

**Nd. 1041. Frumvarp til siglingalaga. [149. mál]**

(Eftir 2. umr. í Nd., 29. maí.)

Samhljóða þskj. 154 með þessum breytingum:

2. gr. hljóðar svo:

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 eða
3. er skipið er ekki talið þess virði að við það sé gert.

Öll þau atriði, sem eru talin í 1. mgr., skulu sönnuð með skoðunargerð dómkvaddra manna eða annarra sem að lögum eru til þess bærir.

6. gr. hljóðar svo:

Skipstjóri annast um að skip sé haffært og að það sé vel útbúið, nægilega mannað og búið vatni og vistum til fyrirhugaðrar ferðar, auk öryggisbúnaðar eftir þeim ákvæðum í lögum og reglugerðum sem um hann gilda. Skylt er honum að annast um að skip sé vel búið til að taka við farmi og flytja hann, að skip sé ekki offermt, farmur sé vel búkaður og lestarop tryggilega lukt 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 eftir því sem mælt er fyrir um í lögum um eftirlit með skipum.

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 hætta 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 mengunarlögsögu Íslands.

9. gr. hljóðar svo:

Samgönguráðherra setur reglur um skipsbækur, færslu þeirra og varðveislu, 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 er nauðsyn á því. Þetta á þó ekki við hafi skip rekist á erlent skip og ekki er á samsvarandi hátt veittur 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 á því máli.

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

20. gr. hljóðar svo:

Laskist skip á ferð svo að bæta verði að mun eða tefja það í umtalsverðan tíma er skipstjóra skylt að láta skoðunar- og matsgerð fara fram. Skulu matsmenn kanna skemmdir og segja álit sitt um hvað aðhafast skuli til að bæta skip, hvað það muni kosta og hve mikils virði skipið sé þá óbætt.

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 gera aðrar ráðstafanir til að verja farminn skemmdum 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 hvernig hagkvæmast verði úr ráðið.

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

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

26. gr. hljóðar svo:

Farmflytjandi skal sjá um að skip sé haffært, nægilega mannað, birt af vistum og búnaði og hafa lestarrými, kæli- og frystirými og aðra hluta skipsins, þar sem farmur er geymdur, í fullnægjandi ástandi til móttöku, flutnings og varðveislu farms.

39. gr. hljóðar svo:

Farmsamningshafi skal færa vöru að skipshlið en farmflytjandi annist fermingu hennar, 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.

42. gr. hljóðar svo:

Sendandi skal sjá um að vara, sem er eldfim, hætt við sprengingu eða hættuleg að öðru leyti skipi eða áhöfn, sé merkt samkvæmt gildandi reglum um flutning á hættulegum varningi. Honum er einnig að öðru leyti skylt að veita þá fræðslu um vöruna sem nauðsynleg er til að varna tjóni.

68. gr. hljóðar svo:

Skemmist farmur eða glatist meðan hann er í vörslu 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 stjórnök 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. sjóránnum eða öðrum þjóðfélagsfjandsamlegum aðgerðum,
- g. haldi sem lagt er á eða af öðrum skerðingum sem valdhafar, stjórnvöld eða þjóðir grípa til, svo og af haldi sem lagt er á samkvæmt réttarreglum,
- h. sóttkvíartálmun,
- i. athöfn eða athafnaleysi vörusendanda eða eiganda vöru, umboðsmanns hans eða fulltrúa,

- j. verkfalli, verkbanni 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. rýrnun á vöru eða sérstökum eiginleika hennar eða eigin ágalla vörunnar,
- n. ófullnægjandi þökkun,
- 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 yfirsjónar eða vanrækslu.

69. gr. hljóðar svo:

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 og er honum ekki skylt að greiða skaðabætur.

