Nr. 56. 30. nóvbr.

Siglingalög.

Vjer Christian hinn Tíundi, af guðs náð Danmerkur konungur, Vinda og Gauta, hertogi í Sljesvík, Holtsetalandi, Stórmæri, Þjettmerski, Láenborg og Aldinborg,

Gjörum kunnugt: að Vjer samkvæmt 14. gr. laga 30. nóvember 1914 um breytingar á ákvæðum siglingalaganna 22. nóv. 1913 um skip, árekstur og björgun, höfum látið færa viðauka þá og breytingar, sem ákveðnar eru í fyrnefndum lögum 30. nóvember 1914, sbr. lög 30. nóvember 1914 um breyting á siglingalögum 22. nóv. 1913, inn í meginmál laganna frá 22. nóvember 1913 og gefum þau hjermeð út sem

Siglingalög.

Fyrsti kapituli.

Um skip.

1. gr.

Þau skip teljast íslensk, sem heimili eiga á Íslandi og að tveim þriðju hlutum minst eru eign manna, sem heimilisfastir eru á Íslandi eða í Danmörku eða þar innbornir, án þess að vera ríkisborgarar annarsstaðar. Nú er skip hlutafjelagseign, og skal þá meiri hluti stjórnarnefndarmanna vera búsettur á Íslandi og heimilisfang fjelagsins þar, enda fullnægi hver stjórnarnefndarmaður framangreindum skilyrðum um heimilisfestu eða rjett innborinna manna; þó má ráðherra Íslands veita hlutafjelögum undanþágu frá síðastnefndum ákvæðum, þegar að minsta kosti $^2/_3$ hlutar stjórnarnefndarmanna fullnægja skilyrðunum um heimilisfestu.

2. gr.

Halda skal opinbera skrá yfir íslensk skip, samkvæmt lögum um skrásetning.

3. gr.

Nú er skip skrásett, og ræður útgerðarmaður þess þá, hvar á Íslandi það skuli eiga heimili. Hafi útgerðarmaður ekki kveðið á um þetta, og eins ef skipið er ekki skrásett, þá telst heimili útgerðarmannsins heimili skipsins, og sjeu útgerðarmenn fleiri, ræður heimili útgerðarstjóra. Heimili skipsins skal letrað á það skýrum stöfum.

4. 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 sje gert.

Skulu öll þessi atriði sönnuð með löglegri skoðunargerð.

Annar kapítuli.

Um rjettindi yfir skipum.

5. gr.

Um stofnun og vernd eignarrjettar og eignarhafta á skrásettu skipi eða skipshluta skal farið eftir reglunum um fasteignir, að svo miklu leyti sem þeim verður við komið.

Sjólánsveð, sbr. 7. kap., er þó undanþegið þessu ákvæði.

6. gr.

Nú er eigandi skips sviftur fjárforræði, og skal þá þinglesa fjárforræðissviftinguna eins og um fasteign væri að ræða. Sama er um hjónakaupmála um skip.

7. gr.

Þinglestur samkvæmt 5. og 6. gr. skal fara fram þar sem skipið er skrásett.

8. gr.

Á blaðsíðu skipsins í skipaskrá umdæmisins skal getið þeirra skjala, sem þinglesin hafa verið viðvíkjandi skipinu samkvæmt 5. og 6. gr., og vitnað til veðmálabókanna; koma skrárnar í stað fasteignaregistursins. Ef skipið er ekki skrásett á skipaskrá, skal þinglestrarins getið í dálki skipsins á smáskipaskránni eða fiskiskipaskránni.

9. gr.

Nafnbreyting á skipi og flutning þess í annað skrásetningarumdæmi má því að eins leyfa, að allir þeir, sem eiga þinglesin rjettindi yfir því, samþykki það.

Nú er samþykki veitt, og skal þá skrásetningarstjórinn í því umdæmi, sem skipið var skrásett í, sjá um, að skrásetningarstjóranum í því umdæmi, sem skipið er flutt í sjeu send eftirrit af öllum eignarhaftaskjölum, sem þinglesin hafa verið um skipið, og ber skrásetningarstjóranum í hinu nýja umdæmi að sjá um, að skjölin verði þinglesin eða fyrirfram innrituð þar innan mánaðar frá flutningnum, og halda þau þá krafti sínum óskertum án tillits til flutningsins. Fyrir hinn nýja þinglestur greiðist ekkert gjald. En verði skjölin þinglesin seinna en mánuði eftir flutninginn, þá telst lagakraftur þeirra einungis frá þinglestrar- eða innritunardegi.

10. gr.

Lögleg eignarhöft á skipi, sem ekki er skrásett hjer á landi, halda gildi sínu, ef þau eru skrásett hjer á landi samkvæmt 5. og 6. gr., innan 3 mánaða frá bráðabirgðaskrásetning skipsins í íslensku skipaskrárnar, eða frá fullnaðarskrásetning þess, ef það var eigi skrásett til bráðabirgða.

11. gr.

Nú missir skip rjett til að sigla undir því flaggi, er íslenskum skipum er lögmælt, eða er af öðrum ástæðum strikað út úr skránum yfir íslensk skip, og hefur þetta engin áhrif á þinglesin eignarhöft samkvæmt 5. og 6. gr. Þó fellur í gjalddaga skuld, sem trygð er með þinglesnu veði í skipi eða skipshluta, um leið og skipið eða skipshlutinn verður eign útlendings, og er því strikað út úr skipaskránni.

Nr. 56. 30. nóvbr.

Þriðji kapítuli.

Um útgerð skipa.

12. gr.

Sje 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.

Rjúfi skipstjóri samninga, er útgerðarmaður hefir gert, eða aðrir menn í umboði hans — enda var það skyldukvöð skipstjóra að fullnægja þeim samningum, — þá ábyrgist útgerðarmaður slík samningsrof einungis með skipi og farmgjaldi, en ekki öðrum eignum sínum; svo er og um allar skuldbindingar sem skipstjóri gengst undir samkvæmt stöðu sinni og hefir ekki sjerstakt umboð útgerðarmanns til. En allar skiparáðningar og vistarsamninga við skipverja ábyrgist útgerðarmaður með allri eign sinni.

13. gr.

Tjón af svikum, hirðuleysi eða gáleysi skipstjóra eða skipverja við skyldustörf þeirra ábyrgist útgerðarmaður með skipi og farmgjaldi. Sama gildir um tjón af svikum, hirðuleysi eða gáleysi manna, sem ráðnir eru til að vinna í skipsins þarfir, þótt ekki sje skipverjar.

Nú greiðir útgerðarmaður fje fyrir þessar sakir, og bæti honum aftur sá, er skaða vann.

14. gr.

Nú er fjelagsútgerð á skipi, og koma þá skuldbindingar allar, sem hvíla á fjelögum sem sjálfskuld, á þá að eins að rjettri tiltölu við eign þeirra í skipi.

15. gr.

Ef skip er fjelagseign, skulu fjelagar kjósa sjer útgerðarstjóra og sje hann heimilisfastur hjer á landi. Sje það skip skrásetningarskylt, skal senda tilkynning 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 rjett að sækja hvern af fjelögum, er vill, í útgerðarmálum. Sækja má fjelaga hvort er vill á varnarþingi hans eða skipsins.

16. gr.

Útgerðarstjóri getur, samkvæmt stöðu sinni, gert alla löggerninga, sem útgerð alment krefur, svo fullgilt sje gagnvart öðrum mönnum. Hann getur því ráðið skipstjóra, látið hann fara og gefið honum fyrirskipanir; svo getur hann og veitt viðtöku fje, sem útgerðinni greiðist. Hann getur og verið rjettur sóknar- og varnaraðili útgerðarinnar. Hinsvegar er útgerðarstjóra ekki frjálst að taka fje að láni fyrir hönd útgerðarinnar, að selja skip eða veðsetja eða kaupa trygging á skipi, nema sjerstök heimild komi til.

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

17. gr.

Nú skal útkljá einhver málefni útgerðarinnar með atkvæðagreiðslu fjelagsmanna, og ráða þá atkvæði þess eða þeirra, sem meira eiga en helming skipsins. Þó er nóg, að þeir eigi hálft skipið, ef útgerðarstjóri er þeim samþykkur, þó ekki sje hann fjelagsmaður.

Nóg er og helft skipseignar til kosningar útgerðarstjóra; hljóti tveir jöfn atkvæði, skal hlutkesti ráða.

Fari samþyktir í bága við efni útgerðarsamnings eða taki út fyrir tilgang útgerðarinnar, eru þær því að eins lögmætar, að allir fjelagsmenn samþykki.

18. gr.

Um heimild útgerðarstjóra til samninga og annara 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 fjelagsmenn til ráðstefnu eða afla sjer á annan hátt vitneskju um vilja þeirra um öll mikilsverð málefni, sjerstaklega ef skipinu eru ætlaðar verulega ólíkar ferðir eða flutningar eða nýjar veiðiaðferðir, svo og ef ráða skal skipstjóra eða setja hann af eða bæta skip að mun.

19. gr.

Heimilt skal jafnan fjelögum þeim, sem meira eiga en hálft skip, að setja útgerðarstjóra af.

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

20. gr.

Skylt er útgerðarstjóra að hafa sjerstaka reikninga yfir öll viðskifti útgerðarinnar, þau er undir hann koma, og gera á þeim öllum full skil. Hafi fjelagar ekki aðra skipan á gert, skal hann hafa gert þeim skil fyrir almanaksár hvert, áður mánuður sje liðinn frá lokum ársins.

21. gr.

Nú eru gerð reikningsskil, og er þá útgerðarstjóra skylt að senda reikningana hverjum einstökum fjelagsmanni eða leggja þá fram til sýnis. Rjett á hver fjelagsmaður 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 sje liðið frá því er reikningsskil voru af hendi int og fjelagsmönnum sagt til þeirra.

22. gr.

Skylt er fjelagsmanni að greiða allan útgerðarkostnað að rjettri tiltölu við eign hans í skipi. Vanræki fjelagsmaður að greiða skylduhlut sinn og hafi þó verið krafinn, og greiði útgerðarstjóri þann hluta eða annar af fjelagsmönnum, og skal þá hinn lúka það fje og vexti, 8 af hndr., 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 sjer. Veðrjett á lánssali í skipshluta þess, er hann galt fyrir, og ágóða þeim, sem í hans hlut kemur, og skal sá veðrjettur ganga fyrir öðrum eldri samningsveðrjetti í þeim skipshlut, en þoka skal hann fyrir sjóveði því, sem getur hjer í 11. kapítula, svo og fyrir eldra samningsveði í öllu skipi; en hafin skal málssókn til lúkningar kröfunni áður ár sje liðið frá því er hann greiddi fjeð; missi ella veðsins.

23. gr.

Nú er skipinu ráðin ný ferð eður ráðnar bætur á því að lokinni ferð og krafið framlaga til og einhver fjelagsmanna hefur ekki lagt þeim samþyktum atkvæði sitt, og skal honum þá heimilt að segjast úr þeim framlögum með því að láta af hendi sinn hlut

Nr. 56. 30. nóvbr. í skipi endurgjaldslaust, svo framarlega sem ekki hvíla sjerstök eignarhöft á hluta hans. Nú vill hann neyta þessarar heimildar, og skal hann þá skýra útgerðarstjóra frá því brjeflega svo snemma, að útgerðarstjóri viti það áður 8 dagar sje liðnir frá því er samþyktin var gerð eða frá því er honum var skýrt frá henni, ef hann var ekki viðstaddur samþyktargerðina. Jafna skal hlut þess, er úr gekk, á hluti sameignarmanna hans að rjettri tiltölu við stærð þeirra hluta, er þeir áttu áður.

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

24. gr.

Jafna skal á fjelagsmenn skaða og ábata á útgerðinni að rjettri tiltölu við eign þeirra í skipi.

Nú reynist, að gerðum reikningsskilum, að tekjuleifar eru, og skal þeim þá skift upp meðal fjelagsmanna, sje þeirra ekki þörf til nauðsynja útgerðarinnar.

25. gr.

Ekki slítur það samútgerð skips þótt skipshluti verði eign annara manna eða fjelagsmaður deyi, verði sviftur fjárforráðum eða gjaldþrota.

Heimilt er fjelagsmanni að selja hluta sinn öðrum mönnum án samþykkis sameigenda; þó er ólögmæt sala skipshluta, jafnvel þótt nauðungarsala sje, nema allir fjelagsmenn samþykki, ef salan sviftir skipið heimild til skrásetningar á íslenzkar skipaskrár.

Nú er skipshluta afsalað öðrum manni til eignar en sameiganda, og á þá hver sameigandi rjett á að leysa til sín hlutann, enda bjóði hann hinum nýja eiganda innlausnarfjeð, eða fullnægjandi tryggingu, ef lausnarfjeð er ekki að fullu ákveðið, innan hálfs mánaðar eftir þann dag, er eigandaskiftin voru tilkynt, samkvæmt 26. gr., 2. málsgr. Ef málsaðilar verða ekki á eitt sáttir um innlausnarfjeð, þá skal upphæð þess ákveðin með lögmætu 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 sje liðnir frá tilkynningunni samkvæmt 26. gr. Nú er skipshluti seldur á uppboði og útgerðarstjóri hefir fengið tilkynningu um það viku áður en það er haldið, og eiga sameigendur þá ekki innlausnarrjett. Ef fleiri en einn sameigenda krefjast innlausnar samtímis, eiga þeir allir innlausnarrjett að rjettri tiltölu við hluta hvers þeirra í skipinu. Nú hefir einn sameigenda neytt innlausnarrjettarins að fullu, og eiga þá hinir sameigendurnir eigi framar innlausnarrjett að því sinni.

Verði skipshluti eign manns, sem ekki hefur rjett til þess að eiga íslenskt skip, sbr. 1. gr., á hver fjelagsmaður rjett á að krefjast sölu þess skipshluta á uppboði, nema eigandi hafi gert þá ráðstöfun áður 6 mánuðir sje 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.

26. gr.

Nú verður maður eigandi skipshluta, og eignast hann þegar gagnvart meðeigendum rjett þann og bindst skyldum þeim, sem bera rjettum sameignarmanni. Hlíta skal hann og svo sem formaður hans samþyktum 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. Rjett 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 fjelagsmaður.

Skylt er hlutsala að skýra útgerðarstjóra eða öllum sameignarmönnum frá eigendaskiftunum og sanna, að viðtakandi, sá er hann til nefnir, kannist við kaupin, en meðan hann gerir það ekki, getur hlutsali ekki skotið sjer vegna eigendaskiftanna undan neinum þeim skyldum við sameigendur, er af sameigninni stafa. Ábyrgjast skal hann skuldbindingar sameigenda gagnvart öðrum mönnum, þær er gerðar voru eftir eigendaskiftin, ef þeir menn vissu þau ekki.

27. gr.

Þeir fjelagsmenn, einn eða fleiri, sem meira eiga en hálft skipið, geta ákveðið, að sameigninni skuli slitið.

Þá getur hver fjelagsmaður krafist, að slitið sje sameign:

1. ef skip missir heimild til skrásetningar á íslensku skipaskrána án tilverknaðar hans eða samþykkis og er því máð af skipaskrá;
2. ef útgerðarstjóra er vikið frá með dómsúrskurði samkvæmt 19. gr.;
3. ef hann sannar, að útgerðarsamningurinn hafi verið verulega rofinn, eða gengið að öðru leyti á rjett 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.

28. gr.

Nú er fjelagsútgerð 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 uppboðsrjetturinn á heimili fjelagsútgerðar skera úr.

Fjórði kapítuli.

Um skipstjóra.

29. gr.

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

30. gr.

Skipstjóri ræður skipverja og segir þeim upp. Engan má hann ráða þann, er hann veit að var ráðinn annarsstaðar.

31. gr.

Skipstjóri annast um, áður ferð er byrjuð, að skip sje haffært, og sjer um það í tæka tíð, að það sje vel útbúið, nægilega vel ment og birgt að vistum, hafi vatn og læknislyf og kol og aðrar vjelanauðsynjar, ef það er gufuskip. Skylt er honum og að annast um, að lögboðin bendingaáhöld og björgunartæki, sæbrjef og siglingaverkfæri sjeu á skipi.

Skylt er honum að annast um, að skip sje ekki offermt og farmur vel búlkaður, og til að tryggja hann sje sjeð fyrir nægu refti, undirbreiðum, hlerum, skorðum o. s. frv., og að lestarop sjeu tryggilega lukt og fleiguð. Sje farmur fluttur á þilfari, skal tryggilega um hann búið, og svo settur, að hann hindri ekki að mun athafnir skipverja. Fari skipið

Nr. 56. 30. nóvbr. með seglfestu, annast skipstjóri um, að hún sje sæmileg að gnægð og gæðum og svo tryggilega um hana búið, að ekki byltist á leið.

Konungur kveður nákvæmara á um birgðir skips að læknislyfjum, svo og um ferming, flutning og afferming sprengiefna, eldfimra og etandi hluta, og ábyrgist skipstjóri, að þeim fyrirmælum sje hlýtt.

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

32. gr.

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

33. gr.

Ekki má skipstjóri án samþykkis útgerðarmanns hafa söluvarning sinn eða annara manna í skipsherbergi sínu nje í neinu því rúmi öðru, sem ekki er ætlað farmi. Nú gerir skipstjóri það, og gjaldi hann þá útgerðarmanni venjulegt flutningsgjald fyrir þann varning og bæti allan skaða.

34. 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, sje stýrimaður ekki á skipi. Sje skipið ekki fest í höfn eða við akkeri í tryggu lægi, má skipstjóri ekki vera frá skipi, nema að nauðsynjaerindum, þótt hafnsögumaður sje á skipi. Svo er og ávalt, ef hætta er á ferðum.

35. 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 atkvæðis útgerðarmanns ekki biðið að skaðlausu, skal skipstjóra skylt að sjá fyrir nauðsyn skipsins, einkanlega að setja fyrir skipið til bráðabirgða stýrimann eður annan hæfan mann, og hafi við ráð konsúls, að því er hann getur, ef það er utanríkis. En sje skipstjóri ófær til, eða vanræki þessa skyldu sína, annast konsúll nauðsynjar skipsins.

36. gr.

Skipstjóri annast um, að ferming og afferming skips sje hraðað eftir þörfum og að burtför skips dragist ekki að því loknu. Ekki má hann nauðsynjalaust víkja skipinu af rjettri leið á ferð þess nje tefja það á annan hátt, nema til þess að bjarga mönnum úr sjávarháska, en ekki má tefja skipið til að bjarga öðrum skipum eða fjármunum, ef skipinu er stofnað með því í nokkurn háska, eða af því stafa veruleg óþægindi fyrir útgerðarmann eða aðra menn, og sje skipstjóra skylt að annast hagsmuni þeirra.

37. gr.

Skylt er skipstjóra að gera alt 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 laskast, og er skipstjóra þá skylt að láta rannsaka það, þar sem því verður fyrst við komið.

38. gr.

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

39. gr.

Skyldur er skipstjóri að veita viðtöku sjómönnum úr Danaveldi, þeim er konsúlum er skylt að senda heim, og flytja þá alla leið eður til annarar hafnar, þeirrar er skipið fer til í þeirri ferð, svo marga og fyrir það fargjald, sem konungur kveður á.

Þeim mönnum, sem svo eru sendir, ber að hlíta á skipi reglum þeim og háttum, sem skipverjum er skylt, og starfa á skipi eftir mætti, ef þörf krefur.

40. gr.

Öll skip, sem fara á milli landa, skulu halda leiðarbók. Skip, sem eru við fiskiveiðar, flutning eða annað hjer við land, þurfa ekki að halda leiðarbók, en sjeu þau yfir 12 tonn að rúmmáli, skulu þau halda dagbók. Gufuskip hafi að auki sjerstaka vjelarbók. Konungur setur nánari reglur um tilhögun og löggilding bókanna. 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.

41. gr.

Í leiðarbók skrifar skipstjóri, eða stýrimaður með umsjá skipstjóra, og ábyrgist þá báðir; en vjelarstjóri skrifar í vjelarbók með umsjá skipstjóra og ábyrgist báðir. Skrifa skal alt í bækurnar eftir rjettri 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 sje á enda.

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

42. gr.

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

Geta skal því þess í leiðarbók, nær starftími skipverja hefst og endar, nær vistir og vatn er tekið á skip, nær ferming skips og afferming hófst, var frestað, og nær þeim lauk; bókað 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 ljet úr höfn, hverju skipið er fermt og ásigkomulag farmsins; ef búlki er á þilfari, skal sagt, hve mikill er og hve hár, um leiðrjetting áttavitans og afbrigði (deviation); nær skipið lætur út, kemur til hafnar eða flytur sig þar; um vind, veðurfar, stöðu loftvogar, strauma, 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.

Sje 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, sbr. 52. og 108. gr., svo og hvenær og af hvaða ástæðum skipstjóra þykir nauðsyn að draga af matgjöfum, sbr. 50. gr.

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

Nr. 56. 30. nóvbr.

Í vjelarbók skal greint frá kolabirgðum skips og annara vjelanauðsynja er skip ljet úr höfn, kolaeyðslu hvern sólarhring og alt annað, er vjelina snertir, gang hennar og gæslu.

Í dagbók skal rita greinilega frásögn um ferð skipsins, og skal, auk veðuráttu, skýrt frá öllum þeim atvikum, er verulega þýðing hafa fyrir ferðalagið, eða á einn eða annan hátt geta snert hagsmuni útgerðarmanna, eigendur farms eða vátryggjendur. Sje skipið við fiskveiðar, skal ennfremur 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.

