

NORSK LOVTIDEND

Utgitt efter offentlig foranstaltning ifølge lov av 1 april 1876.

Nr. 51	Utgitt 31 desember	1938
--------	--------------------	------

Lov *) om sjøfarten av 20 juli 1893 nr. 1, således som den lyder efter de ved lover av 22 mai 1902 nr. 11 § 3, 11 juni 1906 nr. 2, 24 mai 1907 nr. 5, 18 september 1909 nr. 6, 21 juni 1913 nr. 4, 13 juli 1917 nr. 4, 14 august 1918 nr. 4 § 2, 9 juli 1920 nr. 3, 16 februar 1923 nr. 2, 26 mars 1926 nr. 4, 31 mai 1929 nr. 4, 23 mai 1930 nr. 7, 6 juni 1930 nr. 20 § 126 og 4 februar 1938 foretatte forandringer.

Første kapitel.

Om skib.

§ 1.

1. Et skib er norsk, når det utelukkende eies av norske statsborgere.
2. Tilhører skibet et aksjeselskap, hvis forretning utelukkende går ut på å drive skibsfart eller på å drive sådan virksomhet i forbindelse med ekspedisjon (skibs-aksjeselskap), eller tilhører det et aksjeselskap, i hvis forretning skibsfart, fangstvirksomhet på havet eller bergningsvirksomhet inngår som selvstendig ledd, er skibet norsk, når selskapets hovedkontor og styrets sete er i Norge og styret består av her i riket bosatte norske statsborgere, som er aksjeeiere, samt når dessuten aksjer for minst seks tiendedeler av aksjekapitalen eies av norske statsborgere.

Aksjer i et sådant selskap kan ikke uten samtykke av styret erhverves av andre enn norske statsborgere. Styret skal hvert år i januar måned sende vedkommende departement opgave over dem av selskapets aksjeeiere ved utløpet av det foregående år, som ikke er eller regnes like med norske statsborgere, det antall aksjer de eier, samt om aksjenes og aksjekapitalens størrelse.

3. Tilhører skibet et aksjeselskap, hvis forretning ikke er av den art som nevnt i post 2, er det norsk, når selskapets hovedkontor og styrets sete er i Norge og styret består av her i riket bosatte norske statsborgere, som er aksjeeiere.

*) Inntas i Lovtid. 1ste avd. i henhold til kongelig resolusjon av 28 oktober 1938.

4. Reglene i post 2 og 3 får tilsvarende anvendelse overfor skib, som tilhører kommandittaksjeselskaper, således at hvad der er bestemt om styret og aksjekapitalen, for kommandittaksjeselskaper gjelder de ansvarlige medlemmer og kommandittkapitalen.

5. Ved anvendelsen av denne paragraf regnes like med norske statsborgere staten, innretninger og fond, som styres av staten, norske kommuner og norske sparebanker, korporasjoner og stiftelser, som har helt norsk styre med sæte i Norge, og hvis formål er almenntilgitt, samt aksjeselskaper, som oppfyller de i post 2 nevnte betingelser.

§ 2. Over norske skib skal der, med de begrensninger og etter de nærmere regler, som ved særlig lov bestemmes, føres offentlig register, hvilket skal inneholde, hvad der utfordres til bestemmelse av skibenes identitet, samt fullstendige opplysninger om deres eiendoms- og rederiforhold.

§ 3. Skib, der innføres i skibsregistret, har hjemsted i den havn i riket, som bestemmes av rederen. For skib, som ikke er registrert, gjelder som hjemsted den havn, i hvilken rederen bor, eller som er nærmest hans bopel; er der flere redere, er den bestyrende reders hjemsted bestemmende for skibets; bor rederen utenfor riket, anses Kristiania (nu Oslo) som skibets hjemsted.

§ 4. Om norske skibs forpliktelse til å være forsynt med nasjonalitetsbevis, målebrev, bemanningsliste eller mannskapsfortegnelse samt, når sådant er påbudt, kongelig sjøpass gjelder, hvad derom særlig er bestemt.

§ 5. Ethvert norsk skib, der er registreringspliktig eller går i utenriksk fart, skal ha anbragt på hver av sidene sitt navn og på akterspeilet både sitt og hjemstedets navn, alt i lett leselige bokstaver av minst 15 centimeters høide.

§ 6. Som uistandsettelig i denne lovs betydning anses et skib ikke alene, når det ved lovlig besiktelse skjønnes, at dets istandsettelse enten overhodet ikke kan utføres eller iallfall ikke der, hvor skibet befinner sig, eller på noe annet sted, hvor det kan bringes hen, men også, når det på samme måte skjønnes, at skibet ikke er istandsettelse verd.

Annet kapitel.

Om rederi.

§ 7. Rederen hefter personlig for de forpliktelser som han selv eller gjennom andre pådrar sig. Det personlige ansvar er ubegrenset for såvidt ikke annet er bestemt i denne lov.

§ 8. Rederen hefter for skade som er forårsaket ved feil eller forsømmelse i tjenesten av skibsfører, mannskap, los eller andre som utfører arbeide i skibets tjeneste.

Hvad rederen således kommer til å utrede, kan han kreve erstattet av den, som har voldt skaden.

§ 9. Eies et skib av partredere, svarer hver av dem for rederiets forpliktelser i forhold til sin andel i skibet.

§ 10. For skib, som eies av partredere, skal der velges en bestyrende reder, der må være norsk statsborger og bosatt i Norge.

Den bestyrende reder kan i rederiets anliggender saksøkes på dets vegne. Er ingen bestyrende reder valgt, står det den, som vil søke rederiet, fritt for å søke, hvem han vil av partrederne på rederiets vegne.

§ 11. I forhold til tredjemann er den bestyrende reder i kraft av sin stilling berettiget til å avslutte alle de retts- handler, som en rederiforretning sedvanlig fører med sig. Han kan således anta og avskjedige skibsføreren og meddele ham forskrifter samt oppebære penger, der innkommer for rederiets regning. Han kan saksøke i rederiets anliggender og i det hele representere det for retten. Derimot er han ikke uten særlig bemyndigelse berettiget til å opta pengelån i rederiets navn eller til å selge, pantsette eller tegne forsikring på skibet.

Har rederiet ved særlig forskrift innskrenket den myndighet, som efter det anførte i almindelighet tilkommer den bestyrende reder, er innskrenkningen uten betydning for tredjemann som i god tro har innlatt sig med ham.

§ 12. Når rederiets anliggender skal avgjøres ved partredernes stemmegivning, gjelder som beslutning, hvad der vedtas av den eller de partredere, som eier mere enn halvparten i skibet. Halvparten er tilstrekkelig, når beslutningen tiltres av den bestyrende reder, selv om han ikke har part i skibet. Ved valg av bestyrende reder er halvparten tilstrekkelig; har to fått like stemmer, avgjøres saken ved loddtrekning.

Beslutninger, som er i strid med rederikontraktens innhold eller ligger utenfor rederiets øiemed, er ikke gyldige, med mindre samtlige medredere er enige deri.

§ 13. I forholdet til medrederne kommer de almindelige regler til fullmakt til anvendelse på den bestyrende reders berettigelse til å handle på rederiets vegne. Forsåvidt omstendighetene ei er til hinder derfor, har han å sammenkalle medrederne til overlegning eller på annen måte innhente deres mening, når viktigere anliggender forefaller, navnlig når der er spørsmål om å anvende skibet i vesentlig forskjellig fart, om å ansette eller avsette skibsfører eller om å foreta noen betydeligere reparasjon.

§ 14. Den bestyrende reder kan til enhver tid avsettes ved beslutning av partredere, der eier mere enn en halvpart i skibet. Eier han selv halvparten eller mere, kan retten på en

partreders begjæring avsette ham, om dertil finnes skjellig grunn, og beskikke en midlertidig bestyrer.

§ 15. Den bestyrende reder skal føre særskilt regnskap over sin forvaltning av rederiets anliggender og gjøre rede og riktighet for samme. Regnskap for medrederne har han, når ikke anderledes av rederiet besluttet, å avlegge for hvert kalenderår senest 1 måned efter dets utløp.

§ 16. Når regnskap avlegges, skal den bestyrende reder omsende det til hver enkelt partreder. For å kunne kontrollere dets riktighet har enhver partreder adgang til regnskapsbøker og bilag, særlig til skibsførerens regnskaper.

Innsigelse mot den bestyrende reders regnskap må fremsettes innen seks måneder efter at regnskapet er avlagt og underretning derom meddelt. Oversittes denne frist, kan innsigelse ikke fremsettes med mindre svik opplyses.

§ 17. Til bestridelse av de utgifter, som kreves av rederiforretningen, påligger det enhver partreder å yde det fornødne bidrag i forhold til hans andel i skibet. Forsømmer noen partreder efter påkrav å betale sitt bidrag og utlegges dette forskuddsvis av den bestyrende reder eller noen av medrederne, har den forsømmelige å erstatte utlegget med 8 pct. årlig rente så vel som premien for den forsikring, som den forskuddsytende til sin sikkerhet måtte ha tegnet. For sin fordring har kreditor panterett i den forsømmeliges part i skibet og i det på parten fallende utbytte. Denne rett går foran eldre kontraktmessig pant i parten, men står tilbake for de i 11te kapitel omhandlede sjøpanterettigheter så vel som for kontraktmessig pant i det hele skib, og tapes, når den ikke gjøres gjeldende ved søksmål innen et år fra den tid da utlegget gjordes.

§ 18. Når beslutning tas om ny reise eller om skibets reparasjon efter fullendt reise, og tilskudd kreves til beslutningens utførelse, er enhver partreder, som ikke har stemt for reisen eller reparasjonen, berettiget til å frigjøre sig for å tilsvare sin del av tilskuddet ved uten vederlag å avstå sin part i skibet, forsåvidt der ikke hviler særlig heftelse på den. Vil han gjøre bruk av denne rett, må han skriftlig meddele det til den bestyrende reder så betimelig, at denne har underretning derom innen 8 dager, efter at beslutningen er blitt fattet, eller, hvis vedkommende partreder da ikke har vært til stede, innen 8 dager, efter at beslutningen er blitt ham meddelt. Den avståtte skibspart fordeles mellem de øvrige medredere i forhold til deres tidligere andel i skibet.

Er der tegnet en ennu gjeldende forsikring på den avståtte part, er de øvrige partredere solidarisk forpliktet til å tilsvare premien for den tilbakestående tid.

§ 19. Vinning og tap ved rederiforretningen fordeles på partrederne i forhold til enhvers andel i skibet.

Forsåvidt der ikke i rederiforretningen has bruk for tilstedeværende overskudd, blir det å utdele til partrederne.

§ 20. Rederiet oppløses ikke derved, at en part i skibet overgår til en annen eier, eller ved en partreders død, umyndiggjørelse eller konkurs.

Når overdragelse av skibspart vil medføre, at skibet taper rett til å føre norsk flagg, utfordres samtykke fra samtlige medredere, for at overdragelsen, selv om den skjer ved tvangsauksjon, kan være gyldig.

Ellers behøver en partreder, som vil overdra sin skibspart eller en del av den, ikke dertil sine medrederes samtykke. Men hvis overdragelse skjer til andre enn medredere, har enhver av medrederne rett til å innløse parten, såfremt han senest sjette virkedag efter den dag, da anmeldelse om overdragelsen er foregått overensstemmende med § 21, annet ledd, tilbyr den nye eier løsningssummen eller, hvis denne ennå ikke er på det rene, betryggende sikkerhet. Løsningssummen bestemmes i tilfelle av tvist ved skjønn; den må aldri settes lavere enn den kjøpesum, for hvilken den nye eier selv har erhvervet parten. Blir det nødvendig å inntale parten ved søksmål, må sak reises innen 3 måneder efter anmeldelsen. Selges en skibspart ved auksjon, og den bestyrende reder 3 virkedager før auksjonens avholdelse er blitt underrettet om denne, tilkommer der rederne ingen løsningsrett. Gjør flere av medrederne samtidig krav på å innløse, har samtlige rett dertil i forhold til sine andeler i skibet. Er innløsning ellers foregått for en av medredernes regning, har de øvrige ingen ytterligere løsningsrett i anledning av samme salg.

Går en skibspart derved, at en partreder ophører å være norsk statsborger, eller ved arv eller ekteskap over i utlendings eie, således at skibet ophører å være norsk, har enhver medreder rett til å begjære parten solgt ved auksjon, såfremt eieren ikke innen 3 måneder har truffet sådan ordning, at skibet ikke taper sin rett til å føre norsk flagg. Auksjonen avholdes efter samme regler og med samme virkning som tvangsauksjoner.

§ 21. Når en skibspart overdras, inntreder den nye eier straks i alle en partreders rettigheter og forpliktelser overfor medrederne. Han er på samme måte som overdrageren bundet ved alle av rederiet før overdragelsen fatte beslutninger eller påbegynte foretagender med derav flytende forpliktelser, og medrederne kan bringe i motregning mot ham fordringer, som de ifølge rederiforholdet har på overdrageren. Overfor tredjemann blir han ansvarlig som partreder for alle de rederiforpliktelser, som inngåes efter overdragelsen.

Det påligger overdrageren å gjøre anmeldelse til den bestyrende reder eller samtlige medredere og å godtgjøre, at den opgitte erhverver vedkjenner sig overdragelsen; så lenge dette ikke er skjedd, kan overdrageren ikke overfor medrederne påberope sig den stedfunne overdragelse til fritagelse for noen av rederiforholdet flytende forpliktelse. Overfor tredjemann, der i god tro har innlatt sig med rederiet, er han ansvarlig også for de efter overdragelsen stiftede rederiforpliktelser.

§ 22. Den eller de partredere, som eier mere enn en halvpart i skibet, kan beslutte rederiets oppløsning.

Enhver av partrederne kan forlange rederiet oppløst:

1. når skibet uten hans skyld eller samtykke ophører å være norsk og derfor utslettes av skibsregistret;
2. når den bestyrende reder er blitt avskjediget ved rettens kjennelse i medfør av § 14;
3. når han godtgjør, at vesentlig misligholdelse av rederikontrakten har funnet sted, eller at hans rett i øvrig krenkes ved den måte, hvorpå rederiets anliggender forvaltes;
4. når det ved en reises slutning her i riket viser sig, at rederiets forpliktelser overstiger rederiformuen.

Er der i siste tilfelle meningsforskjell om skibets verdi, bestemmes denne ved lovlig skjønn.

§ 23. Når rederiet oppløses, skal skibet selges ved offentlig auksjon. Er skibet i utlandet, og der tvistes om det skal føres hjem, eller er der uenighet om vilkårene, treffes avgjørelsen av retten.

Tredje kapitel.

Om skibsføreren.

§§ 24 og 25. (Ophevet ved lov 16 februar 1923 nr. 2.)

§ 26. Skibsføreren skal, innen reisen tiltres, påse, at skibet er i sjødyktig stand, og i betimelig tid sørge for, at det er behørig utrustet, tilstrekkelig bemannet og forsvarlig forsynt med proviant, vann og lægemidler samt med kull og andre maskinfornødenheter, dersom det er dampskib. Han skal likeledes sørge for, at reglementerte signalapparater og bergningsredskaper så vel som nødvendige sjøkart og instrumenter finnes ombord.

Han skal påse, at skibet ikke overlastes, at ladningen behørig stues, og at skibet til dens betryggelse er forsynt med nødvendig garnering, underlag, skotter, støtter o. s. v., samt at lukene forsvarlig lukkes og skalkes. Kan dekkslast føres, bør den forsvarlig sikres og anbringes således, at den ikke i vesentlig grad vanskeliggjør skibets manøvrering. Går skibet i ballast, skal skibsføreren påse, at den er tilstrekkelig og av

forsvarlig beskaffenhet, samt at den sikres således, at den ikke kan forskyve sig under reisen.

Nærmere regler for skibs utrustning, forsyning og lastning så vel som for innladning og medtagelse av sprengstoffer og ildsfarlige eller etsende varer samt om kontrollen dermed gis av Kongen. For deres overholdelse er skibsføreren ansvarlig.

§ 27. Skibsføreren skal ha ombord alle fornødne skibspapirer samt et eksemplar av denne lov og av de i henhold til samme utferdigede reglementer.

§ 28. Uten samtykke av rederen må skibsføreren ikke ta med varer til salg for egen eller andres regning. Gjør han det, er han pliktig til å betale frakt og erstatte voldt skade.

