, <i>stk. 2</i>, indsættes som <i>3. pkt.</i>: »For regreskrav i anledning af fordringer som nævnt i stk. 1, nr. 6-7, er forældelsesfristen to år fra den dag, da fordringen blev betalt eller søgsmål om den rejst.«</p>
	<p>35. Efter § 503 indsættes:</p> <p>»§ 504. Fristen for anlæggelse af søgsmål for krav nævnt i kapitel 13 er to år fra den dag, da godset blev udleveret, eller, hvis godset ikke er udleveret, eller kun en del af godset er udleveret, den sidste dag, hvor godset skulle have været udleveret. Den dag, hvor fristen begynder at løbe, medregnes ikke.</p>

	<p><i>Stk. 2.</i> Uanset udløbet af den i stk. 1 nævnte frist kan en part gøre sit krav gældende som indsigelse eller til modregning over for krav fremsat af modparten.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Den i stk. 1 nævnte frist kan ikke afbrydes på anden måde end som nævnt i stk. 1 og kan ikke suspenderes. Den, mod hvem der gøres krav gældende, kan dog forlænge fristen en eller flere gange ved en skriftlig erklæring til den, der gør et krav gældende. Hvis erklæringens afsender og modtager begge samtykker hertil, kan skriftlighedskravet opfyldes ved elektronisk kommunikation.</p> <p><i>Stk. 4.</i> Den, der holdes erstatningsansvarlig, kan anlægge regressøgsmål efter udløbet af den i stk. 1 nævnte frist, hvis søgsmålet er anlagt inden for 1 år regnet fra den dag, hvor den, der har anlagt søgsmålet, har betalt fordringen eller har fået forkyndt en stævning, alt efter hvilken hændelse der indtræder først.</p> <p><i>Stk. 5.</i> Et søgsmål mod en bareboatbefragter eller den, der er identificeret som transportør i henhold til § 302, stk. 2, kan anlægges efter udløbet af den i stk. 1 nævnte frist, hvis søgsmålet er anlagt inden for 1 år regnet fra den dag, hvor det er identificeret, hvem transportøren er, eller hvor den registrerede ejer eller bareboatbefragter har godtgjort, at denne ikke er transportør i henhold til § 302, stk. 2.</p> <p><i>Stk. 6.</i> § 501, stk. 6, finder tilsvarende anvendelse for krav nævnt i kapitel 13.</p> <p><i>Stk. 7.</i> Stk. 1-5 gælder ikke for krav i henhold til §§ 260, stk. 2, 271, 286, 295-296, 307, 317 og 320g.«</p>
<p style="text-align: center;"><i>Kap. 4. Dykkerrådet</i></p> <p>§ 17. Erhvervsministeren nedsætter et Dykkerråd, der skal</p> <p>1) rådgive Erhvervsministeriet og Søfartsstyrelsen i spørgsmål inden for lovens område,</p> <p>2) følge den tekniske og sundhedsmæssige udvikling inden for lovens område og 3) fremsætte forslag vedrørende lovgivningen om dykkerarbejde og dykkermateriel mv. og den dertil knyttede administration.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Dykkerrådet består af en af erhvervsministeren udnævnt formand samt i øvrigt af mellem 8 til 12 repræsentanter for de af loven omfattede parter.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Rådets forretningsorden fastsættes af erhvervsministeren.</p>	<p style="text-align: center;">§ 2</p> <p>I lov om dykkerarbejde og dykkermateriel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 936 af 20. juli 2010, som ændret ved § 62 i lov nr. 1231 af 18. december 2012, foretages følgende ændring:</p> <p>1. Kapitel 4 ophæves.</p>
<p>§ 3. Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte regler om skibes bygning, udstyr og drift, herunder om,</p> <p>1) hvornår og efter hvilke retningslinjer et skib skal synes, eftersyn, godkendelse og afprøvning af materiel, krav, der skal stilles til skibes stabilitet, lastelinjer og dybgangsmærker, og rederens og skibsførerens pligter i forbindelse hermed, samt om værfters og andre virksomheders anmeldelse af ombygninger af skibe,</p> <p>2) sikkerhedsstyringssystemer for skibe og rederier,</p> <p>3) hvilke love, forskrifter, certifikater og skibsbøger, herunder skibsplaner i forbindelse med forebyggelse af forurening fra skibe, samt tilsynsbøger der skal være om bord, og om autorisation, indretning og førelse af bøgerne, samt om, hvilke opslag der skal være anbragt om bord,</p>	<p style="text-align: center;">§ 3</p> <p>I lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 654 af 15. juni 2010, som ændret bl.a. ved § 2 i lov nr. 251 af 30. marts 2011, § 16 i lov nr. 457 af 18. maj 2011, § 5 i lov nr. 622 af 14. juni 2011, § 2 i lov nr. 249 af 21. marts 2012 og senest ved § 5 i lov nr. 1384 af 23. december 2012, foretages følgende ændringer:</p> <p>1. I § 3 indsættes som <i>stk. 3</i>:</p> <p>»<i>Stk. 3.</i> Erhvervs- og vækstministeren kan fastsætte regler om skærpede sikkerhedskrav for skibe, hvis sejlads i arktiske farvande udgør en særlig risiko for ombordværende på skibet eller det arktiske miljø, herunder regler om</p>

4) skibsjournaler i forbindelse med forebyggelse af forurening, herunder om autorisation af journalerne og ansvaret for disses førelse og opbevaring, samt om kontrollen hermed,

5) maritim sikring med sigte på at forebygge terrorhandlinger m.v. mod skibe,

6) hjælpemidler og materialer, om disses indretning og mærkning, anvendelse, vedligeholdelse og pasning, om sikkerhedsarbejdet, om rederens og andre arbejdsgiveres pligter i forbindelse med de søfarendes arbejds- og levevilkår om bord, herunder de sikkerheds- og sundhedsmæssige forhold, hvorunder arbejde om bord, som ikke er omfattet af lov om arbejdsmiljø, skal udføres,

7) skibets sikkerheds-, brand- og redningstjeneste, sundhedsforholdene og renligheden om bord, sygdomsbehandlernes sundhedsuddannelse, arbejdsmedicinske undersøgelser, udgifternes afholdelse i forbindelse hermed, samt rederens og andre arbejdsgiveres og arbejdstagerens pligter i denne forbindelse,

8) ansvarsområdet for skibsofficerer og andre om bord, der har ledende stillinger,

9) forebyggelse mod at få blindpassagerer om bord samt behandlingen af blindpassagerer om bord,

10) mærkning, lastning, transport og losning af farligt gods og anden ladning, der kræver særlige foranstaltninger af hensyn til skibets og menneskelivs sikkerhed og beskyttelse mod forurening, herunder om terminaloperatørers kvalitetsstyringssystemer for lastning og losning af bulkskibe, og

11) transport af levende dyr.

Stk. 2. Økonomi- og erhvervsministeren kan for udenlandske skibe, der efter regler fastsat i medfør af § 1, stk. 3, er omfattet af loven, fastsætte regler om de forhold, som er omfattet af FN's Internationale Arbejdsorganisations konvention om søfarendes arbejdsforhold eller FN's Internationale Arbejdsorganisations konvention om arbejdsforhold i fiskerisektoren.