Nú er farmflytjanda kunnugt um eiginleika vörunnar við lestun og er honum engu síður eftir atvikum heimilt að flytja vöruna í land, gera hana óskaðlega eða eyðileggja hana ef síðar kemur upp slík hætta 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. hljóðar svo:

Bætur samkvæmt 68. gr. skal ákveða eftir því verðgildi sem varan mundi hafa haft ósködduð 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 þökkun er í þannig búnað, teljast eitt stykki eða flutningseining þegar beitt er ákvæðum 2. mgr. Með þeim undantekningum, sem að framan greinir, skal slíkur gámur, bretti eða flutningsbúnaður teljast vera ein eining eða stykki, sbr. 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 mundi sennilega hljótast af.

71. gr. hljóðar svo:

Nú hefur vara verið afhent án þess að viðtakandi hafi látið farmflytjanda í té skriflega tilkynningu um að vara hafi orðið fyrir tjóni 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 orðið fyrir tjóni 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. hljóðar svo:

Ákvæðunum um varnir af hálfu farmflytjanda og um 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. hljóðar svo:

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 annars en farmflytjanda, 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.

87. gr. hljóðar svo:

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

102. gr. hljóðar svo:

Í farmskírteini skal enn fremur greint ef farmsendandi krefst þess:

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.

120. gr. hljóðar svo:

Með „farsala“ er í þessum kafla átt við þann sem í atvinnuskyni eða gegn þóknun í viðskiptaaugnamíði 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 farsamningi eða farmskírteini eða skjali sem notað er við vöruflutninga.

122. gr. hljóðar svo:

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

127. gr. hljóðar svo:

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

Ákvæði sjómannalaga 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.

152. gr. hljóðar svo:

Hafi eigi verið samið á annan veg fer fullnaðarmat og niðurjöfnun sameiginlegs sjóttjóns fram á þeim stað sem útgerðarmaður velur.

Niðurjöfnun sjóttjóna annast löggiltir niðurjöfnunarmenn sjóttjóna eða, ef þess er alls ekki kostur, tveir dómkvaddir menn. Ágreining um réttmæti niðurjöfnunar má bera undir dómstóla.

159. gr. hljóðar svo:

Pegar meta skal sök á árekstri samkvæmt 158. gr. skal dómari einkanlega gefa gaum að því hve langan tíma skipstjórnarmaður hafði til að gera sér grein fyrir aðstæðum.

172. gr. hljóðar svo:

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 slysbótum er á hann kunna að falla samkvæmt 1. mgr. sem hér segir:

1. Dánarbætur:

- a. 360 000 kr. 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. 140 000 kr. til viðbótargreiðslu skv. a-lið ef bætur greiðast samkvæmt c- eða d-lið og skiptast á sama hátt og bætur samkvæmt a-lið.
- c. Mánaðarlegar bætur til eftirlifandi maka í þrjú ár ber að greiða samkvæmt a-lið 1. mgr. 35. gr. laga um almannatryggingar. Við andlát eftirlifandi maka ganga greiðslur þessar ekki í arf. Nú er eftirlifandi maki 45 ára eða eldri þegar slys ber að höndum og eigi með barn eða börn á framfæri sínu sem bætur taka eftir d-lið þessa tölulíðar og skal hann þá njóta bótanna í sex ár frá því að slys varð. Ákvæði þessi skerða í engu réttindi maka vegna slysa sem orðið hafa fyrir gildistöku laga þessara.
- d. Mánaðarlegar bætur til barna að 18 ára aldri ber að greiða á hverjum tíma samkvæmt c-lið 1. mgr. 35. gr. laga um almannatryggingar.

2. Slysadagpeningar og örorkubætur:

- a. Dagpeningar sem greiðast eftir sömu reglum og dagpeningar samkvæmt 33. gr. laga um almannatryggingar, þó þannig að heildarupphæð dagpeninga sé aldrei hærri en þau laun sem hinn slasaði hafði fyrir slysið.
- b. Vegna varanlegrar örorku greiðast bætur á eftirfarandi hátt: 9 100 kr. fyrir hvert örorkustig á bilinu frá 1—25%, 18 200 kr. á bilinu frá 26—50% og 27 300 kr. fyrir hvert örorkustig umfram 50%.