§ 29. Skibsføreren må ikke forlate skibet uten å gi styrmannen eller, hvis denne ikke er til stede, en annen av mannskapet fornøden underretning og ordre. Når skibet ikke er fortoiet i havn eller til ankers på sikker ankerplass, må skibsføreren, selv om der er los ombord, ikke uten nødvendighet være fraværende fra skibet. Det samme gjelder overhodet under farefulle omstendigheter.

§ 30. Blir skibsføreren ved sykdom eller annen tvingende årsak forhindret fra å føre skibet, bør rederen uopholdelig underrettes derom. Kan rederens bestemmelse ikke uten skade avventes, påligger det skibsføreren, i utlandet såvidt mulig etter overlegg med konsulen, å treffe foranstaltninger, navnlig ved å anta styrmannen eller en annen kyndig mann til midlertidig å føre skibet. Er skibsføreren ute av stand til eller undlater han å utføre, hvad der således påligger ham, har konsulen å foreta det fornødne.

§ 31. Skibsføreren skal sørge for at lasting og lossing foretas og reisen utføres med tilbørlig hurtighet.

Før skibsføreren innlater sig på bergning av annet skib eller gods, skal han nøie overveie om det er forenelig med hans plikter overfor dem hvis tarv han har å vareta.

§ 32. Skibsføreren har under reisen å gjøre, hvad der står i hans makt for å holde skibet i sjødyktig stand. Har skibet grunnstøtt, eller er noen annen begivenhet inntruffet, hvorav skade kan antas å være opstått, påligger det skibsføreren å foranstalte undersøkelse på første sted, hvor sådan kan foretas.

§ 33. Det påligger skibsføreren å gjøre sig bekjent med de skibsfarten vedrørende påbud og forskrifter, der er å iaktta på de steder, som han skal anløpe på reisen. Likeså bør han i tilfelle av krig eller blokade skaffe sig underretning om, hvad der er å iaktta til sikkerhet for skib og ladning.

§ 34. Norske sjøfolk, hvis hjemsendelse det påligger konsulen å besørge, er skipperen pliktig til å medta til bestem-

melsesstedet eller annen havn, som skibet under reisen skal anløpe, dog kun i sådant antall og mot sådan betaling, som av Kongen fastsettes. Samme forpliktelse skal, forsåvidt det av Kongen bestemmes, også påhvile ham med hensyn til fremmede sjøfolk, der efter traktat skal hjemsendes ved norsk konsuls foranstaltning.

§ 35. På ethvert skib, der går i utenriksk fart, skal der føres: en dagbok (journal) og på dampskib derhos som tillegg til denne en særskilt maskindagbok. Forsåvidt det måtte finnes hensiktsmessig, kan Kongen anordne, at der skal føres særskilt dagbok angående de mannskapet vedrørende forhold.

Nærmere regler om disse bokers innretning og autorisasjon fastsettes av Kongen.

Hvorvidt og i hvilken utstrekning dagbok skal føres på skib i innenriksk fart, bestemmes av Kongen.

§ 36. Dagboken føres av skibsføreren eller av styrmannen under skibsførerens tilsyn og medansvar; maskindagboken føres av maskinmesteren, likeledes under skibsførerens tilsyn. Bøkene føres efter tidsfølgen, i havn for hvert døgn, i sjøen for hver vakt. Hvad der passerer på den enkelte vakt kan foreløbig optegnes på en kladd, men skal innføres innen ettmålets ende.

Bøkene bør føres ordentlig og tydelig. Hvad engang er innført, må ikke raderes, overstrykes eller på annen måte gjøres uleselig; blir rettelse nødvendig, bør den tilføies som anmerkning.

§ 37. I dagboken bør nøiaktig optegnes enhver under reisen inntreffende begivenhet og omstendighet, hvorom kunnskap kan være til nytte for redere, ladningseiere, forsikringsgivere eller andre, der har interesse i reisen.

Der blir således å gjøre bemerkning om, når mannskapets tjeneste begynner og ender, når proviant og vann tas ombord, når lasting og lossing begynner, avbrytes og fullendes, likeledes om, hvad der hver dag innlastes eller utlosses, om inntagelse av ballast, dens vekt, beskaffenhet og måten, hvorpå den er sikret, om hvorvidt fremmed arbeidshjelp benyttes, om skibets dyptgående for og akter og dets tilstand for øvrig, når det forlater havn, om lastens beskaffenhet og tilstand samt, hvis dekkslast føres, dennes mengde og høide, om kompassenes regulering og deviasjon, om tiden for skibets avgang fra, ankomst til og flytning i havn, om vind, vær, barometerstand, strøm, kurs, fart, seilføring, tilbakelagt distanse, lanterneføring, loddkast, peilinger og observasjoner, om, når og hvor los kom ombord og gikk fra borde, om pumping, hvor ofte den finner sted, samt om vannhøiden i pumpene.

Bestikket innføres for hvert ettmål.

Når skibsråd holdes, skal så vel de avgitte meninger som skibsførerens beslutning innføres i dagboken, og tilførslen underskrives av de rådslående. Fremdeles skal det bemerkes i dagboken, når noen av mannskapet blir syk, dør, rømmer eller gjør sig skyldig i en forbrytelse eller disiplinærforseelse, samt når og i hvilken anledning skibsføreren under reisen finner det nødvendig å minske kosten.

Særlig blir der i dagboken å innføre nøiaktig opplysning om ethvert uhell, der måtte tilstøte skib eller ladning, med angivelse av foranledningen, de nærmere omstendigheter og de trufne foranstaltninger.

I maskindagboken innføres skibets forråd av kull og andre maskinfornødenheter ved avgang fra havn, kulforbruket pr. døgn og i øvrig alt, som vedrører maskinen, dens gang og pasning.

Forsåvidt særskilt dagbok angående de mannskapet vedrørende forhold anordnes, bestemmer Kongen hvad der skal inntas i denne, hvad i den almindelige dagbok.

§ 38. Når en dagbok er utskrevet eller av annen grunn ikke lenger kan brukes, har skibsføreren å sørge for ny bok og for dennes autorisasjon. I den gamle skal da anmerkes, at ny bok er blitt autorisert, og når dette er skjedd. Kan den eldre dagbok ikke bringes til stede, skal grunnen dertil opplyses og anføres i den nye.

Anordnes særskilt dagbok angående de mannskapet vedrørende forhold, kan Kongen bestemme, at den til visse tider skal innleveres til gransking.

§ 39. Enhver, som påviser en rettslig interesse, kan forlange adgang til å bli bekjent med dagbokenes innhold. De bør, når de er utskrevet opbevares minst to år efter reisens slutning og, hvis der for retten er reist sak vedrørende reisen, inntil sakens endelige utgang.

§ 40. Inntreffer på innlastings- eller lossested eller under reisen noen begivenhet, som medfører skade av noen betydning på skib eller last, eller som med grunn kan formodes å ha slik skade til følge, eller er noen av de ombordværende ved ulykkestilfelle omkommet, eller er det ved sammenstøt tilføjet annet skib skade eller ulykke av den anførte beskaffenhet, eller er det optrådt sykdom ombord som antas å stå i forbindelse med kostholdet, skal skibsføreren avgi sjøforklaring.

Her i riket har han innen utløpet av næste dag efter at ulykken fant sted eller opdagedes eller sykdommen gav sig tilkjenne, å gjøre anmeldelse til rettens formann; er begivenheten inntruffet på sjøen, regnes fristen fra skibets eller de skibbrudnes ankomst til red eller havn. Ved anmeldelsen skal der innleveres en ordrett utskrift av hvad dagboken inne-

holder om det forefalne, eller hvis dagbok ikke er ført, eller den er gått tapt, en skriftlig fremstilling av begivenheten og derhos en fortegnelse over skibets mannskap og andre personer, der antas å kunne gi opplysning i saken, samt om mulig en angivelse av de i saken interesserte personer, eller deres befullmektigede. Rettens formann berammer derefter rettsmøte til optagelse av sjøforklaring og foretar det videre fornødne i den anledning. Skipsføreren har å medbringe dagbøkene til rettsmøtet.

Utenfor riket har skipsføreren snarest mulig å avgi sjøforklaring for den myndighet under hvem sådanne forretninger på stedet henhører, eller for den norske konsul, dersom forklaring for ham kan avgis med en for øiemedet tilstrekkelig rettsvirkning. I ethvert tilfelle skal konsulen betimelig varsles til forretningen, og dagbøkene forevises for ham og av ham påtegnes.

I tilfelle av sammenstøt med fremmed skib eller hvor det er grunn til å anta at forholdet vil bli gjenstand for søksmål ved utenlandsk domstol kan konsulen med departementets godkjennelse tillate at avholdelse av sjøforklaring utsettes eller undlates. Forskrifter om hvad det i så fall pliktes iaktatt, utferdiges av departementet.

§ 41. Når skibet på reisen har lidt en skade, som nødvendiggjør betydeligere reparasjon eller lengere opphold, påligger det skipsføreren å la avholde lovlig skjønnsforretning. Under denne skal skaden besiktiges, og skjønn avgis over, hvad der bør foretas for å utbedre den, over, hvad dette vil koste, samt over skibets verdi i beskadiget tilstand. Efter endt reparasjon blir det ved ny besiktelse å avgjøre, om skibet er i den tilstand, at det kan utføre den forehavende reise.

Har ladningen under reisen lidt betydeligere skade, eller finnes der grunn til å anta, at den er i en sådan tilstand, at lossing eller annen foranstaltning til dens bevaring er nødvendig, eller må lossing skje for skibets skyld, skal skipsføreren la avholde lovlig besiktelses- og skjønnsforretning. Finnes lasten å være beskadiget, skal skjønnet uttale sig om de årsaker, som kan antas å ha foranlediget skaden, og om, hvad der rettest bør foretas.

Skjønsmennene beskikkes utenfor Norge efter den på hvert sted gjeldende lov eller sedvane eller av den norske konsul, hvor ikke særlige hensyn krever, at de beskikkes av lokal myndighet. Hvor beskikkelse av skjønsmenn sedvansmessig ikke brukes, bør skipsføreren erhverve erklæringer av sakkyndige.

§ 42. Hvor der kan opstå spørsmål om, at skade er foranlediget av mangler ved stuingen, garneringen, lukenes skalkning eller desslike, bør besiktelsesmenn tilkalles ved lu-

kenes åpning og lossingen. Mennene opnevnes her i riket av vedkommende byfoged eller foged; i utlandet iakttas reglene i foregående paragraf. Finnes der grunn til å befrykte, at gods under reisen har tatt skade, har skibsføreren å la avholde besiktelsesforretning, førenn godset utleveres til mottageren.

§ 43. Kommer skibet i havsnød, er skibsføreren pliktig til å gjøre alt, hvad der står i hans makt for dets bevaring og må ikke forlate det, så lenge der kan være håp om dets redning. Er redning umulig, og faren så truende, at han nødsages til å forlate skibet, påligger det ham i særdeleshet å sørge for å bringe dagbøkene og skibspapirene i sikkerhet; han bør derhos dra omsorg for bergning av skib og gods og søke å skaffe fornøden bistand dertil.

Finnes bergning sted skal skibsføreren lede bergningsarbeidet, med mindre stedets lovgivning eller særlig bergningskontrakt måtte være til hinder derfor. Over hvad der berges, og over antallet av de personer, som medvirker til bergningen og det bergedes transport til oplagsstedet, skal skibsføreren selv eller ved styrmannen gjøre nøiaktige optegnelser; likeså har han såvidt mulig å prøve og med sin påtegning å bekrefte riktigheten av de i anledning av bergning, transport og bevaring fremkommende regninger.

Skibsføreren har derhos så snart som mulig å foranstalte lovlig besiktelse over skibet og det bergede gods og på beste måte å sørge for dets bevaring.

§§ 44—47. (Ophevet ved lov 16 februar 1923 nr. 2.)

§ 48. Skibsføreren har i denne sin egenskap fullmakt til på rederens vegne å foreta rettshandler som angår bevaring av skibet eller utførelse av reisen, og til å slutte avtaler om å ta med gods på reisen, eller passasjerer hvis skibet er beregnet på det. Han kan også optre som saksøker i saker som gjelder skibet.

Føreren av et fiske- eller fangstfartøi kan ikke uten særskilt fullmakt slutte avtaler angående fartøiets forsyning med gjenstander som bare vedkommer fisket eller fangsten, såsom garn, liner, agn, is, salt og tønner. Hvis fartøiets bruttodrekthet ikke overstiger 300 register tonn, kan skibsføreren heller ikke uten særskilt fullmakt anskaffe kull, petroleum, bensin eller annen olje for rederens regning når skibet er innenfor rikets grenser.

§ 49. Utkreves der penger til noe øiemed, som i § 48 nevnt, er skibsføreren berettiget til å opta lån eller til å selge av rederens gods eller endog av ladningen. At skibsføreren ikke har hatt føie til å gjøre lån eller selge av godset, har ingen innflytelse på långiverens eller kjøperens rett, når denne efter omstendighetene må antas å ha handlet i god tro.

§§ 50—51. (Ophevet ved lov 4 februar 1938 nr. 2.)

§ 52. Skipsføreren skal stadig gi rederen underretning om skibets tilstand, reisens fremgang, avsluttede rettshandler og overhodet om enhver begivenhet, som kan være av interesse for rederen. I alle viktige tilfelle bør han, forsåvidt omstendighetene tillater det, innhente ordre fra rederen selv eller den, til hvem denne har henvist ham. Kreves der penger til skibets behov, og rederens ordre ikke kan avventes, skal skipsføreren søke dem tilveiebragt på den for rederen billigste måte; kun i ytterste nødsfall må han selge av ladningen.

§ 53. Skipsføreren skal på rederens vegne dra omsorg for ladningen og i det hele vareta ladningseierens tarv. I dette øie-med kan han uten særskilt fullmakt foreta rettshandler og optre som saksøker efter reglene i §§ 102—104.

§§ 54—57. (Ophevet ved lov 4 februar 1938 nr. 2.)

§ 58. Skipsføreren hefter ikke personlig for de forpliktelser, som han i denne sin egenskap inngår på rederens eller ladningseierens vegne.

§ 59. Skade som skipsføreren ved feil eller forsømmelse i tjenesten påfører reder, ladningseier eller andre, er han pliktig til å erstatte. Retten kan dog nedsette erstatningsbeløpet under hensyntagen til den utviste skyld, skadens størrelse og omstendighetene for øvrig.

Det fritar ikke skipsføreren for ansvar at han har handlet efter beslutning i skibsråd.

§ 60. Skipsføreren har, forinnen han forlater havn, å meddele rederen, hvor meget hver av mannskapet har oppebåret på hyren.

Regnskap plikter skipsføreren å avlegge for hver reise og ellers, så ofte rederen forlanger det.

Rederens innsigelser mot regnskapet må gjøres innen seks måneder efter at det er mottatt. Oversittes denne frist, kan han ikke senere reise innsigelse med mindre svik opplyses.

I regnskapet skal skipsføreren godskrive rederiet enhver særskilt godtgjørelse, som han har mottatt av befrakter, ladningseier, leverandør eller andre, med hvem han i egenskap av skipsfører har hatt å gjøre.

§§ 61—70. (Ophevet ved lov 16 februar 1923 nr. 2.)

Fjerde kapitel, Om begrenning av rederes ansvar, er ved lov 4 februar 1938 nr. 2 flyttet over som tiende kapitel.

Femte kapitel.

Om befraktning.

I. Innledende bestemmelser.

§ 71. De bestemmelser som dette kapitel inneholder om fraktavtalen kommer, når ikke det motsatte er sagt, bare til

anvendelse forsåvidt ikke annet er uttrykkelig avtalt eller må ansees inneholdt i avtalen eller følger av sedvane.

§ 72. Bortfrakteren skal sørge for at skibet er sjødyktig, tilstrekkelig bemannet og utrustet og i det hele i høvelig stand.

§ 73. Gjelder fraktavtalen et bestemt skib, eller er i henhold til avtalen et bestemt skib anmeldt, kan bortfrakteren ikke oppfylle avtalen med et annet skib.

§ 74. Gjelder fraktavtalen et helt skib eller en fullstendig ladning, kan bortfrakteren ikke ta med gods for andre enn befrakteren.

§ 75. Overdrar befrakteren sine rettigheter etter fraktavtalen til en annen, eller utnytter han avtalen ved frembortfraktning, vedblir han dog å være ansvarlig for at avtalen oppfylles.