43. 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 sje 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 bókarskifti ber rjettu 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 skipstjóraskifti, og skal þá leiðarbók send yfirvaldi til slíkrar rannsóknar áður næsti dagur á eftir sje liðinn, ef því verður við komið, annars svo fljótt, sem unt er, svo og ef skipið verður fyrir slysi, svo að sjóferðaskýrslu þurfi að krefja af þeim sökum (47. gr.), og skipstjóri leitar hafnar innanríkis eða utanríkis, þar sem skipaður er danskur konsúll; svo skal og vera, þegar menn eru skráðir úr skiprúmi eða skip tekur aftur innlenda höfn og affermir þar að öllu eða meiri hluta. Geta skal í leiðarbók nær hún var færð yfirvaldi og um þá rannsókn, er fram fór.

Ákveða má með konunglegri tilskipun líkind í eftirliti þessu á gufuskipum, sem eru í reglubundnum förum landa í milli.

44. gr.

Rjett á hver maður á að fá að kynna sjer 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 dómsmál og snertir það ferðina, og skal þá varðveita leiðarbók til þess er því máli lýkur að fullu.

45. gr.

Nú gerist einhver sá atburður á fermingarstað skips eða affermingarstað eða á ferð þess, er skip eða farmur bíður skaða við svo nokkru nemi, eða gild rök eru til að ætla, að tjón á þeim leiði af, og skal þá skipstjóri gefa um það sjóferðaskýrslu; svo er og ef maður ferst voveiflega af skipinu og það varð ekki á innlendri höfn, eða skipið rekst á annað skip og vinnur því slíkar skemdir eða tjón, sem fyr greinir.

Nú verður slysið hjer í ríkinu, og skal þá skipstjóri segja til þess yfirvaldi á þeim stað svo fljótt sem unt er, eftir það er slysið bar að eða varð kunnugt. Fylgja skal frásögunni orðrjett afrit af því, sem bókað var um þann atburð í leiðarbókinni; ef ekki var leiðarbók eða hún hefur farist, skal gefa brjeflega 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 framkvæmir til undirbúnings það, er þörf krefur. Hafa skal skipstjóri leiðarbækurnar með sjer á þingið.

Utanríkis skal skipstjóri, svo fljótt sem verða má, gefa sjóferðaskýrslu því yfirvaldi, sem þau embættisstörf ber undir á þeim stað, sem hann er þá staddur á, eða fyrir

hlutaðeigandi dönskum konsúl, ef utanríkismálastjórnin hefir sjerstaklega fengið honum vald til að taka við slíkum skýrslum.

Ef sjóferðaskýrsla er gefin erlendu yfirvaldi og danskur konsúll er á þeim stað, skal honum sagt til, svo að hann geti verið við staddur þinghaldið og annast um, að sjóferðaskýrslan sje sem glegst og fylst.

Skýrslu um það, sem fram hefur farið, sendir konsúll utanríkismálastjórninni, bæði er hann sjálfur hefur tekið við skýrslunni og er honum hefur verið veittur kostur á að vera við staddur þinghald. Skýrslan verður síðan send stjórnarráði Íslands, er skipar nánari rannsókn hjer á landi, ef þurfa þykir.

Öll þau fyrirmæli, er þessi grein og 41., 43. og 44. gr. gefur um leiðarbók, gilda og um dagbók skips.

46. gr.

Laskist skip á ferð, svo bæta verði að mun eða tefja það um hríð, er skipstjóra skylt að láta lögmæta matsgerð fram fara. Skulu matsmenn líta á skemdir og segja álit sitt um, hvað að hafast skuli til að bæta skip, hvað það muni kosta og hve mikils skipið sje 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 sje 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 lögmæta skoðunar- og matsgerð. Reynist skemd 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 sjer yfirlýsinga skynbærra manna.

47. gr.

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

48. gr.

Ef skip kemst í sjávarháska, er skipstjóra skylt að gera alt, 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 sje 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 sjer til þess hjálpar, sem nauðsyn krefur.

Nú verður björg, og sjer þá skipstjóri um björgunina, nema það komi í bága við lög á þeim stað, eða sjerstakur björgunarsamningur sje 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 og vottar með nafni sínu, að rjettir sjeu.

Skipstjóri annast og, svo fljótt sem hann má, um lögmæta skoðunargerð á skipi og því góssi, sem bjargað var, og fær því þá varðveislu, sem hann má besta.

49. gr.

Skylt er skipstjóra að fara sæmilega með undirmenn sína og skipa þeim svo verk, að hann gæti stöðu hvers þeirra á skipi, svo sem hann má við koma. Líkamsrefsingu má hann engan mann láta sæta.

Nr. 56. 30. nóvbr.

Á sunnudögum og öðrum lögskipuðum helgum dögum hjer á landi má ekki setja skipverja til neinna starfa fram yfir það, er trygging og meðferð skips krefur, eða gæsla og umsjá vjela, eða að þrífa skip sem títt er, þurkun segla, nauðsynleg bátstörf og svo matgerð; því að eins má þá skipa mönnum önnur störf, að ekki verði frestað.

50. gr.

Skipstjóri annast um, að skipverjar fái nægan mat og góðan og skal hann að því hlíta reglugerð, sem konungur setur. Nú ber nauðsyn til, að hann dragi mat af skipverjum á ferð og skulu þeim þá goldnar sanngjarnar bætur þess.

Í nefndri reglugerð skal og nákvæmar kveðið á um herbergi skipshafnar á skipi.

51. gr.

Nú andast einhver skipverja, og annast skipstjóri þá greftrun hans. Hann skal og láta skrásetja við votta alt það, er hinn látni maður ljet eftir á skipi; andist maðurinn utanríkis, er rjett, að skipstjóri fái skrána í hendur konsúl eða öðrum rjettum valdsmanni á þeim stað, eða selji munina, geti hann ekki varðveitt þá á skipi að bagalausu.

52. gr.

Drýgi skipverji eða farþegi glæp, sem opinber málssókn liggur við, og skipið er ekki í innlendri höfn, skal skipstjóri svo fljótt sem auðið er, taka skýrslu til bráðabirgða af sakborning, af skipshöfn sinni og þeim mönnum öðrum, sem það mál geta skýrt. Nú var glæpurinn unninn í landi eða landhelgi annars ríkis, og skal þá sú rannsókn því að eins fram fara, að yfirvöld á þeim stað reki ekki málið. Skýrslur og vitnisburði skal skrifa í leiðarbók eða dagbók eða skrá á annan hátt, ef bækurnar vantar, og þeirra fyrirmæla gætt, sem getur í 108. gr.

Skipstjóri gætir þess, ef hann má, að sakborningur hverfi ekki á burt og er heimilt að byrgja hann inni, ef þörf krefur, eða hefta á annan hátt og ábyrgist skipstjóri, að hann sje ekki harðara leikinn en vera þarf.

Nú er glæpur unninn í utanríkis höfn, þar sem er danskur konsúll, eða skip kemur til slíkrar hafnar, eftir það er glæpurinn var unninn, og skal þá skipstjóri, svo fljótt sem hann má, skýra konsúl frá því, að glæpur var unninn og fá honum í hendur staðfest eftirrit af rannsóknarskýrslu sinni. Konsúllinn rannsakar þá málið og ákveður hvað frekara skuli gera. Hafi skipstjóri engan konsúl fundið að máli í utanríkis höfn, skal hann skýra yfirvöldum frá málinu við heimkomu sína, svo fljótt sem hann má.

53. gr.

Þá er skip er utan heimilis síns, gerir skipstjóri, svo fullgilt sje 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 hefir ekki sjerstakt umboð þeirra til, nema að ráða menn í skiprúm.

54. gr.

Ef fjár er vant til framkvæmdar einhverju því, sem 48. gr. getur, er skipstjóra heimilt að taka til þess fje að láni eða selja góss útgerðarmanna, eða jafnvel af farmi. Nú tók skipstjóri fje að láni eða seldi af góssi um þörf fram, og skerðir það að engu rjett hins, sem lánaði eða keypti, ef ætla má eftir atvikum, að hann vissi það ekki.

55. gr.

Óheimilt er skipstjóra að selja skip án samþykkis útgerðarmanns, nema skip sje dæmt óbætandi eftir að lögleg skoðunargerð fór fram, sbr. 46. gr., og eigi sje auðið að ná til útgerðarmanns. Selja skal á opinberu uppboði.

56. gr.

Nú hafa útgerðarmenn gert sjerstaka takmörkun á hinu almenna umboði, sem 53. og 54. gr. heimila skipstjóra, og er sú takmörkun ógild gagnvart öðrum mönnum, þeim er eigi vissu hana.

57. gr.

Skylt er skipstjóra að skýra útgerðarmönnum iðulega frá ásigkomulagi skips og hvernig ferðinni líður, hverir löggerningar voru gerðir, og frá öllum þeim atburðum í heild sinni, sem máli skifta 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 bíða skipana útgerðarmanna, skal skipstjóri leitast við að afla þess fjár svo sem útgerðarmönnum er hagkvæmast; aðeins í ítrustu nauðsyn má hann selja af farmi.

58. gr.

Skipstjóri skal meðan ferð stendur láta sjer ant um farminn og gæta að öllu hagsmuna farmeigenda.

59. gr.

Þá er skip er utan heimilis síns, er skipstjóra samkvæmt stöðu sinni heimilt að gera, svo fullgilt sje gagnvart þriðja manni, alla þá löggerninga, sem miða til að varðveita farm og koma honum áleiðis, svo og til að vera sóknaraðili þeirra í málum, sem farminn snerta. Nú skortir skipstjóra gjaldeyri til framkvæmda einhverri slíkri nauðsyn og er þá rjett, að hann taki fje að láni fyrir hönd farmeigenda eða selji jafnvel af farmi. Um slík lán og sölu gildir það, sem segir í síðari málsgrein 54. gr.

Skuldbindingar þær, sem skipstjóri þannig játast undir fyrir farmeiganda, ábyrgist farmeigandi að eins með góssi því, sem hann á á því skipi.

60. gr.

Nú ber þau atvik að hendi, sem ráð er gert fyrir í 46. gr., og það sannast við lögmæta skoðunargerð, að farmi er svo farið, að hætta er á, að spillist við geymslu, og er þá rjett, að skipstjóri selji farm. Ef skip ferst eða er dæmt óbætandi, er og rjett að selja farm, ef skoðunarmenn dæma, að kostnaður á því að geyma farminn eða koma honum áleiðis, yrði of mikill að tiltölu við verðmæti hans.

61. gr.

Nú hafa farmeigendur gert sjerstaka takmörkun á hinu almenna umboði, sem skipstjóra er veitt í 59. og 60. gr., og er sú takmörkun ógild gagnvart öðrum mönnum, þeim er eigi vissu hana.

62. gr.

Áður er skipstjóri aflar lánsfjár vegna farms, eða selur nokkuð af góssinu, eða gerir nokkurar aðrar sjerstaklegar ráðstafanir á kostnað farmeigenda, skal hann leita fyrirskipana þeirra, ef kostur er, eða þess manns, er þeir nefndu til.

Ef skip ferst eða er dæmt óbætandi og eiga farmeigendur engan umboðsmann á þeim stað og ekki verður leitað skipana þeirra, og er skipstjóra þá skylt eftir atvikum,

Nr. 56. 30. nóvbr. annaðhvort að senda góssið á ákvörðunarstað þess sem kostnaðarminst, eða fela það til geymslu eða selja.

Farm skal selja á opinberu uppboði, ef því verður við komið.

63. gr.

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

64. gr.

Bæta skal skipstjóri skaða þann, sem hann olli útgerðarmönnum eða farmeigendum með svikum, hirðuleysi eða gáleysi við skyldustörf sín, og leysir það hann eigi úr ábyrgð, að hann fór eftir fyrirmælum annara, nema gagnvart þeim, er fyrirmælin gáfu. Þótt ályktun sje gerð á skipsráðstefnu ber skipstjóri engu að síður ábyrgð á framkvæmdunum.

Skipstjóri ábyrgist ennfremur skaða þann, er verður af svikum, hirðuleysi eða gáleysi skipverja við skyldustörf þeirra, nema ætla megi að frá hans hendi hafi hvorki skort næga athygli nje eftirlit.

65. 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 sje liðnir frá því, er hann fjekk reikninginn. Að þeim fresti liðnum eru mótmæli ólögmæt, nema misreiknun eða svik sannist.

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

66. gr.

Setja má skipstjóra af á hverjum tíma er vill. Nú á hann meira en hálft skip, og má þá dómari setja hann af, ef hluthafi skips krefst og nægar sakir eru til.

Nú hefir skipstjóri gengið í sjálfskuld til gagnsmuna skipi eða farmi, og var honum það ekki óheimilt, og er hann þá ekki skyldur að láta af stöðu sinni fyr en útgerðarmenn fá honum þá trygging, að hann verði skaðlaus af ábyrgðinni.

67. gr.

Ef skipstjóri var ekki ráðinn um ákveðinn tíma eða til tiltekinnar ferðar og ráðningarsamningur hans tekur ekki til um uppsögn eða burtför, getur hann sagt upp þjónustu sinni þegar skipið er í innlendri höfn og ferð á enda. Nú hefir hann gegnt starfinu í 3 ár og skipið hefir aldrei á þeim tíma lokið ferð hjer við land, og er skipstjóra þá heimilt að segja þjónustu sinni lokið við lok þeirrar ferðar, sem hann þá er í, og veiti hann svo langan frest, að útgerðarmenn fái sæmilegan tíma og tækifæri til að afla sjer annars skipstjóra. Nú ákveða útgerðarmenn, þegar þeir fengu uppsögn skipstjóra, að skipið skuli snúa hingað til lands úr þeirri höfn, sem það þá er í, og er þá skipstjóri skyldur til að vera fyrir skipinu heim, þá er það hefir fekið farm, þó afferma skuli á leiðinni í annari höfn.

Eigi að afferma skipið, má skipstjóri ekki hverfa burt fyrri en lokið er.

Missi skipið rjett til að sigla undir dönsku flaggi, á skipstjóri þegar heimila burtför.

68. gr.

Nú er skipstjóri settur af sakir óhæfileika hans, svika, hirðuleysis eða gáleysis við starfa sinn, og á hann þá kaup sitt einungis til þess tíma er hann var rekinn.

Svo er og, ef hann var settur af sakir þess, að ferðin varð ekki farin, eða henni varð ekki lokið, eða löng frestun varð á, sökum ófriðar, herkvíunar, farbanns (embargo), aðflutnings- eða útflutningsbanns á vörum, eða sakir ísa eða skemda á skipi, svo að það varð ekki fært til ferðarinnar.

Farist skip, eða það er dæmt óbætandi, er hernumið og gert upptækt, eða sjóræningjar taka það, er skipstjórasamningurinn úr gildi, enda missir hann rjett til frekara kaups. Þó má hann ekki fara burt af þeim stað, þar sem slys varð, áður öllu er ráðstafað, því er að skipi og farmi lýtur, og á hann rjett á hæfilegri þóknun fyrir þann tíma, sem hann ver til þess, og ekki minni en nam kaupi hans áður og að auki ókeypis dvöl og og viðurværi eða fæðispeninga.

69. gr.

Ef skipstjóri er settur af, sakir sjúkleika eða meiðsla, sem geri hann ófæran til skipstjórnar, á hann kaup sitt til þess er hann er settur af.

Nú verður skipstjóri fyrir sjúkleik eða meiðslum á ráðningartíma sínum, og var sjálfur ekki sök í, og eru útgerðarmenn þá skyldir að kosta lækning hans og aðhlynning, og eins eftir það er hann var settur af; þó ekki nema 4 vikur eftir afsetningu, ef hann vjek frá hjer á landi eða á þeim stað í útlöndum, þar sem samningur sagði til, að hann færi, ella 8 vikur.

70. gr.

Ef skipstjóri er settur af, og það er eigi gert af neinum þeim sökum, sem nefndar voru í 68. og 69. gr., tekur hann alt það kaup sitt, sem áskilið var. Nú var ráðningartími hans látinn óákveðinn, og á hann þá kaup til þess, er hann vjek burt og að auki eins mánaðar kaup, ef hann vjek frá starfi hjer á landi og það var ekki á þeim tíma, sem honum var sjálfum heimilt að fara eftir 67. gr.; en 2 mánaða kaup, ef honum var vikið frá í öðrum höfnum í Norðurálfu, en 3 mánaða kaup, ef það var í höfnum utan Norðurálfu.

Þessi ákvæði taka og til þess, er skipstjóri víkur burt sakir þess, að skipið missir rjett til að sigla undir dönsku flaggi.

71. gr.

Nú er starfstími skipstjóra á enda með þeim atvikum, sem getur í 70. gr., og á öðrum stað en til var tekið eða fyrir sjeð í ráðningarsamningi hans, og á hann þá rjett á endurgjaldi frá útgerðarmönnum fyrir ferðakostnað til ráðningarstaðar síns, ef hann var ráðinn hjer á landi, en ella til lögheimilis skipsins, og skulu fæðispeningar taldir til kostnaðar. Sama rjett á skipstjóri, ef honum er vikið frá erlendis með þeim atvikum, sem 2. hluti 68. gr. tekur til, svo og ef hann er látinn eftir utanlands sakir sjúkleika og útgerðarmenn eru skyldir til að kosta hjúkrun hans og lækning eftir 69. gr.

Ef skip ferst utanlands eða laskast svo, að það er dæmt óbætandi, eða sjóræningjar taka það, greiðir landssjóður heimfararkostnað skipstjóra; svo er og ef skip er hernumið og gert upptækt og skipstjóri vissi ekki, að ófriður væri hafinn, er hann ljet síðast í haf, og það var ekki kunnugt á þeim stað, sem hann fór frá.

72. gr.

Ef skipstjóri deyr, á hann kaup sitt til dánardags. Nú týnist skip og er vafi um, nær það bar að og svo um dánardag skipstjóra, og skal þá meta svo, sem slysið og dauða hans hafi að borið þá er liðinn var helmingur þess tíma, er slíkt skip, sem þetta var, þurfti á þeim tíma árs til ferðar sinnar þangað, sem ætlað var, frá þeim stað, þar sem síðast spurðist til skipsins.

73. gr.

Nú er skipstjóra heitið sem kaupi eða auk kaups hundraðsgjaldi af farmgjaldi (kaplak) eða hlut í öðrum tekjum af ferðinni, og víkur hann burt áður sú ferð sje á enda, og skal

Nr. 56. 30. nóvbr.

hann þá hafa svo mikinn hluta fjár þess, er honum var heitið, sem koma mundi á þann tíma, sem hann gegndi stöðu sinni að rjettri tiltölu við ferðarlengd alla. Eigi hann rjett á kaupi fyrir lengri tíma eftir 70. gr., skal honum goldið að öllu samtöldu tvöfalt stýrimannskaup frá lokum starfstíma, en haldi þó ráðningarkaupi sínu, ef það var meira.

74. gr.

Þegar skip er afgreitt til ferðar og að öðru ferðbúið, má ekki halda skipstjóra eftir sakir skulda, nje leggja löghald á eða gera fjárnám í neinum munum hans, þeim sem á skipi eru og hann þarfnast til starfa síns á því.

Fimti kapituli.

Um skipshöfn.

75. gr.

Þá er skipstjóri á skipi, sem er meira en 12 tonn að rúmmáli, ræður mann á skip með sjer, skal hann gera um ráðninguna skriflegan samning við manninn, og skulu skipstjóri og sjómaður rita undir ráðningarsamninginn í viðurvist skráningarstjóra, sem skal votta það með áritun sinni á hann. Áður en samningurinn er undirritaður, skal skráningarstjóri gæta þess, að í samningnum sje skýrt tekið fram nafn skipsins, tonnatal og heimili, og sá staður, sem skipið er gert út frá, fult nafn sjómannsins, aldur og heimili, ferð sú sem sjómaðurinn er ráðinn til, staða hans á skipinu og vistarkjör, þar á meðal, hvernig honum skuli goldið kaup hans, hlutur í afla og hlunnindi. Sje kaup ákveðið í einu fyrir ferðina, skal þess getið jafnframt, hve lengi á er ætlað að ferðin muni standa. Ennfremur skal ávalt, þar sem kaup er ekki miðað við mánuð eða aðra takmarkaða tímaeining, tekið fram, hve hátt mánaðarkaup megi teljast algengt eða hæfilegt á þeim stað og tíma er samningurinn er gerður; og skal þá jafnan farið eftir því, þegar reikna á kaup eftir tíma samkvæmt lögum þessum. Skráningarstjóri skal ennfremur gæta þess, að samningurinn sje að öðru leyti lögum samkvæmur, og benda sjómanninum á, ef í honum eru óvanaleg ákvæði.

Á samninginn skulu vera prentuð ákvæðin um skipshöfn í lögum þessum og erindisbrjefi danskra konsúla, og reglugerð um híbýli og fæði á skipum.

Hvor málsaðila getur krafist þess, að rituð sje á samninginn viðurkenning fyrir öllu því, sem greitt er upp í kaup, fyrirfram eða meðan á ferðinni stendur.

Skipstjóri gerir tvö eintök af skrá yfir skipshöfn sína (skipshafnarskrá) og skal á henni vera útdráttur úr ráðningarsamningnum. Öðru eintakinu heldur skráningarstjóri, en á hitt ritar hann vottorð sitt og skal það fylgja skipinu.

76. gr.

Í kaupstöðum eru bæjarfógetar skráningarstjórar, en annarsstaðar sýslumenn. Stjórnarráðið semur leiðarvísi fyrir skráningarstjóra.

Skráningarstjórar skulu gæta þess, að skipstjórar og stýrimenn fullnægi skilmálum laganna um atvinnu við siglingar, og að skilyrðum laganna fyrir ráðningu í skiprúm sje yfir höfuð fullnægt.

77. gr.

Nú leysir skipstjóri mann úr vist, eða einhver skipverja fer af skipi af öðrum ástæðum, og skal skipstjóri þá snúa sjer til skráningarstjóra og getur hann breytingarinnar á skipshafnarskránni.

