

# Frumvarp

til

**siglingalaga.**

(Lagt fyrir alþingi 1912.)

Fyrsti kapituli.

**Um skip.**

1. gr.

Þau ein skip geta talist íslensk, sem að tveim þriðju hlutum minst eru eign innborinna manna, sem ekki eru þegnar annars konungs, eða þeirra manna, sem eru heimilisfastir á Íslandi eða í Danmörku. Nú er skip hlutafjelds eign, og á stjórn þess þá að fullnægja skilmálum þeim, sem settir eru hér að framan, enda sje hún heimilisföst á Íslandi eða í Danmörku og heimilisfang fjeldsins þar.

2. gr.

Halda skal opinbera skrá yfir íslensk skip, með þeim takmörkunum og eftir þeim nánari reglum, sem lög um skrásetning skipa ákveða, og skal á skránni tilgreina það, sem með þarf til þess, að skip verði einkent, og skal hún veita fulla vitneskju um eignarráð á skipi og útgerð þess.

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 ræður heimili útgerðarstjóra sju útgerðarmenn fleiri. Heimili skipsins skal letráð á það skýrum stöfum.

4. gr.

Í lögum þessum er skip talið óbætandi hvort sem talið hefir verið með löglegri skoðunargerð, að engri aðgerð verði viðkomið, eða þá ekki á þeim

stað, þar sem skipið þá er, nje á neinum stað, sem færa má skipið til, eða þá að metið hefur verið á fyrgreindan hátt, að skipið sje ekki þess vert, að það sje bætt.

## Annar kapituli.

### Um rjettindi yfir skipum.

#### 5. gr.

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

Sjólánsveð er þó undanþegið þessum ákvörðunum.

#### 6. gr.

Nú er eigandi skips sviftur fjárforræði, og skal þá þinglesa fjárforræðissviftunguna 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 i skipaskrá umdæmisins skal getið þeirra skjala, sem þinglesin hafa verið viðvikjandi skipinu samkvæmt 5. og 6. gr., og vitnað til veðmálabókanna; koma skrárnar i stað fasteignaregistursins. Ef skipið er ekki skrásett á skipaskrá, skal þinglestursins getið i dálki skipsins á smáskipaskránni eða fiskiskipaskránni.

#### 9. gr.

Natnbreyting á skipi og flutning þess i 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 skrásetningarstjórnin i því umdæmi, sem skipið var skrásett i, sjá um, að skrásetningarstjórnin i því umdæmi, sem skipið er flutt i, sjeu send eftirrit af öllum eignarhaftaskjölum, sem þinglesin hafa verið um skipið, og ber skrásetningarstjórnin i 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 sinu, ef þau eru skrásett hjer á landi samkvæmt 5. og 6. gr., innan 3 mánaða frá bráðabirgða- eða — ef skipið hefur ekki verið skrásett til bráðabirgða — fullnaðarskrásetningu skipins í íslensku skipaskrárnar.

11. gr.

Nú missir skip rjett til að sigla undir dönsku flaggi, eða er af öðrum ástæðum strykað 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 strykað út úr skipaskránni.

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 gerða samninga útgerðarmanns eða gerða 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 lje fyrir þessar sakir, og bæti honum aftur sá, er skaða vann.

14. gr.

Nú er fjelagsútgerð á skipi, og koma þá skuldbindingar allar, sem hvila á fjelögum sem sjálfskuld, á þá að eins að rjettu hlutfalli 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 skrásetningarskyllt, 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 að 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 sjerstököm 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 hálf 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 lögætar, 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. Skyllt 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 hugaðar verulega ólíkar farir eða flutningar eða nýjar veiðiaðferðir, svo og ef ráða skal skipstjóra eða setja hann frá eða bæta skip að mun.

19. gr.

Heimilt skal jafnan fjelögum þeim, sem meira eiga en hálf skip, að setja útgerðarstjóra frá.

20. gr.

Skyllt 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 almanaksar hvert áður mánuður sje liðinn frá lokum ársins.

21. gr.

Nú eru gerð reikningsskil, og er þá útgerðarstjóra skyllt að senda reikn-

ingana 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 hann þó ekki sakaður um misreiknun eður svik, 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 rjettu hlutfalli 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 láns sali 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. kapitula, svo og fyrir eldra samningsveði í öllu skipi; en hafin skal málssókn til lúkningar kröfunni áður ár sje hðið frá því er hann greiddi fjeð, missi ella veðsins.

#### 23. gr.

Nú er skipinu ráðin ný för eður ráðnar bætur á því að lokinni för og krafid framlaga til og einhver fjelagsmanna hefur ekki lagt þeim samþykktum atkvæði sitt, og skal honum þá heimilt að segjast úr þeim framlögum með því að láta af hendi sinn hlut í skipi endurgjaldslaust, svo framarlega sem ekki hvila sjerstök eignarhöft á hluta hans. Nú vill hann neyta þessarar heimildar, og skal hann þá skýra útgerðarstjóra frá því brjeflega svo snemma, að útgerðarstjóri víti það áður 8 dagar sje liðnir frá því er samþykktin 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 rjettu hlutfalli 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 rjettu hlutfalli við eign þeirra í skipi.

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

#### 25. gr.

Ekki slitur það samúterð skips þótt skipshlutur verði eign annara manna eða fjelagsmaður deyi, verði sveltur fjárforráðum eða gjaldþrota.

Heimilt er fjelagsmanni að selja hlut sinn öðrum mönnum án samþykkis sameigenda hans, og ekki eiga þeir útlausnarrjett þess hlutar nje forkaupsrjett á honum. Þó er ólögmet sala skipshlutar nema allir fjelagsmenn samþykki, og

þó nauðungarsala sje, ef sú sala sviftir skipið heimild til skrásetningar á íslensku skipaskrána.

Verði skipshlutar eign manns, sem ekki hefur rjett til þess að eiga íslenskt skip, sbr. 1. gr., á hver fjelagsmaður rjett á að krefjast sölu þess skipshlutar 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 fylgja.

#### 26. gr.

Nú verður maður eigandi skipshlutar, og eignast hann þegar gagnvart meðeigendum rjett þann og bindst skyldum þeim, sem bera rjettum sameignarmanni. Hlíta skal hann og svo sem formaður hans samþykktum þeim, er skipseigendur gerðu áður hann varð eigandi, svo og öðrum framkvæmdum þeim, er þeir höfðu hafið þá, og svo þeim skyldum, er þeim fylgja. 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 hálf 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 hann sannar, að útgerðarsamningurinn hafi verið verulega rofinn, eða gengið að öðru á rjett hans í framkvæmdum eða forstöðu sameignarinnar;
3. ef það kemur í ljós við lok farar 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 samútgerðar skera úr.

## Fjórti 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.

#### 30. gr.

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

#### 31. gr.

Skipstjóri annast um það, áður ferð sje hafin, 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 vjelanaudsynjar, ef það er gufuskip. Skytt er honum og að annast um, að lögboðin bendingaáhöld og björgunartæki, sæbrjef og siglingaverkfæri sjeu á skipi.

Skytt er honum að annast um, að skip sje ekki offermt og farmur vel búlkaður, og til að tryggja hann sje sjeð fyrir nægu refli, undirbreiðum, hlerum, skorðum o. s. frv., og að lestarop sjeu tryggilega lukt og fleiguð. Verði farmur fluttur á þilfari, skal tryggilega um hann búið, og svo settur, að hann hindri ekki að mun athafnir skipverja. Fari skipið með seglfestu, annast skipstjóri um, að hún sje sæmileg að nægð 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 hafn-sögumaður 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 beðið að skaðlausu, skal skipstjóra skylt að sjá fyrir nauðsyn skipsins, einkanlega að setja fyrir skipið til bráðabirgða stýri-mann 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 að þörf-um og að brautför skips dragist ekki að því loknu. Ekki má hann nauðsynja-laust vikja skipinu af rjettri leið á ferð þess nje dvelja það á annan hátt.

37. gr.

Skyllt er skipstjóra að gera alt það, er hann má, til að halda skipi sjó-færu á för. Nú hefur skip tekið grunn, eða annað að borið, svo að ætla má, að skip hafi meiðst, og er skipstjóra þá skylt að láta rannsaka það, þar sem það verður fyrst gert.

38. gr.

Skyllt er skipstjóra að kynna sjer ákvæði og fyrirmæli um siglingar, er honum ber að gæta á viðkomustöðum á för 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.

Leiðarbók skulu hafa öll kaupskip, sem eru í utanlandssiglingum. Öll fiskiskip, sem eru meira en 30 tonn að rúmmáli, skulu hafa fiskiveiðaleiðar-bók. Gufuskip hafi að auki sjerstaka vjelarbók. Konungur setar nánari regl-ur um tilhögun og löggilding bókana. Þegar skip er afgreitt úr höfn innan-lands, skal sýna leiðarbókina lögreglustjóra og skrifar hann ókeypis í bókina vottorð um það, að hún var sýnd.

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 og á fiskiveiðum 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 skata 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 allt það, er við ber á förinni, og hvað annað það, er útgerðarmönnum er gagn að vita eður eigendum farms eður vátryggjendum eður öðrum þeim mönnum, er förin 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 trestað, 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 búíð, hvort aðrir unnu en skipverjar, djúpmál skipsins á skut og stafni og ásigkomulag þess að öðru leyti, er það ljét 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; nær skipið lætur út, kemur til hafnar eða flytur sig þar; um vind, veðurfar, stöðu loftvogar, strauuma, 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.

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

Í fiskiveiðaleiðarbókina skal sjerstaklega skrá fiskimiðin, hvenær skipið kom þangað, hve lengi það dvaldi á hverju miði, dýpi, botnlag, veðráttu og tölu og tegund fiskjarins, sem veiddist.

#### 43. gr.

Þegar leiðarbók er skrifuð til enda eða verður ekki notuð annars vegna, fær skipstjóri til 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 slik bókarskifti ber rjettu yfirvaldi að rannsaka það, hvort hirðu-

samlega 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, svo og ef skipið mætir 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 hlut. Geta skal í leiðarbók nær hún var færð yfirvaldi og um þá rannsókn, er fram fór.

Ákveða má með konunglegri tilskipun linkind 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 lögmetra hagsmuna sinna að gæta. Geyma skal leiðarbækur alskrifadar ekki skemur en tvö ár eftir það er för var á enda. Nú ris dómssmál og snertir það förina, 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 atrit 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.

#### 46. gr.

Lestist skip á för, svo bæta verði að mun eða dvelja það um hríð, er skipstjóra skylt að láta lögmetra matsgerð fram fara. Skulu matsmenn

lita 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 koma fram för sinni.

Nú spillist farmur að mun á för, eða ráða má af likum, að hann sje svo á sig kominn, að nauðsyn beri til að afferma skipið, eða hjálpa farmi við á annan veg, eða verður að ryðja 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 slik matskvaðning er ekki tíðkuð, skal skipstjóri afla sjer yfirlýsinga skynbærra manna.

#### 17. gr.

Hvar þar sem grunur getur leikið á því, að skemdunum hafi valdið mistellur við hleðsluna, umbúnaðinn, lestarop vanlukt og annað þess háttar, skal kveðja til skoðunarmenn að sjá lestarúm opnuð og skip affermt. Ef óttast má, að góssi hafi spilst á för, skal skipstjóri krefjast skoðunargerðar áður en góssið er fengið i hendur viðtakanda.

#### 48. gr.

Ef skip kemst i sjávarháska, er skipstjóra skylt að gera alt, sem hann má, til hjargar skipinu, og má ekki hverfa frá því meðan nokkur von er um björg þess. Ef engin er hjargarvon en háskinn svo vis, að það eitt sje til að hverfa frá skipi, þá er honum skylt einkanlega að annast björgun leiðarbóka 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 i bága við lög á þeim stað, eða sjerstakur björgunarsamningur sje til fyrirstöðu. Skrifað skal nákvæmlega hverju bjargað er, svo og tala 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 og geymslu, og vottar með nafni sinu, að rjettir sje.

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.

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

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 þrifa skip sem titt 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 för, og skulu þeim þá goldnar sanngjarnar bætur þess.

Í nefndri reglugerð skal og nákvæmar kveðið á um herbergi skips-hafnar á skipi.

51. gr.

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

52. gr.

Drýgi skipverji eða farþegi glæp, sem opinber málsókn liggur við, og skipið er ekki i 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 i landi eða landhelgi annars rikis, og skal þá sú rannsókn því að eins fram fara, að yfirvöld á þeim stað reki ekki málið. Skýrslur og vitnisburði skal skrifa i leiðarbók eða skrá á annan hátt, ef leiðarbók er ekki, og þeirra fyrirmæla gætt, sem getur i 108. gr.

Skipstjóri gætir þess, ef hann má, að sakborningur hverfi ekki á braut 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 i utanrikis höfn, þar sem er danskur konsull, 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 i hendur staðfest eftirrit af rannsóknarskýrslu sinni. Konsullinn rannsakar þá málið og ákveður hvað frekara skuli gera. Hafi skipstjóri engan konsúl fundið að máli i utanrikishöfn, 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 i umboði útgerðarmanns alla þá löggærninga, sem snerta framkvæmd farar hans, svo sem útbúnað skips allan og viðhald og öflun vista; hann gerir farmsamninga og er sóknaraðili útgerðarmanna i málum, sem við koma skipinu.

Enga löggærninga getur skipstjóri gert á lögheimili skips, þá er skuldbindi útgerðarmenn, ef hann hefir ekki sjerstakt umboð þeirra til, nema að ráða menn i skiprúm.

54. gr.

Ef fjár er vant til framkvæmdar einhverju því, sem 48. gr. getur, er skipstjóra heimilt að taka fje að láni eða selja góss útgerðarmanna til, eða jafnvel af farmi. Nú tók skipstjóri fje að láni eða seldi afgangi 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. Selja skal á opinberu upphóði.

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.

Skytt er skipstjóra að skýra útgerðarmönnum iðulega frá ásigkomulagi skips og hvernig förinni 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 visuðu til. Skorti gjaldeyri til skipsþarfa og ekki megi biða skipana útgerðarmanna, skal skipstjóri leitast við að afla þess fjár svo sem útgerðarmönnum er hagkvæmast; að eins í itrustu nauðsyn má hann selja af farmi.

58. gr.

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

59. gr.

Þá er skip er utan heimilis sins, er skipstjóra samkvæmt stöðu sinni heimilt að gera, svo fullgilt sje gagnvart þriðjamanni, 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 slikri nauðsyn þeirri, og er þá rjett, að hann taki fje að láni fyrir hönd farmeigenda eða selji jafnvel af farmi. Um slik lán og sölu gildir það, sem segir í síðari málsgrein 54. gr.

Skuldbindingar þær, sem skipstjóri þannig játast undir fyrir farmeiganda, ábyrgist hann 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 í hlutfalli við verðmæti hans.

61. gr.

Nú hafa farmeigendur gert sjerstaka takmörkun á hinu almenna um-

boði, 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 en skipstjóri aflar lánsfjár til þurftar farminum eða selur nokkuð afgangsinu, 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, annaðhvort að senda góssið áákvörðunarstað 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 sinu 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, það leysir hann eigi úr ábyrgð, að hann fór eftir fyrirmælum annara, nema gagnvart þeim, er fyrirmælin gáfu. Þótt ályktun sje gerð á skipsráðstefnu her skipstjóri engu að siður ábyrgð á framkvæmdunum.

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

65. gr.

Skyldur er skipstjóri að gera reikningsskil við heimkomu skips að entri för, 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 ólögmaet, 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 fartakanda skips, farmeiganda, birgðasala eða öðrum, þeim er hann átti skifti við sem skipstjóri.

66. gr.

Setja má skipstjóra af starfi á hverjum tíma er vill.

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 tiltekinna

farar og ráðningarsamningur hans tekur ekki til um uppsögn eða burtför, getur hann sagt upp þjónustu sinni þegar sem skipið er í innlendri höfn og för á enda. Nú hefir hann gengt starfinu í 3 ár og skipið hefir aldrei á þeim tíma lokið för hjer við land, og er skipstjóra þá heimilt að segja þjónustu sinni lokið við lok þeirrar farar, sem hann þá er á, og veiti hann svo langan frest, að útgerðarmenn fái sæmilegan tíma og tækifæri til að afla sjer annars skipstjóra. Nú ákveða útgerðarmenn, þegar sem 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 tekið farm, þó afferma skuli á leiðinni í annari höfn.

Eigi að afferma skipið, má skipstjóri ekki hverfa braut 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 starfi sakir óhæfileika hans, svika, hirðuleysis eða gáleysis við starfa sinn, og á hann þá kaup sitt einungis til þess er hann var rekinn.

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

Farist skip eða það er dæmt óbætandi, er hernumið og gert upptækt, eða sjóræningjar taka það, er skipstjórásamningurinn úr gildi, enda missir hann rjett til frekara kaups. Þó má hann ekki fara braut 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 viðurværi eða fæðispeninga.

#### 69. gr.

Ef skipstjóri er settur af starfi 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 aðhlyning, og eins eftir það er honum var vikið burt og þó ekki 4 vikum lengur eftir það, ef hann vjek frá því hjer á landi eða á þeim stað í útlöndum, þar sem samningur sagði til, að hann færi, ella 8 vikur.

#### 70. gr.

Ef skipstjóra er vikið frá starfi og af engum 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 veik burt og að auki eins mánaðar kaup, ef hann veik 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 vikur 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 sins, ef hann var ráðinn hjer á landi, en ella til lögheimilis skipsins, og skulu fæðispeningar taldir til kostnaðar. Sama rjett á skipstjóri, ef honum var 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 voru skyldir til að kosta hjúkrun hans og lækning eftir 69. gr.

