

Ed. 154. Frumvarp til siglingalaga. [149. mál]

(Lagt fyrir Alþingi á 107. löggjafarþingi 1984.)

I. KAFLI

Gildissvið laganna o. fl.

1. gr.

Lög þessi gilda um öll skip, sem skráð eða skráningarskyld eru á Íslandi. Þegar athafnir íslensks framkvæmdarvalds eða dómsvalds taka til erlendra skipa, skal einnig beita ákvæðum laga þessara, eftir því sem við á, enda brjóti það ekki í bága við reglur þjóðaréttarins.

2. gr.

Skip er óbætandi:

1. Er engri viðgerð verður við komið á því.
2. Er ekki verður gert við það, þar sem það er, eða á neinum þeim stað, er það verður flutt á.
3. Er skipið er ekki talið þess vert, að við það sé gert.
Öll þau atriði, sem í 1. mgr. eru talin, skulu sönnuð með löglegri skoðunargerð.

II. KAFLI

Um réttindi yfir skipum.

3. gr.

Um stofnun og vernd eignarréttar og eignarhafta á skrásettu skipi, sem er 5 rúmlestir eða stærra, eða hluta slíks skips, svo og á skrásettu, skráningarskyldu skipi, sem er minna en 5 rúmlestir, fer eftir þinglýsingalögum nr. 39/1978.

4. gr.

Lögleg eignarhöft á skipi, sem ekki er skrásett hér á landi, halda gildi sínu, ef þeirra er getið í eignarheimild og skjöl um þau eru afhent dómara til þinglýsingar innan 3 mánaða frá bráðabirgðaskráningu skipsins í íslenska skipaskrá eða frá fullnaðarskrásetningu þess, ef það var ekki skrásett til bráðabirgða.

5. gr.

Nú missir skip rétt til að sigla undir íslenskum fána eða er af öðrum ástæðum fellt úr skipaskrá, og hefur þetta engin áhrif á þinglesin eignarhöft. Þó fellur í gjalddaga skuld, sem tryggð er með þinglesnu veði í skipi eða skipshluta, um leið og skipið er fellt úr skrá yfir íslensk skip.

III. KAFLI Um skipstjóra.

6. gr.

Skipstjóri annast um, áður en ferð er byrjuð, að skip sé haffært, og sér um það í tæka tíð, að það sé vel útbúið, nægilega vel mannað og birgt að vistum, hafi vatn, læknislyf, eldsneyti og aðrar nauðsynjar. Skylt er honum að annast um, að skip sé vel búið til að taka við farmi og flytja hann, að skip sé ekki offermt og farmur vel búkaður, að lestarop séu tryggilega lukt og fleyguð miðað við þarfir og aðstæður.

Skylt er skipstjóra að gera allt það er hann má, til að halda skipi haffæru á ferð. Nú hefur skip tekið grunn eða annað að borið, svo að ætla má, að skip hafi laskast, og er skipstjóra þá skylt að láta rannsaka það, þar sem því verður fyrst við komið.

Samgönguráðherra setur reglur um birgðir skips af lyfjum og öðrum lækningaefnum. Auk þess getur samgönguráðherra sett reglur um fermingu, flutning og affermingu efna, sem sérstök hættu stafar af, og ábyrgist skipstjóri að þeim fyrirmælum sé hlýtt. Skipstjóri ber ábyrgð á, að farið sé eftir lögum og reglum um varnir gegn mengun frá skipum. Það sem hér segir um hættuleg efni og mengun, nær einnig til erlendra skipa, sem fara um landhelgi Íslands.

7. gr.

Skipstjóri annast um, að skipi sé stjórnað og með það farið í samræmi við góðar venjur og kunnáttu í siglingum og sjómennsku.

Skylt er skipstjóra, eftir því sem honum er unnt, að kynna sér ákvæði og fyrirmæli um siglingar, er honum ber að gæta á viðkomustöðum skips eða á ferð þess.

8. gr.

Skipstjóra ber að fylgjast með því, að skipsbækur séu færðar eftir því, sem lög og reglur mæla fyrir um. Hann hefur yfirumsjón með færslu í bækurnar og með varðveislunni þeirra.

Hafa skal skipstjóri á skipi öll nauðsynleg skipsskjöl og eintak af lögum þessum og þeim stjórnvaldsfyrirmælum, sem sett hafa verið samkvæmt þeim.

9. gr.

Samgönguráðherra setur reglur um skipsbækur, færslu þeirra og varðveislunni, sbr. þó síðari málsgreinar þessarar greinar.

Hver, sem hefur lögmætra hagsmuna að gæta, getur krafist þess að fá að kynna sér efni skipsbóka, eftir því sem við verður komið, og að fá endurrit úr þeim ef honum ber nauðsyn til þess. Þetta á þó ekki við, hafi skip rekist á erlent skip og ekki er á samsvarandi hátt gefinn aðgangur að bókum þess skips, nema samgönguráðuneytið mæli fyrir á annan veg.

Fullnotaðar skipsbækur skulu varðveittar eigi skemur en í þrjú ár frá því síðast var fært í þær. Sé áður höfðað mál, sem tengist ferðum skipsins, sem viðkomandi bók varðar, skal hún geymd þar til fullnaðarlausn hefur fengist í því máli.

Ákvæði 2. og 3. mgr. gilda einnig um varðveislunni færslna sjálfrita í skipi varðandi siglingu skips o. þ. h.

10. gr.

Skipstjóri annast um, að fermingu og affermingu skips sé hraðað eftir þörfum og að ferð skips dragist ekki. Ekki má hann nauðsynjalaust víkja skipinu af réttri leið á ferð þess né tefja það á annan hátt, nema honum sé rétt eða skylt að bjarga mönnum eða skipi úr sjávarháska.

11. gr.

Ef skip kemst í sjávarháská, er skipstjóra skylt að gera allt sem hann má, til bjargar mönnum, skipi, farmi og öðrum fjármunum, sem á skipi eru, og leita sér til þess hjálpar, sem nauðsyn krefur. Hann skal gæta þess, að skipsbókum og skips skjölum sé eða verði vel borgið, eftir því sem aðstæður frekast leyfa. Eigi skal hann yfirgefa skip, meðan enn er raunhæf von um björgun þess, nema honum sé sjálfum yfirvofandi lífsháski búinn.

12. gr.

Nú fer skipstjóri frá skipi og skal hann þá áður gefa hinum æðsta stýrimanni, sem kostur er á, eða að öðrum kosti ef ekki næst til stýrimanns, öðrum skipverja eða skipverjum nauðsynleg fyrirmæli eða leiðbeiningar um það, sem þörf er á.

Sé skip ekki fest í höfn eða við akkeri í tryggu lægi, má skipstjóri ekki vera frá skipi, nema að nauðsynjaerindum. Svo er og ávallt ef hætta er á ferðum.

Deyi skipstjóri eða verði hann óhæfur til skipstjórnar eða víki hann úr stöðu sinni, kemur æðsti stýrimaður í hans stað, þar til nýr skipstjóri tekur við skipstjórn. Útgerðarmanni skal þegar í stað tilkynnt um framangreind tilvik.

13. gr.

Skipstjóri hefur til þess umboð, samkvæmt stöðu sinni og fyrir hönd útgerðarmanns, að gera samninga varðandi meðferð skips, um framkvæmd ferðar þess, um flutning farms með því eða um flutning farþega, sé skip til þess búið.

Skipstjóri er sóknaraðili útgerðarmanns í málum, sem við koma skipinu.

Nú er fjár vant til framkvæmdar einhvers þess, sem um getur í 1. og 2. mgr., og svo háttar að eigi verður beðið ákvörðunar útgerðarmanns í því efni, og skal þá skipstjóri annast útvegum fjár með hentugum hætti. Er honum þá heimilt, eftir aðstæðum, að taka fé að láni, veðsetja eða selja fjármuni útgerðarmanns og jafnvel, ef í nauðir rekur, að selja af farmi. Þó að löggerningsins hafi ekki verið þörf, bindur hann allt að einu útgerðarmann, ef viðsemjandi var grandlaus.

Skylt er skipstjóra að skýra útgerðarmanni að staðaldri frá ásigkomulagi skips og hvernig ferðinni líður, hverjir löggerningar voru gerðir, og frá öllum þeim atburðum í heild sinni, sem máli skipta fyrir útgerðarmann. Hann skal og leita skipana útgerðarmanns um öll mikilsverð málefni að því er hann má við koma eða þess manns, er útgerðarmaður vísar til.

14. gr.

Skipstjóri skal, meðan á ferð stendur, láta sér annt um farminn og gæta að öllu hagsmunum farneiganda.

Skipstjóri hefur, samkvæmt stöðu sinni, umboð til að gera löggerninga og sækja mál fyrir hönd farneiganda eftir samsvarandi reglum og segir í 52. — 54. gr. um farmflytjanda.

15. gr.

EKKI ábyrgist skipstjóri með sínu fé skuldbindingar þær, sem hann gerir fyrir hönd útgerðarmanna eða farneigenda sem skipstjóri.

16. gr.

Tjón það, sem skipstjóri veldur útgerðarmanni, farneigendum eða öðrum með yfirsjónum eða vanrækslu við störf sín, er honum skylt að bæta.

Dómstólar geta þó lækkað bótafjárhæð með tilliti til þess, hve mikil sökin var og tjónið, til efnahags skipstjóra og annarra atvika.

17. gr.

Skyldur er skipstjóri að gera reikningsskil, svo oft sem útgerðarmaður krefst. Vilji útgerðarmaður mótmæla reikningi, skal það gert áður en 6 mánuðir eru liðnir frá því, er hann fékk reikninginn. Að þeim fresti liðnum eru mótmæli ólögmat, nema svik sannist.

Ef ekki er annan veg tilskilið, skal skipstjóri telja með tekjum útgerðarmanns á reikningum hverja sérstaka greiðslu, sem hann hefur tekið við af farmsendanda, farmeiganda, birgðasala eða öðrum þeim er hann átti skipti við sem skipstjóri.

18. gr.

Skipstjóra er óheimilt, án leyfis útgerðarmanns, að taka í skip söluvarning sinn eða annarra. Brjóti hann bann þetta, skal hann greiða útgerðarmanni farmgjald og bæta honum tjón.

19. gr.

Skylt er skipstjóra að veita viðtöku íslenskum sjómönnum sem ræðismönnum er skylt að senda heim, og flytja þá alla leið eða til annarrar hafnar, sem skip fer til í þeirri ferð, fyrir fargjald sem samgönguráðherra ákveður.

Skylt er skipstjóra að taka til flutnings, án endurgjalds, ösku látinna íslenskra sjómanna ásamt munum, sem þeir hafa haft með sér, ef þetta hefur ekki óhagræði í för með sér.

Samgönguráðherra getur mælt fyrir um, að ákvæði 1. og 2. mgr. skuli einnig ná til erlendra sjómanna, eftir því sem við getur átt.

20. gr.

Laskist skip á ferð, svo bæta verði að mun eða tefja það í umtalsverðan tíma, er skipstjóra skylt að láta skoðunar- og matsgerð fara fram. Skulu matsmenn líta á skemmdir og segja álit sitt um, hvað aðhafast skuli til að bæta skip, hvað það muni kosta og hve mikils skipið sé þá vert óbætt. Þá er skip er bætt skal úr því skorið með nýrri skoðunargerð, hvort skip er þá fært til að halda áfram ferð sinni.

Nú spillist farmur að mun á ferð, eða ráða má af líkum, að hann sé svo á sig kominn, að nauðsyn beri til að afferma skipið, eða hjálpa farmi við á annan veg, eða ryðja verður skipið sakir þess sjálfs, og skal þá skipstjóri láta fara fram lögmæta skoðunar- og matsgerð. Reynist skemmd á farmi, skulu matsmenn láta uppi álit sitt um það, hvað ætla má að valdið hafi og hversu hagkvæmast verði úr ráðið.

Kveðja skal matsmenn eftir því sem lög eru til eða venja á þeim stað. Þar sem slík matskvaðning er ekki tíðkuð, skal skipstjóri afla sér yfirlýsinga skynbærra manna.

Ef óttast má, að farmur hafi spillt á ferð, skal skipstjóri krefjast skoðunargerðar áður en farmur er fenginn í hendur viðtakanda.

IV. KAFLI

Um farmflutninga.

1. Upphafsaákvæði.

21. gr.

Með „farmflytjanda“ er í kafla þessum átt við þann, sem með samningi tekur að sér flutning farms með skipi fyrir annan, „farmsamningshafa“.

Um farmsamninga um tilteknar ferðir er að ræða, þegar greiða á flutninginn fyrir hverja ferð, en um farmsamninga um tiltekinn tíma er að ræða, þegar greiða á flutninginn samkvæmt tímaeiningum.

Ákvæði um farmsamninga, sem gerðir eru um tilteknar ferðir skips, taka til þess, er samið er um heilt skip, hluta af skipi eða sendingu stykkjavöru.

22. gr.

Með þeim undantekningum, sem leiðir af 118. gr. og 119. gr., skal beita ákvæðum þessa kafla, nema um annað sé samið eða það leiði af venju.

Eigi skal beita ákvæðum þessa kafla, ef flutningurinn er háður alþjóðlegum samningi um flutning með öðru farartæki.

23. gr.

Nú er samið um flutning með ákveðnu skipi, og er þá farmflytjanda ekki heimilt að efna samninginn með öðru skipi.

24. gr.

Nú er samið um heilt skip eða fullfermi, og er farmflytjanda þá óheimilt að flytja með því skipi vöru fyrir aðra menn en farmsamningshafa.

25. gr.

Nú framselur farmsamningshafi rétt sinn samkvæmt samningnum eða semur við aðra menn um flutning fyrir þá, og ábyrgist hann eigi að síður efndir samningsins.

2. Flutningssamningar um ferð.

26. gr.

Farmflytjanda ber að sýna eðlilega árvekni við að gera skip haffært, þ. á m. að manna, útbúa og vista það á eðlilegan hátt, að hafa lestarrými, kæli- og frystirými og aðra hluta skipsins, þar sem farmur er geymdur, í fullnægjandi ástandi til móttöku, flutnings og varðveislu farms.

Fermingarstaður.

27. gr.

Ef ekki er áskilinn sérstakur fermingarstaður í höfn, skal skip liggja þar sem farmsamningshafi vísar til, enda sé þar ekki tálmun fyrir, skip liggja þar á floti, því sé þar óhætt og komist þaðan hlaðið tálmunarlaust.

Nú hefur ekki verið vísað á tiltekinn stað í tæka tíð, og skal þá velja skipi almennan fermingarstað. Ef það er ekki unnt, skal farmflytjandi velja skipi stað þar sem hæfilegt má telja að ferming geti farið fram.

28. gr.

Farmsamningshafi hefur rétt til að fá skip flutt milli fermingarstaða innan hafnar, hvort sem tiltekinn fermingarstaður hefur verið áskilinn eða ekki, en bera skal hann kostnað af því.

29. gr.

Pegar samið er um flutning á stykkjavöru, hefur farmsamningshafi ekki rétt til að vísa á fermingarstað né að fá skip flutt milli fermingarstaða, nema það leiði af samningi eða venju.

Fermingartími.

30. gr.

Skylt er farmflytjanda að hafa skip búið til fermingar um ákveðinn fermingartíma, sem felur í sér biðdaga og aukabiðdaga.

Farmflytjandi á rétt til sérstakrar þóknunar fyrir aukabiðdaga.

31. gr.

Telja skal þann tíma til biðdaga, sem með sanngirni mátti gera ráð fyrir við samningsgerð að til fermingar gengi. Skal þá höfð hliðsjón af tegund og stærð skips og farms, fermingartækjum í skipi og í höfn og öðrum sambærilegum ástæðum.

Biðdaga skal telja í vinnudögum og vinnustundum.

32. gr.

Biðdaga skal telja frá því er sagt hefur verið til, að skip sé búið til fermingar á fermingarstað. Beina skal tilkynningu til farmsamningshafa, nema sagt hafi verið til um annan vörusendanda, en þá skal tilkynna honum. Ekki skal tilkynning gefin fyrir en skip er komið á fermingarstað.

Biðdagatíma skal annaðhvort telja frá þeirri klukkustund, er hafnarvinna hefst eftir venju að morgni, enda hafi þá verið sagt til skips fyrir lok skrifstofutíma næsta vinnudag á undan, eða frá þeirri stundu er hádegishléi lýkur, enda hafi þá verið sagt til fyrir hádegi þann sama dag.

Nú er vörusendandi ekki á fermingarstað, og skal þá líta svo á, að honum hafi verið sagt til um skipið, þegar tilkynning hefur verið send honum eða umboðsmanni hans með tilhlýðilegum hætti. Ef ekki er kunnugt um dvalarstað hans, skal tilkynning auglýst, eftir því sem við á þar á staðnum, og hefur birting auglýsingar þá sömu áhrif og þegar tilkynning er send.

33. gr.

Ef aðstæður vörusendanda valda því að skip getur ekki lagst að á fermingarstað, hefst biðdagatími, þegar tilkynnt hefur verið að skip sé búið til fermingar.

Svo er einnig, þegar ekki hefur verið samið um tiltekinn fermingarstað og tálmunin stafar af skipaþröng í höfn eða öðrum svipuðum atvikum, sem farmflytjandi þurfti ekki að gera ráð fyrir við samningsgerð.

34. gr.

Til biðdaga telst sú töf, sem leiðir af flutningi skips milli fermingarstaða í höfn, en hins vegar ekki sá tími sem fer til ónýtis vegna tálmana af skipsins hálfu.

Nú er skipi valinn óvenjulegur fermingarstaður af ástæðum, sem farmflytjandi mátti gera ráð fyrir við samningsgerð, og telst þá ekki sá tími til biðdaga sem við það fer til ónýtis.

35. gr.

Aukabiðdagar skulu vera hálfu færri en biðdagar. Ef samið er um heilt skip skulu þeir vera 3 dagar hið fæsta.

Tímann skal reikna í vinnudögum og vinnustundum, en þóknunina eftir samfelldum dögum og klukkustundum frá lokum biðdaga. Um aukabiðdaga og þóknun fyrir þá skal beita ákvæðum 34. gr., eftir því sem við á.

36. gr.

Þóknun fyrir aukabiðdaga skal ákveða með hliðsjón af farmgjaldi, enda sé tekið tillit til aukinna útgjalda annars vegar og sparnaðar hins vegar, sem af því leiðir fyrir skipið að það liggur í höfn.

Krefja má þóknunar að kvöldi fyrir hvern aukabiðdag.

Nú er þóknun ekki greidd eða trygging sett, og má þá geta kröfunnar á farmskírteini.

37. gr.

Þegar tími til fermingar og affermingar er tiltekinn í einu lagi, má ekki nota lengri tíma til fermingar en svo, að hæfilegur tími verði eftir til affermingar.

Þóknun fyrir aukabiðdaga skal þó ekki reikna fyrir en hinn tiltekni biðtími er liðinn í heild.

38. gr.

Þegar samið er um flutning á stykkjavöru, fer um lengd fermingartíma eftir aðstæðum. Tilkynning til vörusendanda skal gerð með hæfilegum fyrirvara. Ákvæði um aukabiðdaga taka ekki til slíkra flutninga.

Ákvæði um tilkynningar taka ekki til skipa, sem eru í förum samkvæmt fastri áætlun.

Ferming.

39. gr.

Farmsamningshafi skal færa vöru að skipshlið, en farmflytjandi annist flutning þaðan á skip, búlkun alla, undirbreiður og refti.

Nú hefur skipi verið valinn óvenjulegur staður, af ástæðum sem farmflytjandi mátti gera ráð fyrir við samningsgerð, og er honum þá allt að einu skylt að taka við vöru á venjulegum fermingarstað.

40. gr.

Afhendingu vöru og viðtöku hennar skal hraða eftir föngum.

Vöru skal afhenda í þeirri röð og með þeim hætti sem haganlegast er fyrir flutning hennar á skip, búlkun og affermingu.

41. gr.

Óheimilt er að búlka vöru á þilfari, nema það hafi næga stoð í samningi eða venju.

42. gr.

Sendandi skal sjá um, eftir því sem við verður komið, að vara sem er eldfim, hætt við sprengingu eða sem hættuleg er að öðru leyti, sé merkt þannig að varast megi hættuna. Honum er einnig skylt að veita þá fræðslu um vöruna, sem nauðsynleg er til að aftra tjóni.

43. gr.

Þegar sendir eru munir, sem þarfnast sérstakrar umönnunar eða gætilegrar meðferðar, skal frá því skýrt og munirnir merktir á þann hátt, ef unnt er.

Segja skal til þess sérstaklega, ef sendir eru peningar, verðbréf eða dýrgripir.

44. gr.

Skipstjóri, stýrimaður eða sá, sem til þess hefur umboð, skal veita viðurkenningu fyrir móttöku vöru jafnóðum og hún er afhent, ef vörusendandi krefst þess.

45. gr.

Farmflytjandi, skipstjórinn eða sá sem farmflytjandi hefur veitt til þess umboð, skal, ef vörusendandi krefst þess, og nauðsynleg gögn og upplýsingar liggja fyrir, gefa út viðtökufarmskírteini fyrir vörunni, þegar hann hefur tekið við vörunni í sína vörslu, sbr. 101. gr.

Að lokinni fermingu getur vörusendandi krafist þess, að út verði gefið skipsfarmskírteini er sýni að ferming hafi farið fram, sbr. 101. gr. Hafi verið útbúið viðtökufarmskírteini handa vörusendanda, skal hann skila því þegar hann fær

skipsfarmskírteini afhent. Í stað þess að gefa út nýtt farmskírteini má rita á viðtökufarmskírteinið nafn þess skips eða nöfn þeirra skipa, sem vöru var skipað um borð í, og dagsetningu fermingarinnar. Eftir áritun þá sem lýst var telst það vera skipsfarmskírteini.

Sendandi getur krafist sérstaks farmskírteinis fyrir einstaka hluta farms, nema það baki farmflytjanda verulega fyrirhöfn eða óþægindi. Sendandi greiði aukakostnað, sem af því kann að leiða.

Nú er farmskírteini útbúið samkvæmt farmsamningi með öðrum skilmálum en ákveðið var í samningnum, þannig að ábyrgð farmflytjanda eykst við þetta, og skal þá farmsamningshafi bæta honum það, svo að hann verði skaðlaus.

46. gr.

Nú tefst brottför skips að fermingartíma loknum, sökum þess að sendandi afhendir ekki í tæka tíð skjöl sem vöru skulu fylgja, eða veitir ekki vitneskju um ákvörðunarstað eða annað, sem ferð varðar, og getur þá farmflytjandi krafist sömu þóknunar og fyrir aukabiðdaga. Ef hann biður meira tjón, á hann einnig rétt til að fá það bætt, nema álíta megi, að hvorki sendandi né menn sem hann ber ábyrgð á hafi valdið töfinni með yfirsjónum eða vanrækslu.

47. gr.

Pegar vara sem afhent hefur verið veldur farmflytjanda tjóni eða tjóni á skipi, skal farmsamningshafi greiða bætur, ef um er að kenna yfirsjónum eða vanrækslu hans sjálfs eða manna, sem hann ber ábyrgð á.

Nú hlýst tjón af vöru, sem er eldfim, hætt við sprengingu eða er hættuleg að öðru leyti, og skipað var um borð án þess að farmflytjanda væri kunnugt um þessa eiginleika vörunnar, og er þá farmsamningshafi ábyrgur fyrir öllu tjóni, jafnt beinu sem óbeinu, er hlýst af því að vörunni var skipað um borð, jafnvel þótt ekki sé um yfirsjón eða vanrækslu af hans hálfu að ræða.

Framkvæmd ferðar.

48. gr.

Ferð skal haldið áfram með hæfilegum hraða.

Sigling úr leið eða önnur töf er því aðeins heimil, að bjarga þurfi mönnum úr lífsháska, að bjarga þurfi skipi eða farmi eða af öðrum réttmætum ástæðum.

49. gr.

Nú tefst skip á ferð sökum þess, að vitneskja um ákvörðunarstað eða annað er ferð varðar barst ekki í tæka tíð, og skal þá beita ákvæðum 46. gr., eftir því sem við á.

50. gr.

Farmflytjandi greiði skipsgjöld, hafnsögugjöld, dráttargjöld og annan þess háttar kostnað, sem stofnast í ferð skipsins.

51. gr.

Farmflytjandi skal á eðlilegan og vandvirkan hátt ferma, meðhöndla, stúfa, flytja, varðveita, annast um og afferma vörur, sem hann flytur.

Nú skemmist farmur svo nokkru nemi eða glatast og skal farmflytjandi þá við fyrsta tækifæri tilkynna farmeiganda um það, en náist ekki til hans skal tilkynna vörusendanda.

52. gr.

Farmflytjanda er heimilt að gera, svo að bindandi sé fyrir eiganda farms, alla þá löggerninga, sem miða að því að varðveita farm og koma honum áleiðis. Hann hefur og heimild til að vera sóknaraðili í málum, sem farm snerta.

Nú skortir fé til framkvæmda einhverri nauðsyn, sem í 1. mgr. getur, og er farmflytjanda þá heimilt að taka fé að láni fyrir hönd farmeiganda eða selja af farmi. Þó að ekki hafi borið nauðsyn til samningsgerðar, verður farmeigandi samt við löggerninginn bundinn, ef viðsemjandi var grandlaus.

Nú er hætta á að farmur spillist eða rýrni verulega við geymslu eða flutning áleiðis, eða svo reynist, að kostnaður af geymslu hans eða flutningi muni fara mjög úr hófi fram, og er þá farmflytjanda heimilt að selja hann.

53. gr.

Farmflytjandi skal leita fyrirmæla farmeiganda ef unnt er, áður en hann gerir óvenjulegar ráðstafanir um farminn. Ekki skal farmflytjandi selja af farmi án slíkra fyrirmæla, nema áður sé látin fara fram skoðunargerð eða aflað sé álitsgerðar sérfróðra manna. Sala skal fara fram á opinberu uppboði eða með öðrum jafntryggilegum hætti.

Ávallt skal tilkynna farmeiganda ráðstafanir þær, sem gerðar voru um farminn.

54. gr.

Nú hefur farmflytjandi lagt fram fé eða játast undir skuldbindingar fyrir farmeiganda, og ábyrgist þá farmeigandi kröfur farmflytjanda sem af því rísa aðeins með farminum.

Affermingarstaður, affermingartími og afferming.

55. gr.

Um affermingarstað skal beita ákvæðum 27.—29. gr., eftir því sem við á. Fyrirmæli, sem lúta að farmsamningshafa, skulu gilda hér um viðtakanda farms.

Nú eru viðtakendur farms samkvæmt sama farmsamningi fleiri en einn, og hafa þeir þá því aðeins rétt til að vísa á affermingarstað eða til að fá skip flutt milli staða innan hafnar, að þeir séu báðir eða allir sammála um það.

56. gr.

Um affermingartíma skal beita ákvæðum 30.—38. gr., eftir því sem við á. Fyrirmæli, sem þar lúta að vörusendanda, skulu gilda hér um viðtakanda farms.

57. gr.

Farmflytjandi lætur vöru af hendi við skipshlið, og skal viðtakandi taka þar við henni.

Nú er ekki unnt að koma skipi á almennan affermingarstað í höfn af ástæðum, sem farmflytjandi mátti gera ráð fyrir við samningsgerð, og er honum þá allt að einu skylt að afhenda vöru á venjulegum affermingarstað.

58. gr.

Afhending vöru og viðtöku skal hraða eftir föngum. Skipa skal vöru upp í þeirri röð og með þeim hætti, að haganlegt sé að taka við henni.

59. gr.

Nú lýkur affermingu ekki á réttum tíma og töfin stafar ekki af tálmunum af hálfu skipsins, og skal þá beita ákvæðum 46. gr., eftir því sem við á.

60. gr.

Nú eru viðtakendur farms samkvæmt sama farmsamningi fleiri en einn, og einn þeirra hefur greitt þóknun fyrir aukabiðdaga eða aðra töf, sem orðið hefur vegna aðstæðna annars viðtakanda, og á hann þá aðgang að hinum um greiðslu kostnaðarins.

Afhending farms.

61. gr.

Sá, sem sýnir heimild sína til viðtöku á farmi, hefur rétt til að skoða hann, áður en hann tekur við honum.

62. gr.

Nú tekur viðtakandi við farmi, og skuldbindur hann sig þá með því til að greiða farmgjöld og aðrar kröfur, sem farmflytjandi getur krafist greiðslu á samkvæmt farmskírteini eða öðru skjali, sem segir fyrir um flutning farmsins.

63. gr.

Farmflytjanda er ekki skylt að láta farm af hendi fyrr en viðtakandi greiðir eða greiðir á geymslureikning fé það, sem honum ber að greiða eftir 62. gr., og aðrar kröfur sem á vöru hvíla. Varðandi sjóttjónsframlag gilda ákvæði 156. gr.

Þegar farmurinn hefur verið afhentur, getur farmflytjandi kallað til geymslufjárins, enda tálmi viðtakandi því ekki með kyrrsetningu eða lögbanni.

64. gr.

Nú fullnægir viðtakandi ekki skilmálum fyrir afhendingu vörunnar eða tefur svo affermingu, að henni getur ekki orðið lokið í tæka tíð, og er farmflytjanda þá heimilt að færa vöru í land og koma henni í örugga geymslu á kostnað viðtakanda. Tilkynna skal viðtakanda geymslu vörunnar.

Ef neitað er að taka við vöru, viðtakandi er ókunnur eða finnst ekki, skal farmflytjandi skýra sendanda frá því, þegar er hann má. Nú segir viðtakandi ekki til sín svo fljótt að vara verði affermd í tæka tíð, og skal farmflytjandi þá skipa upp vöru og fela hana til varðveislu, svo sem fyrr var sagt. Tilkynna skal vörusendanda og farmsamningshafa þessa ráðstöfun á vörunni.

65. gr.

Þegar skip eru í förum samkvæmt fastri áætlun, má skipa vöru upp og koma henni í örugga geymslu á kostnað viðtakanda, enda sé hann ekki við því búinn að veita henni viðtöku, þegar hún kemur í land.

Ef varan er ekki sótt innan hæfilegs frests, skal tilkynna sendanda um geymsluna.

66. gr.

Þegar vara er látin til varðveislu, er farmflytjanda heimilt að selja á opinberu uppboði eða með öðrum jafntryggilegum hætti svo mikið af henni, sem þarf til lúkingar á kröfum, sem á henni hvíla.

67. gr.

Ef kröfum á hendur farmsamningshafa er ekki fullnægt með sölu vörunnar, ábyrgist hann það sem á skortir.

Hafi farmflytjandi afhent vöru, á hann ekki kröfu á hendur farmsamningshafa um það fé sem viðtakanda var skylt að greiða, nema leitt sé í ljós að greiðsla hefði ekki fengist við sölu á vörunni eða að farmsamningshafi mundi hagnast á kostnað farmflytjanda, ef krafan félli niður.

Ábyrgð farmflytjanda á farmi.

68. gr.

Skemmist farmur eða glatist meðan hann er í vörslum farmflytjanda á skipi eða í landi, ber honum að bæta tjón sem af því hlýst, nema ætla megi að hvorki hann né neinn maður, sem hann ber ábyrgð á, eigi sök á tjóninu.

Farmflytjandi er ekki ábyrgur, þegar hann getur sýnt fram á, að tjónið stafar af:

- a) Yfirsjónum eða vanrækslu við stjórnþök eða meðferð skips, sem skipstjóra, skipshöfn, hafnsögumanni eða öðrum, sem inna starf af hendi í þágu skips, hefur orðið á.
- b) Bruna, nema hann stafi af yfirsjón eða vanrækslu farmflytjanda sjálfs.
- c) Hættum eða óhöppum, sem eru sérkennandi fyrir siglingar.
- d) Náttúruhamförum.
- e) Hernaðaraðgerðum.
- f) Sjóránum eða öðrum þjóðfélagsfjandsamlegum aðgerðum.
- g) Haldi, sem lagt er á, eða af öðrum skerðingum, sem valdhafar, stjórnarherrar eða þjóðir grípa til, svo og af haldi, sem lagt er á samkvæmt réttarreglum.
- h) Sóttkvíartálmun.
- i) Athöfn eða athafnarleysi vörusendanda eða eiganda vöru, umboðsmanns hans eða fulltrúa.
- j) Verkfalli, verkþætti eða annars konar vinnuhindrun, án tillits til ástæðu eða umfangs.
- k) Óeirðum eða borgararóstum.
- l) Björgun mannlífa, björgun verðmæta á hafi úti eða tilraunum þar að lútandi.
- m) Leyndum galla á vöru eða sérstökum eiginleikum hennar eða eigin ágöllum hennar.
- n) Ófullnægjandi pökkun.
- o) Ófullnægjandi eða ónákvæmri merkingu.
- p) Leyndum göllum á skipi, sem ekki er unnt að komast að raun um með eðlilegri árvekni.

Þrátt fyrir ákvæði 2. mgr. er farmflytjandi ábyrgur fyrir tjóni, er hlýst af óhaffærni skips, ef hún er afleiðing þess, að hann eða einhver sem hann ber ábyrgð á, hefur ekki með eðlilegri árvekni séð til þess, að skipið var haffært við upphaf ferðar. Sönnunarbyrði um, að eðlilegrar árvekni hafi verið gætt, hvílir á þeim sem heldur því fram, að hann beri ekki ábyrgð.

Lækka má skaðabætur þær sem farmflytjanda ber að greiða, eða fella þær niður, ef hann sannar að farmsamningshafi eða einhver sem hann ber ábyrgð á, hafi verið meðvaldur að tjóninu vegna yfirsjóunar eða vanrækslu.

69. gr.

Hafi verið flutt á skip vara, sem er eldfim, hætt við sprengingu eða hættuleg að öðru leyti, án þess að farmflytjanda væri kunnugt um þessa eiginleika vörunnar, er honum heimilt eftir atvikum, að flytja vöruna í land, gera hana óskaðlega eða eyðileggja hana, enda er honum ekki skylt að greiða skaðabætur.

Nú var farmflytjanda kunnugt um eiginleika vörunnar við lestun, og er honum engu að síður eftir atvikum, heimilt að flytja vöruna í land, gera hana óskaðlega eða eyðileggja hana, ef síðar kemur upp slík hættu fyrir menn, skip eða vöru, að óverjandi væri að varðveita vöruna um borð. Er honum þá ekki skylt að greiða aðrar skaðabætur en leiðir af reglunum um sameiginlegt sjótjón.

70. gr.

Bætur samkvæmt 68. gr. skal ákveða eftir því verðgildi, sem sams konar vara mundi hafa haft samkvæmt farmsamningnum við afhendingu á réttum stað og tíma. Verðgildi vörunnar skal ákveða samkvæmt opinberri verðskráningu, en sé henni ekki til að dreifa þá

markaðsverði, og sé hvorugu þessu til að dreifa, þá venjulegu verði fyrir vöru sömu tegundar og af sömu gæðum.

Bæturnar geta þó ekki orðið hærri en 667 SDR fyrir hvert stykki eða flutningseiningu eða 2 SDR fyrir hvert brúttókíló vöru, sem skemmist, glatast eða sem afhendingu seinkar á. Skal miða við þá fjárhæð, sem hæst getur orðið samkvæmt þessu. Með SDR er átt við þá verðmæliseiningu, sem greind er í 177. gr. Gengi þessarar verðmæliseiningar ræðst af þeirri dagsetningu, sem löggjöf landsins þar sem dæmt er í málinu, kveður á um.

Ef notaðir eru gámar, bretti eða svipaður flutningsbúnaður sem vöru er safnað í, skal sérhvert stykki eða önnur eining, sem skráð er í farmskírteini eða í annað viðtökuskírteini fyrir flutningnum, og pökkuð er í þannig búnað, teljast eitt stykki eða flutningseining, þegar beitt er ákvæðum 2. mgr.

Farmflytjandi og sendandi vöru mega semja um hærri hámarksbætur en nefndar eru í 2. mgr. og 3. mgr. um ábyrgð farmflytjanda. Hafi sendandi gefið upp tegund og verð vöru og þessar upplýsingar verið færðar án fyrirvara í farmskírteinið eða í annað viðtökuskírteini um flutninginn, skal það verð lagt til grundvallar um mörk ábyrgðar farmflytjanda, ef þetta leiðir til hærri ábyrgðarmarkna en reglurnar í 2. og 3. mgr. Jafnframt skal þetta verð lagt til grundvallar sem verðmæti vöru, ef eigi verða færðar sönnur á annað.

Farmflytjandi verður aldrei ábyrgur fyrir tjóni eða skemmd á vörunni, ef sendandi hefur með sviksamlegum hætti gefið rangar upplýsingar um tegund eða verð í farmskírteini eða í öðru viðtökuskírteini um flutninginn.

Farmflytjandi getur ekki borið fyrir sig ábyrgðartakmörkun samkvæmt þessari grein, ef það sannast, að hann hafi sjálfur valdið tjóninu eða skaðanum af ásetningi eða stórfelldu gáleysi, og honum mátti vera ljóst, að tjón myndi sennilega hljótast af.

71. gr.

Nú hefur vara verið afhent, án þess að viðtakandi hafi látið farmflytjanda í té skriflega tilkynningu um, að vara hafi glatast eða skemmst, svo að viðtakandi vissi eða mátti vita, og almennt um eðli tjónsins, og telst þá öll varan afhent í því ástandi, sem lýst er í farmskírteini eða öðru viðtökuskírteini um flutninginn, ef ekki eru færðar fram sannanir gegn því. Ef ekki hefði verið unnt að komast að raun um tjónið, gildir hið sama, hafi skrifleg tilkynning ekki verið afhent í síðasta lagi þremur dögum eftir afhendinguna.

Ekki er krafist skriflegrar tilkynningar, ef ástand vörunnar hefur verið kannað sameiginlega við afhendinguna.

Þegar vara hefur glatast eða skemmst eða ætla má að svo sé, skulu farmflytjandi og viðtakandi vöru veita hvor öðrum færi á að skoða vöruna á hentugan hátt og ganga úr skugga um þyngd, mál og stykkjatölu.

72. gr.

Ákvæðunum um mótmæli farmflytjandans og ábyrgðartakmarkanir skal beita, hvort heldur sem krafan byggist á samningi eða á ábyrgð utan samninga.

Ef þess háttar krafa er höfð uppi gagnvart einhverjum, sem farmflytjandi ber ábyrgð á, sbr. 171. gr., á sá aðili rétt á að bera fyrir sig sömu mótmæli og sömu takmarkanir á ábyrgð og farmflytjandinn hefði getað borið fyrir sig. Samanlögð ábyrgð farmflytjandans og ofangreindra aðila skal í engu tilviki fara fram úr því marki, sem greint er í 70. gr.

Nú sannast það, að maður hefur valdið tjóni af ásetningi eða stórfelldu gáleysi og með vitund um það að tjón væri fyrirsjáanlegt, og getur hann þá ekki borið fyrir sig ákvæði 2. mgr.

73. gr.

Annist einhver annar en farmflytjandi flutning vöru að nokkru eða öllu leyti, er farmflytjandi ábyrgur fyrir tjóni, eins og hann hefði sjálfur annast flutning vörunnar alla

leið. Ákvæði þessa kafla gilda þá, eftir því sem við á. Þetta gildir einnig eftir að farmskírteini hefur verið gefið út.

Við flutning sem fram fer með skipi, er sá sem annast flutninginn, ábyrgur fyrir sínum hluta flutningsins samkvæmt sömu ákvæðum og farmflytjandi. Ákvæði 72. gr. gilda eftir því sem við á.

Farmflytjandi og sá sem ábyrgð ber samkvæmt 2. mgr., eru ábyrgir hvor fyrir annan. Sameiginleg ábyrgð þeirra getur ekki farið fram úr ábyrgðarmörkum þeim, sem greind eru í 70. gr.

Flutningur.

74. gr.

Ef ekki hefur verið samið um fjárhæð farmgjalds, skal greiða það gjald, sem almennt var þegar ferming fór fram.

Nú hefur verið flutt á skip meira en um var samið af þeirri vöru, sem samningur tekur til, og skal þá gjalda fyrir það sem umfram var, að rétttri tiltölu við hitt sem um var samið.

75. gr.

Ekki skal greiða farmgjald fyrir vöru, sem ekki kemur til skila við ferðalok, nema hún hafi farist vegna ástands hennar sjálfrar eða af ónógum umbúnaði eða annarri yfirsjón eða vanrækslu sendanda, hún hafi verið seld í ferðinni fyrir hönd eiganda hennar eða flutt úr skipinu, gerð óskaðleg eða eyðilögð samkvæmt ákvæðum 69. gr.

Ef farmflytjandi á ekki rétt til farmgjalds eftir því sem nú var sagt, skal hann endurgreiða farmgjald, sem greitt hefur verið fyrir fram.

Seinkun og dráttur af hálfu farmflytjanda.

76. gr.

Nú kemur skip of seint til fermingarhafnar eða um aðra töf er að ræða af hálfu farmflytjanda, og er farmsamningshafa þá heimilt að rifta samningi, ef farmflytjanda mátti vera ljóst við samningsgerðina, að töfin mundi valda því, að farmsamningshafi næði ekki í verulegum atriðum tilgangi sínum með flutningnum. Ef farmflytjandi á sjálfur sök á drættinum, getur farmsamningshafi riftað samningnum, nema dráttur sé óverulegur.