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 starfsaldursþrepi) og skal Hagstofa Íslands birta tilkynningar um breytingar á framangreindum upphæðum eigi sjaldnar en á þriggja mánaða fresti.

174. gr. hljóðar svo:

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 á skipi 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.

184. gr. hljóðar svo:

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 og skal þess gætt að sjóðurinn sé ávaxtaður á eðlilegan hátt.

187. gr. hljóðar svo:

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

Ákveða skal í úrskurði 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.

196. gr. hljóðar svo:

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.

Dómari getur falið löggiltum niðurföfnunarmanni sjóttjóna að gera tillögur um eða annast tiltekin og afmörkuð verkefni sem á dómara hvíla samkvæmt ákvæðum þessa kafla, en þeir aðilar, sem hagsmuna hafa að gæta, geta þó ætíð borið ákvarðanir, tillögur eða athafnir niðurföfnunarmanns undir dómara.

199. gr. hljóðar svo:

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 ef hann hefur verið staðfestur með dómi eða dómsátt og útdrætti úr dóminum eða dómsáttinni hefur ekki verið þinglýst innan sex vikna frá því að dómur var upp kveðinn eða dómsátt gerð.

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. hljóðar svo:

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 vikur fyrir sjóveðréttindum í skipi en gengur fyrir sammingsbundnum veðréttindum og öðrum eignarhöftum.

204. gr. hljóðar svo:

Eftirtaldir 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 stöðumboði sínu hafa gert fyrir hönd farmeiganda, svo og endurgjaldskröfur þeirra ef þeir hafa lagt fram fé til lúkningar kostnaði vegna farms; 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 töf við fermingu eða affermingu eða í ferð skipsins.

220. gr. hljóðar svo:

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. 1. 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 geta þá Siglingamálastofnun ríkisins eða rannsóknarnefnd sjóslysa krafist þess að sjópróf séu haldin ef skipið erstatt í íslenski höfn.

Pegar skip, sem um ræðir í 2. og 3. mgr., erstatt í íslenski höfn, geta Siglingamálastofnun ríkisins eða rannsóknarnefnd sjóslysa krafist þess að skipið fái eigi tollvegabréf fyrir en sjópróf hefur verið haldið.

Véltjóri, meiri hluti skipshafnar, stjórn stéttarfélags eða félag viðkomandi sjómanna geta farið fram á að haldið verði sjópróf og skal þá leggja fram skriflega og rökstudda ósk þar um.

221. gr. hljóðar svo:

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 hæfðni skips 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, skal leita aðstoðar lögreglu (Rannsóknarlögreglu ríkisins) við skýrslutöku, vettvangskonun og aðra þætti málsrannsóknar eftir því sem frekast verður við komið, einkum þó ef manntjón hefur orðið eða meiri háttar líkamstjón. Skal lögð á það áhersla að lögreglurannsókn hefjist sem fyrst eftir að slys varð eða skip kom



til hafnar. Lögregluþyrirvöld skulu, svo fljótt sem við verður komið, hafa samband við Siglingamálastofnun ríkisins og rannsóknarnefnd sjóslysa og gefa fulltrúum þeirra kost á að vera viðstaddir frumrannsókn slyss, en eigi skal fresta upphafi lögreglurannsóknar af þeim sökum einum að þessu skilyrði sé eigi fullnægt. Skulu skipstjóri og skipverjar, svo og útgerðarmaður skips, veita alla þá aðstoð er þeir geta í té látið vegna lögreglurannsóknar. Niðurstöður og gögn lögreglurannsóknar skulu lögð fram í sjóprófi svo skjótt sem auðið er, en eigi skal fresta upphafi sjóprófs af þeim sökum einum að þau liggja enn eigi fyrir.