Ef skip ferst utanlands eða meiðist 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 tynist skip og er vafi á 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 skip, slíkt sem þetta var, þurfti á þeim tíma árs til farar sinnar þang- að, 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 farmi (kaplak) eða hlut í öðrum tekjum af förinni, og viki hann burt áður sú för sje á enda, og skal hann þá hafa svo mikinn hluta fjár þess, er honum var heitið, sem koma mundi á þann tíma, sem hann gegndi stöðu sinni að rjettu hlutfalli við fararlengd alla. Eigi hann rjett á kaupi fyrir lengri tíma eftir 70. gr., skal honum talið með öllu saman tvöfalt stýrimannskaup frá lok- um starfstíma, en haldi þó ráðningarkaupi sínu, ef það var meira.

#### 74. gr.

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

### Fimmti kapítuli.

#### Um skipshöfn.

#### 75. gr.

Þá er skipstjóri á skipi, sem er meir en 12 tonn að rúmmáli, ræður mann á skip með sjer, skal hann gera um ráðninguna skriflegan samning við manninn í viðurvíst ráðningarstjóra. Ráðningarstjóri skal 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 eða farleið, sem sjómaðurinn er ráðinn til, staða hans á skipinu og vistarkjör, þar á meðal hvernig honum skuli goldið kaup hans 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 megí 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. Ráðningarstjóri skal ennfremur gæta þess, að samningurinn sje að öðru leyti lögum samkvæmur, og benda sjómanninum á, ef í honum eru óvanaleg ákvæði.

Undir samninginn skrifa skipstjóri og sjómaður nöfn sín, en ráðningarstjóri vottar með áritun sinni og nafni, að hann hafi verið viðstaddur samningsgerðina, og að hún hafi farið fram eins og lög mæla fyrir.

Á samninginn skulu vera prentuð ákvæðin um skipshöfn í lögum þessum og erindisbrjefi danskra konsúla, og reglugerð um hibýli 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 ráðningasamningnum. Öðru eintakinu heldur ráðningarstjóri, en á hitt ritar hann vottorð sitt og skal það fylgja skipinu.

#### 76. gr.

Stjórnarráðið löggildir sjerstaka ráðningarstjóra þar sem þurfa þykir og því verður komið við; annarstaðar eru lögreglustjórar ráðningarstjórar. Stjórnarráðið semur leiðarvísi fyrir ráðningarstjóra og ákveður gjald fyrir ráðningu.

Ráðningarstjórar 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. Þeir eru skyldir til að aðstoða við samningagerðina og útfylling skipshafnarskráanna.

#### 77. gr.

Nú leysir skipstjóri manni úr vist, eða einhver skipverja fer af skipi af öðrum ástæðum, og skal skipstjóri þá snúa sjer til ráðningarstjóra 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 kaupum 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 skipsfjöli, 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 hlýst af svikum hans, hirðuleysi eða gáleysi, er hann skyldur að bæta.

Nú kemst skip í sjávarháaska, og er skipshöfn þá skyld til að gera allt 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; hann lítur og eftir öðrum skipverjum, vistum og skipi og áhöldum öllum; hann skal og skrásetja farngóss, sem fer af skipi eða á skip, og ábyrgist skipstjóra allt það, er hann tekur við, og svo hversu húlkað var. 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.

86. gr.

Enginn skipverja má hafa á skipi verslunarvörur fyrir sig eða aðra, nema skipstjóri leyfi. Nú hefur 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 eitt-hvað það sje komið á skip, sem skipi eða farmi geti stafað háski af eða á-hætta, 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 áhættu.

#### 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 för 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, þeim sem skipið kemur á til fermingar eða affermingar. Ef þeir voru ráðnir til ákveðinnar farar, og breytt er síðan um ferðir áður skipið fer af ráðningarstaðnum, geta þeir krafist lausnar þá þegar. Nú er skift um för eftir það er skipið för 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 hinn fyrstu höfn, sem skipið kemur í, eftir það er breytt var til um för, 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 vistar-tími 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 það-an beint til þess staðar, þar sem ráðningarsamningur hans heimilar honum brautför. Kaup á hann að eins til brautfarar sinnar.

#### 89. gr.

Nú er skipverjum heimilt að fara úr skiprúmi eftir ráðningarsamningi sinum 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, of-antöku reiða, festing skips eða umbúnaði, og þeir geta 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 yfir-stýrimannastöðu 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 brottfarar sinnar, sem lausn fá úr skiprúmi eftir þessari grein.

91. gr.

Ef skipverji sannar, að skipstjóri hefur 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 ráðningastaðar síns, ef ekki var samið um úrskráningarstað, og getur hann krafist að fá þann ferðakostnað og fæðis allan greiddan sjer í peningum. Nú var hann ráðinn til fararinnar fyrir ákveðna fjárhæð, og ber honum þá aldrei meir en það kaup og svo ferðakostnaður hans.

92. gr.

Nú er skip ófært til þeirrar farar, sem ætlað 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 farar, ef meiri hluti skips-hafnar 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 brautför 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 farar og engir þeir galiar 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 vikja 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 brautfararstað skipsins, eða aðflutningur á ætlunarstað þess; svo skal og enn, ef skipverji hefur 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 vikja manni utanrikis 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 för til ráðningarstaðar hans, ef hann getur ekki fengið sjer skiprúm, þar sem hann er þá.

Nú getur skipstjóri ekki þegar vikið óhæfum sjómanni á braut, 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 brautreksturs skipverja eða kauplækkunar, skal skrifa í leiðarbók, ef hún er til, 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 mannum 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 ástätt um hann, að hann verði óstarffær um langan tíma eða þjáist af fransós, má þegar vikja honum úr skiprúmi. Ef það ber að utanríkis, skal skipstjóri fá hann í hendur konsúl, og sje þar enginn danskur konsúll, skal hann fá mannum 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 fullt 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 slita 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 hljóti því að greiða fje erlendis til hjúkrunar islenskum farmanni, og 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 för sakir ófriðar, herkviunar, herhalds, útflutningsbanns eða aðflutnings, istálmunar eða meiðsla á skipi, svo að það er ekki ferðafært, eða för verður að fresta eða gera hlje á henni svo stórum nemi af þessum sökum, og má þá rifta ráðningu skipshafnar, og heldur hún kaupi sinu til brautfarar.

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 lengur kaup. Ef skip ferst, er þó skipshöfn skylt, gegn hæfilegri þóknun, að taka þátt í björguninni og má ekki fara braut fyrri en sjóferðaskýrsla er gefin.

97. gr.

Ef hætt er við för af öðrum sökum en þeim, sem getur í 96. gr., eða ráðning er slitið við skipverja án lögmætra saka og það sje ekki sjerstaklega til skilið í ráðningarmála, þá ber skipverjum kaup og ferðakostnaður svo sem fyrir er mælt í 91. gr.; svo er og ef skip 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 för og er sú breyting gerð á förinni, að hún stendur lengur en ráð var fyrir gert í samningnum, og ber þá skipverjum kaupauki að hlutfalli við lenging tímans; en einskis missa þeir af umsömdu kaupi, þótt för standi skemur. Þeir eiga og rjett á kaupauka, ef skipstjóri eða útgerðarmenn dvelja för skips á eindæmi sitt, eða einhver þeirra er valdur að dvölinni á annan hátt, svo og fyrir þann tíma, sem skipið er neytt til að halda kyrru fyrir sökum ófriðar, herkvíunar, herhalds, útflutningsbanns eða aðflutnings eða ístálmunar, svo og ef skip hleypir í bjarghöfn og dvelst 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 dvöl 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 förinni stendur og hinir, sem eftir voru, vinna skipsstörfn, og skal þá því kaupi, sem sparaðist við fækkunina þann tíma, sem skipið er í hafi, skift meðal hinna, sem eftir voru, í rjettu hlutfalli 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 hefði getað varnað því.

101. gr.

Þyki skipstjóra brýna nauðsyn hera til að setja skipverja til starfa að fermingu skips eða affermingu á sunnudögum eða öðrum helgum dögum hjer í 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  $\frac{1}{2}$  dags kaupi fyrir hverjar tvær klukkustundir eða hlut 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 farar, en breyting er síðar

gerð á förinni, svo að henni skal nú lúka á öðrum stað en þar, sem úrskráning átti að fara fram samkvæmt skiprúmssamningnum, 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 tynist eða lestist 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 ljét í haf síðast, og það var ekki kunnugt á þeim stað, sem hann fór frá. Annars kostar greiði útgerðarmenn þann kostnað ávalt.

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 þriðjungum 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.

#### 105. gr.

Nú er skip utanríkis og ris 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 þrifa 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.

Biði 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, og varðar það kaupmissi alt að  $\frac{1}{3}$  mánuði.
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 alt að  $\frac{1}{4}$  mánaðar kaups síns.
3. Ef maður fer á land ólofað og hverfur aftur samdægurs, varðar það kaupmissi alt að  $\frac{1}{4}$  mánaðar, en missi alt að  $\frac{1}{2}$  mánaðar kaups ef síðar kemur.
4. Ef manni er lofuð landför og kemur hann ekki aftur svo sem á var kveðið, og varðar það kaupmissi 1 dags eða 2 ef hann kemur sama dag, en alt að  $\frac{1}{4}$  mánaðar kaups, ef síðar kemur.
5. Það varðar kaupmissi alt að 4 daga, 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 i öðru reglu og góðrar háttsemi.

Verði stýrimanni einhver af þessum yfirsjónum eða vjalarstjóra, 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 maun 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 fyrr en 12 klukkustundir sje liðnar frá því, er yfirsjónin var framín, nema sjerstök rök liggja til, að fyr sje prófað. Rita skal í leiðarbók framhurð hans og þá refsing, sem skipstjóri leggur á, ef leiðarbók er á skipinu, 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 fengið 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 kærú 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 hefur 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 kaupum sínum, vanst ekki til þess. Það, sem þá kann að verða afgangur, verði eign stofnunar, sem gerð sje til gagnsmuna siglingum eða farmönnum og konungur skipar nánar fyrir um; fjeð skal greiða við úrskráning til ráðningarstjóra, utanríkis til konsúls, eða skipstjóri sendir það stofnuninni sjálfri, ef háseti fór úr skipprúmi og var ekki lögskráður úr.

#### 111. gr.

Ef maður strýkur frá skipi og hverfur ekki aftur áður skip lætur út, fyrirgerir hann til útgerðarmanna kaupum því, sem hann átti inni, og þeim fjemum, sem hann ljét 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 tækitæri 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 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 regluscmi, 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.

## Sjötti kapituli.

### Um fartekju.

#### 114. gr.

Farmsamning skal jafnan gera skriflega (c e r t e p a r t i), 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 far-arnauðsynjum.

Þó má ekki taka vörur af öðrum mönnum í þau herbergi nje á þilfar, nema fartakandi samþykki, ella greiði farseljandi 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 fartakanda 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 fartakandi þola bið, nema það vitnist, að útgerðarmaður, skipstjóri eða skipverjar áttu sök á.

Ekki getur fartakandi 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 fartakanda að framselja öðrum manni rjett sinn eftir samningnum, en eigi að siður ábyrgist hann, að allar þær skuldbindingar baldist, sem samningurinn batt honum.

#### 118. gr.

Ekki má senda góss fartakanda 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 hlýttst.

#### 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 blaðið tálmunarlaust; visa skal á þann stað, þegar sem skipstjóri krefst þess, ella má hann sjálfur velja stað skipinu og sje þó almennur fermingar staður.

Nú hafa fleiri menn en einn samið um flutning á skipi, og á þá sá, sem samdi um meiri hlut skips, sama rjett og sá, er samdi um alt skipið. Svo er og ef þeir verða fleiri saman og ásáttir og sömdu um meiri hlut skips, og taka þeir þá til staðinn, ef skipstjóri flutti skipið ekki áður í annað lægi.

Sá, sem samdi um alt skipið eða meiri hlut 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 hlut úr skipi, ef aðrir fartakendur 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 hlýst. 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 fararstað 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 fyrri 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 farseljandi annist þaðan af og kosti búlkun alla, undirbreiður og refli.

Nú er skip svo djúpskreitt, að það komst 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.

Fartakandi á heimting á, að skipstjóri láti skipið vera búið til fermingar um ákveðinn tíma (biðdaga) endurgjaldslaust og þá enn annan tíma (aukabiðdaga) og taki þóknun fyrir aukreitiss.

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 titt.

#### 124. gr.

Ekki eru helgidagar taldir til biðdaga og ekki þeir dagar heldur, sem varð ekki unnið að fermingu af því skipið tálmaði; 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 dvöl; sem leiðir af flutningi skips milli fermingastaða 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 hálfu daga, svo, að það, sem nemur ekki meira en hálfu 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 farmbrjefinu 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 förum meðal ákveðinna staða og áætlun er birt um fyrirfram.

127. gr.

Ekki er skipstjóra skylt að biða móttöku farms eftir það að aukabiðdagar eru á enda, en skyldur er hann að hafa með sjer það góssalt, sem honum var fengið þangað til, þótt hann verði að lengja biðina til að fermagóssið og búlka því, en þóknun skal hann fá fyrir þá bið, ekki minni en fyrir auka-biðdaga, og á heimilt að geta þess á farmbrjefinu, ef hún var ekki greidd.

128. gr.

Ef varan er stykkjagóss, lætur sendandi hana af hendi eftir tilkynningu skipstjóra. Er sendandi ókunnur eða verður 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 megj 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.

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

130. gr.

Skyll er sendanda að fá skipstjóra öll þau skjöl, sem fylgja skulu góssinu, áður sá tími sje liðinn, sem ákveðinn var til viðtökugóssins. Nú vanrækir sendandi það og tefur við það burtför skipsins, og getur þá skipstjóri

krafist skadabóta, ekki minni en fyrir aukabiðdaga og getið þess á farmbrjefinu, ef ekki er greitt.

Annast skal skipstjóri um, að hann sje búinn til brottfarar þegar sem hann hefur 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 rift samningi eftir atvikum.

#### 131. gr.

Ef maður semur um heilt skip, er honum heimilt að rifta samningi og greiða hálf tarmgjald og batur 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 fartaki hafi rift samningi. Nú er samið um skipið til fleiri fara en einnar, og skal þá bæta hálfu farmgjaldi fyrstu ferð, en aðrar ferðir fjórðungi farmgjalds, en helming farmgjalds báðar ferðir, ef önnur er brautför en hin heimför.

Nú lætur fartaki skips ekki af hendi alla vöru þá, er tilskilið var, og er skipstjóra þá ekki skylt að fara þá för, nema fartaki greiði honum fult farmgjald fyrir vöru þá, sem ekki fer, svo og batur 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 lita svo á, sem fartaki hafi rift samningi og greiði hann farmgjald og skadabatur sem fyrr segir.

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

#### 132. gr.

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

#### 133. gr.

Nú vill sá, er samið hefur um alt skip, rifta samningi ettir það er skip fór af þeim stað, þar sem ferð var hafin, og er hann þá skyldur að greiða fult farmgjald og batur fyrir aukabiðdaga og ef aðrar dvalir urðu; þó skal að eins greiða þrjá fjórðunga 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 fartaki 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 för, sem hafin var, og hálf fyrir hina næstu, en fyrir hinar að fjórða hlut; ef samið var um för á ákveðinn stað og afturkomu þaðan tafarlaust, skal greiða þrjá fjórðunga farmgjalds fyrir báðar leiðir, ef samningi var rift áður skip fór þaðan heim á leið.

EKKI getur fartaki krafist, að skip sje affermt eftir það er skip lagði út, nema á þeim stað sje, sem skip átti erindi til, og greiði skipstjóra farm-

gjald, svo sem sagt var, og bæti kostnað allan og skaða af aflfermingu á viðkomustað.

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

134. gr.

Ef fleiri hafa samið um skip að hlutum og allir fartakendur 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 aukabiðdaggjald eftir atvikum, og bæta auk þess, ef meiri dvöl verður, og allan kostnað, sem af því leiddi að hann gekk úr. Vörur sinnar getur einstakur fartakandi því að eins krafist aftur úr skipi, ef það getur orðið öðrum fartakendum að skaðlausu, svo að það dvelji ekki för eða skaði þá á annan hátt, og bæta skal hann ávalt skipstjóra skaða, tjón og kostnað, sem affermingin olli.

135. gr.

Sá, sem gert hefur farmsamning um skip og greiða skal samkvæmt 128., 131. og 133. til 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 aðrar vörur í hinnar stað, skal helmingur farmgjalds fyrir þá vöru numin frá greiðslufje fartakanda.

136. gr.

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

137. gr.

Nú er farmur kominn á skip, og skal þá skipstjóri eða sá maður, sem er í hans stað, gefa farmbrjef (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 brjefið skal sá maður rita nafn sitt, er gaf það, stað og dagsetning, er það var gefið, 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 visað sje til farmsamnings í heild hans eða til einstakra ákvæða hans.

138. gr.

Svo mörg eintök skulu gerð af farmbrjefi, sem sendandi telur nauðsyn á; hann getur og krafist, að farmbrjef sje gefið fyrir allri vörunni í heild eða sjerstakt skirteini 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

skrifu undir með honum. Aldrei má skipstjóri gefa skirteini fyrir vöru, sem ekki er komin á skip.

Nú eru gerð af farmbrjefi fleiri eintök en eitt, og skal þá eintakatalan til greind í sjálfu skirteininu, og þó ekki talið með eintak skipstjóra. Brjefin 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.