Nú er áskilið í farmsamningi, að skip skuli vera búið til að taka við farmi innan tiltekins tíma, og hefur þá sérhver dráttur í för með sér heimild fyrir farmsamningshafa til riftunar á samningi.

Ef farmflytjandi tilkynnir, að skip muni koma of seint til fermingarhafnar, verður farmsamningshafi, ef hann vill rifta samningi, að gera það án óþarfrar tafar.

77. gr.

Nú er vara á skip komin, og getur farmsamningshafi þá ekki riftað samningi, ef afferming vöru mundi valda öðrum farmsamningshafa tjóni.

78. gr.

Nú gildir farmsamningur um tiltekið skip, sem ferst eða er dæmt óbætandi, og er þá farmflytjandi ekki skyldugur til að annast flutninginn.

79. gr.

Nú er hluta af ferð lokið, þegar farmsamningi er slitið samkvæmt 76. gr. eða skylda farmflytjanda til að annast flutninginn fellur niður samkvæmt 78. gr., og á hann þá rétt til farmgjalds eftir vegalengd fyrir þá vöru, sem til skila kemur.

Sama hlutfall skal vera milli farmgjalds eftir vegalengd og umsamins heildarfarmgjalds, sem á milli leiðar þeirrar sem farin var, og umsaminnar heildarferðar, en jafnframt skal þó taka tillit til, hversu miklum tíma var til varið, og til sérstaks kostnaðar við sams konar ferðir. Ekki má farmgjald eftir vegalengd fara fram úr verðgildi farmsins.

Hvor aðila um sig á rétt til að fá farmgjald eftir vegalengd ákveðið af löggiltum niðurrjöfnunarmanni sjótjóns. Bera má ákvörðun hans undir dómstóla.

80. gr.

Nú hlýst tjón af því, að skip ferst eða er dæmt óbætandi, eða það leiðir að öðru leyti af drætti af hálfu farmflytjanda, og tjónið fellur ekki undir 68. gr., og skal þá beita ákvæðum 68. gr., eftir því sem við á.

Riftun og tálmanir af hálfu farmsamningshafa.

81. gr.

Ef farmsamningshafi riftar samningi áður en ferming hefst, á farmflytjandi rétt til bóta fyrir missi farmgjalds og annað tjón.

Farmsamningshafi verður þó ekki bótaskyldur, ef telja má ókleift að afhenda vöruna eða flytja eða koma henni á land á ákvörðunarstað vegna atvika, sem ekki eru þess eðlis, að hann hefði átt að hafa þau í huga við samningsgerð. Má til slíkra atvika telja útflutningsbann, innflutningsbann eða aðrar sambærilegar tálmanir af hálfu stjórnvalda, að allir hlutir af þeirri tegund vöru sem flytja skyldi, hafi farist af hendingu eða hin tiltekna vara sem samið var um að flytja, hafi farist af óhappatilviljun. Farmflytjanda er einnig heimilt að rifta samningi bótalaust, ef flutningur vörunnar hefði í för með sér veigamikið óhagræði fyrir hann. Nú vill aðili rifta samningi af einhverjum sökum sem hér var greint, og skal hann þá tilkynna hinum það án óþarfrar tafar.

Ef engin vara er til skips komin, þegar fermingartíma lýkur, skal líta svo á að farmsamningshafi hafi slitið samningi.

82. gr.

Nú lætur farmsamningshafi ekki af hendi alla þá vöru sem tilskilin var, og skal þá líta svo á að hann hafi riftað samningi að því er tekur til þeirrar vöru, sem ekki var afhent. Farmflytjandi á þá rétt til bóta fyrir missi farmgjalds og annað tjón, nema atvik liggi svo til sem greint er í 2. mgr. 81. gr.

Hvort sem farmflytjandi kann að eiga bótarétt eða ekki, getur hann neitað að flytja vöruna í heild, ef bætur eru ekki greiddar eða trygging sett fyrir lok fermingartíma samkvæmt áskorun þar um.

Ef farmflytjandi riftar samningi um flutning vörunnar í heild, á hann rétt til bóta fyrir missi farmgjalds og annað tjón, nema atvik liggi svo til um vöru þá sem ekki var afhent, sem greint er í 2. mgr. 81. gr.

83. gr.

Eftir að vara er komin á skip, verður samningi ekki slitið í fermingarhöfn né á meðan ferð stendur, ef afferming vöru hefur í för með sér verulegt óhagræði fyrir farmflytjanda eða mundi baka öðrum farmsamningshafa tjón. Beita skal hér, eftir því sem við á, ákvæðum 81. og 82. gr. um rétt farmflytjanda til bóta og riftunar samnings í heild.

Nú er vöru skipað upp í einhverri höfn á leið skipsins, og á farmflytjandi þá ávallt rétt til farmgjalds eftir vegalengd.

84. gr.

Pegar ákveðin er fjárhæð bóta fyrir missi farmgjalds og annað tjón, skal tillit tekið til þess, hvort farmflytjandi hefur látið undir höfuð leggjast án nægra ástæðna, að taka aðra vöru í hinnar stað.

Þó að farmflytjandi eigi ekki rétt til skaðabóta, skal farmsamningshafi eigi að síður greiða þóknun, sem þegar er á fallin, fyrir aukabiðdaga og aðra töf.

Gagnkvæmur riftunarréttur.

85. gr.

Ef í ljós kemur, eftir að samningur var gerður, að skipi eða farmi myndi í hættu stofnað með ferðinni af völdum styrjaldar, herkvíunar, uppreisnar, innanlandsóeirða eða sjórána eða annarra vopnaðra árása eða hætta af þessum sökum hefur aukist til muna, er bæði farmflytjanda og farmsamningshafa heimilt að rifta samningi bóttalaust, þó að ferð sé hafin. Sá sem rifta vill farmsamningi, skal tilkynna það án óþarfrar tafar. Farist fyrir að tilkynna það, skal hann bæta tjón, sem af því leiðir.

Ef hættu verður afstýrt með því að skilja eftir eða afferma nokkurn hluta af farmi, er riftun aðeins heimil, að því er til þessa hluta tekur. Þó getur farmflytjandi, ef það bakar ekki öðrum farmsamningshafa tjón, riftað samningi í heild, nema bætur séu greiddar eða trygging sett samkvæmt áskorun þar um.

Beita skal ákvæðum 79. gr. og 2. mgr. 84. gr., eftir því sem við á.

86. gr.

Nú tefur þess háttar tálmun sem getið er í 85. gr. skipið í fermingarhöfn, eftir að það hefur tekið farm, eða á viðkomustað á leiðinni, og skal þá kostnaði af töfinni jafnað niður á skip, farmgjald og farm eftir því sem mælt er fyrir um sameiginlegt sjótjón. Nú er samningi riftað, og tekur þetta þá ekki til kostnaðar, sem á fellur eftir það.

3. Tímabundnir farmsamningar.

87. gr.

Pegar gerður hefur verið tímabundinn farmsamningur, skal farmflytjandi á því tímabili, sem er til ráðstöfunar fyrir farmsamningshafa, láta það fara þær ferðir, sem farmsamningshafi mælir fyrir um í samræmi við samninginn.

88. gr.

Farmflytjandi skal sjá um, að skip sé svo mannað, birgt af vistum og búnaði og að öðru leyti í því ástandi, að það fullnægi skilyrðum til almennra flutningaferða. Honum er þó ekki skylt að leggja til brennsluolíu.

89. gr.

Farmsamningshafi annast og kostar fermingu, búlkun og affermingu. Hann getur ekki krafist annarrar þjónustu af skipstjóra og skipshöfn, en venjuleg er í flutningaferðum í sams konar siglingum. Farmsamningshafi ber kostnað af yfirvinnu og öðrum aukaútgjöldum við þá þjónustu.

Nú verður farmflytjandi að greiða eiganda vöru skaðabætur vegna þess að vara hefur skaddast eða farið forgörðum við fermingu, búlkun eða affermingu, og á hann þá endurkröfu á hendur farmsamningshafa, nema um sé að ræða sök skipstjóra eða skipshafnar við framkvæmd þess hluta verksins, sem þeim var skylt að vinna.

90. gr.

Farmsamningshafa ber að greiða öll útgjöld við framkvæmd ferða, sem ekki hvíla á farmflytjanda samkvæmt því er áður var greint.

91. gr.

Farmflytjanda er skylt að gefa úr farmskírteini fyrir vöru, sem á skip er komin, með þeim flutningsskilmálum, sem venjulegir eru í sams konar siglingum. Ef hann bakar sér með því aukna ábyrgð, ber farmsamningshafa að bæta honum þann kostnað.

92. gr.

Ekki er farmflytjanda skylt að láta skipið fara ferð, sem hættuleg er skipi eða skipshöfn, ef hann þurfti ekki að gera ráð fyrir þeirri hættu við samningsgerð. Honum er ekki heldur skylt að taka á skip eldfima muni eða muni, sem hætt er við sprengingu eða sem hættulegir eru að öðru leyti.

93. gr.

Skylt er farmflytjanda að láta skipið hefja nýja ferð, þó að henni verði ekki lokið á samningstímanum, ef tími sá sem skipið er til ráðstöfunar farmsamningshafa, lengist ekki meira við það en hóflegt má telja.

Fyrir þann tíma sem umfram verður, skal greiða sama tímagjald og í samningi er áskilið.

94. gr.

Farmgjald samkvæmt tímabundnum farmsamningi skal greiða mánaðarlega fyrir fram.

Nú tefst skip vegna aðstæðna farmflytjanda, þar á meðal vegna viðhalds á skipi eða til að bæta úr tjóni, sem ekki stafar af yfirsjón eða vanrækslu farmsamningshafa eða manna, sem hann ber ábyrgð á, og ber þá ekki að greiða farmgjald meðan sú töf stendur yfir.

95. gr.

Ef skip týnist og ekki er vitað, hvenær slysið bar að höndum, skal greiða tímafarmgjald fyrir helming þess tíma, sem skipið hefði þurft til ferðar sinnar til ákvörðunarstaðar frá þeim stað, sem síðast spurðist til þess.

96. gr.

Nú er farmsamningshafa ekki fengið skip til ráðstöfunar í tæka tíð eða um annan drátt er að ræða af hálfu farmflytjanda, og er farmsamningshafa þá heimilt að rifta samningi, ef farmflytjanda mátti vera ljóst við samningsgerð, að töfin mundi valda því, að farmsamningshafi næði ekki í verulegum atriðum tilgangi sínum með samningnum. Ef farmflytjandi á sjálfur sök á drættinum, getur farmsamningshafi riftað samningi, nema töfin sé óveruleg.

Nú er áskilið í farmsamningi, að skipið skuli vera fengið farmsamningshafa til ráðstöfunar innan tiltekins tíma, og heimilar þá sérhver dráttur riftun.

Ef farmflytjandi tilkynnir, að skip muni tefjast, verður farmsamningshafi ef hann vill rifta samningi, að gera það án óþarfrar tafar.

97. gr.

Farmflytjandi ber ábyrgð á tjóni, sem leiðir af drætti af hans hálfu eða af því að skip ferst eða er dæmt óbætandi, nema ætla megi að hvorki hann né neinn maður sem hann ber ábyrgð á, eigi sök á tjóninu vegna yfirsjónar eða vanrækslu.

98. gr.

Nú er tímafarmgjald ekki greitt á réttum tíma, og er farmflytjanda þá heimilt að rifta samningi og krefjast bóta fyrir missi farmgjalds og annað tjón.

99. gr.

Farmflytjandi á rétt til bóta fyrir tjón á skipi, sem stafar af yfirsjónum eða vanrækslu farmsamningshafa eða manna, sem hann ber ábyrgð á.

100. gr.

Framlög farmgjalds til sameiginlegs sjóttjóns skal farmsamningshafi inna af höndum, þegar um tímabundna farmsamninga er að ræða.

Hafi skip unnið til björgunarlauna, skal endurgjald vegna eldsneytis og launa skipstjóra og skipshafnar, sbr. 1. mgr. 169. gr., falla til farmsamningshafa. Hlutur farmflytjanda í þeim hluta björgunarlaunanna, sem skiptast skal milli útgerðarmanns, skipstjóra og skipverja, sbr. 2. mgr. 169. gr., fellur að jöfnu til farmflytjanda og farmsamningshafa.

4. Farmskírteini.

Efni.

101. gr.

Með farmskírteini er átt við skjal, sem gefið er út af farmflytjanda eða í hans umboði, þar sem viðurkennt er, að tekið hafi verið við vöru til flutnings eða að hún sé á skip komin, þar sem tegund og magn er tilgreint, þó að því tilskildu að skjalið sé kallað farmskírteini eða gefi til kynna, að varan verði látin af hendi gegn afhendingu skjalsins.

Í farmskírteini skal greina útgáfustað, útgáfudag og nafn farmsendanda. Í viðtökufarmskírteini skal greina viðtökustað vörunnar. Í skipsfarmskírteini skal greina nafn skipsins, þjóðerni og fermingarstað.

102. gr.

Í farmskírteini skal enn fremur greint, ef farmsendandi óskar:

- 1) Nánari lýsing á tegund vöru, þyngd, mál eða stykkjatala samkvæmt skriflegum upplýsingum, sem farmsendandi lætur í té.
- 2) Nauðsynleg auðkennismerki, eins og farmsendandi tilgreinir skriflega í upplýsingum, sem hann lætur í té áður en ferming hefst, þó að því tilskildu að þau séu greinileg á vörunni eða umbúðum hennar og verði við eðlilegar aðstæður auðlæsileg til loka ferðarinnar.
- 3) Ástand vöru, eftir því sem séð verður.
- 4) Í viðtökufarmskírteini skal greina þann dag, sem vöru er veitt viðtaka, en á skipsfarmskírteini skal greina þann dag, sem fermingu lauk.
- 5) Hvar afhenda eigi vöruna og hverjum.
- 6) Fjárhæð farmgjalds og aðrir skilmálar flutnings vöru og afhendingar.

Farmflytjandi er þó ekki skyldur til, án fyrirvara í farmskírteini, að tilgreina upplýsingar um nánari lýsingu á vöru, merki, þyngd, mál og stykkjatölu, ef hann hefur sanngjarna ástæðu til að efast um réttmæti þeirra, eða ef hann hefur ekki fengið eðlilegt færi á að kanna framangreind atriði.

103. gr.

Vörusendandi ber ábyrgð gagnvart farmflytjanda á því, að rétt sé sú tilgreining á vöru, sem skráð er í farmskírteini samkvæmt ósk hans og upplýsingum.

104. gr.

Farmskírteini má stíla til ákveðins manns eða að tilvísun hans eða til handhafa. Framselja má farmskírteini, nema það sé bannað í meginmáli þess, svo sem með orðunum „ekki til framsals“, eða á annan hátt.

105. gr.

Svo mörg eintök skulu gerð af farmskírteini, sem sendandi æskir. Hvort sem eintök eru eitt eða fleiri, skal eintakatala greind í meginmáli skírteinisins. Nú eru gefin út fleiri eintök en eitt, og skulu þau þá öll vera samhljóða.

106. gr.

Nú kemur maður með farmskírteini, sem hann er rétt að kominn eftir orðum þess sjálfs eða við framsal í óslitinni röð eða við eyðuframsal og getur hann þá krafist afhendingar vörunnar.

Þó að farmskírteini hafi verið gefið út í fleiri en einu eintaki, þá nægir samt, að sá sem kallar eftir vörunni á ákvörðunarstað, sýni eitt eintak með þeirri heimild, sem í 1. mgr. segir. Utan ákvörðunarstaðar er óheimilt að láta farm af hendi, nema skilað sé aftur öllum eintökum farmskírteinisins eða trygging sett fyrir kröfum, sem eigendur þeirra kynnu að koma fram með á hendur farmflytjanda.

107. gr.

Nú sýna fleiri menn en einn eintök af farmskírteini með heimild þeim til handa samkvæmt 106. gr., og skal þá koma farmi í örugga geymslu, á kostnað viðtakanda, og skýra þeim mönnum tafarlaust frá varðveislunni, sem eintök höfðu sýnt.

108. gr.

Farmflytjanda er ekki skylt að láta farm af hendi, nema viðtakandi hafi áður komið farmskírteini í geymslu (depositum) hjá öðrum aðila og gefi sérstök viðtökuvottorð, jafnóðum og affermt er.

Þegar affermingu er lokið, skal farmskírteini afhent farmflytjanda með áritaðri viðurkenningu um viðtöku vörunnar.

109. gr.

Um ógildingu glataðs eða horfins farmskírteinis fer eftir réttarfarsreglum um ógildingu skjala, sbr. XIX. kafla l. nr. 85/1936. Þegar stefna í ógildingarmáli hefur verið birt eða fyrr, ef heimilað er með sérstökum dómsúrskurði, getur höfðandi ógildingarmáls krafist afhendingar á farmi gegn því að sett sé trygging fyrir kröfum, sem réttur eigandi farmskírteinis kynni að öðlast á hendur farmflytjanda.

Réttarsamband farmflytjanda og viðtakanda farms.

110. gr.

Farmskírteini er grundvöllur réttarstöðu farmflytjanda og viðtakanda farms sín á milli um flutning og afhendingu vörunnar. Ákvæði farmsamnings, sem ekki voru sett í farmskírteinið, eru ógild gagnvart viðtakanda, nema til þeirra sé vitnað í farmskírteini.

Ekki verður viðtakandi krafinn um ógreitt aukabiðdagagjald né önnur gjöld, sem af

fermingu skipsins stafa, nema kröfunnar sé getið í farmskírteini. Nú hefur tími til fermingar og affermingar verið tiltekinn í einu lagi, og þarf viðtakandi þá ekki að hlíta því, að of langur tími hafi til fermingar gengið, nema greindur sé á farmskírteini sá tími, sem fermingin tók.

111. gr.

Farmskírteinið er sönnun þess, að farmflytjandi hafi veitt viðtöku og lestað vöru, eins og greint er í farmskírteini, nema annað sannist. Þó er gagnsönnun ekki heimil, þegar farmskírteini hefur verið framselt grandlausum þriðja manni.

Farmflytjandi getur ekki borið fyrir sig rangar upplýsingar um vöru til að losna undan ábyrgð, ef hann sá eða mátti sjá, að rangt var frá skýrt, nema hann hafi skráð um það beina athugasemd á farmskírteinið.

Ákvæði 1. mgr. gildir, ef athugasemd um, að vara sé sködduð eða óhæfilega sé um hana búið, er ekki skráð á farmskírteini, og farmflytjandi sá eða mátti sjá það.

112. gr.

Nú bíður þriðji maður tjón við að treysta réttmæti upplýsinga, sem skráðar eru á farmskírteini sem hann framvísar, og er farmflytjandi þá ábyrgur, hafi hann séð eða mátt sjá, að farmskírteinið, með þessum upplýsingum, væri villandi fyrir þriðja mann. Ákvæði 2. mgr. og 3. mgr. 111. gr. gilda þá á sama hátt.

113. gr.

Nú er vara ekki í samræmi við lýsingu í farmskírteini, og er viðtakanda þá heimilt að krefjast þess af farmflytjanda, að hann veiti upplýsingar um, hvort sendandi hafi gefið út skadleysisfirlýsingu og hvert sé efni hennar.

Að öðlast rétt í grandleysi.

114. gr.

Ef einstök eintök farmskírteinis hafa verið framseld ýmsum mönnum, fær sá bestan rétt, sem fyrstur fékk grandlaus eintak í hendur. En hafi annar maður fengið vöruna afhenta á ákvörðunarstað samkvæmt sínu eintaki af farmskírteininu og þá verið grandlaus, er honum ekki skylt að láta vöruna aftur af hendi.

115. gr.

Nú hefur maður farmskírteini í höndum með þeirri heimild, sem í 106. gr. segir, og er honum þá ekki skylt að láta það af hendi við þann, sem misst hefur, ef hann hefur eignast það með framsali og verið þá grandlaus.

116. gr.

Heimild þeirri, sem seljandi kann að hafa til að stöðva afhendingu á vöru til kaupanda eða bús hans eða til að fá vöru skilað aftur, verður ekki beitt gagnvart þriðja manni, sem grandlaus hefur eignast farmskírteinið við framsal eftir þeirri heimild, sem í 106. gr. segir.

Gagnfær farmskírteini.

117. gr.

Með gagnfæru farmskírteini er átt við farmskírteini, þar sem greint er frá því, að annar en farmflytjandi eigi að annast flutning vörunnar einhvern hluta leiðarinnar. Ákvæðin um farmskírteini gilda, eftir því sem við á, um gagnfær farmskírteini.

Nú hefur farmflytjandi gefið út gagnfært farmskírteini, og síðan verður gefið út sérstakt farmskírteini fyrir einhvern hluta af leiðinni, og skal þá farmflytjandi sjá til þess, að á það verði skráð, að varan sé flutt samkvæmt gagnfæru farmskírteini.

5. Gildissvið.

118. gr.

Eigi er heimilt með samningi að víkja frá ákvæðum 45. gr., 47. gr., 2. mgr. 48. gr., 1. mgr. 51. gr., 68.—73. gr., 102. gr., 111. gr., 112. gr., 7. tl. 215. gr. og fyrri málsliðar 216. gr. til tjóns fyrir vörusendanda, farmsamningshafa eða viðtakanda, þegar beita skal íslenskum rétti samkvæmt 119. gr. Til samnings af þessu tagi telst t. d. fyrirvari um að framselja farmflytjanda rétt til skaðabóta samkvæmt váttryggingarsamningi eða svipaðir fyrirvarar.

Ákvæði 1. mgr. stendur ekki í vegi fyrir því, að upp sé tekið ákvæði í farmsamning um sameiginlegt sjóttjón, sbr. 151. gr., eða fyrirvari sé gerður um takmörkun ábyrgðar farmflytjanda um vöru áður en ferðing vöru hefst eða eftir að affermingu lýkur eða um undanþágu ábyrgðar á flutningi á lifandi dýrum eða farmi, sem samkvæmt farmsamningi átti að flytja á þilfari og er raunverulega fluttur á þilfari.

Hafi verið samið um eða leiði af aðstæðum, að annar en farmflytjandi eigi að annast flutning vöru að nokkru eða öllu leyti, getur farmflytjandi undanþegið sig ábyrgð á tjóni eða skemmdum, sem verða á vörunni meðan hún er í vörslum hins flytjandans.

Nú er vara óvenjulegs eðlis eða ástand hennar eða aðstæður eru óvenjulegar, eða skilyrði um flutning hennar sérstök, og sanngjarnt þykir að semja um takmörkun á skyldum farmflytjanda eða aukningu á rétti hans, og er samningurinn þá gildur, svo framarlega sem ekki er gefið út farmskírteini, en skilmálarnir skráðir í viðtökuvottorð, sem ekki er viðskiptabréf og tilgreint sem slíkt.

119. gr.

Flutningur samkvæmt farmskírteini lýtur löggjöf þess ríkis, þar sem farmskírteinið er gefið út, ef það ríki á aðild að alþjóðasáttmála frá 25. ágúst 1924 um farmskírteini með viðauka frá 23. febrúar 1968 („Haag-Visby“ reglunum). Nú er farmskírteini gefið út í ríki, sem ekki á aðild að sáttmálanum, en varan er flutt frá ríki, sem aðild á að honum, og fer þá um flutninginn eftir löggjöf aðildarríkisins. Nú er farmskírteinið gefið út samkvæmt farmsamningi og gilda þá ákvæði 1. og 2. málsliðar aðeins að því leyti, sem farmskírteinið ákvarðar réttarsamband farmflytjanda og handhafa farmskírteinis.

Ákvæði þessa kafla gilda um farmflutninga í innanlandssiglingum, hvort sem farmskírteini hefur verið gefið út eða ekki.

Flutningur samkvæmt farmskírteini til hafnar hér á landi frá ríki, sem ekki á aðild að sáttmála þeim, sem um ræðir í 1. mgr., lýtur ákvæðum þessa kafla.

Heimilt er, án tillits til ákvæða þessarar greinar, að ákveða í farmskírteini, að flutningur skuli lúta reglum nefnds alþjóðasáttmála og viðauka eða löggjöf tiltekins ríkis.

V. KAFLI

Um flutning á farþegum og farangri.

1. Upphafsaákvæði.

120. gr.

Með „farsala“ er í þessum kafla átt við þann, sem í atvinnuskyni eða gegn þóknun tekur að sér eftir samningi, að flytja með skipi farþega eða farþega og farangur.

Með „farþega“ er átt við mann, sem flytja á eða verður fluttur með skipi samkvæmt farsamningi, og enn fremur þann, sem með heimild farsala fylgir ökutæki eða lifandi dýri, sem háð er samningi um vöruflutning.

Með „farangri“ er átt við sérhvern hlut, þ. m. t. ökutæki, sem fluttur er í tengslum við samning um farþegaflutning, auk þeirra dýrgripa, sem greindir eru í 2. mgr. 138. gr. Með „handfarangri“ er átt við farangur, sem farþegi hefur í vörslum sínum eða í klefa sínum eða

sem hann flytur með sér í eða á ökutæki sínu. Reglur um farangur gilda ekki, ef varan er flutt samkvæmt farmsamningi eða farmskírteini eða skjali, sem notað er við vöruflutninga.

121. gr.

Með þeirri undantekningu, sem fram kemur í 127. gr. og sem leiðir af 149. og 150. gr., skal því aðeins beita ákvæðum þessa kafla, að ekki leiði annað af samningi eða venju.

122. gr.

Ákvæðum þessa kafla verður ekki beitt, ef flutningurinn er háður alþjóðasamningi um flutning með annars konar farartæki.

123. gr.

Nú fer einhver með skipi án þess að vera farþegi eða skipverji, og hann býður bana eða tjón, eins og greint er í 137. og 138. gr., og gilda þá ákvæði þessa kafla um mótþæli og takmörkun ábyrgðar, eftir því sem við á, til hagsbóta fyrir þann, sem bótaábyrgðinni er beint að.

2. Um flutninginn.

124. gr.

Farsali skal sjá um, að skip sé haffært, nægilega mannað, birgt af vistum og búnaði og að öðru leyti til þess búíð, að veita farþegum viðtöku og flytja þá. Farsali skal annast öruggan flutning farþegans og farangurs hans og gæta hags hans að öðru leyti á fullnægjandi hátt.

Farsala er óheimilt að flytja farangur á þilfari, nema það hafi stöð í samningi eða venju.

Ferð skal halda áfram með hæfilegum hraða. Sigling úr leið eða önnur töl er því aðeins heimil að bjarga þurfi mönnum úr lífsháská, að bjarga þurfi skipi eða farmi eða af öðrum réttmætum ástæðum.

125. gr.

Ef tiltekið skip er greint í samningi, er farsala óheimilt að nota annað skip til efnda á samningnum.

126. gr.

Ef farsamningur hefur verið gerður um flutning á tilteknum manni, er honum ekki heimilt að framselja rétt sinn samkvæmt samningnum. Aldrei er farþega unnt að framselja rétt samkvæmt farsamningi, eftir að ferð er hafin.

127. gr.

Skylt er farþegum að fara að öllu eftir fyrirmælum þeim, sem gefin eru um góða háttsemi og reglu á skipi.

Ákvæði sjómannaálaganna um heimild til að grípa til ráðstafana gagnvart skipshöfninni, sem nauðsynlegar eru til að halda uppi reglu um borð, og til að taka skýrslur af þeim, taka og til farþega, eftir því sem við getur átt.

128. gr.

Farþegar mega hafa meðferðis farangur að hæfilegu marki.

Sé farþega kunnugt um, að af farangri geti stafað hætta eða verulegt óhagræði fyrir skip, mannlíf eða aðra vöru, skal hann skýra farsala frá því áður en ferð hefst. Sama gildir, ef annar farangur en handfarangur þarfnast sérstaklega gætilegrar meðferðar. Eiginleikar farangurs sem hér var lýst, skulu eftir því sem unnt er, tilgreindir á viðkomandi munum áður en ferð hefst.

129. gr.

Farsala er heimilt að synja farþega um leyfi til að taka með sér farangur, sem getur valdið hættu eða verulegum óþægindum fyrir menn, skip, eða aðra vöru, sem á skipi er.

Nú er búið að ferma þess háttar muni, sem um er rætt í 1. mgr., án þess að farsala sé kunnugt um ástand þeirra, og getur hann þá eftir atvikum, affermt þá, gert þá óskaðlega eða ónýtt þá bótalaust. Sama gildir þótt farsala hafi verið kunnugt um ástand farangurs við fermingu, ef síðar kemur í ljós, að af honum getur stafað hætta fyrir menn, skip eða aðra vöru sem á skipi er, og eigi sé verjandi að geyma farangurinn um borð.

130. gr.

Hafi farangur valdið farsala tjóni, ber farþeganum að greiða bætur, ef um er að kenna yfirsjón eða vanrækslu hans sjálfs eða manna, sem hann ber ábyrgð á.

131. gr.

Heimilt er farsala að halda öðrum farangri en handfarangri, sem honum hefur verið falinn til varðveislu, til þess er farþegi hefur greitt fargjaldið og andvirði þess, er hann hefur neytt á skipi á leiðinni, svo og annan kostnað, sem varð á leiðinni. Ef greiðsla er ekki innt af hendi, má fela farangur til varðveislu, svo að öruggt sé, á kostnað farþega. Heimilt er þá farsala að láta selja á opinberu uppboði eða með öðrum jafntryggum hætti svo mikið af farangrinum, sem nægir til lúkningar kröfu hans og kostnaði.

132. gr.

Nú gildir samningur um tiltekið skip, en það ferst eða er dæmt óbætandi, áður en ferð hefst, og fellur þá niður skylda farsala til að annast flutninginn.

Farþegi getur riftað samningi, ef brottför skips seinkar verulega frá þeim stað, þar sem það átti að hefja ferðina.

133. gr.

Nú ferst skip eða er dæmt óbætandi eftir að ferð er hafin, eða það verður fyrir slíkri töf á leiðinni, að þess verður ekki vænst, að farþegar bíði í skipi, og er farsala þá, á eigin kostnað, skylt að sjá þeim og farangri þeirra fyrir hæfilegu fari með skipi eða öðru flutningstæki áfram til ákvörðunarstada. Láti farsali hjá líða að verða við þessu innan hæfilegs frests, getur farþeginn riftað farsamningi.

Nú verður farþegi að dveljast í einhverri höfn á leið skipsins vegna sjóttjóns eða annarra ástæðna, er skip varða, og skal farsali þá sjá honum fyrir fæði og gistingu við hæfi og standa straum af þeim kostnaði, sem því fylgir.

134. gr.

Ef farþegi hættir við ferðina eða fer af skipinu á leiðinni, á farsali rétt til umsamins fargjalds, nema farþegi hafi látist eða sjúkdómur eða önnur lögmæt forföll hafi hindrað för hans, enda sé farsala tilkynnt það án tafar. Frá fargjaldi skal þó draga útgjöld, sem farsali sparar sér eða hefði getað sparað sér.

135. gr.

Nú kemur í ljós, eftir að farsamningur er gerður, að farþegum eða skipi mundi í hættu stofnað með ferðinni af völdum styrjaldar, herkvíunar, uppreisnar, innanlandsóeirða, sjóráns eða annarrar árásar vopnaðra manna, eða hætta af þessum sökum hefur aukist til muna, og er þá bæði farsala og farþegum heimilt að rifta samningi bótalaust, þó að ferð sé hafin. Sá sem rifta vill samningi, skal tilkynna það án óþarfrar tafar. Láti hann það hjá líða, skal hann bæta tjón það, sem af því leiðir.

136. gr.

Nú hefur nokkur hluti leiðar verið farinn, þegar farþegi fer frá borði vegna atvika sem honum verða ekki gefin að sök, sbr. 134. gr., eða hann riftir farsamningi samkvæmt 133. gr., eða eftir að ferð er hafin samkvæmt því sem í 135. gr. segir, og á farsali þá rétt til fargjalds eftir vegalengd samkvæmt því, sem mælt er um í 2. og 3. mgr. 79. gr.

Hafi farsali fengið greitt meira gjald en honum ber réttur til samkvæmt 1. mgr., skal hann endurgreiða það, sem umfram er.

3. Ábyrgð farsala á farþegum og farangri.

137. gr.

Farsala er skylt að bæta tjón, er hlýst af því að farþegi lætur lífið eða slasast meðan á ferð stendur, ef tjónið má rekja til yfirsjónar eða vanrækslu farsala sjálfs eða einhvers manns, sem hann ber ábyrgð á. Hið sama gildir um tjón, sem stafar af seinkun í sambandi við flutning á farþeganum.

138. gr.

Farsala er skylt að bæta tjón, er hlýst af því að farangur tynist eða skemmist meðan á ferð stendur, ef tapið eða tjónið hlýst af yfirsjón eða vanrækslu hans sjálfs eða einhvers manns, sem hann ber ábyrgð á. Hið sama gildir um tjón, sem hlýst af seinkun í sambandi við flutning eða afhendingu farangurs.

Farsali er ekki ábyrgur fyrir tapi eða tjóni á peningum, verðbréfum eða öðrum verðmætum, t. d. gulli, silfri, úrum, gimsteinum, skartgripum eða listmunum, nema hann hafi tekið við þeim til öryggisgeymslu.

139. gr.

Lækka má fébótaábyrgð farsala eða fella niður, ef hann sannar, að farþeginn hafi með yfirsjónum eða vanrækslu átt einhverja sök á því tapi eða tjóni, sem greinir í 137. og 138. gr.

140. gr.

Sönnunarbyrði um það, hversu mikið tap eða tjón var eða um það, að tapið eða tjónið hafi orðið af óhappatilviljun í flutningi, hvílir á þeim sem bóta krefst.

Við lífs- eða líkamstjón ber sá sem bóta krefst, einnig sönnunarbyrði um, að tjónið hafi stafað af yfirsjónum eða vanrækslu farsala eða einhvers manns, sem hann ber ábyrgð á. Nú stafar tjón af eða er í tengslum við skipstapa, strand, árekstur, sprengingu, eldsvoða eða galla í skipinu, og ber farsali þá sönnunarbyrði um, að yfirsjónum eða vanrækslu sé ekki um að kenna.

Um tap eða tjón á handfarangri gilda ákvæði 2. mgr., eftir því sem við á. Fyrir tap eða tjón á öðrum farangri ber farsali sönnunarbyrði um, að ekki sé um að kenna yfirsjónum eða vanrækslu.

Farsali ber sönnunarbyrði um, að tjón sem stafar af seinkun ferðar, hafi ekki hlotist vegna yfirsjónar eða vanrækslu hans sjálfs eða einhvers manns, sem hann ber ábyrgð á.

141. gr.

Ábyrgð farsala skal eigi fara fram úr 100 000 SDR fyrir hvern farþega, sem hefur látist eða slasast. Ábyrgð á seinkun í sambandi við flutning farþegans skal ekki fara fram úr 2 000 SDR.

Ábyrgð farsala á tapi eða tjóni, sem hlýst af því að farangur glatast, skaddast eða kemur of seint fram, takmarkast við:

- 1) 1 300 SDR fyrir handfarangur hvers farþega.
- 2) 5 000 SDR fyrir verðmæti, sem nefnd eru í 2. mgr. 138. gr.
- 3) 8 000 SDR fyrir hverja bifreið, sem tapast eða skemmist.
- 4) 2 000 SDR fyrir tap eða tjón á farangri hvers farþega.

Takmörk fjárhæða í 1. og 2. mgr. miðast við hverja einstaka ferð.

Í ábyrgðarfjárhæðum, sem greindar eru í 1. og 2 mgr., eru ekki með taldir vextir eða málskostnaður.

Verðmæliseiningin SDR er sú reiknieining, sem greinir í 177. gr.

Með samningi er farþega og farsala heimilt að hækka ábyrgðarmörk þau, sem greinir í 1. og 2. mgr.

142. gr.

Frá tjóni er hlýst, getur farsali dregið allt að:

- 1) 150 SDR fyrir hverja bifreið, sem tjón verður á.
- 2) 20 SDR fyrir tap eða tjón á öðrum farangri hvers farþega.
- 3) 20 SDR fyrir hvern farþega vegna tjóns, sem hlýst af seinkun.

143. gr.

Farsala er óheimilt að takmarka ábyrgð sína samkvæmt 141. gr. eða draga frá tjóni fjárhæð samkvæmt 142. gr., ef það sannast, að farsali hafi sjálfur valdið tjóni af ásetningi eða stórfelldu gáleysi og mátti vera ljóst, að slíkt tjón myndi sennilega hljóttast af.

144. gr.

Ákvæðin um mótmæli farsala og takmörk ábyrgðar hans eiga einnig við, þótt krafan gegn honum sé ekki byggð á farsamningi.

145. gr.

Nú annast annar en farsali flutninginn að nokkru eða öllu leyti og er farsali eigi að síður ábyrgur, sem hann hefði sjálfur annast flutninginn. Ákvæði þessa kafla skulu þó gilda, eftir því sem við á.

Við flutning sem fram fer með skipi, er sá sem annast flutninginn, ábyrgur eftir sömu reglum og farsali fyrir þeim hluta flutnings, sem hann annast. Samningur sem felur í sér að farsali taki á sig ríkari ábyrgð en í kafla þessum er ákveðin, er ekki bindandi fyrir þann sem annast flutninginn, nema hann hafi samþykkt rýmkun ábyrgðarinnar.

Farsali og sá sem ábyrgð ber samkvæmt 2. mgr., bera óskipta ábyrgð.

146. gr.

Ákvæðin um mótmæli og takmörkun ábyrgðar gilda, eftir því sem við á, um þann sem farsali ber ábyrgð á samkvæmt 171. gr. og 1. mgr. 145. gr. Samtala þeirra skaðabótafjárhæða, sem farsali og þeir menn, sem hann ber ábyrgð á, verða skyldaðir til að greiða, má ekki fara fram úr þeim ábyrgðarmörkum, sem ákveðin eru fyrir farsalann. Sérhver þeirra er aðeins ábyrgur að því marki, sem gildir fyrir hann.

Eigi getur sá borið fyrir sig ákvæði 1. mgr., sem valdið hefur tjóni af ásetningi eða stórfelldu gáleysi, og mátti vera ljóst, að slíkt tjón mundi sennilega hljóttast af.

147. gr.

Hafi farþegi beðið líkamstjón eða annað tjón vegna seinkunar í sambandi við flutning, getur einungis farþeginn sjálfur borið fram kröfu til bóta af þeim sökum, eða sá sem öðlast hefur réttarstöðu hans.

Skaðabótakröfu vegna andláts farþega getur sá einn borið fram, sem tekur við réttindum hins látna, eða þeir sem voru á framfæri hans.

148. gr.

Mál vegna flutnings farþega eða farangurs má aðeins sækja fyrir:

- 1) Dómstóli á þeim stað, sem stefndi á heimili eða hefur aðalstarfsstofu.
- 2) Dómstóli á brottfararstað eða ákvörðunarstað samkvæmt farsamningi.
- 3) Dómstóli í ríki því, sem stefnandi á heimili, enda hafi stefndi starfsstofu þar og unnt sé að lögsækja hann í því ríki.
- 4) Dómstóli í ríki því, sem farsamningurinn var gerður í, enda hafi stefndi starfsstofu í því ríki og unnt sé að lögsækja hann þar.

Eftir að tjón er orðið, sem ágreiningi veldur, geta þó aðilar samið um annað varnarþing en í 1. mgr. greinir, eða vísað málinu í gerð.

4. Ýmis ákvæði.

149. gr.

Fyrir fram má ekki semja um frávik frá reglum í 130.—148. gr. svo og 3.—5. tl. 215. gr. farþegum í óhag.

150. gr.

Þrátt fyrir ákvæði 149. gr. er farsala heimilt, við farþegaflutning, að áskilja sér að vera laus við ábyrgð áður en að því kemur, að farþegi stígi á skipsfjöl og eftir þann tíma, að hann er farinn frá borði. Þó gildir þetta ekki, ef um flutning á sjó milli skips og lands er að ræða og þessi flutningur er innifalinn í fargjaldinu eða flutningurinn fer fram með farartæki, sem farsali leggur til.

Farsali getur undanþegið sig ábyrgð á handfarangri, sem ekki er í eða á meðfylgjandi ökutæki, áður en hann kemur um borð og eftir að hann er farinn frá borði, þó ekki ef um flutning á sjó milli skips og lands er að ræða, eins og greinir í 1. mgr., eða fyrir þann tíma, sem farangurinn er í vörslum farsala, en farþeginn er staddur á hafnarbakka, í farþegastöð eða í öðrum hafnarmannvirkjum.

Nú á tiltekinn flutningsaðili, annar en farsali, að annast hluta flutningsins samkvæmt farsamningnum og getur farsali þá undanþegið sig ábyrgð á tapi eða tjóni, sem hlýst á þeim hluta leiðarinnar, sem annar flutningsaðili annast.

Farsala er ávallt heimilt að undanþiggja sig ábyrgð á lifandi dýrum, sem eru flutt sem farangur.

VI. KAFLI

Um sjótjón.

151. gr.

Hafi eigi verið samið á annan veg, gilda York-Antwerpen reglurnar frá 1974 um alla þætti sameiginlegs sjótjóns.

Samgönguráðuneytið lætur gera handhæga útgáfu af reglum þessum, eins og þær eru á hverjum tíma, í íslenskri þýðingu.

152. gr.

