

**Nd.**

**57. Frumvarp til laga**

[53. mál]

um breyting á siglingalögum, nr. 66 31. des. 1963.

(Lagt fyrir Alþingi á 87. löggjafarþingi, 1966.)

**1. gr.**

192. gr. orðist svo:

Sjótjónsframlag af hálfu farms ábyrgist eigandi hinna framlagsskyldu muna með þeim einum, en ekki með öðrum eignum.

**2. gr.**

6. málsgr. 199. gr. orðist svo:

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

**3. gr.**

205. gr. orðist svo:

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

1. Bótakröfum vegna lífs- eða líkamstjóns manna, sem staddir eru á skipi til að fylgjast með því, og bótakröfum vegna tjóns á munum, sem í skipi eru.
2. Bótakröfum vegna tjóns á mönnum eða munum af völdum manna, sem á skipi eru.

3. Bótakröfum vegna tjóns á mönnum eða munum, þegar krafa á rót sína að rekja til siglingar skips eða starfrækslu, fermingar, affermingar eða flutnings á farmi eða flutnings á farþegum, skipgöngu þeirra eða landgöngu.
4. Bótakröfum vegna tjóns á hafnarmannvirkjum, skipakvíum eða siglingaleiðum.
5. Bótakröfum, sem rísa af skyldu til að fjarlægja skip eða muni í skipi, sem sokkið hefur, strandað eða verið yfirgefið.

Þegar beita ber um starfssamning skipstjóra, skipverja, annarra manna, sem hjá útgerðarmanni eru ráðnir og starfa í þágu skips, eða leiðsögumanns, löggjöf tiltekins erlends ríkis, sem er aðili að alþjóðasamþykkt um takmörkun á ábyrgð útgerðarmanna, er gerð var í Brüssel 10. október 1957, þá skal um ábyrgð útgerðarmanns á kröfum vegna lífs- eða líkamstjóns umræddra manna fara eftir löggjöf hins sama erlenda ríkis, ef ábyrgðin verður þá annaðhvort ótakmörkuð eða hún er háð hærri hámarksfjárhæðum en um getur í 1. og 2. málsg. 206. gr.

Ákvæði um takmarkaða ábyrgð gilda ekki um kröfur, sem rísa af yfirsjónum eða vanrækslu útgerðarmanns sjálfs, nema hann gegni jafnframt starfa á skipi sem skipstjóri eða skipverji og honum hafi orðið á yfirsjón eða vanræksla í því starfi.

Takmörkun á ábyrgð útgerðarmanns nær ekki til vaxta eða málskostnaðar.

Ef útgerðarmaður á gagnkröfu á hendur kröfuhafa, og báðar kröfurnar stafa af sama atburði, nær takmörkun ábyrgðar aðeins til þess hluta aðalkröfu, sem fer fram úr gagnkröfunni.

#### 4. gr.

206. gr. orðist svo:

Þegar ábyrgð er takmörkuð, ábyrgist útgerðarmaður með allt að 1000 frönkum fyrir hverja rúmlest af lestatali skips, þó aldrei með lægri fjárhæð en 150 000 frönkum.

Þegar um bætur fyrir lífs- eða líkamstjón er að ræða, skal ábyrgðarfjárhæð hækka um 2100 franka fyrir hverja rúmlest. Hækkunin skal þó ekki nema lægri fjárhæð en 630 000 frönkum.

Með franka er átt við mynteiningu, sem hefur að innihaldi 65½ milligramm af gulli með 900/1000 skírleika og um ræðir í 3. gr. alþjóðasamþykktar um takmörkun á ábyrgð útgerðarmanna, sem gerð var í Brüssel 10. október 1957. Reikna skal mynteiningu þessa til íslensks gjaldeyris eftir gengi þann dag, sem útgerðarmaður setur tryggingu fyrir ábyrgð sinni, eða, ef trygging hefur ekki verið sett, eftir gengi þann dag, er greiðsla fer fram.

Með lestatali vélknúinna skipa er átt við nettó rúmlestatal að viðbættu því vélarúmi, sem við ákvörðun á nettó rúmlestatali er dregið frá brúttó rúmlestatali. Um önnur skip er með lestatali átt við nettó rúmlestatal.

#### 5. gr.

207. gr. orðist svo:

Kröfum, sem takmarkaðri ábyrgð sæta eftir 205. gr. og stafa af sama atburði, skal fullnægja af ábyrgðarfjárhæðum samkvæmt 206. gr., eins og hér segir:

Greiða skal kröfur vegna lífs- eða líkamstjóns af fjárhæð samkvæmt 2. málsg. 206. gr. Nægi hún ekki til fullrar greiðslu, skulu eftirstöðvar greiddar af fjárhæð samkvæmt 1. málsg. 206. gr. að rétttri tiltölu við aðrar kröfur.