Farmbrjef má stíla til ákveðins manns, eða þess, sem hann tilvisar, eða til handhafa; sje það stílað »að tilvisun« að eins, merkir það tilvisun vöru-senda. Farmbrjef má framselja með áritun (endorsement) 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 farmbrjefi 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 affermingarstaður. Nú eru viðtakendur farms fleiri en einn og tekur einn þeirra meira 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 hlut 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 viðskipsborð, 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 þó 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) og taki aukreitis þóknun fyrir. Þetta nær þó ekki til skipa í þeim förum, 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 fermingu 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, hefst ekki aukabiðdagar fyrri en hvorirtveggja biðdaga samantaldir eru á enda, þeir sem ákveðnir eru affermingu og fermingu.

143. gr.

Sá, sem taka skal við stykkjagóssi, skal koma til að veita því viðtöku þegar sem 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 farmbrjefinu, 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 farmbrjefið sje falið öðrum mönnum til vörslu, áður en afferming hefst. Skipstjóri getur krafist, að skrifað sje á farmbrjefið jafnóðum og affermt er, eður og sjerstakra viðtökuvottorða.

145. gr.

Nú sýna fleiri menn en einn eintak af farmbrjefi, 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 ska hann tafarlaust skýra viðtakendum frá, hvar varðveitt sje. Nú eru eintök farmbrjefs 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 annarstaðar en á ætlunarstað hans, jafnvel þótt rift sje farmsamningi eða hætt við för, nema því að eins, að skilað sje þá aftur öllum þeim eintökum farmbrjefs, sem hann ljet af hendi, sbr. þó 172. gr. Þó nær þetta ákvæði ekki til þess, ef farmbrjefið óheimilar framsal á sjer, nje til þess, ef eintök skirteinisins 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 önnur eintökin.

147. gr.

Farseljandi skips 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 likur 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 farar, sem vera bar, ábyrgist farseljandi skips 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 farseljandi skips 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.

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

Nú er vitnað til farmsamnings í farmbrjefi 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 krafði viðtakanda farms um ógreitt biðaukagjald nje önnur gjöld, sem af fermingu skipsins stafa, nema fyrirvari sje hafður um það í farmbrjefinu.

150. gr.

Skipstjóri ábyrgist viðtakanda eftir 149. gr., að rjett sje, það sem farmbrjefið greinir um góssið. Ef það er sent í luktri kistu eða umbúðum, svo að skipstjóri veit ekki hvað i er, eða ef til er tekið í farmbrjefinu 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 farmbrjefinu, og ábyrgist hann þá ekki, að rjett sje, nema hann sæi 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 húið, getur hann skrifað á farmbrjefið »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 fermt og glögt verður sjeð, að spilt er eða óhæfilega um húið, er skipstjóra skylt að geta þess berum orðum í farmbrjefinu. Nú vanrækir hann þetta, og ábyrgist hann þá hvorttveggja gagnvart viðtakanda, þótt hafður sje í farmbrjefinu fyrirvari, slíkur sem 151. gr. getur.

153. gr.

Nú kemur skip til affermingarstaðar og má gruna af likindum, að farmur sje spiltur eða glatað af, og er viðtakanda þá heimilt að láta fram fara skoðunargerð, og skal henni fylgja álitserð 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 farseljandi skips skal bæta vöru, sem seld var á förinni til þurftar skipinu 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 feimingarstaðnum í það mund. Nú var samið um farmgjald en meira fermt af góssinu en um var samið, og skal þá gjalda fyrir það, sem meira var, að rjettu hlutfalli við hitt, sem um var samið.

156. gr.

Ekki skal greiða farmgjald fyrir það góss, sem kemur ekki til skila við fararlok, nema það hafi farist sakir ásigkomulags þess sjálfs (sbr. 147. gr.) eða af ónógum umbúnaði, eða sakir annarar yfirsjónar eða hirðuleysis sendanda, eða það sje selt á 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 ilát hefur lekið meiri hlut lagar, er rjett, að viðtakandi láti það, sem eftir er, vera farmgjald vörunnar. Heimild þessi nær til hvers iláts um sig, en neyta skal þeirrar heimildar áður viðtakandi taki við ilátinu, og ekki nær hún til þess, ef varan kom á skip í lömuðu eða óhæfu iláti og skipstjóri gat þess sjerstaklega á farmbrjefinu, sbr. 152. gr.

158. gr.

Farseljandi skips greiðir allan fararkostnað 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 fartakanda.

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 farmbrjefi eða öðru því skjali, sem segir fyrir um afgreiðslu farmsins til viðtakanda.

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. 281. 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 lög-banni, 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 sem 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 dvelur svo afferming, að henni getur ekki orðið lokið i tæka tíð, og er þá skipstjóra heimilt að ferma af og fela vöruna til varðveislu svo sem sagt var.

Þá er farmur er fallinn þannig til geymslu, skal skipstjóri skýra frá því þeim, sem hann var ætlaður. Er viðtakandi ókunnur eða verður 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 fartakanda um það fje, sem viðtakanda var skylt að greiða; þó er rjett, að hann sæki fartakanda 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 fartakandi það, sem á skortir.

164. gr.

Heimilt er öllum aðilum að rifta farmsamningi ábyrgðarlaust er skip hefur ekki látið út af þeim stað, þar sem för skyldi hefja, ef ófriður kemur upp, svo að skip eða farmur eigi ekki frjálsa för, eða herhald er lagt á skip, eða fráfararhöfn eða ætlunarhöfn er herkviuð eða flutningur góssins óheimil- aður frá fararhöfn eða aðflutningur á ætlunarhöfn, eða för skipsins eða flutu- ingur góssins sætir tálmun af nokkrum öðrum ráðstöfunum yfirvalda.

Ef slík tálmun tekur að eins til nokkurs hluta af farmi sendanda, er honum ekki heimilt að rifta samningi nema hann greiði farmgjald eftir regl- um 131. og 134. gr.; sje samningi ekki riftað, má afferma aftur á kostnað send- anda þeirri vöru, sem tálmuninni sætir og áður var á skip færð. Nú segir fartakandi 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 fartakandi til að greiða kostnað allan, sem af því leiðir, og svo skaðabætur eftir 127. gr., ef dvöl verð- ur lengri en aukabiðdagar. Ef fleiri menn eru fartakendur en einn, má dvöl- in ekki lengjast af þessum sökum umfram aukabiðdaga, nema allir fartak- endur samþykki.

Nú eru fartakendur 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 fartakendur, 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 för, eða verður dæmt óbætandi, og er þá slitið farm- samningi; 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 sama hlut sem hún var úr allri för- inni, 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 för braut þaðan, sem för var hafin, og er hverjum aðila þá og heimilt að rifta samningi, en greiða skal þá fartakandi vegalengdarfarmgjaldið eftir fyrirmælum 165. gr. Ef rift er samningi, skal skipstjóri á kostnað eiganda annast svo um farminn sem 62. gr. mælir fyrir.

Nú dvelur slík tálmun skipið á fermingarstaðnum eftir að það þar hefur tekið 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 rift af þeim sökum, sem 164. gr. ræðir um, og verður því að afferma vöruna, er fartakandi 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 hefur skipstjóri 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 dvelur eitthvað skipið á fermingarstað eða síðar á viðkomustað á förinni og ætla má, að sú dvöl muni nokkuð lengjast, og er þá fartakanda 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 fartakendur, getur enginn þeirra krafist, að vöru hans sje affermt, nema hinir leyfi, ef sú afferming skaðar þá.

169. gr.

Nú leitar skip hafnar í nauð sakir bilunar, og talið er vist, að farmurinn spillist allur eða að miklum hluta við þá dvöl, sem umbót skipsins krefur, og er þá fartakanda heimilt að rifta samningi og ráða vöru sinni, ef hann greiðir farmgjald eftir vegalengd, sem talin sje eftir fyrir mælum 165. gr. Þó nær þessi heimild ekki til fartakanda ef fleiri eru en einn, og einhver þeirra krefst að fram sje haldið förinni.

170. gr.

Nú eru einstök eintök farmbrjefs framseld ýmsum mönnum, og veilir þá það eintak bestan rjett, sem seljandi sendi fyrst eða seldi af hendi, ef handhafa er heimilt að krefjast þess eftir öðrum hluta 139. gr., að sjer sje fengin varan. Þó taka þessi ákvæði ekki til þess, ef eintökin eru tölusett eftir fyrir mælum 138. gr., því að þá gengur sá handhafi fyrir, sem eintak hefur með lægstri tölu. En nú er vöru affermt og hún fengin löglega í hendur öðrum manni, og er hann þá ekki skyldur til að selja hann aftur af hendi, nema það sannist, að hann vissi, að kaup hans á farmbrjefinu var ólöglegt, eða hann sýndi þar stórkostlegt gáleysi.

171. gr.

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

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

172. gr.

Ef farmbrjef 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 skirteini og lýsi því, að hann ljét 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 lengti 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 farmbrjefið 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 hefur farmbrjef í höndum og fengið svo sem 139. gr. segir, er hann ekki skyldur til að láta það af hendi við þann, sem mist hefur, nema það sannist, að sá maður 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 hanu gat ekki farið af stað sakir dauða sins, sjúkleiks eða annarar tálmunar, og skal þá að eins greiða hálf 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 för var hafin, er farþegi þó skyldur til að greiða gjald fyrir þann hluta leiðar, sem farinn var, og fer um það eftir fyrir-mælum 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 kapitula um skaðabætur fyrir týnt góss eða skemt, nær og til ábyrgðar á því góssi, sem farþegar hafa með sjer og fengið er skipstjóra i hendur eða þeim manni, sem settur er til að veita við-töku 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 förrinni. 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.

## Sjó undi kapítuli.

### Um sjólán.

#### 179. gr.

Þá er skipstjóri tekur peninga að láni i nauð til framhalds för sinni eða til bjargar farminum eða til að koma honum á leiðis og leggur skipið að veði fyrir láninu, farmgjald eða farm, með þeim hætti, sem hjer verður sagt, þá á lánsali að eins aðgang að hinum veðlögðu fjemunum að lokinni för, 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 sje með skipi og farmgjaldi. Ef saman er veðlagt skip og farmur, er farmgjald og talið til veðsins, en ella að eins þar, sem það er sjerstaklega tekið til.

Nú er eitthvað af fjemunum þessum sjólánsveðlagt fyrir tilkostnaði, sem ekki snertir það veð sjálf, og lánsali leitar sjer lúkningar i veðinu, og getur þá eigandi veðsins aftur leitað sjer bóta fyrir missi sinn i 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, þar sem hann er, eða annara yfirvalda.

#### 182. gr.

Þá er sjólán er tekið, skal um það gera brjef. Það er því að eins lögmaelt sjólánsbrjef, að i 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. Skilgreining hinna veðbundnu hluta.
5. Nafn skipsins.
6. Tilgreining fararinnar, sem lán er fengið til (sjólánsför).
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 lögmaet skilyrði væri fyrir sjólánstöku.

184. gr.

Sjótjónsframlög skulu greidd af hinum sjólánsveðlögðu fjemunum án þess að sjólánsveðskuldin minki við það; en vinnist fjemunirnar 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 itrustu 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 því, ábyrgist hann skaða þann, er af hlýtt.

Nú breytir hann að nauðsynjalausu för sinni, þeirri sem sjólánsveðbrjefið til tók, og án þess að gagnsmunir lánsala krefjist þess, eða hann vikur óheimilt af venjulegri leið, eða hann stofnar hinum veðlögðu fjemunum í nýja hættu eftir það er förinni var lokið, og reynist þeir eftir það ónógir til lúkn-ingar sjólánsskuldinni, og ábyrgist skipstjóri þá það, sem á skortir, nema það sannist, að skaði hefði þó á orðið, þótt skipstjóri hefði gætt als þess, er honum var skylt.

186. gr.

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

Ef för endar áður skipið kom á ætlunarstað þann, sem sjólánsveðbrjefið til tekur, þá skal gjalddagi vera á láninu sjöunda daginn frá því er för 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 skuldareiganda heimilt að krefjast vaxta, 6 af hndr. á ári af báðum, innstæðu og tilgjöf.

Ef tilgjöf var ákveðin eftir timalengd, skal timi aðeins talinn til gjalddaga.

188. gr.

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

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

#### 191. gr.

Ef hætt var við sjólánsförina áður af stað væri farið, er lánið þegar komið i gjalddaga á þeim stað, er farið skyldi frá, og greiði þá lánþegi 5 af hndr. á ári i vöxtu af höfuðstólnum og 3 af hndr. i ómakslaun i stað tilgjafar. Nú ljet skip út, og skal þá greiða hina áskildn tilgjöf þó förin sje síðan gefin upp.

### Attundi 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 hjarga hvorutveggja úr yfirvofandi háska, svo og hvað það, sem lagt er i sölurnar með þeirri fyrirætlan, svo og skaði sá og kostnaður, sem var samfara slikum viðbúnaði eða leiddi beinlínis af honum. Sameiginlegu sjótjóni skal jafna niður á skip, farmgjald og farm að rjettu hlutfalli við verðmæti þeirra, og sje það ákveðið eftir fyrirmælum 212.—217. gr.

#### 193. gr.

Þetta skal einkanlega bæta sem sameiginlegt sjótjón:

1. Gós og skipsbúnað allan, sem varpað er fyrir borð til að ljetta skip i

sjávarháskan eða til að forðast fjandmenn eða sjóræningja, svo og göss og búnað þann, er skolast úthyrðis 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 þurft 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 i sölurnar til bjargar bæði skipi og farmi úr háskan, svo sem að forða við skipbroti eða árekstri.
3. Tjón, sem verður á skipi eða farmi við það að verjast eldshættu eða slökkva eld, til að ná vatni i dælurnar eða veita braut ágjöf.
4. Það, sem kostað var til að fá hjálp i háskan til að bjarga bæði skipi og farmi frá voða, svo og það tjón, sem skip eða farmur sætir af þeim skipum, sem kvódd 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 i 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 för ekki haldið áfram af því skipið næst ekki af grynningum, eða af því að það hefur verið dæmt óbætandi, og er þá talinn með sameiginlegu sjóttjóni sá einn skaði, sem orðinn var á áður augljóst yrði, að förrinni varð ekki haldið áfram og kostnaður sá, sem þá var á kominn.
7. Kostnaður, sem á því varð að leita hafnar i neyð til bjargar skipi og farmi, svo sem þá er skip varð ósjófært á leið, eða því og farminum er búinn auðsær háski af því ófriður sje hafinn eða af óvæntum isum, ef förrinni væri haldið áfram.

Kostnaður sá, sem af þessu leiðir og telja ber til sameiginlegs sjóttjóns, er þetta einkanlega: Hafnsögugjald, vitagjald, merkjagjald og hafnargjald, svo og annar kostnaður á dvöl skips i neyðarhöfn; kostnaður á affermingu farms, geymslu, fermingu aftur og búlkun, ef affermt var til að koma skipinu i 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 i 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 i neyðarhöfn af öðrum sökum, svo sem þá er is meinar að halda för áfram eða veðurfar, eða aðgerð skips dvelst að nauðsynjalausu, og skal þá ekki telja með sameiginlegu sjóttjóni fæði og mánaðarkaup þann tíma, sem dvölin lengist af þeim sökum. Nú er förrinni lokið i neyðarhöfninni, og skal þá til sameiginlegs sjóttjóns talinn kostnaðurinn að eins til þess tíma að fastráðið var, að förrin skyldi enda þar.

Ekki skal telja til sameiginlegs sjóttjóns skaða af rýrnun, leka iláta, eða skemdum á farmi, sem urðu við dvöl skipsins i neyðarhöfninni, nje heldur kostnað á því, að verjast þess háttar sköðum. Skemdir, sem verða á farmi við ferming eða afferming i neyðarhöfn, skulu einungis þá taldar með sameiginlegu sjóttjóni, þegar þær stafa af því, að ferming eða afferming varð að fara fram á uppskipunarbátum eða með óvenjulegu móti.

Ekki er talinn heldur til sameiginlegs sjóttjóns 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 sjóttjóns, og skal þó endurgjalda þann kostnað, svo sem sameiginlegt sjóttjón, ef komist varð við það hjá öðrum kostnaði, sem annars hlaut að verða og talist hefði með sameiginlegu sjóttjóni.

8. Tjón það og skemdir, sem á farmi verða við það, að tekið er til hans í nauð til framkvæmdar förinni 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 sjóttjón, 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 sjóttjóns, 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 fararinnar, þótt hún hafi leitt af sameiginlegu sjóttjóni.

9. Tjón, sem með vilja er gert skipi eða farmi til að greiða fyrir vörn gegn fjandmönnum eða sjóræningjum, svo og tjón, sem beðið var 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 á lækningu, hjúkrun og fæði þann tíma, sem dvelst lækning þeirra skipverja, 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 sjóttjón.
12. Kostnaður og tjón, sem hlautst af því að afla nægra peninga til að greiða með úr sameiginlegu sjóttjóni, einkanlega ómakslaun, vextir og ábyrgðargjöld greiddra peninga, tilgjöf við neyðarlán, ef nauðsyn var á sjóláni, svo og tjón það, sem hlýttst af verðfalli vöru, sem sem seld er í neyðarhöfn til greiðslu á sjóttjóninu.
13. Ómakslaun umbodsmanns, sem ráðinn var til framkvæmdar viðskiftum þeim, sem sjóttjónið krafði.
14. Kostnaður, sem leiddi af sjóferðaskýrslu, skoðunargerð, álits- og matsgerð, svo og af að afla sannana, sem við þarf til að finna hvert sjóttjónið var og hve því skal jafna niður, svo og sá reiknings- og niðurjöfnunarkostnaður.

