

SIGLINGALÖG

FORSETI ÍSLANDS

gjörir kunnugt: Að ég samkvæmt 15. gr. laga nr. 15 20. apríl 1963, um breyting á siglingalögum, nr 56 30. nóvember 1914, hefi látið fella meginmál hinna fyrst nefndu laga, svo og 1. gr. laga nr. 40 19. maí 1930, inn í lög nr. 56 30. nóvember 1914 og gef þau út svo breytt:

I. KAFLI

Gildissvið laganna o. fl.

1. gr.

Lög þessi gilda um öll skip, sem skráð eða skráningarskyld eru á Íslandi. Þegar athafnir íslenzks 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 á því verður við komið; 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. — Skulu öll þessi atriði 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 rúmllestir að stærð eða meira, skal farið eftir reglum um fasteignir, eftir því sem við verður komið.

4. gr.

Nafnbreytingu á skipi má því aðeins leyfa, að allir eigendur þess séu því samþykkir. Áður en skráningarstjóri tekur hið nýja nafn á skipaskrá, skal hann senda dómara þeim, sem þinglýsingar annast, tilkynningu um nafnbreytinguna.

Nú er skip flutt milli skráningarumdæma, og skal þá skráningarstjóri í því umdæmi, sem skip var skrásett í, sjá um, að skráningarstjóranum í því umdæmi, sem skipið er flutt í, séu send eftirrit af öllum þinglesnum eignarhaftaskjölum, sem skipið varða, en hann skal þegar afhenda dómara þau til þinglýsingar, og má ekki skrásetja skipið fyrir en það hefur verið gert. Fyrir hinn nýja þinglestur skal ekkert gjald greiða.

5. gr.

Lögleg eignarhöft á skipi, sem ekki er skrásett hér á landi, halda gildi sínu, ef 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.

6. 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 gjald-daga 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 útgerð skipa.

7. gr.

Sé ekki annan veg fyrir mælt í lögum þessum, ábyrgist útgerðarmaður með öllum eignum sínum allar skuldbindingar, sem hann stofnar sjálfur eða aðrir fyrir hans hönd.

8. gr.

Útgerðarmaður ber ábyrgð á tjóni, sem skipstjóri, skipshöfn, hafnsögumaður eða aðrir, sem vinna í þágu skips, hafa valdið í starfi sínu með yfirsjónum eða vanrækslu. Ábyrgðin er takmörkuð samkvæmt ákvæðum IX. kafla.

Nú greiðir útgerðarmaður fé af þessum sökum, og bæti honum aftur sá, er tjóni olli.

9. gr.

Nú er félagsútgerð á skipi, og koma þá skuldbindingar allar, sem hvíla á félögum sem sjálfskulld, á þá aðeins að rétttri tiltölu við eign þeirra í skipi.

10. gr.

Ef skip er félags eign, skulu félagar kjósa sér útgerðarstjóra, og sé hann heimilisfastur hér á landi. Sé það skip skrásetningarskytt, skal senda tilkynningu um kosninguna til innritunar á skipaskrána.

Sækja má útgerðarstjóra að lögum um öll mál, sem snerta útgerðina. Nú er ekki kosinn útgerðarstjóri, og er þá rétt að sækja hvern af félögum, er vill, í útgerðarmálum. Sækja má féлага hvort er vill á varnarþingi hans eða skipsins.

11. gr.

Útgerðarstjóri getur, samkvæmt stöðu sinni, gert alla löggæringa, sem útgerð almennt krefur, svo fullgilt sé gagnvart öðrum mönnum. Hann getur því ráðið skipstjóra, látið hann fara og gefið honum fyrirskipanir; svo getur hann og veitt viðtöku fé, sem útgerðinni greiðist. Hann getur og verið réttur sóknar- og varnaraðili útgerðarinnar. Hins vegar er útgerðarstjóra ekki frjálst að taka fé að láni fyrir hönd útgerðarinnar, að selja skip eða veðsetja eða kaupa tryggingu á skipi, nema sérstök heimild komi til.

Nú takmarka útgerðarmenn með sérstökum fyrirmælum valdsvið útgerðarstjóra frá því, sem það er almennt talið og hér hefur verið greint, og er þá sú takmörkun ógild gagnvart öðrum mönnum, sem við útgerðarstjóra semja og eru eigi vitandi um hana.

12. gr.

Nú skal útkljá einhver málefni útgerðarinnar með atkvæðagreiðslu félagsmanna, og ráða þá atkvæði þess eða þeirra, sem meira eiga en helming skipsins. Þó er nóg,

að þeir eigi hálf skipið, ef útgerðarstjóri er þeim samþykkur, þó ekki sé hann félagsmaður. Nóg er og helft skipseignar til kosningar útgerðarstjóra; hljóti tveir jöfn atkvæði, skal hlutkesti ráða.

Fari samþykktir í bága við efni útgerðarsamnings eða taki út fyrir tilgang útgerðarinnar, eru þær því aðeins lögmætar, að allir félagsmenn samþykki.

13. gr.

Um heimild útgerðarstjóra til samninga og annarra athafna fyrir hönd útgerðarmanna skulu gilda gagnvart þeim hinar almennu reglur um umboð. Skylt er útgerðarstjóra, ef atvik og ástæður meina það ekki, að kveðja félagsmenn til ráðstefnu eða afla sér á annan hátt vitneskju um vilja þeirra um öll mikilsverð mál-efni, sérstaklega ef skipinu eru ætlaðar verulega ólíkar ferðir eða flutningur eða nýjar veiðiaðferðir, svo og ef ráða skal skipstjóra eða setja hann af eða bæta skip að mun.

14. gr.

Heimilt skal jafnan félögum þeim, sem meira eiga en hálf skip, að setja útgerðarstjóra af.

Nú á hann hálf skipið eða meira, og getur dómari þá svipt hann stöðunni, ef hluthafi krefst og dómari finnur nægar sakir til, og skipað annan útgerðarstjóra til bráðabirgða.

15. gr.

Skylt er útgerðarstjóra að hafa sérstaka reikninga yfir öll viðskipti útgerðarinnar, þau er undir hann koma, og gera á þeim öllum full skil. Hafi félagar ekki aðra skipan á gert, skal hann hafa gert þeim skil fyrir almanaksár hvert, áður 3 mánuðir séu liðnir frá lokum ársins.

16. gr.

Nú eru gerð reikningsskil, og er þá útgerðarstjóra skylt að senda reikningana hverjum einstökum félagsmanni eða leggja þá fram til sýnis. Rétt á hver félagsmaður á því, til tryggingar, að sjá reikningsbækur útgerðarinnar og fylgiskjöl og einkanlega reikninga skipstjóra.

Nú mótmælir einhver reikningum útgerðarstjóra og er þó eigi um misreikning eða svik að ræða, og skal þá fram fylgja mótmælunum með lögsókn áður eitt ár sé liðið frá því er reikningsskil voru af hendi innt og félagsmönnum sagt til þeirra.

17. gr.

Skylt er félagsmanni að greiða allan útgerðarkostnað að rétttri tiltölu við eign hans í skipi. Vanræki félagsmaður að greiða skylduhlut sinn og hafi þó verið krafinn, og greiði útgerðarstjóri þann hluta eða annar af félagsmönnum, og skal þá hinn lúka það fé og vexti, 8 af hundraði, á ári, frá því greiðsla fór fram, og þar að auki þau tryggingariðgjöld, sem sá, er galt fyrir hann, kann að hafa greitt til tryggingar sér. Veðrétt á lánssali í skipshluta þess, er hann galt fyrir, og ágóða þeim, sem í hans hlut kemur, og skal sá veðréttur ganga fyrir öðrum eldri samningsveðrétti í þeim skipshlut, en þoka skal hann fyrir sjóveði því, sem getur hér í X. kafla, svo og fyrir eldra samningsveði í öllu skipi; en hafin skal málssókn til lúkningar kröfunni áður ár sé liðið frá því er hann greiddi féð; missi ella veðsins.

18. gr.

Nú er skipinu ráðin ný ferð eða ráðnar bætur á því að lokinni ferð og krafið framlaga til og einhver félagsmanna hefur ekki lagt þeim samþykktum atkvæði sitt, og skal honum þá heimilt að segjast úr þeim framlögum með því að láta af

hendi sinn hlut í skipi endurgjaldslaust, svo framarlega sem ekki hvíla sérstök eignarhöft á hluta hans. Nú vill hann neyta þessarar heimildar, og skal hann þá skýra útgerðarstjóra frá því bréfllega svo snemma, að útgerðarstjóri viti það áður 8 dagar séu liðnir frá því er samþykktin var gerð eða frá því er honum var skýrt frá henni, ef hann var ekki viðstaddur samþykktargerðina. Jafna skal hlut þess, er úr gekk, á hluti sameignarmanna hans að rétttri tiltölu við stærð þeirra hluta, er þeir áttu áður.

Ef keypt hefur verið váttrygging á hlut þess, er úr gekk, og hún er enn í gildi við eigendaskiptin, greiða hinir nýju eigendur iðgjald fyrir hana, einn fyrir alla og allir fyrir einn, fyrir það sem eftir er tryggingartímans.

19. gr.

Jafna skal á félagsmenn skaða og ábata á útgerðinni að rétttri tiltölu við eign þeirra í skipi.

Nú reynist, að gerðum reikningsskilum, að tekjuleifar eru, og skal þeim þá skipt upp meðal félagsmanna, sé þeirra ekki þörf til nauðsynja útgerðarinnar.

20. gr.

Ekki slitur það samútgerð skips, þótt skipshluti verði eign annarra manna eða félagsmaður deyi, verði sviptur fjárforráðum eða gjaldþrota.

Heimilt er félagsmanni að selja hluta sinn öðrum mönnum án samþykkis sameigenda; þó er ólögmet sala skipshluta, jafnvel þótt nauðungarsala sé, nema allir félagsmenn samþykki, ef salan sviptir skipið heimild til skrásetningar á íslenskar skipaskrár.

Nú er skipshluta afsalað öðrum manni til eignar en sameiganda, og á þá hver sameigandi rétt á að leysa til sín hlutann, enda bjóði hann hinum nýja eiganda innlausnarféð, eða fullnægjandi tryggingu, ef lausnarféð er ekki að fullu ákveðið, innan hálf mánaðar eftir þann dag, er eigendaskiptin voru tilkynnt, samkvæmt 21. gr., 2. málsg. Ef málsaðilar verða ekki á eitt sáttir um innlausnarféð, þá skal upphæð þess ákveðin með lögmatu mati; þó má hún aldrei lægri vera en kaupverð það, er hinn nýi eigandi greiddi. Ef hinn nýi eigandi vill ekki láta hluta sinn lausan án málssóknar, skal mál hafið áður en 3 mánuðir séu liðnir frá tilkynningunni samkvæmt 21. gr. Nú er skipshluti seldur á uppboði og útgerðarstjóri hefur fengið tilkynningu um það viku áður en það er haldið, og eiga sameigendur þá ekki innlausnarrétt. Ef fleiri en einn sameigenda krefjast innlausnar samtímis, eiga þeir allir innlausnarrétt að rétttri tiltölu við hluta hvers þeirra í skipinu. Nú hefur einn sameigenda neytt innlausnarréttarins að fullu, og eiga þá hinir sameigendurnir eigi frammar innlausnarrétt að því sinni.

Verði skipshluti eign manns, sem ekki hefur rétt til þess að eiga íslenskt skip, sbr. 1. gr., á hver félagsmaður rétt á að krefjast sölu þess skipshluta á uppboði, nema eigandi hafi gert þá ráðstöfun áður 6 mánuðir séu liðnir, að skipið haldi heimild sinni til skrásetningar á íslensku skipaskrána. Svo skal að öllu fara með þá sölu sem nauðungarsala væri og sama gildi hafa.

21. gr.

Nú verður maður eigandi skipshluta, og eignast hann þegar gagnvart meðeigendum rétt þann og binzt skyldum þeim, sem bera réttum sameignarmanni. Hlíta skal hann og svo sem formaður hans samþykktum þeim, er skipseigendur gerðu áður hann varð eigandi, svo og öðrum framkvæmdum þeim, er þeir höfðu hafið þá, og svo þeim skyldum, er þeim fylgja. Rétt er og, að sameignarmenn hans færi honum til skuldajafnaðar þær kröfur, sem þeir áttu á formann hans og af sameigninni

stafa. Hann ábyrgist sem sameigandi gagnvart öðrum mönnum skuldbindingar þær allar, sem útgerðin tekst á hendur eftir það er hann varð félagsmaður.

Skylt er hlutsala að skýra útgerðarstjóra eða öllum sameignarmönnum frá eigendaskiptunum og sanna, að viðtakandi, sá er hann til nefnir, kannist við kaupin, en meðan hann gerir það ekki, getur hlutsali ekki skotið sér vegna eigendaskiptanna undan neinum þeim skyldum við sameigendur, er af sameigninni stafa. Ábyrgjast skal hann, unz eigendaskipti hafa verið tilkynnt skráningarstjóra, skuldbindingar sameigenda gagnvart öðrum mönnum, þær er gerðar voru eftir eigendaskiptin, ef þeir menn vissu þau ekki.

22. gr.

Peir félagsmenn, einn eða fleiri, sem meira eiga en hálf skipið, geta ákveðið, að sameigninni skuli slitið.

Þá getur hver félagsmaður krafizt, að slitið sé sameign: 1. ef skip missir heimild til skrásetningar á islensku skipaskrána án tilverknaðar hans eða samþykkis og er því máð af skipaskrá; 2. ef útgerðarstjóra er vikið frá með dómsúrskurði samkvæmt 14. gr.; 3. ef hann sannar, að útgerðarsamningurinn hafi verið verulega rofinn, eða gengið að öðru leyti á rétt hans í framkvæmdum eða forstöðu sameignarinnar; 4. ef það kemur í ljós við lok ferðar innanlands, að skuldir sameignar fari fram úr eignum hennar.

Verði ágreiningur í þessu síðasta atriði um verðmæti skips, skal það ákveðið með löglegu mati.

23. gr.

Nú er félagsútgerð slitið, og skal þá skipið selt á opinberu uppboði. Ef skipið er utanlands og greini menn á um, hvort það skuli flutt heim eða ekki, eða um uppboðsskilmálana, skal uppboðsrétturinn á heimili félagsútgerðar skera úr.

IV. KAFLI

Um skipstjóra.

24. gr.

Útgerðarmenn ráða skipstjóra eða útgerðarstjóri fyrir þeirra hönd. Ef einhver þeirra á meira en helming skips, á hann rétt til skipstjórnar, enda hafi hann til þess lögfull skilyrði. Greini menn á um skipstjórakaup, er heimilt að leita dómsúrskurðar.

25. gr.

