

STJÓRNARTÍÐINDI A 4 — 1968

5. apríl 1968.

25

Nr. 9.

STJÓRNARSKIPUNARLÖG

um breyting á stjórnarskrá lýðveldisins Íslands 17. júní 1944.

FORSETI ÍSLANDS

gjörir kunnugt: Alþingi hefur fallizt á stjórnskipunarlög þessi og ég staðfest þau með samþykki mínu:

1. gr.

33. gr. stjórnarskrárinnar orðist svo:

Kosningarrétt við kosningar til Alþingis hafa allir, karlar sem konur, sem eru 20 ára eða eldri, þegar kosning fer fram, hafa íslenzkan ríkisborgararétt og eiga lögheimili hér á landi. Þó getur enginn átt kosningarrétt, nema hann hafi óflekkað mannorð og sé eigi sviptur lögræði.

Kosningalög setja að öðru leyti nánari reglur um alþingiskosningar.

2. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Gjört í Reykjavík, 5. apríl 1968.

Ásgeir Ásgeirsson.

(L. S.)

Bjarni Benediktsson.

1. apríl 1968.

Nr. 10.

L Ö G

um heimild fyrir ríkisstjórnina til að staðfesta fyrir Íslands hönd alþjóðasamþykkt um takmörkun á ábyrgð útgerðarmanna, sem gerð var í Brüssel 10. október 1957.

FORSETI ÍSLANDS

gjörir kunnugt: Alþingi hefur fallizt á lög þessi og ég staðfest þau með samþykki mínu:

1. gr.

Ríkisstjórninni er heimilt að staðfesta fyrir Íslands hönd alþjóðasamþykkt um takmörkun á ábyrgð útgerðarmanna, sem gerð var í Brüssel 10. október 1957. Fyrirvara má gera um einstök ákvæði, sem ríkisstjórninni þykir við eiga og heimilt er að gera samkvæmt samþykktinni.

Samþykktin er prentuð á íslenzku og ensku sem fylgiskjal með lögum þessum.

2. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

A 4

Fyrirvari.**RÍKISSTJÓRN ÍSLANDS**

áskilur sér rétt til:

1. að setja í lög landsins sérstök ákvæði, er kveði á um það, með hverjum hætti reglunni um takmarkaða ábyrgð verði beitt, að því er tekur til minni skipa en 300 rúmlesta;
2. að láta alþjóðasamþykkt þessa öðlast gildi annaðhvort á þann hátt að veita henni lagagildi eða með því að taka ákvæði hennar upp í lög landsins í því formi, sem samrýmist slíkum lögum.

Fylgiskjal.**ALÞJÓÐASAMÞYKKT**

um takmörkun á ábyrgð eigenda skipa, sem um sjó sigla*).

Aðildarríki að samþykkt þessari hafa viðurkennt, að æskilegt sé að ákveða með samningi tilteknar samræmdar reglur um takmörkun á ábyrgð eigenda skipa. Hafa þau ákveðið að gera alþjóðasamþykkt í þessu skyni og í því skyni komið sér saman um eftirfarandi:

1. gr.

1. Eiganda skips skal heimilt að takmarka ábyrgð sína í samræmi við ákvæði 3. gr. þessarar samþykktar, að því er tekur til krafna, er upp kunna að koma vegna einhverra eftirtalinna atburða, nema eigandi hafi beinlínis verið valdur að atburði þeim, sem kröfunni olli, eða hann hafi átt sér stað með hans vitorði:
 - a. Lífs- eða líkamstjóns á hverjum þeim, sem skipið flytur, og algeru tjóni eða skaða á hverjum þeim munum, sem á skipsfjöl eru.
 - b. Lífs- eða líkamstjóns á hverjum þeim einstaklingi öðrum, hvort heldur hann er á landi eða sjó, algeru tjóni eða skaða á sérhverj-

THE GOVERNMENT OF ICELAND

reserves the right:

- 1) to regulate by specific provisions of national law the system of limitation of liability to be applied to ships of less than 300 tons;
- 2) to give effect to this Convention either by giving it the force of law or by including in national legislation, in a form appropriate to that legislation, the provisions of this Convention.

INTERNATIONAL CONVENTION

relating to the limitation of the liability of owners of sea-going ships.

The High Contracting Parties,

Having recognised the desirability of determining by agreement certain uniform rules relating to the limitation of the liability of owners of sea-going ships;

Have decided to conclude a Convention for this purpose, and thereto have agreed as follows:

Article 1.