78. gr.

Ef farmaður ræðst í fleiri skiprúm en eitt, gengur eldri samningur fyrir yngri.

79. gr.

Skyldur er skipráðinn maður að koma til starfs síns á skipi á þeim tíma, sem skipstjóri tók til, og má ekki fara leyfislaust frá skipi eftir það. Kaup á hann frá og með þeim degi, er hann kom á skip, ef ekki var um annað samið.

80. gr.

Nú er maður ráðinn í skiprúm með samningi samkvæmt 75. gr., og neitar að ganga á skip, eða kemur eigi til skips í ákveðna tíð, eða gengur af skipi í leyfisleysi, og getur þá skipstjóri þröngvað honum, eða látið þröngva honum með lögregluvaldi, til að uppfylla skuldbindingu sína.

Draga má af kaupi skipverja það, sem kostaði að færa hann á skip.

81. gr.

Fyrirmæli 74. gr. um skipstjóra, gilda og um skipshöfn.

82. gr.

Allir skulu skipverjar hegða sjer siðsamlega og friðsamlega og ekki gera sig seka í óreglu og gæta vandlega allra fyrirskipana til viðhalds siðsemi og reglu á skipi. Þeir skulu sýna virðing yfirmönnum sínum og hlýða með athygli á skipanir þeirra og láta á sjer skilja með skýrum svörum, þeim sem við eiga, að þeir skildu skipunina.

83. gr.

Skylt er hverjum skipverja að hlýða boðum yfirmanna sinna bæði á landi og á skipsfjöl, í höfn og í hafi, í öllu, sem lýtur að skylduverkum hans, og sýna í öllu umhyggju um skip og góss og vinna verk sín með áhuga og gaumgæfni jafnt á nóttu sem degi, helga daga og rúmhelga. Ef tjón hlýtst af svikum hans, hirðuleysi eða gáleysi, er hann skyldur að bæta.

Nú kemst skip í sjávarháska, og er skipshöfn þá skyld til að gera alt það, er hún má til bjargar skipinu, og fari ekki frá skipi á undan skipstjóra, nema hann leyfi.

84. gr.

Það er skylda stýrimanns einkanlega að aðstoða skipstjóra við siglinguna og athuganir þær og mælingar, sem nauðsynlegar eru, og við bókun í leiðarbók eða dagbók; hann lítur og eftir öðrum skipverjum, vistum og skipi og áhöldum öllum; hann skal og skrásetja farmgóss, sem fer af skipi eða á skip, og ábyrgjast skipstjóra alt það, er hann tekur við, og svo hversu búlkað er. Riti stýrimaður leiðarbók, ábyrgist hann að rjett sje.

Nú er skipstjóri forfallaður eða fjarverandi og ber eitthvað það að, sem hann hefir enga fyrirskipun gert um, og skal þá stýrimaður ráða úr því, sem ekki má fresta. Ef skipstjóri deyr eða verður ófær til skipstjórnar eða gengur af skipi, skal stýrimaður koma í hans stað til þess ráðstöfun er gerð, svo sem 35. gr. mælir fyrir um.

85. gr.

Það er skylda vjelarstjóra einkanlega að líta eftir gufukötlum og vjelum; hann ábyrgist notkun þeirra og gæslu og hefir umsjón þeirra manna, er þeim gegna. Hann ritar í vjelarbók með eftirliti skipstjóra og ábyrgist að rjett sje ritað.

Nr. 56. 30. nóvbr.

86. gr.

Enginn skipverja má hafa á skipi verslunarvörur fyrir sig eða aðra, nema skipstjóri leyfi. Nú hefir hann vöru, og fer um það sem fyrir er mælt í 33. gr.

Ef orsök er til að gruna, að vörur sjeu heimildarlaust á skipi eða eitthvað það sje komið á skip, sem skipi eða farmi geti stafað háski af eða áhætta, eða valdið þar óreglu, þá er skipstjóra heimilt að láta rannsaka hirslur skipshafnar.

Nú er góss tekið heimildarlaust á skip, og er þá rjett að færa það aftur á land eða varpa fyrir borð, ef skip var látið út þegar góssið fanst, ef það verður ekki haft á skipi háskalaust eða áhættulaust.

87. gr.

Ef skipverjar eru ráðnir um ótiltekinn tíma, og ekki er annan veg tilskilið, eru þeir skyldir til að fara með skipinu til þess ferð sú er á enda og það er komið á þann stað, þar sem skipverjar voru skipráðnir, eða til einhverrar hafnar innlendrar, ef þeir voru ráðnir á Íslandi. Ef þeir voru ráðnir um ákveðinn tíma og hann endar meðan á ferð stendur, geta þeir þó ekki krafist lausnar fyrri en á næsta stað, er skipið kemur á til fermingar eða affermingar. Ef þeir voru ráðnir til ákveðinnar ferðar, og breytt er síðan um ferðir áður skipið fer af ráðningarstaðnum, geta þeir krafist lausnar þá þegar. Nú er skift um ferð eftir það er skipið fór af stað, og stendur þá ráðningin til þess er skipið kemur á hinn nýja ákvæðisstað sinn, nema um hann sje svo skift, að hann verði útlend höfn í stað innlendrar eða annarar álfu höfn í stað Norðurálfu, því þá getur skipshöfn krafist lausnar á hinni fyrstu höfn, sem skipið kemur í, eftir það er breytt var til um ferð, enda eiga þeir ekki kaup lengur en þeir voru í þjónustu skipsins.

88. gr.

Nú hefir maður verið tvö ár háseti á sama skipi eftir það er vistartími hans samkvæmt síðasta ráðningarsamningi byrjaði, og getur hann þá, hvað sem ráðningarsamningur hans kveður á um það, krafist lausnar á næsta stað, sem skipið kemur á til affermingar eða fermingar, nema skipið fari þaðan beint til þess staðar, þar sem ráðningarsamningur hans heimilar honum burtför. Kaup á hann aðeins til burtfarar sinnar.

89. gr.

Nú er skipverjum heimilt að fara úr skiprúmi eftir ráðningarsamningi sínum eða fyrirmælum 87. og 88. gr., og eru þeir þó skyldir til, ef skipstjóri vill, að vinna það, sem þörf krefur að affermingu eða ruðningu seglfestu, ofantöku reiða, festing skips eða umbúnaði, og geta þeir ekki krafist lausnar áður því starfi sje lokið. Ekki eru þeir skyldir til að starfa að þessu lengur en viku eftir það er skipið kom í höfn.

90. gr.

Ef skipverji sannar, að hann eigi kost á að verða skipstjóri, á hann heimilt að krefjast lausnar, ef hann fær annan dugandi mann í sinn stað og auki það ekki kostnað útgerðarmönnum. Svo er og, ef maður á kost á yfirstýrimannsstöðu eða vjelarstjóra, sá er ráðinn var til óæðra starfs.

Krefja má og lausnar úr skiprúmi, ef ófrið ber að, svo að hætta sje á, að skipið geti orðið hernumið sakir þjóðernis síns, farms eða fararstefnu.

Þeir eiga kaup til burtfarar sinnar, sem lausn fá úr skiprúmi eftir þessari grein.

91. gr.

Ef skipverji sannar, að skipstjóri hefir misþyrmt honum á skipi eða aðrir, og hafi skipstjóri þá ekki veitt honum vernd og verið þó beiddur til, eða skipstjóri meinaði honum sæmilegt fæði, og getur skipverji þá krafist burtfarar. Nú fer maður burt fyrir

þessar sakir, og á hann þá kaup fyrir þann tíma, sem hann var í skiprúminu, og að auki mánaðarkaup. Nú fær hann lausn á öðrum stað en ráðningarstað sínum, og á hann þá enn kaup fyrir þann tíma, sem þarf til að komast þangað, sem hann skal skráður úr skipi, eða til ráðningarstaðar síns, ef ekki var samið um úrskráningarstað, og getur hann krafist að fá þann ferðakostnað og fæðiskostnað allan greiddan sjer í peningum. Nú var hann ráðinn til ferðarinnar fyrir ákveðna fjárhæð, og ber honum þá aldrei meira en það kaup og svo ferðakostnaður hans.

92. gr.

Nú er skip ófært til þeirrar ferðar, sem ákveðin er, og skipstjóri vanrækir að ráða þær bætur á, að skip sje í góðu lagi, og má skipshöfn þá krefjast lausnar úr skiprúmi. Skyldur er skipstjóri til að láta fram fara löglega skoðunargerð á skipinu og meta, hversu fært það sje til ferðar, ef meiri hluti skipshafnar krefst; hann er og skyldur til að láta skoða vjel skipsins, þar sem því má við koma og vjelarstjóri krefst þess; synji skipstjóri þessara skoðunargerða, er skipshöfn heimil burtför úr skiprúmi. Um kaup og ferðakostnað fer í þessum atriðum svo sem fyrir er mælt í 91. gr.

Nú reynist það við skoðunargerðina, að skipið var fært til þeirrar ferðar og engir þeir gallar á, að skynsamleg rök væri til kærunnar, og eru þá þeir menn, sem skoðunargerðar kröfðust, skyldir að bæta kostnað þann og tjón, sem af henni leiddi.

93. gr.

Ef skip missir rjett til að sigla undir dönsku flaggi, getur skipshöfn þegar krafist vistarslita, og á hún kaup og ferðakostnað sem segir í 91. gr. Ekki er skipverjum heimilt að bregða ráðningu, þótt breyting verði á útgerðarmönnum eða skift sje um skipstjóra.

94. gr.

Nú sannast það, að maður er óhæfur í þá stöðu, sem hann rjeð sig til, og má þá víkja honum úr skiprúmi, og taki sá maður kaup til þess er hann fór. Svo skal og vera, ef skipverji sýnir skipstjóra ofbeldi eða öðrum yfirmanni sínum, eða verður sekur um það, að hafa leynt á skipi tollskyldum vörum eða öðru því góssi, sem óheimill var á útflutningur á burtfararstað skipsins, eða aðflutningur á ætlunarstað þess; svo skal og enn, ef skipverji hefir svo oft sætt refsingu fyrir yfirsjónir við störf sín, eða brot á siðsemi og reglusemi, að refsivald skipstjóra eftir 107. gr. hljóti að verða þýðingarlaust. Ekki má víkja manni utanríkis úr skiprúmi sakir ódugnaðar hans, nema danskur konsúll samþykki, ef hann er á þeim stað; nú er enginn konsúll á þeim stað, og er þá skipstjóri skyldur að sjá þeim manni fyrir ókeypis ferð til ráðningarstaðar hans, ef hann getur ekki fengið sjer skiprúm, þar sem hann er þá.

Nú getur skipstjóri ekki þegar vikið óhæfum sjómanni á burt, eða vill það ekki, og er rjett að skipstjóri lækki þá kaup hans alt að helmingi, svo sem efni liggja til; heimilt er þó sjómanni að kæra gerðir skipstjóra þann veg, sem segir í 109. gr.

Atvik þau, sem liggja til burtreksturs skipverja eða kauplækkunar, skal skrifa í leiðarbók, ef hún er til, eða dagbók, en að öðrum kosti sje skýrt frá þeim brjeflega og þau staðfest með vottorði tveggja hinna bestu manna á skipi, eftir að það, sem bókað var eða brjefað, hefur verið lesið manninum sjálfum og öðrum skipverjum, og er úrskurður um kauplækkun ógildur nema svo sje gert.

95. gr.

Ef skipverji sýkist eða slasast eftir að hann er kominn í skiprúm, er skipstjóra skylt að sjá honum fyrir sæmilegri hjúkrun á skipi eða á landi; en sje svo ástatt um hann, að hann verði óstarffær um langan tíma eða þjáist af fransós, má þegar víkja honum

Nr. 56. 30. nóvbr.

úr skiprúmi. Ef það ber að utanríkis, skal skipstjóri fá hann í hendur konsúl, og sje þar enginn danskur konsúll, skal hann fá manninum hjúkrun svo trygt sje.

Nú er manni vikið úr skiprúmi sakir meiðsla eða sjúkleiks, sem hann er sjálfur valdur að, eða sakir fransós, og fær hann þá kaup fyrir þann einn tíma, sem hann var í þjónustu skipsins, og má taka hjúkrunarkostnað af kaupi hans. Nú er honum ekki vikið burt, og fær hann þá ekki kaup fyrir þann tíma, sem hann var frá verki, og greiði sjálfur hjúkrunarkostnað sinn.

Ef meiðsli manns eða sjúkleiki er ekki af þeim orsökum, sem nú var sagt, og honum er ekki vikið úr skiprúmi, tekur hann kaup sitt fult meðan hann var sjúkur og fær þá hjúkrun, sem hann þarfnast, á kostnað útgerðarmanna. Nú er honum vikið á burt, og tekur hann þá kaup sitt til þess hann er skráður úr skipi, eða ef hann er ekki úr skráður, til þess dags, er skipið lætur út, og auk þess hjúkrun á kostnað útgerðarmanna í 4 vikur, ef hann er hjer á landi eða á þeim stað utanlands, þar sem löglega mátti slíta ráðning hans, ella um 8 vikur, og sje talið frá úrskráningu hans, ef hún fer fram, annars frá burtför skipsins.

Nú er enginn danskur konsúll, sem hinn sjúki maður verði fenginn í hendur, og skipstjóri verður því að greiða fje erlendis til hjúkrunar íslenskum farmanni, en útgerðarmenn voru ekki skyldir til að kosta þá hjúkrun, og eiga þeir þá rjett á að fá það fje endurgoldið úr landssjóði, og á landssjóður enga endurgjaldskröfu á hendur farmanninum.

96. gr.

Nú er hætt við ferð sakir ófriðar, herkvíunar, farbanns, útflutningsbanns eða aðflutningsbanns, ístálmunar eða skemda á skipi, svo að það er ekki ferðafært, eða ferð verður að fresta eða gera hlje á henni svo stórum nemi af þessum sökum, og má þá rifta ráðningu skipshafnar, og heldur hún kaupi sínu til burtfarar.

Farist skip eða það meiðist og er dæmt óbætandi, eða það er hernumið og gert upptækt, eða sjóræningjar taka það, er ráðning skipshafnar slitið, enda tekur hún þá ekki kaup. Ef skip ferst, er þó skipshöfn skylt, gegn hæfilegri þóknun, að taka þátt í björguninni og má ekki fara burt fyr en sjóferðaskýrsla er gefin.

97. gr.

Ef hætt er við ferð af öðrum sökum en þeim, sem getur í 96 gr., eða ráðning er slitið við skipverja án lögmætra saka og það er ekki sjerstaklega til skilið í ráðningarsamningi, þá ber skipverjum kaup og ferðakostnaður svo sem fyrir er mælt í 91. gr.; svo er og, ef skipi er lagt utanlands í vetrarlægi og ráðningu slitið við skipverja, en þá fellur burt mánaðarauki sá við kaupið, sem greinin til tekur.

98. gr.

Ef skipverji deyr, er honum talið kaup til dánardags, hafi hann ekki áður glatað rjetti sínum til launa sakir sjúkleiks eða annars þess, sem áður er talið. Deyi skipverji af meiðslum eða sjúkdómi og útgerðarmenn áttu að kosta hjúkrun og læknishjálp, þá skulu þeir og kosta greftrunina.

Nú spyrst ekki til skips og engin vitneskja fæst um, á hverjum tíma slysið bar að, og skal skipshöfn þá talið kaup svo sem segir í 72. gr.

99. gr.

Nú er samið um ákveðna fjárhæð fyrir tiltekna ferð og er sú breyting gerð á ferðinni, að hún stendur lengur en ráð var fyrir gert í samningnum, og ber þá skipverjum kaupauki að tiltölu við lenging tímans; en einskis missa þeir af umsömdu kaupi, þótt ferð standi skemur. Þeir eiga og rjett á kaupauka, ef skipstjóri eða útgerðarmenn tefja

ferð skips á eindæmi sitt, eða einhver þeirra er valdur að töfinni á annan hátt, svo og fyrir þann tíma, sem skipið er neytt til að halda kyrru fyrir sökum ófriðar, herkvíunar, farbanns, útflutningsbanns eða aðflutningsbanns eða ístálmunar, svo og ef skip hleypir í bjarghöfn og tefst þar við aðgerð eða sakir farmsins, eða lengur en hina ákveðnu biðdaga við ferming eða afferming; þó á skipshöfn ekki rjett á launaauka fyrir skemri töf en 8 daga samfelda, nje heldur, ef ferðin hefur ekki lengst meira en ráð var fyrir gert við ráðninguna.

100. gr.

Nú fækkar skipverjum meðan á ferðinni stendur og hinir, sem eftir voru, vinna skipsstörfin, og skal þá því kaupi, sem sparaðist við fækkunina þann tíma, sem skipið er í hafi, skift meðal hinna, sem eftir voru, að rjettri tiltölu við aukið starf hvers þeirra.

Þó er ekki skylt að skifta fjenu milli skipverja, ef fækkunin varð við strok skipverja, og það varð með þeim atvikum, að hinir hefðu getað varnað því.

101. gr.

Þyki skipstjóra brýna nauðsyn bera til að setja skipverja til starfa að fermingu skips eða affermingu á sunnudögum eða öðrum helgum dögum hjer á landi, skal hver maður, sem í því starfi var, fá sjerstaka þóknun fyrir, ef annað var ekki til tekið við hann, og skal sú þóknun metin jöfn ½ dags kaupi fyrir hverjar tvær klukkustundir eða hluta úr þeim. Þessi ákvæði gilda ekki um skip, sem fara reglubundnar ferðir milli ákveðinna staða eftir fyrirfram auglýstri ferðaáætlun.

102. gr.

Ef maður er ráðinn á skip til ákveðinnar ferðar, en breyting er síðar gerð á ferðinni, svo að henni skal nú ljúka á öðrum stað en þar, sem úrskráning átti að fara fram samkvæmt ráðningarsamningnum, og getur hann þá krafist fæðis og ferðakostnaðar til úrskráningarstaðar síns.

103. gr.

Nú slítur ráðningu íslenskra farmanna utanlands af þeim sökum einhverjum, sem getur í 96. gr., eða þeir eru látnir eftir utanlands sakir meiðsla eða sjúkleika, svo að þeim ber hjúkrun og lækning á kostnað útgerðarmanna samkvæmt 95. gr., og geta þeir þá krafist ókeypis flutnings og fæðis til næstu hafnar innlendrar. Ef skip týnist eða laskast og er dæmt óbætandi, eða sjóræningjar taka það, greiðir landssjóður kostnaðinn; svo er og, ef skip er hernumið og gert upptækt og skipstjóri vissi ekki um ófriðinn, þá er hann ljet í haf síðast, og það var ekki kunnugt á þeim stað, sem hann fór frá. Annars kostar greiði útgerðarmenn þann kostnað.

Nú á farmaður skyldan ókeypis heimflutning og verður honum fengið skiprúm á skipi, sem heldur til innlendrar hafnar eða annarar, sem auðvelt er að senda hann heim úr, og er hann þá skyldur til að taka við því skiprúmi, ef það er ekki verra en hitt, sem hann var ráðinn í.

104. gr.

Á ferðum geta farmenn krafist jafnóðum greiðslu á kaupi því, sem þeir hafa unnið fyrir, annaðhvort í peningum, þegar skip er í höfn, eða ávísun á útgerðarmenn; þó er skipstjóra jafnan heimilt að halda eftir einum þriðjungi kaups til þess er úrskráning fer fram.

Nú reynist, þá er gerður er upp reikningur manns, að honum var greitt meira fyrir fram en kaup hans nam, og er þá ekkert afturkræft af því, sem greitt var, ef svo stendur á, sem gert er ráð fyrir í 91.—93. gr., 3. lið 95. gr. eða 96.—98. gr.

Nr. 56. 30. nóvbr.

105. gr.

Nú er skip utanríkis og rís ágreiningur milli skipstjóra og einhvers af skipverjum um eitthvað út af stöðu þeirra, og skal málið þá borið upp fyrir hinum danska konsúl á þeim stað, eða á fyrsta viðkomustað, þar sem danskur konsúll er.

Úrskurði konsúls verða báðir aðilar að hlíta til þess er málið getur komið fyrir rjett hjer á landi.

106. gr.

Neiti einhver skipverji að hlýða því, sem honum er skipað, eða sýni hann mótþróa við starf sitt, er skipstjóra heimilt, eða þeim, sem gengur í hans stað í fjarveru hans eða forföllum, að þröngva þeim manni til hlýðni með valdi. Þá er skip er í háska, eða skipverjar gera samblástur, eða önnur nauðsyn rekur til, er leyft að þrífa til hverskyns nauðsynjaúrræðis til að koma á hlýðni og góðri skipan, og er hver af skipverjum skyldur til að veita aðstoð sína yfirmanni, og jafnvel ótilkvaddur.

Bíði sá tjón við þetta, sem mótþróann sýndi, á enginn ábyrgð á því, ef yfirmaður beitti ekki meira harðræði en atvik kröfðu.

107. gr.