§ 20 a. Søfartsstyrelsen kan som led i tilsynsvirksomheden efter denne lov tillige føre tilsyn med overholdelsen af lov om røgfri miljøer på danske skibe og med overholdelsen af lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v., lov om skibes besætning, lov om skibsmåling og §§ 153, 186, 197 og 198, § 403 a, stk. 1-3, § 403 b, stk. 1, og § 471 i søloven og regler udstedt i medfør heraf. Søfartsstyrelsen kan påbyde, at forhold, der strider mod de nævnte love eller regler, der er udstedt i medfør heraf, bringes i orden straks eller inden en nærmere angiven frist.

Stk. 2. § 16, stk. 2, § 17, stk. 7 og 8, og §§ 19, 22 og 24 og de regler, der er udstedt i medfør heraf, og § 25 finder tilsvarende anvendelse på tilsynsvirksomheden efter stk. 1.

Stk. 3. Erhvervs- og vækstministeren kan fastsætte regler om det tilsyn, som udføres efter denne lov, og om behandling af klager fra søfarende m.fl., herunder at det ikke må oplyses, at tilsynsbesøg foretages som følge af en klage. Regler om tilsynet med overholdelsen af lov om røgfri miljøer på danske skibe fastsættes efter forhandling med ministeren for sundhed og forebyggelse.

brug af lods, der er certificeret til sejlads i det pågældende område.«

2. § 20 a affattes således:

»§ 20 a. Søfartsstyrelsen kan som led i tilsynsvirksomheden efter denne lov tillige føre tilsyn med overholdelsen af lov om røgfri miljøer på danske skibe og med overholdelsen af lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v., lov om skibes besætning, lov om skibsmåling, §§ 153, 168, 169, stk. 4, §§ 170, 186, 197, 198, 403 a- 403 c, 440 og 471 i søloven og regler udstedt i medfør heraf og EU-forordninger inden for lovenes anvendelsesområde. Søfartsstyrelsen kan påbyde, at forhold, der strider mod de nævnte love eller regler, der er udstedt i medfør heraf, bringes i orden straks eller inden en nærmere angiven frist.

Stk. 2. § 16, stk. 2, § 17, stk. 7 og 8, §§ 19, 22 og 24 og de regler, der er udstedt i medfør heraf, og § 25 finder tilsvarende anvendelse på tilsynsvirksomheden efter stk. 1. *Stk. 3.* Erhvervs- og vækstministeren kan fastsætte regler om det tilsyn, som udføres efter denne lov, og om behandling af klager fra søfarende m.fl., herunder at det ikke må oplyses, at tilsynsbesøg foretages som følge af en klage.

<p>[Det bemærkes, at § 20 a, som affattet ved lov § 5, nr. 2, i lov nr. 1384 af 23. december 2012, ikke er trådt i kraft. Bestemmelsen er derfor gengivet nedenfor i relation til lovforslagets § 8, der ophæver § 5, nr. 2, i lov nr. 1384 af 23. december 2012.]</p>	<p>Regler om tilsynet med overholdelsen af lov om røgfri miljøer på danske skibe fastsættes efter forhandling med ministeren for sundhed og forebyggelse.«</p>
<p>§ 18. Lodserierne skal være hjemmehørende i et EU/EØS-land.</p>	<p style="text-align: center;">§ 4</p> <p>I lodsloven, jf. lov nr. 567 af 9. juni 2006, som ændret ved lov nr. 478 af 30. maj 2012 og § 64 i lov nr. 1231 af 18. december 2012, foretages følgende ændringer:</p> <p>1. I § 18 indsættes som stk. 2: »Stk. 2. Erhvervs- og vækstministeren kan fastsætte regler om, at lodsning kan udføres af lodserier, der er hjemmehørende i et land uden for EU/EØS.«</p>
	<p>2. Efter kapitel 13 indsættes:</p> <p style="text-align: center;">»Kapitel 13 b</p> <p style="text-align: center;"><i>Lodsning i grønlandske farvande</i></p> <p>§ 33 b. Lodsning i grønlandske farvande, som er foreskrevet i medfør af § 3, stk. 3, i lov om sikkerhed til søs, må kun udføres af en lods, som i henhold til § 12 er certificeret til at foretage lodsning i det pågældende område.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Erhvervs- og vækstministeren kan indgå aftaler med lodserier om, at de inden for et fastsat varsel skal stille lods til rådighed for skibe, som er omfattet af lodspligten, der er foreskrevet i medfør af § 3, stk. 3, i lov om sikkerhed til søs.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Erhvervs- og vækstministeren kan fastsætte regler om, at statsligt ejede lodserier inden for et fastsat varsel skal stille lods til rådighed for skibe, som er omfattet af lodspligten, der er foreskrevet i medfør af § 3, stk. 3, i lov om sikkerhed til søs.</p> <p><i>Stk. 4.</i> Bestemmelserne i §§ 8, 9, 11, stk. 3, §§ 12, 14, 16–18, 19, stk. 3–5, § 20, stk. 1, §§ 24–33 a samt 34, stk. 1, og stk. 4–5, finder anvendelse for lodsning, som er omfattet af stk. 1.«</p>
<p>§ 40. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.</p>	<p>3. I § 40 indsættes som stk. 2: »Stk. 2. § 8, § 9, § 11, stk. 3, § 12, § 14, §§ 16–18, § 19, stk. 3–5, § 20, stk. 1, §§ 24–33 b samt § 34, stk. 1 og stk. 4–5, kan ved kongelig anordning sættes helt eller delvist i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger.«</p>
<p>§ 5. Hver af parterne kan opsigte tjenesteaftalen med 7 dages varsel, medmindre andet følger af aftalen, jf. dog § 9 i lov om ligebehandling af mænd og kvinder med hensyn til beskæftigelse og barselorlov m.v. Der kan ikke aftales kortere opsigelsesvarsel for rederen end for den søfarende.</p>	<p style="text-align: center;">§ 5</p> <p>I lov om søfarendes ansættelsesforhold, jf. lovbekendtgørelse nr. 742 af 18. juli 2005, som ændret bl.a. ved § 2 i lov nr. 493 af 12. maj 2010, § 3 i lov nr. 251 af 30. marts 2011, § 3 i lov nr. 622 af 14. juni 2011 og senest ved § 65 i lov nr. 1231 af 18. december 2012, foretages følgende ændringer:</p> <p>1. I § 5 indsættes efter »aftalen, jf. dog«: »§ 19 a i denne lov og«.</p>
<p>§ 10 a. ..</p>	<p>2. I § 10 a indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:</p>