§ 76. Bestemmelsene om reisebefraktning gjelder helbefraktning, delbefraktning og stykkgodsbefraktning.

II. Reisebefraktning.

Lasteplass.

§ 77. Er ikke en bestemt lasteplass vedtatt, legges skibet på den plass som befrakteren anviser, såfremt adgangen er fri og skibet kan ligge flott og sikkert og uten hinder komme ut igjen med inntatt last.

Er anvisning ikke gitt i tide, legges skibet på sedvanlig lasteplass. Lar det sig ikke gjøre, velger bortfrakteren en plass hvor lasting med rimelighet kan foregå.

§ 78. Enten en bestemt lasteplass er vedtatt eller ikke, kan befrakteren kreve at skibet forhales fra en lasteplass til en annen mot selv å bære omkostningene.

§ 79. Gjelder fraktavtalen stykkgods, kan befrakteren ikke an vise lasteplass eller kreve forhaling uten hjemmel i avtale eller sedvane.

Lastetid.

§ 80. Bortfrakteren er pliktig til å la skibet ligge til lasting i en lastetid som omfatter liggetid og overliggetid.

For overliggetid har bortfrakteren krav på særskilt godtgjørelse.

§ 81. Liggetiden utgjør:

for skib som ikke har egen maskindrevet lasteinnretning, når nettodrektigheten ikke er over 50 register tonn, to dager; når den er over 50 men ikke over 100 tonn, fire dager; når den er over 100 men ikke over 200 tonn, fem dager; når den er over 200 men ikke over 400 tonn, seks dager;

for skib som har egen maskindrevet lasteinnretning, når nettodrektigheten ikke er over 75 register tonn, to dager; når

den er over 75 men ikke over 200 tonn, tre dager; når den er over 200 men ikke over 400 tonn, fire dager.

Har skibet større drektighet, utgjør liggetiden den tid som, da avtalen blev sluttet, med rimelighet kunde påregnes å gå med til lastingen, når hensyn tas til skibets og lastens art og størrelse, lasteinnretningene ombord og i havnen og andre omstendigheter som kan sidestilles med de nevnte.

Tiden regnes i arbeidsdager og arbeidstimer.

§ 82. Liggetiden begynner ikke å løpe før skibet er på lasteplassen, klart til å ta inn last, og melding herom er gitt til befrakteren eller, hvis en annen er opgitt som avlaster, til denne. Meldingen kan gis på forhånd, men ikke før skibet er kommet frem til lastehavnen.

Tiden regnes enten fra det klokkeslett da arbeidet i havnen sedvanlig begynner om morgenen, eller fra middagshvilens slutt. I første tilfelle må meldingen være gitt senest klokken 16 den foregående arbeidsdag, i siste tilfelle senest klokken 10 samme dag.

Er avlasteren ikke å treffe på stedet, ansees meldingen for gitt når den på høvelig vis er avsendt eller, hvis hans oppholdssted er ukjent, når den er kunngjort på sedvanlig måte.

§ 83. Selv om skibet ikke kan legges på lasteplassen, kan det meldes klart til lasting med den virkning at liggetiden begynner å løpe hvis hindringen skyldes avlasterens forhold.

Er ikke en bestemt lasteplass vedtatt, gjelder det samme også når hindringen skyldes en ophopning av trafikk eller lignende omstendighet som bortfrakteren ikke med rimelighet kunde ta i betraktning da avtalen blev sluttet.

§ 84. I liggetiden medregnes ophold ved forhaling av skibet etter § 78, men ikke tid som går tapt ved hindring på skibets side.

Er skibet, på grunn av en omstendighet som bortfrakteren med rimelighet kunde ta i betraktning da avtalen blev sluttet, lagt på en lasteplass som ikke er sedvanlig, medregnes ikke den tid som derved går tapt.

§ 85. Overliggetiden utgjør halvdelen av liggetiden, men ved helbefraktning minst tre dager.

Tiden regnes i arbeidsdager og arbeidstimer, men godtgjørelsen efter løpende dager og timer fra liggetidens utløp. Bestemmelsene i § 84 får tilsvarende anvendelse ved beregning av overliggetiden og godtgjørelsen.

§ 86. Godtgjørelsen for overliggetid fastsettes på grunnlag av frakten under hensyntagen til den økning eller minskning av bortfrakterens utgifter som følger av at skibet ligger stille.

Godtgjørelsen frafaller til betaling dag for dag.

Blir ikke godtgjørelsen betalt eller sikkerhet stillet, kan kravet føres på konnossementet.

§ 87. Er laste- og lossetid fastsatt under ett, kan ikke mere av tiden brukes til lastingen enn at en rimelig del blir tilbake til lossingen.

Godtgjørelse for overliggetid kan ikke beregnes før den samlede liggetid er utløpet.

§ 88. Gjelder fraktavtalen stykkgoods, skal lastetiden avpasses efter omstendighetene og meldingen til avlasteren gis med rimelig varsel. Bestemmelsene om overliggetid kommer ikke til anvendelse.

I linje- eller rutebart kan melding ikke kreves.

Lasting.

§ 89. Befrakteren skal levere godset ved skibets side. Bortfrakteren skal ta det ombord, sørge for underlag og annet som kreves til stuingen, og utføre denne.

Er skibet, på grunn av en omstendighet som bortfrakteren med rimelighet kunde ta i betraktning da avtalen blev sluttet lagt på en lasteplass som ikke er sedvanlig, er bortfrakteren pliktig til å ta imot godset på sedvanlig lasteplass.

§ 90. Befrakteren skal levere og bortfrakteren innlaste godset med tilbørlig hurtighet.

Godset skal leveres i sådan rekkefølge og på sådan måte at det bekvemt kan tas ombord, stues og losses.

§ 91. Godset kan ikke lastes på dekk uten hjemmel i avtale eller sedvane.

§ 92. Lett antendelig, eksplosivt eller annet farlig gods skal ved leveringen være merket som farlig, hvis det lar sig gjøre, og avlasteren skal gi de opplysninger som trenges til å trygge mot skade.

Blir det ellers levert gods hvis befordring kan medføre vesentlig ulempe for mennesker, skib eller ladning, skal også det opplyses hvis avlasteren har kjennskap til det.

§ 93. Blir det levert gods som må behandles med særlig omhu, skal dette opplyses og, hvis det lar sig gjøre, være angitt på godset.

Penger, verdipapirer og kostbarheter skal oppgis som sådanne.

§ 94. Skipsføreren, styrmannen eller den som ellers er bemyndiget til det, skal på avlastersens forlangende gi kvittering for mottagelsen av godset efterhånden som det leveres.

§ 95. Når godset er innlastet og de nødvendige papirer og opplysninger foreligger, skal skipsføreren, eller den som

ellers er bemyndiget til det, på avlasterens forlangende utstede konnossement.

Hvis det ikke medfører vesentlig ulempe, kan avlasteren kreve særskilte konnossementer for de enkelte deler av godset mot å erstatte bortfrakteren de utgifter som derav følger.

Blir det i henhold til fraktavtalen utferdiget konnossement med andre vilkår enn fastsatt i avtalen, og dette medfører øket ansvar for bortfrakteren, skal befrakteren holde ham skadesløs.

§ 96. Blir skibet opholdt ut over lastetiden, fordi avlasteren ikke i tide har tilveiebragt de nødvendige papirer vedkommende godset eller gitt ordre om bestemmelsessted eller annen anvisning vedkommende reisen, kan bortfrakteren kreve godtgjørelse som for overliggetid.

For skade som ikke dekkes ved denne godtgjørelse, kan bortfrakteren kreve erstatning, med mindre det må antas at undlatelsen ikke skyldes feil eller forsømmelse av avlasteren eller noen som han svarer for.

§ 97. Har levert gods forårsaket skade for bortfrakteren eller noen annen, er avlasteren pliktig til å betale erstatning, såfremt han selv eller noen som han svarer for har gjort sig skyldig i feil eller forsømmelse.

Er skaden forårsaket av lett antendelig, eksplosivt eller annet farlig gods som er innlastet uten at bortfrakteren har kjent dets beskaffenhet, er avlasteren ansvarlig, selv om det ikke foreligger feil eller forsømmelse.

Utførelse av reisen.

§ 98. Reisen skal utføres med tilbørlig hurtighet.

Deviasjon eller annet opphold kan, når der ikke gjelder redning av menneskeliv, bare gjøres hvis det av hensyn til bergning av skib eller gods eller av annen grunn må ansees for rimelig.

§ 99. Blir skibet opholdt under reisen fordi ordre om bestemmelsessted eller annen anvisning vedkommende reisen ikke blir gitt i tide, får bestemmelsene i § 96 tilsvarende anvendelse.

§ 100. Bortfrakteren skal utrede skibsavgifter, kanalavgifter, los- og bukserspenger og lignende omkostninger som er forbundet med reisen.

§ 101. Fra mottagelsen til avleveringen av godset påhviler det bortfrakteren å dra omsorg for det og vareta eierens tary.

§ 102. Bortfrakteren kan på eierens vegne foreta retts- handler som angår bevaring eller videre befordring av godset, og optre som saksøker i saker som gjelder godset.

Utkreves det penger i sådant øiemed, kan bortfrakteren ta op lån eller selge av godset. Er dette gjort uten nødvendighet, er rettshandelen dog bindende, hvis tredjemann var i god tro.

Kan godset ikke opbevares eller befordres videre uten fare for å bli ødelagt eller vesentlig forringet, eller vil omkostningene for eieren ved opbevaring eller videre befordring åpenbart bli uforholdsmessig store, kan bortfrakteren selge godset.

§ 103. Før bortfrakteren foretar noe for eieren av godset bør han såvidt mulig innhente forholdsordre. Uten ordre bør han ikke selge av godset før lovlig skjønn er optatt eller sakkyndig uttalelse innhentet. Salg skal foregå ved offentlig auksjon eller på annen betryggende måte.

Eieren bør i ethvert tilfelle underrettes om det som blir foretatt. Er eieren ikke kjent, gis underretningen til avlasteren.

§ 104. For bortfrakterens krav på dekning av utlegg og for de forpliktelser som han inngår for eieren, hefter denne bare med godset.

Losseplass, lossetid og lossing.

§ 105. Med hensyn til losseplass får bestemmelsene i §§ 77—79 tilsvarende anvendelse. Det som der er sagt om befrakteren, skal her gjelde mottageren av godset.

Er det flere mottagere av gods som befordres i henhold til samme fraktavtale, kan de ikke anvise losseplass eller kreve forhaling uten at alle er enige.

§ 106. Med hensyn til lossetid får bestemmelsene i §§ 80—88 tilsvarende anvendelse. Det som der er sagt om avlasteren, skal her gjelde mottageren.

§ 107. Bortfrakteren skal levere og mottageren ta imot godset ved skibets side.

Kan skibet ikke legges på sedvanlig losseplass på grunn av en omstendighet som bortfrakteren med rimelighet kunde ta i betraktning da avtalen blev sluttet, er han pliktig til å levere godset på sedvanlig losseplass.

§ 108. Godset skal leveres og mottas med tilbørlig hurtighet. Det skal leveres i sådan rekkefølge og på sådan måte at det bekvemt kan mottas.

§ 109. Blir lossingen ikke fullført i rett tid, og dette ikke skyldes hindring på skibets side, får bestemmelsene i § 96 tilsvarende anvendelse.

§ 110. Er det flere mottagere av gods som befordres i henhold til samme fraktavtale, og en av dem har betalt godt-

gjørelse for overliggetid eller ytterligere opphold som er påløpet på grunn av en annen mottagers forhold, kan han kreve beløpet erstattet av denne.

Utlevering av godset.

§ 111. Den som legitimerer sig som mottager, har rett til å besikte godset før han tar imot det.

§ 112. Ved å ta imot godset blir mottageren forpliktet til å betale frakt og andre krav som bortfrakteren har ifølge konnossement eller annet dokument som bestemmer rettsforholdet mellom bortfrakter og mottager.

§ 113. Bortfrakteren er ikke pliktig til å utlevere godset før mottageren har betalt eller deponert de beløp som bortfrakteren kan kreve etter § 112, og andre beløp som er sikret ved sjøpanterett i godset. For havaribidrag som ikke er fastsatt kan dog godset ikke holdes tilbake hvis mottageren stiller sikkerhet.

Deponerte beløp kan bortfrakteren heve når godset er utlevert, hvis ikke mottageren hindrer det ved arrest eller annen midlertidig forføining.

§ 114. Undlater mottageren å oppfylle vilkårene for utlevering av godset, eller forhaler han lossingen så den ikke kan fullføres i rett tid, har bortfrakteren rett til å losse godset og legge det op under sikker forvaring for mottagerens regning. Om opleggingen skal han underrette mottageren.

Nekter mottageren å ta imot godset, eller er han ikke kjent eller ikke å treffe, skal bortfrakteren såvidt mulig straks underrette avlasteren. Melder mottageren sig ikke så tidlig at lossingen kan fullføres i rett tid, skal bortfrakteren losse godset og legge det op. Om opleggingen skal han underrette avlaster og befrakter.

§ 115. I linje- og rutebart kan godset losses og legges op under sikker forvaring for mottagerens regning hvis han ikke tar imot det så snart det står for tur til å losses.

Blir godset ikke hentet innen en rimelig tid, skal avlasteren underrettes om opleggingen.

§ 116. Av oplagt gods kan bortfrakteren gjennom offentlig auksjon eller på annen betryggende måte selge så meget at de krav som er sikret ved sjøpanterett i godset, blir dekket.

§ 117. Blir en fordring på befrakteren som mottageren skulde ha betalt, ikke dekket ved salg av godset, vedblir befrakteren å være ansvarlig for den.

Har bortfrakteren utlevert godset, kan fordringen ikke gjøres gjeldende mot befrakteren med mindre den skulde ha vært betalt av ham før utleveringen, eller bortfrakteren godt-

gjør at fordringen ikke kunde være dekket ved salg av godset, eller bortfrakteren vilde bli beriket på bortfrakterens bekostning hvis kravet falt bort.

Bortfrakterens ansvar for godset.

§ 118. Blir gods beskadiget eller går det tapt mens det er i bortfrakterens varetekt, ombord eller i land, er han pliktig til å erstatte skaden, med mindre det må antas at den ikke skyldes feil eller forsømmelse av ham selv eller noen som han svarer for.

§ 119. Er lett antendelig, eksplosivt eller annet farlig gods innlastet, uten at bortfrakteren har kjent dets beskaftenhet, kan han efter omstendighetene losse, uskadeliggjøre eller tilintetgjøre godset uten plikt til å erstatte skaden.

Det samme gjelder annet gods hvis befordring kan medføre vesentlig ulempe for mennesker, skib eller ladning.

§ 120. Erstatning for beskadigelse eller tap av gods fastsettes på grunnlag av den verdi godset vilde ha hatt om det var blitt utlevert i uskadt stand, i rett tid og på rett sted.

§ 121. Vil mottageren kreve erstatning når godset er skadet eller delvis tapt, må han gi bortfrakteren meddelelse uten ugrunnet opphold. Gjør han ikke det, kan han ikke senere fremsette sitt krav, med mindre bortfrakteren eller noen som han svarer for har voldt skaden fortsettlig eller ved grov uaktsomhet.

§ 122. I innenriks fart kan bortfrakteren ikke ta forbehold om innskrenkning i sitt ansvar for godset i tiden fra lastingen til lossingen uten forsåvidt angår levende dyr og dekkslast.

Bortfrakteren kan dog begrense sitt ansvar til et beløp av 1 800 kroner for hvert kolli eller annen enhet av godset. Enn videre kan han forbeholde sig ansvarsfrihet for skade som følge av feil eller forsømmelse i navigeringen eller behandlingen av skibet, utvist av skibsfører, mannskap eller los eller av andre som utfører arbeide i skibets tjeneste, og for skade ved brand som ikke skyldes feil eller forsømmelse av ham selv.

Under forutsetning av gjensidighet kan Kongen utvide disse bestemmelser til også å gjelde fart mellom Norge og andre stater og for dette tilfelle bestemme at de 1 800 kroner skal regnes efter gullverdi.

§ 123. Skal befordringen ifølge avtalen helt eller delvis utføres ved en annen fraktfører, eller har bortfrakteren adgang til å la den utføre ved en annen, kan han uten hinder

av bestemmelsene i § 122 forbeholde sig ansvarsfrihet for skade som inntreffer mens godset er i den annen fraktførers varetekt.