Ef maður verður sekur um yfirsjónir þær í þjónustu sinni, sem hjer skulu taldar, eða óhlýðni við góða háttsemi, getur skipstjóri látið það varða kaupmissi, sem hjer segir:

1. Ef maður er settur við stýri, eða honum er skipuð útsýn, og gengur hann af verði eða komið er að honum þar sofandi eða ölvuðum, eða maður fer óvarlega með eld eða ljós, eða breytir ósæmilega við yfirmenn sína, eða sýnir þeim óhlýðni, varðar það kaupmissi a l t a ð ½ m á n u ð i.
2. Ef menn vanrækja vörð eða annað starf, sem þeim er falið, eða komið er að þeim þar sofandi eða ölvuðum, eða hafa brennivín á laun á skip eða annað áfengi, eða fara með fatnað sinn af skipi ólofað, missa þeir a l t a ð ¼ m á n a ð a r kaups síns.
3. Ef maður fer á land ólofað og hverfur aftur samdægurs, varðar það kaupmissi a l t a ð ¼ m á n a ð a r, en missi a l t a ð ½ m á n a ð a r kaups ef síðar kemur.
4. Ef manni er lofuð landför og kemur hann ekki aftur svo sem á var kveðið, varðar það kaupmissi 1 d a g s eða 2, ef hann kemur sama dag, en a l t a ð ¼ m á n a ð a r kaups, ef síðar kemur.
5. Það varðar kaupmissi a l t a ð 4 d a g a, ef maður fer frá báti, sem hann var sendur með til lands, eða vekur úlfúð eða illindi á skipi eða við skyldustörf manna, eða hleypir óviðkomandi mönnum á skip ólofað, eða leynir þeim á skipi eða gætir ekki í öðru reglu og góðrar háttsemi.

Verði stýrimanni einhver af þessum yfirsjónum eða vjelarstjóra, bæta þeir hálfu meira en aðrir skipverjar.

Tvöfalda má sektir, ef maður, sem einu sinni hefur verið hegnt, gerir sig sekan í sömu yfirsjón.

Ekki má þó leggja á mann í einni ferð meiri sektir fyrir þessar sakir, en nema mundi helmingi kaups þess, sem við lokareikning reynist að maðurinn vann fyrir á ferðinni.

108. gr.

Áður en skipstjóri beitir refsivaldi því, sem 107. gr. heimilar honum, skal hann halda próf yfir hinum seka í viðurvist tveggja bestu manna á skipinu og ekki fyr en 12 klukkustundir eru liðnar frá því, er yfirsjónin var framin, nema sjerstök rök liggi til, að fyr sje prófað. Rita skal í leiðarbók eða dagbók framburð hans og þá refsing, sem skipstjóri leggur á, ef bækur þær eru á skipi, ella skal það skrifa sjerstaklega, og skal það, sem ritað var, lesið hinum seka manni og vottunum, og sanna þeir, sem við voru staddir,

með nöfnum sínum, að rjett sje. Ómætur er úrskurður skipstjóra um það, er hann dró af kaupi, nema hann gæti fyrirmæla þessara.

109. gr.

Nú refsaði skipstjóri manni með kaupmissi og vill sá kæra það, og skal hann þá hafa sent kæru sína dómara áður 3 dagar sje liðnir frá því, er skipið kom á innlenda höfn, þar sem ferma skal skip, afferma eða búa um það, og það er um kyrt að minsta kosti þrjá daga. Ef skráð er úr skiprúmi, telst fresturinn frá úrskráningu. Ekki má skipstjóri synja honum farar á land með kæru sína.

Ef slitið er ráðningu farmanns í utanríkis höfn, ber hann fram kæru sína fyrir þeim dönskum konsúl, sem þar er, og skal fyrst um sinn hlíta úrskurði hans við samningu lokareiknings mannsins. Heimilt skal skipstjóra eða háseta á ársfresti þaðan frá að skjóta málinu til dóms að lögheimili skipsins; kært getur og háseti þangað úrskurð skipstjóra eða reikning hans, ef ekki var danskur konsúll á þeim stað erlendis, þar sem ráðning hans var slitið, og hefir háseti og ársfrest til, frá því er ráðningu sleit. Krafist getur háseti afrits af því, sem bókað var, eða annan veg ritað samkvæmt 108. gr. um refsingu þá, sem honum var úrskurðuð.

Með mál þau, sem ræðir um í þessari grein, skal fara sem einkalögreglumál.

110. gr.

Kaupi því, sem eftir var haldið eftir 107. gr., getur skipstjóri varið til endurgjalds kostnaði þeim og tjóni, sem hinn seki maður olli útgerðarmönnum, ef það, sem hann átti hjá þeim eftir af kaupi sínu, vanst ekki til þess. Það, sem þá kann að verða afgangs, verði eign stofnunar, sem gerð sje til gagnsmuna siglingum eða farmönnum og konungur skipar nánara fyrir um; fjeð skal greiða við úrskráning til skráningarstjóra, utanríkis til konsúls, eða skipstjóri sendir það stofnuninni sjálfri, ef háseti fór úr skiprúmi og var ekki lögskráður úr.

111. gr.

Ef maður strýkur frá skipi og hverfur ekki aftur áður skip lætur út, fyrirgerir hann til útgerðarmanna kaupi því, sem hann átti inni, og þeim fjemunum, sem hann ljet eftir á skipi; hrökkvi það ekki til að bæta útgerðarmönnum það tjón, sem þeir biðu við strokið, er hann skyldur að gjalda það, sem á skortir. Ekki taka skipverjar kaup fyrir þann tíma, sem þeir eru burtu frá skipi ólofað.

112. gr.

Ef gruna má af líkum, að menn búi yfir stroki, er skipstjóra heimilt að taka fatnað skipverja og geyma svo lengi, sem tækifæri er til stroksins eftir atvikum. Ef skipverji er staðinn að stroki eða gripinn eftir það er hann strauk, getur skipstjóri haft manninn í varðhaldi á skipi eða í landi til þess er skipið lætur út.

113. gr.

Menn, sem ráðnir eru á skip og þó ekki taldir til skipshafnar sjálfrar, eru skyldir að hlýða boðum skipstjóra um hátterni á skipi og reglusemi, og vinna þau verk eftir megni, sem skipstjóra þykir nauðsyn til tryggingar skipinu. Til þeirra taka og fyrirmæli 86., 106. og 107. gr.

Ef þeir voru ráðnir af skipstjóra eða útgerðarmönnum, eiga þeir jafnan rjett öðrum skipverjum; þó skulu þeir ekki teknir til greina þegar talinn er meiri hluti sá, sem getur í 92. gr.

Nr. 56. 30. nóvbr.

Sjötti kapituli.

Um flutningssamninga.

114. gr.

Farmsamning skal jafnan gera skriflega (certeparti), ef annarhvor aðila æskir þess.

115. gr.

Farmsamningur tekur ekki til opins þilfars skipsins, nema sjerstaklega sje um samið; ekki heldur farrýmis eða herbergja þeirra annara, sem ætluð eru skipverjum, eða til geymslu skipsmunum, vistum, eldivið eða öðrum fararnauðsynjum.

Þó má ekki taka vörur af öðrum mönnum í þau herbergi nje á þilfar, nema farmsendari samþykki, ella greiði farmflytjandi venjulegt farmgjald fyrir þær vörur og allan skaða, er hinn hlaut af því.

116. gr.

Nú er skip ekki komið á fermingarstað og búið til að taka við farmi á þeim tíma, sem áskilið var í farmsamningi, og er farmsendara þá heimilt að rifta samningnum; hann á og heimting á bótum fyrir tjón það, er töfin olli honum, nema það vitnist, að útgerðarmaður átti ekki sök á töfinni og ekki skipstjóri nje skipshöfn.

Ef farmsamningur tekur engan tíma til, nær ferming skal hefja skal farmsendari þola bið, nema það vitnist, að útgerðarmaður, skipstjóri eða skipverjar áttu sök á.

Ekki getur farmsendari krafist neinskonar skaðabóta ef samningi er ekki rift og hann áskildi sjer ekki rjett til þess, áður hann ljet vörur af hendi til fermingar.

117. gr.

Heimilt er farmsendara að framselja öðrum manni rjett sinn eftir samningnum, en eigi að síður ábyrgist hann, að allar þær skuldbindingar haldist, sem samningurinn batt honum.

118. gr.

Ekki má senda góss farmsendara án samþykkis hans með öðru skipi en því, sem samið var um, nema skift verði um skip fyrir þeirra nauðsynja sakir, er 165. og 166. gr. til taka. Nú skiftir útgerðarmaður um skip, og bæti skaða þann allan, er af hlýtst.

119. gr.

Nú er ekki áskilinn neinn fermingarstaður í höfn og hefur maður samið um alt skipið, og skal þá skip liggja á þeim stað, sem hann vísar til, ef þar er ekki tálmun fyrir og skipið liggur þar á floti, og því er óhætt, og kemst þaðan hlaðið tálmunarlaust; vísa skal á þann stað, þegar er skipstjóri krefst þess, ella má hann sjálfur velja stað skipinu og sje þó almennur fermingarstaður. Nú hafa fleiri menn en einn samið um flutning á skipi, og á þá sá, sem samdi um meiri hluta skips, sama rjett og sá, er samdi um alt skipið. Svo er og ef þeir verða fleiri saman og ásáttir og sömdu um meiri hluta skips, og taka þeir þá til staðinn, ef skipstjóri flutti skipið ekki áður í annað lægi.

Sá, sem samdi um alt skipið eða meiri hluta skips, ef þeir voru fleiri, eiga og heimting á, að skip sje flutt á annan hagkvæman fermingarstað í sömu höfn, og greiði allan flutningskostnað, sbr. niðurlag 124. gr. Sama rjett á og hver maður sá, er semur um hluta úr skipi, ef aðrir farmsendarar hafa ekki óþægindi af flutningnum.

120. gr.

Nú fermir maður skip góssi, sem svo er háttað, að skipi eða öðrum farmi er háski eða tjón búið af, og hefur hann ekki sagt til, hversu háttað var góssinu eða gætt þeirra

fyrirskipana, sem settar eru um slíkar sendingar, og ábyrgist hann þá skaða þann allan og kostnað, sem af hlýtst. Svo er og ef maður hleður skip góssi án vitundar skipstjóra eða segir rangt til um góssið, og er þá sendandi auk þess skyldur til að greiða hæsta farmgjald, sem þar var á burtfararstað skipsins.

Verði góssið ekki haft á skipi háskalaust, er heimilt að færa það á land á kostnað sendanda eða jafnvel varpa því fyrir borð, ef það fanst ekki fyr en eftir að skip ljet út, en greiði fult farmgjald, hvort sem gert var.

121. gr.

Skylt er sendanda að færa góss að skipsborði, en farmflytjandi annist þaðan af og kosti búlkun alla, undirbreiður og refti.

Nú er skip svo djúpskreitt, að það kemst ekki á umsaminn stað eða á vanalegan fermingarstað í höfninni, ef enginn staður var tilskilinn, og kostar þá skipstjóri flutning góssins á skip úr landi.

122. gr.

Óheimilt er skipstjóra að búlka góss manns á þilfari ólofað (sbr. 195. gr.) eða í skipsbáta eða hengja það utan borðs á skipið.

123. gr.

Farmsendari á heimting á, að skipstjóri láti skipið vera búið til fermingar um ákveðinn tíma (biðdaga) endurgjaldslaust, og þá enn annan tíma (aukabiðdaga), en greiði þá þóknun fyrir aukreitis.

Biðdaga skal telja frá fyrsta morgni rúmhelgum eftir að skipið er komið á rjettan stað og búið til að taka við farmi og skipstjóri hefir sagt sendanda til. Nú er honum sagt til eftir kl. 6 e. h. eða á helgum degi, og skal þá telja biðdaga frá öðrum morgni rúmhelgum. Sje sendandi ókunnur eða verði ekki fundinn, skal honum sagt til með auglýsingu í blaði þess staðar, eða þann veg, sem þar er títt.

124. gr.

Ef ekki er samið um tölu biðdaga, skal telja þá eftir nettótonnatali skips svo sem hjer segir:

Þegar skip er ekki meira en	tonn	seglskip	gufuskip
20 en minna en	20	2 daga	2 daga
— - 35 - — -	35	3 —	2 —
— - 50 - — -	50	4 —	2 —
— - 100 - — -	100	6 —	3 —
— - 150 - — -	150	7 —	
— - 200 - — -	200	8 —	
— - 250 - — -	250	9 —	4 —
— - 300 - — -	300	10 —	
— - 400 - — -	400	11 —	
— - 500 - — -	500	12 —	5 —
— - 600 - — -	600	13 —	
— - 750 - — -	750	14 —	6 —
— - 900 - — -	900	15 —	
— - 1100 - — -	1100	16 —	7 —
— - 1350 - — -	1350	17 —	8 —
— - 1650 - — -	1650	18 —	9 —
	2000	19 —	10 —

Nr. 56. 30. nóvbr.

Ef skip er meira en 2000 tonn, hvort sem er seglskip eða gufuskip, skal auka einum degi fyrir hver 400 tonn, sem af ganga, eða minna o. s. frv.

Ekki eru helgidagar taldir til biðdaga og ekki þeir dagar heldur, sem ekki varð unnið að fermingu sakir veðurs eða tálmana frá skipsins hálfu; tími, sem ekki tekur yfir meira en hálfan vinnudag, er að eins talinn hálfur dagur.

Ef til er tekin ákveðin tala samfeldra biðdaga, skulu og helgir dagar taldir.

Til biðdaga er og talin sú töf, sem leiðir af flutningi skips milli fermingarstaða í höfn samkvæmt 2. lið 119. gr.

125. gr.

Aukabiðdagar skulu hálfu færri en biðdagar, ef ekki er annan veg um samið; þeir eru taldir samfeldir.

Ef ekki er annan veg um samið, er þóknun fyrir aukabiðdaga 30 aurar á dag fyrir seglskip og 40 aurar fyrir gufuskip fyrir nettótonn hvert. Þóknunin er talin fyrir hálfa daga, svo að það, sem nemur ekki meira en hálfs dags vinnutíma, er talið hálfur dagur, en heill ef meira er.

Krefja má kaups að kveldi fyrir hvern aukabiðdag. Nú er kaupið ekki greitt, þá er skip er ferðbúið, og er þá skipstjóra heimilt að geta þess á farmskírteini (konossement) hvað ógreitt var.

126. gr.

Ákvæði þau um tiltekna biðdaga og aukabiðdaga, sem hjer hafa verið talin, ná ekki til skipa, sem eru í reglubundnum ferðum milli ákveðinna staða og áætlun er birt um fyrirfram.

127. gr.

Ekki er skipstjóra skylt að bíða móttöku farms eftir það er aukabiðdagar eru á enda, en skyldur er hann að hafa með sjer það góss alt, sem honum var fengið þangað til, þótt hann verði að lengja biðina til að ferma góssið og búlka því, en þóknun skal hann fá fyrir þá bið, ekki minni en fyrir aukabiðdaga, og á heimilt að geta þess á farmskírteininu, ef hún var ekki greidd.

128. gr.

Ef varan er stykkjagóss, lætur sendandi hana af hendi eftir tilkynningu skipstjóra. Sje sendandi ókunnur eða verði ekki fundinn, skal honum sagt til á þann hátt, sem segir í 123. gr. Ef góssið er þá ekki látið svo snemma af hendi, að taka megi á skip og búlka jafnóðum, er skipstjóri ekki skyldur til að taka við því og taki þó fult farmgjald fyrir, sbr. þó 135. gr.

Ekki er skylt að segja til nær vara skal koma til skipa þeirra, sem um getur í 126 gr.

129. gr.

Skylt er skipstjóra að gefa sjálfur eða láta stýrimann gefa viðurkenning fyrir viðtöku góssins jafnóðum, ef sendandi krefst. Viðurkenningar þessar skulu fengnar aftur skipstjóra þegar er farmskírteini er undirskrifað eða góss fer af skipi, ef það verður áður, sbr. 132. gr.

130. gr.

Skylt er sendanda að fá skipstjóra öll þau skjöl, sem fylgja skulu góssinu, áður sá tími sje liðinn, sem ákveðinn var til viðtöku góssins. Nú vanrækir sendandi það og tefur með því burtför skipsins, og getur þá skipstjóri krafist skaðabóta, ekki minni en fyrir aukabiðdaga og getið þess á farmskírteininu, ef ekki er greitt.

Annast skal skipstjóri um, að hann sje búinn til burtfarar þegar er hann hefir tekið við farmi og skjölum þeim, sem honum er nauðsyn að hafa. Nú vanrækir skipstjóri

það eða tefur burtför sína, og getur sendandi þá krafist bóta fyrir tjón það, er af hlautst, og riftað samningi eftir atvikum.

131. gr.

Ef maður semur um heilt skip, er honum heimilt að rifta samningi og greiða hálft farmgjald og bætur fyrir aukabiðdaga og tafir, ef meiri hafa orðið, en segja skal hann sundur við skipstjóra samningi áður skip sje farið af þeim stað, er það skal láta út frá. Ef enginn farmur er kominn til skips áður aukabiðdagar sje á enda, skal litið svo á, sem farmsendari hafi rift samningi. Nú er samið um skipið til fleiri ferða en einnar, og skal þá bæta hálfu farmgjaldi fyrstu ferð, en aðrar ferðir fjórðungi farmgjalds, en helming farmgjalds báðar ferðir, ef önnur er burtför en hin heimför.

Nú lætur farmsendari ekki af hendi alla vöru þá, er tilskilið var, og er skipstjóra þá ekki skylt að fara þá för, nema farmsendari greiði honum fult farmgjald fyrir vöru þá, sem ekki fer, svo og bætur fyrir kostnað, sem af því leiddi, að ekki kom sumt af farminum, fái ella skipstjóra trygging fyrir því, er greiða skyldi. Nú var endurgjalds krafist og ekki greitt og ekki trygging fengin fyrir lok aukabiðdaga, og er þá skipstjóra heimilt að líta svo á, sem farmsendari hafi rift samningi og greiði hann farmgjald og skaðabætur sem fyrr segir.

Nú er farmskírteini fullgert, og skal þá farið með sem segir í 146. gr.

132. gr.

Nú er riftað samningi með þeim atvikum, sem segir í 131. gr., og affermt aftur af þeim sökum góss það, er á skip var komið, og er þá farmsendari skyldur til að greiða skipstjóra allan fermingarkostnað og affermingarkostnað og bæta honum ef skipið var tafið lengur en aukabiðdaga og gjaldi ekki minna en fyrir þá.

133. gr.

Nú vill sá, er samið hefur um alt skip, rifta samningi eftir það er skip fór af þeim stað, þar sem ferð var hafin, og er hann þá skyldur að greiða fult farmgjald og bætur fyrir aukabiðdaga og ef aðrar tafir urðu; þó skal aðeins greiða þrjá fjórð unga farmgjalds, ef svo er um samið, að skipið skuli fara á annan stað til fermingar þar og samningi var sagt í sundur áður skip fór frá fermingarstað eða samningur raufst sakir þess, að farmsendari vanrækti skyldu sína með þeim atvikum, sem 2. liður 131. gr. til tekur. Nú var samið um fleiri ferðir en eina, og skal þá greiða fult farmgjald fyrir þá ferð, sem hafin var, og hálft fyrir hina næstu, en fyrir hinar að fjórða hlut; ef samið var um ferð á ákveðinn stað og afturkomu þaðan tafarlaust, skal greiða þrjá fjórðunga farmgjalds fyrir báðar leiðir, ef samningi var riftað áður skip fór þaðan heim á leið.

Ekki getur farmsendari krafist, að skip sje affermt eftir það er skip lagði út, nema á þeim stað sje, sem skip átti erindi til, og greiði skipstjóra farmgjald, svo sem sagt var, og bæti kostnað allan og skaða af affermingu á viðkomustað.

Nú er farmskírteini afgreitt, og skal þá farið með sem segir í 146. gr.

134. gr.

Ef fleiri hafa samið um skip að hlutum og allir farmsendarar eru ásáttir um að rifta samningi, fer um hvern þeirra sem fyrir er mælt í 131.—133. gr. Nú koma þeir sjer ekki saman, og skal þá sá þeirra, sem samningi vill rifta, greiða fult farmgjald svo og aukabiðdagagjald eftir atvikum, og bæta auk þess, ef meiri töf verður, og allan kostnað, sem af því leiddi að hann gekk úr. Vöru sinnar getur einstakur farmsendari því að eins krafist aftur úr skipi, ef það getur orðið öðrum farmsendurum að skaðlausu, svo að það tefji ekki ferð eða skaði þá á annan hátt, og bæta skal hann ávalt skipstjóra skaða, tjón og kostnað, sem affermingin olli.

Nr. 56. 30. nóvbr.

135. gr.

Sá, sem gert hefir farmsamning um skip og greiða skal samkvæmt 128., 131., 133. og 134. gr. fult farmgjald fyrir vöru, sem ekki fer á skipi til ætlunarstaðar, getur krafist, að dreginn sje frá greiðslufje hans kostnaður sá, sem hann sparaði skipinu við það, að hann tók aftur vöru sína. Taki skipstjóri aðra vöru í hinnar stað, skal helmingur farmgjalds fyrir þá vöru dreginn frá greiðslufje farmsendara.

136. gr.

Ef maður leggur löghald á eða gerir fjárnám í góssi, sem fermt hefur verið á skip, getur hann aðeins krafist góssins með sömu skilyrðum og farmsendari gat.

137. gr.

Nú er farmur kominn á skip, og skal þá skipstjóri eða sá maður, sem er í hans stað, gefa út farmskírteini (konnossement), ef sendandi beiðist, og skal hann þar kannast við, að hann tók við vörunni og skyldu sína til að flytja hana til ætlunarstaðar og fá rjettum viðtakanda.

Undir skírteinið skal sá maður rita nafn sitt, er gaf það út, stað og dagsetning, er það var gefið út, svo og nafn skipsins og hver varan var, og nafn viðtakanda og ætlunarstað vörunnar. Auk þess getur hver aðila krafist, að þar standi nafn skipstjóra, ef hann skrifaði ekki undir sjálfur, svo og nafn þess, er vöruna ljet af hendi, heimili skipsins, hvort það er gufuskip eða seglskip, tegund vörunnar og ásigkomulag, þungi hennar, mergð og hversu merkt, um samið farmgjald og að vísað sje til farmsamnings í heild sinni eða til einstakra ákvæða hans.

138. gr.