<p><i>Stk. 2.</i> Der afsættes en særlig pulje til tilskud, hvis størrelse fastsættes på de årlige finanslove.</p> <p><i>Stk. 3.</i> ...</p>	<p>»<i>Stk. 2.</i> Hvis en søfarende tages som gidsel i forbindelse med sørøveri, kan Søfartsstyrelsen, så længe den søfarende holdes som gidsel, yde tilskud til rimeligt underhold af den søfarendes ægtefælle og børn under 18 år over for hvem, den søfarende har forsørgerpligt, såfremt disse ikke har eller får midler til deres forsørgelse.«</p> <p>Stk. 2 og 3 bliver herefter stk. 3 og 4.</p> <p>3. I § 10 a, stk. 2, der bliver stk. 3, indsættes efter »pulje til«: »de i stk. 1 og 2 nævnte«.</p>
<p>§ 15. En søfarende, der efter aftalen eller efter bestemmelse i dette kapitel har ret til at fratræde, skal forblive i tjenesten for at yde bistand ved arbejde, som nødvendigt må udføres, når skibet kommer i havn, dog ikke ud over 48 timer efter ankomsten. Dette gælder dog ikke ved tjenestefrihed efter § 18 d, stk. 1.</p> <p><i>Stk. 2.</i> ...</p>	<p>4. I § 15, stk. 1, ændres »§ 18 d« til: »§ 18 e«.</p>
<p><i>3 a. Den søfarendes ret til at fratræde tjenesten ved krigsfare m.v.</i></p>	<p>5. Overskriften før § 18 a affattes således:</p> <p>»3 a. Den søfarendes ret til at fratræde tjenesten ved krigsfare m.v. og rederens pligt til at drage omsorg for de søfarende ved fare for sørøveri.«</p>
<p>§ 18 c. Økonomi- og erhvervsministeren fastsætter nærmere regler om søfarendes fritagelse for tjeneste om bord på grund af graviditet og barsel.</p> <p><i>Stk. 2.</i> En søfarende, der fratræder på grund af graviditet, eller som kræver afsked efter § 9, har ret til graviditets-/barselhyre. Dette gælder kun, så længe hun ikke har andet arbejde, og højst 2 måneder fra fratrædelsestidspunktet.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Er den søfarendes tjenesteaftale tidsbegrænset, kan rederens pligt til at betale hyre efter stk. 2 dog ikke strækkes ud over det tidspunkt, hvor ansættelsesforholdet i henhold til aftalen ophører.</p>	<p>6. Efter § 18 b indsættes i <i>kapitel 3 a</i>:</p> <p>»§ 18 c. Hvis et skib anløber farvande eller havne, hvor der er fare for sørøveri, har rederen pligt til at drage om sorg for de søfarende. Rederen skal, i overensstemmelse med hvad der må anses som god rederipraksis, træffe foranstaltninger med henblik på at forberede skibet og besætningen på mulige overfald, forebygge overfald samt håndtere tilfælde, hvor skibet angribes, herunder hvis besætningsmedlemmer tages som gidsler.«</p>
<p>§ 18 d. En søfarende har ret til tjenestefrihed uden hyre, når tvingende familiemæssige årsager gør sig gældende i tilfælde af sygdom eller ulykke, som gør den søfarendes umiddelbare tilstedeværelse påtrængende nødvendig i hjemmet (force majeure).</p> <p><i>Stk. 2.</i> Under tjenestefriheden kan den søfarende, uanset hvad der er bestemt i § 6 om fratrædelseshavn, opsiges ansættelsesforholdet med det aftalte eller det i § 5 eller § 37 nævnte opsigelsesvarsel.</p>	<p>7. <i>Kapitel 3 b.</i> affattes således:</p> <p>»Kapitel 3 b.</p> <p><i>Søfarendes fritagelse for tjeneste mv. i forbindelse med graviditet og barsel</i></p> <p>§ 18 d. Erhvervs- og vækstministeren fastsætter nærmere regler om søfarendes fritagelse for tjeneste om bord på grund af graviditet og barsel.</p> <p><i>Stk. 2.</i> En søfarende, der fratræder på grund af graviditet, eller som kræver afsked efter § 9, har ret til graviditets-/barselhyre. Dette gælder kun så længe hun ikke har andet arbejde, og højst 2 måneder fra fratrædelsestidspunktet.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Er den søfarendes tjenesteaftale tidsbegrænset, kan rederens pligt til at betale hyre efter stk. 2 dog ikke strækkes ud over det tidspunkt, hvor ansættelsesforholdet i henhold til aftalen ophører.«</p>
	<p>8. <i>Kapitel 3 c.</i> affattes således:</p>

»Kapitel 3 c.

Søfarendes ret til tjenestefrihed som følge af tvingende familiemæssige årsager

§ 18 e. En søfarende har ret til tjenestefrihed uden hyre, når tvingende familiemæssige årsager gør sig gældende i tilfælde af sygdom eller ulykke, som gør den søfarendes umiddelbare tilstedeværelse påtrængende nødvendig i hjemmet (force majeure).

Stk. 2. Under tjenestefriheden kan den søfarende, uanset hvad der er bestemt i § 6 om fratrædelseshavn, opsige tjenesteforholdet med det aftalte eller det i § 5 eller § 37 nævnte opsigelsesvarsel.«

9. Efter § 19 indsættes i *kapitel 4*:

»§ 19 a. Søfarende, der holdes som gidsler i forbindelse med sørøveri, kan ikke opsiges. Ansættelsesforholdet ophører ikke, selv om skibet går tabt i forbindelse med sørøveri, eller rederen ikke længere kan disponere over det.

Stk. 2. Gidslerne har ved frigivelsen ret til fri rejse med underhold til egen bopæl for rederens regning.«

§ 35. Er det aftalt, at sømandens tjenesteforhold er knyttet til rederiet, således at den søfarendes ansættelse hos rederen skal fortsætte, selv om tjenesten på det enkelte skib ophører, finder § 18 d om tjenestefrihed uden hyre og bestemmelserne om hyre i § 18 c, stk. 2 og 3, § 29 og § 33, stk. 3, anvendelse, selv om den søfarende ikke gør tjeneste på et af rederiets skibe på det tidspunkt, hvor tjenestefrihed eller orlov begynder eller uarbejdsdygtighed eller dødsfald indtræder. § 30 og § 34 finder tilsvarende anvendelse, forudsat at sygdommen, legemsskaden eller dødsfaldet indtræder under et af rederen beordret ophold uden for den søfarendes hjemland.

10. I § 35, *stk. 1*, ændres »§ 18 d« til: »18 e« og »§ 18 c, *stk. 2 og 3*,« ændres til: »§18 d, *stk. 2 og 3*«.

§ 37. Hver af parterne kan opsige tjenesteaftalen med 3 måneders varsel, medmindre andet følger af aftalen, jf. dog § 9 i lov om ligebehandling af mænd og kvinder med hensyn til beskæftigelse og barselorlov m.v. Tidsbegrænsede tjenesteaftaler kan i de første 6 måneder efter tjenesteforholdets begyndelse af parterne opsiges med 1 måneds varsel, medmindre andet følger af aftalen. Tidsbegrænsede tjenesteaftaler af rent midlertidig karakter kan dog i den første måned opsiges med 7 dages varsel, medmindre andet følger af aftalen.

11. I § 37, *stk. 1*, indsættes efter »aftalen, jf. dog«: »§ 19 a i denne lov og«.

§ 47. Rederen kan til enhver tid afskedige skibsføreren, jf. dog § 9 i lov om ligebehandling af mænd og kvinder med hensyn til beskæftigelse og barselorlov m.v.

Stk. 2. Afskediges skibsføreren på grund af uduelighed, uredelighed eller grov eller oftere gentagen fejl eller forømmelse i tjenesten, tilkommer der ham ikke hyre for længere tid, end han har gjort tjeneste.

Stk. 3. I øvrigt finder §§ 37-38 om tjenesteforholdets ophør ved opsigelse og §§ 40-45 om ret til hyre m.v. anvendelse.