- 1) The owner of a sea-going ship may limit his liability in accordance with Article 3 of this Convention in respect of claims arising from any of the following occurrences, unless the occurrence giving rise to the claim resulted from the actual fault or privity of the owner:
 - a) loss of life of, or personal injury to, any person being carried in the ship, and loss of, or damage to, any property on board the ship;
 - b) loss of life of, or personal injury to, any other person, whether on land or on water, loss of or damage to any other property or infringe-

*) Sea-going ship: skip, sem um sjó siglir. Verður hér á eftir alls staðar þýtt með orðinu: skip.

um öðrum munum eða skerðingu á hvers konar réttindum, er orsakast af athöfnum, vanrækslu eða vanhírðu hvers þess manns, sem á skipsfjöl er, ef eigandinn er ábyrgur fyrir athöfnum, vanrækslu eða vanhírðu af hans hálfu, eða hvers þess manns, sem eigi er á skipsfjöl, ef eigandinn er ábyrgur fyrir athöfnum, vanrækslu eða vanhírðu af hans hálfu. Það er þó tilskilið, að því er tekur til athafna, vanrækslu eða vanhírðu hinna síðar nefndu aðila, að eiganda ber einungis réttur til að takmarka ábyrgð sína, svo fremi að athöfnin, vanrækslan eða vanhírðan hafi átt sér stað við siglingu eða stjórn skipsins eða við fermingu, flutning eða losun á farmi þess eða við skipgöngu farþega, flutning þeirra eða landgöngu.

- c. Sérhverrar skuldbindingar eða ábyrgðar, sem kveðið er á um í hverjum þeim lögum, er lúta að fjarlægingu skipsflaka og eiga rót sína að rekja til þess, að unnið sé að því að koma á flöt, fjarlægja eða eyðileggja hvert það skip, sem sokkið hefur, strandað eða verið yfirgefið (þar með talið hvað eina, sem kann að vera um borð í slíku skipi), svo og sérhverrar skuldbindingar eða ábyrgðar, sem á rót sína að rekja til þess, að hafnarmannvirki, skipakvíar og skipaleiðir hafi orðið fyrir skaða.
2. Í samþykkt þessari skulu orðin „persónulegar bótakröfur“ merkja kröfur vegna lífs- eða líkamstjóns, og orðið „eignatjónskröfur“ skal merkja allar aðrar kröfur, sem upp eru taldar í 1. tölulið þessarar greinar.
3. Eiganda ber réttur til að takmarka ábyrgð sína í þeim tilvikum, sem upp eru talin í 1. tölulið þessarar greinar, jafnvel þegar svo ber við, að hann verði talinn ábyrgur, án þess að sannazt hafi vanræksla af hálfu eigandans eða þeirra, sem hann ber ábyrgð

ment of any rights caused by the act, neglect or default of any person on board the ship for whose act, neglect or default the owner is responsible or any person not on board the ship for whose act, neglect or default the owner is responsible: Provided however that in regard to the act, neglect or default of this last class of person, the owner shall only be entitled to limit his liability when the act, neglect or default is one which occurs in the navigation or the management of the ship or in the loading, carriage or discharge of its cargo or in the embarkation, carriage or disembarkation of its passengers;

- c) any obligation or liability imposed by any law relating to the removal of wreck and arising from or in connection with the raising, removal or destruction of any ship which is sunk, stranded or abandoned (including anything which may be on board such ship) and any obligation or liability arising out of damage caused to harbour works, basins and navigable waterways.

- 2) In the present Convention the expression „personal claims“ means claims resulting from loss of life and personal injury; the expression „property claims“ means all other claims set out in paragraph 1) of this Article.
- 3) An owner shall be entitled to limit his liability in the cases set out in paragraph 1) of this Article even in cases where his liability arises, without proof of negligence on the part of the owner or of persons for whose conduct he is responsible, by reason of

á, sökum eignarréttar hans, eignarhalds, umönnunar eða umráða yfir skipinu.

4. Ekkert ákvæði þessarar greinar skal eiga við um:
- a. kröfur fyrir björgun eða kröfur fyrir þátttöku í sameiginlegu sjó-tjóni;
 - b. kröfur af hálfu skipstjóra, skipverja, sérhverra starfsmanna eiganda um borð í skipi eða þeirra starfsmanna eiganda, er skyldum gegna í sambandi við skipið, þar með taldar kröfur erfingja þeirra, umbjóðenda eða framfærsluþega, þegar svo ber við, að eigandi hefur ekki, samkvæmt ákvæðum þeirra laga, er kveða á um starfssamninga milli eiganda og slíkra starfsmanna, rétt til að takmarka ábyrgð sína að því er tekur til slíkra krafna, eða ef ákvæði slíkra laga heimila honum einungis að takmarka ábyrgð sína við hærri fjárhæð en þá, sem gert er ráð fyrir í 3. gr. þessarar samþykktar.
5. Eigi eigandi skips rétt á gagnkröfu á hendur kröfuhafa, sem rís út af sama atburði, þá skulu kröfur þeirra hvers um sig skuldajafnaðar, og skulu ákvæði samþykktar þessarar þá eingöngu taka til mismunarins, ef einhver verður.
6. Úrskurður um það, á hverjum sú skylda hvílir að sanna, hvort eigandi hafi beinlínis verið valdur að atburði þeim, sem til kröfugerðar leiddi, eða að hann hafi átt sér stað með hans vitorði, skal kveðinn upp samkvæmt ákvæðum laga, er gilda þar sem varnarþing málsins er (*lex fori*).
7. Yfirlýsing um takmörkun ábyrgðar skal eigi teljast viðurkenning á ábyrgð.

2. gr.