194. gr.

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

Því skal ekki bæta sem sameiginlegt sjóttjón stöng, sem vindur braut, meðan verið var að höggva siglu, þótt brotið verði til þess að ekki þarf að höggva sigluna; ekki heldur skemdir á skipi og farmi, af stormi, eldi, þjófnaði eða öðru, sem að ber meðan skipið dvaldi í neyðarhöfn; ekki heldur fjártjón, sem stafar af því, að farmi varð ekki skilað í tæka tíð sakir sjóttjónsins; ekki

heldur aukin iðgjöld vátryggingar á skipinu nje tjón af því, að skipið misti væntanlegs farmgjalds sakir dvalar, 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 skilgreindir 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 sje 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 gós, sem hlaðið er í þau þakskýli á þilfari, sem ekki eru feld inn í rangakerfi skips, eða veita nægilega trygging með öðru móti fyrir því, að sjór skaði þar ekki góss nje taki út.
3. Skemdir, sem við slíkan viðbúnað sem getið var, verða á skipsmunum, sem lágu á þilfari og voru þar ekki á sinum stað.
4. Skemdir af ofsiglingu (til að knýja skipið), þótt það sje gert til að forðast skipbrot, tjandmenn eða sjóræningja; tjón á seglum eða á kötlum gufuskipis og vjel, nema skemdin verði við tilraun til að ná skipinu af grynningum; svo og skemdir á skipsdælum, þá er ausa verður skipið.
5. Tjón, sem hlýst 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 var búinn og farmi.
6. Tjón á farmi, sem kviknað hefur í af sjálfu sjer, eða hili er í og tjónið verður við það, að honum er varpað útbyrðis, eða steipt er á hann vatni eða aðrar tilraunir gerðar til að slökkva í honum, svo og tjón af eldi, hvernig sem hann kemur upp í skipi, og þær 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 fararnauðsynjum eða vegna ístálmunar eða annars, sem veðuráttá 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 verjast skyldi honum, og heftir það þá ekki niðurfjöfnun 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 væri í sölurnar skipið alt eða farmurinn allur, nje heldur það, þótt eftir slysið sje einungis hjargað 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 þurfti. 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.

Skyllt 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 leiðarabókina, eða rita það á annað, ef engin er leiðarabók, 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 viðtæki 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 förinni, en ella á endastað farar.

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 því um líku skal greind frá hinni, sem af sjótjóninu stafar, og metin sjer.

202. gr.

Þá er kveða skal á um sameiginlegt sjótjón á skipi og skipsbúnaði, hve mikið var, skal farið eftir hve mikils tjónið var metið, ef skemdin er ekki bætt, og svo ef tjónið var minna en kostnaður reyndist á aðgerðinni, en farið skal eftir aðgerðarkostnaði, ef hann varð minni.

### 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 för sína. Nú bar slysið að eftir þessi 5 ár en áður skipið hafði farið í 10 ár, og skal þá dreginn af  $\frac{1}{6}$  hlutur fyrir verðmun á hinu gamla og nýja og  $\frac{1}{3}$  hlutur ef skipið hefur lengur farið. Skemd á gufuvjel skal bæta að fullu, ef vjelin hefur ekki starfað 3 ár þá er slysið bar að; ef það varð siðar og þó áður vjelin hafði starfað 6 ár, skal dreginn af  $\frac{1}{6}$  hlutur og  $\frac{1}{3}$  hlutur 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 siðar að, skal draga af  $\frac{1}{3}$  hlut; þó skal bæta akkeri fullu, og af akkerisfesti skal draga einungis  $\frac{1}{6}$  hlut.

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 siðar, skal draga af  $\frac{1}{3}$  hlut fyrir verðmun á gömlu og nýju. Aðrar skemdir skulu bættar svo sem fyr segir um járnskipin.

Af skaðabótatje 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 húð úr sama efni og jafnpunga hinni fornu húð, þá er hún var ný, og skal þá bæta afganginn, og sje þó af dreginn  $\frac{1}{60}$  hlutur, ef húðin var úr eir eða látúni (yellowmetal) og  $\frac{1}{30}$  ef hún var úr sinki eða öðrum málmi, fyrir hvern fullan mánuð, og sje talinn þritugnættur, 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 hálf, skal þær engu bæta.

### 204. gr.

Nú hefur skip farist með öllu við sameiginlegt sjótjón, eða meiddst svo mjög, að það er dæmt óbætandi, og skal þá bæta það því verði, sem ætla má, að sannvirði þess væri þá er það fórst, og sje dreginn af verðinu ágóðinn af því, sem kann að hafa orðið hjargað.

### 205. gr.

Bætur fyrir góss, sem ferst við sameiginlegt sjótjón, skulu metnar eftir gangverði samkyns vöru 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 förinni, 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 lögmaeltu 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 spillist við sameiginlegt sjóttjón, skulu ákveðnar svo miklar bætur fyrir hann, sem verðmuninum nemur á hinni óspiltu vöru og hinni spiltu, og skal verð hinnar óspiltu vöru talið eflir því, sem mælt er í næstu grein hjer á undan, og dregið svo sem þar segir af verði hinnar spiltu vöru. Verð hinnar spiltu vöru skal meta eftir sölu hennar að kostnaði frádragnum, ef hún var seld áður sjóttjónsreikningi var lokið, ella skal verðið ákveðið með lögmæltu mati.

207. gr.

Nú hafa vörur týnst eða spilst við sameiginlegt sjóttjón og hafa þegar áður rýrnað að verðmæti við einkasjóttjón, spilst af sjálfu sjer eða með öðru móti, eður og vörur spillast við sameiginlegt sjóttjón og rýrnuðu síðan enn meira að verði við atburði, sem snertu ekki sjóttjónið, og skal þá hvorttveggja rýrnunin dregin frá skaðabótunum, eða það fje, sem rýrnununum nemur. Afdráttarfjeð skal ákveðið með lögmæltu mati og skal þar 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 sjóttjónið.

208. gr.

Við sameiginlegt sjóttjón greiðast engar bætur fyrir vörur, sem ekki fylgir farmbrjef og ekki eru heldur fullnægjandi skýrslur um, að á skip kæmi, hvorki í farmskrá nje gósstökuþók eða annarstaðar.

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

209. gr.

Nú farast vörur við sameiginlegt sjóttjón eða þær eru seldar í neyðarhöfn til að greiða með sjóttjónskostnað, og skal þá endurgjalda farmgjald fyrir þær vörur og gera þær bætur á sjóttjónsreikningi jafnar því fje, sem greiða hefði átt undir þær, ef þær hefði verið í skipinu til ætlunarstaðar þeirra eða þangað, sem förin endar, ef ekki var farið alla leið. Af hinu mista farmgjaldi skal draga þann sjerstaka kostnað, sem 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 sjóttjón og þeir ónýttast síðan eða skemmast við einkasjóttjón, og falla þá niður bótakröfur að öllu eða nokkru fyrir þá muni, ef ætla má með vissu, að tjónið hefði að nokkru eða öllu hlotist af einkasjóttjóninu síðar, þótt sameiginlega sjóttjónið hefði ekki borið að.

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

211. gr.

Nú hljóttast skemdir sumpart af sameiginlegu sjóttjóni og sumpart af

einkasjótjóni eða kostnaður verður sameiginlegur þeim báðum, og skal þá skifta skemdum og kostnaði milli þeirra eftir sanngjörnu mati.

212. gr.

Skip tekur hlut í sameiginlegu sjótjóni eftir:

1. Því verði, sem skynbærir menn skipaðir eftir fyrirmælum 46. gr., meta það til við komu þess á þann stað, þar sem föriu er á enda, og
2. 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 þar 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 eftir:

1. Verðmæti þeirrar vöru, sem á skipinu var þegar sjótjónið bar að og er óskert við enda farar, og skal verðmætið ákveðið eftir fyrirmælum 205. og 206. gr.,
2. því fje, sem gert er í bætur fyrir göss, sem lagt var í sögur eða spiltist við sjótjónið á förinni, og
3. því skaðabótafje, sem farneigandi fær af útgerðarmanni fyrir vörur, sem farist hafa eða skemst á ferðinni, eða seldar voru til þurftar skipinu, sbr. 154. gr.

214. gr.

Farmgjaldið tekur hlut í sameiginlegu sjótjóni eftir helmingi:

1. Þess farmgjalds, sem reynist við enda farar að aflast hefur, og
2. 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 eiga hlut 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 þess sameiginlega sjótjóns, sem síðar varð á 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 vjelanaudsynjar og hernaðargögn,



2. kaup skipstjóra og skipshafnar, og
3. klæðnaður og fararnauðsynjar allra manna á skipinu og það, sem þeir bera á sjer.

Nú voru munir þeir einhverjir lagðir í sölurnar við sameiginlegt sjó-tjón, 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 bæt看 fyrir þessa muni í skaðabótareikningnum.

218. gr.

Fullnaðarmat og niðurjöfnun skaðans, sem varð við sameiginlegt sjó-tjón, 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 sjó-tjónsmálið geti farið fram, og má ekki dvelja 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 niðurjöfnunar-menn 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 síðan eitthvað af þeim skaða, sem talin var til sjótjóns, og skal þá gera breyting með auka-niðurjöfnun á allri niðurjöfnun sjótjónsins. En ekki má fresta úrslitagerð sjó-tjóns af þeim sökum einum, að líkindi gætu verið á 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 göss, sem á í byrgð er fyrir slíkum framlög-um, má ekki fá í hendur eiganda, áður sjótjónsframlög sje greidd eða trygging til fengin fyrir framlögunum, ef þau eru þá ekki ákveðin.

223. gr.

Nú verður á skipi eða gössi tjón eða kostnaður, sem stafar af óhappi á för, og telst ekki til sameiginlegs sjótjóns, eða skipað sje fyrir um með sjer-stökum 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 kostn-aður.

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 sanngirnri á þá fjemuni, sem kostnaðarins nutu, 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 niðurföfnun einkasjótjóns, ef þess krefst einhver sá, sem þar á hlut að máli.

## N i u n d i k a p í t u l i .

### Um tjón af árekstri.

#### 224. gr.

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

#### 225. gr.

Þá er tjón varð af því á skipi eða farmi, að skip rákust á og annað þeirra var eitt saman sök í árekstrinum, þá bætir hið seka skaða þann allan, er af hlautst.

Nú eru bæði skipin sek, og skal þá dómur ákveða, hvort annað skipið skal greiða skaðabætur og hve miklar, eða hvort skipin skulu hvort sjer hafa skaða sinn óbættan, og skal það metið með hliðsjón á því, hversu þeim yfirsjónum var háttað, sem á urðu fyrir hvorum aðila um sig.

Þá er meta skal sök hvors skips, þá skal dómandi einkanlega gefa gaum að því, hvort tími var til athugunar eða ekki.

#### 226. gr.

Ef áreksturinn varð af óhappatilviljun eða það vitnast ekki, að aðilar væri sök í því hvorugur, hefur hvortveggja óbætt það, er hlaut.

#### 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 hvorumtveggja skipstjóra skylt, að svo miklu leyti sem það má verða, án þess að hafa sitt skip í háska, skipshöfn þess og farþega, að veita hinu skipinu, skipshöfn þess og farþegum alla þá hjálp, sem veita má og þeim er nauðsyn á til bjargar sjer úr háska þeim, sem áreksturinn stofnaði þeim í. Skylt er og þeim skipstjóra, sem björg veitti, að segja hinum til nafns á skipi sínu og heimkynnis þess, og úr hverjum stað eða höfn það kom og hvert því er ætlað að fara.

Nú leiðir skipstjóri hjá sjer að nauðsynjalausu að hlýða fyrirmælum þessum, og skal þá telja hann sekan í árekstrinum, nema annað sannist.

## Tíundi kapítuli.

### Um björgunarlaun.

#### 229. gr.

Hver sá, sem bjargar skipi, sem farist hefur eða er statt í nauð, eða farmi þess, eða nokkru af því skipi eða farmi þess, svo og hver sá, sem veitir að björguninni, á rjett á að fá björgunarlaun af því, sem bjargað var. Nú verða málsaðilar ekki á eitt sáttir um, hve mikil skuli vera björgunarlaunin, og sker þá dómur úr; þó sker stjórnarráðið úr ef andvirði þess, sem bjargað var, er ekki meira en 500 krónur.

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 einkanlega:

1. Háskans, sem það var í statt, sem borgið var; hvort skipverjar höfðu skilist við skipið; hvort þeir áttu hlut í björguninni, eða hvort stutt var að björguninni í heild sinni með tækjum hins nauðstadda skips;
2. háska þess, sem björgunarmönnum og eigu þeirra var stofnað í, og þess tjóns, sem þeir hafa beðið á heilsu eða fjemunum;
3. hagvirkni þeirrar og atorku, sem unnið var með að björguninni, og tíma og áreynslu, sem til hennar var varið;
4. tölu björgunarmanna og tilkostnaðar og verðmætis björgunartækja þeirra;
5. verðmætis þess, sem borgið var.

#### 231. gr.

Ekki má gera björgunarlaun hærrí vanalega en þriðja hluta verðmætis þess, sem borgið var, og sje þó af dreginn tollur og önnur opinber gjöld, svo og kostnaður af geymslu, virðingargerð og sölu. Nú er verðmætið lítið og björgunin var mjög hættuleg eða óvenjulega erfið, og má þá hækka björgunarlaunin.

Í björgunarlaununum felst og þóknun fyrir að færa góssið, sem borgið var, á tryggan stað, svo og þóknun fyrir lán á skipum og áhöldum, sem höfð voru við björgunina.

Bjargendur eiga þó ávalt rjett á hæfilegum daglaunum fyrir starf sitt og þóknun fyrir lán á áhöldum og annan tilkostnað.

#### 232. gr.

Nú hafa skipstjóri, útgerðarmaður eða farneigandi gert samning um björgunarlaun meðan háskinn var á, og á þá heimilt sá, sem greiða skal björg-

unarlaunin, að skjóta því til dómsúrskurðar, hve mikil launin skuli vera; gera skal hann það, áður mánuður sje liðinn frá því björguninni er lokið, og getur dómari fært niður hin tilskildu björgunarlaun, ef þau fara að mun fram úr því, sem hæfilegt sýnist. Nú var samningurinn á þá leið, að láta skuli gera um bjarglaunin eða útkljá um þau á annan líkan hátt, og bindur sá samningur ekki þá menn, sem greiða skulu launin, ef þeir segja honum sundur áður mánuður sje liðinn frá því er hann var gerr.

233. gr.

Ef björgunarmenn greinir á sín á milli um skifti björgunarlauna, þá skal skift með dómi og þar gætt atvika þeirra, sem 230. gr. tilgreinir; þó sker stjórnarráðið úr að fenginni yfirlýsingu lögreglustjóra ef upphæð þess, sem bjargaðist, fer ekki fram úr 500 krónum, og sómuleiðis ef meiri hluti bjargenda hefur samið svo um.

Nú hefur skip bjargað einhverju á för, og skal þá 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 á öðru fjenu skulu vera helmingaskifti milli skipstjóra og skipshafnar, og skal skifta milli hennar að rjettu hlutfalli við kaup manna á skipinu. Nú var tilskilið, að skipstjóri eða skipshöfn skyldu hafa minni hlut í laununum en nú var sagt, og er sá skildagi þá ómætur, nema skipið sje einkanlega búíð 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 áðnr þeim sje greidd að fullu björgunarlaunin eða trygging er til fengin fyrir greiðslu þeirra.

## Ellefti kapítuli.

### Um sjóveð og fyrning á sjókröfum.

235. gr.

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

236. gr.

Þessar kröfur eiga sjóveð í skipi og farmgjaldi:

1. Hafnsögumannskaup, björgunarlaun og kostnaður á frelsun skips úr óvina höndum.
2. Kröfur skipstjóra og skipshafnar til kaups og annara þóknana, sem þeir eiga lögmaett tilkall til fyrir starf sitt í þjónustu skipsins.
3. Kröfur um framlög til sameiginlegs sjóþjóns, svo og kostnaður, sem jafna skal niður með svipuðum hætti (síðari liður 166. gr. og 2. liður 223.),

sjólánskröfur, svo og bótakröfur farmeiganda fyrir vöru, sem seld var í þágu skips á för.

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 lúkningskostnaði í skipsins þágu, eða ábyrgst greiðslu á.

Sjóveð í skipi nær og til skipsbúnaðar, og telst ekki til hans vistabirgðir, eldiviður, kol nje aðrar vjelarnauðsynjar; sjóveð í farmgjaldi tekur yfir óskert (brutto) farmgjald fyrir þá för, sem krafan stafar af. Sjóveð 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 för. Kröfur taldar í sama tölulið, eru jafnrjettháar sín á milli, og þó svo, að stafi kröfurnar í 1. og 3. lið ekki af sama slysinu, gengur yngri krafan fyrir eldri.

Nú stafa kröfurnar af ýmsum förum, og gengur þá sú krafa, sem af síðari för stafar, fyrir hverri kröfu af eldri förum; 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 för á þeim tíma.

#### 238. gr.

Nú ferst skip eða meiðist, 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 sjóttjón, og á þá sá kröfueigandi, sem sjóveð 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 váttrygða veðs.