12. I § 47, *stk. 1*, indsættes efter »aftalen, jf. dog«: »§ 19 a i denne lov og«.

§ 49. For skibsføreren gælder med de fornødne lempelser:

1) § 4, stk. 2, om lægeundersøgelse,

13. § 49 affattes således:

<p>2) § 6, stk. 1, om fratrædelsessted, 3) § 7, stk. 1, jf. § 39, om fratrædelse efter 6 måneder, hvis ikke andet er aftalt, 4) § 8 om fri hjemrejse efter 6 måneders tjeneste, 5) § 14, stk. 1, jf. stk 3, om ret til at kræve afsked, hvis skibet mister retten til at føre dansk flag, 6) § 18 c om søfarendes graviditet og barsel, 7) § 18 d om søfarendes ret til tjenestefrihed som følge af tvingende familiemæssige årsager, 8) §§ 29 og 30, jf. §§ 35, 40 og 41, om hyre, pleje og fri rejse i tilfælde af sygdom eller legemsskade, 9) § 31 om rederens adgang til af staten at få erstattet visse udgifter, 10) §§ 32 og 34 om begravelse eller ligbrænding og om behandling af efterladenskaber, 11) § 33, stk. 3, jf. §§ 34 og 41, om efterhyre ved død, og 12) § 57 om hviletid og 13) § 61 om erstatning for tab af ejendele.</p> <p>[Det bemærkes, at § 49, som affattet ved lov § 2, nr. 6, i lov nr. 493 af 12. maj 2010, ikke er trådt i kraft. Bestemmelsen er derfor gengivet nedenfor i relation til lovforslagets § 6, der ophæver § 2, nr. 6, i lov nr. 493 af 12. maj 2010.]</p>	<p>»§ 49. For skibsføreren finder følgende bestemmelser tilsvarende anvendelse: 1) § 1, stk. 2, 2) § 3, stk. 3 og 4, 3) § 4, stk. 2, 4) § 6, 5) § 7, stk. 1, jf. § 39, 6) § 7, stk. 2, 3. pkt., 7) § 8, 8) §§ 8 a-8 e, 9) § 10, stk. 3, 10) § 10 a, stk. 1 og 2, 11) § 14, stk. 1, jf. stk. 3, 12) § 15, 13) § 18 a, stk. 1 og § 18 b, 14) § 18 c, 15) § 18 d, 16) § 18 e, 17) § 19 a, stk. 2, 18) §§ 21, 22 og 24-26, 19) §§ 27-30, jf. §§ 35, 40 og 41, 20) § 31, 21) §§ 32 og 34, 22) § 33, jf. §§ 35 og 41, 23) § 55, stk. 1 og 2, 24) § 57, 25) § 61 og 26) § 73 a.«</p>
<p>§ 65. Tilsidesætter rederen sine pligter efter § 46, § 49, nr. 1 og 12, og § 64b, stk. 1, straffes han med bøde. <i>Stk. 2.</i> Der kan pålægges selskaber mv. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.</p> <p>[Det bemærkes, at § 65, er ændret ved § 3, nr. 2, i lov nr. 251 af 30. marts 2011, der ikke er trådt i kraft. § 65, som affattet ved lov nr. 251, er gengivet nedenfor i relation til § 8, der ophæver § 3, nr. 2, i lov nr. 251.]</p>	<p>14. § 65 affattes således:</p> <p>»§ 65. Tilsidesætter rederen sine pligter efter § 55 eller § 73 a eller sin forpligtelse efter § 1 a til at sikre overholdelse af § 12, stk. 2 og 3, § 18 a, stk. 1-4, § 18 b, stk. 4 og 5, § 27, § 49, nr. 13 for så vidt angår § 18 a, stk. 1, § 49, nr. 19, for så vidt angår § 27, § 49, nr. 23 eller 26, § 55, § 74 b, stk. 1 eller 3, eller § 74 c, stk. 2, straffes den pågældende med bøde eller fængsel indtil 1 år. Tilsidesætter rederen sine pligter efter § 4, stk. 1 og 2, § 8 a, stk. 2, § 8 c, stk. 1 og 2, § 8 e, § 46, § 49, nr. 3 eller nr. 24, § 57 eller § 64 b, stk. 1, straffes den pågældende med bøde.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Den, der i øvrigt tilsidesætter sin forpligtelse efter § 1 a til at sikre overholdelse af § 12, stk. 2 og 3, § 18 a, stk. 1-4, § 18 b, stk. 4 og 5, § 27, § 55, § 74 b, stk. 1 eller 3, eller § 74 c, stk. 2, straffes med bøde eller fængsel indtil 1 år, mens den, der i øvrigt tilsidesætter sin forpligtelse efter § 1 a til at sikre overholdelse af § 4, stk. 1 og 2, § 8 a, stk. 2, § 8 c, stk. 1 og 2, § 8 e, § 32, § 56, stk. 1, 2 og 4, § 57, § 60, § 64 a, stk. 2, § 64 b, stk. 1, § 74 eller regler fastsat i medfør af § 73, straffes med bøde. Tilsvarende straffes den, som ikke opfylder sine forpligtelser efter § 1 a til at sikre, at skibsføreren har mulighed for at opfylde de forpligtelser, der påhviler denne.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Den, som udfører privat forhyring eller formidling for søfarende i Danmark uden gyldigt certifikat, eller som</p>

	<p>kræver vederlag fra de søfarende for sådanne ydelser, kan straffes med bøde.</p> <p><i>Stk. 4.</i> Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.</p> <p><i>Stk. 5.</i> I forhold til strafansvar efter stk. 4 anses personer, som er ansat til at udføre arbejde om bord på skibet af andre end rederen, tillige for at være knyttet til rederen. Er der udstedt overensstemmelsesdokument i henhold til koden om sikker skibsdrift eller certifikat i henhold til konventionen om søfarendes arbejdsforhold til en anden organisation eller person, anses skibsføreren og de søfarende tillige for at være knyttet til den, som dokumentet er udstedt til.«</p>
<p style="text-align: center;">§ 2</p> <p>(...)</p> <p>26. § 49 affattes således:</p> <p>»§ 49. For skibsføreren finder følgende bestemmelser tilsvarende anvendelse:</p> <p>1) § 1, stk. 2, 2) § 3, stk. 3 og 4, 3) § 4, stk. 2, 4) § 6, 5) § 7, stk. 1, jf. § 39, 6) § 7, stk. 2, 3. pkt., 7) § 8, 8) §§ 8 a-8 e, 9) § 10, stk. 3, 10) § 14, stk. 1, jf. stk. 3, 11) § 15, 12) § 18 a, stk. 1, og § 18 b, 13) § 18 c, 14) § 18 d, 15) §§ 21, 22 og 24-26, 16) §§ 27-30, jf. §§ 35, 40 og 41, 17) § 31, 18) §§ 32 og 34, 19) § 33, jf. §§ 35 og 41, 20) § 55, stk. 1 og 2, 21) § 57, 22) § 61 og 23) § 73 a.«</p>	<p style="text-align: center;">§ 6</p> <p>I lov nr. 493 af 12. maj 2010 om ændring af lov om sikkerhed til søs, sømandsloven og forskellige andre love og om ophævelse lov om forhyring af skibsmandskab (Gennemførelse af konventionen om søfarendes arbejdsforhold, moderniseringer af bestemmelser om tilsyn, forbud mod spiritussejlads i grønlandsk farvand m.v.), som ændret ved § 4 i lov nr. 251 af 30. marts 2011 og § 4 i lov nr. 478 af 30. maj 2012, foretages følgende ændring:</p> <p>1. § 2, nr. 26, ophæves.</p>
<p style="text-align: center;">§ 3</p> <p>(...)</p> <p>2. § 65 affattes således:</p> <p>»§ 65. Tilsidesætter rederen sine pligter efter § 55 eller § 73 a eller sin forpligtelse efter § 1 a til at sikre overholdelse af § 12, stk. 2 og 3, § 18 a, stk. 1-4, § 18 b, stk. 4 og 5, § 27, § 49, nr. 16, for så vidt angår § 27, § 49, nr. 20 eller 23, § 55, § 74 b, stk. 1 eller 3, eller § 74 c, stk. 2, straffes den</p>	<p style="text-align: center;">§ 7</p> <p>I lov nr. 251 af 30. marts 2011 om ændring af søloven, lov om sikkerhed til søs og sømandsloven (Pligt til forsikring for søretlige krav, gennemførelse af konventionen om arbejdsforhold i fiskerisektoren m.v.), som ændret ved § 3 i lov nr. 249 af 21. marts 2012, foretages følgende ændring:</p> <p>1. § 3, nr. 2, ophæves.</p>