Skipstjóri annast um, áður ferð er byrjuð, að skip sé haffært, og sér um það í tæka tíð, að það sé vel útbúið, nægilega vel mennt og birgt að vistum, hafi vatn og læknislyf, eldsneyti og aðrar vélanaúðsynjar, ef það er gufuskip. Skylt er honum að annast um, að lögboðin bendingaáhöld og björgunartæki, sæbréf og siglingaverkfæri séu á skipi.

Skylt er honum að annast um, að skip sé ekki offermt og farmur vel húlkaður, og til að tryggja hann sé séð fyrir nægu refti, undirbreiðum, hlerum, skorðum o. s. frv., og að lestarop séu tryggilega lukt og fleyguð. Sé farmur fluttur á þilfari, skal tryggilega um hann búið, og svo settur, að hann hindri ekki að mun athafnir skipverja. Fari skipið með seglfestu, annast skipstjóri um, að hún sé sæmileg að gnægð og gæðum og svo tryggilega um hana búið, að ekki byltist á leið.

Ráðherra kveður nákvæmara á um birgðir skips að læknislyfjum, svo og um ferming, flutning og affermingu sprengiefna, eldfimra og etandi hluta, og ábyrgist skipstjóri, að þeim fyrirmælum sé hlýtt.

Heimilt er og að láta ákvæði þau, er getur í næstu málsgrein hér á undan, ná til erlendra skipa, er þau eru í landhelgi.

26. gr.

Hafa skal skipstjóri á skipi öll nauðsynleg skipsskjöl og eintak af lögum þessum og sjómannaögunum og þeim reglugerðum og fyrirskipunum, sem gerðar hafa verið samkvæmt þeim.

27. 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.

28. gr.

Ekki má skipstjóri fara frá skipi, nema hann segi stýrimanni til áður um það, sem þörf er á, og gefi honum skipanir sínar eða skipverja öðrum, sé stýrimaður ekki á skipi. Sé skipið ekki fest í höfn eða við akkeri í tryggu lægi, má skipstjóri ekki vera frá skipi, nema að nauðsynjaerindum, þótt hafnsögumaður sé á skipi. Svo er og ávallt, ef hætta er á ferðum.

29. gr.

Nú má skipstjóri ekki vera fyrir skipi sakir sjúkleika eða af öðrum brýnum ástæðum, og skal þá útgerðarmanni tafarlaust sagt til um það. Verði ákvæðis útgerðarmanns eða umboðsmanns hans ekki beðið að skaðlausu, skal skipstjóra skylt að sjá fyrir nauðsyn skipsins, einkánlega að setja fyrir skipið til bráðabirgða stýrimann eða annan hæfan mann, og hafi ráð ræðismanns að því er hann getur, ef það er utanríkis. En sé skipstjóri ófær til, eða vanræki þessa skyldu sína, annast ræðismaður nauðsynjar skipsins.

30. gr.

Skipstjóri annast um, að fermingu og affermingu skips sé hraðað eftir þörfum og að burtför skips dragist ekki að því loknu. Ekki má hann nauðsynjalaust víkja skipinu af réttri leið á ferð þess né tefja það á annan hátt, nema honum sé skylt að bjarga mönnum eða skipi úr sjávarháska, sbr. 4. gr. laga nr. 56 23. júní 1932.

31. gr.

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

32. gr.

Skylt er skipstjóra að kynna sér ákvæði og fyrirmæli um siglingar, er honum ber að gæta á viðkomustöðum á ferð sinni. Hann skal og afla sér vitneskju um, hvers gæta ber til tryggingar skipi og farni, ef við ófriði er að sjá eða herkvíun.

33. gr.

Skylt er skipstjóra að veita viðtöku íslenskum farmönnum, 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 ráðherra ákveður.

34. gr.

Öll skip, sem fara á milli landa, skulu halda leiðarbók. Skip, sem eru við fiskveiðar, flutning eða annað hér við land, þurfa ekki að halda leiðarbók, en séu þau

yfir tólf rúmlestir, skulu þau halda dagbók. Vélskip hafa að auki sérstaka vélarbók. Ráðherra setur nánari reglur um tilhögun og löggilding bókana. Þegar skip er afgreitt úr höfn innanlands, skal sýna leiðarbókina eða dagbókina lögreglustjóra, og skrifar hann ókeypis í þær vottorð um það, að þær voru sýndar.

35. gr.

Í leiðarbók skrifar skipstjóri, eða stýrimaður með umsjá skipstjóra, og ábyrgist þá báðir, en vélstjóri skrifar í vélarbók með umsjá skipstjóra og ábyrgist báðir. Skrifa skal allt í bækurnar eftir rétttri tímaröð, í höfn eftir hvern sólarhring, en á sjó eftir varðtíðir. Skrifa má fyrst í bráðabirgðabók það, sem gerist á varðtíð hverri, en skrifa skal það í bækurnar, áður sá sólarhringur sé á enda.

Bóka skal í leiðarbók glögg og skipulega. Ekki má skafa það af, sem skrifað var, draga yfir það, eða gera það með öðru móti ólæsilegt; gerist leiðréttingar þörf, skal henni bæta við sem athugasgrein.

36. gr.

Skrifa skal í leiðarbók ýtarlega allt það, er við ber á ferðinni, og hvað annað það, er útgerðarmönnum er gagn að vita eða eigendum farms eða vátryggjendum eða öðrum þeim mönnum, er ferðin snertir hagsmunalega.

Geta skal því þess í leiðarbók, nær starfstími skipverja hefst og endar, nær vistir og vatn er tekið á skip, nær ferming skips og afferming hófst, var frestað, og nær þeim lauk; bóka skal, hvað fermt er og affermt hvern dag, og ef tekin er seglfesta, hver hún var, hve þung og hversu um hana var búið, hvort aðrir unnu en skipverjar, djúpmál skipsins á skut og stafni og ásigkomulag þess að öðru leyti, er það lét úr höfn, hverju skipið er fermt og ásigkomulag farmsins; ef búlki er á þilfari, skal sagt, hve mikill er og hve hár, um leiðrétting áttavitans og afbrigði (deviation); nær skipið lætur út, kemur til hafnar eða flytur sig þar; um vind, veðurfar, stöðu loftvogar, straua, stefnu, skriðhraða, hvað haft var af seglum, hver vegalengd var farin, hver skipsljós höfð; djúpmál, miðun og athuganir; nær hafnsögumaður kom á skip og fór af skipi; um dælinguna, hve oft var dælt, hve lengi um sinn og með hve miklu afli og um vatnshæð í dælunum.

Leiðarreikning skal bóka um hvern sólarhring.

Sé ráðstefna haldin á skipi, skal bóka í leiðarbók tillögur manna svo og úrskurð skipstjóra, og skrifa þeir nöfn sín undir bókun, sem á ráðstefnu voru. Þess skal og getið í leiðarbók, ef skipverji sýkist, deyr eða strýkur, eða vinnur glæp eða skipsagabrot, svo og hvenær og af hvaða ástæðum skipstjóra þykir nauðsyn að draga af matgjöfum.

Sérstaklega ber að rita í leiðarbók nákvæmar skýrslur um hvert það óhapp, sem verða kann á skipi eða farni, og þess getið, hvað því olli, hversu það bar að og hversu úr var ráðið.

Í vélarbók skal greint frá eldsneytisforða skips og annarra vélanauðsynja, er skip lét úr höfn, eyðslu á eldsneyti hvern sólarhring og allt annað, er vélina snertir, gang hennar og gæzlu.

Í dagbók skal rita greinilega frásögn um ferð skipsins, og skal, auk veðuráttu, skýrt frá öllum þeim atvikum, er verulega þýðingu hafa fyrir ferðalagið, eða á einn eða annan hátt geta snert hagsmuni útgerðarmanna, eigendur farms eða vátryggjendur. Sé skipið við fiskveiðar, skal enn fremur greina daglega frá öllu því markverðasta, er snertir fiskveiðarnar, svo sem hvar skipið fiskar og hvernig aflast, dýpi, botnlag o. s. frv. Halda skal leiðarreikning, hvenær sem þörf krefur.

37. gr.

Þegar leiðarbók er skrifuð til enda eða verður ekki notuð annars vegna, fær skipstjóri nýja bók og lætur löggilda, og skal þá geta þess í gömlu bókinni, að ný bók sé löggilt og nær það var. Nú verður ekki náð til hinnar gömlu bókar, og skal þess þá getið í hinni nýju, og sagt, hvað til þess bar.

Við slík bókarskipti ber réttu yfirvaldi að rannsaka það, hvort hirðulega var bókað í hina eldri bók dag eftir dag og annast um, að skipstjóri sæti lögsókn, ef svo er eigi. Nú verða skipstjóraskipti, og skal þá leiðarbók send yfirvaldi til slíkrar rannsóknar áður næsti dagur á eftir sé liðinn, ef því verður við komið, annars svo fljótt, sem unnt er, svo og ef skipið verður fyrir slysi, svo að sjóferðaskýrslu þurfi að krefja af þeim sökum (41. gr.), og skipstjóri leitar hafnar innanríkis eða utanríkis, þar sem skipaður er íslenzkur ræðismaður eða sá, er fer með slíkt vald fyrir Íslands hönd; svo skal og vera, þegar menn eru skráðir úr skiprúmi eða skip tekur aftur innlenda höfn og affermir þar að öllu eða meiri hluta. Getu skal í leiðarbók nær hún var færð yfirvaldi og um þá rannsókn, er fram fór.

Ákveða má í reglugerð linkind í eftirliti þessu á gufuskipum, sem eru í reglu-bundnum förum landa í milli.

38. gr.

Rétt á hver maður á að fá að kynna sér leiðarbók skips, sá er sýnir, að hann eigi þar lögmætra hagsmuna sinna að gæta. Geyma skal leiðarbækur alskrifaðar ekki skemur en tvö ár eftir það er ferð var á enda. Nú rís dómismál og snertir það ferðina, og skal þá varðveita leiðarbók til þess er því máli lýkur að fullu.

39. gr.

Nú gerist einhver atburður á fermingarstað skips eða affermingarstað eða á ferð þess, er skip eða farmur bíður skaða við, svo að nokkru nemi, eða gild rök eru til að ætla, að tjón á þeim leiði af, og skal þá skipstjóri gefa um það sjóferðarskýrslu.

Svo er og, ef maður slasast eða ferst oveiflega af skipi eða skipið veldur tjóni á öðrum skipum eða mannvirkjum.

Nú verður slysið hér í ríkinu, og skal þá skipstjóri segja til þess yfirvaldi á þeim stað svo fljótt sem unnt er, eftir það er slysið bar að eða varð kunnugt. Fylgja skal frásögninni orðrétt afrit af því, sem bókað var um þann atburð í leiðarbókinni; ef ekki var leiðarbók eða hún hefur farizt, skal gefa bréflega skýrslu um atburðinn og skrá yfir skipverja og þá menn aðra, sem ætla má að skýrt geti málið, og til nefna, ef auðið er, þá menn, sem þetta mál kemur við, eða umboðsmenn þeirra. Dómari eindagar síðan þinghald til sjóferðaskýrslu og framkvæmdir til undirbúnings það, er þörf krefur. Hafa skal skipstjóri leiðarbækur með sér á þingið. — Utanlands skal skipstjóri, svo fljótt sem verða má, gefa sjóferðarskýrslu því yfirvaldi, sem þau embættisstörf ber undir á þeim stað, eða íslenzkum ræðismanni, ef ríkisstjórnin hefur fengið honum vald til að taka við slíkum skýrslum.

Ef sjóferðarskýrsla er gefin erlendu yfirvaldi og íslenzkur ræðismaður er á þeim stað, skal honum sagt til, svo að hann geti verið viðstaddur þinghaldið og annast um, að sjóferðarskýrslan sé sem gleggst og fyllst.

Ræðismaður sendir utanríkisráðuneytinu skýrslu um það, sem fram hefur farið, hvort heldur hann hefur sjálfur tekið við sjóferðarskýrslunni eða átt þess kost að vera viðstaddur þinghald. Skýrsluna skal síðan senda ráðuneyti því, sem fer með siglingamál.

Öll þau fyrirmæli, sem þessi grein og 35., 37. og 38. gr. gefa um leiðarbók, gilda og um dagbók skips.

40. gr.

Laskist skip á ferð, svo bæta verði að mun eða tefja það um hríð, er skipstjóra skylt að láta lögmeða matsgerð fram fara. 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 fram fara lögmeða 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.

41. gr.

Ef grunur getur leikið á því, að skemmdunum hafi valdið misfellur við hleðsluna, umbúnaðinn, lestarop vanlukt og annað þess háttar, skal kveðja til skoðunarmenn að sjá lestarúm opnuð og skip affermt. Ef óttast má, að góss hafi spillt á ferð, skal skipstjóri krefjast skoðunargerðar áður en góssið er fengið í hendur viðtakanda.

42. gr.

Ef skip kemst í sjávarhásk, er skipstjóra skylt að gera allt, sem hann má, til bjargar skipinu, og má ekki hverfa frá því meðan nokkur von er um björg þess. Ef engin er bjargarvon, en háskinn svo vís, að það eitt sé til, að hverfa frá skipi, þá er honum skylt einkanlega að annast björgun skipsbóka og skipsskjala; hann annast og björgun á skipi og góssi og leitar sér til þess hjálpar, sem nauðsyn krefur.

Nú verður björg, og sér þá skipstjóri um björgunina, nema það komi í bága við lög á þeim stað, eða sérstakur björgunarsamningur sé til fyrirstöðu. Skrifað skal nákvæmlega, hverju bjargað er, svo og tölu þeirra manna, sem að björgun vinna og góssið flytja á geymslustað; skrifar skipstjóri það sjálfur, eða lætur stýrimann gera; skipstjóri rannsakar og, svo sem hann má við koma, reikninga alla fyrir björgun, flutning, geymslu, og vottar með nafni sínu, að réttir séu.

Skipstjóri annast og, svo fljótt sem hann má, um lögmeða skoðunargerð á skipi og því góssi sem bjargað var, og fær því þá varðveizlu, sem hann má bezta.

43. gr.

Þá er skip er utan heimilis síns, gerir skipstjóri, svo fullgilt sé gagnvart öðrum mönnum, samkvæmt stöðu sinni í umboði útgerðarmanns alla þá löggerninga, sem snerta framkvæmd ferðar hans, svo sem útbúnað skips allan og viðhald og öflun vista; hann gerir farmsamninga og er sóknaraðili útgerðarmanna í málum, sem við koma skipinu.

Enga löggerninga getur skipstjóri gert á lögheimili skips, þá er skuldbindi útgerðarmenn, ef hann hefur ekki sérstakt umboð þeirra til, nema að ráða menn í skiprúm.

44. gr.