Hafi eigi verið samið á annan veg, fer fullnaðarmat og niðurfjöfnun skaðans, sem varð við sameiginlegt sjótjón, fram á þeim stað, sem útgerðarmaður velur.

Niðurfjöfnun sjótjóna annast löggiltir niðurfjöfnunarmenn sjótjóna eða, ef þess er alls ekki kostur, tveir dómkvaddir menn. Ágreining um réttmæti niðurfjöfnunar má bera undir dómstóla.

153. gr.

Tjón á skipi og farmi, sem bæta skal í sameiginlegu sjótjóni, skulu meta þeir menn, sem skipaðir eru eftir ákvæðum 20. gr. Sömu menn skulu meta verðmæti skips og farms til framlags í sameiginlegu sjótjóni.

154. gr.

Útgerðarmaður eða sá sem annast rekstur skips í umboði hans, getur farið þess á leit, að sameiginlegu sjóttjóni verði jafnað niður. Hafi slík beiðni eigi komið fram innan tveggja vikna frá því að útgerðarmanni eða umboðsmanni hans barst áskorun um það frá einhverjum þeim, sem lögmætra hagsmuna hafa að gæta vegna sjóttjónsins, getur hagsmunaeigandinn sjálfur farið þess á leit, að sjóttjóni verði jafnað niður.

155. gr.

Hver sá sem sjóttjónið snertir, er skyldur til að láta í té allar upplýsingar, skjöl og önnur sönnunargögn, sem löggiltur niðurfjöfnunarmaður eða dómkvaddir niðurfjöfnunarmenn sjóttjóns telja þörf.

156. gr.

Sjóttjónsframlag af hálfu farms eða annarrar vöru ábyrgist eigandi hinna framlagsskyldu muna með þeim einum, en ekki með öðrum eignum.

Eigi má afhenda farm, sem er í ábyrgð fyrir sjóttjónsframlagi, fyrr en sjóttjónsframlag er greitt eða fullnægjandi trygging fengin fyrir greiðslu.

157. gr.

Nú verður tjón á skipi eða öðrum munum eða kostnaður, sem stafar af óhappi á ferð og telst ekki til sameiginlegs sjóttjóns né skipað er fyrir um með sérstökum ákvæðum, að farið skuli með eftir reglum um sameiginlegt sjóttjón, og skal það þá sem einkasjóttjón, koma niður á þeim munum, einum eða fleirum, sem skaði varð á eða kostnaður.

Nú telst kostnaður til einkasjóttjóns og varð hann bæði á skipi og farmi sameiginlega eða á ýmsum hlutum farms, og skal honum þá jafnað eftir sanngirni á þá fémunni, sem kostnaðurinn reis af, og skal þar þá farið, svo sem verða má, eftir reglunum um sameiginlegt sjóttjón. Kostnaður af björgun farms kemur hlutfallslega niður á farminum og farmgjaldi því, sem greitt er af munum þeim, sem bjargað varð.

Um niðurfjöfnun einkasjóttjóns fer eftir ákvæðum 152. gr., ef einhver krefst þess, sem hlut á að máli.

VII. KAFLI

Um tjón af árekstri o. fl.

158. gr.

Ef tjón verður á skipi, öðrum fjármunum eða á mönnum, af því að skip rákust á, og sökin liggur öll annars vegar, þá bætir hinn seki skaða þann allan, er af hlaust.

Nú er sökin beggja megin, og skulu þá hinir seku bæta skaðann að rétttri tiltölu við sök hvers þeirra. Ef atvik lágu svo til árekstrarins, að ekki verður byggð á þeim skipting skaðabótanna í ákveðnum hlutföllum, þá bæta hinir seku tjónið að jöfnum hlutum.

Hver hinna seku ábyrgist einungis sinn hluta skaðabótanna, nema mannsbani hafi hlotist af árekstrinum eða tjón á líkama eða heilbrigði. Þá má sá er skaðabótaréttinn á, krefja hvern hinna seku um allar skaðabæturnar. Ef einhver hinna seku hefur af þessum ástæðum orðið að greiða meiri bætur heldur en í hans hlut áttu að koma að rétttri tiltölu, þá á hann endurgjaldsrétt á hendur hinum á þeirri upphæð, sem hann varð að greiða umfram sinn hlut. Sá sem endurkröfu er beint til, getur beitt fyrir sig þeim rétti til undanþágu frá bótaskyldu eða þeim rétti til takmörkunar á bótaábyrgð, sem hann gæti borið fyrir sig gagnvart tjónþola samkvæmt lögum eða samningi, sem ekki girðir fyrir ábyrgð umfram það, sem segir í 68., 70. og 137.—143. gr. eða í samsvarandi ákvæðum í rétti þess lands, sem ræður réttarstöðu hans gagnvart tjónþola.

159. gr.

Þá er meta skal sök, skal dómari einkanlega gefa gaum að því, hvort tími var til athugunar eða ekki.

160. gr.

Ef áreksturinn varð af óhappatilviljun eða það vitnast ekki, að annar hvor aðila hafi átt sök á honum, fær hvorugt skipið bættan skaða sinn.

161. gr.

Nú rekast skip á, og er þá skipstjórum þeirra skylt að veita þeim skipum, skipshöfnum og farþegum, sem hætta stafar af árekstrinum, alla þá hjálp er þeir mega og nauðsyn er á til bjargar, án þess þó að stofna í verulega hættu skipi sínu, skipshöfn eða farþegum. Skylt er einnig skipstjórum að segja hver öðrum nöfn og heimkynni skipa sinna, úr hvaða stað eða höfn þau koma, og hvert þeim sé ætlað að fara.

162. gr.

Það sem fyrir er mælt í 158.—161. gr. um árekstur skipa, kemur einnig til greina, þá er skip með siglingu sinni eða á líkan hátt, veldur tjóni á öðru skipi eða á mönnum eða fjármunum sem á því eru, þótt ekki hafi skip rekist á.

VIII. KAFLI

Um björgun.

163. gr.

Skylt er sjófarendum að leitast við að bjarga mönnum, skipum eða fjármunum sem á skipi eru úr hættu, verði það gert án þess að björgunarmönnum eða skipi þeirra sé stefnt í háska.

164. gr.

Hver sá, sem bjargar skipi, sem farist hefur eða er statt í hættu, eða fjármunum sem á því eru, eða nokkru af því skipi eða þeim fjármunum, og hver sá sem veitir að björguninni, á rétt til björgunarlauna. Sá sem bjargar mönnum af skipinu, meðan það var statt í hættu þeirri, sem var tilefni björgunarinnar, eða veitir að björgun mannanna, á rétt á hluta úr björgunarlaununum.

Nú tekur einhver þátt í björguninni gegn beru og réttmætu banni þess sem hefur stjórn skipsins á hendi, og á hann þá engan rétt á björgunarlaunum.

Krefja má björgunarlauna jafnt, þótt það skip sem bjargaði, sé eign sama manns, sem hitt, er bjargað var.

Nú hefur einhver tekist á hendur leiðsögu skips eða að draga það eða veita því aðstoð á annan líkan hátt, og skipið kemst í hættu, og á hann þá aðeins rétt á björgunarlaunum að því leyti, sem talið verður, að aðstoð sú sem hann veitir, hafi farið fram úr því sem honum bar skylda til, samkvæmt því er honum bar af hendi að inna.

Nú verða málsaðilar ekki á eitt sáttir um, hve mikil björgunarlaunin skuli vera, og sker þá dómur úr.

Eigandi farms eða muna sem til farms hafa talist, ábyrgist greiðslu björgunarlauna aðeins með þeim munum sem björgun tekur til, en ekki með öðrum eignum.

165. gr.

Pá er björgunarlaun eru ákveðin, skal þessa gætt:

1. Í fyrsta lagi:
 - a) að hve miklu leyti björgunin tókst
 - b) verklagni þeirrar og atorku, sem björgunarmenn beittu við björgunina, og tíma þess og fyrirhafnar, sem til hennar var varið
 - c) hættu þeirrar, sem skipið er bjargað var, var statt í, skipshöfn þess, farþegar eða fjármunir, sem á skipinu voru
 - d) hættu þeirrar, sem björgunarmönnum og eignum þeirra var stofnað í
 - e) áhættu björgunarmanna að verða skaðabótaskyldir gagnvart þriðja manni eða bíða tjón á annan hátt
 - f) skaða þess, sem björgunarmenn hafa beðið á lífi, heilsu eða fjármunum, fjártjóns þess eða tilkostnaðar, sem þeir hafa haft, og verðmætis björgunartækja þeirra, sem notuð voru
 - g) hvort skipið, sem bjargaði, var sérstaklega útbúið til björgunar.
2. Í öðru lagi verðmætis þess, sem bjargað var. Nú var skip það, er bjargað var, eigi statt í yfirvofandi hættu en gat þó eigi komist til hafnar fyrir eigin vélarafli, og skal þá þessara atriða einkum gætt við ákvörðun björgunarlauna:
 - a) að hve miklu leyti björgunin tókst
 - b) tíma þess og fyrirhafnar, sem til björgunarinnar var varið
 - c) tilkostnaðar þess og fjártjóns, sem björgunarmenn hafa haft, og skal þá sérstaklega við það miðað, að þeir, sem að björgun veita, bíði eigi fjártjón við að hverfa frá öðrum verkefnum til björgunarinnar
 - d) hvort skipið, sem bjargaði, var sérstaklega útbúið til björgunar.Nú kemur í ljós, að björgunarmaður átti sjálfur sök á hættu þeirri, sem var tilefni björgunarinnar, eða hefur orðið sekur um þjófnað, hylming eða aðra sviksamlega meðferð á fjármunum þeim sem bjargað var, og má þá lækka eða fella að fullu niður björgunarlaun þess manns.

166. gr.

Ekki má ákveða björgunarlaun hærri en sem nemur verðmæti þess sem bjargað var, að meðtöldu flutningsgjaldi fyrir farm og farþega, en að frádregnum tolli og öðrum opinberum gjöldum, svo og kostnaði við geymslu þess, virðingargerð og sölu.

Í björgunarlaunum felst einnig þóknun fyrir að flytja fjármuni þá sem bjargað var á trygган stað, svo og þóknun fyrir afnot farartækja og annarra tækja, sem notuð voru til þess.

167. gr.

Ef björgunarsamningur hefur verið gerður meðan hættan vofði yfir og undir áhrifum hennar, þá má hver aðila sem er, krefjast þess að dómur ógildi samninginn eða breyti honum, ef telja verður að skilmálar hans séu ósanngjarnir.

Rétt er og dómi að ógilda björgunarsamning eða breyta honum ávallt þá er telja verður, að umsamin björgunarlaun séu bersýnilega ósanngjörn að tiltölu við hjálp þá sem veitt var, ef sá aðili sem á var hallað krefst þess.

Ákvæðið í síðari málsgrein 165. gr. kemur einnig til greina, þá er samningur hefur verið gerður um björgun.

Mál til ógildingar björgunarsamnings eða til breytingar á honum skal höfða innan þriggja mánaða frá því að samningurinn var gerður.

168. gr.

Ef björgunarmenn greinir á sín á milli um skiptingu björgunarlauna, þá skal skipt með dómi og gætt þeirra atriða, sem talin eru í 165. gr.

169. gr.

Nú hefur skip bjargað einhverju á ferð, og skal þá fyrst af björgunarlaununum bæta það tjón, sem varð á því skipi, farmi þess eða á öðrum fjármunum, sem á skipinu voru, ásamt útgjöldum vegna eldsneytis og launa skipstjóra og skipshafnar, sem af björgunarstarfinu leiddu. Af óskiptum björgunarlaunum skal einnig greiða þóknun samkvæmt 3. málsgrein.

Því sem þá er eftir af björgunarlaunum, skal skipt þannig, að þrír fimmtu hlutar falli til útgerðarinnar en tveir fimmtu hlutar til áhafnarinnar. Hlut áhafnar skal skipt á þann veg, að skipstjóri fái einn þriðja hluta, en hin eiginlega skipshöfn tvo þriðju hluta. Milli skipshafnar skal skipt að rétttri tiltölu miðað við föst laun hvers og eins eða hlutaskiptareglur, eftir því sem við á. Hlutur skipstjóra skal þó aldrei vera lægri en tvöfaldur hlutur þess skipverja, sem hæst björgunarlaun fær. Leiðsögumaður um borð í skipi því sem bjargar, fær skiptahlut í hluta skipshafnarinnar, þótt hann sé ekki ráðinn hjá útgerðinni. Skal skiptahlutur hans vera jafn hæsta stýrimannshlut. Á skipum, þar sem tekjur skipstjóra og skipshafnar miðast hvorki við föst laun né tiltekinn hlut, skulu allir skipverjar, að skipstjóra meðtöldum, eiga jafna hlutdeild í björgunarlaunum.

Nú hefur einhver björgunarmanna skarað fram úr við björgunarstörfun, t. d. náð þar sérstaklega ríkum árangri eða stofnað sér í hættu umfram aðra, og má þá veita honum sérstaka aukabóknun af þeim sökum. Útgerðarmaður getur greitt þessa þóknun ótilkvaddur en að öðrum kosti þarf rökstudd beiðni að hafa borist honum áður en mánuður er liðinn frá því að björgun lauk. Hafi skipverji, án nægra ástæðna, látið hjá líða að hlýðnast réttmætum fyrirmælum yfirmanns síns um að taka þátt í björgunarstörfum, verður hann að hlíta því, að hlutdeild hans í björgunarlaunum kunni að vera lækkuð eða jafnvel felld niður, ef nægar ástæður eru, og hækkar þá að sama skapi heildarskiptahlutur annarra skipverja, að skipstjóra frátöldum.

Jafnskjótt og björgunarlaun hafa verið ákvörðuð með samningi eða endanlegum dómi, skal útgerðarmaður senda hverjum þeim, sem á hlutdeild í þeim björgunarlaunum, tilkynningu um upphæð þeirra ásamt áætlun um skiptingu þeirra. Mótmæli gegn skiptaáætlun útgerðarmanns skulu hafa borist honum áður en einn mánuður er liðinn frá því að framangreind tilkynning var send.

Samningsákvæði, sem mæla fyrir um, að skipstjóri eða skipshöfn skulu hafa minni hlut í björgunarlaunum en 2. málsgrein mælir fyrir um, skulu vera ógild, nema viðkomandi hafi verið ráðinn á skip til björgunarstarfa eða á skip, sem sérstaklega var búið til björgunar, eða samningurinn hafi verið gerður við ráðninguna og þá vegna tiltekinnar björgunaraðgerðar.

170. gr.

Björgunarmenn geta krafist þess, að skip eða aðrir fjármunir sem bjargað var, verði eigi færð á brott, áður en þeim hafa verið greidd björgunarlaunin að fullu eða fullnægjandi trygging hefur verið sett fyrir greiðslu þeirra.

IX. KAFLI

Um ábyrgð útgerðarmanns og takmörkun ábyrgðar.

1. Ábyrgð útgerðarmanns á öðrum.

171. gr.

Útgerðarmaður ber ábyrgð á tjóni, sem stafar af yfirsjónum eða vanrækslu í starfi hjá skipstjóra, skipshöfn, hafnsögumanni eða öðrum, sem starfa í þágu skips.

Nú hefur útgerðarmaður greitt bætur af þessum sökum og getur hann þá endurkrafíð þann er valdur var að tjóninu, um bótaupphæðina, að því marki, sem lög heimila.

2. *Slys á skipverjum.*

172. gr.

Útgerðarmaður ber ábyrgð á kröfum vegna lífs- eða líkamstjóns þeirra, sem ráðnir eru í skiprúm hjá honum, hafi slys borið að höndum, er hlutaðeigandi var staddur á skipi eða vann í beinum tengslum við rekstur skips, enda þótt slysið eða tjónið verði ekki rakið til bilunar á tækjum eða ónógra öryggisráðstafana, né heldur yfirsjónar þeirra, er starfa í þágu skips. Lækka má fébætur eða láta þær niður falla, ef sá sem fyrir slysi eða tjóni varð, sýndi vítavert gáleysi, sem leiddi til slyssins eða tjónsins.

Skylt er útgerðarmanni að kaupa tryggingu fyrir dánarbótum og slysabótum, er á hann kunna að falla samkvæmt 1. mgr., sem hér segir:

1. Dánarbætur:

- a) kr. 265.000 við andlát, er greiðast eftirlifandi maka og börnum á sambærilegan hátt og almennar lögerfðareglur mæla fyrir um. Með „maka“ er hér einnig átt við sambúðarmann eða sambúðarkonu samkvæmt reglum Tryggingastofnunar ríkisins, sbr. 52. gr. laga um almannatryggingar,
- b) mánaðarlegar bætur til eftirlifandi maka í 3 ár ber að greiða samkvæmt a-lið 1. mgr. 35. gr. laga um almannatryggingar,
- c) mánaðarlegar bætur til barna að 18 ára aldri ber að greiða á hverjum tíma samkvæmt c-lið 1. mgr. sömu greinar.

2. Slysadagpeningar og örorkubætur:

- a) dagpeningar, sem greiðast eftir sömu reglum og dagpeningar samkvæmt 33. gr. laga um almannatryggingar og nema $\frac{3}{4}$ þeirrar fjárhæðar, þó þannig að heildarupphæð dagpeninga sé aldrei hærri en þau laun, sem hinn slasaði hafði fyrir slysið,
- b) kr. 875.000 við algera varanlega örorku en hlutfallslega lægri upphæð við minni varanlega örorku.

Frá eingreiðslu dánarbóta skal draga örorkubætur, ef greiddar hafa verið.

Upphæðir þær sem um ræðir í 2. mgr., skulu breytast í samræmi við breytingar á næst lægsta launaflokki Dagsbrúnar (efsta starfsaldursþrep), talið frá 1. júlí 1983, og skal Hagstofa Íslands birta tilkynningar um breytingar á framangreindum upphæðum eigi sjaldnar en á þriggja mánaða fresti.

3. *Um heimild til takmörkunar ábyrgðar.*

173. gr.

Útgerðarmaður getur takmarkað ábyrgð sína eftir reglum þessa kafla. Sömu heimild hefur eigandi skips (sem ekki er útgerðarmaður), afnotahafi, farmsamningshafi, umráðamaður (disponent) og hver sá, sem starfar í beinu sambandi við björgun skips, þ. m. t. störf sem getið er í 4., 5. og 6. tl. 1. mgr. 174. gr.

Peir menn sem útgerðarmaður eða aðrir, sem nefndir eru í 1. mgr. bera ábyrgð á, svo sem sjálfstæðir verktakar ef því er að skipta, geta einnig takmarkað ábyrgð sína samkvæmt reglum þessa kafla.

Sá sem tekur að sér að tryggja gegn ábyrgð á kröfu, sem sætir takmörkun ábyrgðar, hefur sömu heimild til að takmarka ábyrgðina og hinn tryggði sjálfur.

174. gr.

Heimild til takmörkunar á ábyrgð er fyrir hendi án tillits til þess á hvaða grundvelli ábyrgðin hvílir, að því er varðar kröfur sem snerta:

- 1) tjón á mönnum eða munum, þegar tjónið verður um borð í skipinu eða í beinum tengslum við rekstur skipsins eða björgun,
 - 2) tjón er hlýst af seinkun flutninga með farm, farþega eða farangur þeirra,
 - 3) tjón er hlýst af skerðingu réttinda utan samninga, enda eigi tjónið rót sína að rekja til reksturs skipsins eða til björgunar,
 - 4) það, að skipi er lyft af hafsbotni, það flutt brott, eyðilagt eða gert óskaðlegt, eftir að það hefur sokkið, strandað, verið yfirgefið eða er orðið að flaki, og á þetta einnig við um það, sem er eða hefur verið um borð í slíku skipi,
 - 5) brottflutning farms, eyðileggingu hans eða það, að farmur er gerður óskaðlegur,
 - 6) úrræði sem gripið er til í því skyni að koma í veg fyrir eða takmarka tjón, sem ella hefði sætt takmörkun á ábyrgð og enn fremur tjón, sem hlýst af slíkum úrræðum.
- Eigi sá sem ábyrgur er gagnkröfu á hendur kröfuhafa og báðar kröfurnar stafa af sama atburði, nær takmörkun ábyrgðar aðeins til þess hluta aðalkröfu, sem fer fram úr gagnkröfunni.

175. gr.

Réttur til að takmarka ábyrgð nær ekki til:

- 1) kröfu um björgunarlaun, framlag til sameiginlegs sjóttjóns eða endurgjalds samkvæmt samningi vegna úrræða, sem greind eru í 4., 5. eða 6. tl. 1. mgr. 174. gr.,
- 2) kröfu vegna tjóns eða útgjalda af því tagi, sem nefnt er í alþjóðasamningi frá 29. nóvember 1969 um einkaréttarlega ábyrgð vegna tjóns af völdum olíumengunar, sbr. l. 14/1979,
- 3) kröfu, sem háð er alþjóðasamningi eða landslögum, sem kveða á um eða banna takmörkun ábyrgðar á tjóni af völdum kjarnorku,
- 4) kröfu vegna tjóns af völdum kjarnorku, er stafar frá kjarnorkuknúnu skipi,
- 5) kröfu vegna tjóns á mönnum eða munum er þeir verða fyrir, sem ráðnir eru hjá manni, sem greint er frá í 1. mgr. 173. gr., og sem rækja starf í þágu skips eða í sambandi við björgun, þó þannig, að verði lífs- eða líkamstjón á mönnum, sem ráðnir eru í skipsrúm hjá útgerðarmanni með þeim hætti, sem frá er greint í 1. mgr. 172. gr., takmarkist hin hlutlaga bótaábyrgð útgerðarmanns við fjárhæðir þær, sem um ræðir í 2. mgr. þeirrar greinar,
- 6) kröfu um vexti og málskostnað.

176. gr.

Þeim sem ábyrgð ber er óheimilt að takmarka ábyrgð sína, ef það sannast, að hann hafi sjálfur valdið viðkomandi tjóni af ásetningi eða stórfelldu gáleysi og að honum hafi mátt vera ljóst að slíkt tjón myndi sennilega hljótast af.

4. Upphæð takmörkunarfjárhæða.

177. gr.

Þegar krafa rís vegna þess að farþegi skipsins andast eða slasast, eru ábyrgðarmörkin 46 666 SDR, sem margfölduð eru með hæstri leyfilegri farþegatölu samkvæmt vottorðum skipsins, þó að hámarki 25 milljón SDR.

Vegna annarra krafna, sem rísa út af líkamstjóni, eru ábyrgðarmörkin 333-000 SDR. Fyrir skip sem stærri eru en 500 rúmlestir hækka ábyrgðarmörkin sem hér segir:

- 1) fyrir hverja lest frá 501 að 3000 lestum, um 500 SDR;
- 2) fyrir hverja lest frá 3001 að 30 000 lestum, um 333 SDR;
- 3) fyrir hverja lest frá 30 001 að 70 000 lestum, um 250 SDR, og
- 4) fyrir hverja lest umfram 70 000 lestir, um 167 SDR.

Ábyrgðarmörk fyrir allar aðrar kröfur, svo og þann hluta krafna sem ekki fæst greiddur samkvæmt 2. mgr. eru 167 000 SDR. Fyrir skip stærri en 500 rúmlestir hækka ábyrgðarmörkin sem hér segir:

- 1) fyrir hverja lest frá 501 að 30 000 lestum, um 167 SDR;
- 2) fyrir hverja lest frá 30 001 að 70 000 lestum, um 125 SDR, og
- 3) fyrir hverja lest umfram 70 000 lestir, um 83 SDR.

Ábyrgðarmörkin í 1.—3. mgr. gilda fyrir samtölu allra krafna, sem rísa vegna eins og sama atburðar gagnvart útgerðarmanni, eiganda, afnotahafa, farmsamningshafa og umráðamanni (disponent), auk þeirra manna sem þeir bera ábyrgð á.

Nú athafna björgunarmenn sig ekki frá skipi eða þeir athafna sig eingöngu frá því skipi sem björgunin tekur til, og miðast þá ábyrgðarmörkin við 1500 lestir. Ábyrgðarmörkin gilda fyrir samtölu allra krafna, sem rísa vegna eins og sama atburðar gagnvart björgunarmönnum og þeim, sem þeir bera ábyrgð á.

Fyrir skip, sem notuð eru í opinberri þágu og í tilgangi, sem ekki er viðskiptalegs eðlis, skulu ábyrgðartakmörkin aldrei miðast við minna en 5 000 lestir og ekki er þá unnt að takmarka ábyrgð á tjóni, sem stafar af sérstökum eiginleikum eða notkun skipsins. Þetta gildir þó ekki um skip, sem einkum eru notuð í sambandi við björgun.

Par sem nefnd er lestatala skips, er átt við brúttórúmllestir, sem reiknaðar eru eftir alþjóðlegum reglum um mælingu skipa. Með SDR er átt við þá alþjóðlegu verðmæliseiningu (sérstök dráttarréttindi), sem Alþjóðagjaldeyrissjóðurinn notar. Reikna skal verðmæliseiningu þessa til íslensks gjaldeyris eftir gengi þann dag sem sett er trygging fyrir ábyrgð, eða, ef trygging hefur ekki verið sett, eftir gengi þann dag er greiðsla fer fram. Nú er stofnaður takmörkunarsjóður samkvæmt þessum kafla, sbr. og X. kafla, og skal þá umreiknun miðuð við gengi þann dag er sjóðurinn var stofnaður, nema áður hafi verið sett trygging fyrir ábyrgð.

5. Skipting takmörkunarfjárhæðanna.

178. gr.

Sérhver fjárhæð sem sætir takmörkun ábyrgðar, skiptist milli kröfuhafa að tiltölu við kröfur þeirra.

Nú hrekkur fjárhæð, samkvæmt 2. mgr. 177. gr. ekki til að fullnægja kröfum þeim sem þar greinir, og skal þá fullnægja þeim hluta krafna, sem ekki fæst greiddur að rétttri tiltölu við aðrar kröfur, af þeirri takmörkunarfjárhæð, sem greinir í 3. mgr. 177. gr.

Sá sem greitt hefur kröfu að nokkru eða öllu leyti áður en takmörkunarfjárhæðum er deilt niður, gengur inn í rétt kröfuhafa til að fá fullnægju að tiltölu við greidda fjárhæð.

Nú sýnir einhver fram á, að hann verði síðar nauðbeygður til að greiða kröfu að nokkru eða öllu leyti og að hann gangi þar með inn í rétt kröfuhafa til fullnægju og má þá ákveða í dómi að haldið skuli eftir nægilegri fjárhæð, þannig að hann geti síðar fengið kröfu sinni fullnægt samkvæmt 3. mgr. þessarar greinar.

6. Vernd gegn lögsókn með stofnun takmörkunarsjóða.

179. gr.

Nú er óskað kyrrsetningar hér á landi, mál er höfðað eða annarra réttaraðgerða er óskað vegna kröfu sem sætir takmörkun ábyrgðar, og má þá stofna takmörkunarsjóð, sbr. nánar ákvæðin í X. kafla.

Sjóðurinn telst stofnaður fyrir alla þá sem geta borið fyrir sig sömu ábyrgðartakmörkun, og til greiðslu á öllum kröfum, sem ábyrgðartakmörkunin tekur til.

Eftir að takmörkunarsjóður, sem nefndur er í 1. mgr. hefur verið stofnaður, er ekki unnt að höfða hér á landi sérstakt mál vegna kröfu sem sætir takmörkun ábyrgðar, eða um það, hvort þeir menn sem sjóðurinn er stofnaður til hagsbóta fyrir, hafi rétt til ábyrgðartakmörkunar.

Um takmörkunarsjóði vísast að öðru leyti til X. kafla laganna.

180. gr.

Nú er krafa borin fram við takmörkunarsjóð, sem stofnaður er samkvæmt 179. gr., sbr. X. kafla, eða samkvæmt sambærilegum reglum í öðru ríki, sem er aðili að alþjóðasáttmála frá 19. nóvember 1976 um takmörkun á ábyrgð útgerðarmanns, og er þá ekki unnt að framkvæma kyrrsetningu, fjárnám eða aðra sambærilega réttarathöfn í skipi eða öðrum eignum neins þeirra, sem sjóðurinn er stofnaður til hagsbóta fyrir og rétt eiga til ábyrgðartakmörkunar. Eftir að takmörkunarsjóður hefur verið stofnaður hér á landi er ekki unnt að fá kyrrsetningu framkvæmda né aðför eða aðra sambærilega réttarathöfn í skipi eða eignum neins þeirra, sem sjóðurinn er stofnaður til hagsbóta fyrir og sem rétt eiga til ábyrgðartakmörkunar, fyrir kröfum, sem beint er gegn sjóðnum, sbr. þó 2. mgr. 182. gr. Nú hefur kyrrsetning verið framkvæmd í skipi eða annarri eign, eða trygging verið sett til að afstýra kyrrsetningu og skal þá fella kyrrsetningu niður eða leysa tryggingu.

Eftir að stofnaður hefur verið takmörkunarsjóður í öðru ríki, sem aðili er að alþjóðasáttmála þeim sem nefndur er í 1. mgr., getur dómstóll hafnað beiðni um kyrrsetningu eða fjárnám, sbr. þó 2. mgr. 182. gr. Hafi verið framkvæmd kyrrsetning eða trygging verið sett til að afstýra kyrrsetningu, má fella kyrrsetninguna niður eða leysa trygginguna. Beiðni um kyrrsetningu skal vísa frá, kyrrsetning sem framkvæmd er eftir stofnun takmörkunarsjóðsins skal felld niður eða leysa skal tryggingu, sem sett hefur verið til að afstýra slíkri kyrrsetningu, ef sjóðurinn er stofnaður:

- 1) á hafnarstað þeim, sem krafan varð til vegna atburðar er þar gerðist, eða, hafi atburðurinn ekki gerst í höfn, á fyrsta hafnarstað sem skipið kom til eftir að atburðurinn gerðist,
- 2) á lendingarstað, ef um kröfu vegna lífs- eða líkamstjóns er að ræða,
- 3) á affermingarstað, ef krafan stafar af spjöllum á farmi.

Reglurnar í 1. og 2. mgr. gilda eftir því sem við á, ef sýnt er fram á að takmörkunarsjóður, sem stofnaður hefur verið í ríki sem á ekki aðild að alþjóðasáttmála þeim sem um getur í 1. mgr., er sambærilegur við takmörkunarsjóð, sem greint er frá í 179. gr.

Ákvæði 1.—3. mgr. eiga því aðeins við að kröfuhafi hafi borið kröfu fram gegn sjóðnum með formlega réttum hætti, að unnt sé að ganga að sjóðnum og að ráðstafa megi úr honum til að greiða kröfunu.

181. gr.

Nú er framkvæmd kyrrsetning, enda þótt stofnaður hafi verið takmörkunarsjóður, og skal þá höfða kyrrsetningarmálið fyrir bæjarþingi Reykjavíkur.

Nú er synjað um kyrrsetningu eða hún felld niður vegna þess að stofnaður er takmörkunarsjóður samkvæmt 179. gr. og skal þá í staðfestingarmáli kveða á um lögmati umbeðinnar kyrrsetningar og hugsanlegar skaðabótageiðslur vegna kyrrsetningar-beiðninnar.

7. Takmörkun ábyrgðar án þess að stofnaður sé takmörkunarsjóður.

182. gr.

Enda þótt ekki hafi verið stofnaður takmörkunarsjóður, getur sá sem ábyrgð ber, borið fyrir sig takmörkun ábyrgðar. Fyrir dómi verða þá aðeins teknar til greina þær kröfur, sem bornar hafa verið fram í málinu. Að kröfu þess sem ábyrgð ber, skal taka upp í dóminn fyrirvara um að aðrar kröfur sem lúta sömu ábyrgðarmörkum, skuli reiknast með við takmörkun ábyrgðarinnar.

Fullnægja má dómi samkvæmt 1. mgr. eftir almennum réttarfarsreglum þar að lútandi. Hafi fyrirvari, sem nefndur var í 1. mgr., verið tekinn upp í dóminn og stofnaður hefur verið

takmörkunarsjóður áður en liðinn er hæfilegur tími til að fullnægja hefði mátt dómnum, gilda ákvæði 180. gr. þó, eftir því sem við á.

8. Gildissvið.

183. gr.

Ákvæðin í 173.—182. gr. eiga alltaf við, þegar útgerðarmaður eða annar sem til þess hefur heimild, ber fyrir sig takmörkun ábyrgðar fyrir íslenskum dómstóli. Varðandi kröfu, sem nefnd er í fyrri hluta 5. töluliðar 175. gr., skal þó, við ákvörðun þess, hvort ábyrgð sé takmörkuð og þá hver ábyrgðarmörkin séu, beita lögum þess ríkis, sem eiga við um viðkomandi starfs- eða þjónustusamning, ef hlutaðeigandi ríki er aðili að alþjóðasáttmála þeim, sem um getur í 1. mgr. 180. gr.

Ákvæðin í 173.—182. gr. standa ekki í vegi fyrir því að öðrum lagaákvæðum sé beitt, er veita heimild til að lækka ábyrgð tjónvalds gagnvart tjónþola.

X. KAFLI

Um takmörkunarsjóði.

184. gr.

Fyrirmæli þessa kafla gilda um takmörkunarsjóði, sem stofnaðir eru samkvæmt 179. gr. Takmörkunarsjóð skal varðveita í Seðlabanka Íslands eða öðrum þeim banka í Reykjavík, sem hann ákveður.

185. gr.

Takmörkunarsjóður samkvæmt 179. gr. skal ávallt nema fullri takmörkunarfjárhæð samkvæmt 177. gr., fyrir þeim kröfum, sem takmörkun ábyrgðar lýtur að og stafa af sama atburði. Sjóðurinn skal enn fremur taka til vaxta af takmörkunarfjárhæðinni frá því að atburður varð og fram til sjóðsstofnunarinnar, með fjárhæð, sem svarar til almennra forvaxta (diskonto) á hverjum tíma að viðbættum 2% p. a.

186. gr.

Sá er setur fram beiðni um stofnun takmörkunarsjóðs, skal leggja fram til vörslu sjóðsfjárhæðina, sbr. 185. gr., í reiðufé eða setja aðra nægilega tryggingu fyrir henni. Jafnframt ber honum að tilkynna Seðlabanka Íslands eða öðrum þeim banka sem Seðlabankinn hefur ákveðið, sbr. 184. gr., um alla þá sem ætla má að leggja muni fram kröfu gegn sjóðnum, ásamt greinargerð um ástæður að baki sjóðsstofnuninni.

187. gr.

Með dómi verður úrskurðað um upphæð framlags úr sjóðnum og enn fremur, hvort tekin sé til greina trygging, sem kann að verða boðin fram.

Ákveða skal í dómi, hvort jafnframt skuli sett trygging fyrir viðbótarfjárhæð, sem bætast kann við kostnað, er stafar af umsjón með sjóðnum, þ. m. t. málskostnaður, og til að standa undir hugsanlegum vaxtakröfum. Einungis er unnt að krefjast tryggingar á vöxtum, sem áfallnir eru eftir stofnun sjóðsins.

Nú kemur fram í úrskurðinum, að fjárhæðir samkvæmt 185. gr. hafi verið geymslu-tryggðar í reiðufé, sbr. lög um geymslufé nr. 9 frá 5. maí 1978, eða að önnur nægileg trygging hafi verið sett, og telst sjóðurinn þá stofnaður við uppkvaðningu úrskurðarins. Annars telst sjóðurinn stofnaður, þegar dómari staðfestir með áritun á úrskurðinn, að greiðsla hafi farið fram eða trygging verið sett. Afrit úrskurðar skal þá þegar afhent Seðlabanka Íslands eða öðrum þeim banka, sem Seðlabankinn hefur ákveðið, sbr. 184. gr.

Dómari getur með síðari úrskurði hækkað trygginguna fyrir viðbótarfjárhæðinni samkvæmt 185. gr.

188. gr.

Dómari skal án tafar senda tilkynningu um sjóðsstofnunina til Lögbirtingablaðs, þar sem lýst sé eftir að hugsanlegir kröfuhafar gefi sig fram innan tiltekins innköllunarfrests, sem sé eigi skemmri en 2 mánuðir, og lýsi þar kröfu í sjóðinn. Í innkölluninni skal vakin athygli á efni 3. mgr. 179. gr. og 196. gr.

Innköllunin skal enn fremur birt í öðrum fjölmiðlum, eftir því sem dómurinn ákveður, og einnig skal, ef ástæða er til, birta hana í öðru ríki, þar sem tjón hefur orðið. Sérstaka innköllun skal senda í ábyrgðarbréfi öllum kröfuhöfum, sem vitað er um.

189. gr.

Sá sem lýsir kröfu, skal láta dómara í té nauðsynlegar upplýsingar um kröfuna, þ. á m. á hverju krafan sé byggð og upphæð hennar, og hvort hún sé eða hafi verið andlag sérstakrar málssóknar.

190. gr.

Um kröfur, sem ekki hafa verið tilkynntar dómara áður en skipting sjóðsins er tekin til ákvörðunar fyrir dómi, gilda ákvæði 196. gr.

191. gr.

Dómari getur með úrskurði, gefið sjóðinn lausan, enda sé þá lýsingarfrestur liðinn og samþykki liggi fyrir frá stofnanda sjóðsins og kröfuhöfum lýstra krafna.

192. gr.

Að loknum lýsingarfresti ber dómara, eftir beiðni þess, sem stofnaði sjóðinn eða þess, sem tryggir gegn áhættunni eða þess, sem kröfu á til greiðslu úr sjóðnum, að kveðja þá aðila, er málið snertir, saman til þinghalds, til að fjalla um ábyrgðargrundvöllinn, um rétt til ábyrgðartakmörkunar svo og um fjárupphæðir, sem nefndar eru í 185. gr., og kröfur, sem lýst hefur verið.

193. gr.

Í dómi skal tekin afstaða til mótmæla, sem fram koma gegn rétti til ábyrgðartakmörkunar, gegn upphæð sjóðsins eða gegn kröfu, sem lýst hefur verið.

194. gr.

Eftir lok lýsingarfrests er dómara heimilt að ákveða, að fram skuli fara bráðabirgða-úthlutun.

195. gr.

Þegar öll ágreiningsmál eru til lykta leidd, skal dómari úthluta sjóðnum samkvæmt 178. gr.

Úthluta skal sjóðnum og viðbótarfjárhæðinni, þó svo að ekki liggi fyrir réttur til ábyrgðartakmörkunar. Samkvæmt beiðni getur dómari kveðið upp dóm fyrir þeim hluta af kröfunni, sem ekki fæst greiddur af sjóðnum.

196. gr.

Þegar dómari hefur ákvarðað skiptingu sjóðsins með dómi, verða allar ákvarðanir dómsins varðandi takmörkunarrétt, upphæð sjóðsins, lýstar kröfur og skiptingu sjóðsins skuldbindandi fyrir alla þá, sem eiga kröfu gegn sjóðnum, án tillits til þess, hvort kröfunni hafi verið lýst í sjóðnum.

XI. KAFLI

Um sjóveðrétt o. fl.

1. Sjóveðréttur og önnur réttindi í skipum.

197. gr.

Eftirtaldar kröfur eru tryggðar með sjóveðrétti í skipi:

- 1) Laun og önnur þóknun, sem skipstjóri, skipverjar og aðrir þeir sem á skip eru ráðnir, eiga rétt á fyrir störf um borð.
- 2) Bætur fyrir lífs- eða líkamstjón sem hlotist hefur í beinu sambandi við rekstur skipsins.
- 3) Bætur fyrir eignartjón sem hlotist hefur í beinu sambandi við rekstur skipsins, enda sé bótakrafan eigi byggð á samningi.
- 4) Björgunarlaun, bætur fyrir að fjarlægja skipsflak og framlög til sameiginlegs sjóttjóns.
- 5) Skipagjöld.

Sjóveðréttur stofnast, hvort heldur sem krafan beinist að útgerðarmanni viðkomandi skips, eiganda þess, afnotahafa, farmsamningshafa eða umráðamanni (disponent).

Sjóveðréttur stofnast um leið og krafa sú, sem honum er ætlað að tryggja.

198. gr.

Sjóveðréttur í skipi gengur fyrir öllum öðrum eignarhöftum í því.

Kröfum sem sjóveðréttur fylgir, skal fullnægja í þeirri röð töluliða, sem þær eru taldar í 1. mgr. 197. gr., og þær sem taldar eru í sama tölulið, eru jafnrétt háar sín í milli. Þó skulu þær kröfur sem taldar eru í 4. tölulið 1. mgr. 197. gr., ganga fyrir öðrum kröfum sem áður hafa stofnast, og af þeim kröfum sem taldar eru í 4. tölulið, ganga yngri kröfur fyrir eldri.

199. gr.

Sjóveðréttur helst áfram í skipi, að undanskildum tilvikum þeim sem í 202. gr. greinir, þó að eignarréttur yfir því færist til annarra eða breyting verði á skráningu þess. Sjóveðréttur í skipi fellur þó niður gagnvart grandlausum viðsemjendum eiganda skips, hafi áskilnaði um sjóveðrétt eigi verið þinglýst innan tíu vikna frá því að krafa stofnast. Við þinglýsingu skal kröfuhafi gera grein fyrir fjárhæð kröfu sinnar eftir því sem unnt er, ásamt öðrum þeim atriðum sem máli skipta.