pågældende med bøde eller fængsel indtil 1 år. Tilsidesætter rederen sine pligter efter § 4, stk. 1 og 2, § 8 a, stk. 2, § 8 c, stk. 1 og 2, § 8 e, § 46, § 49, nr. 3 eller nr. 21, § 57 eller § 64 b, stk. 1, straffes den pågældende med bøde.

Stk. 2. Den, der i øvrigt tilsidesætter sin forpligtelse efter § 1 a til at sikre overholdelse af § 12, stk. 2 og 3, § 18 a, stk. 1-4, § 18 b, stk. 4 og 5, § 27, § 55, § 74 b, stk. 1 eller 3, eller § 74 c, stk. 2, straffes med bøde eller fængsel indtil 1 år, mens den, der i øvrigt tilsidesætter sin forpligtelse efter § 1 a til at sikre overholdelse af § 4, stk. 1 og 2, § 8 a, stk. 2, § 8 c, stk. 1 og 2, § 8 e, § 32, § 56, stk. 1, 2 og 4, § 57, § 60, § 64 a, stk. 2, § 64 b, stk. 1, § 74 eller regler fastsat i medfør af § 73, straffes med bøde. Tilsvarende straffes den, som ikke opfylder sine forpligtelser efter § 1 a til at sikre, at skibsføreren har mulighed for at opfylde de forpligtelser, der påhviler denne.

Stk. 3. Den, som udfører privat forhyring eller formidling for søfarende i Danmark uden gyldigt certifikat, eller som kræver vederlag fra de søfarende for sådanne ydelser, kan straffes med bøde.

Stk. 4. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

Stk. 5. Ved pålæggelse af strafansvar efter stk. 4 anses personer, som er ansat til at udføre arbejde om bord på skibet af andre end rederen, tillige for at være knyttet til rederen. Er der udstedt overensstemmelsesdokument i henhold til koden om sikker skibsdrift eller certifikat i henhold til konventionen om søfarendes arbejdsforhold til en anden organisation eller person, anses skibsføreren og de søfarende tillige for at være knyttet til den, som dokumentet er udstedt til.«

§ 5

2.§ 20 a affattes således:

»§ 20 a. Søfartsstyrelsen kan som led i tilsynsvirksomheden efter denne lov tillige føre tilsyn med overholdelsen af lov om røgfri miljøer på danske skibe og med overholdelsen af lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v., lov om skibes besætning, lov om skibsmåling, §§ 153 og 168, § 169, stk. 4, og §§ 170, 186, 197, 198, 440 og 471 i søloven og regler udstedt i medfør heraf og EU-forordninger inden for lovenes anvendelsesområde. Søfartsstyrelsen kan påbyde, at forhold, der strider mod de nævnte love eller regler, der er udstedt i medfør heraf, bringes i orden straks eller inden en nærmere angiven frist.

Stk. 2. § 16, stk. 2, § 17, stk. 7 og 8, § 19, § 22 og § 24 og de regler, der er udstedt i medfør heraf, og § 25 finder tilsvarende anvendelse på tilsynsvirksomheden efter stk. 1.

Stk. 3. Erhvervs- og vækstministeren kan fastsætte regler om det tilsyn, som udføres efter denne lov, og om behandling af klager fra søfarende m.fl., herunder at det ikke må oplyses, at tilsynsbesøg foretages som følge af en klage. Regler om tilsynet med overholdelsen af lov om røgfri miljøer på danske skibe fastsættes efter forhandling med ministeren for sundhed og forebyggelse.«

§ 8

I lov nr. 1384 af 23. december 2012 om ændring af søloven, lov om tillæg til strandingsloven af 10. april 1895, lov om skibes besætning og forskellige andre love samt ophævelse af lov om registreringsafgift for fritidsfartøjer (Gennemførelse af vragsfjernelseskonventionen, tilpasninger som følge af passagerrettighedsforordningen, gebyr for sønærings- og kvalifikationsbeviser, indførelse af en årlig afgift for skibe optaget i skibsregistre og sanktionering af skibsføreren forpligtigelse til at redde de ombordværende m.v.) foretages følgende ændring:

1.§ 5, nr. 2, ophæves.

30. Efter kapitel 10 indsættes:

»Kapitel 11

Om ansvar for skade opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer efter reglerne i HNS-konventionen

§ 211. Ejeren af et skib er uden hensyn til skyld ansvarlig for enhver HNS-skade, der opstår under søtransport af HNS-stoffer som last, og som er forvoldt af de farlige eller forurenende egenskaber ved HNS-stoffet. Forvoldes HNS-skade ved en række af hændelser, der har samme oprindelse, påhviler ansvaret den, som på tidspunktet for den første af disse hændelser var ejer af skibet.

Stk. 2. Ved HNS-skade forstås skade, som resulterer i

- 1) tab af liv eller personskade om bord på eller uden for det skib, der transporterer HNS-stoffer,
- 2) tab af eller skade på ejendom uden for det skib, der transporterer HNS-stoffer,
- 3) tab eller skade på grund af forurening af miljøet, dog således at erstatning for forringelse af miljøet bortset fra tabt fortjeneste som følge af en sådan forringelse begrænses til udgifterne ved rimelige forholdsregler i forbindelse med genoprettelse, der er truffet eller vil blive truffet, og
- 4) udgifter, skade eller tab, som følger af rimelige forholdsregler, der er truffet for at afværge eller begrænse en HNS-skade, efter at hændelser, som forårsager eller medfører alvorlig og umiddelbar fare for HNS-skade, er indtruffet.

Stk. 3. Reglerne i dette kapitel finder ikke anvendelse

- 1) på sådan forureningsskade som beskrevet i § 191, stk. 2,
- 2) på skader forårsaget af radioaktivt materiale af klasse 7 enten i den internationale kode for maritimt farligt gods (IMDG-koden) eller i bilag B til koden for sikker transport af gods i fast form i bulk (BC-koden),
- 3) på krav i henhold til kontrakter om godstransport og passagerbefordring, eller
- 4) i det omfang de er uforenelige med den lovgivning om erstatning til arbejdstagere eller sociale sikringsordninger, som finder anvendelse.

Stk. 4. Er det ikke muligt på rimelig måde at adskille skader forårsaget af HNS-stoffer og skade forvoldt på anden måde, anses den samlede skade for at være forårsaget af HNS-stoffer. Det gælder ikke, i det omfang der er tale om forureningsskade omfattet af § 191 eller skade forvoldt af radioaktivt materiale som nævnt i stk. 3, nr. 1 og 2.