Úthluta skal fjárhæðum samkvæmt 1. og 2. málsg. 206. gr. þannig, að kröfur greiðist að rétttri tiltölu við upphæðir þeirra.

Nú hefur útgerðarmaður greitt að fullu eða að hluta kröfu, sem takmarkaðri ábyrgð sætir eftir 205. gr., eða hann sýnir fram á, að hann muni ekki komast hjá að greiða slíka kröfu síðar, og á hann þá rétt til, að krafan sé talin með, þegar

ábyrgð hans gagnvart öðrum kröfuhöfum er ákveðin, enda hefði verið unnt að koma kröfunni fram á hendur honum hér á landi.

#### 6. gr.

208. gr. orðist svo:

Kyrrsetning til tryggingar kröfu, sem takmarkaðri ábyrgð sætir, verður ekki framkvæmd né henni uppi haldið hér á landi gegn mótmælum útgerðarmanns, ef hann setur tryggingu fyrir allri ábyrgðarfjárhæð ásamt vöxtum og málskostnaði eftir mati dómara. Tryggingin skal koma að notum öllum kröfuhöfum, sem sæta takmarkaðri ábyrgð á kröfum sínum, enda getur enginn þeirra krafizt frekari tryggingar.

Nú hefur útgerðarmaður í því skyni að afstýra kyrrsetningu eða fá hana fellda niður sett tryggingu fyrir lægri fjárhæð en í 1. málsg. getur, en hann óskar síðar að auka trygginguna, svo að hún nægi fyrir allri ábyrgðarfjárhæð, og skal viðkomandi dómstóll þá heimila honum það. Gilda ákvæði 1. málsg. þá um trygginguna, eftir því sem við á.

Þegar útgerðarmaður hefur sett fulla tryggingu samkvæmt 1. eða 2. málsg., á hann rétt til, að hann sé leystur frá sérhverri eldri tryggingu fyrir kröfum, sem umrædd trygging fyrir allri ábyrgðarfjárhæð tekur til.

#### 7. gr.

209. gr. orðist svo:

Nú hefur skip eða önnur eign útgerðarmanns verið kyrrsett til tryggingar kröfu, sem takmarkaðri ábyrgð sætir eftir 205. gr., eða trygging hefur verið sett til að afstýra slíkri kyrrsetningu, og er þá heimilt að fella kyrrsetningu niður eða leysa tryggingu, ef leitt er í ljós, að útgerðarmaður hefur þegar sett fulla tryggingu erlendis fyrir allri ábyrgðarfjárhæð, sbr. 206. gr., enda eigi kröfuhafi aðgang að þeirri tryggingu.

Fella skal niður kyrrsetningu, sem um getur í 1. málsg., og leysa skal tryggingu, sem sett hefur verið til að afstýra slíkri kyrrsetningu, ef fullnægjandi trygging, sem kröfuhafi á aðgang að, hefur þegar verið sett á hafnarstað, eins og hér á eftir segir, í landi, sem gerzt hefur aðili að alþjóðasamþykkt um takmörkun á ábyrgð útgerðarmanna, er gerð var í Brüssel 10. október 1957:

- a. Á hafnarstað þeim, þar sem krafan varð til vegna atburðar, er þar gerðist, eða, hafi atburðurinn ekki gerzt í höfn, á fyrsta hafnarstað, sem skipið kom til, eftir að atburðurinn gerðist.
- b. Á landsetningarstað, ef um kröfu vegna lífs- eða líkamstjóns er að ræða.
- c. Á affermingarstað, ef krafan stafar af spjöllum á farmi.

Ef ekki hefur í upphafi verið sett fullnægjandi trygging fyrir ábyrgð eftir 206. gr., en útgerðarmaður setur síðar fulla tryggingu fyrir því, sem á vantar, ásamt vöxtum og málskostnaði eftir mati dómara, skal beita ákvæðum 1. og 2. málsg., eftir því sem við á.

210. gr. orðist svo:

#### 8. gr.

Útgerðarmaður á þess kost, á hvaða tíma sem er, að leggja undir úrlausn niðurlausnarmanns sjótjóns allt það, sem varðar takmörk ábyrgðar hans eða úthlutun ábyrgðarfjárins. Þó að hann hafi valið þessa leið, getur hver kröfuhafi samt fengið úr því skorið með dómi, hverri fjárhæð krafa hans mundi nema, ef ábyrgð væri ekki takmörkuð. Útgerðarmaður getur og krafizt, að niðurlausnarmaður sjótjóns setji tilteknum kröfuhöfum hæfilegan frest til málshöfðunar.