Nú hefur skip verið framselt við frjálst afsal til erlends aðila og það hefur í för með sér, að veðréttur fyrir kröfu, sem framseljandi var ekki persónulega ábyrgur fyrir, fellur niður eða nýtur lakari forgangs, og verður þá framseljandi persónulega ábyrgur fyrir kröfunni allt að verðmæti veðsins.

200. gr.

Sá sem hefur smíðað skip eða framkvæmt viðgerð á því, getur beitt haldsrétti til tryggingar kröfu sinni vegna smíðinnar eða viðgerðarinnar, enda hafi hann vörslu skipsins.

Haldsréttur tekur ekki til kröfu eða þess hluta kröfu sem ágreiningur er um, ef haldsréttarþoli setur bankatryggingu eða aðra sambærilega tryggingu fyrir greiðslu kröfunnar, eins og hún verður úrskurðuð eða dæmd.

Haldsréttur vikir fyrir sjóveðréttindum í skipi, en gengur fyrir skráðum veðréttindum og öðrum eignarhöftum.

201. gr.

Sjóveðréttur fynnist, ef honum er ekki fylgt eftir með lögsókn innan eins árs frá því að krafa stofnaðist.

202. gr.

Nú fer fram nauðungarsala á skipi hér á landi, og falla þá niður sjóveðréttindi, annars konar veðréttindi og önnur eignarhöft í skipinu.

Nú er skip dæmt óbætandi, og getur þá eigandi krafist þess að það verði selt á opinberu uppboði eftir reglum réttarfarslaga, með þeim afleiðingum, að sjóveð, annars konar veðréttindi og önnur eignarhöft falla niður.

Við skiptingu söluandvirðis víkja sjóveð, annars konar veðréttindi og önnur eignarhöft í skipinu fyrir kostnaði þeim, sem dómur hefur úrskurðað vegna kyrrsetningarinnar eða fjárnámsins og nauðungarsölunnar. Sjóveðhafar eiga heimtingu á að fá kröfur sínar greiddar af söluandvirði, miðað við fulla fjárhæð þeirra, en þó ekki fram yfir það sem reglur um takmarkaða ábyrgð segja til um.

Nú fer nauðungarsala á skipi fram í erlendu ríki, og falla þá sjóveð, annars konar veðréttindi og önnur eignarhöft í skipinu niður, að því tilskildu að skipið sé statt í hlutadeigandi ríki á þeim tíma sem salan fer fram, og að salan hafi farið fram í samræmi við löggjöf þess ríkis.

203. gr.

Sjóveð í skipi nær einnig til skipsbúnaðar. Til skipsbúnaðar teljast ekki vistabirgðir, eldsneyti né aðrar vélarnauðsynjar.

2. Sjóveðréttur í farmi.

204. gr.

Eftirtaldar kröfur eru tryggðar með sjóveðrétti í farmi:

- 1) Björgunarlaun og kröfur um framlög til sameiginlegs sjótjóns svo og til kostnaðar sem jafnað er niður samkvæmt 86. gr. eða 2. mgr. 157. gr.
- 2) Kröfur sem stafa af ráðstöfunum eða skuldbindingum, er farmflytjandi eða skipstjóri samkvæmt stöðuumboði sínu hefur gert fyrir hönd farmeiganda, svo og endurgjaldskröfur þeirra ef þeir hafa lagt fram fé til lúkningar kostnaði á farmi. Enn fremur bótakröfur farmeigenda fyrir vöru, sem seld var í þágu annarra farmeigenda.
- 3) Kröfur til farmgjalds, bóta fyrir missi farmgjalds og annað tjón, sem af því stafar að vara er færð í land úr skipi í fermingarhöfn eða meðan á ferð stendur, svo og bætur fyrir aukabiðdaga og aðra tölfræði við fermingu eða affermingu eða í ferð skipsins.

205. gr.

Sjóveð í farmi gengur fyrir öllum öðrum eignarhöftum sem á farmi hvíla, að undanskildum opinberum gjöldum.

Kröfunum skal fullnægja í þeirri röð, sem þær eru taldar í 204. gr. Kröfur sem taldar eru í sama töluliði, eru jafnrétt háar, en þó því aðeins þær, sem taldar eru í 1. og 2. töluliði, að þær stafi af sama atburði, ella gengur yngri krafa fyrir eldri.

206. gr.

Sjóveðréttur í farmi fellur niður, þegar vara hefur verið afhent. Svo er og, ef varan er seld á nauðungaruppboði eða seld á ferð í þágu skips eða farms.

Sá sem án leyfis kröfuhafa afhendir vöru, sem honum er kunnugt um eða mátti vera kunnugt um að sjóveð hvílir á, ábyrgist kröfuna persónulega, allt að verðmæti veðsins. Hafi viðtakandinn ekki verið persónulega ábyrgur fyrir kröfunni gildir hið sama um hann, ef honum var kunnugt um kröfuna þegar varan var afhent.

Sá sem afhendir vöru, er sjóveð fyrir framlagi til sameiginlegs sjótjóns hvílir á, verður þó ekki persónulega ábyrgur fyrir þessari kröfu, hafi eigandi vörunnar ábyrgst kröfuna persónulega og sett fullnægjandi tryggingu fyrir henni, sbr. 2. mgr. 156. gr.

207. gr.

Sjóveðréttur í farmi fyrnist á einu ári frá því að krafa stofnast, ef honum er ekki fylgt eftir með lögsókn áður en sá tími er úti.

3. Ýmis ákvæði.

208. gr.

Samningsbundinn veðréttur í erlendu skipi er viðurkenndur gildur hér á landi, ef:

- 1) Veðrétturinn hefur stofnast og er skráður í samræmi við löggjöf þess ríkis, sem skipið er skráð í.
- 2) Skráin og skjöl þau sem varðveita á, eru aðgengileg fyrir almenning og afla má endurrits skrárinnar og afrits þessara skjala á þeim stað og
- 3) Skráin eða nefnd skjöl hafa upplýsingar að geyma um:
 - a) Nafn veðhafa og heimilisfang eða hvort veðbréf sé gefið út til handhafa.
 - b) Fjárhæðina, sem veðrétturinn á að tryggja.
 - c) Dagsetningu og önnur atriði, sem samkvæmt lögum í skráningarlandinu segja til um forgang veðréttarins gagnvart öðrum skráðum veðréttindum.

Eignarréttur að og veðréttur í skipi sem er í byggingu erlendis, er viðurkenndur gildur hér á landi, svo framarlega sem réttindin eru skráð í samræmi við löggjöf þess ríkis þar sem skip er byggt.

209. gr.

Sá sem hefur fleiri veð fyrir kröfu sinni en eitt, getur gengið að hverju veðinu sem hann vill fyrir allri kröfunni.

Nú hefur hann í einu veðinu leitað sér lúkningar á meira fé en mundi koma á það veð að rétttri tiltölu, og getur þá sá eigandi sem tjón bíður, svo og sá sjóveðhafi sem fékk veð sitt svo rýrt, að ekki hrekkur til lúkningar kröfu hans, gengið að hinum öðrum veðum með sama rétti og fyrrgreindur kröfuhafi átti.

210. gr.

Við framsal eða önnur eigendaskipti að kröfu sem tryggð er með sjóveðrétti, flyst sjóveðrétturinn til hins nýja kröfuhafa.

211. gr.

Sjóveðréttur nær ekki til krafna til skaðabóta fyrir missi eða tjón á skipi eða farmi. Hið sama gildir um kröfur samkvæmt váttryggingarsamningi.

Sjóveðréttur fyrir launakröfum samkvæmt 1. tölulið 1. mgr. 197. gr. skal þó einnig ná til váttryggingarfjár skips.

212. gr.

Mál til fullnustu kröfu sem tryggð er með sjóveðrétti í skipi, má hvort heldur sem er höfða gegn eiganda skips eða skipstjóranum.

Mál til fullnægingar á sjóveðréttindum í farmi má höfða gegn skipstjóranum. Útgerðarmaður eða sá sem útgerðarmaður hefur fengið skipið í hendur til siglinga fyrir eigin reikning, getur þó ekki höfðað þess háttar mál gegn skipstjóranum.

213. gr.

Ákvæði 197.—203. gr. og 209.—212. gr. gilda í öllum tilvikum, þar sem sjóveðrétti, annars konar veðréttindum eða öðrum eignarhöftum í skipi er haldið fram fyrir íslenskum dómstóli, sbr. þó 2. og 3. mgr.

- Löggjöf þess ríkis sem skip er skráð í, gildir
- a) um innbyrðis röð veðréttinda í erlendu skipi, sem viðurkennd eru samkvæmt 208. gr., og um áhrif þeirra gagnvart þriðja manni, og
 - b) um lögbundin eignarhöft í skipi, sem standa að baki skráðum veðréttindum.
- Ákvæði 2. mgr. gilda, eftir því sem við á, um skip í smíðum. Innbyrðis röð milli haldsréttar og annarra eignarhafta í skipi í smíðum ræðst af löggjöf þess ríkis sem skip er smíðað í.

214. gr.

Samgönguráðherra er heimilt að setja reglur sem mæli fyrir um, að fullkomnar heimildir um öll skráð eignarhöft í skipum, þ. á m. skipum í smíðum, sem skráð eða skráningarskyld eru hér á landi, séu varðveittar á einum stað, og um skyldu viðkomandi embættismanna til að skila heimildunum á þann stað.

XII. KAFLI

Fyrning á sjókröfum.

215. gr.

Kröfur þær er hér verða taldar falla niður vegna fyrningar, ef þeim er ekki fylgt eftir með lögsókn eða lýst fyrir þeim sem sjóttjóni jafna niður, ef krafa varðar sjóttjónið, innan þeirra tímamarka sem hér segir:

- 1) Krafa um björgunarlaun: innan tveggja ára frá því er björgunarstarfi lauk.
- 2) Skaðabótakrafa út af árekstri eða sjóslysi sem greint er í 162. gr.: innan tveggja ára frá því að atburður sá gerðist, sem tjóni olli.
- 3) Skaðabótakrafa samkvæmt fyrri málslið 137. gr.: innan tveggja ára frá því að farþegi yfirgaf skip, eða hafi andlát borið að höndum meðan á ferð stóð, frá þeim degi er farþegi átti að yfirgefa skip. Hafi andlát borið að höndum eftir að farþegi yfirgaf skip, miðast fyrningarfræstur við tvö ár frá dánardægri, en getur þó aldrei verið lengri en þrjú ár frá þeim degi er farþegi yfirgaf skip.
- 4) Skaðabótakrafa eftir 138. gr.: innan tveggja ára frá því, að farangur var fluttur í land, eða, hafi farangur glatast, frá því að hann hefði átt að vera fluttur í land.
- 5) Skaðabótakrafa eftir síðari málslið 137. gr.: innan tveggja ára frá því að farþeginn yfirgaf skip.
- 6) Skaðabótakrafa út af því að vöru var skilað án þess að farmskírteini væri framvísað eða henni var skilað til rangs móttakanda: innan eins árs frá því er vöru bar að skila eða frá því er henni var skilað, ef það gerist síðar.
- 7) Skaðabótakrafa eftir 68. gr. eða vegna rangrar eða ófullnægjandi tilgreiningar í farmskírteini: innan eins árs frá því að vöru var skilað eða henni bar að skila.
- 8) Krafa um framlag til sameiginlegs sjóttjóns eða til kostnaðar, sem jafna skal niður samkvæmt 86. gr. eða 2. mgr. 157. gr.: innan eins árs frá dagsetningu niðurlöfnunargerðar.
- 9) Krafa sem sætir takmarkaðri ábyrgð samkvæmt 173. gr.: innan þriggja ára frá því að hún féll í gjalddaga.
- 10) Krafa á hendur þeim, sem orðið hefur persónulega ábyrgur samkvæmt ákvæðum 199. eða 206. gr., fyrnist á sama tíma og sjóveðrétturinn.

216. gr.

Endurkröfur, er stofnast í tengslum við kröfur samkvæmt 2., 6. og 7. tölulið 215. gr., falla niður vegna fyrningar innan eins árs frá því að greiðsla fór fram eða lögsókn hófst til

heimtu greiðslunnar. Fyrningarfrestur endurkröfu, er stofnast í tengslum við skaðabóta-kröfu vegna tjóns á mönnum samkvæmt 2. tölulið 215. gr., hefst þó í fyrsta lagi þann dag, er skaðabótakrafan var greidd.

217. gr.

Ógildir eru samningar, sem mæla fyrir um, að kröfur þær sem taldar eru í 215. gr. skuli ekki fyrnast eða að þeim skuli fylgja lengri fyrningarfrestur en þar er boðinn.

218. gr.

Þegar mál er rekið fyrir íslenskum dómstóli, skal ávallt farið eftir íslenskum lögum um það, hverjar athafnir rifta fyrningu, svo og um önnur atriði sem varða fyrningu á sjókröfum.

XIII. KAFLI

Um sjópróf o. fl.

219. gr.

Sjópróf skal halda:

- 1) Þegar maður, sem ráðinn er til starfa á skipi, hefur andast um borð, horfið eða orðið fyrir meiri háttar líkamstjóni, er skipið var statt utan íslenskrar hafnar.
- 2) Þegar maður, sem er á skipi en eigi ráðinn í þjónustu þess, hverfur af skipi, drukknar eða verður fyrir meiri háttar líkamstjóni, er skipið er statt utan hafnar eða skipalægis.
- 3) Þegar skip hefur farist, árekstur hefur orðið með skipum, ásigling eða strand átt sér stað, skip hefur laskast að mun eða valdið umtalsverðu tjóni á verðmætum utan skips, svo og þegar skip hefur verið yfirgefið í hafi eða lent í bráðri hættu, svo sem þegar sprenging eða eldsvoði verður um borð, þegar farmur hefur færst verulega úr stað eða aðrar sambærilegar hættur ber að.

220. gr.

Sjópróf skal haldið, ef Siglingamálastofnun ríkisins, rannsóknarnefnd sjóslysa, útgerðarmaður eða skipstjóri fyrir hans hönd óska þess sérstaklega, enda þótt um sé að ræða önnur tilvik en tilgreind eru í 219. grein.

Siglingamálastofnun ríkisins eða rannsóknarnefnd sjóslysa geta auk þess krafist þess, að sjópróf séu haldin vegna slysa sem verða á erlendum skipum, ef slys verður í íslenski landhelgi, sbr. 1. gr. l. nr. 41/1979, enda komi skipið eða áhöfn þess í íslenska höfn. Skal þá utanríkisráðuneyti gert viðvart um fyrirhugað sjópróf.

Nú verður slys eða tjón í ferð erlends skips, sem snertir verulega hagsmuni íslenskra aðila, án þess þó að ákvæði 2. mgr. eigi við, og getur þá Siglingamálastofnun ríkisins eða rannsóknarnefnd sjóslysa krafist þess að sjópróf séu haldin, ef skipið er statt í íslenski höfn.

Þegar skip, sem um ræðir í 2. og 3. mgr., er statt í íslenski höfn, getur Siglingamálastofnun ríkisins eða rannsóknarnefnd sjóslysa krafist þess, að skipið fái eigi tollvegabréf, fyrr en sjópróf hefur verið haldið.

221. gr.

Tilgangur sjóprófs er að leiða í ljós svo sem framast má verða, orsakir viðkomandi atburðar og aðrar staðreyndir, sem máli skipta í því sambandi, þ. m. t. upplýsingar um allt það, er varðar mat á hæfðum skipi eða öryggi á siglingu, svo og um allt er leitt gæti til aukins öryggis sjófarenda eða refsí- eða skaðabótaábyrgðar útgerðarmanns, skipstjóra, skipverja eða annarra manna.

Dómari sá sem stjórnar sjóprófi, getur leitað aðstoðar lögreglu og/eða Rannsóknarlögreglu ríkisins við skýrslutöku, vettvangskönnun og aðra þætti málsrannsóknar, eftir því sem tilefni gefst til.

222. gr.

Hafi sá atburður sem tilefni gaf til sjóprófs orðið meðan skip lá í höfn, eða fyrst komið í ljós þar, skal sjópróf haldið á þeim stað. Hafi atburður orðið meðan skip var í hafi, skal sjópróf að jafnaði haldið þar sem skip tekur fyrst höfn eftir slys eða á ákvörðunarstað þess, sbr. þó 227. gr. Þó má fresta sjóprófi þar til skip eða áhöfn kemur til annars staðar, ef við það sparast tími eða fé eða það hefur í för með sér umtalsvert hagræði, og ekkert mælir því í gegn. Hafi skip farist, skal rannsókn fara fram þar sem hagkvæmast þykir. Utgerðarmaður skips eða skipstjóri skal þá þegar tilkynna Siglingamálastofnun eða eftirlitsmanni hennar um þessa ráðstöfun.

223. gr.

Sjópróf skulu hér á landi fara fram á bæjarþingi eða aukadómþingi. Erlendis eru sjópróf haldin hjá þeim dómstól eða yfirvaldi, sem þau embættisstörf ber undir á þeim stað, eða ræðismanni Íslands, ef hann hefur vald til þess. Ef sjópróf fer fram fyrir erlendum dómstól eða yfirvaldi, skal hinum næsta íslenska ræðismanni tilkynnt um það, þannig að hann geti verið viðstaddur. Ræðismaður sendir utanríkisráðuneytinu skýrslu um sjópróf, hvort sem hann hefur haldið það sjálfur eða átt þess kost að vera viðstaddur, en skýrslan skal síðan send Siglingamálastofnun ríkisins.

224. gr.

Skipstjóra er skylt að sjá til þess, að sjópróf sé haldið svo skjótt sem auðið er. Hafi skip horfið eða megi ætla, að öll áhöfn þess hafi farist, hvílir þessi skylda á útgerðarmanni.

Hafi atburður sá sem er tilefni sjóprófs orðið meðan skip var í höfn, skal beiðni um sjópróf borin fram innan 48 stunda rúmhelgra daga.

Til sjóprófs, sem haldið er hér á landi, skal eftir föngum, boða þá sem vitað er eða sem ætla má að hafi verulegra hagsmuna að gæta vegna þess atburðar sem var tilefni sjóprófsins.

225. gr.

Skriflegri beiðni um sjópróf skal fylgja nákvæmt eftirrit eða skýrt ljósrit af því, sem skráð er í skipsbækur um viðkomandi atburð, og skrifleg skýrsla um atburðinn. Skýrslu þessari skal ef ástæða er til, fylgja uppdráttur af aðstæðum öllum og útsetning í sjókort í stærsta mælikvarða. Einnig skal fylgja listi yfir áhöfn skips og þá menn sem ætla má, að geti gefið upplýsingar sem að gagni koma, og ef því verður við komið, upplýsingar um þá sem hagsmuna hafa að gæta. Framangreind gögn skulu hafa borist dómara degi áður en sjópróf hefst, nema dómari heimili styttri fyrirvara. Viðkomandi skipsbækur (frumgerð og hreinskrift, ef því er að skipta) skulu sýndar við upphaf sjóprófs. Dómur metur að öðru leyti hverra gagna skuli aflað, svo sem um starfsréttindi og lögskráningu skipshafnar.

226. gr.

Þegar sjópróf fer fram hér á landi, skal dómari bera saman skipsbækurnar og eftirrit þeirra, er skipstjóri skal hafa með sér. Síðan spyr dómari skipstjóra, skipverja og önnur vitni og lætur þá skýra frá því, er þeir vita og máli virðist skipta. Vitnaskýrslur skal bóka eða samandregin skýrsla dómara um framburð vitna hljóðrituð og síðan vélrituð nema dómari telji nauðsyn bera til, að milliliðalaus hljóðritun sé notuð.

Um yfirheyrslur fer annars eftir ákvæðum laga nr. 74/1974, um meðferð opinberra mála, eftir því sem við getur átt.

Dómari rannsakar eftir fönngum öll þau atriði er máli skipta, svo sem um skip og útbúnað þess, farm, framferði skipstjóra og skipshafnar, hafnsögumanns o. s. frv.

Í tengslum við sjópróf getur dómurinn skoðað skip eða framkvæmt aðra þá skoðun, sem nauðsyn ber til.

Þegar halda skal sjópróf, ber dómara að gera eftirlitsmanni Siglingamálastofnunar ríkisins í því umdæmi, þar sem próf skal halda, viðvart.

Eftirlitsmanni ber að mæta eða láta mæta við sjópróf ef um er að ræða strand skips, verulegar skemmdir á skipi eða farmi, manntjón eða veruleg meiðsl manna. Skal honum heimilt að kynna sér málsskjöl, bera fram tillögur um rannsóknina, spyrja þá sem koma fyrir dóm, með milligöngu dómara eða beint með leyfi hans og fara fram á bókanir, eftir því sem hann telur nauðsynlegt.

Eftirlitsmanni ber að hefjast handa um að sjópróf sé haldið, ef hann telur ástæðu til, eða þess er krafist af þeim, sem taldir eru í b-lið 18. gr. laga nr. 52/1970, um eftirlit með skipum. Hann getur einnig krafist framhaldsprófs, ef hann telur þörf á.

Það sem í grein þessari segir um eftirlitsmann Siglingamálastofnunar ríkisins, skal einnig eiga við um fulltrúa rannsóknarnefndar sjóslysa (sbr. 45. gr. l. nr. 52/1970).

Að sjóprófi loknu skal dómari senda ríkissaksóknara, Siglingamálastofnun ríkisins og rannsóknarnefnd sjóslysa eftirrit af því.

227. gr.

Nú er sjópróf haldið vegna árekstrar milli skipa og skal þá leitast við að skýrslur, sem snerta bæði eða öll skipin, séu teknar á sama stað og á sama tíma, eftir nánari ákvörðun Siglingamálastofnunar ríkisins, og getur hún frestað sjóprófi af þessum sökum.

Ef sjópróf eru ekki haldin samtímis, getur dómari að beiðni útgerðarmanns þess skips, sem fyrr er tekið til meðferðar í sjóprófi, úrskurðað að sjópróf verði haldið fyrir luktum dyrum og án aðgangs annarra en fulltrúa hins opinbera og útgerðarmanns skipsins. Ef sjópróf er haldið fyrir luktum dyrum, skal því sem þar kemur fram, haldið leyndu, þar til haldið hefur verið sjópróf vegna hins skipsins. Fram til þess tíma hafa aðeins þeir sem fengu að vera viðstaddir, heimild til þess að kynna sér framburð, framlögð skjöl og skipsbækur.

Ákvæði 1. og 2. mgr. eiga einnig við um árekstur við erlent skip og skal þá önnur rannsókn lögð að jöfnu við sjópróf að því er varðar hið erlenda skip. Ekki skal halda sjópróf nema Siglingamálastofnun krefjist þess eða útgerðarmaður samþykki, þegar skip hefur lent í árekstri við erlent skip, sem ekki er skylt að láta halda sjópróf samkvæmt reglum heimalands þess. Skal útgerðarmaður án tafar tilkynna Siglingamálastofnun um áreksturinn. Samgönguráðuneyti getur sett reglur um það til hvaða erlendra skipa þetta ákvæði nái.

228. gr.

Nú hefur sjópróf þegar farið fram, en síðar koma fram nýjar upplýsingar sem miklu skipta, eða í ljós kemur, að mikilvægar upplýsingar skortir, og getur þá Siglingamálastofnun, rannsóknarnefnd sjóslysa, útgerðarmaður eða skipstjóri krafist þess, að sjópróf verði haldið að nýju.

229. gr.

Samgönguráðherra getur veitt undanþágu frá skyldu til að halda sjópróf eða frestað því, ef talið er, að annars konar en sambærileg rannsókn muni koma að sömu notum.

230. gr.

Samgönguráðherra getur skipað sérstaka nefnd til að rannsaka sjóslys, ef sérstaklega ríkar ástæður mæla með því, t. d. ef stórslys hefur orðið eða líkur benda til að rannsókn muni verða óvenju umfangsmikil, einkum ef ætla má, að þörf sé samvinnu sérfræðinga á fleiri sviðum. Hafi sjópróf eigi þegar farið fram, má þá láta það niður falla. Formaður nefndarinnar skal ætíð vera embættisdómari eða lögfræðingur með embættisgengi til dómarastrarfa og sérþekkingu í sjórétti, ef kostur er, en aðrir nefndarmenn skulu vera sérfróðir hver á sínu sviði.

Nefnd sem skipuð er eftir því sem segir í 1. mgr., skal í starfi sínu fylgja meginreglum laga þessara um sjópróf, eftir því sem við verður komið, og um skyldu manna til skýrslugjafar fyrir nefndinni og um öflun sönnunargagna almennt svo og um vettvangs-könnun, gilda sömu reglur og í opinberum dómsmálum, eftir því sem við getur átt. Nefndin ákveður sjálf, hvort fundir hennar séu opinir eða lokaðir og hverjar upplýsingar séu veittar um framvindu rannsóknar. Haft skal samráð við Siglingamálastofnun ríkisins og rannsóknarnefnd sjóslysa (sbr. 45. gr. 1. nr. 52/1970) við rannsókn máls, eftir því sem tilefni er til. Embættisdómurum eða lögreglustjórum á hverjum stað, svo og Rannsóknarlögreglu ríkisins, er skylt að aðstoða nefndina við skýrslutöku og aðra þætti málsrannsóknar, eftir því sem aðstæður leyfa. Einnig getur nefndin leitað álits eða aðstoðar sérfræðinga eða rannsóknarstofnana í þágu rannsóknar máls.

Kostnaður vegna rannsóknar máls samkvæmt þessari grein skal greiddast úr ríkissjóði. Samgönguráðherra getur sett nánari reglur um starfsemi nefndar eftir þessari grein.

231. gr.

Rannsóknarnefnd, sem starfar eftir ákvæðum 230. gr., skal að rannsókn lokinni, semja ítarlega skýrslu um rannsóknina og niðurstöður hennar og skal þar m. a. einkum greint frá sönnuðum eða líklegum orsökum tjóns.

Skýrslu rannsóknarnefndar skal skilað til samgönguráðuneytis. Þeim sem hagsmuna hafa að gæta, er heimilt að fá endurrit skýrslunnar. Samgönguráðuneytið getur birt skýrsluna opinberlega ef nægar ástæður, svo sem almannahagsmunir, mæla með því.

XIV. KAFLI

Um lausn ágreiningsefna.

232. gr.

Samgönguráðherra er heimilt að koma á fót föstum gerðardómi, er skipaður sé einum eða fleiri óvilhöllum mönnum, sem dæmi um ágreining út af lögskiptum eða stöðu manna, sem lög þessi taka til, ef báðir (eða allir) málsaðilar óska þess, og verður þá úrskurður gerðardómsins um efnisatriði máls bindandi fyrir báða (eða alla) aðila eftir sömu reglum og almennt gilda um gerðardóma. Kostnaður við störf gerðardómsins greiðist úr ríkissjóði. Ef þinghöld fara fram utan Reykjavíkur, skal sýslumönnum eða bæjarfógetum á hverjum stað skylt að aðstoða gerðardóminn varðandi aðstöðu til þinghalds, eftir því sem unnt er. Samgönguráðherra getur sett nánari reglur um starfsemi gerðardómsins og um kostnað við málsmeðferð.

XV. KAFLI

Um refsingar og önnur viðurlög.

233. gr.

Ef skipstjóri hefur ekki á skipi eintak af lögum þessum og reglugerðum og öðrum opinberum fyrirmælum samkvæmt þeim, sem um ræðir í 2. mgr. 8. gr., varðar það sektum.

234. gr.

Vanræki skipstjóri, stýrimaður, vélstjóri eða loftskyeptamaður skráningu í bækur sem skylt er að halda, varðveislu þeirra eða sýningu, varðar það sektum eða varðhaldi.

235. gr.

Ef skipstjóri brýtur gegn skyldum samkvæmt 19. gr. um flutning sjómanna o. fl. varðar það sektum.

236. gr.

Vanræki skipstjóri að gefa sjóferðarskýrslu, þegar honum er það skylt samkvæmt 225. gr., varðar það sektum eða varðhaldi.

237. gr.

Ef skipstjóri vanrækir að gegna þeim skyldum, sem um ræðir í 161. og 162. gr., þegar árekstur eða svipað slys ber að höndum, varðar það sektum eða varðhaldi.

238. gr.

Ef skipstjóri hefur orðið valdur að skipstrandi, árekstri eða öðru sjóslysi með yfirsjónum eða vanrækslu í starfi sínu, varðar það sektum, varðhaldi eða fangelsi.

Ef skipstjóri neytir áfengis eða fíkniefna með þeim hætti, að hann reynist ófær um að gegna starfi sínu á fullnægjandi hátt, varðar það sektum eða varðhaldi.

Í refsidómi samkvæmt 1. og 2. mgr., má enn fremur, ef sérstaklega miklar sakir eru, ákveða, að dómfelldi skuli sviptur rétti til skipstjórnar ákveðinn tíma, þó ekki í skemmri tíma en þrjá mánuði og allt að fimm árum, eða ævilangt. Skal þá jafnframt tekið fram í dóminum, hvort dómfelldi megi gegna stýrimannsstöðu meðan hann er sviptur skipstjórarréttindum. Dómstóll sá, er dæmir slíkan dóm, skal svo fljótt sem unnt er senda samgönguráðuneytinu eftirrit af dóminum svo og skipstjóraskírteini dómfellda. Ef dómurinn heimilar dómfellda að gegna stýrimannsstöðu, lætur ráðuneytið honum í té stýrimannsskírteini þar að lútandi. Hafi dómfelldi verið sviptur skipstjórarréttindum tímabundið og tvö ár að minnsta kosti eru liðin frá dómsuppsögu og sérstakar ástæður mæla með því, getur samgönguráðherra veitt dómfellda aftur rétt til skipstjórnar, enda þótt sá tími sem tilgreindur er í dóminum, sé eigi liðinn. Hafi dómfelldi verið sviptur skipstjórarréttindum ævilangt getur samgönguráðherra, með sama skilorði og fyrr greinir, veitt honum aftur rétt til skipstjórnar, þegar a. m. k. þrjú ár eru liðin frá dómsuppsögu.

Áfrýjun dóms frestar ekki framkvæmd réttindasviptingar. Nú telur meiri hluti dómenda í sjóprófi, að skipstjóri hafi unnið til réttindasviptingar og að brýna nauðsyn beri til þeirrar sviptingar og getur hann þá svipt hann skipstjórarréttindum til bráðabirgða með úrskurði, en dómstóll sá, er fer með viðkomandi refsímál, getur þó hvenær sem er hrundið þeirri ákvörðun hans, þannig að skipstjóri haldi réttindum sínum þar til dómur gengur.

Hafi meiri hluti dómenda í sjóprófi eigi beitt fyrrgreindri heimild sinni, hefur viðkomandi dómstóll heimild til að ákvarða réttindasviptingu til bráðabirgða með sama skilorði og fyrr greinir.

Hafi skipstjóri verið sviptur skipstjórarréttindum til bráðabirgða samkvæmt því sem fyrr segir, skal ákveðið í dómi hvort sá tími skuli dragast frá endanlegum sviptingartíma.

239. gr.

Stórfelld eða endurtekin brot skipstjóra gegn öðrum skyldum samkvæmt lögum þessum en þeim, sem ákvæði 233.—238. gr. taka til, varða sektum eða varðhaldi.

240. gr.

Ákvæði þessa kafla taka einnig til manna, sem gegna starfi skipstjóra í hans stað.

241. gr.

Vanræki útgerðarmaður að hafa líf- og slysatryggingu í gildi samkvæmt 2. mgr. 172. gr., varðar það sektum og varðhaldi, ef um ítrekað brot er að ræða.

Ef útgerðarmaður, í merkingu laga þessara, er ekki einstaklingur, eiga refsíákvæði 1. mgr. þessarar greinar við um framkvæmdastjóra viðkomandi útgerðarfyrirtækis.

242. gr.

Mál út af brotum gegn ákvæðum þessa kafla skulu lögð fyrir samgönguráðuneytið til umsagnar áður en málshöfðun er ákveðin.

XVI. KAFLI

Gildistaka og brottfallin lög.

243. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Jafnframt eru úr gildi numin siglingalög, nr. 66 frá 31. desember 1963, ásamt síðari breytingum, svo og önnur þau ákvæði í lögum, sem ekki fá samrýmst ákvæðum laga þessara.

Með fjárkröfur, sem stofnast hafa fyrir gildistöku laga þessara, skal farið eftir fyrirmælum siglingalaga, nr. 66 frá 31. desember 1963, ásamt síðari breytingum.

Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.

A. Almenn atriði.

I.

Frv. þetta var flutt á síðasta Alþingi, en varð þá eigi útrætt. Er það nú endurflutt óbreytt.

Þann 8. september 1981 skipaði samgönguráðherra eftirgreinda menn í nefnd „til að endurskoða gildandi siglingalög og sjómannaög, aðallega um réttindi og skyldur sjómanna og útvegsmanna í veikinda- og slysatilfellum sjómanna svo og líf- og öryggistryggingu sjómanna og gildissvið þeirra trygginga“: Pál Sigurðsson, dósent, (sem jafnframt var formaður nefndarinnar), Emil Pál Jónsson, fyrrverandi framkvæmdastjóra (tilnefndan af Sjómannasambandi Íslands), Ingólf Stefánsson, framkvæmdastjóra (tilnefndan af Farmanna- og fiskimannasambandi Íslands), Jónas Haraldsson, skrifstofustjóra (tilnefndan af Landssambandi íslenskra útvegsmanna) og Þórhall Helgason, framkvæmdastjóra (tilnefndan af Félagi íslenskra botnvörpuskipaeigenda). Þann 15. október 1981 var Jón H. Magnússon, lögfræðingur (tilnefndur af Vinnuveitendasambandi Íslands vegna farmskipaeigenda) skipaður í nefndina og sömuleiðis, þ. 19. nóvember 1981, Guðmundur Hallvarðsson, formaður Sjómannafélags Reykjavíkur (tilnefndur af Sjómannasambandi Íslands). Þann 16. mars 1982 skipaði síðan samgönguráðherra Viðar Mátthíasson, hdl., (tilnefndan af Sjómannasambandi Íslands) í nefndina í stað Emils Páls Jónssonar, sem beðist hafði lausnar frá nefndarstörfum.

Í febrúarmánuði 1983 létu þeir Guðmundur Hallvarðsson og Þórhallur Helgason af störfum í nefndinni eftir eigin ósk og sökum þess að þeir töldu, að hagsmunir þeirra samtaka sem tilnefndu þá í nefndina, krefðust þess ekki, að þeir störfuðu þar áfram, eftir að samningu frumvarps til nýrra sjómannaalaga væri lokið. Frá sama tíma hefur Hjalti Steinþórsson, hdl., lögmaður Farmanna- og fiskimannasambands Íslands, setið nefndarfundi í stað Ingólfs Stefánssonar.

Við skipun framangreindra nefndarmanna var m. a. leitast við að gæta þess, að í nefndinni ættu sæti fulltrúar hinna helstu hagsmunasamtaka eða hagsmunaaðila í íslenskum sjávarútvegi.

Samgönguráðuneytið hafði frumkvæðið að almennri endurskoðun sjómanna laga og siglingalaga, en ósk um endurskoðun gildandi reglna um veikinda- og slysatilfelli sjómanna og um líf- og öryggistryggingu þeirra, höfðu borist ráðuneytinu frá samtökum sjómanna og útvegsmanna.

Í skipunarbréfi nefndarinnar segir, að ráðuneytinu sé ljóst, að hér sé um mikið og tafsammt verk að ræða, sem taka muni nokkurn tíma, en þó sé þess óskað að nefndin hraði störfum. Nefndin hefur haldið marga fundi, þar sem viðfangsefnið hefur verið ítarlega rætt, og leitað víða fanga um heimildir, íslenskar jafnt sem erlendar, auk þess sem samráð hefur verið haft við marga aðila, íslenska og erlenda. Hefur nefndin leitast við að hraða störfum sínum, en rétt þótti, vegna þess hve verkefni hennar er margslungið, viðamikið og vandmeðfarið, að nefndarmenn einbeittu sér að endurskoðun gildandi sjómanna laga, nr. 67/1963, áður en tekist væri að fullu á við heildarendurskoðun gildandi siglingalaga nr. 66/1963, enda þótt jafnframt væri á sama tíma safnað mörgum heimildum varðandi það efni og endurskoðun þeirra laga undirbúin að öðru leyti. Var frumvarpi til nýrra sjómanna laga skilað til samgönguráðherra þ. 31. janúar 1983 og hefur nefndin síðan unnið að endurskoðun siglingalaga og birtist árangur þeirrar starfsemi í þessu frumvarpi.

II.

Á síðasta áratug 19. aldar eignuðust Norðmenn, Svíar og Danir samræmda siglingalög-gjöf, sem var árangur norrænnar samvinnu á því sviði. Var þar tvímælalaust um mjög vandaða löggjöf að ræða, enda störfuðu að lagasmíðinni margir merkir sjóréttarfræðingar og sérfróðir fulltrúar hagsmunasamtaka á viðskiptasviði eða í siglingastarfsemi. Norrænu siglingalögin voru á sínum tíma, — og eru reyndar enn, — einn merkasti áfanginn á sviði hinnar norrænu samvinnu um löggjafarmálefni, sem verið hefur við lýði, að vísu með nokkrum hléum, allt frá miðri 19. öld og er nú haldið uppi með umsjá og fyrir hvatningu Norðurlandaráðs.

Á þessu tímabili hafa a. m. k. allar meiri háttar breytingar, sem orðið hafa á siglingalögum Norðurlandþjóðanna, — annarra en Íslendinga, — verið undirbúnaðar í samstarfi milli þessara þjóða og er reyndar fyrir löngu komið nokkuð fast form á þetta samstarf. Sérstakar siglingalaganefndir, — oftast allfjöldmennar, — hafa starfað í hverju landi fyrir sig, en síðan hafa þessar nefndir haldið sameiginlega fundi öðru hvoru, en formenn og ritarar (eða framkvæmdastjórnar) norrænu nefndanna hittast þó miklu oft til skrafs og ráðagerða. Engin sameiginleg allsherjarnefnd hefur þó verið sett á stofn hina síðari áratugi, svo sem hins vegar var gert þegar tekið var að undirbúa samningu norrænu siglingalaganna á sínum tíma. Nefndirnar hafa ekki starfað stöðugt, heldur hafa þær verið kvaddar saman eða verið „endurvaktar“, þegar tilefni hefur verið til endurskoðunar siglingalaga eða tiltekinna þátta þeirra, t. d. vegna nýrra alþjóðasáttmála á sjóréttarsviði, — þ. e. þegar samræma þurfti innanríkisrétt efni þeirra sáttmála, svo að viðkomandi þjóðir gætu gerst fullgildir aðilar að sáttmálunum.

Íslendingar tóku ekki þátt í starfi hinnar samnorrænu nefndar, sem árið 1883 var skipuð til að vinna að undirbúningi nýrra og samræmdra siglingalaga meðal Norðurlandþjóða, og lágu raunar til þess augljósar ytri ástæður. Skömmu eftir að stjórn Íslandsmála fluttist inn í landið, var þó farið að huga að setningu íslenskra siglingalaga, en fram til þess tíma giltu hér að mestu úrelt ákvæði Jónsbókar, hinnar fornu lögbókar Íslendinga, um siglingar og siglingamálefni, — einkum ákvæði í svokölluðum Farmanna lögum Jónsbókar, — og voru þau að sjálfsögðu algerlega ófullnægjandi eftir að siglingastarfsemi tók að þróast hér að

nokkru marki. Árið 1913 voru sett siglingalög (nr. 63 þ. á.), sem að öllu verulegu leyti voru samin að fyrirmynd hinna norrænu siglingalaga, og voru flest ákvæði þeirra raunar bein þýðing samsvarandi ákvæða dönsku siglingalaganna. Þessum lögum var síðan breytt nokkuð á næsta ári og þá gefin út í heild sem lög nr. 56/1914, sem síðan voru í gildi um hart nær hálfar aldar skeið.

III.

Ljóst er, að siglingar eru alþjóðleg starfs- og viðskiptagrein, sem tekur stöðugum breytingum, m. a. vegna tækniframfara og nýjunga í viðskiptaháttum. Slíkri þróun fylgja hins vegar ætíð ný eða nýstárleg lögfræðileg vandamál, sem verður að bregðast við með fullnægjandi löggjafarbreytingum meðal siglingaþjóða. Nú um meira en aldar skeið hefur mjög gætt alþjóðlegrar samræmingar varðandi siglingalöggjöfina eða einstaka þætti hennar og verið stofnað til fjölmargra þjóðréttarlegra sáttmála á því sviði. Lengi vel hafði „Alþjóðasiglinganefndin“ (CMI) forgöngu í þeim efnum, sbr. t. d. merka alþjóðasáttmála um áreksstur skipa, björgun, sameiginlegt sjóttjón og farmsamninga, auk alþjóðlegra siglingareglna fyrir á tíð, en á síðari árum hefur „Alþjóðasiglingamálastofnunin“ (IMCO) haft forgöngu um nýjar og bættar reglur um allt, sem snertir öryggi skipa og mannlífa á hafinu, um varnir gegn mengun sjávar o. m. fl. „Alþjóðasiglinganefndin“ „lifir“ þó enn og starfar að ýmsum merkjum málum á sjórétarsviði, þ. á m. að undirbúningi alþjóðlegra sáttmála. Á síðustu árum hefur einnig sérstök stofnun eða nefnd á vegum Sameinuðu þjóðanna, sem á að vinna að alþjóðlegri samræmingu viðskiptareglna, „UNCITRAL“, beitt sér fyrir gerð nýrra alþjóðlegra reglna í tengslum við farmsamninga, nánar tiltekið um farmskírteini, eins og vikið verður að síðar.