#### 239. gr.

Þá er skip er selt á nauðungaruppboði, fellur niður sjóveð 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 lög-mætan 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 sjóveð 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 sjóveð 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 sjóveð 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 sjóveðskröfum, 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 sjóveðskröfu alt það, er hann var skyldur til eftir 240. og 241. gr., og það kemur síðan 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 áður. 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 þá sá, sem fjeð tók, 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 kapitula til aðgangs að skipinu.

#### 244. gr.

Þessar kröfur eiga sjóveð 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 undir eru komnar við skuldbindingar, sem skipstjóri hefur gengið í á kostnað 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 dvalir þær, sem meiri verða við ferming og afferming.

Kröfunum skal fullnægja í þeirri röð, sem þær nú voru taldar í. Kröfur í sama lið eru jafnrjettáar 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.

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

246. gr.

Um rjett sjóveðeiganda til að leita sjer fullnægingar í skaðabótasfe því, sem ógöldið er fyrir skemdir eða tjón á farmi, svo og skaðabótasfe, sem farminum ber eftir ákvæðunum um sameiginlegt sjótjón, skal fara líkt því, sem fyrir er mælt í 238. gr. um sjóveð í skipi. Bótasfe, sem ábyrgðarsali skal greiða, skal ekki koma hjer heldur í stað veðsins.

247. gr.

Nú hefur farmeigandi veitt viðtöku nokkrum hluta söluþjár eða bótaþjár, sem sjóveðhafi á rjett til að leita sjer fullnægingar í eftir 245. og 246. gr., og ábyrgist þá farmeigandi honum sjóveðkröfu 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, þá er 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 á fleiri sjóveð en eitt fyrir kröfu sinni, á hann heimilt að ganga að hverju veðinu sem vill fyrir allri kröfu sinni.

Nú hefur hann leitað sjer í einu veðinu lúkningar á meira fje, en koma mundi á það veð að rjettu hlutfalli, 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 sinu, sakir þess að það var skert; en ef það var ekki skert meira en koma skyldi á veð hans að rjettu hlutfalli, 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 lögþækja skipstjóra.

251. gr.

Nú eru kröfur, sem eiganda er heimilt eftir þessum lögum að leita sjer fullnægingar á í þeim munum einum, sem hann á sjóveð i, og fyrnast þá þær kröfur hver um sig, ef þeim er ekki fylgt með lögsókn innan þeirra tímatakmarka, sem hjer segir :

Kröfur um framlag til sameiginlegs sjótjóns og kostnaðar, sem jafna skal niður á líkan hátt (sbr. síðara lið 166. gr. og 2. lið 223. gr.), fyrnast áður ár sje liðið frá dagsetningu úrslitagerðar sjótjónsins.

Kröfur til skaðabóta á glötuðum eða skemdum farmi fyrnast áður ár sje liðið frá því er affermt var.

Kröfur til allra skaðabóta annara fyrnast áður tvö ár sje liðin frá því er tjónið bar að.

Allar aðrar sjóveðkröfur fyrnast áður ár sje liðið frá því er þær komu í gjalddaga.

Nú á kröfueigandi auk þess rjett á að ganga að útgerðarmanni, farmeiganda eða öðrum sem sjálfskuldarmönnum fyrir einhverjum af þessum kröfum, sem nefndar voru, og taka þá hin almennu fyrningarákvæði laga til þessa rjettar hans.

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 starfstima 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 tímatakörkum þeim, sem 251. gr. til tekur.

## Tólfthi 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 áður 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 órækir 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, og að geyma hana og sýna, sæta þeir alt að 500 kr. sektum.

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

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 alt að 500 kr. sektum.

257. gr.

Ef skipstjóri misbeittir 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 liggja við að almennum lögum.

Dragi skipstjóri lögboðið fæði af skipverjum, eða beiti við þá óþarfa hörku, skal hann sæta alt að 500 kr. sektum, nema þyngri refsing liggja 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 vera á verði fyrir að annast hagsmuni þeirra, og varðar það þá sektum eða fangelsi, nema önnur þyngri refsing liggja 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 á sjávarhásku og gætir ekki fyrir mæla 48. gr., eða ef svo er ástatt, að skipið komist við það í augljósa hættu, getur retsingin orðið betrunarhúsvinna.

260. gr.

Nú lætur skipstjóri út skipi án þess sjerstök atvik knýi hann til og stofnar með því öllum, sem á eru í bersýnilegan lífshásku, sakir þess hve skipið er gallað að skrokki, vjel eða útbúnaði, eða er svo ofhlaðið eða óhæfi-

lega, eða svo illa skipað, að hann hlaut að sjá þetta fyrir, og sætir þá skipstjóri fangelsi eða sektum, nema önnur þyngri refsing liggji 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 hjér á undan, skal einnig beitt við útgerðarmenn og aðra, sem ráða fyrir brautför skips fyrir þeirra hönd, þegar þeir einir eða með öðrum mönnum hafa ábyrgð á slíkum glæpum eða yfirsjónum.

Nú vanrækir farmsendandi 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, eldfimnum 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 förinni, 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 liggji 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 alt að 200 kr. sektum.

#### 263. gr.

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

#### 264. gr.

Nú hefur skipstjóri orðið sekur eftir síðari lið 255. gr. eða eftir 257. gr. og eru miklar sakir til, eða eftir 2. málsg, 259. gr. eða 1. lið 261. gr. eða 260. 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 260. gr. og málið er tekið upp aftur, þá getur nýr dómur ónýtt hinn eldra dóm, og liði þó ekki skemri tími en ár milli dómanna og færi hann fram sönnur, sem mæla með því, að trúá megi honum fyrir heimild til að ráða fyrir skipi.

#### 265. gr.

Ef maður kemur ekki í skiprúm sitt á til teknum tíma, sætir hann alt að 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 hátt að 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 betrunarhúsvinnu 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.

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 fyrir mæla 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, og varðar þeim mönnum það alt að 500 kr. sektum eða fangelsi.

271. gr.

Nú ris 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 alt að 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 tryggju lægi, og skoraðist farmaður þá undan hlýðni við skipstjóra eða þann mann, sem var í hans stað, og það reynist, að orsökina að óhlýðni farmanns var sú, að skipstjóri eða staðgöngumaður hans vildu meina farmanni 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 ræður á skipstjóra á skipi eða 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 sliikum árásum þá er þeir eru að skyldustörfum sínum, eða á að þröngva honum til að vinna eitt-hvert starf, er að köllun hans lýtur, eða tálma honum frá að vinna það, eða var ráðist á þá, sakir þess, sem þeir gerðu eða ljetu ógert, og skal það þá varða hegningarvinnu allt 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 hefur í hans stað, til þess að hafast eitthvað að sjerstaklega eða láta það ógert, eða samblástur 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 því stjórnar 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 forgöngumönnum eða foringjum samblástursins fangelsi eða betrunarhúsvinnu allt 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 skípunum skipstjóra, eða þess manns, sem skipar til 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 betrunarhúsvinnu allt 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 allt 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 betrunarhúsvinnu allt 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 vjellarstjóra, 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 göss með sjer án leyfis skipstjóra, og skipi

eða farmi stendur háski eða áhætta af því góssi, varðar það alt að 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 alt að 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 hinn 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, 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 lög-reglumál; en komi til þess, að dæmd geti orðið á hendur manni betrunarhúsvinna 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 kapitula, renna í landssjóð og ef sektir eru ekki greiddar, sæti menn fangelsisvist eftir almennum fyrir mælum um afplánun sekta í öðrum málu en sakamálu.

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

## Þrettándi kapituli.

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 respondentibrjef,  
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.

282. gr.

Lög þessi öðlast gildi 1. janúar 1913.

---

#### Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.

Samkvæmt allrahæstum úrskurði 3. janúar f. á., var frumvarp til siglingalaga lagt fyrir alþingi 1911, en náði eigi fram að ganga, heldur var vísað með rökstuddri dagskrá til stjórnarinnar til frekari undirbúnings (sbr. Alþ.tíð. 1911 A. þgskj. 865). Nefnd sú, sem neðri deild alþingis kaus til að ihuga frumvarpið, sendi það prófessor Jóni Kristjánssyni til athugunar, og er álitsskjal hans um frumvarpið prentað í hinum tilvitnaða stað Alþingistíðindanna.

Eftir að alþingi var slitið sendi landsstjórnin frumvarpið ásamt álitsskjali prófessorsins til lagadeildar háskólans til álita, en deildin fjekk það aftur í hendur nefndum prófessor, og breytti hann því allmikið og sendi það deildinni aftur. Deildin sendi svo stjórnarráðinu frumvarpið eins og hún tók við því úr hendi prófessorsins og leggur stjórnin það nú fyrir alþingi eins og það þá var.

Frumvarpinu fylgdu athugasemdir þær, sem hjer fara á eftir, en athugasemdir stjórnarinnar við frumvarp það um þetta efni, sem lagt var fyrir síðasta alþingi, eru prentaðar í A-deild Alþ.tíð. 1911, bls. 166—172.

---

Hvötin til þess að breyta lögum á að vera, að gildandi lög fullnægi ekki þörf-  
um landsins.

Pegar litid er á íslensk lög um siglingar, virðast flestir vera sammála um, að höf-  
udannmarki þeirra sje, að þau taki ekki nægilegt tillit til fiskiveiðaatvinnuvegarins, og er  
það rjett. Fiskiveiðarnar eru annar aðalatvinnuvegur landsmanna; árið 1908 voru yfir  
4200 landsmanna hásetar á skipum og bátum, en það samsvarar, að um þriðjungur allra  
landsmanna lifi að meira eða minna leyti á fiskiveiðum. En svo sannarlega sem lögin ein-  
mitt eiga að vera sett til þess að vera lyftistöng atvinnuveganna, en ekki spennitreyja, sem  
þeir kafna í, verða siglingalögin hjá oss þá að taka verulegt tillit til fiskiveiðanna, hlynna  
að þeim eptir mætti, og að nauðsynjalausu ekki þrengja kosti þeirra. — En siglingalögin  
ná til annara atvinnuvega en fiskiveiðanna. Kaupsiglingar stunda Íslendingar að visu ekki  
mikið sem atvinnu, en þó nokkuð, og fer það sívaxandi. Verzlun landsins við útlönd  
verður aptur á móti eftir hlutarins eðli öll að nota siglingar, og siglingalöggjöfin hefur því  
óbeinlinis mikil áhrif á starf og þroska verzlunarinnar. Og þótt Íslendingar stundi ekki  
sjálfir mikið kaupsiglingar, þá eiga þeir samkvæmt þessu mikið undir þeim. Sjerstaklega  
er það nauðsynlegt að siglingalög allra þjóða sjeu sem líkust; það er að visu »paradox«, en  
bendir í rjetta átt, að segja að það skipti minstu *hvernig* lögin sjeu bara að þau sjeu *eins*.

Siglingalögin þurfa því að vera hvorttveggja í einu: löguð eptir landsháttum og  
sem líkust lögum annara þjóða. Þetta tventig vegur jafnan salt, og það sem þyngra verður  
á metunum ræður úrslitum. Mjög opt leiðir hvorttveggja til sama ákvæðisins. Fari það  
algerlega í bága hvað við annað, verður að setja tvær reglur um þau atriði.

Síðarnefnda atriðið — þörfin á eins lögum — hefur leitt til þess, að siglingalög  
flestra þjóða eru mjög lík. En tyrnefnda atriðið hefur leitt til þess, að mjög margt er þó  
sjerstakt hjá einstökum þjóðum. Þær þjóðir, sem skyldastar eru og mest viðskipti eiga  
innbyrðis, hafa líkust lög. Þannig hafa myndast aðallega þrjár siglingalagastefnur hjá hvíta  
mannkyninu: rómanska stefnan, engil-saxneska stefnan og germanska stefnan. En innan  
hverrar stefnu eru aptur margir flokkar og deildir, og eru lög þeirra frábrugðin í  
aukaatriðum.

Það getur nú varla verið vafamál að Íslendingar verða að sníða siglingalög sín  
eptir germönsku stefnunni. Við rómanskar þjóðir höfum vjer mjög litil viðskipti, en lang-  
mest við germanskar þjóðir. Árið 1908 verzludum vjer við rómanskar þjóðir fyrir um 3  
milj. kr., við engilsaxneskar um 6½ miljón, en við germanskar um 17 miljónir kr. Sama  
ár voru yfir 200 af kaupskipum þeim, sem komu til landsins frá germönskum þjóðum og  
150 frá engilsaxneskum; en mörg af þessum 150 voru germansks þjóðernis. Auk þess eru  
engilsaxnesku lögin mjög óaðgengileg, af því að þau byggjast að mestu leyti á rjettarvenju  
og dómvenju. — Innan germönsku stefnunnar eru aðallega fern siglingalög: hin þýzku frá  
1897, dönsku frá 1892, norsku frá 1893 og sænsku frá 1891. Einhver af þessum lögum virð-  
ist rjett að leggja til grundvallar þegar gera á íslensk siglingalög. Hitt skiptir minna máli,  
*hver* lögin lögd eru til grundvallar, því að þau eru svo nauðalik, og ávalt verður að hafa  
öll hin til samanburðar — En þótt einhver af þessum lögum sjeu lögd til grundvallar má  
það alls ekki gleymast, að lög þau sem gerð eru á grundvellingum, eiga að gilda fyrir land,  
sem liggur alt annarsstaðar á hnettinum, þar sem landslag og loftslag er annað, eldri lög  
og venjur eru — og síðast en ekki sízt, þar sem atvinnuvegum er öðruvísi háttað. Þessa  
var gætt þegar dönsku, norsku og sænsku lögin voru samin; þá voru settar nefndir til þess  
að undirbúa lögin; lögðu nefndirnar þýzku lögin til grundvallar, en voru þó 8 — átta —  
ár að gegnumganga þau grein fyrir grein, til þess að ihuga hvort og hvernig mætti heim-  
færa þau í Danmörku, Noregi og Svíþjóð; og eru þau lönd þó í atvinnuvegum o. s. frv.  
mjög skyld Þjóðverjum. Síðan varð að athuga hvort hægt væri að setja eitt ákvæði handa  
öllum löndunum, — og þótt þessi lönd megí, að því er siglingar snertir, teljast sem  
eitt land, þá tókst það ekki nærri til fulls. Hjá oss verður ekki síður að hafa nánar gæt-  
ur á sjerstöku hógum Íslands.

Samkvæmt framansögðu má að visu leggja frumvarpið, sem lagt var fyrir alþingi  
1911, til grundvallar við samning íslenskra siglingarlag. En þess verður auðvitað vel að

gæta fyrst og fremst, að »þýðingin« sje rjett, að þau ákvæði sem löggleidd eru sjeu hin sömu og þau, sem tilætlunin var að lögleiða. En þar næst verður að tina úr dönsku lögunum það, sem stafar af sjerstökum erlendum háttum; t. d. eru mörg ákvæði, sem standa í sambandi við landvarnarskylduna, sem ekki þekktist hjer á landi. Ennfremur verður að vikja mörgum ákvæðum við eptir islenzkum stadháttum, og þörfum islenzkra atvinnuvega; og loks verður að athuga gildandi islenzk lög og venjur, sem fest hafa rætur hjá þjóðinni, því að þau er varhugavert að nema úr gildi nema þörfin á samkvæmum lögum krefjist þess. — Eins og jeg hefi bent á í álitsskjali minu til alþingis 1911, þgskj. 865 fskj. I., var þessa alls ekki gætt í frv. 1911, og verður því að taka hverja grein frv. til ihugunar fyrir sig. Svo að vel sje er ekki hægt að gera það nema í samráði við skyusama menn úr hóp þeirra manna, sem stunda fiskiveiðar, kaupsiglingar og verzlun, — og virðist mjer alþingi ætti að meta þessa atvinnuvegi jafnmikils sem kirkjumál og sveitastjórnarmál og veita fje til millipinganefndar til þess að ihuga þetta mál. Það, sem hjer fer á eftir, vona jeg að gæti verið slikri nefnd góður stuðningur, og ef til vill grundvöllur. —

Jeg hef borið frumvarpið frá 1911 saman við núgildandi lög hjer á landi, við dönsku, norsku, sænsku og þýzku siglingalögin, sem nú gilda. Með þessu hef jeg fyrst og fremst ætlast til, að viðast næðist sá skilningur hlutaðeigandi ákvæðis, sem til var ætlast að það hefði; það er vitaskuld, að þar sem danski textinn einn er lagður til grundvallar, er hætta á að margt geti misskilist; eitt danskt orð má oft þýða með mörgum islenzkum, o: það getur haft margar þýðingar, og samsvarandi orð á útlendum málum eru oft bezta stöðin til þess að skera úr hver þýðingin er sú rjetta. Ennfremur hef jeg ætlast til, að með þessu gæti orðalagið orðið í samræmi við núgildandi lög og lagamálvenju; það er mikiil bagi lögfræðingum hversu mikið ósamræmi opt eða optast er í islenzkum lagamáli, þar sem 3, 4 og 5 orð eru höfð um sama hugtakið, jafnvel í lögum, sem sett eru á einu og sama ári. Enn hef jeg ætlast til þess, að með þessum samanburði fengist nauðsynlegt samræmi við núgildandi lög að efni til; það er enn bagalegra en það, sem áður var nefnt, að lögin skuli standa hver á móti öðrum án þess, að numin sjeu úr gildi beint eða óbeint, en því verður ekki neitað, að slíkt kemur alt of opt fyrir í islenzkri löggjöf; þegar lög eru sett, er oft ekki aðgætt að þau fara að meira eða minna leyti í bága við eldri lög, innleiða nýjar grundvallarreglur o. s. frv., en vanrækt að gera nauðsýnlegar breytingar á eldri lögunum. Loks hef jeg ætlast til, að með þessum samanburði kæmi ýmislegt í ljós í þeim lögunum, sem ekki eru beinlínis lögð til grundvallar, sem hagnýta mætti og ætti hjer betur við en ákvæðin í þeim lögum, sem lögð eru til grundvallar; þar sem dönsku siglingalögin eru lögð til grundvallar við samning islenzkra siglingalaga, eru sjerstaklega líkur til þess, að ýmislegt nýtilegt megi finna í norsku siglingalögunum. Þess ber þó að geta, að jeg hef ekki getað tekið neitt tillit til þeirra umbóta, sem þýzk siglingalög hafa fengið með siglingalögbókinni 1897; eins og kunnugt er byggjast norðurlandalögin á þýzku siglingalögunum frá 1861, en eftir vandaðan undirbúning voru þau numin úr gildi með lögunum 1897. Timinn hefur verið of naumur til þess að athuga þau lög sem skyldi.