Svo mörg eintök skulu gerð af farmskírteini, sem sendandi telur nauðsyn á; hann getur og krafist, að farmskírteini sje gefið fyrir allri vörunni í heild eða sjerstakt skírteini fyrir einstaka hluta hennar. Skylt er sendanda að fá skipstjóra svo mörg eintök, sem þarf, til undirskriftar, áður tími sá sje liðinn, sem 130. gr. tekur til, og getur skipstjóri krafist eins eintaks, sem sendandi skrifi undir með honum. Aldrei má skipstjóri gefa skírteini fyrir vöru, sem ekki er komin á skip.

Nú eru gerð af farmskírteini fleiri eintök en eitt, og skal þá eintakatalan til greind í sjálfu skírteininu, og þó ekki talið með eintak skipstjóra. Skírteinin skulu öll vera samhljóða; þó getur sendandi krafist, að eintökin sje í sjálfu meginmálinu merkt svo sem fyrsta eintak, annað, þriðja o. s. frv.

139. gr.

Farmskírteini má stíla til ákveðins manns, eða þess, sem hann tilvísar, eða til handhafa; sje það stílað »að tilvísun« aðeins, merkir það tilvísun vörusendanda. Farmskírteini má framselja með áritun (endossement) til ákveðins manns eða eyðuframsali (in blanco), nema framsal þess sje berlega óheimilað með orðunum »ekki til framsals«, eða öðrum ákveðnum fyrirvara í meginmáli þess.

Nú er maður löglega að farmskírteini kominn eftir orðum sjálfs þess eða við framsöl, sem í óslitinni röð ná til handhafa, eða við eyðuframsal (in blanco), og getur hann þá krafist, að varan sje fengin sjer í hendur sem rjettum aðila.

140. gr.

Ef ekki hefir verið tekinn til í höfn neinn ákveðinn staður til affermingar, getur viðtakandi farms krafist, að skipið sje fært til þess staðar, sem hann vísar til, ef ekkert tálmar þar og skipið getur legið þar á floti og óhult; þenna stað skal þó til taka jafnskjótt og skipstjóri krefst, ella er honum frjálst að kjósa sjer stað og sje þó vanalegur afferm-

ingarstaður. Nú eru viðtakendur farms fleiri en einn og tekur einn þeirra meiri hluta þess farms, sem til þeirrar hafnar fer, og á hann þá sama rjett sem sá, er allan farm tekur. Svo er og ef fleiri viðtakendur eru saman um meiri hluta þess farms, og eru ásáttir, og nefna þeir þá til stað og skulu þó hafa gert það áður skipstjóri færði skipið í annað lægi.

Um skyldu skipstjóra til flutnings skips innan hafnar gildir það, sem mælt er fyrir um fermingu í 119. gr., eftir því sem við á.

141. gr.

Skyldur er skipstjóri til við affermingu að láta góssið af hendi við skipshlið, en annan affermingarkostnað greiðir viðtakandi.

Nú er skip svo djúpskreitt, að það kemst ekki í ákveðið lægi, eða ekki á almennan affermingarstað í höfninni, ef ekkert lægi var tekið til, og skal þá skipstjóri færa góssið á hæfilegan affermingarstað í höfninni á sinn kostnað.

142. gr.

Viðtakandi farms á heimting á, að skipstjóri hafi skipið búið til affermingar um ákveðinn tíma (biðdaga) án endurgjalds, og þá enn um annan tíma tiltekinn (aukabiðdaga), en greiði aukreitis þóknun fyrir. Þetta nær þó ekki til skipa í þeim ferðum, sem getur í 126. gr. Gefa skal tilkynning um það, nær skip er búið til affermingar og fer um það áþekt því, sem fyrir er mælt um ferming í 123.—125. gr., svo og um það, hversu telja skuli biðdaga og aukabiðdaga, fjölda þeirra og gjald fyrir aukabiðdaga.

Ef affermt er og fermt í einu lagi fyrir sama manninn, hefjast ekki aukabiðdagar fyr en hvorirtveggja biðdaga samantaldir eru á enda, þeir sem ákveðnir eru til affermingar og fermingar.

143. gr.

Sá, sem taka skal við stykkjagóssi, skal koma til að veita því viðtöku þegar er skipstjóri hefir gefið honum tilkynning um það. Ef viðtakandi er ókunnur eða hann finst ekki, skal honum sagt til svo sem 123. gr. mælir fyrir um skylt efni.

Þá er stykkjagóss er flutt á þeim skipum, sem 126. gr. ræðir um, er skipstjóra heimilt að afferma tafarlaust án sjerstakrar tilkynningar um það.

144. gr.

Á ætlunarstaðnum skal skipstjóri fá farminn þeim manni, sem segir til sín og sýnir eintak af farmskírteininu, sem heimilar honum samkvæmt 139. gr. að kalla eftir vörunni sjer til handa. Þá er lokið er affermingu, skal fá eintak þetta skipstjóra og rita á viðurkenning um viðtöku vörunnar; til að tryggja sjer þetta getur skipstjóri krafist, að farmskírteinið sje falið öðrum mönnum til vörslu, áður en afferming hefst. Skipstjóri getur krafist, að skrifað sje á farmskírteinið jafnóðum og affermt er, eður og sjerstakra viðtökuvottorða.

145. gr.

Nú sýna fleiri menn en einn eintak af farmskírteini, sem heimilar þeim að krefjast farmsins sjer til handa, og má þá skipstjóri engum þeirra fá í hendur farminn, en hann skal fela hann til varðveislu svo óhult sje, ef aðilar verða ekki ásáttir um einn viðtakanda, sem hann geti fengið vöruna, og skal hann tafarlaust skýra þeim frá, hvar varðveitt sje. Nú eru eintök farmskírteinis tölusett svo sem síðasti kafli 138. gr. mælir fyrir, og skal þá skipstjóri fá þeim í hendur vöruna, sem lægsta hefir töluna á eintaki sínu.

146. gr.

Óheimilt er skipstjóra að láta farminn af hendi annarsstaðar en á áætlunarstað hans, jafnvel þótt rift sje farmsamningi eða hætt við ferð, nema því aðeins, að skilað

Nr. 56. 30. nóvbr.

sje þá aftur öllum þeim eintökum farmskírteinis, sem hann ljet af hendi, sbr. þó 172. gr. Þó nær þetta ákvæði ekki til þess, ef farmskírteinið óheimilar framsal á sjer, nje til þess, ef eintök farmskírteinisins eru tölusett svo sem síðasti hluti 138. gr. mælir fyrir, og getur þá löglegur handhafi þess eintaks, sem hefir merkið »fyrsta« krafist, að varan sje fengin honum, þótt ókunnugt sje um hin eintökin.

147. gr.

Farmflytjandi ábyrgist allar skemdir á farminum og ef hann minkar frá því, er við honum var tekið á skip og til þess er hann kemur í hendur viðtakanda, nema líkur sjeu leiddar að því, að skemdin eða rýrnunin stafi af sjóslysi, hernámi eða öðru óhappi, sem skipstjóri eða skipshöfn mátti ekki við gera, eða af ónógum umbúnaði vörunnar, spilling í henni sjálfri, rýrnun, af venjulegum leka íláta, eða dýr deyi, eða í heild sinni stafi af ásigkomulagi farmsins sjálfs.

Ef skemdir stafa af því, að skip var ekki svo í lagi til ferðar, sem vera bar, ábyrgist farmflytjandi það þó ekki, ef ekki fundust gallar á skipinu, hversu vel sem að var gætt.

148. gr.

Ef sendur er með skipi farmur, sem þarf við sjerstakrar umönnunar og gætilegrar meðferðar, skal skipstjóra sagt til þess og góssið glögglega einkent í þá átt. Nú er það vanrækt, og greiðir farmflytjandi þá engar bætur fyrir skaða, sem einungis varð girt fyrir, með umönnun þeirri og varfærni, sem nefnd var.

Ekki skal bæta peninga, verðbrjef eða aðra dýrgripi, nema sagt sje til þeirra greinilega og hversu mikils eru verðir.

149. gr.

Farmskírteinið er grundvöllur rjettarstöðu skipstjóra og viðtakanda farms sín á milli, og skal fá viðtakanda farminn eftir því, sem skírteinið mælir fyrir. Ákvæði farmsamnings, þau er ekki voru sett í farmskírteinið, eru ólögmæt gagnvart viðtakanda nema að svo miklu leyti sem farmskírteinið vitnar til þeirra.

Nú er vitnað til farmsamnings í farmskírteini um farmgjaldið, svo sem með orðunum »farmgjald eftir farmsamningi (certeparti)«, og tekur þá sú tilvitnun ekki til ákvæða samnings þess um biðdaga, aukabiðdaga og gjald fyrir þá.

Ekki getur skipstjóri krafið viðtakanda farms um ógreitt aukabiðgjald nje önnur gjöld, sem af fermingu skipsins stafa, nema fyrirvari sje hafður um það í farmskírteininu.

150. gr.

Skipstjóri ábyrgist viðtakanda eftir 149. gr., að rjett sje, það sem farmskírteinið greinir um góssið. Ef það er sent í luktri kistu eða umbúðum, svo að skipstjóri veit ekki hvað í er, eða ef til er tekið í farmskírteininu mál, þungi eða tala og skipstjóri mældi það ekki, vó eða taldi, þá er hann tók við því á skip, þá á hann heimilt að geta þess á farmskírteininu, og ábyrgist hann þá ekki, að rjett sje, nema hann hafi sjeð við fermingu, að rangt var sagt til eða hefði átt að sjá það við almenna athygli.

151. gr.

Þá er skipstjóri getur ekki sjeð við móttöku, hversu góssinu er háttað, eða hve tryggilega er um búið, getur hann skrifað á farmskírteinið »ábyrgist ekki leka, brot eða skemd«, eða annað því líkt, og áskilið sjer með því að vera úr ábyrgð þeirri, sem 147. gr. til tekur. Slíkur fyrirvari leysir hann þó ekki úr ábyrgð, ef ætla má, að skemd eða rýrnun yrði með þeim hætti, að útgerðarmenn ábyrgist hana eftir 147. gr.

152. gr.

Ef góss er flutt á skip og glögt verður sjeð, að spilt er eða óhæfilega um búið, er skipstjóra skylt að geta þess berum orðum í farmskírteininu. Nú vanrækir hann þetta, og ábyrgist hann þá hvorttveggja gagnvart viðtakanda, þótt hafður sje í farmskírteininu fyrirvari, slíkur sem 151. gr. getur.

153. gr.

Nú kemur skip til affermingarstaðar og má gruna af líkindum, að farmur sje spiltur eða glatað af, og er viðtakanda þá heimilt að láta fram fara skoðunargerð, og skal henni fylgja álitsgerð um það, hver orsök var til, ef það reynist, að spilst hefur varan.

Nú hefur viðtakandi látið fá sjer í hendur farminn og ekki látið skoðunargerð fara fram áður, og vill síðar kæra ásigkomulag hans, og skal hann þá áður næsti virkur dagur sje liðinn krefjast, að skoðunargerð fari fram sem fyrst. Nú vanrækir hann það, og getur hann þá ekki krafist skaðabóta nema það sannist, að skemdin eða rýrnunin sje orðin við svik, hirðuleysi eða gáleysi útgerðarmanns eða þeirra manna einhverra, sem hann ábyrgist fyrir eftir 13. gr.

154. gr.

Þá er greiða skal bætur eftir 147. gr. fyrir skemdan farm eða týndan, eða farmflytjandi skal bæta vöru, sem seld var í ferðinni til skipsþarfa eftir heimild 54. gr., skal meta bæturnar eftir fyrirmælum 205. og 206. gr.

155. gr.

Ef skipstjóri tekur farm á skip og hefur ekki samið um farmgjald, hve mikið skuli vera, skal greiða það gjald svo sem alment var á fermingarstaðnum þá er hann tók farm. Nú var samið um farmgjald en meira fermt af góssinu en um var samið, og skal þá gjalda fyrir það, sem meira var, að rjettri tiltölu við hitt, sem um var samið.

156. gr.

Ekki skal greiða farmgjald fyrir það góss, sem kemur ekki til skila við ferðarlok, nema það hafi farist sakir ásigkomulags þess sjálfs (sbr. 147. gr.) eða af ónógum umbúnaði, eða sakir annarar yfirsjónar eða hirðuleysis sendanda, eða það hafi verið selt í ferðinni fyrir hönd eiganda þess.

Ef greitt er farmgjald fyrirfram fyrir góss, sem ekki skal gjalda fyrir, eftir því sem nú var sagt, má heimta það aftur, nema annað sje áskilið.

157. gr.

Ef ílát hefur lekið meiri hlut lagar, er rjett, að viðtakandi láti það, sem eftir er, vera farmgjald vörunnar. Heimild þessi nær til hvers íláts um sig, en neyta skal þeirrar heimildar áður viðtakandi taki við ílátinu, og ekki nær hún til þess, ef varan kom á skip í lömuðu eða óhæfu ástandi og skipstjóri gat þess sjerstaklega á farmskírteininu, sbr. 152. gr.

158. gr.

Farmflytjandi greiðir allan ferðarkostnað og gjöld frá því er við farmi er tekið og til þess hann var af hendi seldur á ætlunarstað; skipsgjöld, sóttkvíunarkostnaður, dráttargjald og annað þess kyns taka þannig ekki til farmsendara.

159. gr.

Nú tekur viðtakandi við farminum, og skuldbindur hann sig þá með því til að greiða farmgjald og annað það, sem skipstjóri getur krafist greiðslu á eftir farmskírteini eða öðru því skjali, sem segir fyrir um afgreiðslu farmsins til viðtakanda.

Nr. 56. 30. nóvbr.

160. gr.

Ekki er skipstjóri skyldur til að láta farminn af hendi fyrri en viðtakandi greiðir eða tryggir í geymslu það, sem honum er skylt að greiða eftir 159. gr., svo og bætur fyrir aukabiðdaga eða aðrar affermingartafir, sjótjónsframlög og annað það gjald, sem á vörunni liggur, sbr. 244. gr. Þá er farmurinn er af hendi greiddur, getur skipstjóri kallað til geymslufjárins, þó að áskildri heimild viðtakanda til að sjá sjer borgið með kyrsetningu eða lögbanni, ef ósamþykki kemur upp. Nú er ekki kveðið á um sætjónsframlag, hversu mikið skuli vera, og má þá ekki halda farmi eftir af þeim sökum, ef viðtakandi setur trygging fyrir.

Ákvæði þessarar greinar gilda og, er krafist er affermingar á góssi á fermingarstað eða viðkomustöðum.

161. gr.

Ef maður, sem farmur er ætlaður, skorast undan að taka við honum, eða viðtakandi er ókunnur eða finst ekki, skal skipstjóri skýra sendanda frá því, þegar er hann má. Nú segir enginn löglegur viðtakandi til sín svo fljótt, að góssið geti orðið affermt fyrir lok aukabiðdaga, eða fyrir lok þess tíma, sem skipstjóri kveður á eftir 143. gr., ef það var stykkjagóss, og skal þá skipstjóri færa vöruna á land og fá til varðveislu svo óhult sje. Nú vanrækir viðtakandi að gegna skyldum sínum eftir fyrirmælum 160. gr. eða tefur svo afferming, að henni getur ekki orðið lokið í tæka tíð, og er þá skipstjóra heimilt að afferma og fela vöruna til varðveislu svo sem sagt var.

Þá er farmur er falinn þannig til geymslu, skal skipstjóri skýra frá því þeim, sem hann var ætlaður. Sje viðtakandi ókunnur eða verði ekki fundinn, skal skýrt frá því svo sem 123. gr. mælir fyrir um skylt efni.

Nú dvelst skipi, lengur en aukabiðdagar endast, við það að fá góssi varðveislu, eða því dvelst á annan hátt svo að skipið verður ekki sakað um, og getur hann þá krafist fullra bóta fyrir, ekki minni en aukabiðdagar væri.

162. gr.

Þá er góss er látið til varðveislu, svo sem 145. og 161. gr. ræða um, er skipstjóra heimilt að láta selja við opinbert uppboð svo mikið af því, sem þarf til að fullnægja kröfum þeim, sem 160. gr. getur um, svo og til greiðslu tolla og kostnaðar.

163. gr.

Eftir það er skipstjóri hefur fengið farminn í hendur viðtakanda, á skipstjóri enga kröfu á hönd farmsendara um það fje, sem viðtakanda var skylt að greiða; þó er rjett, að hann sæki farmsendara um þá upphæð, sem hann mundi vinna honum úr hendi, ef allar kröfur fjelli niður. Ef góssið er ekki selt af hendi og kröfum skipstjóra ekki fullnægt með sölu þess, ábyrgist farmsendari það, sem á skortir.

164. gr.

Heimilt er öllum aðilum að rifta farmsamningi ábyrgðarlaust meðan skip hefir ekki látið út af þeim stað, þar sem ferð skyldi hefja,
ef ófriður kemur upp, svo að skip eða farmur eigi ekki frjálsa ferð,
eða farbann er lagt á skip,
eða fráfararhöfn eða ætlunarhöfn er herkvíuð eða flutningur góssins óheimilaður frá fararhöfn eða aðflutningur á ætlunarhöfn, eða ferð skipsins eða flutningur góssins sætir tálmun af nokkrum öðrum ráðstöfunum yfirvalda.

Ef slík tálmun tekur aðeins til nokkurs hluta af farmi sendanda, er honum ekki heimilt að rifta samningi nema hann greiði farmgjald eftir reglum 131. og 134. gr.; sje samningi ekki riftað, má afferma aftur á kostnað sendanda þeirri vöru, sem tálmuninni

sætir og áður var á skip færð. Nú segir farmsendari til áður aukabiðdagar sje á enda, að hann ætli að senda aðra vöru, og er skipstjóri þá skyldur til að taka við henni, ef hún er látin til tafarlaust og ekki er óhægra að flytja hana á skipi, en skyldur er farmsendari til að greiða kostnað allan, sem af því leiðir, og svo skaðabætur eftir 127. gr., ef töf verður lengri en aukabiðdagar. Ef fleiri menn eru farmsendarar en einn, má töfin ekki lengjast af þessum sökum umfram aukabiðdaga, nema allir farmsendarar samþykki.

Nú eru farmsendarar fleiri en einn og samningi er rift við einn þeirra eða fleiri sakir tálmana á flutningi vöru þeirra, og er þá skipstjóra heimilt að rifta samningi við aðra farmsendara, ef það farmgjald, sem hann mundi fá fyrir ferðina, verður minna en helmingur þess farmgjalds alls, sem til var tekið.

165. gr.

Nú ferst skip á ferð, eða verður dæmt óbætandi, og er þá slitið farmsamningi; þó er skipstjóra skylt á kostnað farmeiganda að gera hagkvæmar ráðstafanir um farminn, svo sem fyrir er mælt í 62. gr.

Þá er svo ber að, skal greiða farmgjald eftir vegalengd, svo að goldið sje fyrir þá leið, sem farin var, að sömu tiltölu, sem sú leið var mót allri ferðinni þó svo, að þess sje gætt, hve miklum tíma var til varið og svo sjerstakra erfiðleika, sem á voru og kostnaðar, að rjettri tiltölu við sjerstakan kostnað og erfiðleika á því, sem ófarið var. Ef aðilar geta ekki orðið ásáttir um það, hvert farmgjald skal greiða, getur hver þeirra heimtað, að úr sje skorið með lögmætu mati.

Heimilt er eigendum að láta góssið koma fyrir vegalengdarfarmgjaldið, ef þeir kjósa það heldur.

166. gr.

Nú ber að slíka tálmun, sem 164. gr. ræðir um, eftir það er skip fór burt þaðan, sem ferð var hafin, og er hverjum aðila þá og heimilt að rifta samningi, en greiða skal þá farmsendari vegalengdarfarmgjaldið eftir fyrirmælum 165. gr. Ef rift er samningi, skal skipstjóri á kostnað eiganda annast svo um farminn sem 62. gr. mælir fyrir.

Nú tefur slík tálmun skipið á fermingarstaðnum eftir að það hefir tekið þar farm, eða á viðkomustað á leiðinni, og skal þá þeim kostnaði af töfinni, sem á kom, til þess er samningi var slitið, skift niður á skip, farmgjald og farm, eftir því, sem mælt er fyrir um sameiginlegt sætjón.

167. gr.

Ef farmsamningi er riftað af þeim sökum, sem 164. gr. ræðir um, og verður því að afferma vöruna, er farmsendari skyldur til að greiða allan kostnað, sem af því leiðir, ef tálmunin á efndum samningsins snertir farminn einan saman. Nú snertir tálmunin einnig skipið eða það eitt saman, eða skipstjóri hefir neytt heimildar sinnar eftir síðasta lið 164. gr. til að segja sundur samningum, og fer þá um það eftir hinu almenna ákvæði í 141. gr.

168. gr.

Nú tefur eitthvað skipið á fermingarstað eða síðar á viðkomustað á ferðinni og ætla má, að sú töf muni nokkuð lengjast, og er þá farmsendara heimilt að láta afferma vöru sína í bráð, ef hann fær til trygging fyrir greiðslu krafa þeirra, sem 160. gr. skyldar hann til, ef varan kemur ekki aftur á skipið í tæka tíð, þegar skipstjóri segir til. Ef fleiri eru farmsendarar getur enginn þeirra krafist, að vara hans sje affermd, nema hinir leyfi, ef sú afferming skaðar þá.

169. gr.

Nú leitar skip hafnar í nauð sakir bilunar, og talið er víst, að farmurinn spillist allur eða að miklum hluta við þá dvöl, sem umbót skipsins krefur, og er þá farmsendara

Nr. 56. 30. nóvbr. heimilt að rifta samningi og ráða vöru sinni, ef hann greiðir farmgjald eftir vegalengd, sem talin sje eftir fyrirmælum 165. gr. Þó nær þessi heimild ekki til farmsendara ef fleiri eru en einn, og einhver þeirra krefst, að fram sje haldið ferðinni.