1. Takmörkun ábyrgðar, samkvæmt því sem kveðið er á um í 3. gr. þessarar samþykktar, skal gilda um samantlagðar bótakröfur vegna lífs- eða lík-

his ownership, possession, custody or control of the ship.

- 4) Nothing in this Article shall apply:
- a) to claims for salvage or to claims for contribution in general average;
 - b) to claims by the Master, by members of the crew, by any servants of the owner on board the ship or by servants of the owner whose duties are connected with the ship, including the claims of their heirs, personal representatives or dependents, if under the law governing the contract of service between the owner and such servants the owner is not entitled to limit his liability in respect of such claims or if he is by such law only permitted to limit his liability to an amount greater than that provided for in Article 3 of this Convention.
- 5) If the owner of a ship is entitled to make a claim against a claimant arising out of the same occurrence, their respective claims shall be set off against each other and the provisions of this Convention shall only apply to the balance, if any.
- 6) The question upon whom lies the burden of proving whether or not the occurrence giving rise to the claim resulted from the actual fault or privity of the owner shall be determined by the *lex fori*.
- 7) The act of invoking limitation of liability shall not constitute an admission of liability.

Article 2.

- 1) The limit of liability prescribed by Article 3 of this Convention shall apply to the aggregate of personal claims and property claims which

amstjóns, svo og samanlagðar eignatjónskröfur, er kunna að rísa út af sérhverju tilgreindu tilefni, án tillits til sérhverra þeirra krafna, sem komið hafa fram eða kunna að koma fram af sérhverju öðru tilgreindu tilefni.

2. Þegar samanlagðar kröfur, sem kunna að rísa út af sérhverju tilgreindu tilefni, fara fram úr þeirri takmörkun ábyrgðar, sem kveðið er á um í 3. gr., þá má ákvarða, að heildarupphæð sú, sem ábyrgð er takmörkuð við, sé ein og tiltekin ábyrgðarfjárhæð.
3. Ábyrgðarfjárhæð sú, sem þannig hefur verið ákvörðuð, skal einungis vera tiltæk til greiðslu á bótakröfum, er takmörkun ábyrgðar getur við átt.
4. Eftir að ábyrgðarfjárhæðin hefur verið ákvörðuð, skal engum kröfuhafa, sem kröfur gera til hennar, bera neinn réttur til annarra eigna skipseiganda, að því er tekur til krafna hans til ábyrgðarfjárins, ef kröfuhafi hefur í raun og veru aðgang að ábyrgðarfénu.

3. gr.

1. Eiganda skips ber réttur til að takmarka ábyrgð sína samkv. ákvæðum 1. gr. við fjárhæðir þær, sem hér greinir:
 - a. heildarfjárhæð, er nemi 1000 frönkum fyrir hverja rúmlest í lestatali skipsins, þegar atburður hefur valdið því, að einungis hafa verið bornar fram eignatjónskröfur;
 - b. heildarfjárhæð, er nemi 3100 frönkum fyrir hverja rúmlest í lestatali skipsins, þegar atburður hefur valdið því, að einungis hafa verið bornar fram kröfur vegna lífs- eða líkamstjóns;
 - c. heildarfjárhæð, er nemi 3100 frönkum fyrir hverja rúmlest í lestatali skipsins, þegar atburður hefur valdið því, að bornar hafa verið fram bæði eignatjónskröfur og kröfur vegna lífs- eða líkamstjóns, og skal þá fyrri hluta þeirrar heildarfjárhæðar, er nemi 2100

arise on any distinct occasion without regard to any claims which have arisen or may arise on any other distinct occasion.

- 2) When the aggregate of the claims which arise on any distinct occasion exceeds the limits of liability provided for by Article 3 the total sum representing such limits of liability may be constituted as one distinct limitation fund.
- 3) The fund thus constituted shall be available only for the payment of claims in respect of which limitation of liability can be invoked.
- 4) After the fund has been constituted, no claimant against the fund shall be entitled to exercise any right against any other assets of the shipowner in respect of his claim against the fund, if the limitation fund is actually available for the benefit of the claimant.

Article 3.

- 1) The amounts to which the owner of a ship may limit his liability under Article 1 shall be:
 - a) where the occurrence has only given rise to property claims an aggregate amount of 1.000 francs for each ton of the ship's tonnage;
 - b) where the occurrence has only given rise to personal claims an aggregate amount of 3.100 francs for each ton of the ship's tonnage;
 - c) where the occurrence has given rise both to personal claims and property claims an aggregate amount of 3.100 francs for each ton of the ship's tonnage, of which a first portion amounting to 2.100 francs for each ton of the ship's tonnage shall be exclusively ap-

frönkum fyrir hverja rúmlest í lestatali skipsins, varið eingöngu til greiðslu á bótakröfum vegna lífs- eða líkamstjóns, en síðari hluta hennar, er nemi 1000 frönkum fyrir hverja rúmlest í lestatali skipsins, varið til greiðslu á eignatjónskröfum; að því tilskildu þó, að ef mál stendur þannig, að fyrri hluti heildarfjárhæðar nægir ekki til að inna að fullu af hendi greiðslu á bótakröfum vegna lífs- eða líkamstjóns, þá skuli ógreiddar eftirstöðvar slíkra krafna flokkast með eignatjónskröfum og koma til greiðslu að tiltölu við þær af síðari hluta ábyrgðarfjárins.