Frakt.

§ 124. Er ingen avtale truffet om fraktens størrelse, betales den frakt som var gangbar på innlastingstiden.

Er det innlastet annet eller mere gods enn fraktavtalen hjemler, betales for dette gangbar frakt, dog ikke mindre enn efter avtalen.

§ 125. For gods som ikke er i behold ved reisens slutning, betales ikke frakt, med mindre det er gått tapt som følge av sin egen beskaffenhet, mangler ved pakningen eller annen feil eller forsømmelse på avlasterens side, eller bortfrakteren har solgt det for eierens regning eller har losset, uskadeliggjort eller tilintetgjort det i henhold til § 119.

Forutbetalt frakt skal betales tilbake hvis bortfrakteren efter disse regler ikke har krav på frakt.

Forsinkelse og hindringer på bortfrakterens side.

§ 126. Kommer skibet for sent frem til lastehavnen, eller inntreffer annen forsinkelse på bortfrakterens side, kan befrakteren heve fraktavtalen såfremt bortfrakteren, da avtalen blev sluttet, måtte innse at formålet med befordringen av godset vilde bli vesentlig forfeilet på grunn av forsinkelsen. Er bortfrakteren selv skyld i forsinkelsen, kan befrakteren heve avtalen hvis forsinkelsen ikke er av uvesentlig betydning.

Skal skibet efter fraktavtalen være lasteklart innen en bestemt tid, medfører enhver overskridelse av tiden at befrakteren kan heve avtalen.

Gir bortfrakteren meddelelse om at skibet vil komme for sent frem til lastehavnen, må befrakteren, hvis han vil heve fraktavtalen, gjøre det uten ugrunnet opphold.

§ 127. Efter at lasting er foretatt, kan befrakteren ikke heve avtalen forsåvidt lossing av godset vil medføre skade for andre befraktere.

§ 128. Går skibet tapt, eller blir det erklært for uistandssettelig, opphører fraktavtalen å gjelde.

§ 129. Er en del av reisen utført når fraktavtalen heves eller opphører å gjelde efter foranstående bestemmelser, kan bortfrakteren kreve avstandsfrakt for gods som er i behold.

Avstandsfrakt er det beløp som blir tilbake av den avtalte frakt når fradrag gjøres efter forholdet mellem lengden av den gjenstående og den avtalte reise, dog således at hensyn tas også til varigheten og til særlige omkostninger ved sådanne reiser. Avstandsfrakten kan ikke settes høiere enn godsets verdi.

Enhver av partene kan kreve avstandsfrakten fastsatt av en dispassør. Tvist om riktigheten av dispassjørens avgjørelse kan bringes inn for domstolene.

§ 130. Skade som følge av forsinkelse på bortfrakterens side eller som følge av at skibet går tapt eller blir erklært for uistandsettelig, er bortfrakteren pliktig til å erstatte, med mindre det må antas at hverken han selv eller noen som han svarer for har gjort sig skyldig i feil eller forsømmelse.

Tilbaketreden og hindringer på befrakterens side.

§ 131. Trer befrakteren tilbake fra fraktavtalen før innlastingen er begynt, kan bortfrakteren kreve erstatning for frakttap og annen skade. Er ikke noe gods levert ved utløpet av lastetiden, ansees befrakteren for å ha trådt tilbake fra avtalen.

Erstatning kan ikke kreves, hvis muligheten av å levere eller befordre godset eller innføre det på bestemmelsesstedet må ansees utelukket ved omstendigheter som ikke er av sådan beskaffenhet at befrakteren burde ha tatt dem i betraktning da avtalen blev sluttet, såsom utførsels- eller innførselsforbud eller annen forføining av offentlig myndighet, hendelig undergang av alt gods av den art som avtalen gjelder, eller lignende omstendigheter, og heller ikke hvis avtalen gjelder bestemt gods som går til grunne ved en ulykkeshendelse. Vil befrakteren påberope sig en omstendighet som her nevnt, skal han uten ugrunnet opphold gi meddelelse om det. Gjør han ikke det, plikter han å erstatte den skade som derav følger.

Foreligger omstendigheter som efter annet ledd fritar befrakteren for erstatningsplikt, kan også bortfrakteren heve avtalen uten plikt til å betale erstatning, når han uten ugrunnet opphold gir meddelelse til befrakteren.

§ 132. Leverer befrakteren ikke alt det gods fraktavtalen gjelder, ansees han for å ha trådt tilbake fra avtalen for det ikke leverte gods, og bortfrakteren kan kreve erstatning for frakttap og annen skade, med mindre særlige omstendigheter som nevnt i § 131 foreligger.

Selv om sådanne omstendigheter foreligger kan bortfrakteren heve fraktavtalen i dens helhet, hvis ikke, på opfordring, erstatning blir betalt eller sikkerhet stillet innen lastetidens utløp.

Hever bortfrakteren avtalen, kan han kreve erstatning for derav følgende frakttap og annen skade, med mindre særlige omstendigheter som nevnt i § 131 foreligger med hensyn til det manglende gods.

§ 133. Efter innlastingen kan tilbaketreden fra fraktavtalen i lastehavnen eller under reisen ikke skje forsåvidt

lossing av godset vil medføre vesentlig ulempe for bortfrakteren eller skade for andre befraktere. Bestemmelsene i §§ 131 og 132 om bortfrakterens rett til erstatning og til å heve fraktavtalen i dens helhet får tilsvarende anvendelse.

Blir godset losset i mellomhavn, kan bortfrakteren i ethvert tilfelle kreve avstandsfrakt.

§ 134. Ved fastsettelse av erstatning for frakttap og annen skade skal hensyn tas til om bortfrakteren uten rimelig grunn har undlatt å ta med annet gods.

Selv om bortfrakteren ikke har krav på erstatning, skal befrakteren betale påløpen godtgjørelse for overliggetid og ytterligere opphold.

Gjensidig hevningsrett.

§ 135. Viser det sig, efter at fraktavtalen er sluttet, at utførelse av reisen vil utsette skib eller gods for opbringelse eller annen skade som følge av krig, blokade, oprør, borgerlige uroligheter eller sjørøveri, eller at en sådan fare er blitt vesentlig øket, kan så vel bortfrakteren som befrakteren heve avtalen uten plikt til å betale erstatning. Den som vil heve avtalen, skal gi meddelelse uten ugrunnet opphold. Gjør han ikke det, plikter han å erstatte den skade som derav følger.

Kan faren avverges ved at en del av godset blir tilbake eller losses, kan fraktavtalen bare heves for denne del. Bortfrakteren kan dog, når det ikke medfører skade for andre befraktere, heve fraktavtalen i dens helhet hvis ikke, på opfordring, erstatning betales eller sikkerhet stilles for frakttap og annen skade.

Bestemmelsene i § 129 og § 134, 2net ledd, om avstandsfrakt og om godtgjørelse for opphold får tilsvarende anvendelse.

§ 136. Blir skibet efter å ha inntatt last oppholdt på grunn av en hindring eller fare som nevnt i § 135, enten i lastehavnen eller i en havn som det anløper under reisen, fordeles omkostningene ved oppholdet på skib, frakt og ladning efter reglene om felles havari. Heves fraktavtalen, gjelder dette ikke omkostninger som derefter påløper.

III. Tidsbefraktning.

§ 137. Ved tidsbefraktning skal bortfrakteren, i den tid skibet står til rådighet for befrakteren, utføre de reiser som befrakteren i overensstemmelse med avtalen krever.

§ 138. Bortfrakteren skal sørge for at skibets tilstand, bemanning og utrustning oppfyller de krav som stilles i almindelig fraktfart. Han er dog ikke pliktig til å sørge for brensel til skibets maskineri eller for vann til kjelene.

§ 139. Befrakteren skal sørge for lasting, stuing og losing. Han kan ikke kreve annen medvirkning av skibsfører og mannskap enn den som er sedvanlig ved reisebefraktning i den pågjeldende fart. Betaling for overtidsarbeide og andre særlige utgifter ved sådan medvirkning skal befrakteren bære.

Må bortfrakteren erstatte eieren beskadigelse eller tap av gods som er en følge av lasting, stuing eller lossing og ikke skyldes pliktig medvirkning av skibsfører eller mannskap, skal befrakteren holde ham skadesløs.

§ 140. Utgifter ved utførelse av reisene som ikke påhviler bortfrakteren etter foranstående bestemmelser, skal befrakteren bære.

§ 141. Bortfrakteren er pliktig til å utstede konnossement for innlastet gods med de vilkår for befordringen som er sedvanlige i den pågjeldende fart. Pådrar han sig derved øket ansvar, skal befrakteren holde ham skadesløs.

§ 142. Bortfrakteren er ikke pliktig til å utføre en reise som vil utsette skibet eller de ombordværende for en fare som bortfrakteren ikke med rimelighet kunde ta i betraktning da avtalen blev sluttet. Heller ikke er han pliktig til å ta med lett antendelig, eksplosivt eller annet farlig gods.

§ 143. Bortfrakteren er pliktig til å la skibet tiltre ny reise, selv om den vil medføre overskridelse av den avtalte tid, når overskridelsen ikke går ut over det som må ansees for rimelig.

For sådan overskridelse betales tidsfrakt som for den avtalte tid.

§ 144. Tidsfrakten skal betales forskuddsvis for en måned ad gangen.

Tidsfrakt betales ikke for den tid som går tapt ved almindelig vedlikehold, ved utbedring av skade som ikke skyldes feil eller forsømmelse av befrakteren eller noen som han svarer for, eller for øvrig på grunn av bortfrakterens forhold.

§ 145. Blir skibet borte uten at det kan opplyses når ulykken inntraff, skal tidsfrakt betales for halvdelen av den tid som måtte påregnes å gå med til den del av reisen som efter siste underretning om skibet ikke var utført.

§ 146. Blir skibet for sent stillet til rådighet for befrakteren, eller inntreffer annen forsinkelse på bortfrakterens side, kan befrakteren heve fraktavtalen såfremt bortfrakteren, da avtalen blev sluttet, måtte innse at formålet med avtalen bli vesentlig forfeilet på grunn av forsinkelsen. Er bortfrakteren selv skyld i forsinkelsen, kan befrakteren heve avtalen hvis forsinkelsen ikke er av uvesentlig betydning.

Skal skibet efter fraktavtalen stilles til rådighet innen en

bestemt tid, medfører enhver overskridelse av tiden at befrakteren kan heve avtalen.

Gir bortfrakteren meddelelse om at skibet vil bli forsinket, må befrakteren, hvis han vil heve fraktavtalen, gjøre det uten ugrunnet opphold.

§ 147. Skade som følge av forsinkelse på bortfrakters side eller som følge av at skibet går tapt eller blir erklært for uistandsettelig, er bortfrakteren pliktig til å erstatte, med mindre det må antas at hverken han selv eller noen som han svarer for har gjort sig skyldig i feil eller forsømmelse.

§ 148. Blir tidsfrakten ikke betalt i rett tid, kan bortfrakteren heve avtalen og kreve erstatning for frakttap og annen skade..

§ 149. For skade på skibet som skyldes feil eller forsømmelse av befrakteren eller noen som han svarer for, har bortfrakteren krav på erstatning.

§ 150. Fraktens bidrag til felleshavari bæres av tidsbefrakteren.

Av bortfrakters andel i bergelønn, kan befrakteren kreve dekning for tidsfrakt og utgifter til brensel som påløper i anledning av bergningen. Resten deles likt.

IV. Konnossement.

Innhold og utstedelse.

§ 151. Ved konnossement forstås i denne lov et av bortfrakteren eller på hans vegne underskrevet dokument, hvori erkjennes at gods er innlastet til befordring og senere utlevering, med angivelse av dag og sted for utstedelsen, skibets navn, det innlastede gods samt hvor og til hvem (jfr. § 154) det skal utleveres.

§ 152. I konnossementet skal på forlangende tas inn opplysning om:

1. godsets art, godsets vekt, mål eller stykketall, pakningen og de nødvendige identitetsmerker,
2. godsets synlige tilstand,
3. fraktens størrelse og de øvrige vilkår for befordringen og utleveringen av godset,
4. avlasterens navn, tid og sted for innlastingen, skibets art, hjemsted og nasjonalitet og skipsførers navn.

Utstederen kan ta forbehold overfor avlasterens opplysninger om godset, forsåvidt han ikke med rimelighet har kunnet forvisse sig om deres riktighet.

§ 153. Avlasteren er ansvarlig overfor bortfrakteren for riktigheten av de opplysninger om godset som etter hans oppgave og forlangende er tatt inn i konnossementet.

§ 154. Som mottager kan i konnossementet efter avlastersens nærmere bestemmelse opgis en bestemt person, en bestemt person eller ordre, eller ihendehaveren.

Mottageren kan overdra sin rett til å kreve utlevering i henhold til konnossementet, selv om dette har påtegningen «ikke til ordre».

§ 155. Et konnossement utstedes i så mange eksemplarer som avlasteren forlanger. Antallet skal angis i teksten. Uterfærdiges flere eksemplarer, skal de være likelydende.

Innehaverens legitimasjon.

§ 156. Den som foreviser et konnossement og ved innholdet av dets tekst eller, når det er et ordrekonnossement, ved en sammenhengende rekke av transporterklæringer eller erklæring om overdragelse in blanco fremtrer som rett innehaver av konnossementet, er legitimert som mottager av godset.

Som ordrekonnossement ansees et konnossement utstedt til en bestemt person hvis ikke forbehold er tatt gjennom ordene «ikke til ordre» eller på annen måte.

Når et konnossement er utstedt i flere eksemplarer, er det på bestemmelsesstedet tilstrekkelig at mottageren legitimerer sig ved ett eksemplar. Annensteds enn på bestemmelsesstedet må dessuten de andre eksemplarer leveres tilbake eller sikkerhet stilles for krav som innehaverne måtte gjøre gjeldende mot bortfrakteren.

§ 157. Melder det sig flere mottagere som legitimerer sig ved forskjellige eksemplarer av konnossementet, skal godset legges op under sikker forvaring for rette vedkommendes regning, og underretning uten ophold gis dem som har meldt sig.

§ 158. Mottageren kan ikke kreve godset utlevert uten å deponere konnossementet og gi kvittering efterhånden som utleveringen skrider frem.

Når alt godset er utlevert, skal konnossementet leveres tilbake til bortfrakteren med påtegnet kvittering.

§ 159. Om mortifikasjon av et bortkommet konnossement gjelder reglene i lov av 6 mars 1869.

Saken anlegges på det sted hvor godset skal avleveres. Når innkallelsen til hovedforhandling er kunngjort eller retten ved kjennelse gir samtykke, kan godset kreves utlevert mot sikkerhet for krav som innehaveren av det bortkomne konnossement måtte gjøre gjeldende mot bortfrakteren.

Rettsforholdet mellem bortfrakter og innehaver.

§ 160. I forholdet mellem bortfrakter og mottager ifølge konnossement bestemmer dette vilkårene for befordringen og

utleveringen av godset. Bestemmelser i fraktavtalen som ikke er optatt i konnossementet, kan ikke gjøres gjeldende overfor mottageren, med mindre konnossementet henviser til dem.

Godtgjørelse for overliggetid og annet opphold ved lastingen kan ikke avkreves mottageren, med mindre kravet er ført på konnossementet. Er laste- og lossetid fastsatt under ett, kan det ikke overfor mottageren gjøres gjeldende at det er anvendt for lang tid til lastingen, hvis ikke den anvendte tid er angitt i konnossementet.

§ 161. Bortfrakteren er ansvarlig for riktigheten av de opplysninger som i konnossementet er gitt om godset, forsåvidt han ikke har tatt forbehold eller mottageren måtte forstå at riktigheten ikke er undersøkt av bortfrakteren.

Har bortfrakteren visst eller burde han ha innsett at en opplysning om godset er uriktig, blir han ikke fri for ansvar, selv om forbehold er tatt, med mindre konnossementet inneholder uttrykkelig bemerkning om at opplysningen er uriktig.

§ 162. Er en skade på godset eller en mangel ved pakningen ikke nevnt i konnossementet, skjønt bortfrakteren har opdaget eller ved anvendelse av vanlig oppmerksomhet kunde ha opdaget den, blir han overfor mottageren ansvarlig for skaden eller mangelen.

Det samme gjelder skade som følge av at godset er lastet på dekk, hvis ikke dette er nevnt i konnossementet.