Samkvæmt framansögðu er *orðalag* allra greina þessa frumvarps, nema 30, 32–34, 37, 39, 44, 46, 50, 54, 57, 58, 63, 72, 74, 82, 100, 111, 234, 261, 266, 268 og 280, fært í samræmi við núgildandi lög og lagamálvenju. *Þýðing* frv. 1911 er lagfærð í verulegum atriðum á 13. gr. (þessa frv.), 31, 45, 51, 53, 68, 73, 79, 84, 107, 108, 114, 115, 116, 117, 139, 144, 147, 163, 179, 180, 196, 205, 212, 215, 223, 225, 230, 240, 241, 251 og 269. gr. Að *efni* til eru þessar breytingar helstar: Kaflinn um sjóvátrygging (10. kap. frv. 1911) er algerlega feldur burt. Hjer á landi eru nú engar sjerstakar reglur um vátrygging yfir höfuð; alt er látið vera undir samningunum komið og almennum reglum kröfurjettarins. Þetta er líka rjett frá almennu löggjafarsjónarmiði; vátryggingarsamningar eru svo ungir hjer á landi, að ómögulegt er að segja með neinni vissu hvaða reglur munu heppilegastar, eða hvort nauðsyn sje á sjerstökum reglum; vátryggingarfjelögin bæta hjer úr skák með vátryggingarskirteinum sínum (»Police«), sem eru svo ítarleg, að almennar reglur kröfurjettarins eru fullnægilegar til útfyllingar. En alveg sama máli gegnir um sjóvátrygging sem um aðra vátrygging; meðan ekki er sýnilegt, að þörf sje á sjerstökum reglum, og litill sem enginn grundvöllur til þess að byggja sjerreglur á, þá er rjettast að láta sitja við almennar samningsreglur. — Kaflanum um sameiginlegt sjóttjón er aptur á móti ekki slept hjer, þótt hjerumbil undantekningarlaust allir farmsamningar og farmbrjef taki fram, að um sameiginlegt sjóttjón skuli farið eftir York-Antwerpen-reglunum frá 1890, sem eru nokkuð öðruvisi en



norðurlandasiglingalögin; í þeim undantekningartilfellum, sem ekki vísa til Y. A. reglanna, geta reglur frumvarpsins komið að gagni, þótt það sje álitamál hvort ekki sje of miklu til kostað með svo stórri lagasetningu fyrir svo fágæt undantekningartilfelli. — Einum kafla hefur verið bætt hjer inn í, en það er 2. kafli um rjettindi yfir skipum. Ákvæði um þetta efni eiga óneitanlega heima í »systematiskum« siglingalögum, lögum sem ætlast er til að ná yfir allar einkarjettarsjerreglurnar um sitt efni. Ástæðan til þess að norðurlandasiglingalögin og þýzku siglingalögin hafa engin — eða fá — ákvæði um rjettindi yfir skipum er að ákvæðin um rjettindi eru sett í sambandi við skrásetningarreglurnar. Eins og síðar er vikið nánar að, er þetta ekki svo í núgildandi islenzkum lögum — þau lög bjóða ekki skrásetning rjettinda heldur þinglestur — og ekki er næg ástæða til þess að vikja frá þessari grundvallarreglu. En þá virðist rjett að taka ákvæðin um rjettindi með hjer með þeim umbótum, sem nauðsynlegar eru. — Ennfremur er gjörbreytt reglum frv. 1911 um vistráðninga, og í sambandi við það eru gerð tvö ný frv., sem nauðsynleg eru vegna eldri laga — og vísast um þetta hvorttveggja til athugasemdanna hjer á eptir. — Loks eru gerðar meiri eða minni efnisbreytingar á eptirfarandi greinum, ýmist vegna núgildandi laga eða vegna staðháttar hjer á landi eða eptir fyrirmynd norsku eða sænsku siglingalaganna: á 1. gr., 3, 4, 18, 19, 23, 25, 27, 29, 36, 40, 41, 42, 45, 49, 52, 59, 66, 78, 80, 81, 88, 95, 98, 102, 107, 124, 172, 186, 229, 231, 232, 233, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 262, 265, 270, 271, 73, 275, 276, 281, og 282 gr. (þessa frumvarps.)

#### Við 1. gr.

Þessi grein er eins og 1. gr. skráslaganna frá 1895 að undanskyldu því, að hjer er leiðrjett villa sú, sem bent er á í álitaskjali minu til alþingis 1911 að sje í síðustu mgr. þeirrar greinar. Vegna sambandsins við Danmörku eru þjóðernisskilyrðin sett hin sömu sem eftir dönskum lögum; þó er hjer einungis krafist heimilisfestu, þ. e. að maðurinn sje sestur hjer að og ætli að vera hjer, en í dönsku siglingarlögum er þess krafist, að maðurinn hafi haft fast aðsetur í 5 ár. — Annars væri í sjálfu sjer rjettast, að þau ein skip væru talin islenzk, sem standa í samskonar sambandi við Ísland, sem önnur dönsk skip við veldi Danakonungs yfir höfuð, og ættu þá orðin »eða í Danmörku« í greininni að falla burt. — Hjer er talað um »islenzk skip«, en ekki »skip sem hafa rjett til að sigla undir dönsku flaggi«, nje »sem teljast eiga heima á Íslandi«, en vitanlega gerir það engan efnismun.

#### Við 2. gr. (sbr. 5. gr. frv. 1911)

Núgildandi lög um skrásetning skipa eru lög nr. 31, 13. desbr. 1895. 1. gr. þeirra fellur burt með 1. gr. þessara siglingalaga, og hinar greinarnar verður nauðsynlegt að endurskóða til þess að tryggja sjer fullt samræmi. Þessvegna er hjer fylgt norsku lögum, en ekki farið út í einstök atriði eins og dönsku og sænsku lögin gera. — Breytingin, sem jeg hef gert á frv. 1911 er í samræmi við 1. gr.

#### Við 3. gr.

Þessi grein svarar til 3. gr. í norsku lögum, en 4. gr. í dönsku og sænsku lögum sbr. § 480 í þýzku verzlunarlögbókinni. — Vegna ýmsra ákvæða siglingarlaganna, t. d. um samningsvald skipsstj. (53. gr.), um reikningskil skipstj. (65 gr.) o. s. frv., er nauðsynlegt, að það sje nákvæmlega tiltekið hvar heimili skipsins sje. 5. gr. skrs. laganna telur heimili skipsins skrásetningarumdæmið, en á því er sá galli, að skrásetningarumdæmin eru svo stór hjer á landi; auk þess eru skrásetningarumdæmin ákvæðin effir hentugleikum þess opinbera, en heimilið hefir eingöngu einkarjettarlega þýðingu, sjerstaklega fyrir sambandið milli útgerðarmanna og skipstjóra. Hjer er því farið fram á að breyta 5. gr. skrásl. — Eftir frv. 1911 átti heimili skipsins að vera einhver *hó/n* (sem hjer verður líklega að þýða sama sem löggiltur verzlunarstaður), en hafnleysið virðist hjer á landi leiða til þess að útgerðarmaðurinn hafi frjálsar hendur um heimilið, einungis að það sje innanlands; það virðist t. d. ekki ástæða til þess að útiloka, að skip megi eiga heima á Seltjarnarnesi eða í Viðey, en leyfa heimili á Skerjafirði eða Kúðaós. — Í frv. 1911 vantaði ákvæði um það, hvar skipið teldist eiga heima, ef útgerðarmaðurinn hefði ekki tiltekið neinn stað. Hjer er bætt inn í ákvæði um, að þá skuli heimili útgerðamannsins teljast heimili skipsins eins og þegar skipið er ekki skrásett; eftir efni ákvæðanna um heimilið virðist sá staður eiga betur við en skrá-

setningarstaðurinn. — Orðin »eða er næst heimili hans« í frv. 1911 standa í sambandi við kröfuna um, að skipið skuli eiga heimili í *höfn*, og falla þá burtu með kröfunni. — Þegar útgerðarmanni eru gefnir svo frjálssar hendur um heimilið, verður það auðvitað að standa í þjóðernisskirteininu, vegna þeirra, sem t. d. semja við skipsstjórnann. Ákvæði um þetta eiga heima í skrásetningarlögnum, en hjer er ástæða til þess að lögþjóða, að heimilið skuli skírum stöfum letrað á skipið, eins og norsku (§ 5) og sænsku (§ 4) lögin gera; nánari ákvæði um letrunina verður að setja í skrásetningarlögnum, sbr. skrá. l. 1895 14. gr.

Við 4. gr.

Þessi grein svarar til 6. greinar dönsku, norsku og sænsku laganna. Í lögnum er víða (t. d. 55, 60, 62, 71, 96. gr.) talað um óbætandi skip, og er hjer gefin almenn regla um hvernig skilja eigi það orð. — Í frv. 1911 er talað um »lögskodun«, en hjer er það kallað »lögleg skodunargerð«; hvenær skodunargerðin er löglega framkvæmd fer eftir 46. gr. Orðin »þar« í frv. 1911 er ofakið, því að hjer er einmitt verið að tala um aðgerð »yfir höfuð« (»overhovedet« = hvar sem er og hvenær sem er; orðin í frv. 1911, »í heild sinni«, eru ekki rjett orð um hugmyndina), en rjett á eftir kemur ákvæði um aðgerð á staðnum eða öðrum stað. »Þó« í frv. 1911 ætti heldur að vera »þá«, 3: tákna alternativ eins og síðar í greininni; alternativin eru nfl. þrjú: 1) aðgerð ómöguleg hvar sem er, 2) aðgerð lókalt ómöguleg, og 3) aðgerð ókónómískt »ómöguleg«.

Við 2. kapitula.

Um rjettindi yfir skipum.

Um rjettindi yfir fasteignum gilda nokkuð aðrar reglur, en um rjettindi yfir lausafje. Fasteignirnar eru fastar, óhreyfanlegar; þess vegna er aðgangurinn að þeim auðveldur, og vandaliðið að sanna samleik þeirra (identititíð). Auk þess eru fasteignirnar yfirleitt miklu verðmætari en lausafjeð, og fjárframleiðsla þjóðfjelagsins meira undir þeim komin. Lausafjeð má aftur á móti flytja frá einum stað til annars, og af sama genus eru venjulega margir species — en við það verður afarerfið að sanna að sá species sem fyrir liggur sje sá rjetti (identititíð). Um rjettindi yfir skipum verður nú að fara eftir reglunum um lausafje, ef ekki eru settar sjerstakar reglur um þau. Á hinn bóginn eru skipin einmitt að því er þetta atriði snertir í rauninni skyldari fasteignum en lausafje; skipin eru yfirleitt miklu verðmeiri en annað lausafje, og jafn verðmæt og fasteignir; og með skrásetningunni, mælingunni og merkingunni er fengin sem næst því jafn góð samleikstrygging *jure*, sem asteignir hafa *facto*.

Allar síðaðar þjóðir hafa því tekið skip undan lausafjárreglunum um hlutarjettindi og ýmist heimfært þau undir fasteignareglurnar, eða reglur, sem eru meira eða minna skyldar fasteignareglunum; hjá oss var þetta gert með lögum um veð í skipum nr. 20, 16. nóv. 1907. Leiðir þær, sem farnar hafa verið, eru aðallega tvær: þinglestursstefnan, þ. e. heimfærsla fasteignareglanna beinlinis á skip, og skrásetningarstefnan, þ. e. nýjar reglur settar eftir fyrirmynd fasteignareglanna; flestar hafa þjóðirnar farið síðastnefndu leiðina. Það má vitanlega þrætta lengi um það, hverja leiðina vjer eigum að fara. Hjer er engin veruleg þörf á, að reglur þjóðanna sjeu eins eða líkar; sá sem á hlut í íslenzku skipi, eða veð o. s. frv., verður eins og aðrir, sem hafa viðskifti við Íslendinga, að hafa hjer umboðsmann sinn (málaflutningsmann) til þess að gæta rjettar sins, ef hann er ekki sjálfur viðstaddur; en þjóðfjelaðið verður að gera ráð fyrir að slíkir umboðsmenn þekki lögin; og þekking á lögnum er í þessu efni nægileg. Á hinn bóginn verður því ekki haldið fram, að íslenzkir staðhættir mæli fremur með þinglestri en skrásetning, eða fremur skrásetning en þinglestri; m. ö. o. hjer er heldur ekki þörf á sjerreglum. Þegar svona er ástátt: að ekkert verulegt mæli með breytingu, er það gömul og góð regla að *breyta ekki*; íslenzka löggjafarvaldið hefur með áðurnefndum lögum frá 1907 hallast að þinglestursstefnunni, menn hafa vanist þinglestri, miklu erfiði og miklum kostnaði hefur í þessu 4 ár, sem liðin eru, verið varið til þess að þinglesta flestóll rjettindi yfir skipum hjer á landi, og engar kvartanir hafa heyrst yfir stefnunni — alt þetta eru ástæður konservatívu reglunnar til þess að vikja nú ekki frá þinglestursstefnunni.

Eins og gefið var í skyn hér að framan er ekki til fulls leyst úr spurningunni,

**pótt ákveðin sje stefnan, sem fylgja skuli. Það er ekki gefið, að allar sjerreglurnar um fasteignir eigi við um skip. Ef vel á að vera verður að taka hverja fasteignareglu fyrir sig, og athuga að hve miklu leyti hún geti átt við um skip. Þetta er mjög erfitt hjá oss, þar sem ekkert safn er til af fasteignareglunum eða hlutarjettarreglunum, og ekki einu sinni registur yfir lögin.**

#### Við 5. gr.

L. 1907 ná einungis til veðs í skipum, en allar sömu ástæður eru til þess að heimfæra fasteignareglurnar á önnur hlutarjettindi. Yfirdómurinn hefur líka litið svo á í úrskurði 21. febr. 1910, að l. 1907 nái að minsta kosti að sumu leyti einnig til eignarrjettar, enda var það upprunalega meiningin en fór aflaga í meðferðinni á þinginu. Hjer er því sett «eignarrjettur og eignarhöft»; «eignarhaft» er sett hjer fyrir jura in re aliena, vegna þess að deilt er um hver rjettindi (t. d. löghald) sjeu eiginleg hlutarjettindi, sbr. og ts. 24. apríl 1833 § 2 og l. 1907. Sjólánsveð (bodmeri) er þó undantekið af því að um það fer eftir alveg sjerstököm reglum í 7. kapitula. — L. 1907 (7. gr.) ná einungis til 5 tonna skipa, en hjer er takmarkið einungis sett við skrásetning. Öll skip, sem skrásett eru, eru lík fasteignum að því leyti að skrásetningarstaðurinn er þeirra fasti staður; en hinu verður að visu ekki neitað, að eins viðtæk og skrásetning er nú hjá oss, eru mörg skrásett skip ekki svo verðmæt að nein þörf sje á fasteignareglunum til þess að tryggja rjettindi yfir þeim. En verðmætið fer ekki einungis eftir stærðinni; ýmislegt annað, sjerstaklega hvort skipið er vjelarskip eða ekki, hefur veruleg áhrif á verðið; á hinn bóginn má gera ráð fyrir, að viðskiftalífið sjálft setji hæfileg takmörk, og í því trausti er ákvæðið látið ná til allra skrásettra skipa. — Þá kemur aðalspurningin: hvaða reglur um rjettindi yfir fasteignum er rjett að heimfæra á skip? L. 1907 segja «almenn fyrirmæli laganna um þýðing og gildi veðrjettar» og reglurnar um þinglestur. Þessi ákvæði eru þó bæði óskýr og ónóg. Það er ekki ljóst hver eru «almenn» fyrirmæli laganna; líklega hefur orðið átt að bæta úr því, að ekki hefur unnist tími til þess að athuga hinar einstöku fasteignareglur og ákveða hverjar þeirra skyldu gilda um skip, en er þá villandi. Ákvæðið er ónógt, af því að það nær einungis til veðrjettar, þinglesturs, gildis og þýðingar hans.