Nú er fjár vant til framkvæmdar einhverju því, sem í 43. gr. getur, og er skipstjóra þá heimilt að taka til þess fé að láni eða selja góss 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 viðsemjari var grandlaus.

45. gr.

Skyllt er skipstjóra að skýra útgerðarmönnum iðulega frá ásigkomulagi skips og hvernig ferðinni líður, hverjir löggerningar voru gerðir, og frá öllum þeim atburðum í heild sinni, sem máli skipta fyrir þá. Hann skal og leita skipana útgerðarmanna sjálfra um öll mikilsverð málefni, að því er hann má við koma, eða þess manns, er útgerðarmenn vísuðu til. Skorti gjaldeyri til skipsþarfa og ekki megi biða skipana útgerðarmanna, skal skipstjóri leitast við að afla þess fjár svo sem útgerðarmönnum er hagkvæmast.

46. gr.

Skipstjóri skal meðan ferð stendur láta sér annt um farminn og gæta að öllu hagsmuna farmeiganda.

47. gr.

Skipstjóri hefur samkvæmt stöðu sinni umboð til að gera löggerninga og sækja mál fyrir hönd farmeiganda eftir samsvarandi reglum og í 83. gr. segir um farmflytjanda.

48. gr.

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

49. gr.

Tjón það, sem skipstjóri veldur með yfirsjónum eða vanrækslu við störf sín, er honum skyllt að bæta. Dómstólar geta þó fært bótafjárhæð niður með tilliti til þess, hversu mikil sökin var og tjónið, til efnahags skipstjóra og annarra atvika.

50. gr.

Skyldur er skipstjóri að gera reikningsskil við heimkomu skips að lokinni ferð, og annars svo oft sem útgerðarmenn heimta. Vilji útgerðarmaður mótmæla reikningi, skal það gert með lögsókn áður 6 mánuðir séu liðnir frá því, er hann fékk reikninginn. Að þeim fresti liðnum eru mótmæli ólögð, nema misreiknun eða svik sannist.

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

51. gr.

Nú á skipstjóri meira en hálf skip, og getur þá dómari sett hann af, ef hlutfafi krefst og nægar sakir eru til.

V. KAFLI

Um flutningssamninga.

52. gr.

Ef ekki er sérstaklega mælt á annan veg, skal því aðeins beita ákvæðum þessa kafla um farmsamninga, að ekki leiði annað af löggerningnum sjálfum eða venju.

53. gr.

Farmflytjandi skal sjá um, að skip sé haffært, nægilega mannað, birgt af vistum og búnaði og í heild sinni í hæfu ástandi.

54. gr.

Ef tiltekið skip er greint í samningi eða tilkynningu í sambandi við hann, er farmflytjandi óheimilt að nota annað skip til efnda á samningnum.

55. 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.

56. 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.

57. gr.

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

58. gr.

Ef ekki er áskilinn í samningi 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 skip liggja þar, sem hæfilegt má telja að ferming geti farið fram.

59. 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.

60. gr.

Þegar samið er um flutning á stykkjagóssi, hefur farmsamningshafi ekki rétt til að vísa á fermingarstað né að fá skip flutt milli fermingarstaða, nema slíkt leiði af samningsákvæði eða venju.

61. gr.

Skylt er farmflytjanda að hafa skip búið til fermingar um ákveðinn fermingartíma (biðdaga og aukabiðdaga).

Farmflytjandi á rétt til sérstakrar þóknunar fyrir aukabiðdaga.

62. gr.

Biðdagar skulu vera sem hér segir:

Fyrir skip, sem ekki hafa eigin vélknúin fermingartæki: 2 dagar, þegar skip er 50 rúmlestir eða minna, 4 dagar, þegar skip er meira en 50, en ekki yfir 100 rúmlestir, 5 dagar, þegar skip er meira en 100, en ekki yfir 200 rúmlestir, 6 dagar, þegar skip er meira en 200, en ekki yfir 400 rúmlestir.

Fyrir skip, sem hafa eigin vélknúin fermingartæki: 2 dagar, þegar skip er 75 rúmlestir eða minna, 3 dagar, þegar skip er meira en 75, en ekki yfir 200 rúmlestir, 4 dagar, þegar skip er meira en 200, en ekki yfir 400 rúmlestir.

Þegar skip hefur meira burðarmagn en hér var sagt, skal telja 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 aðstæðum.

Biðdagatíma skal telja í vinnudögum og vinnustundum.

63. 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, fyrr 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 ekki síðar en kl. 16 næsta vinnudag á undan, eða frá þeirri stundu, er hádegishléi lýkur, enda hafi þá verið sagt til ekki síðar en kl. 10 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 með tilhlýðilegum hætti. Ef ekki er kunnugt um dvalarstað sendanda, skal tilkynning auglýst, eftir því sem við á þar á staðnum, og hefur birting auglýsingar þá sömu áhrif og þegar tilkynning er send.

64. gr.

Ef aðstæður vörusendanda valda því, að skip getur ekki lagzt 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.

65. 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 sá tími ekki til biðdaga, sem við það fer til ónýtis.

66. gr.

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

Tímenn skal telja í vinnudögum og vinnustundum, en þóknunina eftir samfelldum dögum og klukkustundum frá lokum biðdaga. Um aukabiðdaga og þóknun fyrir þá skal beita ákvæðum 65. gr., eftir því sem við á.

67. 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.

68. 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, fyrr en hinn tiltekni biðtími er liðinn í heild.

69. gr.

Þegar samið er um flutning á stykkjagóssi, 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.

70. gr.

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

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

71. gr.

Afhendingu vöru og viðtöku 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.

72. gr.

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

73. gr.

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

74. gr.

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

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

75. gr.

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

76. gr.

Nú er vara komin á skip og nauðsynlegar skýrslur og skjöl fram komin, og skal þá skipstjóri eða sá maður, sem til þess hefur umboð, gefa út farmskirteini, ef sendandi æskir þess.

Sendandi getur krafizt sérstaks farmskirteinis fyrir einstaka hluta farms, nema það þaki farmflytjanda verulega fyrirhöfn eða óþægindi. Sendandi greiði auka-kostnað, sem af því kann að leiða.

77. gr.

Nú tefst burtför 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 krafizt sömu þóknunar og fyrir aukabiðdaga. Ef hann bíður meira tjón, á hann einnig rétt til að fá það bætt, nema álíta megí, að hvorki sendandi né menn, sem hann ber ábyrgð á, hafi valdið töfinni með yfirsjónum eða vanrækslu.

78. gr.

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

Ef flutt hefur verið á skip vara, sem hætt er við bruna eða sprengingu eða hættuleg er að öðru leyti, og tjón stafar af þessum eiginleikum hennar, þá skal sendandi bæta það án tillits til sakar, ef farmflytjanda var ekki um hættuna kunnugt.

79. gr.

Skipstjóri skal halda áfram ferð með hæfilegum hraða.

Sigling úr leið eða önnur töf, sem ekki stafar af björgun manna úr lífsháska, er því aðeins heimil, að bjarga þurfi skipi eða farmi eða önnur nauðsyn komi til.

80. gr.

Nú tefst skip á ferð, sökum þess að skipstjóri hefur ekki fengið í tæka tíð vitneskju um ákvörðunarstað eða annað, sem ferð varðar, og skal þá beita ákvæðum 77. gr., eftir því sem við á.

81. gr.

Farmflytjandi greiðir skipsgjöld öll, hafnsögugjöld, dráttargjöld og annan slíkan kostnað, sem í ferð gerist.

82. gr.

Frá því að vara kemur í hendur farmflytjanda og þar til hann hefur afhent hana, skal hann veita henni umönnun og gæta hags eiganda.

83. gr.

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

Nú skortir fé til framkvæmdar 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 farmflytjanda þá heimilt að selja hann.

84. gr.

Farmflytjandi skal leita fyrir mæla farmeiganda, ef unnt er, áður en hann gerir óvenjulegar ráðstafanir um farminn. Nú næst ekki til hans né neins manns, er hann setti fyrir sig, og skal þá gera farmsamningshafa eða vörusendanda viðvart, ef því verður við komið. Ekki skal farmflytjandi selja af farmi án slíkra fyrir mæla frá farmeiganda, nema áður sé látin fara fram lögmæt skoðunargerð eða aflað sé álitserðar 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.

85. gr.

Nú hefur farmflytjandi lagt fram fé eða játazt undir skuldbindingar fyrir farmeiganda, og ábyrgist þá farmeigandi kröfur farmflytjanda, sem af því rísa, aðeins með góssi því, sem hann á í skipinu.

86. gr.

Um affermingarstað skal beita ákvæðum 58.—60. gr., eftir því sem við á. Fyrir mæli, sem þar 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.

87. gr.

Um affermingartíma skal beita ákvæðum 61.—69. gr., eftir því sem við á. Fyrirmæli, sem þar lúta að vörusendanda, skulu gilda hér um viðtakanda farms.

88. 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 þó allt að einu skylt að afhenda vöru á venjulegum affermingarstað.

89. gr.

Afhendingu vöru og viðtöku skal hraða eftir föngum. Skipa skal vöru upp í þeirri röð og með þeim hætti, sem haganlegt er viðtakanda.

90. gr.

Nú lýkur affermingu ekki á réttum tíma og töfin stafar ekki af tálmunum af hálfu skipsins, og skal þá beita ákvæðum 77. gr., eftir því sem við á.

91. gr.

Nú eru viðtakendur farms samkvæmt sama farmskírteini 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 þeim manni um greiðslu kostnaðarins.

92. gr.

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

93. gr.

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

94. gr.

Farmflytjanda er ekki skylt að láta farm af hendi, fyrr en viðtakandi greiðir eða tryggir í geymslu fé það, sem honum ber að greiða eftir 93. gr., og aðrar kröfur, sem á vöru hvíla. Nú hefur ekki enn verið kveðið á um fjárhæð sjóttjónsframlags, og má þá ekki halda farmi eftir af þeim sökum, ef viðtakandi setur tryggingu fyrir.

Þegar farmurinn er af hendi greiddur, getur farmflytjandi kallað til geymslu-fjárins, enda tálmi viðtakandi því ekki með kyrrsetningu eða lögbanni.

95. 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 uppskipun vörunnar og geymslu.

Ef neitað er að taka við farmi eða 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. Tilkylnna skal hann farmsamningshafa og vörusendanda þessa ráðstöfun á vörunni.

96. gr.

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

Ef góssið er ekki sótt innan hæfilegs tíma, skal tilkylnna sendanda um geymsluna.

97. gr.

Þegar góss er látið til varðveislu, er farmflytjanda heimilt að selja á opinberu uppboði eða með öðrum jafntryggum hætti svo mikið af því, sem þarf til lúkningar á kröfum, er á góssinu hvíla.

98. gr.

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

Eftir að farmflytjandi hefur látið farm af hendi, á hann ekki kröfu á hönd farmsamningshafa um það fé, sem viðtakanda var skylt að greiða, nema leitt sé í ljós, að greiðsla hefði ekki fengizt við sölu á góssinu. Þó er rétt, að farmflytjandi sæki farmsamningshafa um þá fjárhæð, sem hann mundi vinna honum úr hendi, ef allar kröfur féllu niður.

99. gr.

Nú spillist farmur eða glatast, meðan hann er í umsjá farmflytjanda á skipi eða á landi, og ber honum þá að bæta tjón, sem af því hlýzt, nema ætla megi, að hvorki hann né neinn maður, sem hann ber ábyrgð á, eigi sök á tjóninu.

100. gr.

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

101. gr.

Bætur fyrir skemmdan farm eða glataðan skal ákveða eftir því verðgildi, sem varan mundi hafa haft ósködduð við afhendingu á réttum stað og tíma.

102. gr.

Viðtakandi, sem krefjast vill skaðabóta, skal tilkylnna farmflytjanda það án óþarfrar tafar. Nú vanrækir hann það, og getur hann þá ekki krafizt bóta síðar, nema farmflytjandi eða maður, sem hann ábyrgist, hafi valdið tjóninu af ásetningi eða stórfelldu gáleysi.

103. gr.

Í innanlandssiglingum er farmflytjanda óheimilt að gera fyrirvara um takmörkun ábyrgðar sinnar á góssi frá fermingu þess til affermingar, að undanskilinni ábyrgð á lifandi dýrum og vöru, sem hafa skal á þilfari.

Farmflytjandi má þó undanþiggja sig ábyrgð á tjóni, sem stafar af yfirsjónum eða vanrækslu við stjórnök skips eða meðferð þess og telja má sök skipstjóra, skipshafnar, hafnsögumanns eða annarra manna, sem í þágu skips vinna. Hann getur einnig undanþegið sig ábyrgð á brunatjóni, sem ekki stafar af yfirsjónum eða vanrækslu hans sjálfs.

104. gr.

Ef skylt er eða heimilt að láta annan flutningsmann annast flutning vöru að nokkru leyti eða öllu, er farmflytjanda heimilt, þrátt fyrir ákvæði 103. gr., að undanþiggja sig ábyrgð á tjóni, sem verða kann, meðan varan er á vegum þess flutningsmanns.

105. gr.

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

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

106. gr.

Ekki skal greiða farmgjald fyrir göss, sem kemur ekki til skila við ferðalok, nema það hafi farizt vegna ástands þess sjálfs eða af ónógum umbúnaði eða annarri yfirsjón eða vanrækslu sendanda, það hafi verið selt í ferðinni fyrir hönd eiganda þess eða flutt úr skipi, gert óskaðlegt eða ónýtt samkvæmt ákvæðum 100. gr.

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

107. gr.

Nú kemur skip of seint til fermingarstaðar eða um aðra töl er að ræða af hálfu farmflytjanda, og er farmsamningshafa þá heimilt að rifta samningi, ef farmflytjanda mátti vera ljóst við samningsgerð, að tófin 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.

108. gr.

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

109. gr.

Nú ferst skip eða er dæmt óbætandi, og er þá farmsamningi slitið.

110. gr.

Ef farmsamningi er slitið, eftir að ferð hófst, en áður en skip kemur til ákvörðunarstaðar, á farmflytjandi 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 niðurjöfnunarmanni sjótjóns. Bera má ákvörðun hans undir dómstóla.

111. 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 megí, að hvorki hann né neinn maður, sem hann ber ábyrgð á, eigi sök á tjóninu.

112. 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 vöru 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 slíkar tálmanir af ráðstöfunum opinbers valds, að allir hlutir af þeirri tegund vöru, sem flytja skyldi, hafi farizt af hendingu eða hið tiltekna góss, sem samið var um að flytja, hafi farizt af slysatilviljun. 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.

113. gr.

Nú lætur farmsamningshafi ekki af hendi alla þá vöru, sem tilskilið 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 liggí svo til sem greint er í 2. mgr. 112. 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 liggí svo til um vöru þá, sem ekki var afhent, sem greint er í 2. mgr. 112. gr.