Forðast skal að spilla eða afmá verksummerki eftir slys í skipi fyrir en lögregluþyrirvöld hafa heimilað það.

Skipstjóra er skylt að óska eftir því að lögreglurannsókn vegna mannskaða eða meiri háttar líkamstjóns, sem greinir í 2. mgr., fari fram. Skipstjóri skal eigi halda skipi úr höfn þar sem lögreglurannsókn fer fram nema í samráði við lögregluþyrirvöld.

Skipstjóra eða þeim, er kemur í hans stað, er skylt að annast skráningu og tilkynningu allra slysa er verða á skipi eftir nánari reglum er samgönguráðuneytið setur í samráði við Tryggingastofnun ríkisins. Skráningar- og tilkynningarskyldan tekur m. a. til hvers konar vinnuslysa á sjó, eitrana, atvinnusjúkdóma og annarra þeirra atvika sem þýðingu kunna að hafa í því sambandi.

222. gr. hljóðar svo:

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 koma 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. Útgerðarmaður skips eða skipstjóri skal þá þegar tilkynna Siglingamálastofnun ríkisins um þessa ráðstöfun.

226. gr. hljóðar svo:

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 föngum 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 skal dómurinn skoða skip ef telja má að slík skoðun geti skipt einhverju máli fyrir rannsókn slyss og jafnframt skal dómurinn framkvæma eða láta framkvæma aðra þá skoðun sem nauðsyn ber til.

Þegar halda skal sjópróf ber dómara að tilkynna Siglingamálastofnun ríkisins þar um.

Siglingamálastofnun ríkisins ber að láta starfsmann 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.

Það, sem í grein þessari segir um Siglingamálastofnun ríkisins, skal einnig eiga við um rannsóknarnefnd sjóslysa, sbr. 45. gr. laga nr. 52/1970.

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

230. gr. hljóðar svo:

Samgönguráðherra er heimilt að skipa sérstaka nefnd kunnáttumanna til að rannsaka tiltekin sjóslys ef ríkar ástæður mæla með því, t. d. ef stórslys hefur orðið eða líkur benda til að rannsókn muni verða óvenjuumfangsmikil. Hafi sjópróf eigi farið fram má láta það niður falla. Formaður nefndarinnar skal ætíð vera embættisdómari eða lögfræðingur með embættisgengi til dómara starfa og með kunnáttu og reynslu í sjórétti ef kostur er en aðrir nefndarmenn skulu vera sérfróðir, hver á sínu sviði.

Nefnd, sem skipuð er skv. 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 vettvangskönnun, gilda sömu reglur og í opinberum dómsmálum, eftir því sem við getur átt. Nefndin ákveður sjálf hvort fundir hennar séu opnir eða lokaðir og hverjar upplýsingar séu veittar um framvindu rannsóknar. Nefndin getur leitað til Siglingamálastofnunar ríkisins og rannsóknarnefndar sjóslysa, sbr. 45. gr. 1. nr. 52/1970, við rannsókn máls, eftir því sem tilefni er til. Embættisdómurum eða lögreglustjórum á hverjum stað er skylt að aðstoða nefndina við skýrslutöku og aðra þætti málsrannsóknar, eftir því sem aðstæður leyfa. Einnig getur nefndin kallað til sérfræðinga eða leitað aðstoðar rannsóknastofnana, svo og Landhelgisgæslu Íslands, í þágu rannsóknar máls og er þeim aðilum skylt að aðstoða nefndina við rannsóknina í heild eða einstaka þætti hennar.

Um starfshætti nefndarinnar skal nánar kveðið á í reglugerð sem samgönguráðherra setur.

Kostnaður vegna rannsóknar máls samkvæmt þessari grein skal greiddast úr ríkissjóði.

242. gr. hljóðar svo:

Ákvörðun um fyrirhugaða málshöfðun út af brotum gegn ákvæðum þessa kafla skal tilkynnt samgönguráðuneyti.