Þær sjerreglur um fasteignir, sem snerta *innihald* rjettindanna, er venjulega ekki þörf á að heimfæra á skip. Takmarkanir í eignarrjetti yfir fasteignum (fossalög, námulög, l. um byggingarsampykktir, heilbrigðissampykktir, skylda til þess að byggja jörð) hvila venjulega á ástæðum, sem eru algerlega sjerstakar fyrir fasteignir. Rjettindi sama innihalds sem itök og kvaðir — sem einungis eru viðurkend yfir fasteignum — er heldur ekki ástæða til þess að viðurkenna yfir skipum. Á hinn bóginn er ekki ástæða til þess að neita að handveð geti átt sjer stað yfir skipum, þótt það sje alment talið, að fasteignir verði ekki settar að handveði; það er að visu nokkuð vafasamt hvort heimildin til þess að selja handveð án undangengins dóms eða sátta, eða fjárnáms (l. 18, 4. nóv. 1887 1. gr.) er ekki óheppileg um skip; en gera má þó ráð fyrir að ekki hljóti tjón af því, af því að handveð er og verður eftir eðli sínu órsjaldgæft yfir skipum. — Vafasamara er það, hvort ekki eigi að heimfæra regluna í l. 18, 4. nóv. 1887. 5. gr. á skip; en í því formi sem reglan er í verður hún þó ekki höfð um skip, og verður því að gera nýja reglu sama efnis, sbr. síðar. — Reglunum um innihald rjettindanna er því haldið alveg fyrir utan ákvæðið, og standa þær óbreyttar eins og þær hafa verið hingað til. — Aftur á móti segir greinin að reglurnar um *stofnun* rjettinda yfir fasteignum skuli koma til greina um skip. Hjer ræðir fyrst og fremst um þinglestursreglurnar. Um skip er sama þörf á, að til sjeu á einum stað allar verulegar upplýsingar um eign og umráð þess, sem um fasteignir, sama þörf á góðri tryggingu rjettindanna; og þessari þörf verður um skip fullnægt eins og um fasteignir með aðstoð skrásetningarinnar. Alstaðar þar sem þinglesturs er krafist til fullrar tryggingar rjettindum yfir fasteign, er því ætlast til, að hans þurfi einnig um rjettindi yfir skipum; og þar sem fasteignar- og lausafjár-þinglestursreglunum ber á milli, skal farið eftir fasteignarreglunum. Til stofnunar lögvarins eignarrjettar yfir skipi með gerningi í lifenda lífi þarf því þinglesturs; sá, sem kaupir skip á nauðungarupphóði verður að þinglesa heimild sína til þess að njóta lagaverndar gagnvart þeim, sem síðar semur um sama skip; veð þarf að þinglesa, nema handveð og lögveð, bæði samningsveð og aðfararveð (fjárnám, löghald og löggeymslu); ennfremur hefur samkv. greininni þinglestur kaupsamnings um skip meiri þýðingu en þinglestur samsvarandi samnings um annað lausafje. Um kaupmála hjóna gilda fasteigna-

reglurnar samkv. greininni í sumum tilfellum, en líklega ekki í sumum, sbr. síðar. Aftur á móti þarf að jafnaði ekki þinglestur til stofnunar afnotarjettar eða haldsrjettar fremur en þegar um annað lausafje er að ræða; um haldsrjett gildir það, sem að framan er sagt um handveð, og líkt má segja um afnotarjettinn (eiginlega skipleigu); skipleiga er mjög sjaldgæf, en þá sjaldan slíkur rjettur er stofnaður yfir skipum ætti að visu að þinglesa bann, þótt þess sje ekki krafist hjer. — Um aðferðina við þinglesturinn gilda eins og áður sagt fasteignareglurnar og almennar þinglestursreglur. Þar í felst að brjef um rjettindi yfir skipum má fyrirfram innrita í veðmálabækurnar eftir ts. 1833 § 4, og að rjettarþjónninn á að gera athugasemd um heimildarþrest samkv. ts. 1833 § 5, og er ákvæðunum um þetta í l. 1907 1. gr. 3. p. og 3. gr. því slept hjer sem þarflausum, en ekki af því, að þau eigi að hætta að gilda. — Aðrar sjerreglur um stofnun rjettinda yfir fasteignum er einnig ætlast til að gildi um skip, þó þær einar sem gilda um fasteignir yfir höfuð, t. d. ekki ákvæðið í 2. gr. l. 12. jan. 1884 um byggingarbrjef fyrir jörðum (nær ekki til annara fasteigna en jarða). Um hefð gildir 20 ára hefðartími fyrir fasteignir, en 10 ára fyrir lausafje, l. 46, 10. nóv. 1905 2. gr.; ástæðan til þess að hefðartíminn er lengri fyrir fasteignir er nú sumpart verðmætið, sumpart festan, einmitt sömu ástæðurnar eins og áður hefur verið getið, og niðurstaðan verður því hjer hin sama: að rjett sje, að skipin fylgi fasteignunum í þessu. Aðför til eignar á skipi getur átt sjer stað í sama tilfelli sem á fasteign, sbr. o. b. 22. apríl 1817 2. gr. og l. 16. sept. 1893 1. gr. — Þá segir greinin loks að fara skuli eftir fasteignareglunum um vernd rjettinda yfir skipum. Hjer er aðallega um þær reglur að ræða, sem eru um vernd samningsveðs, forgangsrjett veðhafa til þess að fá fullnægju af andvirði veðsins. Samkvæmt þessu nýtur veð í skrásettum skipum — einsog eftir l. 1907 — sömu verndar sem fasteignaveð. Lausafjárveðsreglurnar — t. d. að veðsali megi ekki selja veðið, að veðið fyrnist (l. 14, 20. okt. 1905 1. gr. 3. p.), falli úr gildi eftir próklama o. s. frv. gilda því ekki um skipaveð. Þetta var það sem l. 1907 eiga við, þar sem þau segja að skipsveð hafi sömu »þýðingu« sem fasteignarveð. Ennfremur gildir reglan í l. 23, 13. sept. 1901 um að veðhafi hafi ekki forgangsrjett fyrir öðrum veðhafa nema fyrir eins árs vöxtum, samkvæmt greininni einnig um skipaveð. Þessi regla gildir sem »almenn« einnig eftir l. 1907 um skipaveð. Sama gildir um regluna í ts. 27. maí 1859 2. gr. um að fyrri veðhafi hafi ekki forgangsrjett fyrir síðari veðhafa fyrir dráttavöxtum. Báðar þessar reglur eru um vernd síðari veðhafa og eiga eins við um skip eins og fasteignir. Enn liggur það í ákvæði greinarinnar, að um stöðu samningsveðs í skipi í gjaldþrota- og dánarbúum skuli farið eftir fasteignareglunum, en ekki lausafjárreglunum, (l. 13. apr. 1894 23. og 24. gr., og l. 12. apr. 1878 86. gr. sbr. 84. gr.); því er ónaúðsynlegt að taka það fram sjerstaklega eins og gert er í frumvarpi stjórnarinnar til laganna 1907. Eftir lögunum frá 1907 er mjög vafasamt hvort ákvæðið í l. 16. des. 1885 15.—16. gr. gildir um skipaveð, en eltir greininni er enginn vafi á því, enda er það alveg hættulaust; það þarf heldur ekki að koma í bága við l. 29, 16. nóv. 1907 11. gr. um Fiskiveiðasjóð Ísland, því að forrjettur Fiskiveiðasjóðsins er það enn, þrátt fyrir greinina, að þurfa ekki að taka neitt fram í veðbrjefum sínum til þess að geta gert fjárnám án dóms eða sátta. — Auk áðurnefndra reglna um samningsveð eru stundum sett lög sem gera fasteignarjettindum hærra undir höfði en lausafjarrjettindum. Nordurlandalög láta skiparjettindi láta lausafjárreglunum, og eins gera l. 1907 (þau ná einungis til samningsveðs); aðrar þjóðir láta aftur á móti skipin láta einnig þessum fasteignareglum, eins og fasteignareglunum um samningsveð. Það virðist líka heppilegt og hættulaust; þegar t. d. l. 19, 4. nóv. 1887 50. gr. 2. mgr. gerir þann mismun á fjárnámi í fasteign og lausafje, að lausafjárnámið fellur úr gildi ef uppboð er ekki haldið innan 12 vikna eða fjeð tekið úr vörslum rekvisíti, þá er auðsætt að sú regla er miklu óhentugri fyrir skip en fasteignareglan. Ástæðan til mismunarins er hið mismunandi faktíska öryggi sem fjárnámið gefur, en fjárnám í skipi gefur alveg jafnt faktískt öryggi sem fasteignarfjárnám og miklu meira en lausafjárnám — vegna skrásetningarinnar. Samkvæmt þessu nær greinin ekki einungis til reglnanna um vernd samningsveðs. Greinin nær jafnvel til þeirrar verndar sem rjettarfarir veitir. Rjettindi yfir skipum njóta því góðs af ef fasteignarjettindum er gert hærra undir höfði í rjettarfarinu en lausafjarrjettindum. Að visu eru ekki margar reglur af þessu tagi. Reglan um varnarþing fasteignar í N. L. 1—2—15 er ekki einungis um rjettindi yfir fasteignum, heldur um allar þrætur um fasteign, einnig kröfurjettar þrætur; er rjett að setja samsvarandi almenna reglu um varnarþing skipa, en þótt slík regla væri ekki sett er samkvæmt þessari grein heimilt að sækja eiganda skips á heimili skipsins í málum um rjettindi yfir skipinu.

Akvæðið í D. L. 6—14—7 (sbr. l. 12. jan. 1884 29. gr.) var áður sjerstakt fyrir fasteignir, en samkvæmt langvarandi dómvenju er útburður og innsetning með beinni fógetagerð nú einnig heimil þegar um lausafje er að ræða; en þótt það væri vafasamt, þá nytu skip samkv. þessari grein góðs af fasteignareglunum og útburður af skipi hefði skýlausa heimild í D. L. 6—14—7. Annars gildir um rjettarfar í siglingamálefnum gestarjettarfarid og væri full þörf á ýmsum breytingum í því, sjá síðar. — Ákvæðin um eignardóm í N. L. 5—5—7 sbr. kgúrsk. 12. sept. 1864 koma samkv. greininni einnig til greina um skip. Sama gildir um eignardóma, sem talin er heimild til samkv. fyrri venju og 13. gr. stjórnarskrárinnar.

Við aðalákvæði greinarinnar, að skip skuli, í vissum efnum, láta fasteignareglunum, er hnýtt sjálfsögðum fyrirvara um, að það gildi þó því að eins, að fasteignareglunum verði komið við. Það er ljóst, að þar sem reglurnar eru gefnar fyrir fasteignir, verður ekki einungis oft að breyta formi þeirra til þess að þær verði heimfærðar á skip, heldur eru jafnvel sumar þess eðlis, að þeim verður ekki beitt um skip, hvorugt beint nje með formbreytingum, t. d. í l. 16. des. 1885, 15. gr.: »búi skuldunautur á sinni veðsettu eign. .«, og l. 46, 10. nóv. 1905, 9. gr.: »jörð, sem metin er til dýrleika eða útmældri lóð . .«. Hver ákvæði það eru, sem alls ekki verður komið við, er ekki hægt að telja upp; það verður að leggja undir dómstólana. En í ákvæðinu liggur að takmörkin á að selja svo þröngt sem hægt er.

Enn er spurning um það, hvernig fara eigi, ef fasteignareglum þeim, sem nú gilda, verður breytt, þá er að visu engin trygging fyrir því, að hinar nýju reglur eigi við um skip — þótt koma megi þeim við um þau. — En þar sem reglan um heimfærslu fasteignareglanna á skip, byggist á skyldleika fasteigna og skipa í þessu tilliti, eru allar líkur til þess, að nýjar reglur, sem eiga við um fasteignir, eigi líka við um skip, og því er greinin þannig orðuð, að ekki einungis þær fasteignareglur, sem nú gilda, eru heimfærðar á skip, heldur einnig þær, sem síðar kunna að verða settar. Verði settar nýjar fasteignareglur, sem ekki eiga við um skip, þá verður að gera fyrirvara um gildi þeirra um þau. —

Í næstu greinum eru ýms ákvæði, sem mjer hafa þótt nauðsynleg til nánari ákvörðunar og takmarkana, vegna þess mismunar, sem, þrátt fyrir allan skyldleika, er á skipum og fasteignum.

#### Við 6. gr.

5. gr. nær ekki til sviftingar fjárforræðis, því að með henni eru engin rjettindi stofnuð, þótt sviftingin snerti stofnun ýmsra rjettinda; á hinn bóginn virðist rjett að krefjast hins sama hjer og um fasteignir, til þess að samræmi haldist í reglunum og að veðmálabækurnar gefi allar verulegar upplýsingar, ekki einungis um rjettinn yfir skipinu, heldur líka umráðin. Sama gildir um kaupmála hjóna; reglurnar um þinglestur eru mismunandi, eftir því hvort um fasteignir er að ræða eða lausafje (sjá l. 12. jan. 1900, 6. og 7. gr.) og virðist rjett að láta skip fylgja fasteignareglunum. — Ákvæði um þetta eru nú ekki til í islenzkum lögum.

#### Við 7. gr.

Þinglestur fasteignabrjefa fer fram þar, sem fasteignin er. Samsvarandi staður þegar um skip er að ræða, er skrásetningarstaðurinn. L. 1907, 1. gr. 1. p., segir, að þinglestur skuli fara fram þar, sem skipið er skrásett að eiga heima, og er það í fullu samræmi við 5. gr. skrásetningarl. 13. des. 1895. Þeirri gr. er nú breytt með 3. gr. þessa frumvarps — og fær heimilið um leið alveg nýja þýðingu; — skipið getur eftir þessu frv. átt heima hvar sem er á landinu, t. d. utan umdæmis þess, sem það er skrásett í. En það er ljóst, að það er mjög óheppilegt, að þinglesið sje utan skrásetningarumdæmisins, og þær ástæður, sem geta leitt til þess, að heimilið er ákveðið utan skrásetningarumdæmisins eru öldungis þýðingarlausar fyrir þinglesturinn. Ákvæði l. 1907 hefur því verið breytt í samræmi við þetta. — Venjulega mun heimili skipsins faktiskt verða innan skrásetningarumdæmisins, og þá er auðvitað rjett að þinglesa í þeirri þinghá, sem heimilið er í; en í þeim fáu tilfellum, sem heimilið er utan umdæmisins, virðist rjettast að þinglesa í þeirri þinghá, sem skrásetningarskrifstofan er í; ef skrásetningarumdæmunum er breytt, verður að fara eftir því hvort heimilið er bæði innan skrásetningar- og lögsagnarumdæmisins eða ekki.

#### Við 8. gr.

Þessi grein er tekin eftir 2. gr. laga 1907. Þar er smáskipaskrárinnar þó ekki getið, og gæti það leitt til þess misskilnings, að skjala viðvikjandi 30 tonna og minni skipum, sem ekki eru skrásett á skipaskrá, skyldi einungis getið á fiskiskipaskrá; þetta er því leiðrjett hjer. Ennfremur er hjer bætt við orðunum: »og vitnað í veðmálabækurnar; koma skrárnar í stað fasteignaregistursins«, til þess að sýna ljóslega, að hjer er ekki um eiginlega skrásetning rjettindauna að ræða, heldur einungis um afnot skráanna til tíma- og kostnaðarsparnaðar. Það þykir nefnilega ekki þörf á að lögskipa sjerstök realregistur fyrir skip, úr því að skrárnar eru til og vel má notast við þær. En það, sem hefur rjettarþýðinguna, er eftir sem áður þinglesturinn og innfærslan í veðmálabækurnar. Þessar tilvitnanir, sem skrifaðar eru í skrárnar, þarf því ekki að senda stjórnarráðinu nje aðalskrásetningar- og skipamælingaskrifstofunni í Khöfn; þar er ekki ællast til að haldnar verði neinar skipaveðmálabækur. Af því að lögin frá 1907 eru svo óskýr um þetta efni er nú mesti ruglingur á því í praxis. Sumstaðar eru haldin bæði sjerstök realregistur um skip og innfært í skipaskrárnar það sem þinglesið er; en þá nær skrásetningin ekki tilgangi sínum — að minka erfðið — heldur eykur hún það að þarflausu, því að þinglesin skjöl hafa ekki — að eignarheimildarskjölum undanteknum — þýðingu fyrir hina opinberjettarlegu skrásetningu.