§ 163. Svarer godset ikke til konnossementets innhold, kan mottageren forlange at bortfrakteren skal opplyse om avlasteren har forpliktet sig til å holde bortfrakteren skadesløs for uriktig eller ufullstendig opgave (indemnitetserklæring) og, i så fall, hvad erklæringen går ut på.

Rettserhverv i god tro.

§ 164. Er et ordre- eller ihendehaverkonnossement utstedt i flere eksemplarer som eieren av godset har overdratt til forskjellige kjøpere eller panthavere, og har en av dem i god tro og med sådan adkomst som nevnt i § 156 fått godset utlevert på bestemmelsesstedet, er han ikke pliktig til å levere det fra sig til de andre.

§ 165. Et bortkommet ordre- eller ihendehaverkonnossement kan ikke kreves tilbake fra den som i god tro har erhvervet det gjennom overdragelse med sådan adkomst som nevnt i § 156.

§ 166. Den rett en selger har på grunn av manglende betaling til å hindre utlevering av godset til kjøperen eller hans bo eller til å kreve det tilbakelevert, kan ikke utøves

mot tredjemann som i god tro har erhvervet et ordre- eller ihendehaverkonnossement ved overdragelse med sådan adkomst som nevnt i § 156.

Mottakskonnossement og gjennomgangskonnossement.

§ 167. Ved mottakskonnossement forstås i denne lov et av bortfrakteren eller på hans vegne underskrevet dokument hvori erkjennes at gods er mottatt til befordring med skib og senere utlevering, med angivelse av dag og sted for utstedelsen, det mottatte gods samt hvor og til hvem det skal utleveres.

Er mottakskonnossement utstedt, får bestemmelsene i dette kapitel tilsvarende anvendelse. Det må ikke efter innlastingen utstedes konnossement uten at mottakskonnossementet leveres tilbake.

§ 168. Ved gjennomgangskonnossement forstås i denne lov et av bortfrakteren eller på hans vegne utferdiget dokument av innhold som nevnt i § 151 eller § 167, når det er anført at befordringen av godset delvis skal utføres ved en annen fraktfører. På sådant dokument får bestemmelsene om konnossement og mottakskonnossement i dette kapitel tilsvarende anvendelse.

Er gjennomgangskonnossement utstedt, må det ikke for en del av befordringen utstedes særskilt konnossement uten at det deri angis at godset er under befordring på gjennomgangskonnossement.

V. Passasjerbefordring.

§ 169. Er i en avtale om passasjerbefordring en bestemt person nevnt som passasjer, kan han ikke overdra sine rettigheter efter avtalen til en annen.

Er reisen påbegynt, kan passasjeren ikke i noe tilfelle overdra sine rettigheter.

§ 170. Passasjeren er pliktig til å rette sig efter de forskrifter som blir gitt for god skikk og orden ombord.

Bestemmelsene i sjømannslovens §§ 54 og 61 får tilsvarende anvendelse.

§ 171. Fra innskibningen til utskibningen påhviler det bortfrakteren å sørge for passasjerens sikkerhet og vareta hans tarv på sedvanlig måte.

Skade på person som i dette tidsrum rammer passasjeren er bortfrakteren pliktig til å erstatte, såfremt det må antas at den skyldes feil eller forsømmelse av ham selv eller noen som han svarer for.

I innenriks fart kan bortfrakteren ikke ta annet forbehold om innskrenkning i sitt ansvar enn at erstatningen ikke skal overstige 20 000 kroner for hver passasjer. Under forutsetning av gjensidighet kan Kongen utvide denne bestemmelse til også å gjelde fart mellom Norge og andre stater.

§ 172. Om reisegods som overgis i bortfrakterens varetekt gjelder det samme som er bestemt om annet gods i §§ 91—93 og §§ 118—123.

§ 173. Beskadigelse og tap av reisegods som ikke er overgitt i bortfrakterens varetekt, er han pliktig til å erstatte såfremt det må antas at skaden skyldes feil eller forsømmelse av ham selv eller noen som han svarer for.

Bestemmelsene i §§ 119—121 får tilsvarende anvendelse, og de begrensninger i ansvaret som omhandles i § 122, 2net ledd, gjelder selv om bortfrakteren ikke har tatt forbehold.

Penger, verdipapirer og kostbarheter erstattes ikke efter bestemmelsene i denne paragraf.

§ 174. Har reisegods forårsaket skade, er passasjerens ansvarlig efter bestemmelsene i § 97.

§ 175. Reisegods som er overgitt i bortfrakterens varetekt, er han ikke pliktig til å utlevere før passasjerens har betalt for befordringen og for kost under reisen.

Blir betalingen ikke erlagt, kan godset legges op under sikker forvaring for passasjerens regning, og bortfrakteren kan gjennom offentlig auksjon eller på annen betryggende måte selge så meget at hans krav blir dekket.

§ 176. Blir skibets avgang fra det sted hvor reisen begynner, vesentlig forsinket, kan passasjerens heve avtalen.

Går skibet tapt eller blir det erklært for uistandsettelig før reisen er påbegynt, opphører avtalen å gjelde.

§ 177. Inntreffer under reisen et sådant ophold at det ikke med rimelighet kan forlanges at passasjerens skal vente, eller går skibet tapt eller blir det erklært for uistandsettelig efter at en del av reisen er utført, er bortfrakteren pliktig til å sørge for at passasjerens og hans reisegods blir befordret videre til bestemmelsesstedet med skib eller annet befordringsmiddel, hvis det kan gjøres uten uforholdsmessig utgift.

Sørger bortfrakteren ikke for viderebefordringen, kan passasjerens heve avtalen.

§ 178. Skade som følge av forsinkelse på bortfrakterens side eller som følge av at skibet går tapt eller blir erklært for uistandsettelig, er bortfrakteren pliktig til å erstatte, med mindre det må antas at hverken han selv eller noen som han svarer for har gjort sig skyldig i feil eller forsømmelse.

§ 179. Må passasjerens i en mellomhavn opholde sig i land på grunn av havari eller andre forhold som vedkommer skibet,

skal bortfrakteren bære de utgifter som dette med rimelighet medfører.

§ 180. Tiltrer passasjeren ikke reisen, eller avbryter han den, har bortfrakteren rett til erstatning, med mindre passasjeren er død eller hindret ved sykdom eller annet gyldig forfall og bortfrakteren underrettes uten ugrunnet opphold. Ved fastsettelse av erstatningen tas hensyn til om bortfrakteren uten rimelig grunn har undlatt å ta med en annen passasjer.

§ 181. Bestemmelsene om gjensidig hevningsrett i § 135, 1ste ledd, får tilsvarende anvendelse.

§ 182. Avbrytes reisen efter § 177, 2net ledd, § 180 eller § 181, får bestemmelsene om avstandsfrakt i § 129 tilsvarende anvendelse.

Har bortfrakteren oppebåret betaling ut over det som således tilkommer ham, skal han betale det overskytende tilbake.

§ 183. Bestemmelsene i §§ 170—174 gjelder også når et skib bortfraktes til personbefordring. For øvrig får de almindelige bestemmelser om befraktning tilsvarende anvendelse så langt de passer.

Sjette kapitel, Om bodmeri, er ophevet ved lov 31 mai 1929 nr. 4.

Syvende kapitel.

Om havari.

§ 187. Til almindelig havari (groshavari, felleshavari) henregnes enhver skade, som forsettlig tilføies skib eller ladning for å søke frelse fra en begge truende fare så vel som alle andre opofrelser, der gjøres i det nevnte øiemed, samt skade og omkostninger, der har vært forbundne med eller vært en umiddelbar følge av sådanne foranstaltninger. Almindelig havari bæres av skib, frakt og ladning i forhold til deres verdier, bestemt efter de i §§ 207—212 gitte regler.

§ 188. Som almindelig havari godtgjøres således navnlig:

1. Gods og skibstilbehør, som kastes overbord for å lette skibet i havsnød eller for å undgå forfølgning av fiender eller sjørøvere, så vel som gods og tilbehør, som skylles overbord ved kastningen, og annen skade, der følger av denne eller av de foranstaltninger, den nødvendiggjør.
2. Mast, seil eller annet tilbehør, som kappes, anker og kjetting, som frastikkes, samt skade som følger av kapningen eller frastikningen, når opofrelsen skjer for å frelse skib og ladning fra felles fare, såsom for å hindre skibbrudd eller sammenstøt.

3. Skade, som tilføies skib eller ladning for å avverge ilds-fare eller slukke utbrutt ild, for å bringe vannet til pum-pene eller skaffe styrtssjøer avløp.
4. Omkostninger for i nød å opnå bistand til å bringe skib og ladning ut av en felles fare, så vel som skade, som tilføies skib eller ladning av fartøier, hvis hjelp benyttes.
5. Skade, som tilføies skib eller ladning derved, at skibet forsettlig settes på grunn for å undgå større felles fare, dog kun forsåvidt deri kan antas å ligge en opofrelse.
6. Skade, som tilføies skib eller ladning, og omkostninger, som has for å ta skibet av grunn og bringe dette samt ladningen i sikkerhet. Blir reisen ikke fortsatt, fordi skibet ikke kan tas av grunn, eller fordi det erklæres for uistandsettelig, henregnes til almindelig havari alene den skade, som er skjedd, og de omkostninger, som er påløpet, innen det blev åpenbart, at reisen ikke vilde kunne fort-settes.
7. Omkostninger, som er forbundet med å søke nødhavn for å frelse skib og ladning, såsom når skibet er blitt usjø-dyktig på reisen, eller dennes fortsettelse på grunn av utbrutt krig eller plutselig isgang vilde utsette både skib og ladning for øiensynlig fare.

De omkostninger, der i medfør herav blir å henregne til almindelig havari, er navnlig: lospenger, fyr-, merke- og havneavgift samt andre omkostninger ved skibets op-hold i nødhavnen; utgiftene ved ladningens lossing, lag-ring, gjeninnlastning og stuving, når lossingen enten er skjedd for å bringe skibet inn i havnen eller nødvendig-gjort av den samme årsak, som har tvunget skibet til å søke nødhavn, samt kost- og månedspenger til skibs-fører og mannskap for den tid, skibet nødes til å hen-ligge i nødhavnen av den grunn, som har tvunget til å søke den, dog kun forsåvidt disse omkostninger ikke har kunnet spares ved avmønstring. Blir opholdet i nødhav-nen forlenget av annen grunn, såsom når reisens fort-settelse hindres ved is eller værforhold, eller blir istand-settelsen unødig forhalet, henregnes ikke kost- og må-nedspenger for den således forlengede tid til almindelig havari. Ender reisen i nødhavn, blir utgiftene å henregne til almindelig havari kun inntil den tid, da det blev be-stemt, at reisen skulde ende der.

Tap ved svinning, utlekning og beskadigelse av ladin-gen som følge av opholdet i nødhavn så vel som omkost-ninger for å forhindre sådant tap henregnes ikke til almin-delig havari. Beskadigelse, der tilføies ladningen ved lossing eller innlastning i nødhavn, hører kun til almin-

delig havari, når den hitrører derfra, at lossing eller innlasting har måttet skje ved hjelp av lektere eller på annen usedvanlig måte.

De særlige omkostninger i nødhavn, der foranlediges derved, at ladningen er av farlig beskaffenhet, henregnes ikke til almindelig havari.

Utgifter til midlertidig istandsettelse i nødhavn (nødreparasjon) av en skade, der ikke henregnes til almindelig havari, erstattes dog som sådant, når derved er spart omkostninger, som ellers hadde vært nødvendige, og som vilde ha henhørt under almindelig havari.

8. Tap og beskadigelse, der tilføies ladningen ved i nød å benytte innlastet gods til reisens fremme eller på annen måte til frelse for skib og ladning, likeledes tap og beskadigelse av skibets tilbehør ved i nød å benytte sådant i annet øiemed, enn dets bestemmelse tilsikter.

Hvad der forbrukes av et dampskibs kullbeholdning og maskinformødenheter for å bringe skibet av grunn og til pumpning, når det er sprunget lekk, erstattes som almindelig havari, likeledes hvad der forbrukes til skibets flytning samt til lossing og gjeninnlasting i nødhavn, når disse utgifter er almindelig havari, derimot ikke, hvad der forbrukes ved å søke inn til og ved atter å forlate nødhavnen eller i øvrig på grunn av reisens forlengelse, selv om denne er forårsaket ved et almindelig havari.

9. Skade, som forsettlig tilføies skib eller ladning for å lette forsvar mot fiender eller sjørøvere, skade, som lides under forsvaret, krigsmidler, der forbrukes ved dette, samt gods eller penger, som utgis for å frelse eller frigjøre skib og ladning.

10. Utgifter til kur, pleie og underhold, mens sykebehandlingen varer for skibsfolk, som er kommet til skade ved forsvar mot fiender eller sjørøvere eller ved utførelse av foranstaltninger, der treffes til frelse for skib og ladning, begravelsesomkostninger for de døde og den forøkede utgift, som foranlediges derved, at andre folk må antas istedenfor de sårede og de døde.

11. Frakt, der tapes som følge av et almindelig havari.

12. Omkostninger og tap som har vært forbundet med å tilveiebringe de fornødne penger til dekning av et almindelig havari, navnlig provisjon, renter og assuransepremier av utlagte penger og tap der på grunn av prisforskjell lides ved salg av gods i nødhavn til havariets dekning.

13. Salær til den kommisjonær, som har vært antatt til å utføre de havariet vedrørende forretninger.

14. Omkostningene ved sjøforklaring, besiktelses-, skjønns- og taksasjonsforretninger eller ved tilveiebringelsen av andre bevisligheter, der utfordres til beregning og fordeling av et almindelig havari, samt omkostningene herved (dispareringen).

§ 189. Til almindelig havari henregnes ikke skade, der lides ved en ulykkelig hendelse, som inntreffer under utførelsen av de foranstaltninger, der foretas til frelse av skib og ladning, selv om opofrelsen derved undgås, ei heller skade, som kun står i en tilfeldig eller middelbar forbindelse med disse foranstaltninger.

Således godtgjøres ikke under almindelig havari: stang, som brekkes ved vindens makt, mens man er i ferd med å kappe masten, selv om mastens kapning derved avverges; skade på skib og ladning ved storm, ild, tyveri eller annen hendelse under opholdet i nødhavn; tap forårsaket ved, at ladningen på grunn av et almindelig havari ikke kan leveres i rette tid; fordyret assurance av skibet eller tap av forventet frakt på grunn av det ophold, havariet har medført.

§ 190. Som almindelig havari godtgjøres ikke:

1. Gods som er innlastet uten bortfrakterens vitende, samt penger, verdipapirer og kostbarheter som ikke har vært behørig opgitt etter § 93, 2net ledd.
2. Dekkslast, som kastes, eller skade på dekkslast, som er en følge av kastning eller annen foranstaltning, der i havsnød treffes til frelse for skib og ladning, med mindre kastningen finner sted for å lette skibet, efterat det er kommet på grunn.

Til dekkslast regnes ikke alene gods, som er lastet på skibets åpne dekk, i dets båter eller utenbords, men også hvad der er lastet i sådan overbygning, om ikke er bygget inn i skibets faste spantesystem eller på annen måte yder tilstrekkelig sikkerhet imot sjøskade og overbordskylning.

3. Skade, som ved sådanne foranstaltninger tilføies skibstilbehør, der var henliggende på dekket uten der å ha sin rette plass.
4. Skade ved presning med seil (prangning), selv om denne skjer for å undgå stranding eller undkomme fra fiender eller sjørøvere; skade på seil og på et dampskibs kjeler eller maskin, med mindre sådan skade oppstår ved forsøk på å ta skibet av grunn, samt skade på skibspumpene foranlediget ved pumpning for å holde skibet lens.
5. Tap, foranlediget ved bortkapning av master, rundbolter eller annet inventarium, der forinnen er brekket ved et særlig havari, selv om bortkapningen er nødvendig for å undgå en for skib og ladning truende fare.

6. Skade, som påføres selvantendt eller varm ladning ved overbordkastning, påsprøtning av vann eller annen slukningsforanstaltning, og, i ethvert tilfelle av ild ombord, skade, som ved sådan foranstaltning tilføies deler av ladningen, der allerede var antendt av ilden.

7. Omkostninger, der er en følge av, at skibet på grunn av mangler ved dets forsyning med proviant eller utrustningsgjenstander eller som følge av ishindring eller værforhold har måttet søke nødhavn.