Niðurjöfnunarmanni sjótjóns er heimilt að kveðja kröfuhafa, með þriggja mánaða fyrirvara hið mesta, til að lýsa kröfum sínum. Getur hann gert það með þeim hætti, sem hann telur bezt henta hverju sinni.

Skýlt er þeim, sem hlut eiga að máli, að veila niðurjöfnunarmanni alla þá fræðslu og afla þeirra sönnunargagna, sem hann telur máli skipta.

Útgerðarmaður ber kostnað af starfi niðurjöfnunarmanns sjótjóns.

Ágreining um réttmæti úrlausnar niðurjöfnunarmanns sjótjóns má bera undir dómstóla.

#### 9. gr.

211. gr. orðist svo:

Nú hefur útgerðarmaður að fullu innt af hendi þá fjárhæð, sem honum var skýlt eftir reglum um takmörkun ábyrgðar, en síðar kemur fram, að aðrir kröfuhafar áttu rétt til greiðslu af ábyrgðarfjárhæðinni, og er hann þá ekki skyldur til meiri greiðslu, enda hafi hann ekki vitað af þessum kröfum, þegar hann greiddi hitt, og ekki verður álitid, að hann hefði fengið vitneskju um þær þrátt fyrir hæfilega eftir-grennslan.

Nú hefur kröfuhafi fengið með þessum hætti fé, sem öðrum bar að réttu, og ber honum þá að greiða viðkomandi aðila hina ofteknu fjárhæð, enda hafi hann haft vitneskju um kröfu umrædds aðila, þegar hann tók við fénu.

#### 10. gr.

212. gr. orðist svo:

Ákvæðum um takmörkun á ábyrgð útgerðarmanns skal beita, eftir því sem við á, þegar ábyrgð á kröfum, sem í 205. gr. getur, hvílir á eiganda skips, afnotahafa, farmsamningshafa eða umráðamanni. Sama er um ábyrgð, sem hvílir á leiðsögumanni, skipstjóra, skipverja eða öðrum, sem til starfs eru ráðnir hjá útgerðarmanni, eiganda skips, afnotahafa, farmsamningshafa eða umráðamanni, enda hafi ábyrgð á þá fallid í sambandi við framkvæmd á umræddu starfi þeirra, og skiptir ekki máli, þó að hlutaðeigandi hafi fellt á sig ábyrgð með yfirsjónum eða vanrækslu í starfi.

Samtala þeirra fjárhæða, sem ábyrgð útgerðarmanns og annarra aðila samkvæmt 1. málsg. takmarkast við, skal um kröfur, sem stafa af sama atburði, ekki fara fram úr fjárhæðum þeim, sem ákveðnar eru í 206. gr.

#### 11. gr.

213. gr. orðist svo:

Beita skal ákvæðum kafla þessa, þegar krafizt er takmörkunar á ábyrgð fyrir íslenskum dómstóli.

#### 12. gr.

214. og 215. gr. falla úr gildi.

Fyrir „213. gr.“ í 2. málsg. 222. gr., 2. málsg. 223. gr. og 229. gr. komi: 211. gr.

#### 13. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Kröfur, sem stofnast hafa fyrir gildistöku laganna, skal dæma eftir eldri lögum.

#### Greinargerð.

Frumvarp þetta er flutt af því tilefni, að ríkisstjórnin telur nauðsynlegt vegna íslenskra hagsmuna, að Ísland gerist aðili að alþjóðasamþykkt um takmörkun á ábyrgð útgerðarmanna, sem gerð var í Brüssel 10. október 1957. Er jafnframt þessu

frumvarpi borið fram annað frumvarp um heimild til handa ríkisstjórninni til að staðfesta greinda alþjóðasamþykkt fyrir Íslands hönd. En breyting á núgildandi ákvæðum siglingalaga um takmarkaða ábyrgð útgerðarmanna er skilyrði fyrir því, að Ísland geti gerzt aðili að henni.

**Siglingalögin nr. 56 30. nóvember 1914**, sem giltu til ársins 1963, voru þýðing á dönskum siglingalögum frá 1892. Um takmörkun á ábyrgð útgerðarmanna voru lög in samræmi við siglingalög Norðurlandarríkjanna Danmerkur, Noregs og Svíþjóðar, er sett höfðu verið á árunum 1891—1893. Aðalreglan var sú, að á tilteknum kröfum, sem stofnuðust vegna útgerðar skipa, báru útgerðarmenn aðeins ábyrgð með skipi og farmgjaldi, en ekki öðrum eignum.