Hafa Norðmenn, Danir og Svíar tekið mikinn þátt í þessu alþjóðasamstarfi og á síðari árum hafa fulltrúar þessara þjóða haft veruleg áhrif á gerð og efni ýmissa alþjóðasáttmála í sjórétti. Íslensk stjórnvöld hafa hingað til ekki beitt sér fyrir eða tekið þátt í samstarfi við aðrar Norðurlandþjódir um samræmingu siglingalaga, en nefnd sú sem þetta frumvarp samdi, hafði þó óformlegt samstarf við norrænu siglingalaganefndirnar, fyrir milligöngu norsku nefndarinnar, og bárust þaðan fjölmörg og mikilvæg gögn og upplýsingar. Hvað varðar alþjóðlega samræmingu á þeim sviðum, er Alþjóðasiglingamálastofnun lætur fyrst og fremst til sín taka, og um „lögleiðingu“ þess háttar reglna hér á landi, hafa íslensk stjórnvöld hins vegar ekki látið sinn hlut eftir liggja.

IV.

Þrátt fyrir mikla þróun í siglingastarfsemi og siglingatækni, sem orðið hefur það sem af er þessari öld, stóð meginstofn íslensku siglingalaganna í sinni upprunalegu mynd allt frá 1914 til 1963, er gerðar voru talsverðar breytingar á lögunum og þau síðan gefin út sem l. nr. 66/1963.

Að frátöldum ýmsum smærri breytingum, sem hér verða ekki tíundaðar, er helst að geta þess, að allmargar greinar voru skornar frá stofninum árið 1930, en þær síðan „gróðursettar“ á nýjan leik í formi nýrrar og sjálfstæðrar löggjafar, þar sem ýmsar efnislegar breytingar urðu einnig frá því sem áður var. Er þar átt við sjómannaalögin nr. 41/1930. Í hinum samræmdu norrænu siglingalögum, frá því laust fyrir síðustu aldamót, voru mjög mörg og ítarleg ákvæði um réttarstöðu sjómanna, bæði skipstjóra og annarra skipverja, og voru þessi ákvæði í sjálfu sér merk nýmæli á sínum tíma. Á þriðja áratug þessarar aldar voru þessi lagaákvæði flest hver numin á brott úr norrænum siglingalögum og urðu þá til sjálfstæð sjómannaalög, sem unnin voru í norrænni samvinnu. Með setningu sjómannaalaga nr. 41/1930 fylgdu Íslendingar fordæmi norrænna grannþjóða sinna að þessu leyti, án þess þó að þar væri haft formlegt samstarf við erlenda aðila. (Sjómannaalögum var síðan mikið breytt árið 1963 og voru þau þá endurútfegin sem l. nr. 67 það ár). Með öðrum lögum frá sama ári, þ. e. l. 40/1930, voru jafnframt gerðar nokkrar aðrar breytingar á siglingalögum, sem taldar

voru nauðsynlegar í tengslum við tilkomu sérstakra sjómanna laga, og með l. 30/1936 voru einnig gerðar nokkrar breytingar á og viðaukar við ákvæði siglingalaga um sjóveðrétt.

Árið 1948 var skipuð nefnd til þess að endurskoða þágildandi siglingalöggjöf. Höfðu þá nýlega verið skipaðar nefndir í Danmörku, Finnlandi, Noregi og Svíþjóð til að endurskoða tiltekin atriði í siglingalöggjöf þessara þjóða, og mátti gera ráð fyrir, að sú endurskoðun yrði umfangsmikil áður en lyki, en þessar norrænu nefndir höfðu, svo sem fyrr segir, samráð sín á milli um lagastarf þetta. Ekki þótti ástæða til þess, að íslenska nefndin hefði beint samstarf við hinar norrænu nefndirnar, svo sem með því að sækja sameiginlegar ráðstefnur þeirra. Á hinn bóginn taldi nefndin rétt að bíða og sjá, hverju fram yndi um störf hinna erlendu nefnda, enda þótti sjálfsagt, að íslenska siglingalöggjöfin yrði ekki slitin úr tengslum við aðra norræna siglingalöggjöf. M. a. af þessum sökum dróst á langinn, að íslenska nefndin skilaði frumvarpi sínu og var frumvarp nefndarinnar ekki flutt á Alþingi fyrir en árið 1958, að frumkvæði samgönguráðherra, og síðan endurflutt, en ekki varð það að lögum fyrir en árið 1963, en þá var meginmál hinna nýju laga fellt inn í siglingalögin nr. 56/1914 og lögin, svo breytt, gefin út sem lög nr. 66 það ár, sem nú eru í gildi.

Með breytingunum, sem gerðar voru 1963, var m. a. loksins leitast við að samræma lögin ýmsum alþjóðasáttmálum á sviði siglinga, sem gerðir höfðu verið allt frá lokum fyrri heimsstyrjaldarinnar, án þess þó að íslenska ríkið væri aðili að þeim. Við þessa endurskoðun var einnig haft mið af breytingum, sem gerðar höfðu verið á norrænni siglingalöggjöf.

Árið 1968 gengu í gildi lög, sem heimiluðu ríkisstjórninni að staðfesta fyrir Íslands hönd alþjóðasamþykkt um takmörkun á ábyrgð útgerðarmanna, sem gerð var í Brüssel árið 1957, en jafnframt var ákvæðum siglingalaga um takmörkun ábyrgðar breytt til samræmis við sáttmálann, sbr. l. 14/1968. Í því sambandi skal tekið fram, að sáttmálinn frá 1957 er eini alþjóðlegi sáttmálinn á hinu einkaréttarlega sviði sjóréttarins, sem Íslendingar eiga aðild að, (ef frá er skilið olútjón frá olíuflutningaskipum). Á ákvæðunum um takmarkaða ábyrgð útgerðarmanns var síðan einnig gerð sérstæð breyting með l. 58/1972 og l. 108/1972, sbr. síðari breytingu með l. 25/1977, en að því verður nánar vikið síðar í greinargerð þessari.

Af nýlegum lögum um siglingamálefni, sem sum hver byggjast á eldri stofni, má nefna, að á árinu 1970 voru sett ítarleg lög um skráningu og mælingu skipa og um eftirlit með skipum, sbr. einnig lög um Siglingamálastofnun ríkisins frá sama ári. Einnig má minna á allitarleg lagaákvæði frá svipuðum tíma um atvinnuréttindi skipstjórnarmanna og um skyld efni. Fyrir frumkvæði Siglingamálastofnunar hefur íslenska ríkið einnig á síðari árum gerst aðili að ýmsum alþjóðlegum sáttmálum, sem snerta varnir gegn mengun sjávar í tengslum við siglingar, og hafa verið sett lög hérlendis af því tilefni. Hinar alþjóðlegu siglingareglur hafa einnig verið endurskoðaðar með hæfilegu millibili og „lögleiddar hér“, og fleira mætti telja.

V.

Skömmu fyrir 1960 fóru stjórnvöld í Noregi, Danmörku og Svíþjóð að huga að gagngerri endurskoðun siglingalöggjafar viðkomandi þjóða og höfðu fulltrúar þessara þjóða síðan samvinnu um þá endurskoðun. Var hér um að ræða „endurvakningu“ á samstarfi hinna norrænu siglingalaganefnda, sem þá mun hafa legið niðri um nokkra hríð. Voru siglingalög Norðurlandþjóðanna því næst endurskoðuð og endurunnin lið fyrir lið og breytingartillögurnar síðan lögfestar í áföngum og tók þetta að sjálfsgöðu allnokkur ár, enda mjög til undirbúningsvinnunnar vandað. Í Noregi voru t. d. fyrstu breytingarnar lögfestar árið 1964, en heildarendurskoðun norsku siglingalaganna í þeim áfanga lauk síðan með lögum, sem sett voru 1974, þannig að þessar löggjafarbreytingar stóðu þar yfir í nærfellt einn áratug. Svipað er að segja um Dani, Svía og Finna. Voru hinir einstöku megináfangar breytinganna gjarna lögfestir á svipuðum tíma í þessum löndum — þótt ekki væri það algilt, — og þegar á heildina er litið má segja, að þessar þjóðir hafi fylgt sömu stefnu varðandi

endurskoðun hvers þáttar fyrir sig enda þótt fullkomin samræming hafi ekki náðst, enda var sjálfsagt ekki að því marki stefnt.

Óhætt er að fullyrða að á þessum árum voru norrænu siglingalögin endurskoðuð frá grunni, þótt breytingar á einstökum köflum yrðu mismiklar, og fjölluðu ýmsir hinir hæfustu sjóréttarfræðingar þeirra þjóða um þetta verkefni. Fylgja mjög ítarlegar greinargerðir, með öllum þeim frumvörpum, sem hér skipta máli, og var að sjálfsögðu höfð hliðsjón af þeim við samningu þessa frumvarps, sem hér liggur fyrir.

Síðan þessari heildarskoðun lauk, hafa grannþjóðir okkar á Norðurlöndum fylgst náið með alþjóðlegu samstarfi og almennri þróun á þessu sviði og hafa í því sambandi komið upp hugmyndir um tilteknar meginbreytingar á vissum köflum siglingalaganna. Nærtækast er þá að nefna, að Norðurlandþjóðirnar hafa nú ýmist tekið upp eða eru í þann veginn að taka upp breyttar reglur um takmörkun á ábyrgð útgerðarmanna (til samræmis við alþjóðasáttmála um það efni frá 1976) og um farþega og farangur þeirra (með vísun til alþjóðasáttmála á því sviði frá 1974). Einnig mætti nefna breytingar á reglum um ábyrgð vegna olútjóns frá skipum o. fl.

Þá má einnig nefna, að sú stofnun eða nefnd á vegum Sameinuðu þjóðanna, sem starfar að samræmingu viðskiptareglna „UNCITRAL“, lauk fyrir fáum árum við gerð nýrra og endurskoðaðra reglna um farmskírteini (endurskoðaðra „Haag-reglna“) þar sem koma fram ýmis merk og athyglisverð nýmæli varðandi ábyrgð farmflytjanda. Hinar nýju reglur, „Hamborgar-reglurnar“, svokallaðar, eiga að öðlast staðfestu í alþjóðasáttmála, sem enn hefur þó eigi öðlast gildi og verður vart á næstu árum, enda hafa margar hinna helstu siglingaþjóða sýnt lítinn áhuga á staðfestingu hans, enn sem komið er.

VI.

Svo sem ljóst er af framansögðu, kom allsherjarendurskoðun hinna norrænu siglingalaga fyrst til framkvæmdar eftir að Íslendingar höfðu lokið breytingum á sínum siglingalögum laust eftir 1960. Ef undan er skilin breytingin, sem gerð var á reglunum um takmörkun á ábyrgð útgerðarmanna árið 1968, hafa íslensku siglingalögin því alls ekki verið færð til samræmis við hin endurskoðuðu norrænu siglingalög og hefur þar af leiðandi skapast mikið misræmi milli íslensku laganna og þeirra norrænu.

Nauðsyn ber því til, að íslensku siglingalögin verði í megindráttum samræmd samsvarandi lögum annarra Norðurlandþjóða, en að jafnframt sé þó tekið nægilegt tillit til íslenskra séraðstæðna eða sérþarfa á þessu sviði. Í því sambandi skal haft í huga, að siglingar eru alþjóðleg grein, en á sviði alþjóðlegra viðskipta varðar afar miklu, að öryggi, festa og samræmi ríki um allar réttarreglur. Norrænt samstarf og samræming á sviði sjóréttar er gamalt og gróíð fyrirbrigði og hafa Íslendingar í raun leitast við að sníða siglingalöggjöf sína að norrænni fyrirmynd, þótt þeir hafi að öðru leyti ekki tekið beinan þátt í þessu samstarfi. Til norrænna grannþjóða okkar er tvímælalaust mikið að sækja um reynslu og þekkingu í siglingastarfsemi og þessum þjóðum hefur almennt tekist allvel að bregðast við nýjum vandamálum með viðeigandi löggjafarbreytingum.

Þær veigamiklu breytingar, sem nefndin leggur til að gerðar verði á núgildandi siglingalögum, eiga sér margar hverjar rætur að rekja til nýlegra alþjóðasáttmála á sjóréttarsviði, sem íslenska ríkið á ekki aðild að, og er tvímælalaust rétt, að viðeigandi stjórnvöld beiti sér fyrir því, að Íslendingar fullgildi suma þessara sáttmála, svo sem nánar verður vikið að í síðari hluta þessarar greinargerðar, þegar rætt verður um einstök efnissvið frumvarpsins.

Varðandi endurskoðun siglingalaga, sem endranær við gagngera endurskoðun viðamikilla lagabálka (þar sem þó verður um margt byggt á eldra rétti) getur verið álitamál um tæknileg vinnubrögð við frumvarpssamninguna. Er hér einkum átt við það, hvort heldur eigi

að hafa frumvarpið eingöngu í formi breytinga og viðauka við núgildandi siglingalög, — og lögin síðan endurútgefin ásamt breytingum, með nýju númeri, svo sem gert var 1963, — eða hvort saminn skuli nýr og heildstæður lagabálkur, — enda þótt ýmsar greinar verði lítið breyttar eða óbreyttar, — þar sem höfundar frumvarpsins hafa frjálsari hendur um framsetningu og niðurskipan efnis.

Þar sem hér er um mjög víðtækar og margslungnar breytingar að ræða frá því sem er eftir núgildandi siglingalögum, taldi nefndin einsýnt, að hin síðarnefnda aðferð yrði valin, svo sem frumvarpið ber með sér. Þegar á heildina er lítið, er þó í frumvarpinu fjallað um flest hin sömu eða sambærileg efnissvið og getur að finna í núgildandi siglingalögum, enda þótt ýmis nýmæli sé þar einnig að finna. Um hinar helstu breytingar, sem lagt er til, að gerðar verði á einstökum efnisatriðum siglingalaga, vísast að mestu til þess, sem síðar segir í greinargerðinni um viðeigandi þætti. Hér skal einungis vikið í stuttu máli að hinum helstu breytingum, sem gerðar eru á efnisskipan laganna.

Fyrst skal nefnt, að lagt er til, að 9.—23. gr. l. 66/1963 falli brott, en jafnframt, að ákvæði í 8. gr. laganna sé flutt til (en 7. gr. falli brott) og standi í kafla með ákvæðum um takmarkaða ábyrgð útgerðarmanns og nefnist þá sá kafla (IX. kafla frumvarpsins) „Um ábyrgð útgerðarmanns og takmörkun ábyrgðar“. Ákvæði í 9.—23. gr. l. 66/1963 eiga aðeins við um eina tiltekna tegund útgerðarrekesturs, þ. e. „félagsútgerð“ skipa (d. „partrederi“). Var þetta félagsform algengt á Norðurlöndum á 19. öld og eitthvað fram á þá 20. og þótti það einkum hentugt þegar um útgerð seglskipa var að ræða. Þetta sérstaka félagsform hefur nú hvarvetna þokað mjög fyrir hlutafélagaforminu, en þó mun það enn eitthvað tíðkast meðal annarra Norðurlandabjóða, varðandi minni skip, og í þarlandum siglingalögum gefur enn að finna ákvæði um „partrederi“, sem voru reyndar endurskoðuð fyrir nokkrum árum. Hér á landi mun þetta félagsform lítt hafa verið notað og mun nú orðið nánast óþekkt, nema e. t. v. um einhverja af smæstu fiskibátunum. Ákvæðin í siglingalögum um félagsútgerð hafa hins vegar staðið óbreytt frá því 1914 og enda þótt þau væru sjálfsgagt löngu orðin óraunhæf var þeim eigi breytt við endurskoðun laganna árið 1963. Ljóst er, að við þá endurskoðun siglingalaga, sem nú fer fram, koma eftirtaldir kostir til greina: 1) að fella ákvæðin niður með tilliti til þess, sem fyrr var sagt, 2) að gera þau einfaldari, 3) að samræma þau hinum endurskoðuðu norrænu ákvæðum um sama efni og reyna með því að blása einhverju lífi í þetta sameignarform, eða 4) að láta ákvæðin standa óbreytt enn um sinn meðan e. t. v. eru einhver dæmi til um þetta útgerðarform.

Nefndin hefur íhugað þessa möguleika gaumgæfilega, en niðurstaðan er sú, að eigi sé lengur ástæða til að hafa ákvæði um félagsútgerð í siglingalögum. Að vísu er um einhvers konar sameign að ræða á mörgum íslenskum skipum (skv. upplýsingum frá Siglingamálastofnun í október 1982 voru um það bil 950 skip á skrá þar, þar af um 400 í eigu hlutafélaga, en í einkaeign eða sameign 450, — mest smærri bátar, — og annars konar eignaraðild að um 100 skipum) en þar er yfirleitt ekki um félagsútgerð að ræða í eiginlegum skilningi og ekki líklegt að það útgerðarform verði endurvakið, þannig að lagaákvæði þar um eru í reynd óþörf, enda mun þeim ekki hafa verið beitt um alllangt skeið. Þykir þá eðlilegast, að um útgerð skipa, sem eru í sameign, gildi almennar réttarreglur (t. d. um slit sameignar o. þ. h.).

Af öðrum breytingum á efnisskipan má nefna, að ný og breytt ákvæði um „farsamninga“ (þ. e. um flutning farþega og farangurs þeirra) eru höfð í sérstökum kafla (V. kafla í frumvarpinu), en ákvæði um sama efni eru nú í V. kafla l. 66/1963 ásamt ákvæðum um farmsamninga. Ákvæði um fyrningu sjókrafna eru nú höfð sér í kafla (XII. kafla frumvarpsins) en eru nú í X. kafla l. 66/1963 ásamt ákvæðum um sjóveðrétt. Til nýmæla verður að teljast, að upp í frumvarpið er tekinn nýr og ítarlegur kafla um sjópróf og skyld atriði (XIII. kafla) en núgildandi efnisákvæði um sjópróf, sem verða að teljast ófullnægjandi, eru ekki í siglingalögum, sem ætti þó að vera þeirra rétta heimkynni (og þar er ákvæðum

einnig skipað í löggjöf annarra Norðurlandþjóða). Þá skal nefnt, að í frumvarpinu er nú tekinn upp sérstakur kafli um svokallaða „takmörkunarsjóði“ (X. kafli), og að lokum má einnig til nýmæla teljast, að tekinn er upp sérstakur kafli (XIV. kafli frumvarpsins) „um lausn ágreiningsefna“, þar sem lagt er til, að samgönguráðherra sé heimilt að koma á fót föstum gerðardómi, sem viðkomandi aðilar geti borið undir ágreining sín í millum í málum á efnissviði siglingalaga.

Eigi þótti ástæða til að hafa í þessu frumvarpi sérstök ákvæði um einkaréttarlega ábyrgð vegna tjóns af völdum olíumengunar frá olíuflutningaskipum, sbr. alþjóðasáttmála um það efni frá 29. nóvember 1969, sem íslenska ríkið hefur fullgilt og sem hefur hér lagagildi, sbr. l. 14/1979. Aðrar Norðurlandþjóðir hafa hins vegar sérstaka kafla um það efni í siglingalögum sínum.

Svo sem nánar verður vikið að í greinargerð með IV. kafla frumvarpsins, vinna siglingalaganefndir annarra Norðurlandþjóða nú að gagnggerri endurskoðun ákvæða um farmflutninga í siglingalögum, en þeirri endurskoðun miðar fremur hægt. Engar niðurstöður liggja enn fyrir og óvíst hvenær svo megi verða, og taldi nefndin því ógerlegt að bíða þeirra. Miða ákvæði frumvarpsins um farmflutninga að því m. a. að samræma þau núgildandi ákvæðum um sama efni meðal hinna Norðurlandþjóðanna. Á þá Íslendingum einnig að vera unnt að fullgilda „Haag-Visby“-reglurnar, svokölluðu.

Hins vegar er ljóst, að innan tiltölulega fárra ára þarf að huga að heildarendurskoðun ákvæðanna um farmflutninga, eftir að endanlegar tillögur þar að lútandi frá norrænu nefndunum hafa litið dagsins ljós eða verið lögteknar í þeim löndum.

VII.

Efnisskipan frumvarpsins er sem hér segir:

- I. kafli: Gildissvið laganna o. fl., 1.—2. gr.
- II. kafli: Um réttindi yfir skipum, 3.—5. gr.
- III. kafli: Um skipstjóra, 6.—20. gr.
- IV. kafli: Um farmflutninga, 21.—119. gr.
 1. Upphafsákvæði, 21.—25. gr.
 2. Flutningssamningar um ferð, 26.—86. gr.
 - Fermingarstaður, 27.—29. gr.
 - Fermingartími, 30.—38. gr.
 - Ferming, 39.—47. gr.
 - Framkvæmd ferðar, 48.—54. gr.
 - Affermingarstaður, affermingartími og afferming, 55.—60. gr.
 - Afhending farms, 61.—67. gr.
 - Ábyrgð farmflytjanda á farmi, 68.—73. gr.
 - Flutningur, 74.—75. gr.
 - Seinkun og dráttur af hálfu farmflytjanda, 76.—80. gr.
 - Riftun og tálmanir af hálfu farmsamningshafa, 81.—84. gr.
 - Gagnkvæmur riftunarréttur, 85.—86. gr.
 3. Tímabundnir farmsamningar, 87.—100. gr.
 4. Farmskírteini, 101.—117. gr.
 - Efni, 101.—109. gr.
 - Réttarsamband farmflytjanda og viðtakanda farms, 110.—113. gr.
 - Að öðlast rétt í grandleysi, 114.—116. gr.
 - Gagnfær farmskírteini, 117. gr.
 5. Gildissvið, 118.—119. gr.

- V. kafli: Um flutning á farþegum og farangri, 120.—150. gr.
1. Upphafsaðkvæði, 120.—123. gr.
 2. Um flutninginn, 124.—136. gr.
 3. Ábyrgð farsala á farþegum og farangri, 137.—148. gr.
 4. Ýmis ákvæði, 149.—150. gr.
- VI. kafli: Um sjótjón, 151.—157. gr.
- VII. kafli: Um tjón af árekstri o. fl., 158.—162. gr.
- VIII. kafli: Um björgun, 163.—170. gr.
- IX. kafli: Um ábyrgð útgerðarmanns og takmörkun ábyrgðar, 171.—183. gr.
1. Ábyrgð útgerðarmanns á öðrum, 171. gr.
 2. Slys á skipverjum, 172. gr.
 3. Um heimild til takmörkunar ábyrgðar, 173.—176. gr.
 4. Upphæð takmörkunarfjárhæða, 177. gr.
 5. Skipting takmörkunarfjárhæðanna, 178. gr.
 6. Vernd gegn lögsókn með stofnun takmörkunarsjóða, 179.—181. gr.
 7. Takmörkun ábyrgðar án þess að stofnaður sé takmörkunarsjóður, 182. gr.
 8. Gildissvið, 183. gr.
- X. kafli: Um takmörkunarsjóði, 184.—196. gr.
- XI. kafli: Um sjóveðrétt o. fl., 197.—214. gr.
1. Sjóveðréttur og önnur réttindi í skipum, 197.—203. gr.
 2. Sjóveðréttur í farmi, 204.—207. gr.
 3. Ýmis ákvæði, 208.—214. gr.
- XII. kafli: Fyrning á sjókröfum, 215.—218. gr.
- XIII. kafli: Um sjópróf o. fl., 219.—231. gr.
- XIV. kafli: Um lausn ágreiningsefna, 232. gr.
- XV. kafli: Um refsingar og önnur viðurlög, 233.—242. gr.
- XVI. kafli: Gildistaka og brottfallin lög, 243. gr.

B.

Athugasemdir við einstakar greinar frumvarpsins.

UM I. KAFLA

Um 1. gr.

Greinin er samhljóða 1. gr. l. 66/1963. Skráningarskyld héraendis eru, skv. 1. gr. l. 53/1970, öll skip, sem eru 6 metrar á lengd eða stærri, að fullnægðum tilteknum skilyrðum varðandi eignaraðild. Þykir enn sem fyrr, óþarft að ákvæði siglingalaga taki beinlínis til smærri farkosta, en að sjálfsgöðu kemur það eigi í veg fyrir, að tiltekin ákvæði laganna verði einnig, með lögjöfnun látin ná til íslenskra skipa, sem ekki fullnægja stærðarskilyrðinu, ef nægar ástæður mæla með því. Með hugtakinu „skip“, svo sem það er notað í 1. gr. og annars staðar í frumvarpinu, er almennt átt við hvern þann farkost, sem ætlaður er til flutninga á mönnum eða munum á sjó eða vatni, enda sé hann af vissri lágmarksstærð og almennur huglægur möguleiki á að stjórna honum. Um tiltekna hluti, sem fljóta á vatni eða fara yfir vatn eða sjó, verður þó alltaf álitamál í þessu sambandi, sem háð er lögskýringu hverju sinni, sbr. þó 1. mgr. 3. gr. (og til hliðsjónar 2. mgr. 3. gr.) l. 53/1970.

Hvað varðar síðari málslið 1. gr. segir í greinargerð með l. 66/1963:

„... er sett fram sú höfuðregla, að þegar skorið er úr málum um skip hér á landi, skuli farið eftir íslenskum lögum. Með orðunum: eftir því sem við á, er haft í huga, að erlendum lögum kunni að verða beitt, þegar alþjóðlegar einkaréttarreglur taka til atviks. Svo ber og að hlíta reglum þjóðaréttarins, t. d. þegar herskip eiga í hlut.“

Svo sem kunnugt er, verður það nú æ tíðara, að íslenskir aðilar taki á leigu skip erlendis, sem mönnum eru íslenskum áhöfnum og sem eru í förum milli Íslands og annarra landa. Gæti ákvæðið í 2. málslið 1. gr. vafalaust tekið til þessara tilvika, og má í því sambandi einnig benda á, að skv. 2. mgr. 2. gr. l. 52/1970, um eftirlit með skipum, ná ákvæði þeirra laga til erlendra skipa og báta, sem íslenskir ríkisborgarar hafa á leigu, ef þau eru gerð út hérlendis eða í förum hingað eða héðan með íslenskri skipshöfn. Ákvæðið í 2. málslið 1. gr. getur jafnvel einnig, eftir atvikum, átt við um það, þegar framfylgja þarf ákvæðum alþjóðasáttmála, þar sem íslenskum stjórnvöldum er gert að viðhafa eftirlit með erlendum skipum, m. a. varðandi öryggi og mengunarvarnabúnað.

Um 2. gr.

Greinin er efnislega samhljóða 2. gr. l. 66/1963.

UM II. KAFLA

Ekki þykir ástæða til að hafa ítarleg ákvæði um réttindi yfir skipum í siglingalögum, umfram það sem fram kemur í XI. kafla frumvarpsins (um sjóveð o. fl.). Er fjallað um tiltekna þætti þessa efnis í l. 53/1970 um skráningu skipa og í l. 39/1978 um þinglýsingar. Nefnd þeirri, er samdi þetta frumvarp, þótti ekki ástæða að sinni til að hrófla við ákvæðum framangreindra laga, enda þótt ljóst sé, að tiltekin atriði í sambandi við skráningu réttinda (þ. á m. eignarhafta) þarfnist nánari athugunar. Má þar m. a. nefna skráningu réttinda í skipum, sem eru í smíðum. Í því sambandi skal tekið fram, að þ. 27. maí 1967 var í Brüssel gerður alþjóðasamningur um það efni („Convention Relating to Registration of Rights in Respect of Vessels under Construction“). Afar fáar þjóðir hafa þó fullgilt þann sáttmála (þ. e. aðeins fimm þjóðir, þ. á m. Norðmenn og Svíar) og hefur hann enn eigi gengið í gildi og heldur eigi náð tilgangi sínum nema að mjög litlu leyti, þótt þar komi ýmislegt fram, sem til gagns má horfa.

Á öðrum stað í frumvarpi þessu (214. gr.) er þó lagt til, að samgönguráðherra verði heimilað að setja reglur, sem mæli fyrir um að fullkomnar heimildir um öll skráð eignarhöft í skipum þ. á m. skipum í smíðum, sem siglingalög taka til, séu varðveittar á einum stað, og um skyldu viðkomandi embættismanna til að skila heimildunum á þann stað. Um þetta vísast nánar til greinargerðar með viðkomandi grein frumvarpsins.

Ekki er lagt til í þessu frumvarpi, að gerðar verði veigamiklar breytingar á efni II. kafla siglingalaga frá því sem nú er. (Í því sambandi skal haft í huga, að 4. gr. l. 66/1963 var felld brott með tilkomu l. 53/1970).

Um 3. gr.

Um þetta efni þykir rétt að vísa alfarið, og á ótvíræðari hátt en nú er skv. 3. gr. l. 66/1963, til ákvæða þinglýsingalaga, sbr. nú V. og VI. kafla l. 39/1978.

Um 4. gr.

Grein þessi er í meginráttum sama efnis og 5. gr. l. 66/1963. Nú er þó bætt við skilyrði um að eignarhafta hafi verið getið í eignarheimild, en það mun nú vera algild venja að krefjast þess, að eignarhafta sé getið í eignarheimild, þegar um innflutning skipa er að ræða.

Um 5. gr.

Samhljóða 6. gr. l. 66/1963.

UM III. KAFLA

IV. kafli l. 66/1963 ber fyrirsögnina: „Um skipstjóra“ og tekur hann yfir 24.—51. gr. Í kafla þessum eru ítarleg ákvæði um ýmsar starfsskyldur skipstjóra og samband hans við útgerðarmann, um skipsbækur og færslu þeirra, um sjóferðaskýrslur og um tilteknar mats- og skoðunargerðir. Ákvæðin eru gömul að stofni til og að sumu leyti úrelt. Við heildarendurskoðun norrænu siglingalaganna voru talsverðar breytingar gerðar á kaflanum um skipstjóra (sem áður var svipaðs efnis og hin nógildandi ákvæði íslensku siglingalaganna), og eru nú hin norrænu lög að mestu samræmd á þessu sviði. Meginbreytingin fólst í því, að ákvæðin um skipsbækur, sjóferðaskýrslur og mats- og skoðunargerðir voru teknar (í endurskoðaðri mynd) inn í sérstakan kafla siglingalaga, ásamt með ákvæðum um sjópróf almennt, en í kaflanum um skipstjóra eingöngu fjallað um starfsskyldur hans o. þ. h. Voru ákvæðin um það efni þá einnig endurskoðuð og þeim breytt nokkuð, m. a. til einföldunar.

Í þessu frumvarpi er lagt til, að nógildandi meginákvæði um skipstjóra verði endurskoðuð og einfölduð nokkuð og þá í nokkru fylgt fyrirmynd hinna norrænu siglingalaga, en þó ekki að öllu leyti. Óþarft þykir að hafa ítarleg ákvæði um færslu skipsbóka í siglingalögum, svo sem er að gildandi rétti, og fer betur á því, að um það efni sé fjallað í stjórnvaldsreglum, eins og gert er ráð fyrir í frumvarpinu.

Þess skal getið, að með l. 66/1963 voru gerðar nokkrar breytingar (en þó yfirleitt ekki stórvæðilegar) á ákvæðum eldri laga um skipstjóra, en ekki er þörf á að rekja þær hér.

Einnig má minna á það, að um réttarstöðu skipstjóra eru jafnframt ýmis ákvæði í sjómannaalögum.

Um 6. gr.

1. mgr.

Svarar í stórum dráttum til 1. og 2. mgr., 25. gr. l. 66/1963 en efni og orðalag er þó einfaldað.

2. mgr.

Svarar til 31. gr. l. 66/1963.

3. mgr.

Svarar í stórum dráttum til 3. og 4. mgr. 25. gr. l. 66/1963, en rétt þykir að kveða sérstaklega á um ábyrgð skipstjóra varðandi mengunarvarnir.

Um 7. gr.

1. mgr.

Nýmæli, sem skýrir sig sjálft.

2. mgr.

Svarar að mestu til fyrri málsliðar 32. gr. l. 66/1963.

Um 8. gr.

1. mgr.

Þarfnast ekki skýringar.

2. mgr.

Svarar að mestu til 26. gr. l. 66/1963.

Um 9. gr.

Í III. kafla 1. 66/1963 eru ítarlegar reglur um skipsbækur og færslu þeirra, en réttara þykir að þess háttar ákvæði séu að mestu í formi stjórnvaldsreglna. Aðrar breytingar, sem af grein þessari leiða, þarfnast ekki skýringar, en ákvæði greinarinnar eru að mestu samin að norrænni fyrirmynd.

Um 10. gr.

Svarar að mestu til 30. gr. 1. 66/1963.

Um 11. gr.

Svarar í stórum dráttum til 1. mgr. 42. gr. 1. 66/1963.

Um 12. gr.

1. og 2. mgr.

Svarar að mestu til 28. gr. 1. 66/1963.

3. mgr.

Ákvæði sama efnis er í 52. gr. frumvarps til sjómannaalaga, sem nefndin hefur samið.

Um 13. gr.

1.—3. mgr.

Um stöðuumboð skipstjóra, fyrir hönd útgerðarmanns, er nú mælt fyrir í 43. og 44. gr. 1. 66/1963. Efni 1.—3. mgr. 13. gr. frumvarps þessa svarar í stórum dráttum til fyrrnefndra lagagreina. Ákvæði frumvarpsins eru þó, að nokkru marki, færð til samræmis við hliðstæð ákvæði í siglingalögum annarra Norðurlandþjóða, einkum þó í dönsku lögunum. Er þá ekki gerður greinarmunur á umboði skipstjóra eftir því, hvort skip erstatt á heimili sínu eða ekki, svo sem hins vegar er að nógildandi lögum. Nokkrar aðrar breytingar eru og gerðar, sem skýra sig sjálfar.

4. mgr.

Svarar að mestu til 45. gr. 1. 66/1963.

Um 14. gr.

Svarar til 46. og 47. gr. 1. 66/1963.

Um 15. gr.

Svarar til 48. gr. 1. 66/1963.

Um 16. gr.

Svarar að mestu til 49. gr. 1. 66/1963.

Um 17. gr.

Svarar að mestu til 50. gr. 1. 66/1963.

Um 18. gr.

Svarar til 27. gr. 1. 66/1963.

Um 19. gr.

1. mgr.

Svarar efnislega til 33. gr. 1. 66/1963.

2. og 3. mgr.

Nýmæli, sem ekki þarfnast skýringar.

Um 20. gr.

1.—3. mgr.

Nánast sama efnis og 40. gr. l. 66/1963.

4. mgr.

Sama efnis og síðari málsliður 41. gr. l. 66/1963. Ákvæði fyrri málsliðar 41. gr. þeirra laga er nú talið óþarft.

UM IV. KAFLA

Á sviði farmflutninga hefur lengi kveðið mikið að tilraunum til réttarsamræmingar þjóða í millum, sbr. einnig hinn almenna formála þessarar greinargerðar hér að framan. Liggja til þessa ærin rök, sem óþarfi ætti að vera að tíunda á þessum vettvangi, en ljóst er m. a. og reynslan sýnir, að réttarsamræming á þessu sviði greiðir fyrir fjölbjóðlegum viðskiptum og stuðlar þannig að eflingu siglingastarfsemi.

Í V. kafla núgildandi siglingalaga, sem ber fyrisögnina: „Um flutningasamninga“, eru ítarleg ákvæði um mörg atriði, sem snerta farmflutninga og farþegaflutninga, þótt fjarri fari því, að þar sé allt tæmandi talið, sem ágreiningi getur valdið. Í þessu frumvarpi er lagt til, að ákvæði um flutning á farþegum standi sér í kafla, sbr. það sem segir í greinargerð með V. kafla frumvarpsins, en endurskoðuð ákvæði um farmflutninga eru í IV. kafla frumvarpsins og svara þau í stórum dráttum til efnis núgildandi ákvæða um sama efni.

Þegar samsvarandi ákvæði hinna eldri íslensku siglingalaga voru tekin til endurskoðunar, sem leiddi til l. 66/1963, var leitast við að samræma ákvæði þeirra um þessi efni þágildandi lagaákvæðum meðal annarra Norðurlandþjóða og efni hinna svokölluðu Haag-reglna, en þar er átt við alþjóðlegan sáttmála varðandi farmskírteini, sem gerður var í Brüssel þ. 25. ágúst 1924 að tilhlutan Alþjóðasiglinganefndarinnar („The International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading“). Er þar m. a. kveðið á um skyldur farmflytjanda og um undanþágur eða undanþáguheimildir frá þeim. Í greinargerð, sem fylgdi hinum breyttu ákvæðum (í VI. kafla eldri siglingalaga en V. kafla í l. 66/1963) segir m. a.:

„Efni 6. kapitula sigll., um flutningssamninga, á rót sína að rekja til samstarfs Norðurlandþjóðanna Danmerkur, Noregs og Svíþjóðar, er þau samræmdu siglingalög-gjöf sína skömmu fyrir aldamótin . . . Þróun siglingamála á þessari öld hefur haft í för með sér að ýmis ákvæði kapitlans eru ekki lengur í samræmi við þá tilhögun, sem heppilegust þykir og eðlilegust í samskiptum farmflytjanda, sem venjulega er skips-eigandinn, og þeirra, sem við hann gera samning um flutning á vöru eða öðru góssi. Tekur þetta m. a. til ábyrgðar farmflytjanda á farminum og fyrirvara, sem títt er að setja í farmskírteini um ábyrgðina. Í alþjóðasamþykkt þeirri um farmskírteini, sem sett var í Brüssel 25. ágúst 1924, var þrengd heimild farmflytjanda til að undanþiggja sig ábyrgð með slíkum fyrirvörum. Á Norðurlöndum, annars staðar en á Íslandi, hafa verið lögfestar breytingar á ákvæðum siglingalaga um flutningssamninga til samræmis við nefnda alþjóðasamþykkt. Við samningu þessa kafla frv. hafa þessi norrænu lagafyrir-mæli verið lögð til grundvallar, en þess er að gæta, að Ísland hefur ekki gerst aðili að nefndri alþjóðasamþykkt og er þess vegna ekki skylt að hafa íslensk lög í samræmi við hana.“

Þess má jafnframt geta, að með l. 66/1963 voru einnig tekin upp fyrirmæli um tímabundna farmsamninga, þ. e. þegar samið er um, að skip skuli vera til ráðstöfunar farmsamningshafa um tiltekinn tíma („timecharter“), en í hinum eldri siglingalögum voru einungis ákvæði um flutning vöru í ákveðinni ferð skips.

Haag-reglurnar hafa öðlast mjög mikla útbreiðslu. Hafa sumar þjóðir tekið þær óbreyttar upp í löggjöf sína en aðrar hafa samræmt löggjöf sína þeim, án þess að taka þær orði til orðs upp í lögin. Íslenska ríkið hefur aldrei gerst aðili að sáttmála þessum, enda þótt viðkomandi ákvæði siglingalaga hafi verið samræmd honum, sbr. það, sem fyrr segir. Hins vegar hefur lengstum verið vísað í Haag-reglurnar í farmskírteinum allra íslenskra skipafélaga (og erlendra skipafélaga) um flestar vörur, sem fara til og frá landinu.

Árið 1968, eða fimm árum eftir að íslensku siglingalögum var breytt til samræmis við Haag-reglurnar, var sáttmálanum breytt með viðbótarbókun („Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading“). Gerðist þetta á diplómátskri sjóréttarráðstefnu í Brüssel þ. 23. febrúar 1968 og voru breytingar þessar undirbúnar af Alþjóðasiglinganefndinni (C.M.I.) og hafði sá undirbúningur tekið alllangan tíma. Eru Haag-reglurnar, í hinni breyttu mynd, almennt nefndar „Haag-Visby-reglurnar“. Fela þær m. a. í sér breytingu á ákvæðum sáttmálans frá 1924 varðandi takmörkun á ábyrgð farmflytjanda, er farmur skemmist eða glatast í meðförum hans. Var þá hinu eldra ákvæði um að ábyrgð takmarkaðist við £100 pr. stykki eða flutningseiningu breytt þannig, að ábyrgð miðast við 10.000 Poincaré-franka (gullfranka) pr. stykki eða flutningseiningu eða 30 Poincaré-franka pr. kíló af þeirri vöru, sem skemmdist eða glataðist, og ábyrgðarmörkin þannig hækkuð verulega frá því sem áður var. Eru þar einnig ákvæði um útreikning bóta og um notkun reglunnar um ábyrgðartakmörkun þegar um flutning með gámum er að ræða. Einnig má nefna reglur um farmskírteinisábyrgð svokallaða og um fyrningu.

Meiri hluti siglingaþjóða lætur sé enn nægja formlega aðild að Haag-reglunum frá 1924, óbreyttum, en allmörg ríki hafa þó fullgilt Haag-Visby-reglurnar og breytt siglingalögum sínum til samræmis við þær. Má þar m. a. nefna flestar Norðurlandþjóðirnar, aðrar en Íslendinga. Af þessum sökum m. a. er nú ríkjandi nokkurt misræmi á þessu sviði meðal siglingaþjóða.