§ 191. Havarifordeling utelukkes ikke derved, at den fare, som gjør opofrelsen nødvendig, kan tilregnes noen, men den skyldige kan ikke fordre erstatning for den skade, han selv lider ved havariet. Må faren tilregnes skipsføreren eller noen annen, for hvem rederen i medfør av § 8 bærer ansvar, har denne ikke rett til erstatning for den skade, han lider.

Har skipsføreren eller noen, som ifølge sin stilling ombord har handlet på skipsførerenes vegne, feilet ved bedømmelsen av farens bekaffenhet eller ved valget av midler til å avverge faren, utelukkes ikke derved havarifordeling, men rederen kan ikke fordre den skade, han har lidt, erstattet, med mindre den begåtte feil efter de forhåndenværende omstendigheter må anses som undskyldelig.

Den, som således taper rett til erstatning eller har måttet utrede havaribidrag på grunn av en annens feil, kan kreve erstatning hos den, hvem ansvaret påhviler.

§ 192. Havarifordeling utelukkes ikke derved, at det med opofrelsen tilsiktede øiemed ikke opnåes ved denne.

§ 193. Havarifordeling utelukkes ikke derved, at opofrelsen har omfattet enten hele skibet eller hele ladningen, ei heller derved, at efter havariet alene skibet eller alene ladningen, helt eller delvis, berges.

§ 194. Når en opofrelse må gjøres, er det skipsførerenes plikt å påse, at tapet ikke blir større, enn øiemedet utkrever. Således bør ved kastning av ladning og skibstilbehør de tungeste og minst kostbare gjenstander såvidt mulig kastes først fremfor de lettere og mere kostbare.

Har skipsføreren ved uriktig forhold forårsaket større skade enn nødvendig, kommer for såvidt § 191 til anvendelse.

§ 195. Hvis omstendighetene tillater det, bør skipsføreren, forinnen han foretar noen handling, der kan medføre havarifordeling, rådføre sig med de kyndigste og mest erfarne av mannskapet. Beretning herom bør, såsnart skje kan, av skipsføreren innføres i dagboken eller, hvis ingen dagbok føres ombord, optegnes på annen måte for å kunne fremlegges ved sjøforklaringen. I beretningen skal alle de omstendigheter optas, som kan ha betydning for havariets beregning og for-

deling, navnlig grunnen til opofrelsen, en såvidt mulig nøiaktig fortegnelse over de opofrede gjenstander eller annen opplysning om skadens omfang.

§ 196. Skade på skib og tilbehør blir å takseres ved lovlig skjønn på det sted, hvor istandsettelsen skjer, hvis denne foretas underveis, og ellers på det sted, hvor reisen ender (jfr. § 41).

For hver enkelt skade skal der angis, hvad dens avhjelpning vil koste, og når nye gjenstander skal anskaffes istedenfor de beskadigede, skal der anføres såvel, hvad de nye vil koste, som hvad de beskadigede er verd.

All skade, der hitrører fra elde, brøstfeldighet eller desslike, bør holdes adskilt fra den, der er lidt ved havari, og særskilt takseres.

§ 197. Ved beregningen av almindelig havari på skib tilbehør legges taksasjonssummen til grunn, når skaden ikke istandsettes, eller når taksasjonssummen er mindre enn det beløp, der er medgått til istandsettelsen, hvorimot de virkelige istandsettelsesomkostninger legges til grunn, når disse er mindre.

§ 198. Ved erstatning av skade på jernskib godtgjøres beløpet fullt ut for skade på skrog samt på master og rundbolter av jern, når skibet på den tid, havariet inntraff, ikke har vært 5 år i sjøen, regnet fra tiltredelsen av dets første reise. Er sådan skade inntrådt senere, men innen skibet har vært 10 år i sjøen, avdras $\frac{1}{6}$ for forskjellen mellom gammelt og nytt, og har skibet vært lengere tid i sjøen, avdras $\frac{1}{3}$. Skade på dampmaskinen erstattes fullt ut, hvis maskinen ikke har vært 3 år i bruk, da skaden inntraff; skjer skaden senere, men innen maskinen har vært 6 år i bruk, avdras $\frac{1}{6}$, og har den vært i bruk i lengere tid, avdras $\frac{1}{3}$. Skade på master og rundbolter av tre samt på stående rigg erstattes fullt, hvis skibet ikke har vært et år, og annen skade likeså, hvis det ikke har vært et halvt år i sjøen; skjer skaden senere, avdras $\frac{1}{3}$; dog gjøres intet avdrag for ankere, og for ankerkjettinger avdras kun $\frac{1}{6}$.

Er skibet et treskib, erstattes skade på skroget fullt ut, når skibet ikke har vært 2 år i sjøen, da havariet inntraff; er skaden skjedd senere, avdras $\frac{1}{3}$ for forskjellen mellom gammelt og nytt. Annen skade erstattes således, som ovenfor er bestemt med hensyn til jernskib.

I den således beregnede erstatningssum avdras verdien av de gjenstander, der erstattes med nye, således som denne verdi er fastsatt i taksasjonsforretningen, eller, hvis auksjonssalg har funnet sted, nettoutbyttet av salget.

Skal skibet ha ny metallhud, beregnes erstatningen så-

ledes, at der fra, hvad det koster å underlegge en ny hud av samme materiale og av samme vekt, som den gamle hadde, da den var ny, fradras metallverdien av den beskadigede hud, hvorefter restbeløpet godtgjøres med et fradrag for kobber eller yellowmetall av $\frac{1}{60}$ og for sink eller annet metall av $\frac{1}{30}$ for hver hel måned, beregnet til 30 dager, som er forløpen, etterat den hud, som skal erstattes, blev påsatt skibet. Har en hud av kobber eller yellowmetall ligget mere enn 5 år under og en hud av annet metall mere enn $2\frac{1}{2}$ år, gis ingen erstatning.

§ 199. Er skibet enten helt gått til grunne som følge av almindelig havari, eller har det ved havariet lidt så stor skade, at det erklæres for uistandsettelig, kommer den verdi, skibet i opofrelsesøieblikket må antas å ha hatt, til erstatning med fradrag av utbyttet av, hvad der måtte være reddet.

§ 200. Erstatningen for varer, der er tapt ved et almindelig havari, beregnes efter gangbar pris for sådant gods på bestemmelsesstedet ved skibets ankomst dertil eller, dersom det øvrige gods ikke når frem til bestemmelsesstedet, efter prisen på det sted, hvor reisen ender, dog med fradrag av frakt, toll og andre omkostninger, som bespares for eieren derved, at godset ikke når frem til bestemmelsesstedet.

Kan den gangbare pris ikke på annen måte opplyses, blir verdien å fastsette ved lovlig skjønn.

Er godset solgt i nødhavn kan det alltid fordres erstatning med minst det beløp, som er innvunnet ved salget.

§ 201. Er varer beskadiget ved et almindelig havari, beregnes som erstatning forskjellen mellem varenes verdi i ubeskadiget stand, bestemt på den i foregående paragraf angitte måte, og de beskadigede varers verdi med det i samme paragraf bestemte avdrag. Den sistnevnte verdi ansettes til nettoutbyttet av de beskadigede varer, såfremt de er solgt, innen havariet opgjøres, men bestemmes ellers ved lovlig skjønn.

§ 202. Har de varer, der er tapt eller beskadiget ved et almindelig havari, allerede forinnen vært forringet i verdi, som følge av særlig havari, indre bederelse eller av annen årsak, eller er de ved et almindelig havari beskadigede varer blitt ytterligere forringet i verdi ved begivenheter, der er det almindelige havari uvedkommende, blir et til sådan forringelse svarende beløp å avdra i erstatningsbeløpet. Avdragets størrelse fastsettes ved lovlig skjønn ved hvilket der tas særlig hensyn til den skade, som andre varer av samme eller lignende art, der ikke er blitt beskadiget ved det almindelige havari, har lidt ved samme leilighet og av samme årsak.

§ 203. Varer, for hvilke konnossement ikke er utstedt, og om hvis innladning heller ikke fyldestgjørende opplysning has i manifest, ladningsbok eller på annen måte, erstattes ikke i almindelig havari.

For skibsførers, mannskaps og passasjerers klær og reisefornødenheter gis erstatning, når de opplyses å være tapt ved almindelig havari.

§ 204. Frakt for gods, som er gått tapt ved et almindelig havari, eller som er solgt i nødhavn til dekning av havariomkostninger, godtgjøres i havariberegningen med det samme beløp, som vilde ha vært å erlegge av det, hvis det var forblitt i skibet inntil godsets bestemmelsessted, eller, hvis reisen avbrytes, inntil det sted, hvor reisen ender. Fra beløpet av den tapte frakt dras de særlige omkostninger, som måtte være spart for rederen derved, at godset er blitt opofret eller solgt.

§ 205. Retten til erstatning bortfaller helt eller delvis, når en gjenstand efter først å være beskadiget ved et almindelig havari, senere ødelegges eller lider skade ved et særlig havari, dersom det med sikkerhet kan skjønnes, at tapet, selv om det almindelige havari ikke hadde funnet sted, vilde være blitt helt eller delvis bevirket ved det senere særlige havari.

På samme måte bortfaller eller nedsettes havarierstatningen, når det med sikkerhet kan skjønnes, at gjenstander, der er tapt ved et almindelig havari, vilde være blitt tilintetgjort eller beskadiget ved et senere særlig havari, såfremt de var forblitt ombord.

§ 206. Skade, der hitrører dels fra et almindelig havari, dels fra et særlig havari, likesom omkostninger, der er felles for begge, blir efter et billig skjønn å fordele mellom begge havarier.

§ 207. Skibet bidrar til almindelig havari efter

1. den verdi, hvortil det ved ankomsten til det sted, hvor reisen ender, takseres ved lovlig skjønn, og
2. det beløp, der i havariberegningen godtgjøres for skade på skibet, dog kun, forsåvidt istandsettelse av skaden ikke allerede har funnet sted.

Har skibet, efterat det almindelige havari inntraff, motatt forbedring, eller er der foretatt istandsettelse av skade, der ikke hitrører fra almindelig havari, blir skibets takserte verdi å nedsette med det beløp, hvortil forbedringen eller istandsettelsen vurderes.

§ 208. Ladningen bidrar til almindelig havari efter

1. verdien av det gods, som fantes ombord, da havaritifellet inntraff, og som er i behold, når reisen ender, hvilken verdi bestemmes overensstemmende med de i §§ 200 og 201 gitte regler,

2. de beløp, der beregnes som erstatning for gods, som er opofret eller beskadiget ved almindelig havari på reisen, samt
3. de erstatningssummer som tilkommer en ladningseier hos rederen for gods som under reisen er tapt eller beskadiget eller solgt til skibets behov.

§ 209. Frakten bidrar til almindelig havari efter halvdelen av

1. den frakt, som er fortjent ved reisens ende, og
2. den erstatning, der godtgjøres i havariberegningen for tapt frakt.

Er ingen bestemt frakt betinget, beregnes den efter regelen i § 124.

§ 210. Er fraktforskudd ydet således, at det ikke skal tilbakebetales, hvis på grunn av ulykkestilfelle ingen frakt fortjenes, påhviler det ikke rederiet å bidra til almindelig havari for sammes beløp.

§ 211. I de efter reglene i §§ 207—210 bestemte bidragspliktige verdier fradras såvel havaribidrag til senere almindelig havari på reisen som omkostninger, der måtte være påløpne for å frelse eller bevare de bidragspliktige gjenstander og ikke skal godtgjøres som almindelig havari.

§ 212. Fritatt for å bidra til almindelig havari er

1. levnetsmidler, kull og andre maskinfornødenheter samt krigsforråd,
2. skibsførers og mannskaps hyre og
3. samtlige ombordværende personers klær og reisefornødenheter, samt hvad de bærer hos sig.

Er imidlertid sådanne gjenstander, som henhører under nr. 3, opofret eller beskadiget ved et almindelig havari, deltar eieren i tapfordelingen med de beløp, der godtgjøres for dem i havariberegningen.

§ 213. Beregning og fordeling av tapet ved almindelig havari skjer på det sted, hvor skib og ladning skilles ad, og efter der gjeldende lov.

Havariberegning utføres her i landet av dertil beskikkede dispasjører. Tvistigheter om en dispasjes riktighet avgjøres av domstolene.

§ 214. Skibsføreren er pliktig til uten ufornödent opphold å foranstalte det fornødne for å få havarifordelingen utført.

Enhver, hvem havariet angår, er pliktig til for sitt vedkommende å meddele alle opplysninger og bevisligheter, som dispasjøren anser for nødvendige.

§ 215. Dersom gjenstander, der i havarifordelingen er optatt som tapt ved almindelig havari, senere kommer til

stede, eller noe av det som almindelig havari beregnede tap senere erstattes av den, der har forvoldt skaden, blir den hele havarifordeling å endre ved en tilleggsberegning. Derimot må havariets opgjørelse ikke utsettes alene av den grunn, at det måtte være utsikt til å få opofrede gjenstander tilbake eller til å få erstatning for skade.

§ 216. For havaribidrag av skib og frakt hefter den bidragspliktige med den begrensning som er fastsatt i 10de kapitel.

For havaribidrag av ladning hefter eieren med denne, men ikke personlig.

§ 217. Et skib, hvorpå havaribidrag hviler, må ikke forlate det sted, hvor skib og ladning skilles, og gods, som hefter for sådant bidrag, må ikke utleveres til eieren, forinnten havaribidraget er betalt, eller der, forsåvidt som beløpet ikke er bestemt, er stillet sikkerhet derfor.

§ 218. All skade eller omkostning for skib og gods, som hithører fra ulykkelig hendelse på en sjøreise, og som ikke henhører under almindelig havari eller i medfør av særlig forskrift behandles efter de derom gitte regler (jfr. § 136), blir som særlig (partikulært) havari å bære av den eller de gjenstander, som skaden rammer eller omkostningen vedkommer.

Er omkostninger, der blir å henhøre under særlig havari, anvendt under ett for skib og ladning eller for flere deler av ladningen, fordeles de i billig forhold over de verdier, til hvis fordel de er anvendt, idet de for fordeling av almindelig havari gjeldende regler såvidt mulig kommer til anvendelse. Omkostninger, der er anvendt på å berge ladningen, bæres forholdsvis av denne og av den frakt, der utredes av det bergede gods.

Når det forlanges av noen, som er interessert i sådant havari, skal dets beregning og fordeling foretas av en dispassjør.

Attende kapitel.

Om skade ved sammenstøt.

§ 219. Hvad der på skib skal iakttas til undgåelse av sammenstøt, bestemmes ved regler, som gis av Kongen.

§ 220. Når skade på skib, gods eller person forårsakes ved sammenstøt mellom skib, og skylden ligger på den ene side alene, da skal den skyldige erstatte skade og tap, som derved er forvoldt.

Er der skyld på begge sider, skal enhver av de skyldige erstatte skaden efter forholdet mellom beskaftenheten av de på hver side begåtte feil. Gir omstendighetene ikke støtte for en fordeling i et bestemt forhold, deles skaden likt.

Hver enkelt av de skyldige er bare ansvarlig for den del av erstatningen som faller på ham. Når skade på person er voldt, kan dog den erstatningsberettigede inntale den hele erstatning hos hvilken som helst av de skyldige. Har en av dem måttet utrede mere enn den del som faller på ham, kan han kreve det overskytende tilbake av den annen skyldige, og inntre i den sjøpanterett som er tillagt erstatningsfordringen.

Dog skal ikke noe beløp kunne søkes tilbake på denne måte, som på grunn av en lovbestemt eller kontraktsmessig begrensning av eller fritagelse for ansvar eller av noen annen grunn ikke kunde være inntalt direkte av den erstatningsberettigede.

Ved bedømmelsen av spørsmålet om skyld skal retten ta i særlig betraktning, hvorvidt der var tid til overlegg eller ikke.

§ 221. Er sammenstøtet følge av ulykkelig hendelse, eller kan det ikke opplyses, at det er forårsaket ved skyld på noen av sidene, bærer hvert skib sin skade.

§ 222. (Ophevet ved lov 4 februar 1938 nr. 2.)