170. gr.

Nú eru einstök eintök farmskírteinis framseld ýmsum mönnum, og veitir það eintak bestan rjett, sem framseljandi sendi fyrst eða seldi af hendi, ef handhafa er heimilt að krefjast þess eftir annari málsgrein 139. gr., að sjer sje fengin varan. Þó taka þessi ákvæði ekki til þess, ef eintökin eru tölusett eftir fyrirmælum 138. gr., því að þá gengur sá handhafi fyrir, sem eintak hefur með lægstri tölu. En nú er vara affermd og hún fengin löglega í hendur öðrum manni, og er hann þá ekki skyldur til að selja hana aftur af hendi, nema það sannist, að hann vissi, að kaup hans á farmskírteininu var ólögmætt, eða hann sýndi þar stórkostlegt gáleysi.

171. gr.

Rjettur sá, sem seljandi kann að eiga að lögum til að hefta afhending á góssi til kaupanda, er hann getur ekki greitt andvirðið eða fullnægir ekki skyldum þeim, er kaupin gerðu honum, fellur ekki niður, þótt kaupandi hafi fengið farmskírteinið í hendur.

Ef kaupandi hefur framselt öðrum manni farmskírteinið, á seljandi ekki þenna rjett gagnvart þeim manni, nema í skírteininu hafi staðið bann gegn framsali, eða það sannist, að handhafi skírteinisins hafi þekt málavexti, er hann fjekk það, eða sýnt stórkostlegt gáleysi.

172. gr.

Ef farmskírteini glatast, má fá það ónýtt með dómi á þeim stað, þar sem láta skyldi af hendi vöruna. Sá, sem ónýtingar æskir, skal senda beiðni um hana til dómanda og geri þar grein fyrir, hversu hann eignaðist hið glataða skírteini og lýsi því, að hann ljet það ekki af hendi til annara manna og bjóða eið sinn á. Ef veitt er beiðni hans, nefnir dómari til stefnufrest, og má hann ekki vera skemri en 12 vikur og ekki lengri en 1 ár. Stefnuna skal birta þrisvar sinnum í Lögbirtingablaðinu, og sje ekki skemra milli hverra birtinga en ein vika.

Heimilt er manni að krefjast þess, að vara sú sje seld honum í hendur, sem farmskírteinið til tekur, ef hann fær til trygging og stefnan hefur verið löglega birt; en þangað til það er gert, þarf hann til þess sjerstakan úrskurð dómara.

173. gr.

Ef maður hefir farmskírteini í höndum og hefir fengið það svo sem 139. gr. segir, er hann ekki skyldur til að láta það af hendi við þann, sem mist hefur, nema það sannist, að hann hafi þekt málavexti er kaup fór fram, eða sýnt í því kaupi stórkostlegt gáleysi.

174. gr.

Nú er farsamningur ger um flutning á tilteknum manni og hann getur ekki farið af stað sakir sjúkleiks, eða annarar tálmunar, eða hann er dáinn, og skal þá aðeins greiða hálft fargjald, ef sagt var til forfalla áður skipið hjelt af stað. Ella gjaldi maður það far fullu verði, er hann áskildi sjer, þótt hann geti ekki farið.

175. gr.

Slitið er farsamningi farþega, þegar skip ferst eða er dæmt óbætandi, eða nokkura aðra tálmun ber að, þá er ræðir um í 164. gr., og á þar hvorugur aðila bótakröfur á annan. Ef ferð var hafin, er farþegi þó skyldur til að greiða gjald fyrir þann hluta leiðar, sem farinn var, og fer um það eftir fyrirmælum 165. gr.

176. gr.

Skyldir eru farþegar að fara að öllu eftir fyrirmælum þeim, sem gerð eru um reglu og góða háttsemi á skipi. Ákvæði 86. gr. taka og til þeirra.

177. gr.

Það, sem fyrir er mælt í þessum kapítula um skaðabætur fyrir týnt góss eða skemt, nær og til ábyrgðar á því góssi, sem farþegar hafa með sjer og fengið er skipstjóra í hendur eða þeim manni, sem settur er til að veita viðtöku góssi manna.

178. gr.

Heimilt er skipstjóra að halda góssi farþega til þess er fargjald er greitt og andvirði þess, er farþegi hefur neytt á skipi á ferðinni. Skipstjóri á og auk þess sama rjett á þessu góssi sem 160.—162. gr. veita honum á annari vöru, þeirri sem ekki er greitt farmgjald fyrir.

Sjöundi kapítuli.

Um sjólán (bodmeri).

179. gr.

Þá er skipstjóri tekur peninga að láni í neyð til framhalds ferð sinni eða til bjargar farminum eða til að koma honum áleiðis og leggur skipið að veði fyrir láninu, farmgjald eða farm, með þeim hætti, sem hjer verður sagt, þá á lánsali aðeins aðgang að hinum veðlögðu fjemunum að lokinni ferð, en í þeim á hann sjóveðrjett eftir 11. kapítula þessara laga.

180. gr.

Sjólán má taka gegn veði í skipi, farmgjaldi og farmi eða einu þeirra eða fleiru. Ef tekið er lán til greiðslu kostnaði á farminum einum, má veðleggja hann sjerstaklega, en fyrir öðrum kostnaði má ekki leggja farm að veði, nema ásamt skipi og farmgjaldi. Ef saman er veðlagt skip og farmur, er farmgjald og talið til veðsins, en ella aðeins þar, sem það er sjerstaklega tekið til.

Nú er eitthvað af fjemunum þessum sjólánsveðlagt fyrir tilkostnaði, sem ekki snertir það veð sjálft, og lánsali leitar sjer lúkningar í veðinu, og getur þá eigandi veðsins aftur leitað sjer bóta fyrir missi sinn í þeim fjemunum, sem kostnaðurinn varð á, og á hann þá sömu heimild á þeim sem væri þeir sjólánsveð honum til handa.

181. gr.

Áður skipstjóri tekur sjólán, skal hann gera skýra grein fyrir þeim atvikum, sem neyddu hann til lántökunnar, og gera það með þeim hætti, sem 46. gr. ræðir um, ef hann má því við koma, en ella með yfirlýsingum konsúls eða annara yfirvalda.

182. gr.

Þá er sjólán er tekið, skal um það gera brjef. Það er þvíaðeins lögmætt sjólánsbrjef, að í því standi:

1. Nafnið sjólánsbrjef eða önnur orð, sem skýra frá, að samningurinn sje gerður um sjólán.
2. Nafn lánsala.
3. Stærð veðskuldarinnar (lánsfje og tilgjöf).
4. Tilgreining hinna veðbundnu hluta.

Nr. 56. 30. nóvbr.

5. Nafn skipsins.
6. Tilgreining ferðarinnar, sem lán er fengið til (sjólánsferð).
7. Nafn skipstjóra undirritað og tiltekinn staður og dagur.

183. gr.

Gera skal af sjólánsbrjefi fleiri eintök en eitt, ef lánsali vill; öll skulu eintökin vera samhljóða og taka til, hversu mörg eintök gerð voru.

Nú er sjólánsbrjef framselt, og heftir það ekki andmæli gegn því, að lögmæt skilyrði sjeu fyrir sjólánstöku.

184. gr.

Sjótjónsframlög skulu greidd af hinum sjólánsveðlögðu fjemunum, án þess að sjólánsveðskuldin minki við það; en vinnist fjemunirnir við það ekki til fullrar greiðslu á veðskuldinni, skal sjólánssali bera hallann.

185. gr.

Skyldur er skipstjóri að annast um varðveislu og björgun hinna veðlögðu eigna. Ekki skal hann nema í ítrustu nauðsyn hafast neitt það að, sem stofnað geti þeim í annan nje meiri háska en þann, sem lánsali gat búist við eftir veðbrjefinu. Verði skipstjóra á í því, ábyrgist hann skaða þann, er af hlýtst.

Nú breytir hann að nauðsynjalausu ferð sinni, þeirri sem sjólánsveðbrjefið til tók, og án þess að gagnsmunir lánsala krefjist þess, eða hann víkur af venjulegri leið og ekki til að bjarga mönnum í sjávarháska, eða hann stofnar hinum veðlögðu fjemunum í nýja hættu eftir það er ferðinni var lokið, og reynist þeir eftir það ónógir til lúkningar sjólánsskuldinni, og ábyrgist skipstjóri þá það, sem á skortir, nema það sannist, að skaði hefði þó á orðið, þótt skipstjóri hefði gætt alls þess, er honum var skylt.

186. gr.

Sje ekki annað tilskilið, skal gjalda sjólánsskuld á þeim stað, þar sem sú sjólánsferð er á enda eftir samningnum og er gjalddagi sjöunda daginn eftir það er skipið kom þangað, og án frestdaga.

Ef ferð endar áður skipið kom á ætlunarstað þann, sem sjólánsveðbrjefið til tekur, þá skal gjalddagi vera á láninu sjöunda daginn frá því, er ferð var lokið, og greiðast á þeim stað, þar sem henni lauk. Skylt er skipstjóra að skýra lánsala þegar frá breytingu þeirri, sem á er orðin. Nú voru önnur efni til breytingarinnar en þau, sem getið er í 164. og 165. gr., og getur þá lánsali krafist bóta fyrir þann kostnað, sem hann hafði af breytingunni.

187. gr.

Nú er krafist sjólánsskuldar, sem komin er í gjalddaga, og fæst ekki greiðsla á, og er þá lánsala heimilt að krefjast vaxta, 6 af hndr. á ári bæði af lánsfje og tilgjöf.

Ef tilgjöf var ákveðin eftir tímalengd, skal tími aðeins talinn til gjalddaga.

188. gr.

Þegar gjalddagi er kominn, má krefja skuldarinnar, eftir einu eintaki af sjólánsbrjefinu, gegn því, að selja það eintak af hendi með áritaðri kvittun. Nú segja til sín fleiri handhafar en einn, og krefjast þeir greiðslu, og skal þá engum þeirra greiða, en skipstjóri skal fela greiðslufjeð í trygga varðveislu og skýra frá því rjettum aðilum.

Ekki má skipstjóri greiða þá skuld fyrir gjalddaga, nema fram komi öll eintök sjólánsbrjefsins.

189. gr.

Nú er kominn gjalddagi á sjóláni, og er veðbrjefið þá ekki á þeim stað, þar sem greiða skal veðskuldina (sbr. 186. gr.), og er þá skipstjóra heimilt að fela skuldafjeð í í örugga varðveislu, og leysa með því veðið. Nú felur skipstjóri fjeð til varðveislu, og er hann þá skyldur til að skýra lánsala frá því tafarlaust.

190. gr.

Þegar er skipið er komið á ætlunarstað sinn, þann sem sjólánsveðbrjefið nefnir til, eða þegar fullráðið er, að ferðin skuli enda á öðrum stað, getur kröfuhafi látið leggja löghald á hina veðlögðu eign, þótt skuldin sje þá ekki komin í gjalddaga. Ekki er þörf að reka löghaldsmál til staðfestingar haldinu, en ónýtt skal það löghald ávalt 8 dögum eftir gjalddaga.

Nú er krafist sjólánsskuldar, sem komin er í gjalddaga og er þá ekki greidd, og er þá kröfuhafa þegar heimilt að láta gera fjárnám í veðfjenu, án dóms og laga, til lúkningar skuld sinni og selja veðið því næst á opinberu uppboði. Þegar ætla má, að veðlagður farmur spillist ef hann er geymdur lengi, má beiðast úrskurðar fógeta um það, að halda skuli uppboðið sem fyrst. Þó má ekki boða það með skemri fyrirvara en eins dags. Nú er sjólánsveðbrjefinu mótmælt við fjárnámsgjörðina og talið fals í, eða mótmælt lögmæti kröfunnar, eða annar maður telst hafa lögmætara tilkall til veðsins, og getur þá dómarinn synjað um fjárnámsgjörðina, nema lánsali fái trygging fyrir.

191. gr.

Ef hætt var við sjólánsferðina áður af stað væri farið, er lánið þegar komið í gjalddaga á þeim stað, er farið skyldi frá, og greiði þá lánþegi 5 af hndr. á ári í vöxtu af höfuðstólnum og 3 af hndr. í ómakslaun í stað tilgjafar. Nú ljet skip út, og skal þá greiða hina áskildu tilgjöf þó að síðar sje hætt við ferðina.

Áttundi kapituli.

Um sjótjón.

192. gr.

Til sameiginlegs sjótjóns (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 sjerhvað, 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 sjótjóni skal jafna niður á skip, farmgjald og farm að rjettri tiltölu við verðmæti þeirra, og sje það ákveðið eftir fyrirmælum 212.—217. gr.

193. gr.

Þetta skal einkanlega bæta sem sameiginlegt sjótjón:

1. Góss og skipsbúnað allan, sem varpað er fyrir borð til að ljetta skip í sjávarháska eða til að forðast fjandmenn 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 háska, svo sem að forða skipbroti eða árekstri.

Nr. 56. 30. nóvbr.

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 háska til að bjarga bæði skipi og farmi frá voða, svo og það tjón, sem skip eða farmur sætir af þeim skipum, sem kvödd voru 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 sjótjóni 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 sjótjóns, 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 sjer 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 sjótjóni fæði og mánaðarkaup þann tíma, sem dvölin lengist af þeim sökum. Nú er ferðinni lokið í neyðarhöfninni, og skal þá til sameiginlegs sjótjóns talinn kostnaðurinn aðeins til þess tíma er fastráðið var, að ferðin skyldi enda þar.

   Ekki skal telja til sameiginlegs sjótjóns skaða af rýrnun, leka íláta, eða skemdum á farmi, sem urðu við dvöl skipsins í neyðarhöfninni, nje heldur kostnað á því, að verjast þess háttar sköðum. Skemdir, sem verða á farmi við ferming eða afferming í neyðarhöfn, skulu einungis þá taldar með sameiginlegu sjótjóni, 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 sjótjóns hin sjerstaki 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 sjótjóns, og skal þó endurgjalda þann kostnað, svo sem sameiginlegt sjótjón, ef komist varð við það hjá öðrum kostnaði, sem annars hlaut að verða og talist hefði með sameiginlegu sjótjóni.
8. Tjón það og skemdir, 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 skemdir, 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 kolabirgðum gufuskips og vjelanauðsynjum til þess að ná skipinu af grynningum og við dælingu, þá er skipið er lekt orðið, skal alt bæta

sem sameiginlegt sjótjón, 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 sjótjóns, 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 sjótjóni.

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 sjótjón.
12. Kostnaður og tjón, sem hlautst af því að afla nægra peninga til að greiða með úr sameiginlegu sjótjóni, einkanlega ómakslaun, vextir og ábyrgðargjöld greiddra peninga, tilgjöf við neyðarlán, ef nauðsyn var á sjóláni, svo og tjón það, sem hlýtst af verðfalli vöru, sem seld er í neyðarhöfn til greiðslu á sjótjóninu.
13. Ómakslaun umboðsmanns, sem ráðinn var til framkvæmdar viðskiftum þeim, sem sjótjónið krafði.
14. Kostnaður, sem leiddi af sjóferðaskýrslu, skoðunargerð, álits- og matsgerð, svo og af að afla sannana, sem við þarf til að finna hvert sjótjónið var og hvernig því skal jafna niður, enn fremur kostnaður við reikning yfir það og niðurjöfnun.

194. gr.

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

Eigi skal því bæta sem sameiginlegt sjótjón stöng, sem vindur braut, meðan verið var að höggva siglu, þótt brotið verði til þess, að ekki þarf að höggva sigluna; ekki heldur skemdir 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 sjótjónsins; ekki heldur aukin iðgjöld vátryggingar á skipinu nje tjón af því, að skipið misti væntanlegs farmgjalds sakir tafar, sem sjótjónið olli.

195. gr.

Þetta er ekki bætt sem sameiginlegt sjótjón:

1. Góss, sem látið er á skip án vitundar skipstjóra, svo og peningar, verðbrjef og dýrgripir, ef þeir voru ekki nægilega einkendir eftir fyrirmælum 148. gr.
2. Farmur á þilfari, þótt varpað sje útbyrðis, nje tjón á slíkum farmi, sem varð við það, að út var rutt, eða við annan viðbúnað, sem hafður var í sjávarháska, til bjargar skipi og farmi, nema varpað hafi verið út til ljettis skipi, eftir að það kom 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 feld inn í bandakerfi skips, eða veita nægilega trygging með öðru móti fyrir því, að sjór skaði þar ekki góss nje taki út.

Nr. 56. 30. nóvbr.

3. Skemdir, sem við slíkan viðbúnað, sem getið var, verða á skipsmunum, sem lágu á þilfari og voru þar ekki á sínum stað.
4. Skemdir af ofsiglingu, þótt gerð sje til að forðast skipbrot, fjandmenn eða sjóræningja; tjón á seglum eða á kötlum gufuskips og vjel, nema skemdin verði við tilraun til að ná skipinu af grynningum; svo og skemdir á skipsdælum, er verður við austur skipsins.
5. Tjón, sem hlýtst af því, að sigla er höggvin, sigluviðir eða önnur áhöld, sem brotnað hafa áður við einkasjótjón, þótt nauðsyn beri til að höggva þau þá, til að forðast háska, sem skipi er búinn og farmi.
6. Tjón á farmi, sem kviknað hefur í af sjálfu sjer, eða hiti er í og tjónið verður við það, að honum er varpað útbyrðis, eða steypt 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 skemdir, 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 eður ferðanauðsynjum eða vegna ístálmunar eða annars, sem veðurátta var sök í.

196. gr.

Jafna skal niður sjótjónsbyrðinni fyrir því, þótt einstakur maður sje sök í þeim háska, sem tjóninu olli, en ekki getur sá maður krafist bóta fyrir missi þann, sem hann varð fyrir sjálfur. Ef skipstjóri er sök í háskanum eða annar sá maður, sem útgerðarmenn ábyrgjast eftir 13. gr., 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, yfirsjest, er meta skyldi, hversu háskanum var háttað eða hversu honum skyldi verjast, og heftir það þá ekki niðurjöfnun sjótjónsins; en ekki getur útgerðarmaður þá heimtað sjer bættan þann skaða, sem hann beið, nema yfirsjónina megi telja afsakanlega, svo sem efni voru til.

Sá, sem missir rjett 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.

197. gr.

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

198. gr.

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

199. 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 unt er fyrst því, sem þyngst er og verðminst, fremur en hinu, sem ljettara er og dýrara.

Ef skipstjóri hefur ófyrirsynju gert skaðann meiri en þörf krafði, skal um það farið eftir fyrirmælum 196. gr.

200. gr.

Skylt er skipstjóra, ef atvik leyfa, að kalla til ráðs við sig þá menn, sem best 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 leiðarbókina, eða dagbókina, eða rita það á annan hátt, ef bækurnar vantar, svo

það megi bera fram þegar sjóferðaskýrsla er gefin. Í skýrslunni skulu til greind öll atvik, sem máli geta skift við mat og niðurjöfnun sjótjónsins, og einkanlega hver 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 víðtæki tjónsins.

201. gr.

Tjón á skipi og skipsbúnaði skulu meta skynbærir menn og til þess skipaðir eftir fyrirmælum 46. 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 skemd, hve mikið muni kosta að bæta, og þurfi nýrra muna við í stað hinna spiltu, þá skal hvorttveggja til greina, hve dýrir verði hinir nýju og hvers virði sje hinir spiltu.

Skemd öll af elli, hrörnun og öðru slíku skal greind frá þeirri skemd, sem af sjótjóninu stafar, og metin sjer.

202. gr.

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

203. gr.

Þá er endurgjalda skal skemdir á járnskipi, skal bæta að fullu skemdir á skrokki skipsins, siglum og siglubúnaði af járni, ef skipið hefur ekki gengið 5 ár á sjó, þá er sjótjónið bar að, og sje talið frá því, er skipið ljet 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 $^1/_6$ hluti fyrir verðmun á hinu gamla og nýja og $^1/_3$ hluti, ef skipið hefur lengur verið í förum. Skemd á gufuvjel skal bæta að fullu, ef vjelin hefur ekki starfað 3 ár þá er slysið bar að; ef það varð síðar og þó áður vjelin hafði starfað 6 ár, skal dreginn af $^1/_6$ hluti og $^1/_3$ hluti, ef lengur var. Skemdir á siglu og siglubúnaði af trje 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 $^1/_3$ hluta; þó skal bæta akkeri fullu, og af akkerisfesti skal draga einungis $^1/_6$ hluta.

Ef skipið er trjeskip, skal bæta að fullu skemdir á skrokki þess, ef það hefur ekki gengið 2 ár á sjó, þá er slysið bar að; ef það varð síðar, skal draga af $^1/_3$ hluta fyrir verðmun á gömlu og nýju. Aðrar skemdir skulu bættar svo sem fyr segir um járnskipin.

Af skaðabótafje 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 sje þó af dreginn $^1/_{60}$ hluti, ef húðin var úr eir eða látúni (yellowmetal) og $^1/_{30}$, ef hún var úr sinki eða öðrum málmi, fyrir hvern fullan mánuð, og sje talinn þrítugnættur, sem liðinn er frá því, er sú húð var á lögð, er bæta skal annari nýrri. Ef eirhúð eða látúns hefur verið meira en 5 ár í sjó eða húð af öðrum málmi meira en 2 ár og hálft, skal þær engu bæta.

204. gr.

Nú hefur skip farist með öllu við sameiginlegt sjótjón, eða laskast svo mjög, að það er dæmt óbætandi, og skal þá bæta það því verði, sem ætla má, að sannvirði þess

Nr. 56. 30. nóvbr.

væri þá er það fórst, og sje dreginn af verðinu ágóðinn af því, sem kann að hafa orðið bjargað.