114. gr.

Eftir að vara er á skip komin, verður samningi ekki slitið í fermingarhöfn né meðan á ferð stendur, ef afferming vöru hefur í för með sér verulegt óhagræði fyrir farmflytjanda eða mundi baka öðrum farmsamningshafum tjón. Beita skal hér, eftir því sem við á, ákvæðum 112. og 113. 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.

115. gr.

Þegar ákveðin er fjárhæð bóta fyrir missi farmgjalds og annað tjón, skal tiltekið 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 samt greiða þóknun, sem þegar er á fallin, fyrir aukabiðdaga og aðra töf.

116. gr.

Heimilt er öllum aðilum að rifta samningi bóttalaust, ef í ljós kemur, eftir að hann var gerður, að skipi eða farmi mundi í hættu stofnað með ferðinni af völdum styrjaldar, herkvíunar, uppreisnar, innanlandsóeirða eða sjórána, eða hætta af þessum sökum hefur aukizt til muna.

Ef hættu verður afstýrt með því að skilja eftir eða afferma nokkurn hluta af farmi, er riftun aðeins heimil, að því er til þess 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 110. gr. og 2. mgr. 115. gr., eftir því sem við á.

117. gr.

Nú tefur slík tálmun, sem getið er í 116. gr., skipið í fermingarhöfn, eftir að það hefur tekið farm, eða á viðkomustað á leiðinni, og skal þá kostnaði af töfinni skipt niður á skip, farmgjald og farm, eftir því sem mælt er um sameiginlegt sjó-tjón. Nú er samningi riftað, og tekur þetta þá ekki til kostnaðar, sem á fellur eftir það.

118. gr.

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

119. 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 flutningsferða. Honum er þó ekki skylt að leggja til vélareldsneyti né vatn til skipskatla.

120. gr.

Farmsamningshafi annast og kostar fermingu, búlkun og affermingu. Hann getur ekki krafizt 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 skaddazt eða farið forgörðum við fermingu, búlkun eða affermingu, og á hann þá aðgang að farmsamningshafa um þann kostnað, nema um sé að ræða sök skipstjóra eða skipshafnar við skylt samstarf þeirra að greindum framkvæmdum.

121. gr.

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

122. gr.

Farmflytjanda er skylt að gefa út farmskirteini 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.

123. 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 muni, sem hætt er við bruna eða sprengingu eða hættulegir eru að öðru leyti.

124. gr.

Skýlt 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.

125. 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 yfirsjónum eða vanrækslu farmsamningshafa eða manna, sem hann ábyrgist, og ber þá ekki að greiða farmgjald meðan sú töf stendur yfir.

126. gr.

Ef skip tynist 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, þar sem síðast spurðist til þess.

127. 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.

128. gr.

Ákvæði 111. gr. taka einnig til farmflytjanda samkvæmt tímabundnum farmsamningi.

129. 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.

130. gr.

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

131. gr.

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

Af björgunarlaunum, sem koma í hlut útgerðarmanns, skal fyrst greiða farmsamningshafa tímafarmgjald fyrir þann tíma, sem til björgunar gekk, og kostnað af eldsneytiseyðslu skipsins sama tíma. Eftirstöðvunum skal skipta jafnt milli farmflytjanda og farmsamningshafa.

132. gr.

Farmskírteini er skrifleg yfirlýsing af hálfu farmflytjanda um, að vara sé á skip komin og að honum sé skylt að skila henni til réttis viðtakanda á ákvörðunarstað.

Undir skírteinið skal sá maður rita nafn sitt, sem gaf það út, og í því skal greina útgáfustað, útgáfudag, nafn skipsins, hver varan var og hverjum eigi að afhenda hana á ákvörðunarstað.

133. gr.

Í farmskírteini skal enn fremur greint, ef þess er óskað:

1. Tegund vöru, þungi, mál eða stykkjatala, umbúðir og nauðsynleg auðkennismerki.
2. Ásigkomulag vöru, eftir því sem séð verður.
3. Fjárhæð farmgjalds og aðrir skilmálar fyrir flutningi vörunnar og afhendingu.
4. Nafn vörusendanda, fermingarstaður og fermingartími, tegund skips, heimili þess og þjóðerni, svo og nafn skipstjóra.

Útgefandi farmskírteinis má gera fyrirvara í því um tilgreiningu sendanda á vörunni, enda hafi honum ekki verið unnt án óeðlilegrar fyrirhafnar að ganga úr skugga um réttmæti hennar.

134. gr.

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

135. 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.

136. 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 skírteini en eitt, og skulu þau þá öll vera samhljóða.

137. gr.

Nú kemur maður með farmskírteini, sem hann er rétt að kominn eftir orðum þess sjálfs eða við framsöl í óslitinni röð eða við eyðuframsal (in blanco), og getur hann þá krafizt, að vara sé fengin sér í hendur.

Þó að farmskírteini hafi verið gefið út í fleira 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 farmskírteinis eða trygging sett fyrir kröfum, sem eigendur þeirra kynnu að koma fram með á hendur farmflytjanda.

138. gr.

Nú sýna fleiri menn en einn eintök af farmskírteini með heimild þeim til handa samkvæmt 137. gr., og skal þá fela farm til geymslu, svo að óhult sé, og skýra þeim mönnum tafarlaust frá varðveizlunni, sem eintök höfðu sýnt.

139. 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.

140. gr.

Um ógildingu glataðs eða horfins farmskírteinis fer eftir réttarfarslögum. Þegar stefna í ógildingarmáli hefur verið birt eða fyrr, ef heimilað er með sérstökum dómsúrskurði, getur höfðandi ógildingarmáls krafizt afhendingar á farmi gegn því að setja tryggingu fyrir kröfum, sem réttur eigandi farmskírteinisins kynni að öðlast á hendur farmflytjanda.

141. 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 á 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 ferming tók.

142. gr.

Farmflytjandi ábyrgist viðtakanda, að rétt sé það, sem farmskírteini greinir um vöru, nema hann hafi gert um það fyrirvara eða viðtakanda mátti vera ljóst, að farmflytjandi hafi ekki kannað réttmæti tilgreiningar.

Farmflytjandi getur ekki borið fyrir sig ranga tilgreiningu, ef hann sá eða átti að sjá, að rangt var frá skírt, nema hann hafi sett um það beina athugasemd á farmskírteinið.

143. gr.

Nú er vara sködduð eða óhæfilega um hana búíð, en þess ekki getið á farmskírteini, og getur farmflytjandi ekki borið það fyrir sig til lausnar undan ábyrgð, ef hann sá eða átti að geta séð við almenna athygli, hvernig vöru eða umbúðum var að þessu leyti háttað.

Farmflytjandi getur ekki heldur borið fyrir sig, að vara hafi verið flutt á þilfari, ef þess er ekki getið á farmskírteini.

144. gr.

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

145. gr.

Nú hefur maður farmskírteini í höndum með þeirri heimild, sem í 1. mgr. 137. gr. segir, og er honum þá ekki skylt að láta það af hendi við þann, sem misst hefur, ef hann hefur eignazt það með framsali og verið þá grandlaus.

Ákvæði 1. mgr. taka ekki til farmskírteina, sem eru stíluð til ákveðins manns og framsal er bannað á í meginmáli þeirra.

146. 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 handhafa farmskírteinis, sem ekki væri skylt eftir ákvæðum 145. gr. að láta það af hendi.

147. gr.

Nú hefur farmflytjandi, áður en vara er á skip komin, gefið út skriflega yfirlýsingu um, að hann hafi tekið við vöru til flutnings og að honum sé skylt að skila henni til réttis viðtakanda á ákvörðunarstað, og skal þá beita ákvæðum þessa kafla um farmskírteini, eftir því sem við á, um slík viðtökufarmskírteini.

Ef viðtökufarmskírteini hefur verið gefið út, er ekki heimilt að gefa síðar út farmskírteini um sömu vöru, nema fyrrnefndu skírteini sé skilað aftur.

148. gr.

Þegar annar maður en farmflytjandi á að annast flutning vörunnar einhvern hluta af leiðinni til ákvörðunarstaðar og farmflytjandi hefur gefið út skriflega yfirlýsingu um, að vara sé komin á skip eða við henni hafi verið tekið til flutnings og að honum sé skylt að skila henni til réttis viðtakanda á ákvörðunarstað, þá skal beita ákvæðum um farmskírteini í þessum kafla, eftir því sem við á, um slík gagnfær farmskírteini.

Nú hefur gagnfært farmskírteini verið gefið út, og má þá ekki gefa út sérstakt farmskírteini fyrir flutningi vörunnar tiltekinn hluta af leiðinni, nema á það sé skráð, að varan sé flutt samkvæmt gagnfæru farmskírteini.

149. gr.

Ef farsamningur hefur verið gerður um flutning á tilteknum manni, er honum ekki heimilt að framselja rétt sinn samkvæmt samningnum.

Aldrei er heimilt að framselja rétt samkvæmt farsamningi, eftir að ferð er hafin.

150. gr.

Skylt er farþegum að fara að öllu eftir fyrirmælum þeim, sem gerð eru um góða háttsemi og reglu á skipi. Ákvæði 55. og 62. gr. sjómannalaga, nr. 41 19. maí 1930, taka og til þeirra.

151. gr.

Frá því að farþegi er kominn á skip og þangað til ferð hans á skipi er lokið, ber farsala að annast öryggi hans og gæta hags hans.

Farsala ber að greiða bætur fyrir lífs- og líkamstjón farþega, sem að ber, meðan á ferð stendur, ef ætla má, að tjónið stafi af yfirsjónum eða vanrækslu hans sjálfs eða nokkurs manns, sem hann ber ábyrgð á.

152. gr.

Um farþegagóss, sem falið er farsala til varðveislu, skal beita ákvæðum 72.—74. gr. og 99.—104. gr., eftir því sem við á.

153. gr.

Nú glatast eða skaddast farangur, sem ekki hefur verið falinn farsala til varðveislu, og ber honum þá því aðeins að greiða farþega bætur, að álíta megi tjónið stafa af yfirsjónum eða vanrækslu hans sjálfs eða manna, sem hann ber ábyrgð á.

Ákvæðum 100.—102. gr. skal beita, eftir því sem við á. Takmörkun á ábyrgð,

sem um getur í 2. mgr. 103. gr., skal gilda um slíkan farangur, sem hér ræðir um, þó að farsali hafi engan fyrirvara um það gert.

Ákvæði þessarar greinar taka ekki til peninga, verðbréfa eða dýrgripa.

154. gr.

Nú hefur tjón hlotizt af farangri farþega, og skal þá beita ákvæðum 78. gr., eftir því sem við á.

155. gr.

Heimilt er farsala að halda farangri, sem honum hefur verið falinn til varðveizlu, til þess er farþegi hefur greitt fargjald og andvirði þess, er hann hefur neytt á skipi á leiðinni.

Ef greiðsla er ekki innt af hendi, má fela farangur til varðveizlu, 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.

156. gr.

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

Nú ferst skip eða er dæmt óbætandi, áður en ferð hefst, og gengur þá samningur úr gildi.

157. 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 vænt, að farþegar bíði í skipi, og er farsala þá skylt að sjá þeim og farangri þeirra fyrir fari með skipi eða öðru flutnings-tæki áfram til ákvörðunarstaðar, enda sé það unnt án óhæfilegs kostnaðar.

Farþegi getur riftað samningi, ef ferð verður ekki á enda kljád eða skip tefst, svo sem segir í 1. mgr., nema farsali annist flutning hans til ákvörðunarstaðar.

158. gr.

Tjón, sem farþegi bíður við það, að skip ferst eða er dæmt óbætandi, eða af því, að för skips seinkar verulega, ber farsala að bæta, nema ætla megi, að hvorki hann né menn, sem hann ábyrgist, hafi átt sök á tjóninu.

159. gr.

Nú verður farþegi að dveljast um tíma í landi í einhverri höfn á leið skipsins vegna sjóslyss eða annarra aðstæðna, sem skip varða, og ber farsala þá að greiða sanngjarnan kostnað af þeirri dvöl.

160. gr.

Ef farþegi hættir við förina eða fer af skipi á leiðinni, á farsali rétt til bóta úr hendi hans, nema farþegi hafi látizt eða sjúkdómur eða önnur lögmæt forföll hafi hindrað för hans, enda sé farsala tilkynnt það án óþarfrar tafar. Við ákvörðun bóta skal taka tillit til þess, ef farsali hefur látið undir höfuð leggjast án nægra ástæðna að taka annan farþega í hins stað.

161. gr.

Ákvæðum um gagnkvæman riftunarrétt í 1. mgr. 116. gr. skal beita um farsamninga, eftir því sem við á.

162. gr.

Nú hefur nokkur hluti ferðar verið farinn, þegar svo stendur á sem í 2. mgr. 157. gr., 160. gr. eða 161. gr. segir, og á farsali þá rétt til fargjalds eftir vegalengd samkvæmt því, sem mælt er um svipað efni í 110. gr. En hafi farsali fengið greitt meira gjald en honum ber þannig réttur til, skal hann endurgreiða það, sem fram yfir er.

VI. KAFLI

Um sjóttjón.

163. gr.

Til sameiginlegs sjóttjóns (groshavari) teljast hver þau spjöll, sem gerð eru með vilja á skipi eða farmi með þeirri fyrirætlan, að bjarga hvorutveggja úr yfirvofandi háska, svo og sérhvað, sem lagt er í sölurnar með þeirri fyrirætlan; enn fremur skaði sá og kostnaður, sem var samfara slíkum viðbúnaði eða leiddi beinlínis af honum. Sameiginlegu sjóttjóni skal jafna niður á skip, farmgjald og farm að réttri tiltölu við verðmæti þeirra, og sé það ákveðið eftir fyrirmælum 183.—188. gr.

164. gr.