**Hinn 25. ágúst 1924 var í Brüssel sett alþjóðasamþykkt um takmörkun á ábyrgð útgerðarmanna.** Var þar ákveðið, að hinar takmörkuðu sjókröfur skyldu útgerðarmenn ábyrgjast með verði skips, að viðbættum 10%, sem kæmi í stað farmgjalds. Ábyrgð skyldi þó ekki fara fram úr 8 sterlingspundum fyrir hverja rúmlest skips, þegar eingöngu væri um eignatjón að ræða, og ekki fram úr 16 sterlingspundum fyrir rúmlest, þegar jafnframt eða eingöngu kæmu til bætur fyrir lífs- eða líkamstjón.

Norðurlandabjóðirnar Danmörk, Noregur og Svíþjóð gerðust aðilar að Brüsselsamþykktinni frá 1924. Breyttu þær á árunum 1928 og 1929 siglingalögum sínum til samræmingar við ábyrgðarreglur hennar. Ísland gerðist hins vegar aldrei aðili að þessari samþykkt, en með núgildandi siglingalögum nr. 66 frá 1963 voru ákvæði um takmörkun á ábyrgð útgerðarmanna samræmd reglum samþykktarinnar og þágildandi Norðurlandalögum. Þó var ekki tekin upp í siglingalögin reglan um, að ábyrgðin takmarkaðist við 8 eða 16 sterlingspund fyrir rúmlest. Samkvæmt 206. gr. siglingalaganna er aðalreglan sú, að útgerðarmaður ber ábyrgð á hinum takmörkuðu sjókröfum með verði skipsins að viðbættum 10%, þegar bæta skal eignatjón, en með tvöfaldri þeirri fjárhæð, þegar jafnframt eða eingöngu skal bæta lífs- eða líkamstjón.

**Ný alþjóðasamþykkt um takmörkun á ábyrgð útgerðarmanna var gerð í Brüssel 10. október 1957.** Þar er í tveimur mikilsverðum atriðum vikið frá reglum alþjóðasamþykktarinnar frá 1924:

1. Kröfum þeim, sem útgerðarmenn bera takmarkaða ábyrgð á, er fækkað að miklum mun, sbr. umsögn um 3. grein hér á eftir.

2. Felld er algerlega niður reglan um, að útgerðarmenn ábyrgist sjókröfurnar takmarkað við verð skips, að viðbættum 10%. Í stað þess er haldið reglunni um ábyrgð með tiltekinni fjárhæð fyrir hverja rúmlest skips, en þó þannig breyttri, að í stað 8 og 16 sterlingspunda komi 1000 frankar fyrir rúmlest, þegar eingöngu er um eignatjón að ræða, en til viðbótar 2100 frankar fyrir rúmlest (alls 3100 frankar), þegar jafnframt eða eingöngu er um að tefla bætur fyrir lífs- eða líkamstjón.

Franki sá, sem notaður er samkvæmt samþykktinni við ákvörðun ábyrgðar, er tiltekin gullmynt (Poincaré-franc), sem tilheyrir ekki myntkerfi neinnar þjóðar og má því ekki blanda saman við franskan franka. Hér er um mynteiningu að ræða, sem innihalda skal 65.5 milligrömm af gulli með 900/1000 skírleika. Eru 1000 slíkir frankar taldir jafngilda um 24 sterlingspundum. Eftir núverandi gengi íslenzkrar krónu gagnvart sterlingspundi samsvarar því einn franki sem næst kr. 2.90. Ef um ábyrgð samkvæmt samþykktinni er tekið sem dæmi 1000 rúmlesta skip, verður hámark hinnar takmörkuðu ábyrgðar útgerðarmanns um 24 000 sterlingspund (um 2 900 000 krónur), þegar bæta skal eignatjón eingöngu, en um 74 400 sterlingspund (tæpar 9 000 000 krónur), þegar jafnframt eða eingöngu er um að ræða bætur fyrir lífs- eða líkamstjón. Auðsætt er, að hámark ábyrgðar verður hér lægra en samkvæmt núgildandi lögum, þar sem miðað er við tvöfalt verð skips að viðbættum 10%. Hér er þó aðgætaandi, að eftir samþykktinni koma færri kröfur til að keppa um greiðslu af hinni takmörkuðu ábyrgðarfjárhæð en eftir gildandi lögum, eins og sjá má af umsögn um 3. gr. frv.