2. Skipting á greiðslum bóta til kröfuhafa úr báðum hlutum ábyrgðarfjárins skal gerð að rétttri tiltölu við kröfufjárhæðir þær, sem þeir hafa fengið viðurkenndar.
3. Hafi eigandinn innt af hendi greiðslu, að einhverju eða öllu leyti, vegna einhverra þeirra krafna, sem tilgreindar eru í 1. tölulið 1. gr., áður en skipting ábyrgðarfjárins hefur átt sér stað, þá skal hann, svo langt sem til hrekkur (pro tanto), njóta sömu aðstöðu gagnvart greiðslu ábyrgðarfjárins sem kröfuhafi sá, er hann hefur innt af hendi greiðslu til, en þó aðeins að svo miklu leyti sem kröfuhafi sá, er hann hefur innt af hendi greiðslu til, hefði getað öðlazzt rétt til endurgreiðslu úr hans hendi samkvæmt lögum þess ríkis, þar sem ábyrgðarféð hefur verið ákvarðað.
4. Ef eigandi skips sannar, að honum kunni síðar að bera skylda til að greiða að einhverju eða öllu leyti bætur vegna einhverra þeirra krafna, sem tilgreindar eru í 1. tölulið 1. gr., þá skulu dómstólar eða eitthvert annað hlutaðeigandi stjórnvald þess ríkis, þar sem ábyrgðarféð hefur verið ákvarðað, mega mæla svo fyrir, að nægilega stór fjárupphæð skuli um stundarsakir lögð til hliðar til þess að gera eigandanum síðar kleift að koma fram kröfu sinni um að fá greiddan hluta ábyrgðarfjárins, á þann hátt, sem

appropriated to the payment of personal claims and of which a second portion amounting to 1.000 francs for each ton of the ship's tonnage shall be appropriated to the payment of property claims: Provided however that in cases where the first portion is insufficient to pay the personal claims in full, the unpaid balance of such claims shall rank rateably with the property claims for payment against the second portion of the fund.

- 2) In each portion of the limitation fund the distribution among the claimants shall be made in proportion to the amounts of their established claims.
- 3) If before the fund is distributed the owner has paid in whole or in part any of the claims set out in Article 1 paragraph 1), he shall pro tanto be placed in the same position in relation to the fund as the claimant whose claim he has paid, but only to the extent that the claimant whose claim he has paid would have had a right of recovery against him under the national law of the State where the fund has been constituted.
- 4) Where the shipowner establishes that he may at a later date be compelled to pay in whole or in part any of the claims set out in Article 1 paragraph 1) the Court or other competent authority of the State where the fund has been constituted may order that a sufficient sum shall be provisionally set aside to enable the shipowner at such later date to enforce his claim

- kveðið er á um í næsta tölulið hér á undan.
5. Þegar ákvarða skal takmörk ábyrgðar eiganda samkvæmt ákvæðum þessarar greinar, þá skal lestatal skips, sem er minna en 300 rúmlestir, teljast vera 300 rúmlestir að lestatali.
 6. Franki sá, sem tilgreindur er í þessari grein, skal teljast gjaldeining, sem inniheldur $65\frac{1}{2}$ — sextíu og fimm og hálf — milligramm af gulli, sem er 900/1000 að skirleika. Fjárhæðum þeim, sem nefndar eru í 1. tölulið þessarar greinar, skal breytt í gjaldmiðil þess ríkis, þar sem takmörkunar er leitað, á grundvelli gengis þessa gjaldmiðils gagnvart þeirri gjaldeiningu, sem tilgreind er hér á undan, þann dag sem eigandinn hefur ákvarðað ábyrgðarfjárhæðina, innt af hendi greiðslu eða lagt fram tryggingu, sem samkvæmt lögum þess ríkis jafngildir slíkri greiðslu.
 7. Í merkingu þessarar samþykktar skal lestatal skipa ákvarðað á þann hátt, sem hér segir: — Þegar um er að ræða eimskip eða önnur vélknúin skip, skal reikna nettó-rúmlestatal og bæta síðan við þeirri lestatölu, sem dregin hefur verið frá brúttó-rúmlestatölu vegna vélarrúms, til ákvörðunar á nettó-rúmlestatölu; — um öll önnur skip er með lestatali átt við nettó-rúmlestatal.
- against the fund in the manner set out in the preceding paragraph.
- 5) For the purpose of ascertaining the limit of an owner's liability in accordance with the provisions of this Article the tonnage of a ship of less than 300 tons shall be deemed to be 300 tons.
 - 6) The franc mentioned in this Article shall be deemed to refer to a unit consisting of sixty five and a half milligrams of gold of millesimal fineness nine hundred. The amounts mentioned in paragraph 1) of this Article shall be converted into the national currency of the State in which limitation is sought on the basis of the value of that currency by reference to the unit defined above at the date on which the shipowner shall have constituted the limitation fund, made the payment or given a guarantee which under the law of that State is equivalent to such payment.
 - 7) For the purpose of this convention tonnage shall be calculated as follows: — in the case of steamships or other mechanically propelled ships there shall be taken the net tonnage with the addition of the amount deducted from the gross tonnage on account of engine room space for the purpose of ascertaining the net tonnage; — in the case of all other ships there shall be taken the net tonnage.