Þetta skal einkanlega bæta sem sameiginlegt sjóttjón:

1. Góss og skipsbúnað allan, sem varpað er fyrir borð til að létta skip í sjávarhásku eða til að forðast fjadmenn eða sjóræningja, svo og góss og búnað þann, er skolast útbyrðis við það, að út er varpað, svo og annað það tjón, sem af því leiddi að varpað var út, eða af þeim viðbúnaði, sem hafa þurfti til þess.
2. Siglu, segl eða annan reiða, sem höggvinn er, akkeri og festi, sem laust er látið, svo og það tjón, sem af því leiðir, að af var höggvið eða laust látið, ef það var lagt í sölurnar til bjargar bæði skipi og farmi úr hásku, svo sem að forða skipbroti eða árekstri.
3. Tjón, sem verður á skipi eða farmi við það, að verjast eldshættu eða slökkva eld, til að ná vatni í dælurnar eða veita burt ágjöf.
4. Það, sem kostað var til að fá hjálp í hásku til að bjarga bæði skipi og farmi frá voða, svo og það tjón, sem skip eða farmur sætir af þeim skipum, sem kvödd voru til hjálpar.
5. Tjón, sem skip sætir eða farmur við það, að skipinu er hleypt með vilja á grynningar til að forða báðum við meira tjóni, og þó einungis að því leyti, sem kalla má, að slíkt væri lagt í sölurnar.
6. Tjón, sem skip sætir eða farmur við það, að ná skipi af grynningum, og sjá borgið skipi og farmi, svo og þann kostnað, sem af því verður. Nú verður ferð ekki haldið áfram af því skipið næst ekki af grynningum, eða af því að það hefur verið dæmt óbætandi, og er þá talinn með sameiginlegu sjóttjóni sá einn skaði, sem orðinn var áður augljóst yrði, að ferðinni varð ekki haldið áfram, og kostnaður sá, sem þá var á kominn.
7. Kostnaður, sem á því varð að leita hafnar í neyð til bjargar skipi og farmi, svo sem þá er skip varð ósjófært á ferð, eða því og farminum er búinn auðsær háski af því að halda ferðinni áfram, sakir þess að ófriður er hafinn, eða ísrek ber skjótlega að hendi.

Kostnaður sá, sem af þessu leiðir og telja ber til sameiginlegs sjóttjóns, er þetta einkanlega: Hafnsögugjald, vitagjald, merkjagjald og hafnargjald, svo og annar kostnaður af töf skips í neyðarhöfn; kostnaður á affermingu farms, geymslu, endurfermingu og búlkun, ef affermt var til að koma skipinu í lægi, eða afferma varð af sömu sökum og þeim, sem knúðu skipið til að leita hafnar,

svo og fæðispeningar og mánaðarkaup skipstjóra og skipshafnar þann tíma, sem skipið hlýtur að liggja í neyðarhöfn af þeim sökum, sem knúðu það til að leita þangað, og þó einungis að svo miklu leyti sem ekki mátti spara sér kostnað með því að leysa skipverja úr vist. Nú lengist dvöl skips í neyðarhöfn af öðrum sökum, svo sem þá er ís meinar að halda ferð áfram eða veðurfar, eða aðgerð skips dregst að nauðsynjalausu, og skal þá ekki telja með sameiginlegu sjó-tjóni fæði og mánaðarkaup þann tíma, sem dvölin lengist af þeim sökum. Nú er ferðinni lokið í neyðarhöfninni, og skal þá til sameiginlegs sjó-tjóns talinn kostnaðurinn aðeins til þess tíma er fastráðið var, að ferðin skyldi enda þar.

Ekki skal telja til sameiginlegs sjó-tjóns skaða af rýrnum, leka íláta, eða skemmdum á farmi, sem urðu við dvöl skipsins í neyðarhöfninni, né heldur kostnað á því, að verjast þess háttar sköðum. Skemmdir, sem verða á farmi við ferming eða afferming í neyðarhöfn, skulu einungis þá taldar með sameiginlegu sjó-tjóni, þegar þær stafa af því, að ferming eða afferming varð að fara fram á uppskipunarbátum eða með óvenjulegu móti.

Ekki er heldur talinn til sameiginlegs sjó-tjóns hinn sérstaki kostnaður í neyðarhöfn, sem verður við það, að farmurinn er sjálfur háskagóss.

Nú er bilun bætt til bráðabirgða í neyðarhöfn og hún telst ekki til sameiginlegs sjó-tjóns, og skal þó endurgjalda þann kostnað, svo sem sameiginlegt sjó-tjón, ef komizt varð við það hjá öðrum kostnaði, sem annars hlaut að verða og talizt hefði með sameiginlegu sjó-tjóni.

8. Tjón það og skemmdir, sem á farmi verða við það, að tekið er til hans í neyð til framkvæmdar ferðinni eða til bjargar skipi og farmi á annan hátt, svo og tjón og skemmdir, sem urðu á skipsbúnaði við það að grípa til þess í nauð til einhvers annars en það var ætlað til frá upphafi.

Það, sem eytt er af eldsneyti vélskips og vélanauðsynjum til þess að ná skipinu af grynningum og við dælingu, þá er skipið er lekt orðið, skal allt bæta sem sameiginlegt sjó-tjón, svo og það, sem eytt er til að flytja skipið, afferma það eða ferma á ný í neyðarhöfn, þá er kostnaður sá telst til sameiginlegs sjó-tjóns, en hitt skal ekki bæta, sem varið er til að leita inn til neyðarhafnar og láta aftur út þaðan, eða á annan veg er varið vegna lengingar ferðarinnar, þótt hún hafi leitt af sameiginlegu sjó-tjóni.

9. Tjón, sem með vilja er gert skipi eða farmi til að greiða fyrir vörn gegn fjandmönnum eða sjóræningjum, svo og tjón, sem varð meðan á vörninni stóð, hergögn öll, sem varið var til hennar, svo og góss og peningar, sem varið er til bjargar eða lausnar skipi og farmi.
10. Kostnaður af lækningu, hjúkrun og fæði þann tíma, sem lækning þeirra skipverja varir, sem mein hlutu af vörn móti óvinum eða sjóræningjum eða við framkvæmdir viðbúnaðar til að bjarga skipi og farmi, greftrunarkostnaður látinna manna og kostnaðarauki sá, sem verður við það, að ráða verður aðra menn í stað hinna særðu og dauðu.
11. Farmgjald, sem missist við sameiginlegt sjó-tjón.
12. Kostnaður og tjón, sem hlaut af því að afla nægra peninga til að greiða með úr sameiginlegu sjó-tjóni, einkanlega ómakslaun, vextir og ábyrgðargjöld greiddra peninga, svo og tjón það, sem hlýzt af verðfalli vöru, sem seld er í neyðarhöfn til greiðslu á sjó-tjóninu.
13. Ómakslaun umboðsmanns, sem ráðinn var til framkvæmdar viðskiptum þeim, sem sjó-tjónið krafði.
14. Kostnaður, sem leiddi af sjóferðaskýrslu, skoðunargerð, álits- og matsgerð, svo og af að afla sannana, sem við þarf til að finna hvert sjó-tjónið var og hvernig því skal jafna niður, enn fremur kostnað við reikning yfir það og niðurfjöfnun.

165. gr.

Ekki skal telja með sameiginlegu sjóttjóni þann skaða, sem verður af slysum, meðan framkvæmdur er sá viðbúnaður, sem hafður er til bjargar skipi og farmi, jafnvel þótt það forði sameiginlegu sjóttjóni; ekki þann skaða heldur, sem af hendingu eða óbeinlínis snertir slíkan viðbúnað.

Eigi skal því bæta sem sameiginlegt sjóttjón stöng, sem vindur braut, meðan verið var að höggva siglu, þótt brotið verði til þess, að ekki þarf að höggva sigluna; ekki heldur skemmdir á skipi og farmi, af stormi, eldi, þjófnaði eða öðru, sem að ber meðan skipið dvelur í neyðarhöfn; ekki heldur fjártjón, sem stafar af því, að farmi varð ekki skilað í tæka tíð sakir sjóttjónsins; ekki heldur aukin iðgjöld vátryggingar á skipinu né tjón af því, að skipið missti væntanlegs farmgjalds sakir tafar, sem sjóttjónið olli.

166. gr.

Þetta er ekki bætt sem sameiginlegt sjóttjón:

1. Góss, sem látið er á skip án vitundar skipstjóra, svo og peningar, verðbréf og dýrgripir, ef þeir voru ekki nægilega einkennir eftir fyrirmælum 74. gr.
2. Farmur á þilfari, þótt varpað sé útbyrðis, né tjón á slíkum farmi, sem varð við það, að út var rutt, eða við annan viðbúnað, sem hafður var í sjávarháská, til bjargar skipi og farmi, nema varpað hafi verið út til léttis skipi, eftir að það koma á grynningar.

Með farmi á þiljum er ekki talið það góss eitt, sem hlaðið er á opið þilfar eða í báta skips, eða haft utan borðs, en til þess farms telst einnig það góss, sem hlaðið er í þau þakskýli á þilfari, sem ekki eru felld inn í bandakerfi skips, eða veita nægilega tryggingu með öðru móti fyrir því, að sjór skaði þar ekki góss né taki út.

3. Skemmdir, sem við slíkan viðbúnað, sem getið var, verða á skipsmunum, sem lágu á þilfari og voru þar ekki á sínum stað.
4. Skemmdir af ofsinglu, þótt gerð sé til að forðast skipbrot, fjandmenn eða sjóræningja; tjón á seglum eða á gangvélum skips, nema skemmdin verði við tilraun til að ná skipinu af grynningum; svo og skemmdir á skipsdælum, er verða við austur skipsins.
5. Tjón, sem hlýzt af því, að sigla er höggvin, sigluviðir eða önnur áhöld, sem brotnað hafa áður við einkasjóttjón, þótt nauðsyn beri til að höggva þau þá, til að forðast háská, sem skipi er búinn og farmi.
6. Tjón á farmi, sem kviknað hefur í af sjálfu sér, eða hiti er í og tjónið verður við það, að honum er varpað útbyrðis, eða steipt er á hann vatni eða aðrar tilraunir gerðar til að slökkva í honum, svo og tjón af eldi, hvernig sem hann kemur upp í skipi, og þær skemmdir, sem við slíka athöfn verða á þeim hluta farmsins, sem eldur hafði gripið.
7. Kostnaður, sem leiðir af því, að skip varð að leita neyðarhafnar sakir skorts á vistabirgðum eða ferðanauðsynjum eða vegna ístálmunar eða annars, sem veðráttá var sök í.

167. gr.

Jafna skal niður sjóttjónsbyrðinni fyrir því, þótt einstakur maður sé sök í þeim háská, sem tjóninu olli, en ekki getur sá maður krafizt bóta fyrir missi þann, sem hann varð fyrir sjálfur. Ef skipstjóri er sök í háskanum eða annar sá maður, sem útgerðarmenn ábyrgjast, eiga þeir og ekki bætur fyrir skaða sinn.

Nú hefur skipstjóra, eða öðrum þeim manni á skipinu, sem eftir stöðu sinni gekk í stað skipstjóra, yfirsézt, er meta skyldi, hversu háskanum var háttáð eða hversu honum skyldi verjast, og heftir það þá ekki niðurföfnun sjóttjónsins; en ekki

getur útgerðarmaður þá heimtað sér bættan þann skaða, sem hann beið, nema yfirsjónina megi telja afsakanlega, svo sem efni voru til.

Sá, sem missir rétt sinn til bóta af þessum sökum eða varð að greiða sjótjónsframlag sakir yfirsjónar annars manns, getur heimtað bætur af þeim, sem ábyrgð hefur á yfirsjóninni.

168. gr.

Það heftir ekki niðurjöfnun sjótjóns, þótt það, sem lagt var í sölurnar, yrði ekki að því gagni, sem ætlað var.

169. gr.

Það heftir ekki niðurjöfnun sjótjóns, þótt lagt sé í sölurnar skipið allt eða farmurinn allur, né heldur það, þótt eftir slysið sé einungis bjargað einhverju af öðru hvoru einu saman, skipi eða farmi.

170. gr.

Þá er eitthvað verður að leggja í sölurnar, er skipstjóra skylt að annast um, að skaðinn verði ekki meiri en vera þarf. Ef varpað er fyrir borð af farmi eða skipsmunum, skal varpa ef unnt er fyrst því, sem þyngst er og verðminnst, fremur en hinu, sem léttara er og dýrara.

Ef skipstjóri hefur ófyrirsynju gert skaðann meiri en þörf krafði, skal um það farið eftir fyrirmælum 167. gr.

171. gr.

Skylt er skipstjóra, ef atvik leyfa, að kalla til ráðs við sig þá menn, sem bezt skyn bera á og reyndastir eru af skipverjum, áður hann aðhafist nokkuð það, sem valda megi niðurjöfnun sjótjóns. Skipstjóri skal rita skýrslu um þetta svo fljótt sem hann má í leiðarþókina, eða dagþókina, eða rita það á annan hátt, ef bækurnar vantar, svo það megi bera fram þegar sjóferðaskýrsla er gefin. Í skýrslunni skulu tilgreind öll atvik, sem máli geta skipt við mat og niðurjöfnun sjótjónsins, og einkana hvern nauðsyn bar til að leggja það í sölurnar, sem gert var, og svo nákvæma skrá sem við má koma yfir það, sem í sölurnar var lagt, eða þá skýrt með öðru móti frá viðtæki tjónsins.

172. gr.

Tjón á skipi og skipsbúnaði skulu meta skynbærir menn og til þess skipaðir eftir fyrirmælum 40. gr. og á þeim stað, þar sem skip er bætt, ef það er gert á ferðinni, en ella á endastað ferðar.

Það skal til tekið um hverja einstaka skemmd, hve mikið muni kosta að bæta, og þurfi nýrra muna við í stað hinna spilltu, þá skal hvorttveggja til greina, hve dýrir verði hinir nýju og hvers virði sé hinir spilltu.

Skemmd öll af elli, hrörnun og öðru slíku skal greind frá þeirri skemmd, sem af sjótjóninu stafar, og metin sér.

173. gr.

Þá er ákveða skal, hve mikið sameiginlegt sjótjón á skipi og skipsbúnaði hefur orðið, skal matsgerð ráða, ef skemmd er eigi bætt, eða matsupphæðin er lægri en aðgerðarkostnaður reyndist; en aðgerðarkostnaður ræður, ef hann reynist lægri en matsupphæðin.

174. gr.

Þá er endurgjalda skal skemmdir á járnskipi, skal bæta að fullu skemmdir á skrokki skipsins, siglum og siglubúnaði af járn, ef skipið hefur ekki gengið 5 ár

á sjó, þá er sjóttjónið bar að, og sé talið frá því, er skipið lét út í hina fyrstu ferð sína. Nú bar slysið að eftir þessi 5 ár, en áður skipið hafði verið í förum í 10 ár, og skal þá dreginn af $\frac{1}{6}$ hluti fyrir verðmun á hinu gamla og nýja og $\frac{1}{3}$ hluti, ef skipið hefur lengur verið í förum. Skemmd á gufuvél skal bæta að fullu, ef vélin hefur ekki starfað 3 ár þá er slysið bar að; ef það varð síðar og þó áður vélin hafði starfað 6 ár, skal dreginn af $\frac{1}{6}$ hluti og $\frac{1}{3}$ hluti, ef lengur var. Skemmdir á siglu og siglubúnaði af tré svo og á reiða þeim, sem uppi er, skulu bættar að fullu, ef skipið hefur ekki verið eitt ár í förum, og annar skaði, ef það hefur ekki verið missiri; beri tjónið síðar að, skal draga af $\frac{1}{3}$ hluta; þó skal bæta akkeri fullu, og af akkerisfesti skal draga einungis $\frac{1}{6}$ hluta.