205. gr.

Bætur fyrir góss, sem ferst við sameiginlegt sjótjón, skulu metnar eftir gangverði samkynsvöru á ætlunarstað 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 lögmætu mati, ef ekki er kostur að fá vitneskju um verð hennar með öðru móti.

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

206. gr.

Ef farmur skemmist við sameiginlegt sjótjón, skulu ákveðnar svo miklar bætur, sem nema verðmun á vörunni óskemdri og skemdri; skal meta verð vörunnar sem óskemd væri, eins og fyrir er mælt í 205. gr., og sami frádráttur gerður sem þar segir; en verð hinnar skemdu vöru fer eftir söluverði hennar, ef hún var seld, áður en sjótjónsreikningi var lokið, ella skal verðið ákveðið með lögmætu mati.

207. gr.

Nú hafa vörur týnst eða spilst við sameiginlegt sjótjón og hafa þegar áður rýrnað að verðmæti við einkasjótjón, spilst af sjálfu sjer eða með öðru móti, eða vörur hafa skemst við sameiginlegt sjótjón og rýrnað síðan enn meira að verði við atburði, sem snertu ekki sjótjónið, og skal þá sú fjárupphæð, er samsvarar rýrnuninni, dregin frá skaðabótum. Afdráttarfjeð skal ákveðið með lögmætu 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 skemdust ekki við sjótjónið.

208. gr.

Við sameiginlegt sjótjón greiðast engar bætur fyrir vörur, sem ekki fylgir farmskírteini og ekki eru heldur fullnægjandi skýrslur um, að á skip kæmi, hvorki í farmskrá nje gósstökubók eða annarsstaðar.

Bæta skal klæðnað og ferðanauðsynjar skipstjóra, skipshafnar og farþega, ef það vitnast, að mist sje við sjótjónið.

209. gr.

Farmgjald af vörum, sem farist hafa við sameiginlegt sjótjón, eða seldar hafa verið í neyðarhöfn, til þess að greiða sjótjónskostnað, skal bæta í sjótjónsreikningi með sömu fjárhæð, sem hefði átt að greiða undir þær, ef þær hefði verið í skipinu til ætlunarstaðar þeirra eða þangað, sem ferðin endar, ef ekki var farið alla leið. Af hinu mista farmgjaldi skal draga þann sjerstaka kostnað, sem kynni að hafa sparast útgerðarmanni við það, að vörunni var varið öðru til bjargar eða hún var seld.

210. gr.

Nú verða skemdir á einhverjum munum við sameiginlegt sjótjón og þeir ónýtast síðan eða skemmast við einkasjótjón, og falla þá niður bótakröfur að öllu eða nokkru fyrir þá muni, ef ætla má með vissu, að tjónið hefði að nokkru eða öllu hlotist af einkasjótjóninu síðar, þótt sameiginlega sjótjónið hefði ekki borið að.

Svo falla og niður eða lækka sjótjónsbætur, þegar ætla má með vissu, að munir þeir, sem fórust við sameiginlegt sjótjón, hefðu ónýtst eða spilst við einkasjótjón síðar, ef þeir hefðu enn þá verið á skipinu.

211. gr.

Nú hljótast skemdir sumpart af sameiginlegu sjótjóni og sumpart af einkasjótjóni og stafar kostnaður af hvorutveggja, og skal þá skifta skemdum og kostnaði milli þeirra eftir sanngjörnu mati.

212. gr.

Skip tekur þátt í sameiginlegu sjótjóni:

1. eftir því verði, sem skynbærir menn skipaðir eftir fyrirmælum 46. gr., meta tjónið við komu þess á þann stað, þar sem ferðin er á enda, og
2. eftir því fje, sem í sjótjónsreikningnum er gert í bætur fyrir skemdir á skipi, og þó einungis að því leyti, sem þær skemdir eru þá ekki bættar.

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

213. gr.

Farmurinn tekur þátt í sameiginlegu sjótjóni:

1. eftir verðmæti þeirrar vöru, sem á skipinu var þegar sjótjónið bar að og er á skipi við enda ferðar, og skal verðmætið ákveðið eftir fyrirmælum 205. og 206. gr.,
2. eftir því fje, sem gert er í bætur fyrir góss, sem lagt var í sölur eða spiltist við sjótjónið í ferðinni, og
3. eftir því skaðabótafje, sem farmeigandi fær af útgerðarmanni fyrir vörur, sem farist hafa eða skemst í ferðinni, eða seldar voru til skipsþarfa, sbr. 154. gr.

214. gr.

Farmgjaldið tekur þátt í sameiginlegu sjótjóni:

1. eftir helmingi þess farmgjalds, er greiða bar við ferðarlok;
2. eftir helmingi skaðabóta þeirra, sem gerðar eru í sjótjónsreikningnum fyrir mist farmgjald.

Ef ekki er tilskilið neitt ákveðið farmgjald, skal það talið eftir fyrirmælum 155. gr.

215. gr.

Ef farmgjald er greitt fyrir fram, 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 sjótjóni, að því er nemur því fje.

216. gr.

Af því framlöguskyldu fje, sem ákveðið er eftir fyrirmælum 212.—215. gr., skal draga bæði framlög til sameiginlegs sjótjóns, sem síðar kann að hafa orðið í ferðinni, svo og kostnað, sem á kann að hafa fallið við björgun eða verndun hinna framlöguskyldu fjemuna, ef sá kostnaður skal ekki endurgoldinn sem sameiginlegt sjótjón.

217. gr.

Þetta er undanþegið bótaframlögum við sameiginlegt sjótjón:

1. Vistir, kol og aðrar vjelanauðsynjar og hernaðargögn,
2. kaup skipstjóra og skipshafnar, og
3. klæðnaður og ferðanauðsynjar allra manna á skipinu og það, sem þeir bera á sjer.

Nr. 56. 30. nóvbr.

Nú voru munir þeir einhverjir lagðir í sölurnar við sameiginlegt sjótjón, sem taldir voru til 3. liðar, eða þeir spiltust, og skal þá eigandi taka þátt í niðurjöfnun tjónsins með því fje, sem hann fjekk í bætur fyrir þessa muni í sjótjónsreikningnum.

218. gr.

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

Úrslitareikninga sjótjóns annast hjer á landi 2 menn kvaddir til þess af hlutaðeigandi dómara fyrir rjetti. Dómstólarnir dæma ágreining um rjettmæti sjótjónsreikninga.

219. gr.

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

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

220. gr.

Nú koma síðar fram fjemunir þeir, er talið var við niðurjöfnunina, að farist hefðu við sameiginlegt sjótjón, eða sá, sem tjóni olli, bætir síðar eitthvað af þeim skaða, sem talinn var til sjótjóns, og skal þá gera breyting með aukaniðurjöfnun á allri niðurjöfnun sjótjónsins. En ekki má fresta úrslitagerð sjótjóns af þeim sökum einum, að líkindi gætu verið til að fá aftur fjemuni, sem lagðir voru í sölurnar, eða skaða bættan, sem á varð.

221. gr.

Sjótjónsframlag ábyrgist eigandi hinna framlagsskyldu muna með þeim munum einum, en ekki sem sjálfskuld.

222. 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 sje greidd eða trygging fengin fyrir framlögunum, ef þau eru þá ekki ákveðin.

223. 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 sjerstökum ákvæðum, að farið skuli með eftir reglum um sameiginlegt sjótjón (sbr. síðara lið 166. 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 fjemuni, 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 bjargað varð.

Dómkvaddir menn (sbr. 218. gr.) framkvæma úrslitareikning og niðurjöfnun einkasjótjóns, ef þess krefst einhver sá, sem þar á hlut að máli.

Níundi kapítuli.

Um tjón af árekstri.

224. gr.

Konungur gefur fyrirskipanir um það, hvers gætt skal á skipi til að forðast árekstur.

225. 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 hlautst. Nú hefir mannsbani hlotist af árekstrinum, og má þá, ef þess er krafist, dæma hinn seka, þótt eigi verði álitið að hann hafi unnið til hegningar, til að gjalda manni eða konu hins dána eða börnum hans bætur fyrir missi þess, sem átti að standa straum af þeim, og skal ákveða í bæturnar tiltekna upphæð eitt skifti fyrir öll. Hvorki þessar bætur nje bætur fyrir líkamstjón mega fara fram úr 4200 krónum.

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

Hver hinna seku ábyrgist einungis sinn hluta skaðabótanna, nema mannsbani hafi hlotist af árekstrinum eða tjón á líkama eða heilbrigði. Þá má sá, er skaðabótarjettinn á, krefja hvern hinna seku um allar skaðabæturnar. Ef einhver hinna seku hefir af þessum ástæðum orðið að greiða meiri bætur heldur en í hans hlut áttu að koma að rjettri tiltölu, þá á hann endurgjaldsrjett 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.

226. gr.

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

227. gr.

Skaðabætur þær, sem greiða skal eftir 225. gr., ábyrgist útgerðarmaður með skipi og farmgjaldi, ef sá nokkur var valdur að árekstrinum, sem hann ábyrgist fyrir eftir 13. gr.

228. gr.

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

228. gr. a.

Það sem fyrir er mælt í þessum kapítula 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 rekist á.

Nr. 56.
30.
nóvbr.

Tíundi kapítuli.

Um björgun.

229. gr.

Hver sá sem bjargar skipi, sem farist hefir eða er statt í neyð, eða góssi, sem á því er, eða nokkuru af því skipi eða góssi, því sem á því var, svo og hver sá, sem veitir að björguninni, á rjett á að fá björgunarlaun af því, sem bjargað var. Sá, sem bjargar mönnum af skipinu, meðan það var statt í neyð, þeirri sem var tilefni til björgunarinnar, eða veitir að björgun mannanna, á rjett á hluta úr björgunarlaununum.

Nú tekur einhver þátt í björguninni gegn beru og rjettmætu banni þess, sem hefir stjórn skipsins á hendi, og á hann þá engan rjett á björgunarlaunum.

Krefja má björgunarlauna jafnt, þó það skip, sem bjargaði, sje eign sama manns sem hitt, sem bjargað var.

Nú hefir maður tekist 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 rjett 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.

Lög um skipströnd mæla fyrir um það, hvers björgunarmenn eiga að gæta að öðru leyti, einkanlega þá er eigandi er ekki viðstaddur eða umboðsmaður hans.

230. gr.

Þá er björgunarlaun eru ákveðin, skal þessa 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 sjerstaklega 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 hefir 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 svifta hann björgunarlaunum með öllu.

231. gr.

Ekki má gera björgunarlaun hærri 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, virðingargjörð 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.

232. gr.

Ef björgunarsamningur hefir 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 sjeu ósanngjarnir.

Rjett er og dómi að ónýta björgunarsamning eða breyta honum ávalt þá er telja verður, að umsamin björgunarlaun sjeu bersýnilega ósanngjörn að tiltölu við hjálp þá sem veitt var, ef sá aðilja, sem á var hallað, krefst þess.

Ákvæðið í síðustu málsgrein 230 gr. kemur einnig til greina, þá er samningur hefir verið gjörður um björgun.

Máli til ónýtingar björgunarsamnings eða breytingar á honum, skal vera stefnt til dóms áður en þrír mánuðir sjeu liðnir frá því er samningurinn var gjörður.

233. gr.

Ef björgunarmenn greinir á sín á milli um skifti björgunarlauna, þá skal skift með dómi og gætt þeirra atvika, sem 230. gr. greinir.

Nú hefir skip bjargað einhverju á ferð, og skal þá fyrst af björgunarlaununum bæta það tjón, sem við björgunina varð á skipi því eða farmi; næst eftir fá útgerðarmenn tvo þriðjunga björgunarlauna, ef gufuskip bjargaði, en helming, ef það var seglskip, en afganginum skal skift til helminga milli skipstjóra og skipshafnar, og skal skifta milli hennar að rjettri 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 sje einkanlega búið út til bjargráða eða samið væri um eitthvert tiltekið björgunarstarf.

234. gr.

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

Ellefti kapituli.

Um sjóveðrjett og fyrning á sjókröfum.

235. gr.

Þær kröfur, sem kröfuhafi á sjóveðrjett fyrir eftir þessum kapítula (sjókröfur), eiga forgangsrjett að veðinu næst eftir opinber gjöld, sem á veðinu hvíla, en ganga fyrir öllum skuldum öðrum.

236. gr.

Þessar kröfur eiga sjóveðrjett í skipi og farmgjaldi:

1. Hafnsögumannskaup, björgunarlaun og kostnaður á frelsun skips úr óvina höndum.
2. Kröfur skipstjóra og skipshafnar til kaups og annarar þóknunar, sem þeir eiga lögmætt tilkall til fyrir starf sitt í þjónustu skipsins.

Nr. 56. 30. nóvbr.

3. Kröfur um framlög til sameiginlegs sjótjóns, svo og kostnaður, sem jafna skal niður með svipuðum hætti (síðari liður 166. gr. og 2. liður 223. gr.), sjólánskröfur, svo og bótakröfur farmeiganda fyrir vöru, sem seld var í þágu skips á ferð.
4. Kröfur, til orðnar við skuldbindingar, sem skipstjóri hefur gengið í vegna stöðu sinnar, eða til orðnar við vanefndir á samningum, sem útgerðarmaður gerði sjálfur, eða fjekk öðrum umboð til, og skipstjóra skylda var að annast efndir á, sbr. 12. gr., svo og skaðabótakröfur fyrir tjón af svikum, hirðuleysi eða gáleysi þeirra manna. sem ráðnir eru til þess að vinna í skipsins þarfir við skyldustörf þeirra, sbr. 13. gr.; og enn kröfur skipstjóra til endurgjalds fyrir það, sem hann hefur greitt sjálfur til lúkningar kostnaði í skipsins þágu, eða ábyrgst greiðslu á, og loks endurgjaldskrafa, sú sem um er rætt í 3. málsgrein 225. greinar.

Sjóveðrjettur í skipi nær og til skipsbúnaðar, og telst ekki til hans vistabirgðir, eldivíður, kol nje aðrar vjelarnauðsynjar; sjóveðrjettur í farmgjaldi tekur yfir óskert (brutto) farmgjald fyrir þá ferð, sem krafan stafar af. Sjóveðrjettur fyrir sjólánskröfum nær til skips eða farmgjalds eða hvorstveggja, eftir því sem sjólánsbrjefið til tekur, sbr. 180. gr.

237. gr.

Kröfum þeim, sem taldar eru í 236. gr., skal fullnægja eftir þeirri röð, sem þær eru taldar þar í, að svo miklu leyti sem þær eru til komnar á sömu ferð. Kröfur taldar í sama tölulið, eru jafnrjettháar sín á milli, en þó svo, að stafi kröfurnar í 1. og 3. lið ekki af sama slysinu, gengur yngri krafan fyrir eldri.

Nú stafa kröfurnar af ýmsum ferðum, og gengur þá sú krafa, sem af síðari ferð stafar, fyrir hverri kröfu af eldri ferðum; þó heldur skipstjóri og skipshöfn forgangsrjetti sínum til skipsins fyrir svo miklu af inneign sinni eftir síðasta ráðningarsamningi, sem nemur í mesta lagi kaupi 12 síðustu mánaða, þótt skipið hafi farið fleiri en eina ferð á þeim tíma.

238. gr.

Nú ferst skip eða laskast, eða farmgjaldsmissir verður að nokkru eða öllu og með þeim atvikum, að útgerðarmaður á bótakröfu að þeim, er skaða olli, eða hann á þær eftir ákvæðum um sameiginlegt sjótjón, og á þá sá kröfueigandi, sem sjóveðrjett á í skipi eða farmgjaldi, einnig sama rjett í skaðabótafjenu. En ekki skulu þær bætur, sem ábyrgðarsali skal greiða fyrir skip eða farmgjald, koma í stað hins vátrygða veðs.

239. gr.

Þá er skip er selt á nauðungaruppboði, fellur niður sjóveðrjettur í því skipi, en veðhafi á þá í stað þess veðrjett í kaupverði skipsins, meðan verðið er ekki af hendi greitt. Svo skal og vera, ef skip er selt eftir að það var dæmt á lögmætan hátt óbætandi. Nú verða önnur og sjálfráð eigandaskifti að skipinu, og eiga þá kröfur þær, sem nefndar eru í 236. gr., eftir sem áður veðrjett í því skipi.

240. gr.

Nú fellur sjóveðrjettur niður við það, að bótafje, söluverð eða farmgjald, sem sjókrafa er trygð með, er greitt af hendi til útgerðarmanns, og ábyrgist hann þá kröfuna, svo langt sem það fje hrekkur, sem hann tók við, ef hann var þar ekki í sjálfskuld áður. Á sama hátt ábyrgist hann gagnvart þeim, sem sjóveðrjett eiga í farmgjaldi, venjulegt farmgjald af góssi, sem hann hefur sjálfur látið í skip.

Nú er þetta fje, sem nefnt var, greitt þrotabúi útgerðarmanns, og skal því þá varið til að fullnægja þeim kröfueigendum, sem sjóveðrjett áttu í fjenu.

241. gr.

Nú verður skip við frjálst afsal eign manns, sem ekki getur átt íslenskt skip, án þess að fullnægt hafi verið áður þeim sjóveðrjettarkröfum, sem á því lágu, og ábyrgist þá hinn fyrri eigandi þær kröfur sem sjálfskuldarmaður, þótt hann ábyrgðist þær áður að eins með skipi og farmgjaldi. Nú sannar hann, að skipið nægði ekki til að fullnægja kröfum þessum þá er það var selt, og fer þá ábyrgð hans ekki fram úr verðmæti skipsins.

242 gr.

Nú hefur útgerðarmaður greitt út til fullnægingar sjóveðrjettarkröfu alt það, er hann var skyldur til eftir 240. og 241. gr., og það kemur síðar fram, að önnur krafa átti þar forgangsrjett, og er þá útgerðarmaður ekki skyldur til meiri greiðslu, ef hann vissi ekki af þessari kröfu þá er hann greiddi hitt. Þó ná þessi ákvæði ekki til þeirrar greiðslu, sem útgerðarmaður innir af hendi til fullnægingar kröfum, sem hann ábyrgðist sem sjálfskuld.

Nú hefur kröfueigandi fengið með þessum hætti fje, sem öðrum bar að rjettu, og ábyrgist hann þá þeim manni kröfu hans, en þó ekki lengra en það fje hrökkur, sem hann tók við, og því að eins, að hann vissi af þeirri kröfu þá er hann tók við fjenu.

243. gr.

Þó eigandi leigi öðrum manni skip til siglinga á hans kostnað, breytir það í engu þeim rjetti, sem sjóveðhafi á eftir þessum kapítula til aðgangs að skipinu.

244. gr.

Þessar kröfur eiga sjóveðrjett í farmi:

1. Björgunarlaun og kostnaður á frelsun skips úr óvina höndum.
2. Kröfur um framlög farms til sameiginlegs sjótjóns, eða til kostnaðar, sem jafna skal niður með svipuðum hætti (síðari liður 166. gr. og 2. liður 223. gr.); sjólán, svo og bótakröfur farmeiganda fyrir vörur, sem seldar voru í þágu annara farmeiganda.
3. Kröfur, sem stafa af skuldbindingum, sem skipstjóri hefur gengið í fyrir hönd farmeiganda vegna stöðu sinnar, svo og kröfur skipstjóra til endurgjalds fyrir fje, sem hann hefur sjálfur greitt eða tekið ábyrgð á til lúkningar kostnaði á farmi.
4. Kröfur fyrir farmgjald, svo og bætur fyrir aukabiðdaga og þær tafir, sem meiri verða við ferming og afferming.

Kröfunum skal fullnægja í þeirri röð, sem þær nú voru taldar. Kröfur í sama lið eru jafnrjettháar, og þó því að eins þær, sem taldar eru í 1. og 2. tölulið, að þær stafi af sama slysi; ella gengur yngri krafa fyrir eldri.

245. gr.

Sjóveðrjettur í farmi fellur niður þá er varan er seld í hendur sendanda eða viðtakanda. Svo er og ef varan er seld á nauðungaruppboði eða skipstjóri seldi hana á ferð í þarfir skips eða farms, en í stað þess á kröfueigandi veðrjett í söluverðinu, meðan það er ekki látið af hendi.

Nr. 56. 30. nóvbr.

246. gr.

Um rjett sjóveðhafa til að leita sjer fullnægingar í skaðabótafje því, sem ógoldið er fyrir skemdir eða tjón á farmi, svo og skaðabótafje, sem farminum ber eftir ákvæðunum um sameiginlegt sjótjón, gilda samskonar fyrirmæli, sem talin eru í 238. gr. um sjóveð í skipi. Bótafje, sem ábyrgðarsali skal greiða, skal ekki heldur koma hjer í stað veðsins.

247. gr.

Nú hefir farmeigandi veitt viðtöku nokkrum hluta sölufjár eða bótafjár, sem sjóveðhafi á rjett til að leita sjer fullnægingar í eftir 245. og 246. gr., og ábyrgist þá farmeigandi honum sjóveðrjettarkröfu hans sem sjálfskuldarmaður, eftir sömu fyrirmælum, sem mælt er um útgerðarmann í 240. og 242. gr.

Ákvæðin í 2. lið 240. gr. koma og til greina á sama hátt, ef fjeð var greitt þrotabúi farmeiganda.

248. gr.

Nú lætur skipstjóri selja af hendi án samþykkis kröfueiganda vöru, sem sjókrafa á veðrjett í, og ábyrgist þá skipstjóri fullnæging á kröfunni, svo og viðtakandi, ef hann vissi af veðrjettinum, þá er varan var látin af hendi við hann. Nú sannast það, að farmurinn var ónógur til fullnægingar kröfunni, þá er hann var látinn af hendi, og nær þá ábyrgðin ekki lengra en verðmæti farmsins hrökkur til.