§ 223. Når skib støter sammen, påligger det enhver av skibsførerne, såvidt det kan skje uten særlig fare for eget skib, dets besetning og passasjerer, å yde det annet skib og dettes besetning og passasjerer all den hjelp, som er mulig og fornøden til frelse fra den ved sammenstøtet opståtte fare, likeledes for den annen skibsfører å opgi sitt eget skibs navn og hjemsted, så vel som det sted eller den havn, hvorfra det kommer, og hvortil det er bestemt. Samme forpliktelse påhviler en skibsfører, når hans skib støter sammen med båt.

§ 223 a. Hvad der i denne lov er bestemt om sammenstøt mellom skib, får også anvendelse, når et skib ved sin manøvrering eller på annen måte forårsaker skade på et annet skib eller ombordværende personer eller gods, uten at sammenstøt mellom skibene har funnet sted.

Ved bestemmelsene i dette kapitel gjøres ingen forandring i de regler, som inneholdes i lov om ulykkesforsikring for sjømann av 18 august 1911 §§ 32—36 (nu: lov 24 juni 1931 nr. 11 § 28).

Niende kapitel.

Om bergning.

§ 224. Enhver som berger skib der er forulykket eller stedt i nød, eller som berger ombordværende gods eller noe som har hørt til sådant skib eller gods, og enhver som medvirker ved bergningen, har rett til bergelønn. Rett til andel i bergelønnen har også den som har reddet menneskeliv fra skibet under den nød som har gitt anledning til bergningen, eller som har medvirket til redningen.

Den som har påtvunget bergning mot uttrykkelig og beføiet forbud av den som har kommandoen ombord, har ikke rett til bergelønn.

Bergelønn kan kreves, selv om det bergende skib tilhører samme reder som det bergede skib.

Har noen ved overenskomst påtatt sig å yde skibet tjeneste ved losning eller bugsering eller på lignende måte, og skibet kommer i nød, har han ikke rett til bergelønn, uten forsåvidt den hjelp han derunder har ydet, ikke kan anses overtatt i overenskomsten.

Kan partene ikke enes om bergelønnens størrelse, blir denne å bestemme av retten, med mindre det bergedes verdi ikke overstiger 500 kroner, i hvilket tilfelle den bestemmes av fylkesmannen.

For bergelønn hefter eieren av et skib med den begrensning som er fastsatt i 10de kapitel. Eieren av ladning eller andre gjenstander hefter med disse, men ikke personlig.

§ 225. Ved bestemmelse av bergelønn blir å ta i betraktning:

1) i første rekke:

- a) den utstrekning, hvori bergningen er lykkedes;
- b) den kyndighet og dyktighet, hvormed bergernes arbeide har vært utført, og den tid og anstrengelse, det har kostet;
- c) den fare, hvorfor det bergede skib, dets besetning, passasjerer eller gods har vært utsatt;
- d) den fare, hvorfor bergerne eller deres eiendeler har vært utsatt;
- e) den risiko for erstatningsansvar likeoverfor tredjemann og for annet tap, som bergerne måtte ha utsatt sig for;
- f) den skade på liv, helbred eller gods, bergerne har lidt, de utgifter og tap, de har hatt, samt verdien av det ved bergningen anvendte redskap;
- g) den omstendighet, at det av bergerne anvendte skib har vært særlig utrustet for bergning.

2) i annen rekke:

det bergedes verdi.

Er en berger selv skyld i den fare, som gjør bergning nødvendig, eller har han gjort sig skyldig i tyveri, underslag eller annen uredelig omgang med godset, kan retten erklære kravet på bergelønn helt eller delvis forapt.

§ 226. Bergelønnen må ikke settes høiere enn verdien av det bergede, deri iberegnet frakt og passasjerpenger, efter fradrag av toll og andre offentlige avgifter samt omkostningene ved dets bevaring, vurdering og salg.

Bergelønnen innbefatter tillike godtgjørelse for å bringe det bergede i sikkerhet og for den dertil gjorte bruk av fartøier eller andre redskaper.

§ 227. Er avtale om bergning inngått, mens nød stod på og under innflytelse av faren, kan retten efter påstand fra enhver av partene tilsidesette eller forandre avtalen, dersom den finner dens innhold ubillig.

Dessuten kan retten i alle tilfelle på forlangende av den forurettede part tilsidesette eller forandre avtalen, dersom den finner, at den avtalte bergelønn står i betydelig misforhold til den ydede tjeneste.

Bestemmelsen i § 225, siste stykke, kommer også til anvendelse, når der er truffet overenskomst om bergning.

Spørsmålet om avtalens tilsidesettelse eller forandring må være innbragt for retten innen 14 dager, efterat det bergede er bragt i havn.

§ 228. Tvister bergere innbyrdes om bergelønnens fordeling, bestemmes denne av retten eller, hvis det bergedes verdi ikke overstiger 500 kroner, av amtmannen under hensyn til de i § 225 angitte omstendigheter.

Har et skib på reisen berget noe, blir av bergelønnen først å godtgjøre den skade, som bergningen måtte ha medført for skib og ladning; derefter får rederiet to tredjedeler, hvis det bergende skib er dampskib, men halvdelen, hvis det er seilskib, og resten deles likt mellom skipsfører og mannskap; dettes part fordeles i forhold til enhvers lønn. Overenskomst, hvorefter skipsfører eller mannskap skal nøies med mindre andel enn her nevnt, er uten gyldighet, med mindre skibet er særlig utrustet for bergning, eller overenskomsten gjelder utførelsen av et bestemt bergningsforetagende.

§ 229. Bergere har rett til å motsette sig, at berget skib forlater stedet, eller berget gods bortføres, så lenge der ikke er gjort dem fyldest for bergelønnen, eller sikkerhet er stillet for samme.

Søksmål til fastsettelse av bergelønn eller dennes fordeling kan anlegges på det sted, hvor bergningen er foretatt, eller hvorhen det bergede er innbragt.

§§ 230—253. (Ophevet ved lov 6 juni 1930 nr. 20 § 126).

Tiende kapitel.

Om begrensning av reders ansvar.

§ 254. Det ansvar som påhviler rederen, er begrenset forsåvidt angår:

1. erstatning for skade tilføiet personer som utfører arbeide i skibets tjeneste, eller skibets passasjerer, eller for tap

av eller skade på gods som er levert skibsføreren til befordring eller bragt ombord på skibet;

2. erstatning for skade som ellers er tilføiet person eller eiendom, og som er forårsaket ved feil eller forsømmelse av skibsfører, mannskap, los eller andre som utfører arbeide i skibets tjeneste;

3. erstatning for misligholdelse av en avtale som følge av feil eller forsømmelse av nautisk art;

4. forpliktelse som grunner sig på at der i et konnossement er gitt uriktige eller ufullstendige opplysninger;

5. forpliktelse til å fjerne vraket av et forulykket skib og forpliktelse som henger sammen dermed;

6. bergelønn;

7. bidrag til fellehavari;

8. forpliktelse som grunner sig på at skibsføreren, i denne sin egenskap, utenfor skibets hjemsted har truffet en avtale eller forføining som kreves til bevaring av skibet eller fortsettelse av reisen, med mindre årsaken er at skibets utrustning ved reisens begynnelse har vært utilstrekkelig eller mangelfull.

Begrensningen av ansvaret gjelder dog ikke forpliktelser som grunner sig på tjenesteavtaler med skibsfører, mannskap eller andre som er i skibets tjeneste, eller på feil eller forsømmelse av rederen selv, med mindre denne tillike er fører av skibet og feilen eller forsømmelsen er av nautisk art.

§ 255. Når ansvaret er begrenset, hefter rederen inntil verdien av skibet med tillegg av de i § 257 nevnte beløp. I de tilfelle som er nevnt i § 254 nr. 1—5, hefter han dog ikke ut over 145 kroner pr. tonn av skibets drektighet.

For skade på person forhøies ansvarsgrensen med 145 kroner pr. tonn.

§ 256. Verdien av skibet fastsettes efter dets tilstand ved følgende tidspunkter:

1. I tilfelle av sammenstøt eller annen sjøulykke fastsettes verdien efter skibets tilstand ved ankomsten til første havn i forhold til alle fordringer som står i sammenheng med ulykken, og som er opstått før ankomsten til havnen eller grunner sig på fellehavari.

Har en ny ulykke, som inntreffer før ankomsten til havnen og er uten sammenheng med den første, forminket skibets verdi, skal denne verdiforringelse ikke tas i betraktning i forhold til de fordringer som står i sammenheng med den tidligere ulykke.

Forsåvidt angår ulykke som inntreffer under skibets opphold i havn, fastsettes verdien efter skibets tilstand i havnen efter ulykken.

2. I forhold til fordringer som grunner sig på uriktige eller ufullstendige opplysninger i et konnossement, eller som for øvrig angår ladningen og ikke faller inn under nr. 1, fastsettes verdien av skibet efter dets tilstand i bestemmelses havnen for ladningen eller på det sted hvor reisen avbrytes. Er ladningen bestemt til forskjellige havner, og skyldes skaden samme årsak, fastsettes verdien efter skibets tilstand i den første av disse havner.
3. I forhold til andre fordringer fastsettes verdien efter skibets tilstand ved reisens slutning.

§ 257. De beløp som skal legges til skibets verdi ved fastsettelsen av grensen for rederens ansvar er:

1. 10 procent av skibets verdi ved reisens begynnelse;
2. erstatning og havaribidrag for skade på skibet, som er opstått efter reisens begynnelse og ikke er utbedret.

§ 258. Med skibets drektighet menes i § 255, når det gjelder maskindrevne skib, nettotonnasjen med tillegg av det rum for maskineriet som er trukket fra bruttotonnasjen ved beregningen av nettotonnasjen. Når det gjelder andre skib, menes nettotonnasjen.

§ 259. Fordringer som er nevnt i § 256 nr. 1 og står i sammenheng med samme sjøulykke, fyldestgjøres av det beløp som rederens ansvar i forhold til disse fordringer er begrenset til, og i den rekkefølge som er bestemt for de sjøpanterektigheter fordringene måtte være utstyrt med. Det samme gjelder fordringer som er nevnt i § 256 nr. 2 og 3, og for hvilke skibets verdi bestemmes i samme havn.

Fordringer på erstatning for skade på person som følge av samme sjøulykke, fyldestgjøres av det særskilte ansvarsbeløp som er fastsatt for dem. Strekker det ikke til, fyldestgjøres resten sammen med de andre fordringer under hensyn til sjøpanterektighetenes rekkefølge.

§ 260. Krever rederen begrensning av sitt ansvar, påhviler det ham å føre bevis for skibets verdi ved de avgjørende tidspunkter og for størrelsen av de erstatningsbeløp og havaribidrag som skal legges til verdien, eller for skibets drektighet, når den er avgjørende for ansvars grensen.

§ 261. Rederen kan reise søksmål til fastsettelse av grensen for det ansvar som måtte påhvile ham, og til fordeling av ansvarsbeløpet, gjennom stevning under ett til alle fordringshavere overfor hvem samme begrensning påberopes. Saken reises i den rettskrets hvor skibet har sitt hjemsted. Hovedforhandling kan holdes uten saksforberedelse. Pådommelsen kan deles således, at grensen for ansvaret fastsettes først, og at avgjørelser om fordelingen av beløpet treffes efterhvert som de fordringer der efter rekkefølgen kommer

i betraktning, er godkjent eller rettskraftig avgjort gjennom særskilte søksmål.

Er der et større antall fordringshavere, eller er det grunn til å anta at der er ukjente fordringshavere, kan retten bestemme at rederen skal la stevningen med innkallelse kunngjøre tre ganger i Norsk Kunngjørelsestidende (nu: Norsk lysingsblad) med et varsel av minst tre måneder, regnet fra siste kunngjørelse, samt ved opslag på rettens kontor og på tollboden ved det tollsted i hvis distrikt skibet hører hjemme. Retten kan også påby kunngjørelse i et eller flere andre blad. Enn videre skal rederen la stevningen med innkallelse forkynne for hver av de kjente fordringshavere gjennom anbefalt brev. Når innkallelsen er utferdiget, kan retten på begjæring av rederen ved kjennelse treffe en foreløbig avgjørelse om ansvarsgrensen, efter at de kjente fordringshavere såvidt mulig har fått adgang til å uttale sig muntlig eller skriftlig.

§ 262. Er søksmål reist efter § 261, kan fordringshaverne ikke uten samtykke av rederen og andre interesserte kreve dekning av sjøpanterett, av stillet sikkerhet eller av utlagte formuesgjenstander, før det er rettskraftig avgjort hvor meget der faller på deres fordringer.

Har rederen for å avverge arrest eller tvangsfullbyrdelse stillet sikkerhet for det fulle ansvarsbeløp, gjelder sikkerheten som stillet til fordel for alle de fordringshavere, overfor hvem samme begrensning kan påberopes, og ingen av dem kan kreve ytterligere sikkerhet.

Er sikkerhet stillet for et lavere beløp, eller er flere sikkerheter stillet efter hverandre, og partene ikke blir enige, fastsetter retten virkningene således, at grensen for ansvaret ikke overskrides.

§ 263. Når grensen for ansvaret er rettskraftig fastsatt ved kjennelse eller dom, og rederen deponerer i Norges bank det fulle ansvarsbeløp med tillegg av et efter rettens skjønn tilstrekkelig beløp til dekning av renter og saksomkostninger, bortfaller såvel sjøpanterett som utleggs pant og annen sikkerhet for de fordringer som omfattes av ansvarsbegrensningen.

§ 264. I tilfelle av søksmål eller annen rettsforfølgning mot rederen for en fordring for hvilken hans ansvar er begrenset, kan det på begjæring av rederen bestemmes at arrest eller tvangsfullbyrdelse i annen formue enn skib, frakt og fordringer som efter § 268 er gjenstand for sjøpanterett, skal utsettes i så lang tid som trenges til salg av skibet og fordeling av kjøpesummen.

§ 265. Er frembortfrakteren av et skib eller den som har fått det overlatt av eieren til bruk i sjøfart for egen regning, eller en eier som ikke er reder, ansvarlig for for-

dringer som nevnt i § 254, får reglene om begrensning av rederens ansvar tilsvarende anvendelse.

§ 266. Hvis en fremmed stats rett overfor norsk skib har strengere ansvarsregler enn dette kapitel inneholder, kan Kongen bestemme at tilsvarende regler skal anvendes overfor skib som er hjemmehørende i denne stat.

I forhold til fordringshavere som hører hjemme i fremmed stat, blir de i § 255 omhandlede beløp å beregne efter gullverdi når dette følger av overenskomst med vedkommende fremmede stat og denne har gjennomført tilsvarende beregning til fordel for norske fordringshavere.

Ellevte kapitel.

Om sjøpanterett.

I. Sjøpanterett i skib og frakt.

§ 267. Sjøpanterett i skib og frakt tilkommer følgende fordringer:

1. rettsavgifter og andre omkostninger ved tvangssalg og forutgående bevaring av skibet i fordringshavernes felles interesse; tonnasje-, fyr- og havneavgifter og andre offentlige avgifter av samme slags; omkostninger ved losning og ved vakthold og bevaring av skibet efter dets ankomst til siste havn;
2. fordringer på hyre og annen godtgjørelse som på grunn av tjenesteavtale tilkommer skibsfører, mannskap og andre som er ansatt på skibet av rederen eller skibsføreren;
3. bergelønn og bidrag til felleshavari;
4. erstatning for sammenstøt eller anen sjøulykke; erstatning for skade på havne-, dokk- og vannveisanlegg; erstatning for skade på person når det gjelder passasjerer, skibsfører eller noen som hører til et skibsmannskap; erstatning for tap av eller skade på ladning eller reisegods;
5. fordrinegr som grunner sig på at skibsføreren, i denne sin egenskap, utenfor skibets hjemsted har truffet en avtale eller forføining som kreves til bevaring av skibet eller fortsettelse av reisen, uten at det gjør noen forskjell om skibsføreren tillike er reder, eller om fordringen tilkommer ham selv eller andre;
6. fordringer som grunner sig på at der i et konnossement er gitt uriktige eller ufullstendige opplysninger.

Sjøpanterett for de under nr. 2 nevnte fordringer tilkommer dog bare krav som er påløpet i de siste seks må-

neder av tjenestetiden, såfremt fartøiet er under 200 brutto registertonn og utelukkende eller hovedsakelig brukes til fiske eller fangst eller i kystfart.

§ 268. Sjøpanterett i skib omfatter tillike rederens krav på erstatning og havaribidrag for skade på skibet, som er opstått etter reisens begynnelse og ikke er utbedret. Til skibets tilbehør regnes ikke proviant, brensel, kull eller andre maskinformødenheter.