Ef skipið er tréskip, skal bæta að fullu skemmdir á skrokki þess, ef það hefur ekki gengið 2 ár á sjó, þá er slysið bar að; ef það varð síðar, skal draga af $\frac{1}{3}$ hluta fyrir verðmun á gömlu og nýju. Aðrar skemmdir skulu bættar svo sem fyrr segir um járnskipin.

Af skaðabótafé því, sem svo er ákveðið, skal draga verð þeirra hluta, sem nýju voru bættir, eftir því, sem verð þeirra var gert í matsgerðinni, eða, ef á uppboði er selt, andvirðið að frádregnum kostnaði.

Ef leggja skal á skipið nýja málmhúð, skal svo meta skaðabætur, að draga skal málmvirði hinnar fornu húðar af kostnaði þeim, sem á því verður að leggja á nýja úr sama efni og jafnþunga hinni fornu húð, þá er hún var ný, og skal þá bæta afganginn, og sé þó af dreginn $\frac{1}{10}$ hluti, ef húðin var úr eir eða látúni (yellow-metal) og $\frac{1}{10}$, ef hún var úr sinki eða öðrum málm, fyrir hvern fullan mánuð, og sé talinn þrítugnættur, sem liðinn er frá því, er sú húð var á lögð, er bæta skal annarri nýrri. Ef eirhúð eða látúns hefur verið meira en 5 ár í sjó eða húð af öðrum málm meira en 2 ár og hálf, skal þær engu bæta.

175. gr.

Nú hefur skip farizt með öllu við sameiginlegt sjóttjón, eða laskazt svo mjög, að það er dæmt óbættandi, og skal þá bæta það því verði, sem ætla má, að sannvirði þess væri, þá er það fórst, og sé dreginn af verðinu ágóðinn af því, sem kann að hafa orðið bjargað.

176. gr.

Bætur fyrir góss, sem ferst við sameiginlegt sjóttjón, skulu metnar eftir gangverði samkynsvöru á áætlunarstað skipsins við komu þess þangað, og komist það, sem eftir er af farmi skipsins, ekki á ætlunarstað, skal metið eftir verðinu á þeim stað, þar sem endir var gerður á ferðinni, og skal þó af dregið farmgjald, tollur og annar kostnaður, sem eiganda sparast við það, að varan komst ekki á ætlunarstað hennar.

Verð vörunnar skal ákveðið með lögsmætu mati, ef ekki er kostur að fá vitneskju um verð hennar með öðru móti.

Ef varan var seld í neyðarhöfn, má ávallt heimta bætur fyrir hana, að minnsta kosti sem því verði nemur, sem hún var seld fyrir.

177. gr.

Ef farmur skemmist við sameiginlegt sjóttjón, skulu ákveðnar svo miklar bætur, sem nema verðmun á vörunni óskemmdri og skemmdri; skal meta verð vörunnar sem óskemmd væri, eins og fyrir er mælt í 176. gr., og sami frádráttur gerður sem þar segir; en verð hinnar skemmdu vöru fer eftir söluverði hennar, ef hún var seld, áður en sjóttjónsreikningi var lokið, ella skal verðið ákveðið með lögsmætu mati.

178. gr.

Nú hafa vörur týnt eða spillt við sameiginlegt sjóttjón og hafa þegar áður rýrnað að verðmæti við einkasjóttjón, spillt af sjálfu sér eða með öðru móti, eða vörur hafa skemmt við sameiginlegt sjóttjón og rýrnað síðan enn meira að verði við atburði, sem snertu ekki sjóttjónið, og skal þá sú fjárupphæð, er samsvarar rýrnuninni, dregin frá skaðabótum. Afdráttarféð skal ákveðið með lögmatu mati og skal þá einkanlega miðað við það tjón, sem aðrar vörur samkynja eða svipaðar hafa orðið fyrir við sömu atburði og af sömu sökum, en skemmdust ekki við sjóttjónið.

179. gr.

Við sameiginlegt sjóttjón greiðast engar bætur fyrir vörur, sem ekki fylgir farmskirteini og ekki eru heldur fullnægjandi skýrslur um, að á skip kæmi, hvorki í farmskrá né gósstökubók eða annars staðar.

Bæta skal klæðnað og ferðanauðsynjar skipstjóra, skipshafnar og farþega, ef það vitnast, að misst sé við sjóttjónið.

180. gr.

Farmgjald af vörum, sem farizt hafa við sameiginlegt sjóttjón, eða seldar hafa verið í neyðarhöfn, til þess að greiða sjóttjónskostnað, skal bæta í sjóttjónsreikningi með sömu fjárhæð, sem hefði átt að greiða undir þær, ef þær hefðu verið í skipinu til ætlunarstaðar þeirra eða þangað, sem ferðin endar, ef ekki var farið alla leið. Af hinu missta farmgjaldi skal draga þann sérstaka kostnað, sem kynni að hafa sparazt útgerðarmanni við það, að vörunni var verið öðru til bjargar eða hún var seld.

181. gr.

Nú verða skemmdir á einhverjum munum við sameiginlegt sjóttjón og þeir ónýttast síðan eða skemmast við einkasjóttjón, og falla þá niður bótakröfur að öllu eða nokkru fyrir þá muni, ef ætla má með vissu, að tjónið hefði að nokkru eða öllu hlotizt af einkasjóttjóninu síðar, þótt sameiginlega sjóttjónið hefði ekki borið að.

Svo falla og niður eða lækka sjóttjónsbætur, þegar ætla má með vissu, að munir þeir, sem fórust við sameiginlegt sjóttjón, hefðu ónýtt eða spillt við einkasjóttjón síðar, ef þeir hefðu enn þá verið á skipinu.

182. gr.

Nú hljóttast skemmdir sumpart af sameiginlegu sjóttjóni og sumpart af einkasjóttjóni og stafar kostnaður af hvorutveggja, og skal þá skipta skemmdum og kostnaði milli þeirra eftir sanngjörnu mati.

183. gr.

Skip tekur þátt í sameiginlegu sjóttjóni: 1. eftir því verði, sem skynbærir menn, skipaðir eftir fyrirmælum 40. gr., meta skipið við komu þess á þann stað, þar sem ferðin er á enda, og 2. eftir því fé, sem í sjóttjónsreikningnum er gert í bætur fyrir skemmdir á skipi, og þó einungis að því leyti, sem þær skemmdir eru þá ekki bættar.

Ef gerðar hafa verið umbætur á skipi eftir það, er sameiginlegt sjóttjón bar að, eða ef gert hefur verið að skemmdum, sem ekki urðu við sjóttjónið, þá skal draga af matsverði skipsins svo mikið, sem virðingarverð umbótanna eða viðgerðarinnar nam.

184. gr.

Farmurinn tekur þátt í sameiginlegu sjóttjóni: 1. eftir verðmæti þeirrar vöru, sem á skipinu var þegar sjóttjónið bar að og er á skipi við enda ferðar, og skal verðmætið ákveðið eftir fyrirmælum 176. og 177. gr., 2. eftir því fé, sem gert er í bætur

fyrir göss, sem lagt var í sölu eða spilltist við sjóttjónið í ferðinni, og 3. eftir því skaðabótafé, sem farneigandi fær af útgerðarmanni fyrir vörur, sem farizt hafa eða skemmzt í ferðinni, eða seldar voru til skipsþarfa.

185. gr.

Farmgjaldið tekur þátt í sameiginlegu sjóttjóni: 1. eftir helmingi þess farmgjalds, er greiða bar við ferðarlok; 2. eftir helmingi skaðabóta þeirra, sem gerðar eru í sjóttjónsreikningnum fyrir misst farmgjald.

Ef ekki er tilskilið neitt ákveðið farmgjald, skal það talið eftir fyrirmælum 105. gr.

186. gr.

Ef farmgjald er greitt fyrirfram, þann veg, að það skuli ekki endurgreiða, þótt ekki verði unnið til neins farmgjalds sökum slysa, þá eru útgerðarmenn ekki skyldir til að taka þátt í sameiginlegu sjóttjóni, að því er nemur því fé.

187. gr.

Af því framlöguskyldu fé, sem ákveðið er eftir fyrirmælum 183.—186. gr., skal draga bæði framlög til sameiginlegs sjóttjóns, sem síðar kann að hafa orðið í ferðinni, svo og kostnað, sem á kann að hafa fallið við björgun eða verndun hinna framlöguskyldu fémuna, ef sá kostnaður skal ekki endurgoldinn sem sameiginlegt sjóttjón.

188. gr.

Þetta er undanþegið bótaframlögum við sameiginlegt sjóttjón: 1. Vistir, eldsneyti og aðrar vélanaúðsynjar og hernaðargögn, 2. kaup skipstjóra og skipshafnar, og 3. klæðnaður og ferðanaúðsynjar allra manna á skipinu og það, sem þeir bera á sér.

Nú voru munir þeir einhverjir lagðir í sölurnar við sameiginlegt sjóttjón, sem taldir voru til 3. liðar, eða þeir spilltust, og skal þá eigandi taka þátt í niðurjöfnun tjónsins með því fé, sem hann fékk í bætur fyrir þessa muni í sjóttjónsreikningnum.

189. gr.

Fullnaðarmat og niðurjöfnun skaðans, sem varð við sameiginlegt sjóttjón, fer fram á þeim stað, þar sem skip og farmur skilja, og eftir því, sem á þeim stað eru lög.

Úrslitareikninga sjóttjóns annast löggiltur niðurjöfnunarmaður sjóttjóns eða, ef þess er ekki kostur, tveir dómkvaddir menn. Dómstólarnir dæma ágreining um réttmæti sjóttjónsreikninga.

190. gr.

Skylt er skipstjóra að annast um allt, er þörf krefur til þess að sjóttjónsniðurjöfnun geti farið fram, og má ekki draga það að nauðsynjalausu.

Hver sá, sem sjóttjónið snertir, er skyldur til að sínu leyti að láta í té allar skýrslur þær og sönnunargögn, sem hinir dómkvöddu niðurjöfnunarmenn sjóttjóns telja þörf.

191. gr.

Nú koma síðar fram fémunir þeir, er talið var við niðurjöfnunina, að farizt hefðu við sameiginlegt sjóttjón, eða sá, sem tjóni olli, bætir síðar eitthvað af þeim skaða, sem talinn var til sjóttjóns, og skal þá gera breytingu með aukaniðurjöfnun á allri niðurjöfnun sjóttjónsins. En ekki má fresta úrslitagerð sjóttjóns af þeim sökum einum, að líkindi gætu verið til að fá aftur fémuni, sem lagðir voru í sölurnar, eða skaða bætta, sem á varð.

192. gr.

Ábyrgð á framlagi til sjótjóns af hálfu skips og farmgjalds sætir þeirri takmörkun, sem í IX. kafla greinir.

Sjótjónsframlag af hálfu farms og annars góss í skipi ábyrgist eigandi hinna framlagsskyldu muna með þeim munum einum, en ekki sem sjálfsskuld.

193. gr.

Skip, sem framlöguskylt er til sjótjónsbóta, má ekki fara af þeim stað, þar sem skip og farmur skildu, og góss, sem er í ábyrgð fyrir slíkum framlögum, má ekki fá í hendur eiganda, áður sjótjónsframlög séu greidd eða trygging fengin fyrir framlögunum, ef þau eru þá ekki ákveðin.

194. gr.

Nú verður á skipi eða góssi tjón eða kostnaður, sem stafar af óhappi á ferð, og telst ekki til sameiginlegs sjótjóns, eða skipað er fyrir um með sérstökum ákvæðum, að farið skuli með eftir reglum um sameiginlegt sjótjón (sbr. 117. gr.), og skal það þá sem einkasjótjón (partikulært havari) koma niður á þeim munum, einum eða fleirum, sem skaði varð á eða kostnaður.

Nú telst kostnaður til einkasjótjóns 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 sjótjón. Kostnaður á björgun farms kemur hlutfallslega niður á farminum og farmgjaldi því, sem greitt er af góssinu, sem hjargað varð.

Um niðurlögun einkasjótjóns fer eftir ákvæðum 189. gr., ef einhver krefst þess, sem hlut á að máli.

VII. KAFLI

Um tjón af árekstri.

195. gr.

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

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 jöfnu hlutum.

Hver hinna seku ábyrgist einungis sinn hluta skaðabótanna, nema mannsbani hafi hlotizt 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.

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

196. gr.

Ef áreksturinn varð af óhappatilviljun eða það vitnast ekki, að annarhvor aðilja hafi verið sök í honum, fær hvorugt skipið bættan skaða sinn.

197. 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. Skytt er skipstjórum og að segja hver öðrum nöfn og heimkynni skipa sinna, úr hvaða stað eða höfn þau koma, og hvert þeim sé ætlað að fara.

198. gr.

Það, sem fyrir er mælt í þessum kafla um árekstur skipa, kemur einnig til greina, þá er skip veldur tjóni á öðru skipi, eða á mönnum eða góssi, sem á því er, með siglingu sinni eða á annan hátt, þó ekki hafi skipin rekizt á.

VIII. KAFLI

Um björgun.

199. gr.

Hver sá, sem bjargar skipi, sem farizt hefur eða er statt í neyð, eða góssi, sem á því er, eða nokkru af því skipi eða góssi, því sem á því var, svo og hver sá, sem veitir að björguninni, á rétt á að fá björgunarlaun. Sá, sem bjargar mönnum af skipinu, meðan það var statt í neyð, þeirri sem var tilefni til 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, þó það skip, sem bjargaði, sé eign sama manns sem hitt, sem bjargað var.

Nú hefur maður tekizt á hendur leiðsögu skips eða að draga það eða veita því aðstoð á annan líkan hátt, og skipinu hlekkist síðan á, og á sá maður 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 málsaðiljar ekki á eitt sáttir um, hve mikil björgunarlaunin skuli vera, og sker þá dómur úr.

Ábyrgð útgerðarmanns á björgunarlaunum er takmörkuð samkvæmt ákvæðum IX. kafla. Eigandi farms eða annars góss ábyrgist greiðslu björgunarlauna aðeins með þeim munum, en ekki sem sjálfsskuld.

200. gr.

Þá er björgunarlaun eru ákveðin, skal þess gætt: 1. Fyrst og fremst: a) Að hve miklu leyti björgunin tókst; b) Verklagni þeirrar og atorku, sem björgunarmenn unnu með að björguninni, og tíma þess og fyrirhafnar, sem til hennar var varið; c) Hættu þeirrar, sem skipið, sem bjargað var, var statt í, skipshöfn þess, farþegar eða góss; d) Hættu þeirrar, sem björgunarmönnum og eign 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) Þess, hvort skipið, sem bjargaði, var sérstaklega útbúið til björgunar. 2. Þar næst: Verðmætis þess sem bjargað var.