249. gr.

Ef eigandi sjókröfu hefir fleiri veð en eitt fyrir kröfu sinni, á hann heimilt að ganga að hverju veðinu sem hann vill fyrir allri kröfu sinni.

Nú hefir hann leitað sjer í einu veðinu lúkningar á meira fje, en koma mundi á það veð að rjettri tiltölu, og getur þá sá eigandi, sem skaða bíður, svo og sá sjóveðhafi, sem veð sitt fjekk svo rýrt, að ekki hrökkur til lúkningar, gengið að hinum öðrum veðum með sömu heimild, sem sá kröfueigandi átti, er leitaði sjer lúkningar í veði því, sem getið var, og gengið að veðinu til lúkningar jafnmiklu fje, sem hitt var, er greitt var um of af eign hans eða veði.

Nú er sami eigandi að öllum hinum veðbundnu hlutum og einhver kröfueigandi á sjerstakan sjóveðrjett í einum þeirra, og annar maður hefur leitað sjer lúkningar í því veði, og er þá þeim manni, sem sjerstaka veðrjettinn á, heimilt að ganga að hinum öðrum veðum til lúkningar öllum þeim hluta skuldarinnar, sem hann fjekk ekki greiddan af veði sínu, sakir þess að það var skert; en ef það var ekki skert meira en koma skyldi á veð hans að rjettri tiltölu, þá skal hann þoka fyrir öðrum mönnum, sem trygging kunna að eiga í þeim fjemunum.

250. gr.

Sjálfráður er kröfueigandi að höfða mál hvort er hann vill á hönd útgerðarmanni eða skipstjóra til fullnægingar á sjókröfu, sem veð er fyrir í skipi eða farmgjaldi. Ef kröfueigandi, annar en útgerðarmaður eða skipstjóri, á sjóveðrjett í góssi, þá má lögsækja skipstjóra.

251. gr.

Kröfur, sem kröfuhafi getur eftir þessum lögum eigi leitað sjer fullnægingar fyrir í öðrum munum en þeim, sem hann á sjóveðrjett í, missast hver um sig, ef þeim er ekki fylgt með lögsókn innan þeirra tímatakmarka, sem hjer segir:

1. Kröfur um framlag til sameiginlegs sjótjóns og til kostnaðar, sem jafna skal niður á líkan hátt (sbr. síðari málsgrein 166. gr. og 2. málsgrein 223. gr.) áður ár sje liðið frá dagsetningu úrslitagjörðar sjótjónsins.
2. Kröfur til skaðabóta fyrir glataðan eða skemdan farm áður ár sje liðið frá því er affermt var.
3. Kröfur til allra annara skaðabóta áður tvö ár sjeu liðin frá því er tjónið bar að.
4. Kröfur um björgunarlaun áður tvö ár sjeu liðin frá því er björgunarstarfinu var lokið.
5. Endurgjaldskrafan samkvæmt 3. málsgrein 225. gr. áður ár sje liðið frá því er greitt var þeim, sem tjónið beið.
6. Allar aðrar sjóveðrjettarkröfur áður ár sje liðið frá því er þær komu í gjalddaga.

Nú á kröfuhafi auk þess rjett á að ganga að útgerðarmanni, farmeiganda eða öðrum sem sjálfskuldarmönnum fyrir kröfu sinni um skaðabætur fyrir tjón af árekstri, eða fyrir einhverjum þeim kröfum, sem taldar eru í 4. og 5. tölulið hjer að framan, og taka þá yrningarákvæði, þau sem þar eru nefnd, einnig til þess rjettar kröfuhafa. Um aðrar framangreindar kröfur, sem kröfuhafi á rjett á að ganga jafnframt að einhverjum fyrir sem skuldunaut, fer eftir hinum almennu fyrningarákvæðum laga.

Ávalt þá er málið til fullnægingar kröfunni er höfðað fyrir íslenskum dómi, skal farið eftir fyrningarlögum, þeim sem gilda hjer á landi, um það hverjar athafnir rifta fyrningunni.

252. gr.

Sjóveðrjettur sá, sem 2. tölul. 236. gr. heimilar skipstjóra og skipshöfn, fellur niður, ef honum er ekki fylgt með lögsókn áður eitt ár sje liðið frá þeim degi, er starfstíma þeirra lauk. Nú á skuldheimtumaður annars eftir lögum þessum sjóveðrjett í skipi, farmgjaldi eða farmi til tryggingar einhverri þeirri kröfu, sem skuldunautur ábyrgist sem sjálfskuld, og fellur þá sjóveðrjettur hans niður eftir tímatakmörkum þeim, sem 251. gr. til tekur.

Tólfti kapituli.

Um yfirsjónir skipstjóra og skipverja við skyldustörf þeirra o. fl.

253. gr.

Ef skipstjóri ræður til sín nokkurn þann mann, sem honum er kunnugt um, að annar maður hefur ráðið á annað skip, sætir hann alt að 200 kr. sektum.

254. gr.

Ef skipstjóri hefur ekki á skipi eitt eintak af lögum þessum og af reglugerðum þeim og fyrirskipunum, sem getur í 32. gr., sætir hann alt að 100 kr. sektum.

Sömu sektum varðar það, ef skipstjóri vanrækir þær skyldur, sem 76. gr. leggur á hann.

255. gr.

Vanræki skipstjóri, stýrimaður eða vjelarstjóri það, sem þeim er boðið í 41.—44. gr. og 48. gr., sbr. 84. og 85. gr., um skráning í leiðarbók, eða dagbók, geymslu þeirra og sýningu, varðar það 10 til 500 kr. sektum.

Nr. 56. 30. nóvbr.

Nú hefur skipstjóri, stýrimaður eða vjelarstjóri með vilja ritað rangt leiðarbók, eða ónýtt hana með öllu af ásettu ráði, dregið hana undan eða gert ólæsilega, og varðar það fangelsi við vatn og brauð eða betrunarhúsvinnu alt að 2 árum, nema þyngri refsing liggi við. Sama gildir um dagbók.

256. gr.

Nú er svo ástatt, sem ræðir um í 45. gr., og vanrækir skipstjóri að gefa skýrslur þær, sem þar er boðið, og varðar það þá 10 til 500 kr. sektum.

257. gr.

Ef skipstjóri misbeitir valdi því, sem honum er veitt í 2. lið 52. gr. eða í 106. gr., eða refsar skipverja án lögmætra saka, eða svo, að hann hefur ekki þá aðferð, sem boðin er í 108. gr., eða leggur á harðari refsing en 107. gr. heimilar, þá varðar það sektum eða fangelsi, nema þyngri refsing liggi við að almennum lögum.

Dragi skipstjóri lögboðið fæði af skipverjum, eða beiti við þá óþarfa hörku, skal hann sæta 10 til 500 kr. sektum, nema þyngri refsing liggi við eftir almennum lögum.

258. gr.

Nú fremur skipstjóri launflutninga eða annað athæfi ólöglegt og skaðar með því útgerðarmann, farmeigendur, ábyrgðarsala eða aðra, sem þessi lög skylda skipstjóra til að annast hagsmuni þeirra, og varðar það þá sektum eða fangelsi, nema önnur þyngri refsing liggi við eftir almennum lögum.

Ef skipstjóri flytur án leyfis útgerðarmanns vöru, sem stofnar skipi eða farmi í háska eða áhættu, varðar það og 25 til 500 kr. sektum eða fangelsi.

259. gr.

Ef skipstjóri skilur við skipið og hefur ekki sagt upp stöðu sinni í tæka tíð eða á rjettan hátt, þá sætir hann fangelsi eða sektum, ef málsbætur eru. Ef hann skilur við skipið í sjávarháska og gætir ekki fyrirmæla 48. gr., eða ef svo er ástatt, að skipið komist við það í augljósa hættu, getur refsingin orðið betrunarhússvinna.

260. gr.

Nú leggur skipstjóri út skipi án þess sjerstök atvik knýi hann til og stofnar með því öllum, sem á eru í bersýnilegan lífsháska, sakir þess, hve skipið er gallað að skrokki, vjel eða útbúnaði, eða er svo ofhlaðið eða óhæfilega, eða svo illa skipað, að hann hlaut að sjá þetta fyrir, og sætir þá skipstjóri fangelsi eða sektum, nema önnur þyngri refsing liggi við eftir almennum lögum.

Vanræki skipstjóri að öðru þær skyldur, sem hann skal gegna eftir 31. gr. skal refsa honum með 10 til 500 kr. sektum.

Refsingum þeim, sem til eru teknar hjer á undan, skal einnig beitt við útgerðarmenn og aðra, sem ráða fyrir burtför skips fyrir þeirra hönd, þegar þeir einir eða með öðrum mönnum hafa ábyrgð á slíkum glæpum eða yfirsjónum.

Nú vanrækir farmsendari skyldur þær, sem á honum hvíla samkvæmt reglum þeim og fyrirskipunum, sem settar eru með tilskipun samkvæmt 31. gr. um ferming o. s. frv. á sprengiefnum, eldfimum og etandi hlutum, og skal honum þá refsað með þeirri hegning, sem ákveðin er í 1. lið þessarar greinar, ef hann hlaut að sjá það fyrir, að hann

með atferli sínu stofnaði þeim, sem á skipi eru á ferðinni, í bersýnilegan lífsháska. Vanræki sendandi að öðru leyti þær skyldur, sem á honum hvíla samkvæmt greindum ákvæðum, skal refsa honum með þeirri hegningu, er ákveðin er í 2. lið greinarinnar.

261. gr.

Ef skipstjóri hefur orðið valdur að tjóni á sjó með ónytjungshætti, ofdrykkju eða öðru hirðuleysi um skyldur sínar, skal hann sæta fangelsi eða sektum, nema atferli hans sje svo háttað, að þyngri refsing liggi við.

262. gr.

Vanræki skipstjóri það, sem 228. gr. skyldar hann til að gera, ef skip rekast á, varðar það fangelsi eða sektum ekki minni en 100 kr.

Brot gegn reglum þeim, sem settar eru samkvæmt 224. gr. um það, hvers gætt skal á skipi, til þess að forðast árekstur, varða 5 til 200 kr. sektum.

263. gr.

Ef skipstjóri færist undan að taka við farmönnum á skip sitt, þá er svo er ástatt sem 39. gr. ræðir um, og hefir ekki lögmæta afsökun, sætir hann 15 til 500 kr. sektum.

264. gr.

Nú hefir skipstjóri orðið sekur eftir síðari lið 255. gr. eða eftir 257. gr. og eru miklar sakir til, eða eftir 2. málsgr. 259. gr. eða 1. lið 260. gr. eða 261. gr., og má þá auk refsingar dæma hann óhæfan til skipstjórnar. Ekki frestar áfrýjun til æðri dóms framkvæmd dómsins að þessu leyti; en ef sök skipstjóra ber undir 261. gr. og málið er tekið upp aftur, þá getur nýr dómur ónýtt hinn eldra dóm, og líði þó ekki skemri tími en ár milli dómanna og færi hann fram sönnur, sem mæla með því, að trúa megi honum fyrir heimild til að ráða fyrir skipi.

265. gr.

Ef maður kemur ekki í skiprúm sitt á til teknum tíma, sætir hann 5 til 200 kr. sekt. Sömu sekt varðar það, ef maður ræður sig í nýtt skiprúm þann tíma, sem hann var skyldur til að vera í öðru skiprúmi eftir eldri ráðningarsamningi.

266. gr.

Ef maður strýkur úr skiprúmi, varðar það 14 daga til 3 mánaða einföldu fangelsi. Ef skipverjar strjúka saman fleiri eða höfðu samtök um að strjúka, skal lengja fangelsisvistina eftir atvikum, eða þeir látnir sæta fangelsi við vatn og brauð.

Nú strýkur skipshöfn eða meiri hluti hennar, eða högum var svo háttað þá er menn struku, að strokumenn hlutu að sjá það fyrir, að skipið kæmist við það í háska, og getur það þá varðað fangelsi við vatn og brauð alt að því, sem það verður mest, eða betrunarhússvinnu alt að einu ári.

Ef strokumaður hverfur aftur til skips að sjálfs síns vild áður skipið lætur út frá þeim stað, sem hann strauk frá, má færa sekt hans niður, svo að hún verði frá 10 til 400 kr., og sje málsbætur að öðru leyti.

Nr. 56. 30. nóvbr.

267. gr.

Nú strýkur maður með kaup sitt, sem hann hefur enn eigi unnið fyrir, og skal honum þá hegnt sem fyrir svik, hvort sem hann hafði tekið við skipsstörfum sínum eða ekki, nema málavextir geri það sennilegt, að það væri ekki ásetningur hans að draga undir sig kaup það, sem honum var greitt en hann var ekki búinn að vinna fyrir.

268. gr.

Nú er maður fjarstaddur er skip lætur úr höfn eða er burtu lengur en sólarhring, eða sólarhring lengur en honum var lofað, og er hann þá strokumaður, nema ætla megi af atvikum, að það væri ekki tilgangur hans að skjótast undan skipsstörfum sínum.

269. gr.

Nú fer maður frá skipi, og er skipið í háska statt, og gætir hann ekki fyrirmæla 2. liðs 83. gr. eða þess, sem góður sjómaður er skyldur til að gæta, og varðar það þá sektum eða einföldu fangelsi.

270. gr.

Ef skipverjar krefjast skoðunargerðar á skipi eftir 92. gr. og það reynist við skoðunargerðina, að engin sennileg rök voru til að telja skipið ósjófært, varðar það alt að 100 kr. sektum eða fangelsi.

271. gr.

Nú rís farmaður upp móti skipstjóra eða þeim manni, sem er í skipstjóra stað, eða skorast undan hlýðni við þá, og beitir þó ekki ofbeldi eða ógnar með því, og sætir hann þá 10 til 500 kr. sektum eða einföldu fangelsi, eða fangelsi við vatn og brauð, ef miklar sakir eru.

Nú var skipið í höfn eða við festar í tryggu lægi, og skoraðist farmaður þá undan hlýðni við skipstjóra eða þann mann, sem var í hans stað, og það reynist, að orsökin til óhlýðni farmanns var sú, að skipstjóri eða staðgöngumaður hans vildu meina honum að fara frá skipi til að kæra við rjett yfirvald atferli skipstjóra eða ásigkomulag skipsins, og geta þá sektir fallið niður, ef málsbætur voru að öðru leyti.

272. gr.

Ef nokkur skipverji ræðst á skipstjóra á skipi eða í landi með ofbeldi eða ógnunum um ofbeldi, varðar það fangelsi, nema atferli skipverja væri svo háttað, að meiri refsing lægi við, eða sektum, ef málsbætur eru, einkanlega ef skipstjóri var sjálfur sök í árásinni með óhæfilegu atferli sínu.

Nú verður skipstjóri eða annar yfirmaður fyrir slíkum árásum, þá er þeir eru að skyldustörfum sínum, eða á að þröngva þeim til að vinna eitthvert starf, er að köllun þeirra lýtur, eða tálma þeim frá að vinna það, eða var ráðist á þá, sakir þess, sem þeir gerðu eða ljetu ógert, og skal það þá varða hegningarvinnu alt að þremur árum, ef ekki liggur þyngri refsing við eftir atvikum, eða fangelsi, ef málsbætur eru, ekki skemra en 2 mánaða einföldu fangelsi.

273. gr.

Nú gerir skipshöfn eða nokkur hluti hennar samblástur til að ná skipstjórninni á vald sitt, eða það er gert til þess að þröngva skipstjóra eða þeim manni, sem stjórn hefir í hans stað, til þess að hafast eitthvað að sjerstaklega eða láta það ógert, eða sam-

blástur var vakinn í þeim tilgangi, að menn heftu í sameiningu með ofbeldi einhverja þá ráðstöfun, sem skipstjóri hafði gert um skylduverk sín, eða sá maður, sem hefur stjórn í stað skipstjóra, og samblástursmenn hverfa ótilkvaddir aftur til hlýðni og reglu, eða af því skorað var á þá, og hvorki hefur verið unnið ofbeldisverk á mönnum nje munum, og varðar það þá forgöngumenn eða foringja samblástursins fangelsi eða betrunarhússvinnu alt að 1 ári, og skal þá ekki refsað öðrum mönnum.

Nú hverfa uppreistarmenn ekki þann veg aftur til hlýðni og góðrar háttsemi, heldur þrjóskast þeir við skipunum skipstjóra, eða þess manns, sem stjórn hefur í hans stað, og skulu þá forgangsmenn eða foringjar samblásturs, ef ekkert ofbeldi var framið, sæta fangelsi, ekki minna en einföldu fangelsi um 3 mánuði, eða betrunarhússvinnu alt að 2 árum, og aðrir samsærismenn fangelsi. Ef samsærið varð þá, er svo stóð á, sem ráð er fyrir gert í 2. lið 271. gr., getur refsingin orðið vægari, og þó ekki minni fyrir forgangsmennina en fangelsi.

Nú var ofbeldi framið á mönnum eða munum, og skulu þá forgangsmenn eða foringjar sæta hegningarvinnu alt að 6 árum, ef verknaðinum var ekki svo farið, að þyngri refsing varði, en aðrir samsærismenn sæti fangelsi, ekki minna en einföldu fangelsi um 3 mánuði eða betrunarhússvinnu alt að 2 árum.

274. gr.

Verði farmaður valdur að sjóslysi með hirðuleysi sínu, óvarkárni eða vanrækslu á skyldustörfum sínum, sætir hann sömu refsingu sem skipstjóra var gerð í 261. gr. Verði stýrimanni það eða vjelarstjóra, þá má, með sömu afleiðingum og fyrir er mælt í 264. gr., úrskurða þá með dómi óhæfa til starfa síns og óheimila þeim þann starfa.

275. gr.

Ef einhver skipverja hefur góss með sjer án leyfis skipstjóra, og skipi eða farmi stendur háski eða áhætta af því góssi, varðar það 10 til 200 kr. sektum eða fangelsi.

276. gr.

Nú hefur farmaður orðið sekur um yfirsjón í skyldustörfum sínum með öðru móti en áður er sagt, eða raskað góðri háttsemi og reglu, og varðar hann það þá 5 til 200 kr. sektum.

277. gr.

Nú hefur farmaður orðið sekur um yfirsjón og sætt refsingu fyrir hana eftir 107. gr. og verður mál höfðað um það á hendur honum, og skulu dómendur þá kveða á um sekt hans með rjettmætri hliðsjón á hinni fyrri refsingu hans, og má þá færa refsinguna niður fyrir það, sem ella er ákveðið fyrir þá yfirsjón, eða fella refsinguna niður með öllu.

278. gr.

Ákvæði 253.—264. gr. taka og til þess manns, sem gegnir starfi skipstjóra í forföllum hans.

279. gr.

Yfirsjónir þær, sem um er rætt í 253. gr., í fyrri lið 257. gr., í 258. gr., í fyrri málsgrein 259. gr., í 265., 266., 269., 270., 271., 275. og 276. gr., skulu ekki sæta opinberri málshöfðun, nema sá krefjist, sem misboðið var, skipstjóri eða útgerðarmaður. Mál,

Nr. 56. 30. nóvbr. sem ekki varða meira en sektum, svo og mál, sem koma undir fyrri málsgrein 259. gr., 266. og 270. gr., skal fara með sem opinber lögreglumál; en komi til þess, að dæmd geti orðið á hendur manni betrunarhússvinna eftir 266. gr. eða fangelsi við vatn og brauð, þá skal skipa talsmann sakborningi, ef hann æskir þess þá er hann er spurður.

280. gr.

Sektir, sem dæmdar eru á hendur mönnum eftir þessum kapítula, renna í landssjóð og ef sektir eru ekki greiddar, sæti menn fangelsisvist eftir almennum fyrirmælum um afplánun sekta í öðrum málum en sakamálum.

Þar sem fyrirskipuð er fangelsisrefsing í þessum kapítula, skal farið eftir ákvæðum 26. gr. hinna almennu hegningarlaga.

Þrettándi kapítuli.

Um hvenær lög þessi öðlast gildi og um afnám eldri lagaákvæða.

281. gr.

Með lögum þessum eru úr gildi numin eftirfarandi lagaákvæði:
10. og 25. kap. farmannalaga Jónsbókar,
26. gr. rjettarbótar 1314,
5. kap. 4. bókar dönsku laga Kristjáns 5.,
tilsk. 28. des. 1792 um kröfur farmanna í þrotabúum,
tilsk. 19. des. 1794 um respondentiabrjef,
tilsk. 3. febr. 1836 I um skyldu skipstjóra til að flytja menn á alþjóðakostnað,
lög nr. 2, 14. jan. 1876 um skipströnd, 7. og 8. gr., nema síðasti partur 8. gr.,
lög nr. 25, 9. des. 1889 um varúðarreglur til að forðast ásiglingar,
farmannalög nr. 13, 22. mars 1890,
lög nr. 31, 13. des. 1895 um skrásetning skipa, 1. gr.,
lög nr. 13, 9. sept. 1899 um dag- og næturbendingar, 2. gr. ,
fátækralög 10. nóv. 1905, 23.—26. gr.,
lög nr. 20, 16. nóv. 1907 um veð í skipum,
og öll önnur lagaákvæði, sem koma í bága við þessi lög.

[Í siglingalögunum 22. nóvbr. 1913 var 282. gr. svohljóðandi: Lög þessi öðlast gildi 1. janúar 1914.]

Eftir þessu eiga allir hlutaðeigendur sjer að hegða.

Gefið á Amalíuborg, 30. nóvember 1914.

Undir Vorri konunglegu hendi og innsigli.

Christian R.
(L. S.)

Sig. Eggerz.