Við gerð Brüsselsamþykktarinnar 1957 þótti nauðsyn bera til, að ákveðið yrði tiltekið lágmark ábyrgðarfjárhæðar, þegar um smáskip væri að tefla. Varð þá annars vegar að taka tillit til, að útgerðarmönnum slíkra skipa yrði ekki íþyngt um of um váttryggingarkostnað, og hins vegar, að líta til þess, að þeir, sem fyrir tjóni yrðu af völdum skipanna, ættu aðgang að hæfilegum bótum. Niðurstaðan varð sú, að sett var í samþykktina ákvæði um, að skip undir 300 rúmlestum skuli við ákvörðun ábyrgðar sæta sömu kjörum og 300 rúmlesta skip. Með viðbótar-ákvæði í fundargerð var aftur á móti ákveðið, að þáttökuríkin geti undanþegið sig þessu ákvæði, og er þeim þá frjálst að haga þessu í löggjöf sinni með öðrum hætti. Hafa mörg þáttökuríki, þar á meðal fyrrgreind Norðurlandaríki, notað sér undanþáguheimildina. Þegar Norðurlandaríkin breyttu siglingalögum sínum árið 1964 til samræmis við Brüsselsamþykktina, var lágmark ábyrgðarfjárhæðar vegna eignatjóns eingöngu ákveðið 150 000 frankar (sem svarar til 435 000 ísl. kr.), og er þá miðað við, að skip undir 150 rúmlestum sæti sömu reglum og væru þau 150 rúmlestir. En þegar bæta skal lífs- eða líkamstjón, fylgja norrænu lögín Brüsselsamþykktinni, að því er tekur til aukningar ábyrgðarfjárins, og er þá miðað við 300 rúmlestir, enda þótt um minni skip sé að ræða. Nemur aukningin þá minnst 630 000 frónkum, en samanlagt nema ábyrgðarfjárhæðirnar 780 000 frónkum (um 2 260 000 ísl. kr.). Í frumvarpinu er í þessu efni fylgt þeirri leið, sem umrædd Norðurlandaríki hafa farið, sbr. lágmarksfjárhæðir þær, sem gert er ráð fyrir í 1. og 2. málgr. 4. gr. um breytingu á 206. gr. siglingalaganna.

Í Brüsselsamþykktinni 1957 er aðildarríkjum áskilinn réttur til að láta ríki, sem standa utan samtakanna, sæta verri kjörum um ábyrgð á sjókröfum en leiða mundi af ákvæðum samþykktarinnar. Þegar athugað er, að skaðabótakröfur vegna tjóns af völdum íslenzkra skipa, sem um kann að vera dæmt erlendis, geta numið stórfelldum fjárhæðum, þá væri mjög viðurhlutamikið fyrir Ísland að standa utan umræddra alþjóðlegra samtaka. Ekki verður annað séð en að ábyrgðarreglur samþykktarinnar séu efnislega sanngjarnar og hagkvæmar. Innganga í samtökin mundi skipa Íslandi í flokk með þeim löndum, sem héðan eru mestar samgöngur við á sjó, þar á meðal Norðurlandaríkjunum og Englandi. Einnig er á það að líta, að á yfirstandandi öld hefur verið stefnt að samræmingu norrænnar löggjafar, þar sem því verður við komið, og væri þá spor aftur á bak, ef Ísland viki í siglingalöggjöf sinni í mikilsverðum atriðum frá reglum, sem gilda annars staðar á Norðurlöndum.

Um einstakar greinar frv. skal eftirfarandi tekið fram:

#### Um 1. gr.

Samkvæmt 1. gr. (4) (a) í Brüsselsamþykktinni 1957 taka ákvæði hennar um takmarkaða ábyrgð ekki til sjóttjónsframlaga úr hendi útgerðarmanns, sbr. og umsögn um 3. gr. frv. Verður því til þess að ná samræmi við samþykktina að fella niður 1. málgr. 192. gr. siglingalaganna. Hins vegar helzt takmörkuð ábyrgð farmeigenda á sjóttjónsframlögum þeirra.

#### Um 2. gr.

Þar sem ákvæði Brüsselsamþykktarinnar um takmarkaða ábyrgð ná ekki til björgunarlauna vegna björgunar á skipi, sbr. áður tilvitnaða 1. gr. (4) (a), verður að breyta 6. málgr. 199. gr. siglingalaganna til samræmis við það. Um ábyrgð eigenda farms á björgunarlaunum er haldið reglu gildandi laga um, að ábyrgðin er takmörkuð við muni þá, sem björgun tekur til.

#### Um 3. gr.

Um 1. málgr. Hér eru greindir þeir kröfuflokkar, sem takmarkaðri ábyrgð skulu sæta samkvæmt frv. Eru ákvæðin um þá samræmd reglum 1. gr. (1) í Brüssel-

samþykktinni. Eins og fyrr var getið, er kröfum með takmarkaðri ábyrgð fækkað að miklum mun frá því, sem nú gildir.