Nú kemur það í ljós, að björgunarmaður var sjálfur sök í neyð þeirri, sem var tilefni björgunarinnar, eða hefur orðið sekur um þjófnað, hilming eða aðra sviksamlega meðferð á munum, þeim sem bjargað var, og má dómurinn þá færa niður björgunarlaun þess manns eða svipta hann björgunarlaunum með öllu.

201. gr.

Ekki má gera björgunarlaun hærrí en 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, virðingargerð og sölu.

Í björgunarlaununum felst og þóknun fyrir að flytja góssið, sem bjargað var, á tryggan stað, svo og þóknun fyrir lán á skipum og áhöldum, sem höfð voru til þess.

202. gr.

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

Rétt er og dómi að ónýta 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 aðilja, sem á var hallað, krefst þess.

Ákvæðið í síðustu málsgr. 200. gr. kemur einnig til greina, þá er samningur hefur verið gerður um björgun.

Máli til ónýtingar björgunarsamnings eða breytingar á honum, skal vera stefnt til dóms áður en 3 mánuðir séu liðnir frá því er samningurinn var gerður.

203. gr.

Ef björgunarmenn greinir á sín á milli um skipti björgunarlauna, þá skal skipt með dómi og gætt þeirra atvika, sem 200. gr. greinir.

Nú hefur skip bjargað einhverju á ferð, og skal þá fyrst af björgunarlaununum bæta það tjón, sem við björgunina varð á skipi því eða farni; næst eftir fá útgerðarmenn tvo þriðjunga björgunarlauna, ef gufuskip bjargaði, en helming, ef það var seglskip, en afganginum skal skipt til helminga milli skipstjóra og skipshafnar, og skal skipta milli hennar að rétttri tiltölu við kaup manna á skipinu. Nú var tilskilið, að skipstjóri eða skipshöfn skyldu hafa minni hlut í launum en nú var sagt, og er sá skildagi þá ógildur, nema skipið sé einkanlega búið út til bjargráða eða samið væri um eitthvert tiltekið björgunarstarf.

204. gr.

Rétt er, að björgunarmenn mótmæli því, að skip, sem bjargað var, eða góss sé fært á burt þaðan, áður þeim sé greidd að fullu björgunarlaunin eða trygging er til fengin fyrir greiðslu þeirra.

IX. KAFLI

Um takmarkaða ábyrgð útgerðarmanna.

205. gr.

Útgerðarmaður ber takmarkaða ábyrgð á kröfum þeim, sem hér verða greindar:

1. Bótakröfum vegna lífs- eða líkamstjóns þeirra manna, sem vinna í þágu skips, svo og farþega. Bótakröfum fyrir glataða eða skemmda vöru, sem skipstjóri hefur tekið við til flutnings, og hvers konar muni, sem á skipi eru.
2. Öðrum bótakröfum vegna tjóns á mönnum eða munum á sjó eða á landi, sem stafar af yfirsjónum eða vanrækslu skipstjóra, skipshafnar, hafnsögumanns eða annarra, sem vinna í þágu skips.
3. Bótakröfum vegna vanefnda á samningi, sem stafa af yfirsjónum eða vanrækslu við stjórn tök skips.
4. Kröfum, sem rísa af því, að tilgreiningar í farmskírteini eru rangar eða ófullnægjandi.

5. Kröfum, sem rísa af skyldum til að fjarlægja flak af skipi, sem farizt hefur, eða eyða því.
6. Kröfum um björgunarlaun.
7. Kröfum um framlög til sameiginlegs sjótjóns.
8. Kröfum, sem stafa af því, að skipstjóri hefur samkvæmt stöðumboði sínu utan heimilis skips gert ráðstafanir eða játazt undir skuldbindingar, sem nauðsynlegar voru til verndar skipi eða framhalds ferðar, nema krafa sé af því risin, að búnaður skips eða birgðir hafi verið ófullnægjandi, þegar ferð hófst, eða krafa hefur orðið til vegna sérstaks umboðs af hendi útgerðarmanns eða verið viðurkennd af honum.

Takmörkun ábyrgðar nær þó ekki til þeirra skuldbindinga, sem stafa af starfs-samningi við skipstjóra, skipshöfn eða aðra menn, sem vinna í þágu skips, eða af yfirsjónum eða vanrækslu útgerðarmanns sjálfs, nema hann sé jafnframt skipstjóri og krafa eigi rót sína að rekja til yfirsjónar eða vanrækslu hans við stjórn-tök skips.

206. gr.

Þegar ábyrgð er takmörkuð, ábyrgist útgerðarmaður með verði skipsins að við-bættum fjárhæðum þeim, sem í 208. gr. getur.

Þegar bæta skal tjón á mönnum (lífs- eða líkamstjón), ber útgerðarmaður ábyrgð með tvöfaldri þeirri fjárhæð sem í 1. mgr. segir.

207. gr.

Verð skips skal ákveða eftir ástandi þess á þeim tímum, sem hér segir:

1. Þegar um árekstur eða annað slys er að ræða, skal ákveða verðið við komu skips til fyrstu hafnar, að því er varðar kröfur, sem standa í sambandi við slysið og til eru orðnar fyrir komu skips til hafnar eða leiðir af sameiginlegu sjótjóni. Nú hefur nýtt sjóslys, sem ekki stendur í sambandi við hið fyrra, rýrt skip í verði, áður en það kom til hafnar, og skal þá ekki taka tillit til þeirrar verð-rýrnunar, að því er varðar kröfur út af fyrra slysinu. Ef slys ber að höndum í höfn, skal ákveða verðið samkvæmt ástandi skips-ins þar, eftir að slys varð.
2. Um kröfur, sem stafa af rangri eða ófullnægjandi tilgreiningu í farmskírteini eða að öðru leyti koma farmi við og falla ekki undir 1. tölulið, skal ákveða verðið eftir ástandi skips við komu þess til ákvörðunarhafnar eða annars staðar, þar sem ferð lýkur. Nú á farmi að skila á ýmsum stöðum, og skal þá ákveða verðið eftir ástandi skips við komu til fyrstu hafnar, að því er snertir kröfur, sem stafa af sama atburði.
3. Um allar aðrar kröfur skal ákveða verð skipsins við lok ferðar.

208. gr.

Við ákvörðun á ábyrgð útgerðarmanns, þegar hún er takmörkuð, skal bæta við verð skips eftirgreindum fjárhæðum:

- a. Tíu hundraðshlutum af verði skips við upphaf ferðar.
- b. Skaðabótum og sjótjónsframlögum vegna tjóns á skipi, sem orðið hefur, eftir að ferð hófst, og ekki hefur verið úr bætt.

209. gr.

Kröfum þeirrar tegundar, sem um getur í 1. tölulið 207. gr. og stafa af sama slysi, skal fullnægja af ábyrgðarfjárhæðinni samkvæmt röð sjóveða, sem þær kunna

að vera tryggðar með. Sama er um kröfur, sem í 2. og 3. tölulið 207. gr. getur, þegar leggja skal til grundvallar þeim verð skips í sömu höfn.

Kröfum til bóta fyrir lífs- og líkamstjón, sem stafa frá sama slysi, skal fullnægja af þeirri aukningu ábyrgðarfjárhæðar, sem greind er í 2. mgr. 206. gr. Nægi sú fjárhæð ekki til lúkningar kröfu, þer að greiða eftirstöðvarnar í sama hlutfalli og aðrar kröfur eftir ákvæðum 1. málslíðs 1. mgr. þessarar greinar.

210. gr.

Ef útgerðarmaður vill bera fyrir sig takmörkun á ábyrgð, þer honum að sanna, hvert verið hafi verð skips á þeim tíma, sem máli skiptir.

211. gr.

Ef ágreiningur rís um takmörk ábyrgðar eða um skiptingu ábyrgðarfjárins, getur útgerðarmaður krafizt, að niðurjöfnunarmaður sjóttjóns eða, sé hans ekki kostur, 2 dómkvaddir menn (sbr. 189. gr.) skeri úr ágreiningnum. Nú hefur útgerðarmaður valið þessa leið, og getur þó hver kröfuhafi fengið úr því skorið með dómi, hverri fjárhæð krafa hans mundi nema, ef ábyrgð væri ekki takmörkuð. Útgerðarmaður getur og krafizt, að niðurjöfnunarmaður sjóttjóns eða hinir dómkvöddu menn setji tilteknum kröfuhöfum hæfilegan frest til málshöfðunar.

Niðurjöfnunarmanni sjóttjóns eða hinum dómkvöddu mönnum er heimilt að kveðja kröfuhafa, með þriggja mánaða fyrirvara hið mesta, til að lýsa kröfum sínum. Skal það gert með opinberri auglýsingu, eftir því sem bezt hentar hverju sinni.

Skylt er útgerðarmanni og kröfuhöfum að veita niðurjöfnunarmanni sjóttjóns eða hinum dómkvöddu mönnum alla þá fræðslu og afhenda þau sönnunargögn, sem þeir telja máli skipta.

Kostnað af starfi niðurjöfnunarmanns eða hinna dómkvöddu manna beri útgerðarmaður. Ágreining um réttmæti niðurstöðu þeirra má bera undir dómstóla.

212. gr.

Nú hefur útgerðarmaður sett tryggingu fyrir allri ábyrgðarfjárhæðinni í því skyni að afstýra kyrrsetningu eða fá hana fellda niður, og skal þá tryggingin koma að notum öllum kröfuhöfum, sem sæta verða takmarkaðri ábyrgð á kröfum sínum, enda getur enginn þeirra krafizt frekari tryggingar.

Nú hefur trygging verið sett fyrir lægri fjárhæð eða ýmsar tryggingar settar, og má þá, ef ekki næst samkomulag með aðilum, fá dómsúrskurð um áhrif þegar settra trygginga og hvort aukin trygging skuli sett, þó svo, að ekki sé farið fram úr fullri ábyrgðarfjárhæð.

213. gr.

Nú hefur útgerðarmaður greitt að fullu þá fjárhæð, sem honum var skylt eftir reglum um takmörkun ábyrgðar, og það kemur síðar fram, að aðrir kröfuhafar áttu sama rétt eða betri, og er hann þá ekki skyldur til meiri greiðslu, ef hann vissi ekki af þessum kröfum, þegar hann greiddi hitt, og ekki verður álitíð, að hann hefði fengið vitneskju um þær þrátt fyrir hæfilega eftirgrennslan.

Nú hefur kröfuhafi fengið með þessum hætti fé, sem öðrum bar að réttu, og ábyrgist hann þá þeim manni kröfu hans, en þó ekki lengra en það fé hrekkur, sem hann tók við, og því aðeins, að hann vissi af þeirri kröfu, er hann tók við fénu.

214. gr.

Þegar lögsókn hefur verið hafin gegn útgerðarmanni til heimtu eða tryggingar kröfu, sem hann ábyrgist takmarkaðri ábyrgð, er dómara heimilt að ákveða eftir

kröfu hans, að frestað skuli kyrrsetningu, aðför eða uppboði á öðrum eignum hans en þeim, sem eru að sjóveði, unz sala á skipi og úthlutun söluandvirðis hefur farið fram.

215. gr.

Nú hefur farmsamningshafi orðið ábyrgur vegna bakfarmsamnings fyrir kröfu, sem um ræðir í 205. gr., og skal þá beita ákvæðum um takmarkaða ábyrgð, eftir því sem við á. Svo skal og vera, þegar maður, sem fengið hefur skip annars aðila til afnota í siglingum á eigin kostnað, eða skipseigandi, sem ekki gerir skipið út sjálfur, hafa orðið ábyrgir fyrir nefndum kröfum.

X. KAFLI

Um sjóveðrétt og fyrning á sjókröfum.

216. gr.

Þessar kröfur eiga sjóveðrétt í skipi og farmgjaldi:

1. Dómsgjöld og kostnaður af sölu skips í sameiginlega þágu lánardrottna, kostnaður af vörzlu þess, unz sala fer fram, og af úthlutun söluverðs. Lestagjöld, vitagjöld, hafnargjöld og önnur slík opinber gjöld, sem greiða ber af skipi. Kostnaður af affermingu skips, varðstöðu í því og annarri vörzlu þess, eftir að það koma til síðustu hafnar.
2. Kröfur til launa og annarrar þóknunar, sem stofnast hafa til handa skipstjóra, skipshöfn og öðrum, sem útgerðarmaður eða skipstjóri hafa ráðið á skip.
3. Þjörgunarlaun og kröfur um framlög til sameiginlegs sjóttjóns.
4. Bótakröfur vegna árekstrar skipa eða annars sjóslyss. Bætur fyrir tjón, sem skip hefur valdið á mannvirkjum í höfnum, skipakvíum eða á siglingaleiðum. Bótakröfur vegna lífs- eða líkamstjóns farþega, skipstjóra, skipshafnar eða annarra, sem á skip eru ráðnir. Bótakröfur fyrir glataðan eða skemmdan farm eða farangur farþega. Bætur fyrir eignir skipverja, þær er farizt hafa við sjóslys.
5. Kröfur, sem til eru orðnar við ráðstafanir eða skuldbindingar, er skipstjóri hefur gert vegna stöðu sinnar utan heimilis skipsins og nauðsynlegar voru til verndar skipi eða framhalds ferðar, og gildir þetta eins, þó að skipstjóri sé jafnframt eigandi skips, og án tillits til þess, hvort hann eða annar maður er eigandi kröfu.

Ákvæði þessa töluliðs gilda þó ekki um kröfur, sem skipstjóri stofnar við menn eða stofnanir hér á landi í sambandi við útgerð skipa, sem heimilisföst eru hér á landi og eingöngu eða aðallega eru notuð til fiskveiða hér við land, vegna úttektar á vistum, veiðarfærum, beitu, ís, salti, tunnum, kolum, benzíni, olíu eða öðrum vélarnauðsynjum, nema úttekt hafi verið nauðsynleg til heimferðar skips, enda haldi skipið til heimferðar frá úttektarstað án nokkurra tafa, og telst það ekki heimferð, ef skip stundar veiðar, eftir að úttekt fór fram. Nú fær kröfuhafi ekki sjóveðrétt vegna framangreindra fyrirmæla, og ábyrgist útgerðarmaður þá kröfuna með öllum eignum sínum.

6. Kröfur, sem leiðir af því, að tilgreiningar í farmskirteini hafa verið rangar eða ófullnægjandi.

217. gr.

Sjóveðréttur í skipi nær og til skipsbúnaðar og kröfu útgerðarmanns til skaðabóta og sjóttjónsframlags vegna tjóns á skipi, sem orðið hefur, eftir að ferð hófst, og ekki hefur verið úr bætt. Til skipsbúnaðar teljast ekki vistabirgðir, eldsneyti né aðrar vélarnauðsynjar.