§ 212. Ved HNS-stoffer forstås i dette kapitel

- 1) olie, der transporteres i bulk, som beskrevet i tillæg I til bilag I til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe, 1973, som ændret ved protokollen hertil af 1978 (MARPOL 73/78),
- 2) skadelige flydende stoffer, der transporteres i bulk, som beskrevet i tillæg II til bilag II til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe, 1973, som ændret ved protokollen hertil af 1978 (MARPOL 73/78) samt stoffer og blandinger, der midlertidigt er kategoriseret

§ 9

I lov nr. 599 af 24. juni 2005 om ændring af søloven (Ansvar for forureningsskade forvoldt af bunkerolie og ansvar for skade opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer) foretages følgende ændring:

1. § 1, nr. 30, ophæves.

som hørende til i forureningskategori A, B, C eller D i overensstemmelse med regel 3(4) i ovennævnte bilag II,

3) farlige flydende stoffer, der transporteres i bulk, som beskrevet i kapitel 17 i den internationale kode for konstruktion og udrustning af skibe, som fører farlige kemikalier i bulk, 1983 (IBC-koden), samt de farlige produkter, for hvilke midlertidige transportbetingelser er fastlagt i overensstemmelse med kodens paragraf 1.1.3,

4) farlige og forurenende stoffer, materialer og genstande i emballeret form, som er omfattet af den internationale maritime farligt godscode (IMDG-koden),

5) flydende gas som beskrevet i kapitel 19 i den internationale kode for konstruktion og udrustning af skibe til transport af flydende gas i bulk, 1983 (IGC-koden), samt de produkter, for hvilke midlertidige transportbetingelser er fastlagt i overensstemmelse med kodens paragraf 1.1.6,

6) flydende stoffer, der transporteres i bulk, med et flammepunkt, der ikke overstiger 60° C (målt ved en prøve i lukket beholder),

7) gods i fast form i bulk med farlige kemiske egenskaber, som er omfattet af bilag B til koden for sikker transport af gods i fast form i bulk (BC-koden), i det omfang disse stoffer også er underlagt bestemmelserne i den internationale kode for maritimt farligt gods (IMDG-koden), når de transporteres i emballeret form,

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

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

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

Stk. 4. Ved ejer forstås i dette kapitel for registrerede skibes vedkommende den, der er registreret som ejer eller, hvis skibet ikke er registreret, den, som er ejer af skibet. Ejes et skib af en stat, men benyttes det af et selskab, der i denne stat er registreret som skibets bruger, anses selskabet som skibets ejer.

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

Stk. 6. Ved HNS-konventionen forstås den internationale konvention af 1996 om ansvar og erstatning for skader opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer (Hazardous and Noxious Substances). Ved HNS-fonden forstås Den Internationale Fond for Farlige og Forurenende Stoffer oprettet i medfør af HNS-konventionen.

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

§ 213. Ejeren er ikke ansvarlig, såfremt denne godtgør, at skaden

1) er en følge af krigshandlinger, krigslignende handlinger, borgerkrig, oprør eller en naturbegivenhed af en usædvanlig, uundgåelig og uafværgelig karakter,

2) i det hele skyldes en handling foretaget af tredjemand med forsæt til at volde skade,

3) i det hele skyldes fejl eller forsømmelse af en offentlig myndighed med hensyn til at vedligeholde fyr eller andre hjælpemidler for navigeringen eller

4) er en følge af forsømmelse fra afsenderens eller enhver anden persons side med hensyn til tilvejebringelse af oplysninger om de transporterede stoffers farlige og forurenende karakter, når forsømmelsen

a) har forårsaget skaden helt eller delvis eller

b) har medført, at ejeren ikke har tegnet forsikring i henhold til § 219,

forudsat at hverken ejeren, dennes ansatte eller andre personer, som denne svarer for, var bekendt med eller med rimelighed burde have været bekendt med de transporterede stoffers farlige og forurenende karakter.

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

§ 214. Krav mod ejeren om erstatning efter § 211 for HNS-skade kan alene rejses efter reglerne i dette kapitel.

Stk. 2. Krav om erstatning for HNS-skade kan ikke gøres gældende mod

1) besætningsmedlemmer, personer, der er ansat i ejerens tjeneste, eller andre personer, som denne svarer for,

2) lodsen eller andre personer, der udfører tjenester for skibet,

3) skibets reder eller disponent, hvor denne ikke er ejer af skibet, enhver befragter, aflaster, afsender, ejer eller modtager af lasten,

4) enhver person, der udfører bjærgning med ejers, reders eller skibsførers samtykke eller efter den kompetente offentlige myndigheds instrukser,

5) enhver person, der træffer rimelige forholdsregler for at afværge eller begrænse HNS-skade, eller

6) ansatte eller andre, for hvem de i nr. 2-5 nævnte personer svarer,

medmindre denne har forvoldt skaden forsætligt eller groft uagtsomt.

Stk. 3. Uanset reglen i stk. 2, nr. 3, kan erstatningsansvar gøres gældende mod personer, som er skyldige i en forsømmelse i medfør af § 213, stk. 1, nr. 4, i det omfang ejeren er fri for ansvar.

Stk. 4. Regresansvar for HNS-skade kan ikke gøres gældende mod nogen, som er nævnt i stk. 2, nr. 1, 2, 4, 5 eller 6, medmindre denne har forvoldt skaden forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at sådan skade sandsynligvis ville blive forårsaget. Om regres gælder i øvrigt almindelige retsregler.

§ 215. Ejeren har ret til at begrænse sit ansvar efter § 211 til 10 mio. SDR for et skib, hvis tonnage ikke overstiger

2.000 tonnageenheder. For et skib med større tonnage forhøjes dette beløb med 1.500 SDR for hver tonnageenhed fra 2.001 til 50.000 tonnageenheder og med yderligere 360 SDR for hver tonnageenhed over 50.000 tonnageenheder. Det samlede erstatningsbeløb kan ikke i noget tilfælde overstige 100 mio. SDR, jf. dog stk. 3. For renter og sagsomkostninger hæfter ejeren uden begrænsning.

Stk. 2. Den nævnte ansvarsgrænse gælder for alt ansvar, som er opstået ved en og samme hændelse eller ved en række hændelser, der har samme oprindelse.

Stk. 3. Ansvaret kan ikke begrænses, hvis ejeren selv har forvoldt HNS-skaden forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at sådan skade sandsynligvis ville blive forårsaget.

Stk. 4. Økonomi- og erhvervsministeren kan ændre ansvarsgrænsen i stk. 1 i overensstemmelse med vedtagelser truffet i henhold til artikel 48 i HNS-konventionen.

§ 216. Er HNS-skade opstået ved en hændelse, som involverer to eller flere skibe, som hver især transporterer HNS-stof, er hver ejer ansvarlig efter reglerne i §§ 211-213. Ejerne hæfter solidarisk for skade, som ikke på rimelig måde kan henføres til et af skibene.

Stk. 2. Hver ejer har ret til ansvarsbegrænsning i medfør af § 215.

Stk. 3. Om regres mellem ejerne gælder i øvrigt almindelige retsregler.

§ 217. Såfremt ejeren ønsker at begrænse sit ansvar i overensstemmelse med § 215, må denne oprette en begrænsningsfond ved en domstol eller anden kompetent myndighed, hvor sag om erstatning efter § 211 er anlagt eller kan anlægges. I Danmark skal dette ske ved Sø- og Handelsretten i København.