Nú á dögum er það orðin almenn skoðun réttarfræðinga, að ekki beri að takmarka ábyrgð manna, hvorki útgerðarmanna né annarra, á kröfum, sem unnt er með sanngirni að ætlast til, að þeir váttryggi sig fyrir. Þá fyrst er ástæða til að takmarka ábyrgðina, þegar kröfufjárhæðir, t. d. vegna stórslysa, fara fram úr venjulegum váttryggingarfjárhæðum. Sumar kröfur hafa og verið gerðar háðar takmarkaðri ábyrgð af þeim sökum, að útgerðarmaður átti þess yfirleitt ekki kost að fylgjast með stofnun þeirra, svo sem þegar skipstjóri gerði samninga fyrir hönd útgerðarmanns samkvæmt stöðumboði sínu utan heimilis skipsins, en á þessu hafa orðið breytingar vegna hinna víðtæku fjarskiptasambanda nú á dögum. Með þetta í huga voru í Brüsselsamþykktinni 1957 felldir burtu kröfuflokkar þeir, sem í samræmi við Brüsselsamþykktina 1924 voru teknir upp í 3., 4., 6., 7. og 8. tölulið 205. gr. sigll. 1963. Þó má ekki líta svo á, að allar kröfur, sem í töluliðum þessum greinir, skuli nú sæta ótakmarkaðri ábyrgð, því að tilteknar kröfur samkvæmt þeim munu nú falla undir ákvæði um takmarkaða ábyrgð í 1. gr. Brüsselsamþykktarinnar og 3. gr. frv., sbr. 1. og 3. tölulið þeirrar greinar samanborið við 3. tölulið 205. gr. sigll. Ljóst er hins vegar, að kröfur samkvæmt 4. tölulið 205. gr. siglingalaganna, sem rísa af því, að tilgreiningar í farmskírteini eru rangar eða ófullnægjandi, kröfur samkvæmt 6. tölulið um björgunarlaun og kröfur samkvæmt 7. tölulið um framlög til sameiginlegs sjóttjóns skulu sæta ótakmarkaðri ábyrgð, svo og kröfur eftir 8. tölulið, sem stafa af skuldbindingum skipstjóra samkvæmt stöðumboði hans utan heimilis skipsins.

Í ákvæðum 3. gr. um takmarkaða ábyrgð er ekki tekin afstaða til þess, hvaða atvik valdi stofnun kröfu. Um það fer eftir ákvæðum siglingalaganna og öðrum gildandi réttarreglum. En þegar stofnast hefur krafa á hendur útgerðarmanni vegna atvika, sem hann ber ábyrgð á, og krafa stafar af tjóni, sem um ræðir í 1.—5. tölulið, þá skal ábyrgðin vera takmörkuð.

Í 1. tölulið 3. gr. ræðir í fyrsta lagi um bótakröfur vegna lífs- eða líkamstjóns manna, sem á þeim tíma, er slys ber að höndum, eru staddir á skipi til að fylgjast með því. Tekur þetta bæði til farþega, sbr. 1. gr. (1) (a) Brüsselsamþykktarinnar, og áhafnar skips, sbr. 1. gr. (4) (b) samþykktarinnar og umsögn um 2. málgr. 3. gr. frv. En reglan nær og til annarra manna, sem hvorki teljast til farþega né skipshafnar, en eiga að fylgjast með skipi, t. d. hafnsögumanns. Í öðru lagi ber útgerðarmaður takmarkaða ábyrgð á tjóni á munum, sem í skipi eru. Hér er átt við hvers konar eignir í skipi, þar á meðal farm, farangur farþega og eignir skipverja.

Í 2. tölulið er fjallað um bótakröfur vegna tjóns á mönnum eða munum af völdum manna, sem á skipi eru. Hér er haft í huga tjón á mönnum eða munum, sem eru utan skipsins, þegar slys verður. Þar undir fellur því tjón, sem skip veldur á öðru skipi með ásiglingu, tjón á mönnum eða munum í landi o. s. frv.

Í 3. tölulið eru teknar kröfur, sem stafa af siglingu skips eða standa í beinu sambandi við venjulegan rekstur þess, svo og kröfur, sem eiga rót sína að rekja til flutnings á farmi eða farþegum, eins og nánar segir í töluliðnum. Oft mundi tjón, sem hér greinir, falla undir 1. eða 2. tölulið. Ákvæði 3. töluliðs mun einkum fá sjálfstæða þýðingu, þegar tjón, sem útgerðarmaður ber ábyrgð á, verður af völdum aðila, sem ekki er á skipinu.

Bótakröfur samkvæmt 4. tölulið eru hér greindar til samræmis við 1. gr. (1) (c) samþykktarinnar, en munu væntanlega einnig falla undir ákvæði 2. eða 3. töluliðs.