Sjóveðréttur í farmgjaldi tekur yfir óskert (brutto) farmgjald og fargjald fyrir þá ferð, sem krafan stafar af, svo og til skaðabóta og sjótjónsframlags fyrir missi þess farmgjalds eða fargjalds. Sjóveðréttur fyrir kröfum samkvæmt 2. tölulið 216. gr. nær þó til farmgjalds fyrir allar ferðir skips, sem farnar voru, meðan starfssamningur var í gildi.

Sjóveðréttur í skipi og farmgjaldi nær einnig til hluta útgerðarmanns af björgunarlaunum, sem til hefur verið unnið í ferðinni.

Sjóveðréttur fyrir launakröfum og þóknunar samkvæmt 2. tölulið 216. gr. og bótakröfum fyrir eignir skipverja, þær er farizt hafa við sjóslys, sbr. síðasta málslið 4. töluliðs 216. gr., skal einnig ná til váttryggingarfjár skips og farmgjalds, meðan það er ekki af höndum greitt. Nú ferst skip eða er dæmt óbætandi, og er þá váttryggingarsala óskýlt að láta váttryggingarfé af höndum, fyrr en 14 dögum eftir að hann átti þess kost að afla þeirra upplýsinga, er þörf var á til þess að meta váttryggingaratburðinn og ákveða upphæð bótanna. Sjóveðréttur nær ekki til váttryggingarfjár í öðrum tilfellum en hér var greint.

218. gr.

Sjóveðréttur í skipi og farmgjaldi gengur fyrir öllum öðrum eignarhöftum, sem á eignum þessum hvíla. Sjóveðréttur samkvæmt 6. tölulið 216. gr. vikur þó fyrir sammingsveði í skipi.

Kröfum þeim, sem taldar eru í 216. gr., skal fullnægja eftir þeirri röð töluliða, sem þær eru taldar þar í, að svo miklu leyti sem þær eru til komnar í sömu ferð. Kröfur taldar í sama tölulið eru jafnréttáár sín á milli, en þó svo, að stafi kröfur í 3. og 5. tölulið ekki af sama atburði, gengur yngri krafa fyrir eldri.

Nú stafa kröfurnar af ýmsum ferðum, og gengur þá sú krafa, sem af síðari ferð stafar, fyrir hverri kröfu af eldri ferðum. Að því er tekur til sjóveðréttinda eftir 6. tölulið 216. gr. gildir þetta þó aðeins í sambandi þeirra á milli. Kröfur samkvæmt starfssamningi, sem nær til fleiri en einnar ferðar, hafa allar sama rétt og kröfur frá síðustu ferð.

219. gr.

Sjóveðréttur í skipi fellur niður, ef það er selt á nauðungaruppbóði. Svo skal og vera, ef skip er selt, eftir að það hefur á lögmætan hátt verið dæmt óbætandi, og skal þá beita ákvæðum 220. gr., eftir því sem við á.

Sjóveðréttur í skipi helzt, þó að eigendaskipti verði að því með öðrum hætti.

220. gr.

Nú fer fram nauðungarsala á skipi eða annarri eign, sem sjóveð hvílir á, og eiga sjóveðhafar þá 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.

221. gr.

Sjóveð í farmgjaldi, skaðabótakröfu eða sjótjónsframlagi vegna tjóns á skipi eða farmgjaldsmissis svo og björgunarlaunum helzt, meðan greiðsla hefur ekki farið fram til útgerðarmanns eða féð er enn í höndum skipstjóra eða umboðsmanns útgerðarmannsins.

Nú hefur greiðsla farið fram til þrotabús útgerðarmanns, og skal þá nota það fé til lúkningar kröfum, sem sjóveðrétt áttu í kröfu þeirri, sem greidd var búinu.

222. gr.

Nú fellur sjóveðréttur niður við það, að fé, sem krafa var tryggð með, er greitt útgerðarmanni, og ábyrgist hann þá kröfuna, svo langt sem það fé hrekkur, sem hann tók við, ef hann var þar ekki í sjálfsskuld áður.

Beita skal ákvæðum 213. gr., eftir því sem við á.

223. gr.

Nú verður skip við frjálst afsal eign manns, sem ekki getur átt íslenzkt skip, án þess að fullnægt hafi verið áður þeim sjóveðréttarkröfum, sem á því lágu, og ábyrgist þá hinn fyrri eigandi þær kröfur sem sjálfsskuldarmaður, þó að svo hafi ekki áður verið. Nú sannar hann, að skipið nægði ekki til að fullnægja kröfum þessum, þegar það var selt, og fer þá ábyrgð hans ekki fram úr verðmæti skipsins.

Beita skal ákvæðum 213. gr., eftir því sem við á.

224. gr.

Beita skal ákvæðum um sjóveðrétt, eftir því sem við á, þegar vara er flutt samkvæmt bakfarmsamningi, svo og þegar annar maður en eigandi skips hefur skip í förum á sinn kostnað, enda hafi hann ekki komizt að því með óráðvandlegu atferli, sem kröfuhafa er kunnugt um.

225. gr.

Þessar kröfur eiga sjóveðrétt í farmi:

1. Björgunarlaun og kröfur um framlög til sameiginlegs sjótljóns svo og kostnaðar, sem jafnað er niður samkvæmt 117. eða 194. 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 á farmi. Enn fremur bótakröfur farmeiganda fyrir vöru, sem seld var í þágu annarra farmeiganda.
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 töl við fermingu eða affermingu eða í ferð skipsins.

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 1. mgr. Kröfur í sama tölulið eru jafnréttháar, og þó því aðeins þær, sem taldar eru í 1. og 2. tölulið, að þær stafi af sama atburði, ella gengur yngri krafa fyrir eldri.

226. gr.

Sjóveðréttur í farmi fellur niður, þegar vara hefur verið afhent. Svo er og, ef varan er seld á nauðungaruppboði eða á ferð í þágu skips eða farms, en í stað þess á kröfuhafi þá veðrétt í söluverði, meðan það er ekki látið af hendi.

227. gr.

Sjóveðréttur í farmi nær og til kröfu farmeiganda til skaðabóta eða sjótljónsframlags vegna missis farms eða tjóns á honum. Sama gildir um bótakröfu vegna sölu farms í þágu skips eða annars farmeiganda.

Sjóveðréttur í farmi nær ekki til váttryggingarfjár.

228. gr.

Um sjóveð í söluverði farms og í kröfu til skaðabóta eða sjótjónsframlags skal beita ákvæðum 221. og 222. gr., eftir því sem við á.

229. gr.

Ef skipstjóri afhendir vöru, sem sjóveð hvílir á, án leyfis kröfuhafa, ábyrgist skipstjóri honum greiðslu á kröfunni, en þó ekki fram yfir það, sem skipstjóri getur sannað að verð vöru hafi numið við afhendingu. Sama gildir um viðtakanda, ef hann vissi um sjóveðið, þegar hann tók við vörunni, enda hafi hann ekki verið þar í sjálfsskuld áður. Beita skal ákvæðum 213. gr., eftir því sem við á.

230. gr.

Ef kröfuhafi hefur fleiri veð en eitt fyrir kröfu sinni, er honum heimilt að ganga að hverju veðinu sem hann vill fyrir allri kröfunni.

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

231. gr.

Sjálfráður er kröfuhafi að höfða mál, hvort er hann vill heldur á hendur útgerðarmanni eða skipstjóra, til fullnægingar á kröfu, sem sjóveð er fyrir í skipi eða farmgjaldi.

Höfða má mál á hendur skipstjóra til fullnægingar kröfu með sjóveði í farmi. Þetta tekur þó ekki til útgerðarmanns né annars manns, sem gerir skipið út á sjálfs sín kostnað.

232. gr.

Sjóveðréttur fyrnist, ef honum er ekki fylgt eftir með lögsókn eða lýst fyrir þeim, sem sjótjóni jafna niður (sbr. 189. gr.), ef krafa varðar sjótjónið, innan þeirra tímamarka, sem hér segir:

1. Fyrir kröfu um björgunarlaun: innan eins árs frá því, er björgunarstarfi lauk.
2. Fyrir skaðabótakröfu vegna tjóns af árekstri eða öðru slysi og fyrir bótakröfu vegna lífs- eða líkamstjóns: innan eins árs frá því, er tjón bar að höndum.
3. Fyrir skaðabótakröfu út af því, að farmur eða farangur farþega hefur spillt eða glatazt, eða vegna rangrar eða ófullnægjandi tilgreiningar í farmskirteini: innan eins árs frá því, að vöru var skilað eða henni bar að skila.
4. Fyrir kröfu, sem af því er risin, að skipstjóra hafa verið látnar í té skipsnauðsynjar, samkvæmt því er segir í 5. tölulið 216. gr.: innan 6 mánaða frá því, er krafa stofnaðist.
5. Fyrir kröfum, sem stafa af öðrum ráðstöfunum eða skuldbindingum skipstjóra samkvæmt 5. tölulið 216. gr. eða 2. tölulið 225. gr.: innan eins árs frá því, er krafa stofnaðist.
6. Fyrir öðrum kröfum: innan eins árs frá því, er krafan féll í gjalddaga.

Þegar frestur er ákveðinn eftir 6. tölulið, skal launakrafa eða þóknunar samkvæmt starfssamningi ekki teljast í gjalddaga fallin vegna þess eins, að kröfuhafi átti rétt til greiðslu fyrir fram að einhverju leyti eða til afborgana.

Þegar mál er rekið fyrir íslenskum dómstóli, skal ávallt farið eftir íslenskum lögum um það, hverjar athafnir rifta fyrningu.

233. 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 (sbr. 189. gr.), 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 198. gr.: innan tveggja ára frá því, að athurður sá gerðist, sem tjóni olli, og farmkrafa samkvæmt 3. mgr. 195. gr.: innan eins árs frá því, að greiðsla fór fram.
3. Skaðabótakrafa út af því, að farmur eða farangur farþega hefur spillzt eða glatazt, eða vegna rangrar eða ófullnægjandi tilgreiningar í farmskirteini: innan eins árs frá því, að vöru var skilað eða henni bar að skila.
4. Krafa um framlag til sameiginlegs sjóttjóns og til kostnaðar, sem jafna skal niður samkvæmt 117. gr. og 2. mgr. 194. gr.: innan eins árs frá dagsetningu niðurlögnaðar.
5. Krafa, sem sætir takmarkaðri ábyrgð og ekki telst til 1.—4. töluliðar hér að framan: innan þriggja ára frá því, að hún féll í gjalddaga.
6. Krafa á hendur þeim, sem orðið hefur persónulega ábyrgur samkvæmt ákvæðum 222., 223., 228. eða 229. gr., fyrnist á sama tíma og sjóveðrætturinn.

Beita skal ákvæðum 3. mgr. 232. gr., eftir því sem við á. Aðrar kröfur fyrnast eftir almennum reglum.

XI. KAFLI

Um refsingar og önnur viðurlög.

234. gr.

Ef skipstjóri hefur ekki á skipi eitt eintak af lögum þessum og reglugerðum og öðrum opinberum fyrirmælum samkvæmt þeim, varðar það sektum.

235. gr.

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

236. gr.

Ef skipstjóri brýtur gegn skyldum samkvæmt 33. gr. um flutning farmanna, sæti hann sektum.

237. gr.

Vanræki skipstjóri að gefa sjóferðarskýrslu, þegar honum er það skylt samkvæmt 39. gr., varðar það sektum.

238. gr.

Ef skipstjóri vanrækir að gegna þeim skyldum, sem um ræðir í 197. og 198. gr., þegar árekstur eða svipað slys ber að höndum, varðar það sektum eða varðhaldi.

239. 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 allt að 2 árum, enda liggja ekki þyngri refsing við brotinu eftir öðrum lögum.

Þegar um stórfellt eða ítrekað brot er að ræða, má svipta skipstjóra rétti til að gegna skipstjórnarstörfum sem skipstjóri eða stýrimaður um ákveðinn tíma, sem ekki sé skemmri en 3 mánuðir, eða að fullu og öllu. Nú hefur skipstjóri verið sviptur skipstjórnarréttindum um lengri tíma en 3 ár, og getur þá dómsmálaráðherra, þegar 3 ár eru liðin frá sviptingunni, veitt honum réttindin að nýju, enda hafi áður verið

leitað álitis ráðuneytis þess, sem fer með siglingamálefni, og það lýst sig því samþykkt.

Svipting skipstjórnarréttinda skal gerð með dómi. Áfrýjun frestar ekki verkun dóms að þessu leyti. Nú telur lögreglustjóri, að skipstjóri hafi unnið til réttinda-sviptingar, og skal hann þá svipta hann skipstjórnarréttindum til bráðabirgða. Réttindasviptingu skal tilkynna skráningarstjóra.

240. gr.

Stórfelld eða endurtekin brot skipstjóra gegn öðrum skyldum samkvæmt lögum þessum en þeim, sem ákvæði 234.—239. gr. taka til, varða sektum eða varðhaldi.

241. gr.

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

242. gr.

Áður en ráðin er kæra vegna brota, sem um ræðir í 239. gr., skal leita álitis ráðuneytis þess, sem fer með siglingamálefni.

243. gr.

Lög þessi öðlast gildi 1. júlí 1963. Jafnframt eru úr gildi numin lög nr. 69 28. nóv. 1919, lög nr. 40 19. maí 1930, 2.—7. gr., og lög nr. 30 1. febr. 1936.

Gjört að Bessastöðum, 31. desember 1963.

Ásgeir Ásgeirsson.

(L. S.)

Emil Jónsson.

SJÓMANNALÖG

FORSETI ÍSLANDS

gjörir kunnugt: Að ég samkvæmt 44. gr. laga nr. 11 19. apríl 1963, um breyting á sjómannalögum, nr. 41 19. maí 1930, hefi látið fella meginmál hinna fyrst nefndu laga inn í lög nr. 41 19. maí 1930 og gef þau út svo breytt:

I. KAFLI

Um ráðningarsamning skipstjóra.

1. gr.

Útgerðarmanni ber að sjá um, að gerður sé skriflegur samningur við skipstjóra um ráðningarkjör hans.

2. gr.

Sé eigi annað ákveðið í samningnum um lengd ráðningartímans, getur hvor aðili um sig sagt samningnum upp, með þriggja mánaða fyrirvara, og sé ráðningu þá slitið í íslenzkri höfn, er skipið kemur í til fermingar eða affermingar, eða þar, sem skipið hættir siglingu. Þó er skipstjóra rétt, eftir 18 mánaða starfstíma á skipinu, að segja ráðningarsamningi sínum upp, með 3 mánaða fyrirvara, til ráðningarslita í erlendri fermingar- eða affermingarhöfn eða þar, sem skipið hættir siglingu erlendis.