Stk. 2. Fonden fordeles forholdsmæssigt mellem alle fordringer opstået ved en og samme begivenhed eller række af begivenheder, der har samme oprindelse. Ved fordelingen af fonden har krav i anledning af tab af menneskeliv og skade på person fortrinsret. Fortrinsretten gælder ikke den del af summen af sådanne krav, som overstiger to tredjedele af det samlede erstatningsbeløb, jf. § 215, § 176, stk. 3 og 4, gælder tilsvarende.

Stk. 3. Krav, som vedrører rimelige udgifter til forholdsregler eller opofrelser, som ejeren frivilligt har taget med henblik på at afværge eller begrænse HNS-skade, er ligestillet med andre krav ved fordelingen af fonden.

Stk. 4. De nærmere regler om fondens oprettelse og fordeling m.v. følger af kapitel 12.

Stk. 5. Har ejeren i overensstemmelse med HNS-konventionen oprettet begrænsningsfond i en fremmed konventionsstat, har det samme virkning for dennes ret til ansvarsbegrænsning som oprettelse af en fond ved Sø- og Handelsretten i København.

§ 218. Har ejeren ret til at begrænse sit ansvar efter § 215, og har denne oprettet en fond i overensstemmelse med § 217, stk. 1, kan der ikke gøres arrest eller udlæg i eller

udøves andre rettigheder over skib eller anden ejendom, som tilhører ejeren, for krav, som kan gøres gældende mod fonden. Er der foretaget arrest for sådanne krav i skib eller anden ejendom, som tilhører ejeren, eller har ejeren stillet sikkerhed for at undgå arrest, skal arresten ophæves eller sikkerheden frigives.

Stk. 2. Bestemmelsen i stk. 1 finder tilsvarende anvendelse, når ejeren i overensstemmelse med HNS-konventionen har oprettet en begrænsningsfond i en fremmed konventionsstat, forudsat at fordringshaveren har adgang til den domstol eller anden myndighed, der administrerer fonden, og denne faktisk er tilgængelig for denne.

§ 219. Ejeren af et dansk skib, som medfører HNS-stoffer som last, skal have en godkendt forsikring eller anden garanti til dækning af ansvar som nævnt i § 211 og inden for den ansvarsgrænse, der er anført i § 215. Der skal udstedes certifikat, som bekræfter, at der foreligger en sådan forsikring eller garanti. Uden gyldigt certifikat må skibet ikke benyttes.

Stk. 2. Bestemmelsen i stk. 1 finder tilsvarende anvendelse på skibe, der ikke er hjemmehørende her i riget, og som anløber eller forlader dansk havn eller andet laste- eller lossested i Danmark eller på den danske kontinentalsokke, såfremt sådanne skibe medfører HNS-stoffer. Skibe, der er registreret i en konventionsstat, skal have det i konventionen fastsatte certifikat, som viser, at der foreligger forsikring eller anden garanti.

Stk. 3. Med de undtagelser, der følger af § 228, finder bestemmelserne i stk. 1 og 2 også anvendelse på skibe, som ejes af den danske stat eller af en anden stat, idet disse skibe i stedet for at være udstyret med den ovennævnte forsikring eller garanti kan være udstyret med et certifikat udstedt af vedkommende myndighed, som bekræfter, at skibet er statsejet, og at dets ansvar er dækket inden for de i § 215 anførte begrænsningsbeløb.

Stk. 4. Økonomi- og erhvervsministeren fastsætter i overensstemmelse med HNS-konventionen de nærmere regler om forsikring og garanti, herunder om, hvilke krav forsikringen eller garantien skal opfylde, for at den kan godkendes, samt om certifikatet, dets form, indhold, udstedelse og gyldighed. Økonomi- og erhvervsministeren kan overlade udstedelsen af certifikater til andre, herunder private.

Stk. 5. Økonomi- og erhvervsministeren kan udstede certifikat til et skib, som er ejerregistreret i Danmark, men som er bareboatregistreret i et fremmed lands register.

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

Stk. 7. Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte nærmere regler om gebyr for udstedelse af certifikat.

§ 220. Såfremt et skib ikke har den i § 219 påbudte forsikring eller garanti eller det påbudte certifikat, kan Søfartsstyrelsen eller andre myndigheder, som af økonomi- og erhvervsministeren er bemyndiget hertil, nægte skibet adgang til eller forbyde det at forlade dansk havn eller an-

det laste- og lossested i Danmark eller på den danske kontinentsokkel eller påbyde, at det bliver losset eller forhalet.

§ 221. Krav om erstatning for HNS-skade kan rettes direkte mod forsikringsgiveren, herunder mod den, som har stillet garanti for ejerens erstatningsansvar. Forsikringsgiveren kan påberåbe sig bestemmelserne om ansvarsbegrænsning efter § 215, selv om ejeren ikke har ret til ansvarsbegrænsning. Forsikringsgiveren kan endvidere påberåbe sig de bestemmelser om ansvarsfritagelse, som ejeren selv kunne have gjort gældende. Derimod kan forsikringsgiveren ikke over for fordringshaver påberåbe sig indsigelser, som denne ville kunne påberåbe sig over for ejeren, med undtagelse af indsigelsen om, at skaden er forårsaget forsætligt af ejeren selv.

Stk. 2. Forsikringsgiveren kan oprette en begrænsningsfond i medfør af § 217 med samme virkning, som hvis den var oprettet af ejeren selv. En sådan fond kan oprettes, uanset at ejeren ikke har ret til ansvarsbegrænsning, men oprettelsen begrænser i sådanne tilfælde ikke fordringshaverens rettigheder mod ejeren.

§ 222. Hvor skadelidte ikke har fået fuld erstatning efter §§ 211-217 og 221, har denne ret til erstatning efter reglerne om erstatning fra HNS-fonden i HNS-konventionen. Reglerne om HNS-fonden i HNS-konventionens kapitel III samt bilag II gælder her i riget.

Stk. 2. Bestemmelserne i § 214 om afskæring af adgangen til regres mod de dér nævnte personer finder tilsvarende anvendelse på HNS-fondens regreskrav.

Stk. 3. Såfremt det i HNS-konventionens artikel 14, stk. 5, nævnte samlede erstatningsbeløb forhøjes efter proceduren i konventionens artikel 48, kan økonomi- og erhvervsministeren fastsætte regler om de nye samlede erstatningsbeløb.

§ 223. Den, som modtager mere end 20.000 tons HNS-stoffer transporteret i skib som last pr. år, skal betale bidrag til HNS-fonden efter reglerne i HNS-konventionens artikel 16-20. Dog skal bidrag for flydende naturgas af lette kulbrinter med metan som hovedbestanddel (LNG) betales af den, der umiddelbart inden losningen havde adkomst til stoffet, uanset mængden af LNG. Bidragspligten for den, som modtager tung olie omfattet af § 191, stk. 4, indtræder dog for disse stoffer, når denne har modtaget mere end 150.000 t pr. år.

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

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

gods. Sådant gods anses for modtaget på bestemmelsesstedet.

Stk. 4. Modtagere her i landet er pligtige at give oplysninger om det modtagne kvantum. Ligeledes er de, der umiddelbart inden losningen havde adkomst til LNG, pligtige at give oplysning om mængden. Økonomi- og erhvervsministeren fastsætter nærmere regler om oplysnings- og bidragspligt. Såfremt virksomheden drives i selskabsform, påhviler det medlemmerne af direktionen eller dem, der må sidestilles hermed, at påse, at oplysningspligten overholdes. Ved manglende rettidig opfyldelse af oplysningspligten kan økonomi- og erhvervsministeren skønsmæssigt fastsætte og indberette de formodede importerede mængder.