Kröfur samkvæmt 5. tölulið svara til krafna, sem um getur í 5. tölulið 205. gr. siglingalaganna 1963, að því viðbættu, að teknar eru með kröfur, sem stofnast vegna skyldu til að gera óskaðlegt skip, sem yfirgefið hefur verið.

Um 2. málgr. Í löggjöf sumra ríkja, þar á meðal annarra Norðurlandarákja en Íslands, hefur verið upp tekin sú regla, að útgerðarmenn skuli bera ótakmarkaða

ábyrgð á kröfum vegna lífs- eða líkamstjóns manna, sem á skip eru ráðnir. Hér á landi hafa slíkar kröfur alltaf sætt takmarkaðri ábyrgð, og þykir viðurhlutamikið að breyta þeirri reglu, þegar litið er til þess, hversu ófyrirsjáanlega háum fjárhæðum slíkar kröfur geta náð, t. d. þegar skip ferst með allri áhöfn og atvik liggja svo til, að útgerðarmaðurinn verður bótaskyldur. Ákvæði 2. málsgr. er hins vegar sett til að fullnægja reglum í 1. gr. (4) (b) Brüsselsamþykktarinnar 1957, en samkvæmt þeim ber aðildarríkjum að beita ábyrgðarreglum erlends aðildarríkis um bótakröfur vegna lífs- eða líkamstjóns manns, sem á skip er ráðinn, ef starfsamningur hans á undir löggjöf hins sama erlenda ríkis, enda verði ábyrgðin þá annaðhvort ótakmörkuð eða taki til hærri fjárhæða en um ræðir í 3. gr. samþykktarinnar, sbr. 1. og 2. málsgr. 4. gr. frv.

Um 3. málsgr. Í 2. málsgr. 205. gr. siglingalaganna er sú regla, að ákvæði um takmarkaða ábyrgð útgerðarmanns nái ekki til krafna, sem stafa af yfirsjónum eða vanrækslu hans sjálfs, nema hann sé jafnframt skipstjóri og krafa eigi rót sína að rekja til yfirsjónar eða vanrækslu hans við stjórn tök skips. Hér er reglan um takmarkaða ábyrgð rýmkuð þannig, að hún er látin taka til allra krafna, sem falla á hendur útgerðarmanni vegna yfirsjóna hans eða vanrækslu í starfi á skipi, þegar hann gegnir þar skipstjóra- eða skipverjastarfi.

Um 4. málsgr. Ákvæði þessarar málsgr. er nýmæli, sem upp er tekið til samræmis við söms konar ákvæði í siglingalöggjöf annarra Norðurlandþjóða.

#### Um 4. gr.

Í almennri umsögn um frumvarpið hér á framan hefur verið rætt um ákvæði þessarar greinar, og vísast til þess. Eins og þar greinir, er hámark ábyrgðar útgerðarmanna ákveðið í sérstakri gullmynt, sem nefnd er franki. Gerð var athugun á því, hvort ekki væri unnt að miða við ísl. krónu í stað franka og reikna þá krónu eftir gullgildi, þannig að ábyrgðarfjárhæðir eftir íslenskum lögum yrðu hinar sömu og eftir samþykktinni. En það var sameiginlegt álit hinna norrænu siglingalaganefnda, sem fjölluðu um samræmingu norrænu laganna við Brüsselsamþykktina 1957, að aðildarríkjum að samþykktinni væri óheimilt að ákveða í lögum sínum hámark ábyrgðar með öðrum hætti en gert er í samþykktinni sjálfri, þ. e. miðað við franka með gullinnihaldi, eins og þar segir. Eru ábyrgðarfjárhæðir því ákveðnar í frönskum í 4. gr., svo sem og er gert í siglingalögum annarra Norðurlandarákja.

#### Um 5. gr.

Í 1. málsgr. kemur fram, að hámark ábyrgðar eftir 4. gr. tekur hverju sinni til krafna, sem stafa af sama atburði (distinct occasion samkvæmt 2. gr. (1) Brüsselsamþykktarinnar). Ef fleiri en einn slíkan atburð, sem hefur bótaskyldu í för með sér, ber að höndum, verður útgerðarmaður ábyrgur með hámarks fjárhæð samkvæmt 4. gr., að því er tekur til krafna vegna hvers einstaks atburðar.