Á alþjóðlegri ráðstefnu, sem haldin var í Hamborg 1978 voru síðan samþykktar nýjar reglur um vöruflutninga á sjó (þ. 30. mars 1978). Eru þær almennt nefndar „Hamborgarreglurnar“. Höfðu þær verið vandlega undirbúnar af nefnd á vegum Sameinuðu þjóðanna, sem kallast „United Nations Commission on International Trade Law“ (UNCITRAL) og tók samning reglnanna um það bil áratug. Miðað við efni Haag-Visby-reglnanna myndu þessar nýju Hamborgar-reglur einkum hafa eftirfarandi breytingar í för með sér (hér er farið eftir grein Valgarðs Briem í Tímariti lögfræðinga, 4. hefti 1981 (bls. 193—202), á bls. 201):

1. Farmflytjendur væru ekki lengur undanþegnir ábyrgð á skemmdum, sem verða á farmi vegna mistaka í stjórnun skips (error in navigation or management of the ship).
2. Ábyrgðartímabil farmflytjenda lengdist.
3. Hámarksábyrgð farmflytjenda á vörutjónum myndi aukast.
4. Fyrningarfrestur lengdist.
5. Ábyrgð á töfum á afhendingu á farmi ykist.
6. Reglur um þilfarsfarm og farm, sem ekki hefur viðskiptalegt gildi, myndu breytast.
7. Reglum um sönnunarbyrði í sumum tilvikum myndi verða snúið við.

Hamborgarreglurnar hafa enn ekki öðlast almenna viðurkenningu siglingaþjóða og er yfirleitt búist við, að það verði eigi fyrr en eftir allmörg ár.

Nefnd sú, er samið hefur þetta frumvarp, hefur íhugað vandlega hvaða kosti beri að velja við endurskoðun siglingalagaákvæða um farmflutninga. Er niðurstaðan sú, að lagt er til, að ákvæðin verði nú einkum samræmd Haag-Visby-reglunum, eins og aðrar Norður-

landþjóðir gerður fyrir allnokkrum árum, og sé þá jafnframt höfð almenn hliðsjón af núgildandi siglingalagaákvæðum Norðurlandþjóðanna um farmflutninga. Nefndin leggur hins vegar áherslu á, að í frumvarpinu er yfirleitt ekki um neina gerbreytingu að ræða á núgildandi ákvæðum, nema varðandi það, sem beinlínis lýtur að efni Haag-Visby-reglnanna. Efnisskipan kaflans verður þó öll skýrari en er eftir l. 66/1963. Ljóst er á hinn bóginn, að áður en mjög langt um líður verður að framkvæma umfangsmeiri og almennari endurskoðun þessa kafla siglingalaga. Að því verkefni vinna nú siglingalaganefndir annars staðar á Norðurlöndum og hafa um það samvinnu sín í milli, eins og venja þeirra er. Hefur nefnd sú, sem þetta frumvarp samdi, fylgst allnáið með þessu starfi hinna norrænu nefnda, en sökum þess, að niðurstöður þeirra liggja ekki fyrir og alls óvíst hvenær það muni verða, þótti ekki rétt að tefja samningu þessa frumvarps af þeim sökum. Hinar samnorrænu breytingartillögur munu þó vafalaust birtast innan fárra ára og verða tilefni samsvarandi endurskoðunar siglingalagaákvæða hér á landi um farmflutninga.

Nefndin mælir með því, að íslenska ríkið gerist formlega aðili að Haag-Visby-reglunum, jafnskjótt og frumvarp þetta er orðið að lögum.

Sérstaklega skal tekið fram, að nefndin hafði mjög gott samstarf við starfsmenn íslenskra kaupskipaútgerða um endurskoðun þessa kafla. Á þeirra vegum starfaði vinnuhópur að undirbúningi endurskoðunarinnar undir stjórn eins nefndarmanna, Jóns H. Magnússonar.

Hvað varðar efni þessa kafla vísast almennt til þess, sem segir um einstakar greinar, nema hvað sérstaklega skal tekið fram, að nefndin taldi ekki ástæðu til að taka upp í frumvarpið efni 103. gr. l. 66/1963, þar sem ekki eru nein haldbær rök fyrir því nú, að aðrar lagareglur eigi að gilda um ábyrgð farmflytjanda í innanlandssiglingum en í millilanda-siglingum.

Um 21. gr.

Í 1. og 2. mgr. eru skýrð nokkur hugtök, sem notuð eru í kafla þessum. Eru ákvæði þessi ný en þarfnast ekki nánari greinargerðar, nema hvað minnt skal á, að „farmflytjandi“ getur verið útgerðarmaður, farmsamningshafi (bakfarmflytjandi) eða enn annar aðili, sbr. gr. I—á í Haag-Visby-reglunum.

Ákvæðið í 3. mgr. svarar efnislega til 57. gr. l. 66/1963.

Um 22. gr.

1. mgr.

Samsvarar að nokkru 52. gr. l. 66/1963. Ákvæðið í 2. mgr. á sér hliðstæður í siglingalögum annarra Norðurlandþjóða. Skal aðeins beita ákvæðum þessa kafla, ef ekki er um annað samið eða það leiði af venju.

Um 23. gr.

Svarar efnislega til 54. gr. l. 66/1963.

Um 24. gr.

Sama og 55. gr. l. 66/1963.

Um 25. gr.

Sama og 56. gr. l. 66/1963.

Um 26. gr.

Svarar að nokkru til 53. gr. l. 66/1963, en efnið er samræmt gr. III—1 í Haag-Visby-reglunum.

Um 27. gr.
Sama og 58. gr. l. 66/1963.

Um 28. gr.
Sama og 59. gr. l. 66/1963.

Um 29. gr.
Sama og 60. gr. l. 66/1963.

Um 30. gr.
Efnislega sama og 61. gr. l. 66/1963.

Um 31. gr.
Svarar til 62. gr. l. 66/1963, en með nokkrum breytingum. Einkum skal bent á, að ekki þykir ástæða til að taka upp núverandi ákvæði um biðdaga miðað við fermingartæki skipa o. þ. h.

Um 32. gr.
Svarar til 63. gr. l. 66/1963, en með smávægilegum breytingum, sem leiða af nútímaviðskiptaháttum á þessu sviði.

Um 33. gr.
Sama og 64. gr. l. 66/1963.

Um 34. gr.
Sama og 65. gr. l. 66/1963.

Um 35. gr.
Sama og 66. gr. l. 66/1963.

Um 36. gr.
Sama og 67. gr. l. 66/1963.

Um 37. gr.
Sama og 68. gr. l. 66/1963.

Um 38. gr.
Sama og 69. gr. l. 66/1963.

Um 39. gr.
Svarar efnislega til 70. gr. l. 66/1963 með smávægilegum breytingum.

Um 40. gr.
Sama og 71. gr. l. 66/1963.

Um 41. gr.
Sama og 72. gr. l. 66/1963.

Um 42. gr.

Því sem næst samhljóða 73. gr. 1. 66/1963. Við merkingu á vöru, sem grein þessi tekur til, er nú almennt farið eftir viðurkenndum leiðbeiningalista um hættulegan farm („IMDG-code“), sem notaður er um allan heim og sem gefinn er út af IMCO.

Um 43. gr.

Sama og 74. gr. 1. 66/1963.

Um 44. gr.

Nánast samhljóða 75. gr. 1. 66/1963.

Um 45. gr.

Hér er að nokkru um sama efni að ræða og í 76. gr. 1. 66/1963, en margt er þó á annan veg og fyllra en er í þeirri grein. Miðast breytingarnar við raunhæfar þarfir og við að samræma ákvæðin Haag-Visby-reglunum.

Þess skal sérstaklega getið, að 3. mgr. samsvarar algerlega 2. mgr. 76. gr. 1. 66/1963.

1. mgr. svarar til upphafs gr. III—3 í Haag-Visby-reglunum og 2. mgr. svarar til gr. III—7 í þeim reglum.

Um 46. gr.

Sama og 77. gr. 1. 66/1963.

Um 47. gr.

Svarar til 78. gr. 1. 66/1963 með minni háttar breytingum.

1. mgr. svarar til gr. IV—3 í Haag-Visby-reglunum, en 2. mgr. í gr. IV—6.

Um 48. gr.

Svarar að mestu leyti til 79. gr. 1. 66/1963.

2. mgr. svarar til gr. IV—4 í Haag-Visby-reglunum.

Um 49. gr.

Að mestu samhljóða 80. gr. 1. 66/1963.

Um 50. gr.

Efnislega samhljóða 81. gr. 1. 66/1963.

Um 51. gr.

Svarar að nokkru til efnis 82. gr. 1. 66/1963, en í breyttri mynd.

1. mgr. samsvarar gr. III—2 í Haag-Visby-reglunum.

Um 52. gr.

Efnislega samhljóða 83. gr. 1. 66/1963.

Um 53. gr.

Efnislega samhljóða 84. gr. 1. 66/1963.

Um 54. gr.

Efnislega samhljóða 85. gr. 1. 66/1963.

Um 55. gr.

Sama og 86. gr. 1. 66/1963.

Um 56. gr.
Efnislega samhljóða 87. gr. l. 66/1963.

Um 57. gr.
Sama og 88. gr. l. 66/1963.

Um 58. gr.
Sama og 89. gr. l. 66/1963.

Um 59. gr.
Sama og 90. gr. l. 66/1963.

Um 60. gr.
Efnislega samhljóða 91. gr. l. 66/1963.

Um 61. gr.
Sama og 92. gr. l. 66/1963.

Um 62. gr.
Efnislega samhljóða 93. gr. l. 66/1963.

Um 63. gr.
Efnislega samhljóða 94. gr. l. 66/1963.

Um 64. gr.
Efnislega samhljóða 95. gr. l. 66/1963.

Um 65. gr.
Efnislega samhljóða 96. gr. l. 66/1963.

Um 66. gr.
Efnislega samhljóða 97. gr. l. 66/1963.

Um 67. gr.
Sama efnis og 98. gr. l. 66/1963, en efni 2. mgr. er orðað á skýrari hátt en nú er.

Um 68. gr.
Greinin svarar að nokkru (þ. e. 1. mgr.) til 99. gr. l. 66/1963, en efni hennar er nú samræmt gr. IV—1 og 2 í Haag-Visby-reglunum.

Um 69. gr.
1. mgr. svarar efnislega til 100. gr. l. 66/1963, en þessi grein frumvarpsins í heild svarar til gr. IV—6 í Haag-Visby-reglunum.

Um 70. gr.
1. mgr. svarar að mestu til 101. gr. l. 66/1963 og skýra breytingarnar sig sjálfar. Að öðru leyti samsvarar efni þessarar greinar frumvarpsins gr. IV—5 í Haag-Visby-reglunum.

Í Haag-Visby-reglunum eru ábyrgðartakmörkin miðuð við Poincaré-franka, eins og venja var á þeim tíma, en rétt þykir að miða hér við hina alþjóðlegu verðmæliseiningu SDR,

sem nú er almennt notuð í stað Poincaré-franka, sbr. nánar það sem segir í greinargerð með IX. kafla frumvarpsins. Breytir þetta ekki raungildi viðkomandi upphæða. Hefur hinn sami háttur verið hafður á meðal annarra Norðurlandþjóða. Á sama hátt og þar var gert, er hér miðað við fast hlutfall milli SDR og Poincaré-franka (1:15).

Nefndin, sem þetta frumvarp samdi, bar þetta atriði undir sérfróða menn í Seðlabanka Íslands. Eftirfarandi svar barst nefndinni frá Ólafi Tómassyni, viðskiptafræðingi í greiðslujafnaðardeild Seðlabankans:

„Í siglingalögum og lögum um loftflutninga eru ákvæði þar sem bótagreiðslur eru ákveðnar í tiltekinni gullmynt.

Seðlabankanum berast oft fyrirspurnir um krónuverðmæti slíkra gullmynta. Krónuverðmætið er reiknað út frá SDR-krónugengi (meðaltal kaup- og sölugengis), sem Seðlabankinn skráir daglega og birtir ásamt skráðu gengi annarra gjaldmiðla. Reiknað er hins vegar með föstu hlutfalli milli SDR og hinna ýmsu gullmynta.

Það væri tvímælalaust til hagræðingar, að breyta ákvæðum siglinga- og loftferðalaga þannig, að greiðslur, sem tilgreindar hafa verið í gullmynt, yrðu í þess stað tilgreindar í SDR. Í því sambandi má benda á, að í alþjóðlegum viðskiptum hefur mjög fært í vöxt, að viðmiðanir séu í SDR og má þar til nefna greiðslur fyrir þjónustu Pósts og síma.

Krónuverðmæti á hverjum tíma myndi verða hið sama, hvort sem upphæð væri tilgreind í SDR eða gullmynt, miðað við óbreyttan útreikningsmáta á krónuverðmæti gullmynta, samanber það sem að framan er sagt.“

Um 71. gr.

Grein þessi svarar til meginefnis gr. III—6 í Haag-Visby-reglunum.

Um 72. gr.

Greinin svarar til gr. IV (bis) í Haag-Visby-reglunum.

Um 73. gr.

Svarar með vissum hætti til 104. gr. l. 66/1963, en mjög mikið breytt. Breytingarnar eiga sér ekki beina fyrirmynd í Haag-Visby-reglunum, heldur eiga þær sér fyrirmynd sína í samsvarandi ákvæði í hinum norrænu siglingalögum. Með ákvæðum greinarinnar í heild er leitast við að gefa skýrari leiðbeiningar um atriði, sem verið hafa óljós og sem hafa valdið ágreiningi meðal fræðimanna og dómenda á Norðurlöndum.

Um 74. gr.

Svarar efnislega til 105. gr. l. 66/1963.

Um 75. gr.

Svarar efnislega til 106. gr. l. 66/1963.

Um 76. gr.

Sama og 107. gr. l. 66/1963.

Um 77. gr.

Sama og 108. gr. l. 66/1963.

Um 78. gr.

Svarar efnislega til 109. gr. l. 66/1963.

Um 79. gr.

Svarar efnislega til 110. gr. l. 66/1963.

Um 80. gr.

Svarar til 111. gr. l. 66/1963 með formbreytingu, sem skýrir sig sjálf.

Um 81. gr.

Svarar til 112. gr. l. 66/1963 með smávægilegri orðalagsbreytingu.

Um 82. gr.

Sama og 113. gr. l. 66/1963.

Um 83. gr.

Sama og 114. gr. l. 66/1963.

Um 84. gr.

Sama og 115. gr. l. 66/1963.

Um 85. gr.

Svarar efnislega til 116. gr. l. 66/1963.

Um 86. gr.

Svarar efnislega til 117. gr. l. 66/1963.

Um 87. gr.

Sama og 118. gr. l. 66/1963.

Um 88. gr.

Svarar til 119. gr. l. 66/1963 með smávægilegri breytingu, sem skýrir sig sjálf.

Um 89. gr.

Svarar til 120. gr. l. 66/1963 með orðalagsbreytingu í 2. mgr., sem ætlað er að gera ákvæðið skýrara en nú er.

Um 90. gr.

Sama og 121. gr. l. 66/1963.

Um 91. gr.

Sama og 122. gr. l. 66/1963.

Um 92. gr.

Svarar til 123. gr. l. 66/1963 með smávægilegri orðalagsbreytingu.

Um 93. gr.

Sama og 124. gr. l. 66/1963.

Um 94. gr.

Sama og 125. gr. l. 66/1963.

Um 95. gr.
Sama og 126. gr. l. 66/1963.

Um 96. gr.
Sama og 127. gr. l. 66/1963.

Um 97. gr.
Svarar efnislega til 128. gr., sbr. 111. gr. l. 66/1963.

Um 98. gr.
Sama og 129. gr. l. 66/1963.

Um 99. gr.
Svarar efnislega til 130. gr. l. 66/1963.

Um 100. gr.
1. mgr. svarar til 131. gr. l. 66/1963, en með ákvæðinu í 2. mgr. er leitast við að skapa heppilegri reglu en nú er um greiðslu eða jöfnun björgunarlauna milli hagsmunaaðila, þegar skip sem háð er tímabundnum farmsamningi vinnur til björgunarlauna. Samsvarandi ákvæði er í siglingalögum annarra Norðurlandabjórða.

Um 101. gr.
Svarar að nokkru til 132. gr. l. 66/1963 en ákvæði hennar eru þó gerð fyllri og skýrari en nú er.

Það, sem segir um útgáfu farmskírteinis, er sniðið að nútímaviðskiptaháttum á þessu sviði, þannig að ekki er t. d. gert að algeru skilyrði að útgefandi riti undir skírteinið með eigin hendi, heldur mætti þar beita tækni, sem telst álíka örugg (nafnvélar o. þ. u. l.).

Um 102. gr.
Svarar að nokkru til 133. gr. l. 66/1963, en greinin er fyllri og skýrari en nú er. Greinin svarar, í þessari breyttu mynd, til meginefnis gr. III—3 í Haag-Visby-reglunum.

Um 103. gr.
Svarar efnislega til 134. gr. l. 66/1963.

Um 104. gr.
Sama og 135. gr. l. 66/1963.

Um 105. gr.
Sama og 136. gr. l. 66/1963.

Um 106. gr.
Svarar efnislega til 137. gr. l. 66/1963.

Um 107. gr.
Svarar til 138. gr. l. 66/1963 með minni háttar breytingu, sem ekki þarfnast skýringar.

Um 108. gr.
Sama og 139. gr. l. 66/1963.

Um 109. gr.

Svarar efnislega til 140. gr. l. 66/1963.

Um 110. gr.

Sama og 141. gr. l. 66/1963.

Um 111. gr.

Svarar að nokkru leyti til 142. gr. l. 66/1963. Ákvæðið í 1. mgr. svarar til gr. III-4 í Haag-Visby-reglunum.

Um 112. gr.

Svarar að mestu efnislega til 1. mgr. 143. gr. l. 66/1963, en orðalagi er talsvert breytt.

Um 113. gr.

Greinin er nýmæli, sem ekki á sér hliðstæðu í Haag-Visby-reglunum. Fyrirmyndin er sótt til samsvarandi ákvæðis í siglingalögum annarra Norðurlandþjóða, sem m. a. höfðar til venju á þessu sviði.

Um 114. gr.

Svarar efnislega til 144. gr. l. 66/1963.

Um 115. gr.

Sama og 1. mgr. 145. gr. l. 66/1963. Óparfi þykir að taka með ákvæði 2. mgr. 145. gr. nógildandi siglingalaga.

Um 116. gr.

Svarar efnislega til 146. gr. l. 66/1963.

Um 117. gr.

Svarar að mestu efnislega til 148. gr. l. 66/1963, en með talsvert breyttu orðalagi.

Um 118. gr.

Ákvæðið á sér ekki beina hliðstæðu í nógildandi siglingalögum, en fyrirmynd er sótt til samsvarandi ákvæðis í siglingalögum annarra Norðurlandþjóða. Með ófrávíkjanlegu ákvæðunum er yfirleitt höfðað til samsvarandi ákvæða í Haag-Visby-reglunum. Ákvæðin í 1.—2. mgr. eiga sér hliðstæðu í gr. III—8 í Haag-Visby-reglunum, en ákvæðið í 4. mgr. svarar til gr. VI í þeim reglum.

Um 119. gr.

Greinin er nýmæli, sem að mestu skýrir sig sjálft, og var við samningu þess höfð nokkur hliðsjón af sambærilegu ákvæði í siglingalögum annarra Norðurlandþjóða. Leitast er við að gefa greinargóðar leiðbeiningar um lagaskilarétt á þessu mikilvæga sviði.

Hvað varðar 4. mgr. er þar vísað til hinna svokölluðu „paramount“ákvæða, sem mjög tíðkast í farmskírteinum og einnig m. a. til þeirrar venju, sem tíðkast í flutningaviðskiptum við Bandaríkjamenn, að vísa á sambærilegan hátt í reglur bandaríks réttar um flutninga-samninga. Eru slíkar almennar tilvísanir að sjálfsögðu heimilar framvegis, þótt frumvarpið verði að lögum, en þær breyta þó að sjálfsögðu aldrei fyrirmælum 118. gr. um hin óundanþægu atriði.

UM V. KAFLA

Um flutning á farþegum og farangri eru nú ákvæði í 149.—162. gr. l. 66/1963, en hvort tveggja er, að ákvæðin eru ófullnægjandi og að þau eru úrelt í sumum greinum. Ljóst er hins vegar, að í þessu efni þurfa að gilda skýrar og allitarlegar lagareglur og er með viðkomandi ákvæðum þessa frumvarps leitast við að bæta úr þeirri þörf. Ákvæðunum var breytt nokkuð árið 1963, en þar var einungis um minni háttar endurskoðun að ræða.

Um alllangt skeið stóðu ákvæði um flutning á farþegum og farangri í kafla ásamt með reglum um farmsamninga í siglingalögum Norðurlandþjóðanna og svo er enn í íslensku siglingalögunum. Við heildarendurskoðun siglingalaga meðal annarra Norðurlandþjóða var hins vegar ákvæðunum um þetta efni skipað í sérstakan kafla, eins og eðlilegt er, og fyrir mælin um farmsamninga þá jafnframt bætt mjög og aukin (sjá t.d. norskar og danskar lagabreytingar í þessa átt frá 1973). Við þessa endurskoðun var m. a. höfð hliðsjón af alþjóðlegum sáttmála um farþegaflutning á sjó frá 1961 og sáttmála frá 1967 um flutning farangurs en báðir höfðu þessir sáttmálar komist á fyrir tilstilli Alþjóðasiglinganefndarinnar (CMI). Þessar alþjóðlegu reglur voru síðan endurskoðaðar í samvinnu milli Alþjóðasiglinganefndarinnar og Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMCO) og varð að lokum til nýr sáttmáli um farþegaflutning á sjó í Aþenu 1974 („Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea“). Á efni þessa sáttmála voru síðan gerðar nokkrar breytingar árið 1976, þegar tekin var upp verðmæliseiningin SDR í stað Poincaré-franka. Sáttmálinn hefur ekki náð almennu fylgi meðal siglingaþjóða, enda þótt vel hafi verið til hans vandað á margan hátt. Hann hefur enn eigi öðlast gildi, en til þess þarf staðfestingu 10 ríkja. Ástæða þessa er einkum sú, að í sáttmálanum þykir yfirleitt kveðið á um allt of lágar takmörkunarupphæðir. Samt sem áður hafa mjög margar siglingaþjóðir breytt lagaákvæðum sínum um farþegaflutninga til samræmis við meginatriði sáttmálans (önnur en um takmörkunarupphæðir, enda er mikilvægt, að réttarreglur um þetta efni séu sem líkastar þjóða á meðal á sama hátt og er um farmflutninga landa í millum. Á þetta einnig við um grannþjóðir okkar á Norðurlöndum, sbr. nýleg frumvörp og lagabreytingar í þessa átt.

Þykir nú rétt og eðlilegt, að viðkomandi ákvæði íslensku siglingalaganna verði í stórum dráttum sniðin til samræmis við ákvæði í siglingalögum annarra Norðurlandþjóða um flutning á farþegum og farangri.

Hin nýju ákvæði eru að öllu leyti mun ítarlegri og fyllri en þau, sem nú gilda, og er þeim nú skipað í sérstakan kafla í þessu frumvarpi, og er þar um mörg nýmæli að ræða.

Um 120. gr.

Í þessari grein eru skýrð ýmis hugtök, sem notuð eru í kaflanum.

1. mgr.

Með „farsala“ er átt við þann, sem ráðstafar skipi eða skipsrými í þessu augnamiði og þarf þar ekki endilega að vera um að ræða „eiginlegan“ útgerðarmann skips. Hér gæti því allt eins verið átt við ferðaskrifstofu, svo framarlega sem það fyrirtæki kemur fram sem sjálfstæður samningsaðili gagnvart farþega og ber sjálft ábyrgð á flutningum (enda þótt algengara sé að ferðaskrifstofur komi, að þessu leyti, einungis fram sem viðskiptamiðlarar).

2. mgr.

Parfnast ekki skýringar.

3. mgr.

Parfnast ekki skýringar.

Um 121. gr.

Í frumvarpinu er enn sem fyrr gert ráð fyrir þeirri meginreglu, að ákvæðin um farþegaflutninga víki fyrir ótvíræðum samningaákvæðum milli viðkomandi aðila, sem mæla fyrir á annan veg, og venja (bæði eiginleg réttarvenja og viðskiptavenja) getur leitt til sömu niðurstöðu. Þetta gildir þó með þeim undantekningum, sem nánar eru tilgreindar í þessari grein.

Um 122. gr.

Hér er átt við það, þegar um „samtengdan“ flutning farþega eða farangurs er að ræða, en telja verður að flutningurinn í heild lúti þeim reglum (þ. á m. alþjóðlegum), sem taka til annars konar farartækja, sem notuð eru við flutninginn.

Um 123. gr.

Með ákvæði þessu er einkum átt við laumfarþega, en að öðru leyti þarfnast það ekki skýringar.

Um 124. gr.

1. mgr.

Síðari málsliður svarar til 1. mgr. 151. gr. l. 66/1963, en í fyrri málsliðnum er mælt fyrir um sjálfsögð skilyrði, sem viðkomandi skip þarf að fullnægja.

2. mgr.

Ákvæðið á sér hliðstæðu, varðandi farmflutninga, sjá 72. gr. l. 66/1963 og 41. gr. frumvarpsins.

3. mgr.

Ákvæðið á sér hliðstæðu í 48. gr. frumvarpsins, varðandi farmflutninga.

Um 125. gr.

Ákvæðið á sér hliðstæðu í 23. gr. frumvarpsins, varðandi farmflutninga.

Um 126. gr.

Samsvarar 149. gr. l. 66/1963.

Um 127. gr.

Svarar að mestu leyti til 150. gr. l. 66/1963.

Um 128. gr.

2. mgr. á sér nokkra hliðstæðu, varðandi farmflutninga, sjá 74. gr. l. 66/1963 og 42. og 43. gr. frumvarpsins.

Um 129. gr.

Grein þessi stendur í nánu samhengi við 128. gr. frumvarpsins, en skýrir sig að öðru leyti sjálf.

Um 130. gr.

Samsvarar 154. gr. l. 66/1963. Ákvæðið á sér hliðstæðu, varðandi farmflutninga, í 1. mgr. 78. gr. l. 66/1963, sjá og 1. mgr. 47. gr. frumvarpsins.

Um 131. gr.

Svarar að verulegu leyti til 155. gr. l. 66/1963, en þær breytingar, sem gerðar eru, þarfnast ekki skýringar.

Um 132. gr.

Svarar að mestu leyti til 156. gr. l. 66/1963.

Um 133. gr.

1. mgr.

Svarar að mestu til 1. mgr. 157. gr. l. 66/1963, en breytingarnar skýra sig sjálfar.

2. mgr.

Svarar að mestu til 159. gr. l. 66/1963.

Um 134. gr.

Svarar að mestu til 160 gr. l. 66/1963, en breytingarnar skýra sig sjálfar.

Um 135. gr.

Ákvæðið á sér hliðstæðu hvað varðar farmsamninga, í 116. gr. l. 66/1963 og 1. mgr. 85. gr. frumvarpsins.

Um 136. gr.

Svarar að mestu leyti til 162. gr. l. 66/1963.

Um 137. gr.

Svarar að mestu leyti til 2. mgr. 151. gr. l. 66/1963.

Um 138. gr.

1. mgr.

Hér er gert ráð fyrir þeirri meginreglu, að bótaskylda farsala, vegna þess að farangur skemmist eða tynist meðan á ferð stendur, byggist á sök hans sjálfs eða manna, sem hann ber ábyrgð á, en rétt þykir einnig að sama regla eigi við um tjón, sem hlýst af seinkun í sambandi við flutning eða afhendingu farangurs.

Sjá til samanburðar 152. gr. og 153. gr. l. 66/1963.

2. mgr.

Sú takmörkun er gerð frá meginreglunni um ábyrgð farsala á farangri, að hann ábyrgist ekki nánar tiltekin verðmæti, nema hann hafi tekið við þeim til sérstakrar varðveislu, t.d. í peningaskáp eða þ.h. Þetta auðveldar á hinn bóginn viðkomandi farþega að sýna fram á, gagnvart váttryggingafyrirtæki, sem hann hefur tryggt verðmætin hjá, að hann hafi gert það sem í hans valdi stóð til að vernda þau.

Um 139. gr.

Rétt þykir, að kveðið sé á um afleiðingar eigin sakar farþega á þessu sviði, enda þótt niðurstaðan verði vafalaust hin sama eftir almennum og ólögfestum bótareglum.

Ákvæðið á sér hliðstæðu hvað varðar farmflutninga í 4. mgr. 68. gr. frumvarpsins.

Um 140. gr.

Grein þessi er nýmæli, en miklu skiptir, að glöggar reglur gildi um sönnunarbyrði varðandi ábyrgðargrundvöll á þessu sviði. Meginreglan er sú, svo sem er að gildandi rétti, að

sönnunarbyrðin hvílir á þeim sem bóta krefst, en þar frá eru í greininni gerðar nokkrar undantekningar.

1. mgr.

Í samræmi við almennar og óskráðar réttarreglur.

2. mgr.

Í fyrri málsliðnum ræðir um lífs- eða líkamstjón almennt og er þar nokkuð hert á sönnunarbyrðinni frá því sem er eftir 1. mgr. Í síðari málslið er reglunni þó breytt, ef tjónið varð með þeim hætti, sem þar er tilgreint. Þegar svo háttar, þarf bótakrefjandi að sanna hversu tjónið var mikið og að tjónið hafi orðið meðan á flutningi stóð, en eftir að þessi atriði hafa verið sönnuð hvílir það á farsala, vilji hann fyrra sig bótaábyrgð, að sýna fram á að tjónið hafi samt sem áður ekki orðið fyrir yfirsjón eða vanrækslu hans sjálfs eða manna, sem hann ber ábyrgð á. Hér er því byggt á „sakarlíkindareglunni“ („öfugri sönnunarbyrði“), sem verður oft í reynd mjög ströng bótaregla.

3. mgr.

Um fyrri málsliðinn vísast til þess, sem sagði um 2. mgr., en hvað varðar tjón á farangri almennt skv. síðari málslið, er alfarið byggt á „sakarlíkindareglunni“. Byggist sú niðurstaða á því, að þegar svo háttar, er það að jafnaði auðveldara fyrir farsala að sanna, að sök hafi ekki komið til frá hans hálfu, heldur en fyrir farþegann að sanna hið gagnstæða.

4. mgr.

Þegar svo háttar sem hér segir, verður bótakrefjandi fyrst að færa sönnur á, sbr. 1. mgr., að tjón hafi orðið, hversu mikið það sé og að það hafi hlotist af seinkun ferðar, áður en „sakarlíkindareglunni“ verði beitt gagnvart farsala.

Um 141. gr.

Svo sem fyrr var getið um í almennum athugasemdum með þessum kafla, hafa siglingaþjóðir (og þ. á m. grannþjóðir okkar á Norðurlöndum) yfirleitt ekki fullgilt Aþenusáttmálann frá 1974 sökum þess, að í honum þykir miðað við of lágar takmörkunarfjárhæðir. Þær viðmiðunarupphæðir, sem nefndar eru í þessari grein frumvarpsins og þeirri næstu, njóta hins vegar fylgis á Norðurlöndum, og hafa norrænu siglingalaganefndirnar nýlega orðið sammála um, að þær verði teknar upp í siglingalög, svo sem Danir og Norðmenn hafa þegar gert. Þykir rétt, að Íslendingar fylgi fordæmi annarra Norðurlandþjóða í þessu efni, en á hinn bóginn má þó benda á, að Bretar hafa nú tekið takmörkunarupphæðirnar úr Aþenusáttmálanum óbreyttar upp í siglingalög sín og talið er, að Vestur-Þjóðverjar muni gera slíkt hið sama, þannig að einhugur ríkir ekki í þessu máli þjóða í millum.

Um athugasemdir varðandi verðmæliseininguna SDR vísast til þess, sem segir um IX. kafla frumvarpsins.

Um 142. gr.

Hér er fjallað um eigin ábyrgð farþega varðandi þau atriði, sem talin eru í greininni. Þessi eigin ábyrgð (eða frádráttur frá tjónsábyrgð farsala) kemur til sjálfkrafa, ef farsali vill bera heimildina fyrir sig, án þess að um þetta þurfi að semja sérstaklega.

Um 143. gr.

Enda þótt hér sé einungis talað um sök farsala sjálfs, tekur ákvæðið tvímælalaust einnig til yfirmanna í þjónustu farsala, sem bera fulla stjórnunarábyrgð gagnvart honum, sjá einnig hliðstætt ákvæði varðandi farmflutninga, í 6. mgr. 70. gr. frumvarpsins.

Sök undirmanna skiptir hins vegar ekki máli í þessu efni.

Um 144. gr.

Samkvæmt þessu ákvæði skiptir ekki máli varðandi mótmæli farsala og takmörk ábyrgðar, hvort bótakrafan byggist á farsamningnum eða stofnast „utan samninga“, sjá til hliðsjónar varðandi farsamninga, 1. mgr. 72. gr. frumvarpsins.

Um 145. gr.

Parfnast ekki skýringar, en á sér hliðstæðu varðandi farmflutninga í 73. gr. frumvarpsins.

Um 146. gr.

Ákvæðið skýrir sig sjálft.

Um 147. gr.

Ákvæðið skýrir sig sjálft.

Um 148. gr.

1. mgr.

Með þessu ákvæði er komið í veg fyrir að unnt sé, með fyrir fram gerðum samningi, að ákveða annað varnarþing en eitthvert þeirra, sem hér eru nefnd.

2. mgr.

Sú takmörkun á samningafrelsi, sem leiðir af 1. mgr., gildir ekki eftir að viðkomandi tjón er orðið, sem ágreiningur rís af.

Um 149. gr.

Hér er kveðið á um það, hvaða ákvæði laganna það eru, sem eigi verður fyrir fram vikið til hliðar með samningi á þann veg, að niðurstaðan verði farþega í óhag. Ákvæði þetta girðir hins vegar ekki fyrir það, að farþegi falli að einhverju leyti eða að öllu frá lögvernduðum lágmarksrétti sínum, eftir að tjón hefur orðið. Enda þótt ákvæði þessarar greinar sé beitt varðandi sammingsbundin frávik frá réttarstöðu þeirri sem lögmælt er, þarf það alls ekki að hafa áhrif á gildi farsamningsins að öðru leyti.

Rétt þykir, að ákvæðið í 149. gr. frumvarpsins hafi almennt gildi og sé ekki bundið við siglingar til tiltekinna landa, svo sem hins vegar hefur verið gert í samsvarandi ákvæðum siglingalaga annarra Norðurlandþjóða, sbr. t. d. 200. gr. dönsku siglingalaganna, þar sem segir:

„Reglerne i §§ 181-199 samt § 291. stk. 1. nr. 3-5, kan ikke ved forhåndsaf tale fraviges til skade for passageren ved befording mellem Danmark, Finland, Norge og Sverige og ved indenrigsfart i disse stater samt anden fart til eller fra disse stater, selv om fremmed ret i øvrigt skal anvendes på befordingen.“

Um 150. gr.

Grein þessi felur í sér allnokkrar undantekningar frá meginreglunni, sem fram kemur í 149. gr. frumvarpsins.

Sérstaklega skal tekið fram, að ákvæðið í 3. mgr. á sér hliðstæðu, hvað varðar farmflutninga, í 3. mgr. 118. gr. frumvarpsins. Greinin skýrir sig að öðru leyti sjálf.

UM VI. KAFLA

VI. kafli l. 66/1963 hefur að geyma mjög ítarlegar reglur um sjóttjón (þ. e. einkum um sameiginlegt sjóttjón og niðurjöfnun þess) og hafa reglur þessar staðið óbreyttar áratugum saman. Ákvæðum þessum, þ. e. þeim, sem lúta að efnisreglum um sameiginlegt sjóttjón og niðurjöfnun þess, er þó í reynd nær aldrei beitt, enda eru þau, flest hver, löngu orðin úrelt. Í farmsamningum er í reynd ætíð vísað til þess á ótvíræðan hátt, að um þetta efni skuli farið eftir York-Antwerpen-reglunum, sem svo eru kallaðar. Þær reglur byggjast á alþjóðlegu samkomulagi hagsmunaaðila á sviði siglinga, en eru þó ekki í formi alþjóðlegs sáttmála. Reglur þessar voru upphaflega gerðar og gefnar út árið 1877 en hafa síðan sætt endurskoðun og verið endurbirtar á árunum 1890, 1924, 1950 og 1974. Við heildarendurskoðun siglingalaga sinna breyttu aðrar Norðurlandþjóðir viðkomandi ákvæðum siglingalaga á þá leið, að efnisreglur um sameiginlegt sjóttjón og niðurjöfnun þess voru felldar brott og þess í stað vísað í York-Antwerpen-reglurnar en eftir standa einungis ákvæði um málsmedferð o. þ. h. (sjá t. d. norskar og danskar lagabreytingar í þessa átt frá árinu 1966, sem þó eru ekki samhljóða um tiltekin atriði).

Er hliðstæð lausn valin við samningu þessa frumvarps og jafnframt kveðið á um, að samgönguráðuneytið skuli láta gera handhæga útgáfu af York-Antwerpen-reglunum, eins og þær eru á hverjum tíma, í íslenskri þýðingu. Þarf þá ekki að taka fram, að þeirri útgáfu hlýtur jafnframt að fylgja frumtexti reglnanna, sem er á ensku.

Ekki þykir ástæða til, við þessa endurskoðun siglingalaga, að taka jafnframt til endurskoðunar ákvæði l. 74/1938 um löggilta niðurjöfnunarmenn sjóttjóna, né taka þau ákvæði inn í texta siglingalaga (svo sem hins vegar var gert við endurskoðun norsku siglingalaganna).

Um 151. gr.

1. mgr.

Hér er tekinn af allur vafi um, að notast skal við nógildandi gerð York-Antwerpen-reglnanna, nema samið hafi verið um annan hátt á niðurjöfnun. Ætti þetta að hvetja íslensk skipafélög til að vísa ætíð til nýjustu gerðar af reglunum, en nokkur brögð hafa verið að því, að í hinum prentuðu skilmálum sumra skipafélaga hafi verið vísað í eldri gerð reglnanna (frá 1950).

2. mgr.

Ákvæði þetta er nýmæli.

Mikilvægt er, að York-Antwerpen-reglurnar séu ætíð til í handhægri útgáfu og í íslenskri þýðingu og léttir það m.a. niðurjöfnunarmönnum starf þeirra, ekki síst í samskiptum þeirra við „smærri“ farmeigendur, þegar sannfæra þarf þá um skyldu þeirra til sjóttjónsframlags.

Um 152. gr.

1. mgr.

Svarar að nokkru til 1. mgr. 189. gr. nógildandi laga, en ekki þykir þó rétt að halda í regluna um þann stað „þar sem skip og farmur skilja“ og er lagt til, að útgerðarmaður hafi frjálfsari hendur í því efni en nú er.

2. mgr.

Svarar að mestu til 2. mgr. 189. gr. nógildandi laga, nema hvað orðalagi er nokkuð breytt.

Um 153. gr.

Svarar að verulegu leyti til 1. mgr. 172. gr. l. 66/1963. Óþarfi þykir að taka hér upp ákvæði 2. og 3. mgr. 172. gr., en þó er ekki ætlast til, að það hafi í för með sér breytingu á störfum mats- eða skoðunarmanna frá því sem nú er.

Um 154. gr.

Ákvæði þetta er nýmæli, en 1. mgr. 190. gr. l. 66/1963 er algerlega ófullnægjandi í þessu efni.

Eðlilegt þykir, að útgerðarmaður eða annar maður, sem umboð hefur frá útgerðarmanni, beiðist niðurjöfnunargerðar og getur þá viðkomandi, skv. frumvarpinu, valið til þess hvaða niðurjöfnunarmann sem er (og hvar sem er, hafi eigi á annan veg verið samið, sbr. 152. gr. frumv.). Þessi einkaréttur eða valfrelsi útgerðarmanns verður þó að eiga sér takmörk, með tilliti til annarra hagsmunaeigenda, og þykir hag þeirra nægilega borgið, að þessu leyti, með ákvæðinu í 2. málslíð greinarinnar.

Um 155. gr.

Samsvarar að mestu leyti til efnis 2. mgr. 190. gr. l. 66/1963.

Um 156. gr.

Ákvæði þessarar greinar svara að mestu til efnis 192. og 193. gr. l. 66/1963, en nokkrar orðalagsbreytingar eru þó gerðar.

Um 157. gr.

Grein þessi svarar til 194. gr. l. 66/1963, en með smávægilegum orðalagsbreytingum.

UM VII. KAFLA

Ákvæði VII. kafla siglingalaga um tjón af árekstri, sem sniðin voru til samræmis við Brüsselsáttmála um það efni frá 1910, stóðu lengi óbreytt, en nokkrar breytingar, en þó minni háttar, voru gerðar á þeim er siglingalögum var breytt árið 1963. Ákvæði um þetta efni í siglingalögum annarra Norðurlandþjóða, sem hafa löngum verið mjög lík þeim íslensku, hafa heldur ekki tekið miklum breytingum í áranna rás, en þó var tilteknum atriðum breytt þar fyrir nokkrum árum, sbr. norska lagabreytingu í þá átt frá 1973 og danska frá sama ári.