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

§ 224. Sag mod skibets ejer eller forsikringsgiveren om ansvar for HNS-skade kan anlægges ved dansk domstol, hvis

1) HNS-skade er opstået på dansk territorium, herunder søterritoriet, eller hvis skade på grund af forurening af miljøet, jf. § 211, stk. 2, nr. 3, er opstået i den danske eksklusive økonomiske zone, eller hvis skade skyldes forholdsregler for at afværge eller begrænse sådanne skader, uanset hvor disse er truffet,

2) der er indtruffet en hændelse, som udelukkende har medført HNS-skade uden for en hvilken som helst stats territorium, herunder søterritorium, og denne skade hverken er en forureningsskade af en art som omtalt i § 211, stk. 2, nr. 3, eller skyldes forholdsregler for at afværge eller begrænse sådan forureningsskade. Sag kan i dette tilfælde kun anlægges ved dansk domstol, hvis

a) skibet er registreret i Danmark eller, hvis det ikke er registreret, må sejle under dansk flag,

b) ejeren har sin sædvanlige bopæl eller sit hovedforretningssted i Danmark eller

c) begrænsningsfond i henhold til § 217 er oprettet i Danmark.

Stk. 2. Når dansk domstol er kompetent efter stk. 1, nr. 1, kan den pådømme alle krav om ansvar for HNS-skade som følge af samme hændelse eller serie af hændelser, uanset hvor skaden er opstået.

Stk. 3. I øvrigt kan sag om HNS-skade efter reglerne i dette kapitel ikke anlægges her i landet.

Stk. 4. Krav om fordeling af og udbetaling af en begrænsningsfond som nævnt i § 217 kan ikke rejses ved danske domstole, når fonden er oprettet i en anden konventionsstat.

Stk. 5. Når dansk domstol er kompetent efter stk. 1, skal sagen anlægges ved Sø- og Handelsretten i København.

§ 225. Sag om erstatning mod HNS-fonden kan anlægges ved dansk domstol i de i § 224, stk. 1, nævnte tilfælde, dersom sag i anledning af samme HNS-skade mod skibets ejer eller forsikringsgiveren ikke allerede er rejst i en anden konventionsstat.

Stk. 2. Uanset bestemmelsen i stk. 1 kan sag mod HNS-fonden anlægges ved dansk domstol i de i § 224, stk. 1, nr. 1, nævnte tilfælde, såfremt det skib, der transportererede de HNS-stoffer, der forårsagede skaden, ikke er identificeret, dersom sag i anledning af samme HNS-skade mod HNS-fonden ikke allerede er rejst i en anden konventionsstat.

Stk. 3. I øvrigt kan sag mod HNS-fonden ikke anlægges her i landet.

Stk. 4. Sag mod HNS-fonden skal her i landet anlægges ved Sø- og Handelsretten i København.

Stk. 5. HNS-fonden kan indtræde eller inddrages som part i enhver sag mod skibets ejer eller dennes forsikringsgiver om erstatning efter dette kapitel.

Stk. 6. Når sag er rejst mod skibets ejer eller dennes forsikringsgiver, kan hver af parterne underrette HNS-fonden om sagen. Dommen får da bindende virkning for fonden, således at fonden ikke kan bestride sagens afgørelse i realiteten, når dommen er retskraftig og eksigibel, hvis underretningen har fundet sted i så god tid, at fonden effektivt har kunnet varetage sine interesser.

§ 226. Retskraftig og eksigibel dom over skibets ejer eller dennes forsikringsgiver, som er afsagt i en konventionsstat, har bindende virkning og kan fuldbyrdes her i riget, når dommen er afsagt af en domstol, der er kompetent i henhold til HNS-konventionens artikel 38.

Stk. 2. Tilsvarende gælder for domme afsagt mod HNS-fonden i en konventionsstat af en domstol, der er kompetent i henhold til HNS-konventionens artikel 39, nr. 1, 2 og 4.

§ 227. Bestemmelserne i dette kapitel finder anvendelse på

- 1) HNS-skade, som er opstået her i riget, herunder søterritoriet, eller i en anden konventionsstat,
- 2) skade på grund af forurening af miljøet, jf. § 211, stk. 2, nr. 3, i den danske eksklusive økonomiske zone eller i den eksklusive økonomiske zone eller andet område fastlagt i overensstemmelse med folkeretten i en anden konventionsstat,
- 3) anden HNS-skade end skade på grund af forurening af miljøet, jf. § 211, stk. 2, nr. 3, der er opstået uden for en stats territorium, herunder søterritoriet, hvis denne skade er forvoldt af gods transporteret som last i et skib registreret her i riget eller i en anden konventionsstat eller, hvis der er tale om et uregistreret skib, et skib, der er berettiget til at føre en kontraherende stats flag, og

<p>4) forholdsregler, der tages med henblik på at afværge eller begrænse HNS-skade som nævnt i nr. 1-3, uden hensyn til, hvor de nævnte forholdsregler er truffet.</p> <p>§ 228. For krigsskibe eller andre skibe, som ejes eller benyttes af en stat, og som på det tidspunkt, da HNS-skade indtræffer, udelukkende anvendes i statsligt, ikkekommercielt øjemed, finder dette kapitel ikke anvendelse. Dog finder §§ 211-215 anvendelse i tilfælde, hvor der her i riget eller i den danske eksklusive økonomiske zone er opstået HNS-skade forårsaget af HNS-stoffer som nævnt i § 212, stk. 1, eller hvor der er truffet forholdsregler med henblik på at afværge eller begrænse sådan skade, uden hensyn til, hvor de nævnte forholdsregler er truffet.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Endvidere finder de i stk. 1 nævnte bestemmelser anvendelse på danske statsskibe, hvis anden HNS-skade end skade på grund af forurening af miljøet, jf. § 211, stk. 2, nr. 3, alene er opstået uden for en stats territorium, herunder søterritoriet, eller forholdsregler er truffet med henblik på at afværge eller begrænse HNS-skade på sådant område, uden hensyn til, hvor de nævnte forholdsregler er truffet.</p> <p>§ 229. Bestemmelserne i dette kapitel finder ikke anvendelse, såfremt dette ville stride mod Danmarks konventionsmæssige forpligtelser over for stater, som ikke har tilsluttet sig HNS-konventionen.«</p>	
	<p style="text-align: center;">§ 10</p> <p><i>Stk. 1.</i> Loven træder i kraft den 1. oktober 2013, jf. dog stk. 2.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Erhvervs- og vækstministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af § 1, nr. 7-35 og §§ 2-9. Ministeren kan herunder fastsætte, at de pågældende regler træder i kraft på forskellige tidspunkter.</p>
	<p style="text-align: center;">§ 11</p> <p>Skibe, som den 1. oktober 2013 ikke kunne anses som danske, og som ikke siden den 1. oktober 2013 har skiftet ejer, er ikke omfattet af anmeldelsespligten i sølovens § 10.</p>
	<p style="text-align: center;">§ 12</p> <p><i>Stk. 1.</i> Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, jf. dog stk. 2 og 3.</p> <p><i>Stk. 2.</i> §§ 1-9 kan ved kongelig anordning helt eller delvis sættes i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger.</p> <p><i>Stk. 3.</i> § 1, nr. 7-35, kan ved kongelig anordning helt eller delvis sættes i kraft for Færøerne med de ændringer, som de færøske forhold tilsiger.</p>