Sjøpanterett i frakt omfatter bruttofrakten og passasjerpengene for den reise, under hvilken fordringen er opstått, samt krav på erstatning og havaribidrag for tap av frakt. Sjøpanterett for fordringer ifølge tjenesteavtale omfatter frakten for alle reiser som er utført i den tid tjenesteavtalen har vært gjeldende.

Sjøpanterett i skib og frakt omfatter tillike rederens krav på godtgjørelse for bergning som er utført under reisen, etter fradrag av skipsførers andel og mannskapets andel.

Sjøpanteretten omfatter ikke krav på erstatning ifølge forsikringsavtale.

§ 269. Sjøpanterett i skib og frakt har fortrinsrett i pantet fremfor alle andre heftelser. Dog står sjøpanterett etter § 267 nr. 6 tilbake for kontraktmessig panterett i skibet.

Sjøpanterettigheter som er opstått under samme reise, fyldestgjøres i den rekkefølge som § 267 nevner dem i. De som er nevnt under samme nummer, har innbyrdes like rett. Innenfor nummer 3 og 5 skal dog de yngre gå foran de eldre, når de ikke er opstått som følge av samme begivenhet.

Sjøpanterett fra en senere reise går foran sjøpanterett fra en tidligere. For de sjøpanterettigheter som er nevnt i § 267 nr. 6, gjelder dette dog kun i forholdet mellom dem innbyrdes. Fordringer ifølge en tjenesteavtale som omfatter flere reiser, skal, selv om de er fra en tidligere reise, ha samme sjøpanterett som fordringer fra den siste reise.

§ 270. Blir et skib solgt ved tvangsauksjon eller annet tvangssalg, faller sjøpanterettighetene i skibet bort, men fordringshaveren får isteden panterett i kjøpesummen.

Det samme gjelder, når et skib selges efterat det på behørig måte er erklært for uistandsettelig.

Går eiendomsretten ellers over til en annen innehaver, vedblir sjøpanterettighetene å hefte på skibet.

§ 271. Ved tvangssalg av gjenstander som er beheftet med sjøpanterett, har sjøpanthaverne rett til betaling av kjøpesummen i forhold til sine fordringers fulle beløp, men således at de ikke får utbetalt mer enn der efter reglene om ansvarsbegrensning skyldes.

§ 272. Sjøpanterett i frakt, i erstatning eller havaribidrag for skade på skib eller tap av frakt eller i bergelønn kan gjøres gjeldende, så lenge beløpet ikke er betalt eller skibsføreren eller rederens agent sitter inne med det. Det samme gjelder sjøpanterett i kjøpesummen for et solgt skib.

Blir beløpet betalt til rederens konkursbo, anvendes det til dekning av de krav, som var sikret ved sjøpanterett i fordringen.

§ 273. Har rederen oppebåret et beløp som nevnt i § 272, og heftet det for en fordring, som han ikke hadde personlig ansvar for, blir han ansvarlig for betaling av fordringen, så langt beløpet rekker.

§ 274. Dersom frivillig overdragelse av et skib til en utenlandsk erhverver medfører at sjøpanteretten faller bort for en fordring som overdrageren ikke hadde personlig ansvar for, blir han ansvarlig for betaling av fordringen, dog ikke for det beløp som han godtgjør at pantet ikke kunde ha dekket.

§ 275. Bestemmelsene om sjøpanterett i skib og frakt får tilsvarende anvendelse ved frembortfraktning av et skib, og når en annen enn eieren pytter et skib i sjøfart for egen regning, uten at rådigheten er fratatt eieren ved en rettsstridig handling som fordringshaveren har kjennskap til.

II. Sjøpanterett i ladning.

§ 276. Sjøpanterett i ladning tilkommer følgende fordringer:

1. bergelønn og bidrag til fellehavari eller til omkostninger som fordeles efter § 136 eller § 218, 2net ledd;
2. fordringer som grunner sig på at bortfrakteren eller skibsføreren i henhold til sin lovbestemte fullmakt har truffet en avtale eller forføining eller gjort utlegg for ladningseierens regning, samt ladningseierens fordringer på erstatning for gods som er solgt til fordel for andre ladningseiere;
3. bortfrakterens fordringer ifølge fraktavtalen, eller ifølge konnossement eller annet dokument når dette bestemmer rettsforholdet mellem bortfrakter og mottager.

Sjøpanterettighetene har fortrinsrett i pantet fremfor alle andre heftelser enn offentlige avgifter.

De fyldestgjøres i den rekkefølge som de foran er nevnt i. De som er nevnt under samme nummer, har innbyrdes like rett. Innenfor nummer 1 og 2 skal dog de yngre gå foran de eldre, når de ikke er opstått som følge av samme begivenhet.

§ 277. Sjøpanterett i ladning faller bort, når godset blir utlevert.

Den faller også bort, når godset blir solgt ved tvangsauksjon eller annet tvangssalg eller under reisen til skibets eller ladningens behov; men fordringshaveren får isteden panterett i kjøpesummen.

§ 278. Sjøpanterett i ladning omfatter tillike eierens krav på erstatning og havaribidrag for tap av eller skade på gods og hans krav på erstatning for gods som er solgt til fordel for skibet eller andre ladningseiere.

Sjøpanteretten omfatter ikke eierens krav på erstatning ifølge forsikringsavtale.

§ 279. På sjøpanterett i kjøpesummen for solgt ladning og i rederens krav på erstatning eller havaribidrag får bestemmelsene i §§ 272 og 273 tilsvarende anvendelse.

§ 280. Utleverer skibsføreren gods som er beheftet med sjøpanterett, uten samtykke av fordringshaveren, blir han personlig ansvarlig for fordringen, dog ikke for det beløp som han godtgjør at pantet ikke kunde ha dekket.

Var mottageren ikke personlig ansvarlig for fordringen, får han samme ansvar, såfremt han hadde kunnskap om fordringen, da godset blev utlevert.

III. Felles bestemmelser.

§ 281. Har en fordringshaver sjøpanterett i flere gjenstander, kan han holde sig til hver av dem for den hele fordring.

Har fordringshaveren søkt dekning av den ene gjenstand for en større del av beløpet, enn der forholdsvis falt på den, trer både den eier og den sjøpantehaver som derved lider tap, for den overskytende del inn i hans sjøpanterett i de øvrige gjenstander.

§ 282. Søksmål til fyldestgjørelse av sjøpanterett i skib eller frakt kan efter panthaverens valg reises enten mot rederen eller mot skibsføreren.

Søksmål til fyldestgjørelse av sjøpanterett i ladning kan likeledes reises mot skibsføreren, dog ikke av rederen.

Tolvte kapitel.

Om foreldelse.

§ 283. Sjøpanterett foreldes, når den ikke gjøres gjeldende ved søksmål innen følgende tidsfrister:

1. for fordring på bergelønn innen et år fra den dag da bergningsforetagendet blev avsluttet;

2. for fordring på erstatning for skade ved sammenstøt eller annen sjøulykke og for skade på person innen et år fra den dag da skaden blev voldt;
3. for fordring på erstatning for tap av eller skade på lading eller reisegods eller for uriktige eller ufullstendige opplysninger i et konnossement innen et år fra den dag da godset blev utlevert eller skulde utleveres;
4. for fordring som grunner sig på levering av skibsførernødenheter i henhold til § 267 nr. 5, innen seks måneder fra den dag da kravet opstod;
5. for fordringer som grunner sig på andre avtaler eller forføininger av skibsføreren efter § 267 nr. 5 eller § 276 nr. 2, innen et år fra den dag da kravet opstod;
6. for de fordringer som omhandles i § 267, siste ledd, innen seks måneder fra forfallsdagen;
7. for alle andre fordringer innen et år fra forfallsdagen.

Ved beregning av fristen efter nr. 6 og 7 skal fordringer på hyre og annen godtgjørelse ifølge en tjenesteaftale ikke anses som forfalt av den grunn at forskudd eller avbetaling kan kreves.

§ 284. Foreldelsesfristen for følgende fordringer er:

1. for fordring på bergelønn to år fra den dag da bergningsforetagendet blev avsluttet;
2. for fordring på erstatning for skade ved sammenstøt eller ved en sjøulykke som nevnt i § 223 a to år fra den dag da skaden blev voldt, eller når regress søkes efter § 220, 3dje ledd, et år fra betalingsdagen;
3. for fordring på erstatning for tap av eller skade på lading eller reisegods eller for uriktige eller ufullstendige opplysninger i et konnossement et år fra den dag da godset blev utlevert eller skulde utleveres;
4. for fordring på bidrag til felleshavari eller til omkostninger som fordeles efter § 136 eller § 218, 2net ledd, et år fra dispasjens datum;
5. for fordring på den som er blitt personlig ansvarlig efter § 273, § 274, § 279 eller § 280 eller efter loven om tvangsfyllbyrdelse § 185, den samme frist som gjelder for sjøpanteretten.

For øvrig kommer de almindelige regler om foreldelse av fordringer til anvendelse.

§ 285. Hvorvidt foreldelsen er avbrutt, avgjøres efter norsk lov i alle tilfelle hvor søksmål reises her i riket.

§§ 286—311. (Ophevet ved lov 22 mai 1902 nr. 11 § 3).

Norsk lovtidend, 1ste avd. Nr. 51, 1938.

Trettende kapitel.

Om rettergangmåten,

§§ 312—318. (Ophevet ved lov 14 august 1918 nr. 4 § 2).

§ 319. Sjøforklaringer, besiktelser, skjønn og takstforretninger over skib og gods så vel som andre forretninger, der av retten skjønnes ikke å tåle opsettelse, kan foretas, uaktet eier, forsikrer eller andre, hvem forretningen vedkommer, ikke er varslet til samme; dog bør innkallelsen ikke undlates, når det er rekvisenten eller retten bekjent, at den vedkommende selv eller hans kommisjonær opholder sig på stedet eller så nær ved samme, at varsel bekvemmelig kan gis. Retten bør stadig ha sin oppmerksomhet henvendt på, at i des slike tilfelle fraværende ikke forurettes.

§ 320. Ved sjøforlaring skal dagbøkene has til stede og av retten sammenholdes med den utskrift, som skibsføreren i henhold til § 40 har å innlevere. Først mottas skibsførerens muntlige forklaring, og derefter føres de vidner, som av skibsføreren fremstilles eller av retten er innkalt; for alles vedkommende iakttas, at ingen påhører en annens forklaring.

Vidnene har å avgi en såvidt mulig sammenhengende beretning om vedkommende begivenhet; er den ufullstendig, utydelig eller ubestemt, bør retten ved særskilte spørsmål søke å erholde sikker opplysning om, hvad enhver selv har erfart. For innen eksaminasjonen begynner, skal retten alvorlig formane vidnene til å forklare sannhet og full sannhet samt foreholde dem edens betydning og den borgerlige straff, som de pådrar sig ved i noen henseende å avvike fra sannheten. Edfestelse må som regel først finne sted, efterat samtlige vidner er avhørt.

§ 321. Er norsk skib forulykket eller forlatt i sjøen, eller har det støtt på grunn og ikke kunnet komme av uten fremmed hjelp eller kastning eller kapning, eller har det lidt skade ved ildsvåde eller hatt sammenstøt med annet skib hvorved skade er voldt, eller er det blitt rammet av noen ulykke, hvorved menneskeliv er gått tapt, eller er det optrådt sykdom ombord som antas å stå i forbindelse med kostholdet, da har retten i sammenheng med sjøforklaringen såvidt mulig å søke full opplysning om begivenhetens årsaker. Navnlig blir det å undersøke om begivenheten er en følge av:

1. Feil eller mangler ved skibet, dets instrumenter, utrustning, proviantforsyning eller bemanning.
2. Årsaker, der hitrører fra ladningen, såsom at skibet har vært overlastet, eller at ladningen har vært av farlig beskaffenhet, eller vært feilaktig fordelt, eller ikke forsvarlig stuet og sikret, eller at ballasten har vært utilstrekkelig, utjenlig, feilaktig fordelt eller ikke forsvarlig sikret;

3. Forseelse eller forsømmelse av skibsfører eller mannskap eller av annet skibs skibsfører eller mannskap;
4. Forseelse eller forsømmelse av los eller kjentmann, mangler ved karter eller ved fyr, sjømerker eller andre til sikkerhet for sjøfarten anbragte innretninger.

§ 322. Hvis der under sjøforklaring fremkommer skjellig grunn til mistanke om, at noen har gjort sig skyldig i straffbart forhold, skal retten uopholdelig gi påtalemyndigheten underretning herom og alene fortsette undersøkelsen mot den mistenkte i den utstrekning, som lov om rettergangsmåten i straffesaker av 1 juli 1887 § 269 hjemler; edfestelse må i så fall kun finne sted under de i samme lovs § 185 angitte betingelser.

§ 323. De i §§ 320 og 321 gitte bestemmelser kommer også til anvendelse, når sjøforklaring i fremmed land i medfør av § 40, siste stykke avgis for konsulen. I de tilfelle, som omhandles i § 321, bør konsulen såvidt mulig tilkalle to skibsførere, helst norske, svenske eller danske, eller andre sakkynndige menn til å bistå ved undersøkelsen. Utskrift av forretningen og den fremlagte avskrift av dagbøkene skal av konsulen innsendes til vedkommende regjeringsdepartement.

De tilkalte menn kan tilståes en godtgjørelse av statskassen efter regler, som bestemmes av Kongen.

§ 324. Er i noe tilfelle, som omhandles i § 321, sjøforklaring ikke blitt avgitt, såsom fordi ingen, der pliktet å anmelde ulykken, har overlevet samme, eller har av annen grunn undersøkelse av den inntrufne ulykke ikke funnet sted, blir undersøkelse å foreta av retten eller konsulen på det sted, hvor det hensiktsmessig kan skje. Således blir undersøkelse å anstille på skibets hjemsted, når skib er forsvunnet, og ellers i almindelighet på det sted, hvor skibet efter ulykken er innkommet, eller hvor mannskap, skib eller vrak er kommet i land.

§ 325. Når en skibsfører på svensk eller dansk skib lar sjøforklaring opta i Norge, har sjøretten i sådanne tilfelle, som omhandles i § 321, å anstille de der nevnte undersøkelser og, så snart forretningen er sluttet å innsende utskrift av samme til vedkommende regjeringsdepartement. Denne bestemmelse gjelder for svensk skib, så lenge der i Sverige og for dansk skib, så lenge der i Danmark gjelder tilsvarende bestemmelse med hensyn til sjøforklaring, som der avlegges av skibsfører og mannskap på norsk skib.

I strandingstilfelle skal også for andre fremmede skibs vedkommende sjøretten, overensstemmende med forskriftene i § 321, i forbindelse med sjøforklaringen søke opplysning om ulykkens årsaker.

§ 326. Nærmere forskrifter om, hvad der i de i §§ 321—325 omhandlede tilfelle er å iakttta, kan gis av Kongen.

§ 327. Det i lov om skibsmannskapers mønstring av 29de juni 1888 § 10 påbudte tingsvidne bortfaller, dersom de fornødne opplysninger tilveiebringes under sjøforklaring her i riket, men skibsføreren har å oversende til innrulleringsvesenet avskrift av vedkommende avsnitt av forklaringen.

§ 328. Auksjoner, som holdes i henhold til §§ 102, 116 og 175, er hverken med hensyn til lysing, tid eller betalingsvilkår bundet ved de forskrifter som gjelder for tvangsauksjon. Løsning skjer med minst tre dagers varsel i ett eller flere av stedets blad eller på annen måte som er brukelig der.

§§ 329—333. (Ophevet ved lov 14 august 1918 nr. 4 § 2).

Fjortende kapitel.

Lovens ikrafttreden.

§ 334. Denne lov trer i kraft 1ste juli 1894.

Fra den nevnte tid opheves, forsviddt de ennu er gjeldende: Kong Christian den femtes norske lovs 4de boks 6te kapitel, lov om sjøfarten av 24 mars 1860 § 1, §§ 5—82, § 91 og §§ 93—132 samt lover inneholdende tillegg til samme av 6te mars 1869 og 3dje juni 1874 så vel som enhver annen bestemmelse, der strider mot nærværende lov.

Utgeber: Byråchef C. Lampe.

Grøndahl & Søn's boktrykkeri. Oslo.