4. gr.

Án þess að brjóta í bága við ákvæði 2. töluliðs 3. gr. þessarar samþykktar, skal um reglur þær, sem varða ákvörðun og skiptingu ábyrgðarfjárins, ef nokkrar eru, svo og um allar réttarfarsreglur, farið eftir ákvæðum laga þess ríkis, þar sem til ábyrgðarfjárins hefur verið stofnað.

Article 4.

Without prejudice to the provisions of Article 3, paragraph 2) of this Convention, the rules relating to the constitution and distribution of the limitation fund, if any, and all rules of procedure shall be governed by the national law of the State in which the fund is constituted.

5. gr.

1. Hvenær sem eiganda ber réttur til þess að takmarka ábyrgð sína samkvæmt ákvæðum þessarar samþykktar, og skipið eða annað skip eða önnur eign undir sama eignarrétti hefur sætt

Article 5.

1) Whenever a shipowner is entitled to limit his liability under this Convention, and the ship or another ship or other property in the same ownership has been arrested within the juris-

kyrrsetningu innan lögsagnarumdæmis aðildarríkis, eða sett hefur verið fjártrygging eða önnur trygging til þess að koma í veg fyrir kyrrsetningu, þá skal dómstólum eða öðrum hlutaðeigandi stjórnarvöldum aðildarríkis heimilt að fyrirskipa, að skipið verði leyst úr haldi, eða að önnur eign eða trygging, sem sett hefur verið, verði gefin frjáls, ef sannað er, að eigandinn hefur þegar sett fullnægjandi fjártryggingu eða aðra tryggingu, sem að fjárhæð jafngildir fullri ábyrgð hans samkvæmt ákvæðum þessarar samþykktar, og jafnframt að kröfuhafi eigi greiðan aðgang að þeirri tryggingu, sem þannig er sett, í samræmi við þann rétt, er honum ber.

2. Þegar þannig stendur á, sem tilgreint er í 1. tölulið þessarar greinar, að fjártrygging eða önnur trygging hefur þegar verið sett:

- a. á hafnarstað þeim, þar sem krafan varð til vegna atburðar, er þar gerðist;
- b. á fyrsta hafnarstað, sem skipið kemur til, eftir að atburður sá gerðist, sem krafan reis út af, ef sá atburður hefur ekki gerzt á hafnarstað;
- c. á landsetningar- eða affermingarstað, ef um er að ræða kröfu vegna lífs- eða líkamstjóns eða vegna spjalla á farmi;

þá skulu dómstólar eða önnur hlutaðeigandi stjórnvöld mæla svo fyrir, að skipið verði leyst úr haldi, og að sú fjártrygging eða önnur trygging, sem sett hefur verið, verði gefin frjáls, þó með þeim skilyrðum, sem kveðið er á um í 1. tölulið þessarar greinar.

3. Þá skulu ákvæði 1. og 2. töluliðar þessarar greinar einnig gilda, ef fjártryggingin eða önnur trygging, sem sett hefur verið, nemur lægri fjárhæð en hámarki ábyrgðar samkvæmt ákvæðum þessarar samþykktar, að því tilskildu þó, að fullnægjandi fjártrygging eða önnur trygging sé sett fyrir afganginum.

diction of a Contracting State or bail or other security has been given to avoid arrest, the Court or other competent authority of such State may order the release of the ship or other property or of the security given if it is established that the shipowner has already given satisfactory bail or security in a sum equal to the full limit of his liability under this Convention and that the bail or other security so given is actually available for the benefit of the claimant in accordance with his rights.

2) Where, in circumstances mentioned in paragraph 1) of this Article, bail or other security has already been given:

- a) at the port where the accident giving rise to the claim occurred;
- b) at the first port of call after the accident if the accident did not occur in a port;
- c) at the port of disembarkation or discharge if the claim is a personal claim or relates to damage to cargo;

the Court or other competent authority shall order the release of the ship or the bail or other security given, subject to the conditions set forth in paragraph 1) of this Article.

3) The provisions of paragraphs 1) and 2) of this Article shall apply likewise if the bail or other security already given is in a sum less than the full limit of liability under this Convention: Provided that satisfactory bail or other security is given for the balance.

4. Þegar eigandinn hefur sett fjártryggingu eða aðra tryggingu, sem að fjárhæð jafngildir hámarki ábyrgðar hans samkvæmt ákvæðum þessarar samþykktar, þá skal slík fjártrygging eða önnur trygging vera tiltæk til greiðslu á öllum kröfum, er risið hafa af tilgreindu tilefni, sem eiganda er heimilt að takmarka ábyrgð sína við.
5. Um meðferð mála, sem höfðuð kunna að verða samkvæmt ákvæðum þessarar samþykktar, svo og um tímatak-mörk þau, sem gilda um það, hvenær höfða má eða sækja slík mál, skal fara eftir ákvæðum laga þess aðildarríkis, þar sem slík málshöfðun á sér stað.