Brüsselsáttmálinn frá 1910, sem íslenska ríkið hefur reyndar aldrei gerst aðili að, hefur ekki sætt neinum breytingum, enn sem komið er, og ber því ekki, af þeirri ástæðu, nauðsyn til að endurskoða lagaákvæðin vegna nýrra eða breyttra alþjóðlegra reglna, en rétt þykir þó, að gerðar verði nokkrar breytingar á efni VII. kafla l. 66/1963, en ekki er lagt til, að þar verði um neinar grundvallarbreytingar að ræða. Varðandi breytingar þessar er að nokkru leyti fylgt fordæmi annarra Norðurlandþjóða.

Um 158. gr.

1. mgr.

Sama efnis og 1. mgr. 195. gr. l. 66/1963, nema hvað í stað orðsins „góss“ er talað um „fjármuni“, en ekki er ætlast til að það hafi neina efnisbreytingu í för með sér.

2. mgr.

Samhljóða 2. mgr. 195. gr. l. 66/1963.

3. mgr.

Þrjú fyrstu málslíðirnir eru samhljóða 3. mgr. 195. gr. l. 66/1963.

Fjórði málslíðurinn er hins vegar nýmæli, og á hann sér fyrirmynd í hinum endurskoðuðu norrænu siglingalögum og einnig á hann sér nokkra stoð í Brüsselsáttmálanum frá 1910. Hvað endurkröfurétt varðar er á því byggt, að um sé að ræða þá tegund endurkröfuréttar, sem á Norðurlandamálum er kallaður „overskudsregres“, en ekki

svokallaðan „brøkdelsregres“. Gert er ráð fyrir, að endurkröfuréttur sæti einungis takmörkun að svo miklu leyti, sem sá útgerðarmaður er bótaábyrgð ber, hefur gagnvart tjónþola, lögbundinn eða samningsbundinn rétt til undanþágu frá eða til takmörkunar á bótaábyrgð, sem þó ekki takmarkar ábyrgðina umfram það, sem átt hefði við, ef óundanþægum reglum um flutningsábyrgð hefði verið beitt.

Um 159. gr.

Samhljóða 4. mgr. 195. gr. l. 66/1963.

Um 160. gr.

Sama efnis og 196. gr. l. 66/1963, en með smávægilegri orðalagsbreytingu.

Um 161. gr.

Sama efnis og 197. gr. l. 66/1963, en með smávægilegri orðalagsbreytingu.

Um 162. gr.

Ákvæðið samsvarar efni 198. gr. l. 66/1963, en orðalagi er þó breytt. Nokkur efnisbreyting felst í því, að í stað orðanna: „á annan hátt“ kemur: „á líkan hátt“. Er hér fylgt fyrirmynd úr endurskoðuðum siglingalögum annarra Norðurlandþjóða, en hið nýja orðalag er fremur til samræmis við hliðstætt ákvæði í Brüsselsáttmálanum frá 1910 en það, sem nú stendur í lögunum. Með þessu er áréttað, að grein þessi höfði til mistaka við stjórnun skips (reyndar í nokkuð víðri merkingu) svo sem miðað er við í sáttmálanum, en núverandi orðalag mætti skilja svo, að þar væri m. a. átt við tjón, sem verður á skipi vegna sprengingar, er verður um borð í öðru skipi, svo dæmi sé nefnt. Í reynd hefur þó svo víðtækur skilningur ekki verið lagður í orðalag 198. gr. gildandi laga, þannig að orðalag frumvarpsins, hefur enga meiri háttar efnisbreytingu í för með sér.

UM VIII. KAFLA

Núgildandi ákvæði siglingalaga um björgun og björgunarlaun eru í VIII. kafla þeirra (199.—204. gr.).

Sérstök nefnd, sem samgönguráðherra skipaði árið 1981 til að endurskoða gildandi lagaákvæði um björgun, skilaði vorið 1982 til ráðherra frumvarpi til laga um breytingu á ákvæðum siglingalaga um þetta efni, auk ítarlegrar greinargerðar.

Er hér að öllu leyti fylgt frumvarpi þessu, hvað efni varðar, en smávægilegar formlegar breytingar gerðar á greinaskipan, þannig að á tveimur stöðum eru sérstakar greinar gerðar úr ákvæðum, sem voru hluti (málgreinar) stærri greina í fyrrnefndu frumvarpi.

Í athugasemdum, sem fylgdu frumvarpi því, sem hér er vísað til, segir orðrétt og fellst þessi nefnd á öll þau ummæli (sem og röksemdir og skýringar er fylgja einstökum greinum):

„Ákvæði siglingalaga um björgun hafa staðið nær óbreytt frá því 1914, þegar siglingalögunum frá 1913 var m. a. breytt til samræmis við alþjóðlegan sáttmála um aðstoð og björgun, sem gerður var í Brüssel þann 23. september 1910, „Convention pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes“, — svo sem aðrar grannþjóðir okkar gerðu einnig um svipað leyti, — en aldrei hefur þó íslenska ríkið gerst aðili að sáttmála þessum.

Lengi vel voru meginatriði siglingalagaákvæða um björgun samhljóða meðal Íslendinga og annarra Norðurlandþjóða, en fyrir allnokkrum árum fór fram gagnger endurskoðun á réttarreglunum um björgun meðal Norðurlandþjóðanna, annarra en Íslendinga, og var t. d. norsku siglingalögunum breytt að þessu leyti 1964 og þeim dönsku 1966. Var við þá

endurskoðun höfð hliðsjón af þróun í siglingamálefnum hina síðari áratugi og leitast við að samræma ákvæðin nútímaþörfum.

Var þá m.a. hugtakið „björgun“ víkkað að mun, þannig að það tekur nú til ýmissa tilvika, sem áður töldust einungis til „aðstoðar“. Einnig var heildarskiptahlutur áhafnar í björgunarlaunum hækkaður, á kostnað útgerðarhlutans, og hlutur skipshafnar var jafnframt hækkaður í hlutfalli við skipstjórahlutinn, en fleira mætti nefna.

Við endurskoðun þessa, — sem og endurskoðun annarra kafla siglingalaganna, sem fram fór um svipað leyti og síðar, — var haft samráð og samvinna milli viðkomandi þjóða. Íslendingar tóku ekki þátt í því samstarfi og standa hin gömlu ákvæði íslensku siglingalaganna um björgun enn óbreytt og verða nú að teljast orðin úrelt að ýmsu leyti. Í því sambandi skal á það bent, að miklu varðar, að verulegt samræmi sé um björgunarreglur meðal siglingaþjóða, sem og um flest annað, er að siglingum lýtur, enda má almennt segja, að alþjóðleg samræming siglingalöggjafar sé m.a. til þess fallin að greiða fyrir siglingaviðskiptum þjóða í millum. Hefur nefndin því haft hin norrænu lagaákvæði um björgun mjög til hliðsjónar við endurskoðun sína, enda þótt eigi hafi þau að öllu leyti verið tekin til fyrirmyndar.

Þess skal getið, að engar breytingar hafa enn verið gerðar á Brüsselsáttmálanum frá 1910, en nú stendur yfir undirbúningur að endurskoðun hans og eru það Alþjóðasiglinganefndin svonefnda („Comité Maritime International“) og Alþjóðasiglingamálastofnunin (IMCO), sem í sameiningu annast þann undirbúning. Óvíst er enn, hvenær nýr alþjóðasáttmáli getur orðið fullbúinn, og þykir ekki rétt að draga endurskoðun björgunarreglna hér á landi nú með því að bíða nýs sáttmála, en í framtíðinni verður íslenskur réttur þó væntanlega samræmdur nýjum alþjóðasáttmála um björgun.

Enda þótt núgildandi ákvæði siglingalaga um björgun hafi sætt talsverðri gagnrýni á síðari árum, svo sem áður var dregið á, telur nefndin, að við endurskoðun þessara ákvæða sé ekki rétt að hverfa að ráði frá núgildandi grundvallarreglum um björgun, enda þótt breytinga á björgunarreglunum sé vissulega þörf. Telur nefndin, að enn sem fyrr sé þörf fyrir þann hvata til björgunar verðmæta á sjó, sem í björgunarreglunum felst, og að ekki megi með lagabreytingum veikja þann stofn um of, þótt einstakar greinar hans verði eitthvað skertar. Auk þess telur nefndin ráðlegt, að verulegt samræmi sé með íslenskum lagareglum um björgun og samsvarandi reglum meðal annarra Norðurlandþjóða.

Nefndin leggur til, að breytingar verði gerðar á öllum greinum VIII. kafla siglingalaganna en breytingar á einstökum greinum verða þó misjafnlega miklar.

Hinar helstu breytingar, sem mælt er með, að gerðar verði á VIII. kafla siglingalaganna, eru þessar:

- 1) Hugtakið „björgun“ í 199. gr. er nú víkkað, þannig að eigi er lengur skilyrði, að skip sé statt í „neyð“, svo sem er í gildandi lögum, heldur nægir að það sé statt „í hættu“. Er þetta gert að norrænni fyrirmynd.
- 2) Nefndin leggur áherslu á breytingu þá, sem felst í 2. mgr. 200. gr. skv. frumvarpinu, þar sem mælt er fyrir um, að sé skip það er bjargað var, eigi statt í yfirvofandi hættu en hafi þó eigi getað komist til hafnar fyrir eigin vélarafli, skuli við ákvörðun björgunarlauna, einkum gætt tiltekinna atriða, sem þar eru talin, og m.a. lúta að tíma þeim og fyrirhöfn, sem til björgunarinnar var varið og fjártjóni bjargenda, — en eigi verðmætis þess, sem bjargað var, þótt eigi sé sá þáttur útilokaður. Á þetta ákvæði sér ekki hliðstæðu í siglingalögum annarra Norðurlandþjóða.
- 3) Á 203. gr., sem fjallar um skiptingu björgunarlauna, er lagt til að gerðar verði veigamiklar breytingar, sem m. a. felast í því, að heildarskiptahlutur áhafnar í björgunarlaunum hækkar á kostnað útgerðarhlutans, og hlutur skipshafnar er jafnframt hækkaður í hlutfalli við skipstjórahlutinn, en ýmis önnur nýmæli gefur þar einnig að finna, og eiga þessi atriði, flest hver, sér fyrirmynd í norrænum rétti.

4) Þá má einnig nefna, að lagt er til, að í upphafi 199. gr. verði almenn vísiregla, sem mæli fyrir um, að sjófarendum sé skylt að leitast við að bjarga mönnum, skipum eða fjármunum, sem á skipi eru, úr hættu, verði það gert án þess að björgunarmönnum eða skipi þeirra sé stefnt í háska. Gefur sams konar reglu eigi að finna í siglingalögum annarra Norðurlandþjóða.

Aðrar breytingar, sem lagt er til, að gerðar verði á VIII. kafla siglingalaganna, skipta minna máli.

Rétt er að geta þess, að í nefndinni var allnokkuð rætt um það, hvort rétt væri að lögfesta reglur um „aðstoð“ við skip, þ.e. um liðsinni sem eigi verður til björgunar talið, en eigi þótti rétt að stofna til lagaákvæða um það efni.“

Um 163. gr.

Um þetta ákvæði segir í athugasemdum með frumvarpi því, sem hér er byggt á:

„Lagt er til, að í þessari grein verði tekin upp almenn vísiregla um skyldu til björgunar manna og fjármuna á sjó, þar sem því verði við komið. Er hér að nokkru leyti um nýmæli að ræða, sem ekki á sér hliðstæðu í siglingalögum annarra Norðurlandþjóða. Svipuð regla, en þrengri, kemur þó fram í 4. gr. laga nr. 56/1932 um ráðstafanir til öryggis við siglingar.

Áhersla skal á það lögð, að þessu ákvæði er eigi ætlað að breyta núgildandi meginreglum (að mestu ólögfestum) um ráðstöfunarrétt eigenda eða vörslumanna yfir því verðmæti, sem kann að vera í hættu statt á hafi úti.“

Um 164. gr.

1. mgr.

Um þetta segir í athugasemdum með fyrrnefndu frumvarpi:

„Ákvæði þetta svarar að verulegu leyti til 1. mgr. núgildandi 199. gr. Þó er sú mikilvæga breyting gerð, að lagt er til, að hugtakið „björgun“ verði víkkað frá því, sem er í gildandi lögum, þannig að það taki einnig til ýmissa tilvika, er nú myndu falla undir hugtakið „aðstoð“ (sem engin lagaákvæði eru til um).

Er þetta gert með því, að breyta skilyrðinu um að skip sé statt í „neyð“, á þann veg, að nægilegt sé, að skipið hafi verið statt í „hættu“, þ.e. að „hættustigið“ er lækkað. Er það í samræmi við samsvarandi ákvæði í siglingalögum annarra Norðurlandþjóða og íslenska dómsvenju.

Í stað orðsins „góss“, sem notað er í núgildandi ákvæði, er tekið upp orðið „fjármunir“, til að taka af allan vafa um, að andlag björgunar geti verið hver þau verðmæti, sem til fjár verða metin.“

2., 3., 4., 5. og 6. mgr. eru samhljóða samsvarandi málsgreinum í 199. gr. gildandi laga. 4. mgr. er „efnislega samhljóða núgildandi 4. mgr. 199. gr., nema hvað orðalaginu: „og skipinu hlekkist síðan á“ er breytt í „og skipið kemst í hættu“, og önnur smávægileg orðalagsbreyting er einnig gerð“, svo notað sé orðalag í athugasemdum með fyrrnefndu frumvarpi.

Um 165. gr.

1. mgr.

Í athugasemdum með fyrrnefndu frumvarpi segir:

„Ákvæðið er efnislega samhljóða núgildandi 1. mgr. 200. gr., en leitast er við að setja efni þess fram á skýrari hátt en nú er, auk þess sem orðalagi er vikið við á stöku stað.

Þau atriði, sem talin eru í málsgreininni og taka ber tillit til við ákvörðun björgunarlauna, vega að sjálfsögðu misjafnlega þungt hvert fyrir sig, og eftir atvikum öllum hverju sinni.“

2. mgr.

Um þetta ákvæði segir í athugasemdum með fyrrnefndu frumvarpi:

„Mikilvægt nýmæli felst í 2. mgr., svo sem hún er orðuð í frumvarpinu. Þykir rétt að kveða sérstaklega á um það í lögum, hvernig ákveða skuli björgunarlaun í þeim tilvikum, þegar skip kemst ekki til hafnar fyrir eigin vélarafli, en er þó ekki stutt í yfirvofandi hættu. Þau tilvik, sem 2. mgr. er einkum ætlað að ná yfir, eru t.d. þegar skip er með bilaða vél eða hefur fengið veiðarfæri í skrúfunu og kemst þar af leiðandi ekki til hafnar af eigin rammleik, og er ekki í yfirvofandi hættu, þ.e. veður og aðstæður eru þannig að engin hættu er á að skipið reki á land eða hlekkist á innan þess tíma, sem auðvelt er að fá hjálp. Forsenda þessa er, að bjargendur hafi ekki þurft að leggja sig í teljandi hættu við björgunina. Nefndin telur, að í tilvikum eins og að framan greinir hafi um of verið einblínt á verðmæti þess, sem bjargað var, en miklu minna tillit tekið til annarra þátta, sem taldir eru í 1. tölulið 1. mgr. 200. gr. Hafa fjárhæðir björgunarlauna verið mjög mismunandi, þótt um sambærileg verk hafi verið að ræða, t.d. þegar skorið hefur verið úr skrúfu skips, og annað skipið hefur verið nýlegt og verðmæti þess mikið, en hitt eldra og verðminna.

Ákvæði málsgreinarinnar miðar að því, að við ákvörðun björgunarlauna í þeim tilvikum, sem málsgreininni er ætlað að taka til, skuli einkum miðað við að bæta þann tilkostnað og tekjutap, sem bjargendur hafa haft vegna björgunarinnar, jafnframt því sem hliðsjón sé höfð af þeim tíma og þeirri fyrirhöfn, sem til björgunarinnar var varið. Ákvæðið eins og það er orðað, útilokar þó ekki að beitt verði öðrum ákvæðum 1. mgr. en talin eru í 2. mgr., ef þannig stendur á.

Ákvæðið á sér ekki hliðstæðu í siglingalögum annarra Norðurlandþjóða.“

3. mgr.

Um þetta segir í athugasemdum með fyrrnefndu frumvarpi:

„Ákvæði þetta er að verulegu leyti hliðstætt núgildandi 2. mgr. 200. gr., en þó hefur orðalagi verið breytt nokkuð. Má þar einkum nefna, að í stað orðsins „neyð“ kemur „hættu“ og „meðferð á munum“ verður „meðferð á fjármunum“, en um þetta vísast til skýringa með 2. mgr. 199. gr. skv. frumvarpinu“ (samsvarar 1. mgr. 164. gr. þessa frumvarps).

Um 166. gr.

1. mgr.

Samhljóða núgildandi 1. mgr. 201. gr., nema hvað orðalagi er lítillega breytt.

2. mgr.

Um þetta segir í athugasemdum með fyrrnefndu frumvarpi:

„Hér er fjallað um sama atriði og í núgildandi 2. mgr. 201. gr. Í stað orðsins „góss“ er þó notað orðið „fjármunir“, sbr. það sem sagði um fyrri greinar, og í stað orðalagsins „lán á skipum og áhöldum“ er nú talað um „afnot farartækja og annarra tækja“, sökum þess að önnur farartæki en skip, t.d. bifreiðar og flugvélar, geta einnig verið notuð við björgunarstörf.“

Um 167. gr.

1. mgr.

Efnislega samhljóða núgildandi 1. mgr. 202. gr.

2. mgr.

Að mestu samhljóða núgildandi 2. mgr. 202. gr., en sú orðalagsbreyting þó einkum gerð, að í stað orðsins „ónýta“ kemur „ógilda“.

3. mgr.

Samhljóða núgildandi 3. mgr. 202. gr.

4. mgr.

Um nokkra orðalagsbreytingu er að ræða frá núgildandi 4. mgr. 202. gr., en um efnislega breytingu er ekki að ræða.

Um 168. gr.

Efnislega samhljóða núgildandi 1. mgr. 203. gr. gildandi laga, en með smávægilegri orðalagsbreytingu.

Um 169. gr.

Um greinina í heild segir í athugasemdum með fyrrnefndu frumvarpi:

„Lagt er til, að gerð verði gagnger breyting á efni 203. gr. siglingalaganna, sem fjallar um skiptingu björgunarlauna. Er þar að verulegu leyti fylgt fyrirmynd úr rétti annarra Norðurlandabjóða, enda þótt eigi verði þess getið við hvern lið sérstaklega, en tekið skal fram, að ekki er um algert samræmi að ræða í samsvarandi ákvæðum Norðurlandabjóðanna.“

1. mgr.

Um þetta segir í fyrrnefndum athugasemdum:

„Ákvæði þessa samsvarar að nokkru upphafi 2. mgr. 203. gr. gildandi laga. Gert er þó ráð fyrir því, að af óskiptum björgunarlaunum greiðist einnig aukinn kostnaður við rekstur skipsins, svo sem útgjöld vegna eldsneytis og launa áhafnar, sem af björgunarstarfinu leiddu. Er ákvæðið í meginatriðum í samræmi við ákvæði í löggjöf annarra Norðurlandabjóða. Það á sér og nokkra hliðstæðu í 12. gr. laga nr. 25/1967 um Landhelgisgæslu Íslands. Þá er einnig lagt til, að þóknun, sem ákveðin yrði samkvæmt 4. mgr. (samsvarar 3. mgr. eftir þessu frumvarpi) greiðist að óskiptu, og er það í samræmi við löggjöf annarra Norðurlandabjóða.“

2. mgr.

Um þetta segir í fyrrnefndum athugasemdum:

„Hér er um að ræða nýjar reglur um „innbyrðis“ skiptingu björgunarlauna, sem koma að öllu leyti í stað samsvarandi reglna í núgildandi 2. mgr. 203. gr. Núverandi ákvæði eru allfornfáleg (sbr. t.d. það sem þar segir um „gufuskip“ og „seglskip“) og ljóst er einnig, að skipting til helminga milli skipstjóra annars vegar, og allrar áhafnarinnar hins vegar, er ekki lengur í neinu samræmi við launahlutföll milli þessara aðila, þótt svo kunni að hafa verið fyrir mörgum áratugum. Er nú leitast við að færa efni þessa ákvæðis í nútímahorf, enda þótt ætíð geti verið skiptar skoðanir um sanngjarnt skiptahlutfall milli þeirra, sem rétt eiga til björgunarlauna. Er nú horfið að því ráði, að heildarskiptahlutur áhafnar (að skipstjóra meðtöldum) í björgunarlaunum er hækkaður, á kostnað útgerðarhlutans, og hlutur skipshafnar jafnframt hækkaður verulega í hlutfalli við skipstjórahlutinn. Samkvæmt núgildandi reglu er hlutur útgerðarinnar 66 2/3%, en eftir frumvarpinu 60%, hlutur skipstjóra er nú 16 2/3%, en verður 13 1/3%, og hlutur skipshafnar, sem nú er 16 2/3%, hækkar í 26 2/3%. Þótt hlutur skipstjóra sé nokkuð lækkaður frá því sem nú er, mun hann samt sem áður, enn sem fyrr, bera miklu meira úr bítum en nokkur annar áhafnarmaður, sem þóknun fær eftir þessu ákvæði, og verður í því efni að minnast þess, að enn hlýtur það að vera mjög undir skipstjóra komið, hvort lagt er til björgunarstarfa eða ekki eða hvernig björgun tekst til að öðru leyti. Þó gerir tæknin það kleift, að skipstjóri getur nú, fremur en áður, ráðgast við útgerðarmann sinn um margvísleg atriði, sem björgunina snerta, og léttir það nokkurri ábyrgð af honum.“

Með orðalaginu „hin eiginlega skipshöfn“ í ákvæði þessu er einungis átt við þá skipverja, sem skipstjóri eða útgerðarmaður hafa ráðið á skip til þeirra skipsstarfa, sem

nauðsynleg eru til reksturs skipsins. Ákvæðið tekur hins vegar ekki til manna, sem ráðnir eru á skip til annarra starfa, svo sem t.d. þjónustufólk, sem eingöngu þjónar farþegum á farþegaskipi, eða hljómlistarmenn, sem skemmta eiga farþegum. Menn, sem einungis verða taldir til „óeiginlegrar skipshafnar“ í þessari merkingu, geta hins vegar átt sjálfstæðan rétt til björgunarlauna, ef þeir hafa veitt að björguninni.

Nýmæli er það einnig, að leiðsögumaður skuli eiga hlutdeild í skiptahlut skipshafnarinnar, svo sem nánar er mælt fyrir um í frumvarpinu.

Lokaákvæði 3. mgr. (samsvarar 2. mgr. eftir þessu frumvarpi) á sér ekki beina fyrirmynd í löggjöf annarra þjóða, en er sniðið að íslenskum aðstæðum og eru þar einkum hafðir í huga sjómenn á smærri bátum, þar sem tekjur miðast hvorki við föst laun né tiltekinn hlut.“

3. mgr.

Um þetta segir í fyrrnefndum athugasemdum:

„Ákvæðið er nýmæli, en á sér nokkra hliðstæðu í 2. mgr. 12. gr. laga nr. 25/1967 um Landhelgisgæslu Íslands.

Það þarfnast ekki skýringar.“

4. mgr.

Um þetta segir í fyrrnefndum athugasemdum:

„Hér er um nýmæli að ræða, sem eigi þarfnast skýringar.“

5. mgr.

Um þetta segir í fyrrnefndum athugasemdum:

„Með ákvæði þessu, sem er nýmæli, er leitast við að tryggja réttarstöðu sjómanna í sambandi við hlutdeild þeirra í björgunarlaunum, sem skip þeirra hefur unnið til.“

Um 170. gr.

Um þetta segir í fyrrnefndum athugasemdum:

„Ákvæði þetta er sama efnis og nógildandi 204. gr., nema hvað orðalagsbreyting hefur verið gerð til þess að ákvæðið verði glegggra en áður.“

UM IX. KAFLA

Í IX. kafla l. 66/1963, þ.e. í 205.—214. gr., eru allítarleg ákvæði um takmörkun á ábyrgð útgerðarmanna. Sættu ákvæði þessa kafla laganna gagngerrí endurskoðun árið 1968, sbr. l. nr. 14 þ.á., og voru þau þá samræmd ákvæðum Brüsselsáttmála um það efni frá 1957. Á 205. gr. voru síðan gerðar breytingar með l. 58/1972, l. 108/1972 og l. 25/1977.

Þann 19. nóvember 1976 var í Lundúnum gengið frá nýjum alþjóðasáttmála um takmörkun á ábyrgð útgerðarmanna („Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims“), sem ætlað er að koma í stað sáttmálans frá 1957. Sáttmálinn frá 1976 hefur enn eigi öðlast gildi, en ýmsar siglingaþjóðir ráðgera nú að fullgilda hann innan skamms (og segja þá jafnframt upp sáttmálanum frá 1957) og má þar nefna Dani, Norðmenn, Svía og Finna. Hafa stjórnvöld meðal þessara síðastnefndu þjóða ýmist nú þegar breytt videigandi ákvæðum siglingalaga sinna til samræmis við sáttmálann, eða eru í þann veginn að gera það. Þykir einsýnt, að Íslendingar fylgi því fordæmi og við það er miðað í þessum kafla frumvarpsins, enda nauðsynlegt að réttarsamræming sé meðal siglingaþjóða á þessu sviði. Er hér að verulegu leyti höfð hliðsjón af hliðstæðum lagaákvæðum eða frumvörpum meðal annarra Norðurlandþjóða, en þó að sjálfsögðu hvarvetna hafðar í huga hérlendar aðstæður. Af þeim sökum verður ekki um fullkomið samræmi að ræða (ef borið er saman

við norrænu ákvæðin, sem reyndar voru heldur ekki algerlega samræmd „innbyrðis“), en meginreglurnar eru þó svipaðar og eiga að fullnægja skilyrðum sáttmálans frá 1976, þannig að íslenska ríkið geti fullgilt hann af þeim sökum.

Ákvæðið í 171. gr. frumvarpsins er að mestu samhljóða 8. gr. núgildandi siglingalaga, sem þannig er flutt inn í þennan kafla (á sama hátt og nú er í siglingalögum annarra Norðurlandþjóða), en óþarfi þykir að taka efni 7. gr. núgildandi laga upp í frumvarpið. Í samræmi við þetta breytist fyrirsögn IX. kaflans. Nokkur breyting frá því, sem er í gildandi lögum, felst í 172. gr. frumvarpsins og önnur ákvæði kaflans hafa í för með sér veruleg nýmæli, einkum hvað varðar ábyrgðartakmarkanir, sem eru hækkaðar verulega frá því, sem nú er, og nú miðað við aðra verðmæliseiningu en áður (SDR í stað Poincaré-franka), en ekki síður varðandi stofnun svokallaðra „takmörkunarsjóða“, sem síðan eru gefnar nánari reglur um í X. kafla frumvarpsins.

Ákvæði IX. kafla frumvarpsins standa að sjálfsögðu ekki, frekar en er eftir gildandi rétti, í vegi fyrir því að ábyrgð útgerðarmanns á tilteknum sviðum sé takmörkuð eftir sérstökum reglum, sbr. ákvæðin um ábyrgð farmflytjanda og farsala, en ákvæðin í IX. kafla eru þá eins konar varaskeifa. Eftir alþjóðasáttmála frá 1969 um bótaábyrgð vegna tjóns af völdum olíumengunar frá olíuflutningaskipum, sem íslenska ríkið hefur staðfest og sem hefur hér lagagildi, sbr. l. 14/1979, er þess háttar bótaábyrgð einnig takmörkuð eftir sérstökum reglum.

Um 171. gr.

Svarar í stórum dráttum til 8. gr. l. 66/1963 með nokkrum orðalagsbreytingum. Með lokaorðum 2. mgr.: „að því marki, sem lög heimila“ er átt við lögbundna heimild til að lækka bótaábyrgð tjónvalds, sbr. einkum sjómannalög.

Um 172. gr.

Ákvæði l. mgr. 172. gr. frumvarpsins svarar að nokkru til 2. mgr. 205. gr. núgildandi laga, svo sem hún hljóðar samkvæmt l. 108/1972, nema hvað efnissvið ákvæðisins verður annað vegna breytingar á upphafsorðum þess.

Samkvæmt l. 108/1972 hljóðar 2. mgr. 205. gr. siglingalaga svo:

„Ákvæði um takmarkaða ábyrgð gilda ekki um kröfur vegna lífs- eða líkamstjóns þeirra, sem ráðnir eru í skiprúm hjá útgerðarmanni, enda hafi slys borið að höndum, er hlutadeigandi var staddur á skipi, vann eða var í ferð í þess þágu. Útgerðarmaður ber ábyrgð á kröfum þessum, enda þótt slysið eða tjónið verði ekki rakið til bilunar á tækjum eða ónógra öryggisráðstafana né heldur vanrækslu eða yfirsjónar þeirra, er starfa í þágu skips. Lækka má fébætur eða láta þær niður falla, ef sá, sem fyrir slysi eða tjóni varð, hefur með framkomu sinni sýnt vítavert gáleysi, sem leitt hefur til slyssins eða tjónsins.“

Þessu ákvæði tengist bráðabirgðaákvæði samkvæmt l. 25/1977 svohljóðandi:

„Nú hefur útgerðarmaður keypt sér þá tryggingu, sem miðast við eftirfarandi bætur, og ber hann þá ekki frekari ábyrgð samkvæmt 2. málsg. 205. gr. laga þessara, sbr. 1. gr. laga nr. 108/1972:

1. Dánarbætur:

- a) 2 milljónir króna við dauða, er greiðast nánustu vandamönnum (erfingjum) hins látna.
- b) Mánaðarlegar bætur til ekkju eða ekkils í 8 ár ber að greiða samkvæmt a-lið 1. málsg. 35. gr. almannatryggingalaga.
- c) Mánaðarlegar bætur til barna að 17 ára aldri, þó aldrei lengur en í 8 ár, ber að greiða á hverjum tíma samkvæmt c-lið 1. málsg. sömu gr.

2. Slysadagpeningar og örorkubætur:

- a) Dagpeningar, sem greiðast eftir sömu reglum og dagpeningar skv. 33. gr. almannatryggingalaga og nema 3/4 þeirrar fjárhæðar. Heildarupphæð dagpeninga skal þó aldrei nema meira en þeim launum, sem hinn slasaði hafði fyrir slysið.

b) Ef slys veldur varanlegri örorku, skal greiða örorkubætur, 6 millj. kr., við algera varanlega örorku, en hlutfallslega við minni örorku.

Frá örorkubótum skal draga upphæð slysadagpeninga, sem greiddir hafa verið, og frá eingreiðslu dánarbóta skal draga örorkubætur, ef greiddar hafa verið.

Nú verður breyting á vikukaupi í almennri verkamannavinnu, og skal ráðherra þá innan 6 mánaða breyta upphæðum bóta samkvæmt bráðabirgðaákvæði þessu í samræmi við það.”

Samkvæmt þessum greinum ber því útgerðarmaður hlutlæga ábyrgð (þ.e. ábyrgð án sakargrundvallar), með nánari skilmálum, vegna lífs- eða líkamstjóns skipverja hans og er hann þá jafnframt, með lagaráðstöfunum, hvattur til að kaupa tryggingu þeim til hagsbóta. Hins vegar eru þó ýmis dæmi þess, að sjómenn hafi farist eða slasast, án þess að útgerðarmaður hafi tryggt þá, og þeir verið lögskráðir á skip án þess að gætt væri ákvæða 6. tl. 1. mgr. 7. gr. l. 63/1961 um lögskráningu sjómanna (og persónuleg ábyrgð útgerðarmanns, sem þar er mælt fyrir um, þegar þannig stendur á, þá stundum orðið haldlaus vegna eignaleyfis þeirra eða bágborins efnahags).

Ljóst er, að **fortakslaus** regla um ábyrgðartakmörkun af þessu tagi samræmist ekki alþjóðasáttmálanum frá 1976 og er einnig í andstöðu við hinar nýju reglur um takmörkun á ábyrgð útgerðarmanns í siglingalögum annarra Norðurlandþjóða (og er reyndar einnig andstæð lagaákvæðum, sem byggja á sáttmálanum frá 1957). Á hinn bóginn hafa sjómenn, með þessum sérákvæðum, fengið vissa réttarbót, sem varasamt er að skerða um of. Nefnd þeirri, er frumvarp þetta samdi, var því mikill vandi á höndum er finna skyldi lausn á þessu máli, sem viðunandi væri frá sjónarhóli sjómanna, en sem samræmdist jafnframt alþjóðlegum reglum.

Varð niðurstaðan sú, að í þessari grein frumvarpsins er byggt á meginreglu 2. mgr. 205. gr. núgildandi laga um hlutlæga ábyrgð, sem veitir sjómönnum umtalsverða réttarbót frá því, sem leiðir af almennum bótareglum. Þessi meginregla útilokar þó ekki að útgerðarmaður geti orðið bótaábyrgur á sakargrundvelli, ef sök sannast (en sönnunarbyrðin um það hvílir hjá þeim, er bóta krefst). Fylgt er þeirri reglu gildandi laga, að útgerðarmanni sé skylt að kaupa tryggingu fyrir dánarbótum og slysbótum, er á hann kunna að falla, skv. framansögðu, en niðurstaða frumvarpsins er jafnframt sú, að **hin hlutlæga ábyrgð** hans (þ.e. þegar sök hefur ekki sannast) er **takmörkuð við „tryggingarþakið“**, sbr. síðari hluta 5. tl. 175. gr., en **ábyrgð útgerðarmanns á sakargrundvelli** á þess háttar tjóni, sem hér um ræðir, **lýtur hins vegar ekki takmörkun**, sbr. fyrri hluta 5. tl. 175. gr. Verður þá að telja, að meginreglu Lundúnasáttmálans frá 1976 um ótakmarkaða ábyrgð á tjóni af þessu tagi sé fullnægt, því að þar (sem og í siglingalögum annarra Norðurlandþjóða) er í rauninni einungis gengið út frá bótaábyrgð á sakargrundvelli. Rétt er að benda sérstaklega á, að eftir þessari reglu frumvarpsins, sem hér var lýst, fylgir því hagur fyrir tjónþola að geta fært sönnur á að útgerðarmaður beri sakarábyrgð á slysi (sbr. 1. mgr. 171. gr. eða almennar bótareglur), sökum þess að þá getur útgerðarmaður ekki takmarkað ábyrgð sína.

Um 2. mgr. 172. gr. er annars það að segja, að í frumvarpinu er gert ráð fyrir því, að eingreiðsla dánarbóta verði hin sama og nú er, en skýrari reglur eru settar um það, hverjum þær bætur séu ætlaðar. Mánaðarlegar bætur til eftirlifandi maka miðast, samkvæmt frumvarpinu, við mun færri ár en nú er og þykir það hæfa betur nútímalifnadarháttum og þjóðfélagsháttum. Þykir óeðlilegt, að bótagreiðslum sé fram haldið um langt árabil eftir dauðsfallið, eftir að aðstæður eftirlifandi maka kunna að hafa breyst mjög. Ber þá einnig að hafa í huga, að ekkjur af hinni yngri kynslóð hafa nú almennt mun betri atvinnumöguleika utan heimilisins en áður var. Rétt þykir hins vegar, að lok mánaðarlegra bótagreiðslna til barna miðist við 18 ára aldur (sbr. hið opinbera tryggingakerfi), í stað átta ára hámarksreglunnar, sem nú gildir. Hámark örorkubóta við algera varanlega örorku er einnig í frumvarpinu hækkað talsvert frá því sem nú er (sem hefur þá einnig í för með sér

hlutfallslega hækkun á bótum fyrir minni varanlega örorku). Lagt er til, að horfið verði frá því, að draga frá örorkubótum upphæð slysadagpeninga, sem greiddir hafa verið. Rétt þykir, að Hagstofa Íslands birti, samkvæmt skýru lagaboði, þær vísitölubreytingar sem verða á fyrrgreindum upphæðum, og er að öðru leyti kveðið skýrar á um það efni í frumvarpinu, en nú er gert í lögum

Í sambandi við það, sem fyrr sagði um skyldu útgerðarmanns til að kaupa tryggingu fyrir dánar- og slysabótum, skal bent á, að í 241. gr. frumvarpsins er jafnframt lögð hegning við því, ef útgerðarmaður vanrækir þessa skyldu sína, og felst í því verulegt aðhald. Jafnframt hefur nefndin, af þessu tilefni, samið frumvarp til breytingar á l. 63/1961, sem á að koma alveg í veg fyrir, að menn verði skráðir á skip nema tryggingarskyldunni hafi verið fullnægt. Er fyrrnefnt frumvarp lagt fram samhliða þessu frumvarpi til nýrra siglingalaga.

Um 173. gr.

1. mgr.

Ákvæði þetta er í samræmi við 1. gr. sáttmálans frá 1976, þar sem segir:

„Shipowners and salvors, as hereinafter defined, may limit their liability in accordance with the rules of this Convention for claims set out in Article 2. — The term shipowner shall mean the owner, charter, manager and operator of a sea-going ship. Salvor shall mean any person rendering services in direct connection with salvage operations. Salvage operations shall also include operations referred to in Article 2, paragraph 1 (d), (e) and (f).“

Hliðstætt ákvæði er t.d. í 234. gr. dönsku siglingalaganna, eftir lagabreytingu frá 1982, sem einnig er ætlað að ná yfir fyrrgreint ákvæði sáttmálans, og hljóðar svo:

„Rederen kan begrænse sit ansvar efter reglerne i dette kapitel. Samme ret har en ejer af et skib, som ikke er reder, en bruger, befragter, disponent samt enhver, der yder tjeneste i direkte forbindelse med bjærgningsarbejde, herunder arbejde som nævnt i § 235, stk. 1. nr. 4, 5 og 6.“

2. mgr.

Svarar að nokkru til 1. mgr. 212. gr. l. 66/1963, en ákvæðið er þó þannig orðað, að tekið er af tvímæli um, að það getur, eftir atvikum, tekið til sjálfstæðra verktaka, sem vinna í þágu skips, ef á annað borð verður talið, að útgerðarmaður eða aðrir, sem nefndir eru í 1. mgr., beri ábyrgð á sjálfstæðum verktökum.

3. mgr.

Þarfnast ekki skýringar.

Um 174. gr.

1. mgr.

Ákvæði þetta kemur í stað 1. mgr. 205. gr. l. 66/1963. Hér eru taldar, í sex liðum, þær tegundir krafna, sem takmörkun sæta og skýra liðirnir sig sjálfir. Sérstaklega er tekið fram í upphafi málsgreinarinnar, að ekki skipti máli, á hvaða grundvelli ábyrgðin hvíli, og er því ljóst, að ákvæðið tekur einnig til bótaábyrgðar án sakargrundvallar (algerlega hlutlægrar ábyrgðar). Ákvæðið er í samræmi við 2. grein sáttmálans frá 1976.

2. mgr.

Þarfnast ekki skýringar.

Um 175. gr.

Hér ræðir um undantekningar frá heimild til ábyrgðartakmörkunar og er fylgt efni 3. gr. sáttmálans frá 1976, nema varðandi 6. töluliðinn og síðari hluta 5. töluliðs (en um síðarnefnda þáttinn vísast til þess, sem sagði um 172. gr.)

Um 176. gr.

Hér er fylgt orðalagi 4. gr. sáttmálans frá 1976, en ákvæðið skýrir sig að öðru leyti sjálft.

Um 177. gr.

Ákvæði þessarar greinar koma í stað 206. gr. l. 66/1963 og fyrirmyndin er að mestu leyti 6. og 7. gr. alþjóðasáttmálans frá 1976, svo og nýlegar lagabreytingar eða frumvörp meðal annarra Norðurlandþjóða. Enn sem fyrr, þykir rétt að miða takmörkunarfjárhæðirnar við stærð skipanna, m.a. vegna þess að almennt má reikna með því, að tjónshættan sé því meiri (a.m.k. varðandi viss hættusvið), sem skipin eru stærri. Er hér um að ræða mjög verulega hækkun takmörkunarfjárhæða frá því sem er að gildandi rétti. Ef haft er mið af 500 lesta skipi, verður hækkunin fimmföld frá því sem nú er, varðandi tjón á munum og 4.7 föld hækkun varðandi tjón á mönnum og fyrir 1000 lesta skip verður samsvarandi hækkun 3.75 og 4.l. Einnig leiðir hækkun af þeirri aðferð við útreikning lesta fjölda, sem hér er gert ráð fyrir.