Ákvæði 2. málsgr. svara til fyrirmæla í 2. málsgr. 209. gr. siglingalaganna. Kröfur vegna eignatjóns skulu aldrei njóta greiðslu af aukningu ábyrgðarfjárhæðar samkvæmt 2. málsgr. 4. gr. Aftur á móti geta kröfur vegna lífs- eða líkamstjóns hlotið greiðslu af ábyrgðarfjárhæð samkvæmt 1. málsgr., ef fjárhæð 2. málsgr. hrekkur ekki til fullrar greiðslu þeirra. Skal þá greiða eftirstöðvarnar að rétttri tiltölu við eignatjónskröfur. Og þó að ekki sé um neinar eignatjónskröfur að ræða, skulu eftirstöðvar umræddra krafna vegna lífs- eða líkamstjóns greiddast af ábyrgðarfjárhæð samkvæmt 1. málsgr. 4. gr., ef á þarf að halda.

#### Um 6. gr.

Grein þessi fjallar um tryggingar, sem settar eru hér á landi til að afstýra kyrrsetningu, fá kyrrsetningu fellda niður eða eldri tryggingar leystar. Reglur þess-



ar gilda aðeins um kyrrsetningar eða tryggingar fyrir kröfum með takmarkaðri ábyrgð, en eru óviðkomandi því, þegar gengið er að skipi eða öðrum eignum útgerðarmanns til fullnægingar kröfum með ótakmarkaðri ábyrgð, enda þótt tryggðar séu með sjóveði. Þá fer um setningu tryggingar til að afstýra kyrrsetningu eftir ákvæðum 13. gr. laga nr. 18 frá 1949.

Með orðunum „allri ábyrgðarfjárhæð“ í 6. gr. er átt við samanlagðar fjárhæðir eftir 1. og 2. málsgr. 4. gr. Þó mun nægilegt, að trygging sé sett aðeins fyrir hámarki fjárhæðar eftir 1. málsgr., ef ljóst er, að tjón hefur einungis orðið á eignum og að ekki muni koma fram kröfur vegna lífs- eða líkamstjóns.

#### Um 7. gr.

Hér ræðir um tryggingu, sem sett hefur verið erlendis fyrir ábyrgðarfjárhæðum samkvæmt 1. og 2. málsgr. 4. gr.

Samkvæmt 1. málsgr. er dómara heinilt, en ekki skylt, að verða við kröfu útgerðarmanns um, að kyrrsetning skuli ekki framkvæmd, kyrrsetning felld niður eða eldri trygging leyst, þegar full trygging hefur verið sett í ríki, sem annaðhvort er ekki aðili að Brüsselsamþykktinni 1957 eða trygging hefur verið sett í aðildarríki, án þess að hún fullnægi skilyrðum 2. málsgr. um tryggingarstað.

Eftir 2. málsgr. er dómara skylt að verða við kröfum útgerðarmanns, slíkum sem að framan greinir, þegar full trygging, sem kröfuhafi á aðgang að, hefur verið sett á hafnarstöðum þeim, sem greindir eru í stafliðunum a, b og c. Liggur hér sem ella undir dómara að meta, hvort trygging teljist fullnægjandi.

#### Um 8. og 9. gr.

Greinar þessar svara með óverulegum breytingum til 211. og 213. gr. siglingalaganna 1963.

#### Um 10. gr.

Í 1. málslíð 1. málsgr. er svo mælt, að reglum um takmarkaða ábyrgð skuli einnig beita, þegar kröfur, sem í 205. gr. getur (3. gr. frv.), falla á eiganda skips (sem ekki er jafnframt útgerðarmaður þess), afnotahafa, farmsamningshafa eða umráðamann. Hér eru taldir fleiri aðilar en í nágildandi 205. gr. siglingalaganna, og er tilætlunin með ákvæðinu að setja um það öruggar reglur, að hver sá, sem í stað útgerðarmanns hefur forstöðu um rekstur skips, skuli hafa sömu heimild sem hann til að takmarka ábyrgð sína.

Þá er í 2. málslíð 1. málsgr. það nýmæli, að ábyrgð, sem falla kann á hafn-sögumann, skipstjóra, skipverja eða aðra, sem til starfs eru ráðnir hjá útgerðarmanni eða öðrum, sem hafa forstöðu um rekstur skips, skuli vera takmörkuð, enda hafi krafa stofnast í sambandi við framkvæmd á umræddu starfi þeirra. Mundi þetta m. a. koma til greina, þegar útgerðarmaður hefur þegar greitt kröfu, en gerir framkröfu á hendur þeim, sem tjóni hefur valdið.

#### Um 11. gr.

Í sambandi við fyrirmæli þessarar greinar er rétt að benda á, að skirskotunin til ákvæða „kafla þessa“ nær m. a. til hinnar alþjóðlegu einkaréttarreglu í 2. málsgr. 3. gr., og ber því, þó að mál sé rekið fyrir íslenskum dómstóli, að beita henni, þegar skilyrði til þess eru fyrir hendi.

#### Um 12. og 13. gr.

Þarfnast ekki skýringar.