6. gr.

1. Í samþykkt þessari skal ábyrgð eigandans einnig taka til ábyrgðar sjálfs skipsins.
2. Með þeim fyrirvara, er felst í 3. tölu-lið þessarar greinar, skulu ákvæði þessarar samþykktar taka til leigutaka skips, framkvæmdastjóra og þess, er rekstur skips annast, svo og til skipstjóra, skipverja og annarra, sem til starfs eru ráðnir hjá eiganda, leigutaka, framkvæmdastjóra eða þeim, sem rekstur skips annast, þá er þeir vinna að framkvæmd umrædds starfs síns, á sama hátt og þau taka til eigandans sjálfs; að því tilskildu þó, að heildarábyrgð eigandans og allra slíkra aðila vegna krafna, sem stafa af lífs- eða líkamstjóni og eignatjóni og risið hafa af einhverju tilgreindu tilefni, skuli ekki fara fram úr fjárhæðum þeim, sem ákvarðaðar eru samkvæmt ákvæðum 3. gr. þessarar samþykktar.
3. Þegar mál er höfðað gegn skipstjóra eða skipverjum, þá skal slíkum aðilum heimilt að takmarka ábyrgð sína, jafnvel þótt atburður sá, sem var til efni þess, að kröfur voru gerðar, eigi rót sína að rekja til raunverulegrar yfirsjónar eða vitorðs eins eða fleiri þeirra. Ef skipstjóri eða skipverji er hins vegar jafnframt eigandi, meðeig-

- 4) When the shipowner has given bail or other security in a sum equal to the full limit of his liability under this Convention such bail or other security shall be available for the payment of all claims arising on a distinct occasion and in respect of which the shipowner may limit his liability.
- 5) Questions of procedure relating to actions brought under the provisions of this Convention and also the time limit within which such actions shall be brought or prosecuted shall be decided in accordance with the national law of the Contracting State in which the action takes place.

Article 6.

- 1) In this Convention the liability of the shipowner includes the liability of the ship herself.
- 2) Subject to paragraph 3) of this Article, the provisions of this Convention shall apply to the charterer, manager and operator of the ship, and to the master, members of the crew and other servants of the owner, charterer, manager or operator acting in the course of their employment, in the same way as they apply to an owner himself: Provided that the total limits of liability of the owner and all such other persons in respect of personal claims and property claims arising on a distinct occasion shall not exceed the amounts determined in accordance with Article 3 of this Convention.
- 3) When actions are brought against the master or against members of the crew such persons may limit their liability even if the occurrence which gives rise to the claims resulted from the actual fault or privity of one or more of such persons. If however, the master or member of the crew is at the same time the owner, co-owner,

andi, leigutaki, framkvæmdastjóri eða sá, sem rekstur skips annast, þá skulu ákvæði þessarar greinar einungis gilda, þegar verknaður sá, vanræksla eða yfirsjón, sem um er að ræða, telst vera verknaður, vanræksla eða yfirsjón, sem framin er af aðila þeim, er í hlut á, meðan hann gegnir störfum skipstjóra eða skipverja skipsins.

7. gr.

Ákvæði samþykktar þessarar skulu gilda hvenær sem eigandi skips eða sérhver annar aðili, sem samkvæmt ákvæðum 6. gr. þessarar samþykktar nýtur sömu réttinda og eigandi skips, takmarkar eða leitast við að takmarka ábyrgð sína fyrir dómstóli í aðildarríki, eða leitast við að fá skip eða aðrar eignir, sem kyrrsettar hafa verið, leystar úr haldi, eða fá leysta út fjártryggingu eða aðra tryggingu, sem sett hefur verið, innan lög-sögu sérhvers slíks aðildarríkis.

Eigi að síður ber sérhverju aðildarríki réttur til þess að útiloka sérhvert það ríki, sem ekki á aðild að samþykkt þessari, að öllu eða einhverju leyti frá því að njóta hags af ákvæðum hennar, og hið sama skal gilda um hvern þann, þá er hann leitast við að takmarka ábyrgð sína eða fá kyrrsetningu skips eða annarra eigna fellda niður, eða fá leysta út fjártryggingu eða aðra tryggingu, samkvæmt ákvæðum 5. gr. þessarar samþykktar, hefur ekki heimilisfesti í aðildarríki eða hefur þar ekki staðsettan sinn meginviðskiptarekstur, þá skal hið sama og gilda um sérhvert skip, þegar leitað er eftir takmörkun ábyrgðar þess vegna, eða leitað er eftir því að fá kyrrsetningu þess fellda niður, ef það siglir eigi undir fána aðildarríkis á þeim tíma, sem tiltekinn er hér að framan.

8. gr.