Um verðmæliseininguna SDR („Special Drawing Right“ — „sérstök dráttarréttindi“), sem Alþjóðagjaldeyrissjóðurinn (IMF) notar, skal þetta tekið fram:

Hinn 1. júlí 1979 hóf Seðlabankinn skráningu gengis sérstakra dráttarréttinda (SDR) miðað við íslenska krónu, en þessar einingar hafa rutt sér til rúms í sívaxandi mæli sem viðmiðun í alþjóðaviðskiptum á undanförunum árum og gegna hlutverki alþjóðlegs gjaldmiðils að nokkru leyti. Hin sérstöku dráttarréttindi urðu til á vettvangi Alþjóðagjaldeyrissjóðsins á árinu 1968, en þá var ákveðið að hverfa frá því að nota gull sem grundvallarviðmiðun í alþjóðapeningakerfinu en taka í staðinn upp einingu, er byggðist á tilteknu meðaltali helstu viðskiptagjaldmiðla heims. Dráttarréttindi gegna nú lykilhlutverki í starfsemi Alþjóðagjaldeyrissjóðsins. Bókhalð hans og lánveitingar eru færðar í þessum einingum og hefur mjög fært í vöxt, að einstök aðildarríki hans miði gengi gjaldmiðla sinna beint við SDR. Sakir þess hve gengi SDR er tiltölulega stöðugt hefur einnig fært í vöxt, að SDR sé lagt til grundvallar í almennum viðskiptum í löndum heims. Frá 1. júlí 1974 ákvarðaðist gengi SDR af vegnu meðaltali gengis 16 helstu viðskiptagjaldmiðla heimsins. Gengi þess er því stöðugra en gjaldmiðlar einstakra þjóðlanda, en gengi þeirra er síbreytilegt í hátt við markaðsaðstæður. Til einföldunar og í því skyni að ýta undir enn frekari notkun SDR í hvers kyns verðviðmiðunum á alþjóðavettvangi var tekin upp ný útreikningsaðferð um áramótin 1980—1981. Gengi SDR ræðst nú af gengi fimm helstu gjaldmiðla heims. Bandaríkjadollar vegur 42%, vestur-þýskt mark 19% og japanskt yen, sterlingspund og franskur franki 13%, hver gjaldmiðill.

Um 178. gr.

Ákvæði þessarar greinar koma m.a. í stað 207. gr. l. 66/1963, en þarfnast ekki sérstakrar skýringar.

Um 179. gr.

Í stað efnis 208. og 209. gr. l. 66/1963 koma nú ákvæði frumvarpsins um stofnun svokallaðra „takmörkunarsjóða“ og réttaráhrif þess.

Í hliðstæðum lagaákvæðum eða lagafrumvörpum meðal annarra Norðurlandþjóða er gert ráð fyrir því, að takmörkunarsjóðir verði stofnaðir við tiltekna dómstóla í viðkomandi löndum, en óhægt er að koma því við héraendis og er því lagt til í frumvarpinu, að þess háttar

sjóður sé varðveittur í Seðlabanka Íslands eða þeim öðrum banka í Reykjavík, sem hann ákveður, en um greiðslur o.þ.h. fari eftir fyrirmælum í dómi.

1. mgr. er, svo langt sem hún nær, í samræmi við 1. lið 11. gr. alþjóðasáttmálans frá 1976, sem hljóðar svo:

„Any person alleged to be liable may constitute a fund with the Court or other competent authority in any State Party in which legal proceedings are instituted in respect of claims subject to limitation. The fund shall be constituted in the sum of such of the amounts set out in Articles 6 and 7 as are applicable to claims for which that person may be liable, together with interest thereon from the date of the occurrence giving rise to the liability until the date of the constitution of the fund. Any fund thus constituted shall be available only for the payment of claims in respect of which limitation of liability can be invoked.“

2. mgr. er í samræmi við 3. lið 11. gr. sáttmálans frá 1976, en 3. mgr. á sér hins vegar ekki beina hliðstæðu í sáttmálanum. Er það ákvæði samið að norrænni fyrirmynd.

Um 180.—182. gr.

Greinar þessar eru, eftir því sem unnt er, samdar að fyrirmynd sáttmálans frá 1976 og norrænna laga eða lagafrumvarpa, en ákvæðin þó aðlöguð hérlandum aðstæðum. Ákvæðin skýra sig sjálf.

Um 183. gr.

Greinin kemur í stað efnis 213. gr. l. 66/1963. Samkvæmt 1. málslíð 1. mgr. 183. gr. frumvarpsins er miðað við sömu meginreglu og nú er eftir gildandi rétti, þ.e. miðað skal við „lex fori“. Í síðari málslíðnum gefur þó að finna undantekningu frá þessari meginreglu, sem leiðir af ákvæðum sáttmálans frá 1976.

Hvað varðar 2. mgr. skal tekið fram, að almennar lagareglur um lækkun bótaábyrgðar tjónvalds eru ekki í íslenskum rétti, en hér er höfðað til þess, þegar íslenskur lagaskilaréttur leiðir til þess, að beitt sé þess háttar ákvæðum í löggjöf annarra þjóða.

UM X. KAFLA

Í kafla þessum eru ítarleg ákvæði um „takmörkunarsjóði“ svokallaða en um réttaráhrif þess að þess háttar sjóður er stofnaður, vísast til IX. kafla frumvarpsins. Fyrirmæli X. kafla eru byggð á ákvæðum alþjóðasáttmálans um takmörkun á ábyrgð útgerðarmanns frá 1976 og nýjum ákvæðum um „takmörkunarsjóði“ í siglingalögum annarra Norðurlandþjóða eða lagafrumvörpum þar að lútandi. Að sjálfsögðu er þó leitast við að sníða ákvæðin að hérlandum aðstæðum, en síðar munu að sjálfsögðu einnig mótast starfsreglur um framkvæmd þessara ákvæða.

Um 184. gr.

Rétt þykir að „takmörkunarsjóður“ sé varðveittur við Seðlabanka Íslands eða annan þann banka í Reykjavík, sem hann ákveður.

Í 11. gr. alþjóðasáttmálans um takmörkun á ábyrgð útgerðarmanns frá 1976 segir:

„Any person alleged to be liable may constitute a fund **with the Court or other competent authority** . . .“

Sumar þjóðir hafa þegar stofnað eða munu stofna þess háttar sjóði við tiltekna dómstóla í viðkomandi löndum, en hérlandis hentar það ekki og er því miðað við framangreinda lausn, en Seðlabanki Íslands er að sjálfsögðu „competent authority“ í skilningi fyrrnefnds sáttmála, og ef um annan banka er að ræða, eftir ákvörðun Seðlabankans, er hann að sjálfsögðu háður eftirliti þess síðarnefnda.

Parfnast ekki skýringar.	Um 185. gr.
Parfnast ekki skýringar.	Um 186. gr.
Parfnast ekki skýringar.	Um 187. gr.
Parfnast ekki skýringar.	Um 188. gr.
Parfnast ekki skýringar.	Um 189. gr.
Parfnast ekki skýringar.	Um 190. gr.
Parfnast ekki skýringar.	Um 191. gr.
Parfnast ekki skýringar.	Um 192. gr.
Parfnast ekki skýringar.	Um 193. gr.
Parfnast ekki skýringar.	Um 194. gr.
Parfnast ekki skýringar.	Um 195. gr.
Parfnast ekki skýringar.	Um 196. gr.

UM XI. KAFLA

Ákvæðin um sjóveð o. fl. í X. kafla núgildandi siglingalaga stóðu að mestu óbreytt frá 1914 til 1963, er þeim loks var breytt til samræmis við alþjóðasáttmála um það efni, sem þá var reyndar orðinn hart nær fjögurra áratuga gamall og orðinn úreltur að mörgu leyti.

Þann 10. apríl 1926 var í Brüssel gerð alþjóðasamþykkt um sjóveð og annars konar veðréttindi í skipum. Allmargar þjóðir hafa í árunna rás fullgilt sáttmála þennan, þ. á m. allar Norðurlandþjóðirnar nema Íslendingar.

Norðmenn, Danir, Svíar og Finnar sögðu hins vegar sáttmálanum upp þ. 1. mars 1965. Margar miklar siglingaþjóðir, svo sem Bandaríkjamenn, Bretar og bresku samveldisþjóðirnar, Þjóðverjar og Hollendingar, hafa aldrei gerst aðilar að sáttmálanum, og hefur það mjög veikt gildi hans. Í sáttmála þessum var m. a. að nokkru slitið það nána samband sem áður hafði, í löggjöf flestra ríkja, verið milli ábyrgðar útgerðarmanns og sjóveða.

Þann 27. maí var í Brüssel gerður annar alþjóðasamningur um sjóveð og annars konar veðréttindi í skipum. Tilurð þessa sáttmála má rekja til frumkvæðis Alþjóðasiglinga- nefndarinnar (CMI) frá 1963. Á ráðstefnu á vegum nefndarinnar í New York 1965 var til meðferðar uppkast að alþjóðasáttmála um þessi efni, sem unnið hafði verið að undir umsjá nefndarinnar. Markmiðið með sáttmálanum átti m.a. að vera að greiða fyrir og styrkja aðstöðu samningsveðhafa í skipum með því að fækka tölu sjóveða í þeim. Einkum var lögð áhersla á að fella niður sjóveð vegna ráðstafana eða skuldbindinga, sem skipstjóri hefur gert vegna stöðu sinnar utan heimilis skipsins og nauðsynlegar voru til verndar skipi eða framhalds ferðar, þ. e. hið svonefnda „leverandør“-sjóveð, sbr. 5. tl. 216. gr. 1. 66/1963. Einnig var talin vera mikil þörf á alþjóðasamræmingu á réttarreglum varðandi sjóveð.

Skv. 2. gr., sbr. 4. gr., sáttmálans frá 1926 náði sjóveð ekki einungis til skips, heldur einnig til farmgjalds, björgunarlauna, skaðabóta og sjótjónsframlags, en sáttmálinn frá 1967 tekur einungis til sjóveða í skipum.

Skv. 1. mgr. 4. gr. sáttmálans frá 1967 skulu eftirtaldar kröfur eiga sjóveð í skipi (hér rakið eftir tölulíðum).

- 1) Kröfur um laun og aðra þóknun til skipstjóra, yfirmanna og annarra, sem á skip eru ráðnir (e. „other members of the vessels complement“, fr. „membres de l'équipage“), vegna starfa þeirra á skipinu.
- 2) Hafnargjöld, skipaskurða- eða önnur siglingaleiðagjöld og kröfur vegna leiðsögu.
- 3) Kröfur gegn skipseiganda (e. „the owner“, fr. „le propriétaire“) vegna lífs- eða líkamstjóns, sem orðið hefur á sjó eða landi og stendur í beinu sambandi við rekstur skipsins.
- 4) Kröfur gegn skipseiganda vegna tjónsatvika utan samninga og út af tjóni eða skemmdum á eignum, — hvort heldur sem orðið hafa á sjó eða landi, — sem standa í beinu sambandi við rekstur skipsins.
- 5) Kröfur vegna björgunar, fjarlægingar skipsflaks og framlags til sameiginlegs sjótjóns.

Í 2. mgr. 4. gr. segir, að sjóveð í skipi fylgi ekki þeim kröfum, sem um getur í 3) og 4) ef þær megi rekja til geislunareiginleika eða sambands geislunareiginleika og eitrunar-, sprengi- eða annarra hættulegra eiginleika kjarnorkueldsneytis eða geislavirkra efna eða úrgangsefna.

Í 1. mgr. 5. gr. segir, að sjóveð þau, sem rakin eru í 4. gr., skuli ganga framar þinglesnum veðum í skipum og öðrum kröfum.

Í 2. mgr. sömu gr. segir, að rétthæð framangreindra sjóveða innbyrðis skuli vera í sömu röð og tölulíðir 1. mgr. 4. gr. segi til um, en þó með þeim fyrirvara, að kröfur þær, sem raktar voru í 5) skuli ganga framar öllum öðrum sjóveðum, sem stofnast hafa í skipi fyrir þann tíma, er ráðstafanir þær, sem um getur í 5) áttu sér stað.

Í 3. mgr. 5. gr. segir, að sjóveð þau, sem rakin eru í hverjum tölulíð um sig, séu jafnrétthá innbyrðis, en þó að líð 5) undanskildum.

Í 8. gr. er gert ráð fyrir eins árs fyrningarfresti á sjóveðrétti.

Af 25. gr. sáttmálans frá 1967 kemur fram, að honum er ætlað að koma í staðinn fyrir sáttmálann frá 1926 hvað varðar þau ríki, sem fullgilda hann. Sannast sagna hafa einungis örfá ríki fullgilt sáttmálann (þ.e. fjögur ríki og þ.m.t. Danir, Norðmenn og Svíar), og hefur hann aldrei náð tilgangi sínum varðandi réttareiningu á þessu sviði. Samt sem áður hafa allmargar siglingaþjóðir breytt viðkomandi ákvæðum siglingalaga sinna í átt til sáttmálans og Danir, Norðmenn og Svíar urðu að sjálfsgöngu að gera það, áður en þeir gátu fullgilt hann. Dönsku og norsku siglingalögunum var breytt að þessu leyti árið 1972 og Svíar gerðu slíkt hið sama ári síðar, en ekki varð fullkomið samræmi um nýskipan viðkomandi lagaákvæða milli þessara þjóða.

Nefnd sú, sem samið hefur frumvarp þetta til nýrra siglingalaga, telur fullkomna ástæðu til að endurskoða nú ákvæði l. 66/1963 um sjóveð með hliðsjón af þeim meginreglum, sem fram koma í gildandi löggjöf norrænna grannþjóða okkar og í alþjóðasáttmálanum frá 1967, eftir því sem hæfa þykir hérlendum aðstæðum. Í því sambandi skal þó sérstaklega tekið fram, að nefndin gerir eigi að tillögu sinni, að íslenska ríkið fullgildi þennan sáttmála, meðan efni hans er í núverandi mynd, enda er þess að vænta að sáttmálinn verði tekinn til endurskoðunar áður en mjög langt um líður og hann þá þannig úr garði gerður, að meiri samstaða náist um hann meðal siglingaþjóða en verið hefur til þessa.

Í hinum endurskoðaða kafla, svo sem hann hljóðar eftir frumvarpinu, eru að sjálfsögðu tekin með ákvæði um fyrningu sjóveðréttar, en rétt þykir að annars konar fyrningarákvæði, sem nú eru einnig í X. kafla l. 66/1963, standi í sérstökum kafla, sbr. XII. kafla frumvarpsins.

Um afstöðu til Brüsselsáttmála frá 1967 um skráningu réttinda (þ. á m. eignarhafta) í skipum sem eru í smíðum, vísast til þess, sem segir í greinargerð með II. kafla frumvarpsins.

Um 197. gr.

Grein þessi er að mestu leyti efnislega samhljóða samsvarandi ákvæði í fyrrnefndum alþjóðasáttmála frá 1967 og í siglingalögum annarra Norðurlandþjóða. Samkvæmt henni er sjóveðréttarheimildum fækkað allnokkuð frá því, sem nú er eftir l. 66/1963, og miðar sú breyting að því að auka þess í stað svigrúm til stofnunar samningsveða í skipum (þ.e. að auðvelda lánsfjáröflun til útgerðar þeirra). Eigi er heldur gert ráð fyrir, að sjóveðréttur geti stofnast í farmgjaldi. Ekki þykir ástæða til að taka hér upp sérstakt ákvæði, sem snertir tjón af völdum geislavirkra efna, svo sem hins vegar er í alþjóðasáttmálanum frá 1967.

1. mgr.

Þarfnast ekki skýringar, nema hvað rétt er að taka fram, að ákvæðið í 1. tölulið er þannig orðað, að ljóst megi vera, að þar sé ekki einungis átt við þá menn, sem útgerðarmaður eða skipstjóri hefur ráðið á skip, heldur tekur ákvæðið m.a. einnig til þjónustu- eða veitingafólks á farþegaskipi, sem ráðið hefur verið af sjálfstæðum aðila, sem rekur veitinga- eða þjónustustarfsemi um borð fyrir eigin reikning, — svo dæmi sé nefnt.

2. mgr.

Hér er um nýmæli að ræða, sem eigi þarfnast sérstakrar skýringar.

3. mgr.

Rétt er, að skýrt sé kveðið á um þetta í lögum.

Um 198. gr.

1. mgr.

Efnislega samhljóða fyrri málslið 1. mgr. 218. gr. l. 66/1963 nema hvað ekki er við það miðað, að sjóveðréttur geti stofnast í farmgjaldi. Þrátt fyrir orðalag 1. mgr. 218. gr. l. 66/1963, hefur almennt verið viðurkennt hérlendis, að ýmis lögveð gangi fyrir sjóveðum, ef um það eru ótvíræð fyrirmæli í viðkomandi lögum, og er ekki ætlunin að breyting verði á því, þótt frumvarp þetta verði að lögum, enda þótt ekki sé sú löggjafarframkvæmd í samræmi við samsvarandi ákvæði í sáttmálanum frá 1967.

2. mgr.

Ákvæði þetta kemur í stað 2. og 3. mgr. 218. gr. l. 66/1963, en er einfaldara og þarfnast ekki sérstakrar skýringar.

Um 199. gr.

1. mgr.

Svarar að nokkru leyti til efnis 2. mgr. 219. gr. l. 66/1963. Síðari málsliður þessarar málsgreinar er þó algert nýmæli, sem ekki á sér heldur hliðstæðu í siglingalögum annarra Norðurlandabjórða. Er þetta ákvæði tekið upp í frumvarpið í þeim tilgangi að auðvelda væntanlegum kaupendum skipa sem selja skal, en sem sjóveðréttur hvílir á, svo og samningsveðhöfum og öðrum, sem hagsmuna hafa að gæta, að átta sig á þessum mikilvægu eignarhöftum, sem skipi fylgja þrátt fyrir söluna. Að öðrum kosti eru þessi eignarhöft „ósýnileg“, ef svo má að orði kveða, og reynslan hefur sýnt, að ekki er ætíð fullnægjandi að treysta upplýsingum seljanda einum um þetta atriði.

2. mgr.

Við framsal, sem hér um ræðir, gildir meginregla 1. mgr. um, að sjóveðréttur haldist. Þó slíkt sé sjálfsagt fátítt, þá er mögulegt að samkvæmt lögum þess lands sem skip er framselt til, njóti hinn tiltekni sjóveðréttur ekki sama forgangsréttar og samkvæmt íslenskum lögum og er jafnvel mögulegt, að hann sé alls ekki forgangskrafa. Sjóveðréttarhafar gætu þannig orðið fyrir réttindaskerðingu, sem hefði í för með sér samsvarandi auðgun framseljanda og þykir því rétt að mæla fyrir um, að framseljandi verði persónulega ábyrgur fyrir sjóveðskrófunni, þegar slíkri ábyrgð er ekki til að dreifa upphaflega. Rétt þykir að takmarka ábyrgðina við verðmæti hins framselda (þ.e. veðsins), því ella gæti sjóveðréttarhafi hagnast vegna framsalsins, en til slíks eru engin rök. Þær kröfur, sem hér um ræðir, eru fátíðar, en sem dæmi má nefna kröfur, sem stofnast þegar skip er leigt „bare boat“, þ.e. án áhafnar. Samsvarandi ákvæði eru í dönsku og norsku siglingalögnum, og er efnislega hliðstætt ákvæði í 223. gr. l. 66/1963.

Um 200. gr.

Hér er um nýmæli að ræða, að því leyti að ekki hefur áður í lögum verið mælt fyrir um haldsrétt í þessum tilvikum, enda þótt hann kunnir engu að síður að hafa verið fyrir hendi, né um stöðu hans gagnvart öðrum eignarhöftum í skipi. Þykir rétt að taka af allan vafa í þessu efni.

1. mgr.

Um skilyrði haldsréttar fer samkvæmt almennum reglum. Helstu skilyrðin eru þau að 1) aðili hafi skip raunverulega í vörslum sínum (og fellur haldsrétturinn brott ef haldsréttarhafi sleppir vörslum skipsins), 2) að ekki sé mjög verulegur munur á kröfufjárhæð og verðmæti þess (skipsins) sem haldsrétturinn tekur til, 3) að tilgangur með haldsréttinum sé að tryggja greiðslu á þeim kröfum, sem ákvæðið tekur til og 4) að þær séu gjaldfallnar.

2. mgr.

Parfnast ekki skýringar.

3. mgr.

Parfnast ekki skýringar.

Um 201. gr.

Í 232. gr. l. 66/1963 ræðir um fyrningu sjóveðréttar, en hér er lagt til, að reglur um það efni verði einfaldaðar mjög frá því sem nú er, og því einungis mælt fyrir um einn fyrningarfrest, sem gildi í öllum tilvikum og án tillits til þess, hvernig krafan er til komin.

Um stofnun kröfu gilda sömu reglur og samkvæmt l. 66/1963, sjá t.d. Hrd. XXXVII, bls. 985.

Um 202. gr.

Um samsvarandi efni eru nú að nokkru ákvæði í 219. og 220. gr. l. 66/1963, en ákvæði frumvarpsins eru hins vegar ótvíræðari og skýrari. Eru þau að verulegu leyti sniðin til samræmis við raunhæfar þarfir í þessu efni og rétt annarra siglingaþjóða.

Um 203. gr.

Ákvæðið svarar að mestu til efnis 1. mgr. 217. gr. l. 66/1963, nema hvað ekki er lengur gert ráð fyrir því, að sjóveðréttur geti stofnast í kröfum, svo sem hins vegar nú er skv. 217. gr.

Um 204. gr.

Í 204.—207. gr. ræðir um sjóveðrétt í farmi og er þar ekki gert ráð fyrir neinum meiri háttar breytingum frá því, sem er að núgildandi rétti. Um sjóveðrétt í farmi eru engin ákvæði í fyrrnefndum alþjóðasáttmála frá 1967, en aðrar Norðurlandabjórdir hafa eigi séð ástæðu til að nema ákvæði um það efni úr siglingalögum sínum.

204. gr. er efnislega samhljóða 1. mgr. 225. gr. l. 66/1963.

Um 205. gr.

1. mgr.

Samhljóða 2. mgr. 225. gr. l. 66/1963.

2. mgr.

Efnislega samhljóða 3. mgr. 225. gr. l. 66/1963.

Um 206. gr.

1. mgr.

Nær samhljóða 226. gr. l. 66/1963.

2. mgr.

Að nokkru leyti sama efnis og 229. gr. l. 66/1963 en skýrari. Ekki þykir rétt að miða einungis við það, að skipstjórinn sjálfur afhendi vöruna og er þar höfð hliðsjón af nútíma viðskiptaháttum við farmflutninga.

3. mgr.

Nýmæli, sem ekki þarfnast skýringar.

Um 207. gr.

Sjá athugasemdir við 201. gr. frumvarpsins.

Um 208. gr.

Grein þessi er nýmæli og tekur aðeins til sammingsveða, en nauðsynlegt þykir, að í siglingalögum sé á ótvíræðan hátt kveðið á um „lagaskilarétt“ á jafn mikilvægu sviði og hér greinir. Er hér fylgt hliðstæðum ákvæðum í siglingalögum Dana og Norðmanna.

Um 209. gr.

Efnislega samhljóða 230. gr. l. 66/1963.

Um 210. gr.

Ákvæðið er nýmæli. Rétt þykir að kveðið sé á um þetta atriði í siglingalögum, enda þótt þessi regla sé almennt viðurkennd í kröfurétti (án sérstakrar lagastöðar).

Um 211. gr.

Gagnstætt því, sem er eftir nógildandi siglingalögum, er í frumvarpi þessu byggt á því, að sjóveðréttur stofnist einungis í hlutbundnum eignum (skipi og farmi) en ekki í kröfum, sem á einn eða annan hátt eiga að bæta missi þessara eigna eða tjón á þeim. Er þetta í samræmi við þá meginstefnu, sem fram kemur í frumvarpinu, að heimildum til stofnunar sjóveðréttar sé fækkað frá því, sem er að gildandi rétti.

Sanngirnirök mæla þó með því, að frá framangreindri meginreglu sé gerð ein undantekning, sbr. 2. mgr.

Um 212. gr.

Ákvæði greinarinnar svara að verulegu leyti til efnis 231. gr. 1. 66/1963, en eru þó skýrari.

Um 213. gr.

Með þessu ákvæði er leitast við að taka af allan vafa um mikilvæg atriði „lagaskilarettar“ á þessu sviði, en ákvæðið á sér ekki hliðstæðu í l. 66/1963. Er hér fylgt fyrirmynd úr löggjöf annarra Norðurlandþjóða.

Um 214. gr.

Grein þessi er algert nýmæli, sem ekki á sér heldur hliðstæðu í löggjöf annarra Norðurlandþjóða. Í 255. gr. norsku siglingalaganna er hins vegar ákvæði, sem mælir fyrir um, að sanningsveð og aðfararveð í skipi verði því aðeins gilt, að það sé skráð í skipaskrá á sama hátt og upplýsingar um beinan eignarrétt yfir skipinu, og fleiri ákvæði eru þar einnig í kaflanum um sjóveð o. fl., er tengjast skráningu og veðrétti í skipi sem er í byggingu.

Að svo stöddu þykir rétt að mæla einungis fyrir um heimild fyrir samgönguráðherra til að setja reglur um varðveislu upplýsinga um skráð eignarhöft yfir skipum á einum stað, t. d. í tengslum við skipaskrána hjá Siglingamálastofnun, en augljóst er hver hagur getur verið að því fyrir þá, sem fá þurfa upplýsingar af þessu tagi. Þinglýsing færi eftir sem áður fram hjá viðkomandi embættismönnum, svo sem lög mæla fyrir um, en þeir yrðu hins vegar tafarlaust að senda afrit eða sambærileg gögn um það til aðalskrárinnar, ef þessi regla á að koma að fullu gagni. Hin tæknilega hlið þessa máls verður þó sennilega vart leyst á fullkominn hátt fyrr en þau embætti, sem annast þinglýsingu og aðfarargerðir hafa verið tölvuvædd, svo sem ljóst er að verða muni fyrr eða síðar, en þá munu allir möguleikar á upplýsingaöflun og upplýsingastreymi á þessu sviði gerbreystast til batnaðar frá því sem nú er.

Um afstöðuna til Brüsselsáttmálans frá 1967 um skráningu réttinda (þ. á m. eignarhafta) í skipum sem eru í smíðum vísast svo sem fyrr segir til þess sem segir í greinargerð með III. kafla frumvarpsins.

UM XII. KAFLA

Ákvæði um fyrningu „sjókragna“ eru nú í 233. gr. 1. 66/1963 og stendur sú grein í X. kafla laganna ásamt með ákvæðum um sjóveðrétt og fyrningu hans. Full ástæða þykir hins vegar til að fyrirmæli um fyrningu á sjókröfum standi í sérstökum kafla, eins og lagt er til í frumvarpi þessu. Er þar fylgt fordæmi annarra Norðurlandþjóða, er þær endurskoðuðu ákvæði siglingalaga um fyrningu, sbr. t. d. norskari lagabreytingar um það efni frá 1973 og 1974 og danska lagabreytingu frá 1974. Við endurskoðun hinna norrænu lagaákvæða um fyrningu reyndist nauðsynlegt að breyta ýmsum atriðum þetta varðandi eða bæta við nýjum liðum og stóðu þær breytingar ekki hvað síst í tengslum við hinar viðamiklu breytingar, sem gerðar voru í sama mund á ákvæðum siglingalaga um farmsamninga („Haag-Visby“-reglurnar) og um flutning á farþegum og farangri þeirra. Er nú lagt til, að ákvæði íslensku siglingalaganna um fyrningu á sjókröfum verði að mestu leyti færð til samræmis við hliðstæðu ákvæði í siglingalögum annarra Norðurlandþjóða.

Um 215. gr.

Grein þessi svarar til 1. mgr. 233. gr. l. 66/1963, en hér er lagt til að gerðar verði ýmsar efnisbreytingar.

1. töluliður.

Samhljóða 1. tölulið eftir gildandi lögum.

2. töluliður.

Samhljóða fyrri hluta 2. töluliðs eftir gildandi lögum.

3. töluliður.

Þessi liður er nýmæli, sem stendur í tengslum við ákvæðin í V. kafla frumvarpsins um farþegaflutninga.

4. töluliður.

Sama og um 3. tölulið.

5. töluliður.

Sama og um 3. tölulið.

6. töluliður.

Þessi liður er nýmæli sem stendur í tengslum við ákvæðin í IV. kafla frumvarpsins um farmflutninga.

7. töluliður.

Svarar að nokkru leyti til 3. töluliðs eftir gildandi lögum.

8. töluliður.

Samhljóða 4. tölulið eftir gildandi lögum.

9. töluliður.

Að mestu leyti samhljóða 5. tölulið eftir gildandi lögum.

10. töluliður.

Sama efnis og 6. töluliður eftir gildandi lögum.

Um 216. gr.

Um einn þátt þessa efnis ræðir nú í 2. tölulið 1. mgr. 233. gr. gildandi laga, en nauðsynlegt er, að sett verði ítarlegri ákvæði um fyrningu á endurkröfum. Ákvæðið þarfnast ekki nánari skýringar.

Um 217. gr.

Ákvæði þetta er nýmæli, sem skýrir sig sjálf.

Um 218. gr.

Ákvæðið er að verulegu leyti sama efnis og 3. mgr. 232 gr. l. 66/1963.

UM XIII. KAFLA

Ákvæði um sjópróf (fremur fá, efnislítill og ófullnægjandi) gefur nú að finna í tveimur lagabálkum, þ. e. í 39. gr. l. 66/1963 og í 39. gr. l. 52/1970 um eftirlit með skipum (eftir breytingu með l. 34/1981, þar sem ákvæði um sjópróf í 206. gr. l. 85/1936 var í breyttri mynd, „flutt“ yfir í l. 52/1970 og 40. gr. síðastnefndra laga þá einnig breytt, — sjá einnig l. 28/1981). Rétt þykir, að öll efnisákvæði um sjópróf standi saman í einum lagabálki, þ. e. siglingalögum, og er því jafnhliða þessu frumvarpi lagt fram frumvarp um breyting á l. 52/1970, þar sem gert er ráð fyrir því, að 39. gr. þeirra laga falli brott. Er efni þeirrar greinar, í stórum dráttum, tekið upp í þetta frumvarp til siglingalaga, en jafnframt er hér um að ræða heildarendurskoðun á lagareglum um sjópróf og m. a. gert ráð fyrir tilteknum nýmælum. Eiga hin nýju eða breyttu ákvæði að samræmast betur þörfum tímans en núgildandi ákvæði. Við samningu þeirra var í talsverðum mæli fylgt fyrirmynd úr hliðstæðum ákvæðum í norrænum siglingalögum, en efnið þó að sjálfsögðu samræmt íslenskum aðstæðum.

Um 219. gr.

Hér er um að ræða endurskoðað efni 1. og 2. mgr. 39. gr. l. 66/1963. Í greininni eru rakin þau atvik, sem leiða til þess að skylt er að halda sjópróf, án þess að sérstök ósk liggja fyrir um það frá þartilbærum aðilum, sbr. hins vegar 220. gr. frumvarpsins. Ákvæðið skýrir sig að öðru leyti sjálf.

Tekið skal fram, að ef t. d. slys verður meðan skip liggur í höfn og með þeim hætti að ákvæðin í 219. gr. eiga ekki beinlínis við, er ákvæðum greinarinnar alls ekki ætlað að koma í veg fyrir, að annars konar rannsókn (þ. e. rannsókn lögreglu og/eða Rannsóknarlögreglu ríkisins og eftirfarandi dómsrannsókn, ef um hana verður að ræða) fari þá fram á venjulegan hátt, sbr. 12. tl. 2. gr. l. 74/1974.

Um 220. gr.

Í 219. gr. frumvarpsins er mælt fyrir um **skyldu** til að láta fara fram sjópróf, án þess að hagsmunaeigendur eða opinberir aðilar krefjist þess, en rétt þykir, að nánar tilteknir aðilar hafi auk þess **heimild** til að krefjast þess, að sjópróf fari fram. Eru ákvæði frumvarpsins um það efni mun skýrari og fyllri heldur en er að gildandi rétti. Ákvæðin í 2., 3. og 4. mgr. eru sérstaklega sett með tilliti til þeirra öryggishagsmuna við siglingar o. þ. h., sem íslenskum yfirvöldum ber að gæta og vernda, enda þótt erlend skip eigi í hlut. Er þá lögsaga á þessu sérstaka sviði látin ná til allra erlendra skipa, ef slys verður á þeim meðan þau eru í íslenskri landhelgi, og án tillits til þess hvorrar þjóðar þeir menn eru, sem tjón kann að bitna á, en ella verða hagsmunir íslenskra aðila að réttlæta kröfu um að sjópróf sé haldið. Skilyrði er þó, að skipið hafi komið til íslenskrar hafnar eftir að slysið varð.

Um 221. gr.

Ákvæði þetta er nýmæli. Oft hefur þótt skorta á, að skýrslutaka eða annars konar upplýsingaöflun í sjóprófi sé nægilega markviss og er þessu ákvæði ætlað að veita aukna leiðbeiningu og aðhald í því efni.

Rétt þykir, að í lögum sé kveðið skýrt á um heimild dómara til að leita aðstoðar lögreglu og/eða Rannsóknarlögreglu ríkisins, svo sem lagt er til í 2. mgr.

Um 222. gr.

Þau atriði, sem hér eru talin, eiga sér flest hliðstæðu í gildandi rétti, en birtast hér í breyttri mynd. Greinin þarfnast ekki sérstakrar skýringar.

Um 223. gr.

Fyrsti málslíður greinarinnar á sér fyrirmynd í upphafsákvæði 39. gr. l. 52/1970 (eftir breytinguna með l. 34/1981, eftir að sjódomar höfðu verið lagðir niður með l. 28/1981). Síðari ákvæði greinarinnar eiga sér nokkra fyrirmynd í 3.—5. mgr. 39. gr. l. 66/1963.

Um 224. gr.

Þarfnast ekki skýringar.

Um 225. gr.

Hér er að mestu um að ræða endurskoðað efni 3. mgr. 39. gr. l. 66/1963. Miðar þetta ákvæði að því, að sjópróf verði sem best undirbúin.

Um 226. gr.

Hér er að mestu um að ræða endurskoðað efni 39. gr. l. 52/1970 (sbr. l. 34/1981) og þarfnast greinin ekki frekari skýringar.

Um 227. gr.

Ákvæðið miðar að því, að þær upplýsingar, sem fram koma í sjóprófi, verði sem áreiðanlegastar, og skýrir það sig að öðru leyti sjálft.

Um 228. gr.

Parfnast ekki skýringar.

Um 229. gr.

Þau tilvik sem leitt gætu til undantekningar frá almennu reglunni samkvæmt þessu ákvæði verða væntanlega fátíð, en hér er einkum átt við það, að vönduð lögreglurannsókn hefur farið fram og ekki er líklegt, að sjópróf muni leiða neitt nýtt í ljós.

Um 230. gr.

Hér er um mikilvægt nýmæli að ræða, sem á sér beina fyrirmynd í siglingalögum annarra Norðurlandþjóða. Væntanlega verður nefnd af því tagi, sem hér um ræðir, aðeins skipuð í algerum undantekningartilvikum, þegar ætla verður að rannsóknin verði svo viðamikil, margslungin eða háð samhæfingu fjölbreyttrar sérfræðikunnáttu, að hún sé af þeim sökum ofviða dómstólum eftir venjulegum starfsaðferðum við sjópróf. Tryggt verður að vera, að í rannsóknarnefnd eigi, hverju sinni, sæti hinir hæfustu menn sem völ er á, en að öðru leyti þykir rétt, að ráðherra geti sett nánari reglur um starfsemi rannsóknarnefndar af þessu tagi. Ekki þykir rétt að binda í lögum fjölda nefndarmanna, heldur verður í því efni að miða við þarfir hverju sinni.

Um 231. gr.

Parfnast ekki skýringar.

UM XIV. KAFLA

Um 232. gr.

Ákvæðið í 232. gr. frumvarpsins er nýmæli, sem á sér ekki heldur hliðstæðu í siglingalögum annarra Norðurlandþjóða. Er hér lagt til, að heimilt sé að koma á fót föstum gerðardómi, skipuðum einum eða fleiri óvilhöllum mönnum, sem dæmi um ágreining út af lögskiptum eða stöðu manna, sem siglingalög taka til. Skilyrði þess er þó, að báðir (eða allir) málsaðilar óski gerðardómsmeðferðar um ágreiningsefni þeirra. Gerðardómsmeðferð máls er að jafnaði, þegar réttilega er að verki staðið, mun skjótvirkari en venjuleg dómstólameðferð, enda einfaldari í sniðum, og hefur oft minni kostnað í för með sér. Úrskurðir gerðardóms eru að vísu að jafnaði ekki aðfararhæfir, en reynslan sýnir, að aðilar hlíta yfirleitt niðurstöðunni á sama hátt og venjulegum dómi. Að sjálfsögðu er málsaðilum á því sviði, sem hér um ræðir, ætíð heimilt að koma saman um að einhver maður sem á það fellst (eða fleiri menn saman) skeri endanlega úr máli þeirra, og málið á þann veg undanskilið almennri dómstólameðferð, en þá verða aðilar einnig að bera allan kostnað sem af því hlýst. Þessi réttarfarsheimild stendur aðilum að sjálfsögðu framvegis til boða, þótt ákvæðið í 232. gr. frumvarpsins verði lögtekið, en augljóst hagræði getur hins vegar verið af því, ef starfandi er fastur gerðardómur, sem skipaður er hæfum, óvilhöllum og þjálfuðum mönnum og sem kostaður er af opinberu fé. Enda þótt málskostnaður, annar en laun gerðardómsmanna og annar kostaður við störf gerðardómsins, sé borinn af málsaðilum á sama hátt og nú er, myndi þessi kostur hafa í för með sér verulegan sparnað fyrir þá, miðað við það að þeir þyrftu einnig að greiða dómendunum. Fyrir ríkissjóð yrði vart um aukna greiðslubyrði að ræða frá því sem nú er, því að ella færu mál þau, sem skjóta mætti til gerðardómsins, fyrir almenna dómstóla, sem kostaðir eru af almannafé, og auk þess að

jafnaði yfirhlaðnir störfum. Einnig má ætla að í starfi gerðardómsins myndist samræmi í dómsúrlausnum umfram það, sem líklegt er að geti nokkru sinni orðið milli hinna einstöku héraðsdómaraembætta eða jafnvel innan stórra dómaraembætta. Stuðlar það að auknu réttaröryggi á þessu sviði.

Ákvæði þetta um fastan gerðardóm á sér hliðstæðu í frumvarpi til nýrra sjómannaalaga, sem nefndin hefur samið, og þykir eðlilegt, að svipuð regla gildi að þessu leyti á efnissviðum sjómannaalaga og siglingalaga.

UM XV. KAFLA

Um refsingar og önnur viðurlög eru nú ákvæði í XI. kafla l. 66/1963 (234.—242.). Í frumvarpinu er gert ráð fyrir nokkrum breytingum frá því sem er eftir núgildandi lögum, og er þar helst að nefna breytingu á 239. gr. laganna, sbr. 238. gr. frumvarpsins. Að öðru leyti er efnissvið kaflans hið sama og er eftir gildandi lögum, nema varðandi ákvæðið í 241. gr. um refsíabyrgð útgerðarmanns.

Um 233. gr.

Sama efnis og 234. gr. l. 66/1963 með smávægilegum orðalagsbreytingum.

Um 234. gr.

Samhljóða 235. gr. l. 66/1963.

Um 235. gr.

Nánast samhljóða 236. gr. l. 66/1963.

Um 236. gr.

Samhljóða 237. gr. l. 66/1963.

Um 237. gr.

Samhljóða 238. gr. l. 66/1963.

Um 238. gr.

Þessi grein frumvarpsins svarar til 239. gr. l. 66/1963, en lagt er til, að allmiklar breytingar verði gerðar frá því sem er að gildandi lögum.

1. mgr.

Sama efnis og l. mgr. 239. gr. gildandi laga, nema hvað tímalengd fangelsisvistar er nú ótiltekin og síðasti hluti l. mgr. 239. gr. fellur niður.

2. mgr.

Hér er um nýmæli að ræða. Rétt er, að í lögum sé sérstaklega mælt fyrir um þetta atriði sökum þess, að mjög miklar kröfur verður að gera til skipstjóra í þessu efni. Hann hefur í öllum efnum hið ædsta vald um borð í skipi sínu og ber hina ríkustu ábyrgð. Ákvæðinu verður beitt, enda þótt tjón hafi ekki hlotist af skv. l. mgr. Ákvæði í þessa átt á sér fyrirmynd í siglingalögum Dana og var því bætt inn í löginn þar árið 1973.

3. mgr.

Ákvæði þetta hefur í för með sér nokkra breytingu frá því sem er eftir gildandi lögum. Er ákvæðið að mestu sniðið eftir hliðstæðum fyrirætlum í 77. gr. frumvarps til nýrra sjómannalaga, sem nefndin hefur samið, en þarfnast eigi nánari skýringar. Eðlilegt þykir að samræmi sé milli siglingalaga og sjómannalaga að þessu leyti.

4. mgr.

Ákvæðið svarar að nokkru leyti til 3. mgr. 239. gr. núgildandi laga, en hér er þó gert ráð fyrir nokkrum nýmælum, sem til bóta horfa, en ákvæðið skýrir sig að öðru leyti sjálft.

5. mgr.

Ákvæði þetta á sér hliðstæðu í 12. mgr. 80. gr. umferðarlaga nr. 40/1968.

6. mgr.

Þarfnast ekki skýringar.

Um 239. gr.

Samhljóða 240. gr. l. 66/1963.

Um 240. gr.

Samhljóða 241. gr. l. 66/1963.

Um 241. gr.

Ákvæði þetta er nýmæli. Nauðsynlegt er, að refsing sé lögmælt í þessu tilfalli og felst í því verulegt aðhald fyrir útgerðarmenn. Að öðru leyti vísast til greinargerðar með 172. gr. frumvarpsins.

Um 242. gr.

Svarar að mestu til 242. gr. l. 66/1963, en ákvæðið er þó gert glegggra en nú er.

UM XVI. KAFLA.

Gildistaka og brottfallin lög.

Um 243. gr.

Greinin þarfnast ekki sérstakrar skýringar.