Sérhvert aðildarríki áskilur sér rétt til þess að ákveða, hvaða aðra flokka skipa skuli farið með á sama hátt og skip samkvæmt ákvæðum þessarar samþykktar.

charterer, manager or operator of the ship the provisions of this paragraph shall only apply where the act, neglect or default in question is an act, neglect or default committed by the person in question in his capacity as master or as member of the crew of the ship.

Article 7.

This Convention shall apply whenever the owner of a ship, or any other person having by virtue of the provisions of Article 6 hereof the same rights as an owner of a ship, limits or seeks to limit his liability before the Court of a Contracting State or seeks to procure the release of a ship or other property arrested or the bail or other security given within the jurisdiction of any such State.

Nevertheless, each Contracting State shall have the right to exclude, wholly or partially, from the benefits of this Convention any non-Contracting State, or any person who, at the time when he seeks to limit his liability or to secure the release of a ship or other property arrested or the bail or other security in accordance with the provisions of Article 5 hereof, is not ordinarily resident in a Contracting State, or does not have his principal place of business in a Contracting State, or any ship in respect of which limitation of liability or release is sought which does not at the time specified above fly the flag of a Contracting State.

Article 8.

Each Contracting State reserves the right to decide what other classes of ship shall be treated in the same manner as seagoing ships for the purposes of this Convention.

9. gr.

Samþykkt þessi skal liggja frammi til undirskriftar af hálfu þeirra ríkja, sem þátt tóku í 10. fundi ráðstefnu stjórnar-erindreka um siglingalög.

10. gr.

Samþykkt þessa ber að fullgilda og skal afhenda ríkisstjórn Belgíu fullgildingarskjölin, en hún skal síðan, fyrir milligöngu stjórnar-erindreka, tilkynna öllum þeim ríkjum, sem hafa undirritað samþykktina eða gerzt aðilar að henni, um afhendingu fullgildingarskjálanna.

11. gr.

1. Samþykkt þessi skal öðlast gildi eftir 6 mánuði frá þeim degi að telja, er að minnsta kosti 10 ríki hafa afhent fullgildingarskjöl sín, en 5 þeirra fullgildingarskjala hið minnsta skulu vera frá ríkjum, sem hvert um sig ræður yfir skipaflota, er jafngildir eða telur meir en 1 milljón brúttórúml-esta að lestatali.
2. Samþykkt þessi skal öðlast gildi fyrir hvert það ríki, sem undirritar og fullgildir hana eftir afhendingardag fullgildingarskjálanna, sem gildistaka samþykktarinnar er bundin við, sbr. 1. tölulið, 6 mánuðum eftir að það ríki hefur afhent fullgildingarskjöl sín.

12. gr.

Sérhvert ríki, sem sótti ekki 10. fund ráðstefnu stjórnar-erindreka um siglingalög, getur gerzt aðili að samþykkt þessari.

Aðildarskjölin skal afhenda ríkisstjórn Belgíu, sem skal síðan, fyrir milligöngu stjórnar-erindreka, tilkynna öllum þeim ríkjum, sem hafa undirritað samþykktina og gerzt aðilar að henni, um afhendingu slíkra aðildarskjala.

Samþykktin skal öðlast gildi fyrir það ríki, sem gerist aðili að henni, eftir sex mánuði, frá þeim degi að telja, er það afhenti aðildarskjölin, en þó eigi fyrir þann dag, er samþykktin öðlast gildi samkvæmt ákvæðum 1. töluliðs 11. gr.

Article 9.

This Convention shall be open for signature by the States represented at the tenth session of the Diplomatic Conference on Maritime Law.

Article 10.

This Convention shall be ratified and the instruments of ratification shall be deposited with the Belgian Government which shall notify through diplomatic channels all signatory and acceding States of their deposit.

Article 11.

- 1) This Convention shall come into force six months after the date of deposit of at least ten instruments of ratification, of which at least five shall have been deposited by States that have each a tonnage equal or superior to one million gross tons of tonnage.
- 2) For each signatory State which ratifies the Convention after the date of deposit of the instrument of ratification determining the coming into force such as is stipulated in paragraph 1) of this Article, this Convention shall come into force six months after the deposit of their instrument of ratification.

Article 12.

Any State not represented at the tenth session of the Diplomatic Conference on Maritime Law may accede to this Convention.

The instruments of accession shall be deposited with the Belgian Government which shall inform through diplomatic channels all signatory and acceding States of the deposit of any such instruments.

The Convention shall come into force in respect of the acceding State six months after the date of the deposit of the instrument of accession of that State, but not before the date of entry into force of the Convention as established by Article 11 1).

13. gr.

Sérhverju aðildarríki skal heimilt að segja samþykkt þessari upp hvenær sem er, eftir að hún hefur öðlast gildi fyrir það. Eftir sem áður skal slík uppsögn ekki öðlast gildi, fyrr en eitt ár er liðið frá þeim degi að telja, er ríkisstjórn Belgíu tók á móti tilkynningu um uppsögn, en hún skal síðan, fyrir milligöngu stjórnararindreka, tilkynna öllum þeim ríkjum, sem undirritað hafa samþykktina og gerzt aðilar að henni, um slíka uppsögn.

14. gr.

1. Sérhverju aðildarríki skal vera heimilt, þegar það fullgildir þessa samþykkt, eða gerist aðili að henni, að lýsa því yfir með skriflegri tilkynningu til ríkisstjórnar Belgíu, að samþykkt þessi skuli taka til sérhverra þeirra landssvæða, er það fer með utanríkismál fyrir. Sex mánuðum eftir að ríkisstjórn Belgíu hefur mótttekið slíka tilkynningu, skal samþykktin taka til þeirra landssvæða, sem þar eru tilgreind, en þó eigi fyrr en þann sama dag, sem þessi samþykkt öðlast gildi fyrir slíkt aðildarríki.
2. Sérhverju því aðildarríki, sem hefur gefið út tilkynningu samkvæmt ákvæðum 1. töluliðs þessarar greinar, þess efnis, að samþykkt þessi taki til einhvers þess landssvæðis, er það fer með utanríkismál fyrir, skal hvenær sem er upp frá því heimilt að lýsa því yfir, með tilkynningu til ríkisstjórnar Belgíu, að samþykktin taki ekki lengur til slíks landssvæðis. Slík uppsögn skal öðlast gildi, þegar eitt ár er liðið frá þeim degi að telja, er ríkisstjórn Belgíu hefur mótttekið tilkynningu þar að lútandi.
3. Ríkisstjórn Belgíu skal, fyrir milligöngu stjórnararindreka, tilkynna öllum þeim ríkjum, sem undirritað hafa samþykktina og gerzt aðilar að henni, um sérhverja tilkynningu, sem hún hefur mótttekið samkvæmt ákvæðum þessarar greinar.

Article 13.

Each High Contracting Party shall have the right to denounce this Convention at any time after the coming into force thereof in respect of such High Contracting Party. Nevertheless, this denunciation shall only take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government which shall inform through diplomatic channels all signatory and acceding States of such notification.

Article 14.

- 1) Any High Contracting Party may at the time of its ratification of or accession to this Convention or at any time thereafter declare by written notification to the Belgian Government that the Convention shall extend to any of the territories for whose international relations it is responsible. The Convention shall six months after the date of the receipt of such notification by the Belgian Government extend to the territories named therein, but not before the date of the coming into force of this Convention in respect of such High Contracting Party;
- 2) Any High Contracting Party which has made a declaration under paragraph 1) of this Article extending the Convention to any territory for whose international relations it is responsible may at any time thereafter declare by notification given to the Belgian Government that the Convention shall cease to extend to such territory. This denunciation shall take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government;
- 3) The Belgian Government shall inform through diplomatic channels all signatory and acceding States of any notification received by it under this Article.

15. gr.

Sérhverju aðildarríki skal heimilt, þegar 3 ár eru liðin frá því að þessi samþykkt öðlaðist gildi fyrir það, eða hvenær sem er að þeim tíma liðnum, að fara þess á leit, að kölluð verði saman ráðstefna til þess að taka til athugunar breytingar á ákvæðum þessarar samþykktar.

Sérhvert það aðildarríki, sem hyggst nota sér þennan rétt, skal tilkynna það ríkisstjórn Belgíu, en hún skal síðan kalla ráðstefnuna saman, áður en liðnir eru 6 mánuðir frá þeim tíma að telja.

16. gr.

Varðandi samskipti þeirra ríkja, sem fullgilda þessa samþykkt eða gerast aðilar að henni, skal samþykkt þessi koma í stað og fella úr gildi alþjóðasamþykkt um samræmingu tiltekinna reglna um takmörkun ábyrgðar eigenda skipa, sem undirrituð var í Brüssel hinn 25. ágúst 1924.

Þessu til staðfestu hafa stjórnarereindrekar, með fullu umboði, undirritað samþykkt þessa.

Gert í Brüssel hinn 10. dag októbermánaðar 1957, á frönsku og ensku, og skulu báðir textar vera jafngildir. Samþykktin er gerð í einu eintaki, sem ríkisstjórn Belgíu ber að varðveita í skjalsafni sínu, og skal hún jafnframt gefa út staðfest eftirrit af henni.

Article 15.

Any High Contracting Party may three years after the coming into force of this Convention in respect of such High Contracting Party or at any time thereafter request that a Conference be convened in order to consider amendments to this Convention.

Any High Contracting Party proposing to avail itself of this right shall notify the Belgian Government which shall convene the Conference within six months thereafter.

Article 16.

In respect of the relations between States which ratify this Convention or accede to it, this Convention shall replace and abrogate the International Convention for the unification of certain rules concerning the limitation of the liability of the owners of sea-going ships, signed at Brussels, on the 25th of August 1924.

In Witness whereof the Plenipotentiaries, duly authorized, have signed this Convention.

Done at Brussels, this tenth day of October 1957, in the French and English languages, the two texts being equally authentic, in a single copy, which shall remain deposited in the archives of the Belgian Government, which shall issue certified copies.

Gjört að Bessastöðum, 1. apríl 1968.

Ásgeir Ásgeirsson.

(L. S.)

Emil Jónsson.