#### Við 9. gr.

Þessi grein er 4. gr. 1. 1907. Nauðsynleg viðbót við skrásetningarskylduna er bannið gegn flutningi úr einu umdæminu í annað; annars eru skipin jafn »laus« eftir sem áður þrátt fyrir skrásetninguna. Ákvæði um þetta er sett fyrst í greinina af því að það er aðalatriðið. — Seinni hluti greinarinnar byggist á fyrri hluta 4. gr. 1. 1907. Jeg hef ekki viljað breyta ákvæðinu um skyldu skrásetningastjóra til þess að sjá um flutning þinglesinna skjala, þó mjer virðist það irratióneft. Skrásetningarstjórnin hefur sem slikur enga umsjón með þinglestrinum yfir höfuð. Auk þess er það talsvert þung ábyrgð, sem leiðir af ákvæðinu bæði fyrir skrásetningarstjóra og lögreglustjóra gamla umdæmisins og nýja umdæmisins; því að gleymist að senda skjölin eða innfæra þau á nýja staðnum, og tjón hlýzt af því, þá er hlutadeigandi embættismaður eftir almennum reglum, skyldur til þess að bæta tjónið. Ástæðan til þessa ákvæðis 1. 1907 var að tryggja veð Fiskiveiðasjóðsins, en aðrir veðhafar áttu að njóta góðs af; en ákvæðið gefur jafnvel ekki þessa tryggingu, því að tryggingin verður *solvens* hlutadeigandi embættismanna, sem auðvitað getur verið misjafnt. Rjettast væri ef til vill að veðhafar og aðrir, sem rjett eiga yfir skipum, sjái um flutninginn á eigin ábyrgð. En jeg vildi ekki breyta ákvæði 1. 1907 aðallega vegna Fiskiveiðasjóðsins. Og meðan skrásetningarstjóri og lögreglustjóri eru einn maður má forsvara það frá lagasjónarmiði með því, að í beiðninni um flutning og skrásetning í nýju umdæmi liggja líka beiðni um þinglestur í hinna nýju þinghá, og ábyrgð embættismannanna verður þá hliðstæð ábyrgð lögreglustjóranna alment ef t. d. gleymist að þinglesa eða fyrirfram innrita skjal, sem þeim hefur verið fengið til þinglesturs eða fyrirframinnritunar, og tjón hlýzt af því. — Aftur á móti hef jeg breytt ákvæði laga 1907 í tveim öðrum verulegum atriðum. — L. 1907 segja að skrásetningarstjóri eigi að annast um (innfærslu veðbrjefanna . . .). Hjer hef jeg sett »að skjölin verði þinglesin eða fyrirframinnrituð . . .«, en það er í betra samræmi við þinglesturslöggjöfina, sem leggur aðaláherzluna á þinglesturinn sjálfan. Hjer verður þess að gæta, að þegar skipið er flutt, verður að flytja það að öllu leyti. Það getur ekki verið skrásett í einum stað, og þinglesin skjöl um það »innfærð« þar, en þinglesin annarstaðar. — Annað aðalatriðið, sem jeg hef breytt, er um þýðing flutningsins eða áhrif á þinglesin rjettindi. L. 1907 segja að »innfærslan« hafi sama gildi sem hinn upprunalegi þinglestur. Þetta má skilja á tvo vegu. Fyrst og fremst — og sá skilningur er líklega sá rjetti — á þann veg, að »innfærslan« sje sama sem þinglestur, þ. e. frá innfærsludegi fær skjalið gildi eins og það hefði verið þinglesið á þeim degi; tilvitnunin til »upprunalega« þinglestursins hefur þá enga verulega þýðingu. Ef orðin eru skilin þannig, þá verða þinglesin rjettindi að mestu leyti varnarlaus meðan á flutningnum stendur og þangað til »innfært« er; en það mundi leiða til þess, að enginn rjettthafi mundi þora að gefa samþykki sitt til flutnings skipsins, ef hann hefði rjettan skilning á lögunum þar um. Orðin má þó ef til vill skilja á annan veg, nlf. að upprunalegi þinglesturinn haldi krafti sínum þangað til innfært er; þessi skilningur er þó í meira lagi vafasamur. En ef gert er ráð fyrir að hann sje rjettur, þá verður niðurstaðan, að skip getur verið veðsett

upp yfir siglur án þess að hægt sje að sjá það á bókum skrásetningar — eða lögsagnar-  
umdæmisins; því að enginn frestur er settur fyrir »innfærzlunni«. Ákvæði l. 1907 hefur  
því þá galla: að það er mjög vafasamt hvernig skilja eigi, og að það tekur ekki nægilegt  
tillit til rjetthafa (ef það er skilið á einn veginn) eða til þriðjamanns (ef það er skilið á  
hinn veginn). Rjetthafa verður að tryggja, að hann missi ekki rjett sinn, og þriðjamanni  
verður að tryggja, að hann fari ekki í góðri trú að taka rjett yfir skipi, sem þegar er feng-  
inn öðrum, eða ósamrýmanlegur við rjett annara. Hag rjetthafa hef jeg viljað tryggja með  
því að láta rjettinn haldast þrátt fyrir flutninginn. Hag þriðjamanns hef jeg viljað tryggja  
með því að setja mánaðartakmörk fyrir forrjetti fyrri rjetthafa. Á þennan hátt hygg jeg  
að hag beggja sje borgið svo vel sem hægt er: rjetthafi getur öruggur gefið samþykki sitt  
til flutnings skipsins, en verður einungis að líta eftir að heimildarskjal hans sje þinglesið  
á nýja staðnum; þriðjimaður getur öruggur samið um skipið þegar það hefur verið mán-  
uð á skrá umdæmisins (en þangað til verður hann að fara varlega). — Nokkrar smávægi-  
legar breytingar hef jeg gert á 4. gr. l. 1907. L. 1907 segja að skrásetningarstjórnin eigi að  
senda eftirritin í nýja umdæmið og skrásetningarstjórnin þar eigi að innfæra þau; jeg hef  
sett að skrásetningarstjórnin eigi að »sjá um« að þetta sje gert, af því að skrásetningar-  
stjóri og lögreglustjóri eru de jure ekki einn maður, og sitt starfið getur verið falið sínum  
manni, þótt það nú sje falið einum. L. 1907 segja, að skrásetningarstjóri eigi »kauplaust«  
að innfæra skjölin; mjer virðist rjettara að segja að fyrir þinglesturinn (ö: innfærzluna í  
L 1907) skuli ekkert þinglestrargjald greiða, því að það mun vera meiningin. L. 1907 tala  
í þessari grein eins og annarstaðar aðallega um veðbrjef, en hjer eru sett öll eignar-  
eignarhaftaskjöl í samræmi við 5. og 6. gr.; það getur vonandi ekki valdið misskilningi að  
orðið »eignarhaftaskjöl« er hjer látið ná einnig til eignarskjala, kaupmála og úrskurða um  
svifting fjárforræðis.

#### Við 10. gr.

Ákvæði þetta er bygt á 48. grein dönsku skrásetningarlaganna og hliðstætt ákvæð-  
inu í næstu grein hjer á undan. 9. gr., er um þau skip, sem skrásett eru hjer á landi, en  
flutt úr einu innanlands umdæmi í annað. En þessi grein er um skip, sem skrásett eru í  
Danmörku eða utanríkis, og flutt hingað til landsins. Greinin byggist á þeirri grundvallar-  
reglu, að viðurkenna þau rjettindi, sem löglega eru stofnuð eftir útlendum lögum; en jafn-  
framt er tilætlunin, að tryggja rjettindi, sem stofnuð eru um leið og skip t. d. er keypt. —  
,Eignarhöft« er haft hjer í sömu viðú merkingu sem í næstu grein á undan, um alt sem  
þinglesið er samkv. 5. og 6. gr. — Fresturinn er hjer settur 3 mánuðir — 2 mánuðum lengri  
en í 9. gr. — og er það gert með tilliti til fjarlægðarinnar, og eins og í dönsku skrásetn-  
ingarlögunum.

#### Við 11. gr.

Þessi grein er tekin eftir 5. gr. l. 1907, en fyrirmynd þeirrar greinar hefur vafa-  
laust verið 59. gr. dönsku skrásetningarlaganna. Nokkrar breytingar hef jeg gert. — ,Eign-  
arhöft« set jeg hjer eins og áður fyrir ,veðrjett og eignartakmarkanir«. — Í staðinn fyrir  
,En í gjalddaga fellur« í l. 1907 set jeg ,þó fellur í gjalddaga . . .«, því að í þessari setningu  
er tekin fram undantekning frá aðalreglunni í fyrri hluta greinarinnar: Rjettindin standa  
alveg eins og áður, nema skuld fellur í gjalddaga o. s. frv. — l. 1907 tala einungis um, að  
skipið sje selt út úr landinu, en sama á vafalaust að gilda, ef skipshluti, sem er að veði,  
er seldur út úr landi, og skýt jeg ,skipshluta« því inn í. — L. 1907 tala einungis um, að  
skipið sje selt út úr landinu, en sama á vafalaust að gilda, ef skipið t. d. er gefið út úr  
landinu, eða útlendingur fær það til eignar, eftir aðför (naðungaruppböð), kona, sem er  
skipseigandi, giftist útlendingi o. s. frv. Jeg set því ,verður eign« í stað ,selt«. Aftur á móti  
held jeg fast við, að skipið þurfi ekki að verða eign utanríkismanns eða manna, sem ekki  
mega eiga íslensk skip, heldur sje nóg, að það verði eign útlendinga — sbr. l. 1907 ,selt út  
úr landinu« — og þar af leiðandi strykað út úr skipaskránum.

#### Við 3. kapítula.

##### Um útgerð skipa.

Um útgerð skipa er nauðsyn á, að lög þjóða, sem viðskifti hafa saman, sjeu sem

líkust, að því er snertir þau ákvæðin, sem eru um sambandið við þriðjamann. Aftur á móti er miklu minni þörf á sameiginlegum reglum um sambandið milli útgerðarmanna innbyrðis, þar sem útgerðarmenn eru fleiri en einn (fjelagsútgerð). Í frv. 1911 eru ákvæði um útgerð í kap. 2, 7.—23. gr. Ákvæðin í 7.—8. gr. eru um samband útgerðarinnar við þriðjamann, 9.—23. gr. um samband útgerðarmanna innbyrðis.

#### Við 12.—13. gr.

Þessar greinar eru í öllu verulegu eins og 7. og 8. gr. frv. 1911, sem byggjast á — og eiga að vera samhljóða að efni — 7. og 8. gr. dönsku siglingalaganna, sem aftur í öllu verulegu eru eins og norsku og sænsku siglingalögin. Ákvæðin eru mjög þörf vegna þess að hingað til hafa ekki verið til nein bein ákvæði um þetta efni í íslenskum lögum; nokkrir dómur hafa verið dæmdir í líka stefnu og ákvæði greinanna, en annars befur verið mjög bagaleg óvissa um hvað væri gildandi lög. — Hugsunin í ábyrgðarreglum frv. er, að að vísu verður að leggja talsvert viðtæka ábyrgð í útgerðarmanninn; hann verður ekki einungis að ábyrgjast sjálfs sín orð og gerðir, heldur að miklu leyti líka skipstjórans samninga (53.—56. gr.), samningsrof (12. gr.) og önnur afbrot (13. gr.), og afbrot skipverja o. fl. (13. gr.); enn fremur verður hann að greiða björgunarlaun fyrir björgun, »sætjóns-framlög« o. s. frv. Á hinn bóginn er ábyrgð þessi takmörkuð við skip og farmgjald, aðallega í þeim tilfellum, sem útgerðarmaðurinn ábyrgist án þess að hafa sjálfur nokkra stjórn á (12., 13., 179., 221. og 229. gr.). Kröfuhafa er svo veitt sjerstök trygging fyrir kröfunni innan þessara takmarka (sjóveð, kap. 11).

#### Við 12. gr.

Breytingar frá frv. 1911 eru þessar: orðin ,sem sjálfskuldarmaður' falli burt á tveim stöðum; þeim er of aukið, enda dálítið óviðkunnanlegt að tala um, að útgerðarmaðurinn ábyrgist, *sem* sjálfskuldari, þar sem hann einmitt *er* sjálfskuldari. Orðin ,bótar-kröfur fyrir' eru líka óþörf og því feld úr greininni. Loks er orðið ,óskorað' síðast í gr. einnig felt burt, ,óskorað' = ,sem sjálfskuldari' = ,með allri eign sinni'; sama hugtakið er þrítekið. — Í norsku lögnum er hnytt hjer aitan í ákvæði um forgangsriett skipverja o. fl. í protabúi útgerðarmanns, sbr. ts. 28. desbr. 1792, en slíkt ákvæði á betur við í skiftalögum eða síðar í kaflanum um kaup skipverja.

#### Við 13. gr.

Á 8. gr. frv. 1911 eru gerðar þessar breytingar: Í stað orðanna ,vangeymsla eða yfirsjón' eru eftir norsku siglingalögnum sett orðin ,svik, hirðuleysi eða gáleysi' (Svig, Forsømmelse, Uagtsomhed); þykir mjær þau orð taka betur fram *sök* þess, sem verkið vinnur. Í stað orðanna ,í skipinu' er sett ,í þarfir skipsins' eins og í öllum norðurland-sjólögnum stendur; ábyrgð útgerðarmanns á nfl. ekki að velta á því *hvar* skaðinn hefur verið unninn, heldur hvort hann er unninn í han; þágu (cujus commodum, ejus periculum).

#### Við 14.—28. gr.

9.—23. gr. frv. 1911 eru um fjelagsútgerð, þar sem fjelagsmenn hafa persónulega ábyrgð á skuldum fjelagsins. Um hlutaþjelög og önnur fjelög með »takmarkaðri ábyrgð«, eru aftur á móti engin ákvæði í frv. 1911, enda munu almennar reglur um slík fjelög fullnægja einu þörfum siglinga-atvinnunnar. — Um útgerðarfjelög með ótakmarkaðri ábyrgð eru nú í íslenskum lögum engar sjerstakar reglur aðrar en ákvæðið í Jb. fml. 25, um að sá sem vill halda skipi til gagns skuli ráða ef samútgerðarmenn hans vilja ekki leysa hann út (kaupa hans hlut), Grundvallarhugsun þessa ákvæðis er, að skipið skuli ekki standa arðlaust af því, að eigendur þess eða útgerðarmenn geta ekki komið sjer saman, og leiðir til þess — ef hugsuninni er fylgt fram — að meiri hlutanum er gefið úrskurðarvald í mál-efnum fjelagsútgerðar. Þetta er nú einmitt grundvallarreglan í 9.—23. gr. frv. 1911, og eru þær greinar því einungis nánari framfylgd á grundvallarhugsun gamalla íslenskra laga. — Aðalreglan — um vald meiri hlutans — er í fyrri hluta 12. greinar og flestar hinar reglurnar, t. d. um ábyrgð á skuldum í 9. gr., um sölurjett fjelaga í 20. gr. o. s. frv., eru eðlileg afleiðing af aðalreglunni. Að þessu leyti virðist vel til fallið, að lögleiða 9.—23. gr. frv. 1911 hjer á landi, en hins vegar er þess að gæta, að þær eru ýms aukaákvæði algjörlega



ný og óþekt í íslenskum lögum, og ef til vill varasamt að lögleiða þau án þess að þau hafi verið lögð undir álit þeirra, sem við þau eiga að búa.

Við 14. gr.

9. gr. er breytt í 14. gr. samkv. breytingunni á greinatölunni yfir höfuð. — »Hluta-útgerð«, »hluthafi« o. s. frv. minnir á »hlutafjelög« ɔ: fjelög með ábyrgð, sem takmörkuð er á sjerkennilegan hátt. Í daglegu tali eru þau útgerðarfjelög, sem hjer er átt við, venjulega kölluð »fjelagsútgerð«, og getur orðið varla valdið misskilningi, þótt það sje ekki látið ná til útgerðarfjelaga með »takmarkaðri« ábyrgð.

Við 15. gr.

10. gr. er breytt í 15. gr. — »Hlutaeign« etc. er breytt í samræmi við það, sem sagt er í aths. við 14. gr. — Orðin »á þann hátt . . .« í frv. 1911, eru hjer feld burt af því að ísl. skrásetningarlögin frá 1895 mæla á engan hátt fyrir um þetta atriði; á hinn bóginn þykir rjett að skylda til skrásetningar um það hver sje útgerðarstjóri, þótt hvorki norsku eða sænsku lögin leggi slíka skyldu á fjelagsútgerð.

Við 16. gr.

Greinin er eins og 11. gr. dönsku, norsku og sænsku siglingalaganna. Ef til vill væri gott að taka nokkur dæmi, sem hjer á landi geta verið sjerstaklega vafasöm, en það verður ekki gert svo í lagi sje nema í samráði við fagmenn.

Við 17. gr.

Þessi grein er eins og 12. gr. í dönsku og norsku siglingalögum. Í sænsku siglingalögum er aftur á móti skeytt framan við ákvæðum um fundarboð. Hjer á landi verður fundur því að eins álitinn löglega boðaður, að fundarboð hafi komið í hendur öllum fjelagsmönnum, ef ekki hefur verið öðruvisi umsamið í fjelagssamningnum.

Við 18. gr.

Breytingarnar á 13. gr. frv. 1911 eru: Orðin »nýjar og ólíkar farir« ná ekki alveg dönsku orðunum »væsentlig forskellig«; hjer er því sett »verulega ólíkar«. Á eftir »farir eða flutningar« er skotið inn í »eða nýjar veiðiaðferðir«, af því að það er vafasamt, hvort það fellur undir fyrri orðin, en á að lúta sömu reglum.

Við 19. gr.

Í 14. gr. frv. 1911 eru tekin ákvæði úr norðurlandasiglingalögum um það, að »dómari« (dómstóllinn, þ. e. sjórjetturinn) geti vikið útgerðastjóra frá, ef nægar sakir eru. Ákvæði þetta stendur í samhandi við hina sjerstöku skipun sjórjettanna í þessum löndum, en þeir eru ekki einungis skipaðir lögfræðingum, heldur einnig siglingaatvinnurekendum (eða sjerfræðingum). Þar sem ekki er ætlast til þess, að skipun sjórjettanna hjer á landi verði breytt frá því sem nú er með lögum þessum, þá virðist rjett að fella ákvæðið burt. En því verður ekki neitað, að minni hlutinn getur þá oft staðið varnarlitill gagnvart útgerðarstjóra, sem á meira en helming skipsins.

Við 20. gr.

Það getur verið efasamt, hvort fresturinn, sem útgerðarstjóra er gefinn til reikningsskila er nógu langur. Og eins getur verið spurning um reikningsskil fyrir fyrir vissa hluta ársins.

Við 21. gr.

Í 16. gr. frv. 1911 er talað um »reikningsglöp«, en í 60. gr. »misreiknun«; hjer er sett síðara orðið af því, að það virðist síður geta valdið misskilningi. — Mótmælafrestur er í 16. gr. frv. 1911 eins og í dönsku og sænsku lögum settur sex mánuðir; í 16. gr. norsku siglingalaganna, er fresturinn aftur á móti eitt ár. Eftir því sem hagar til hjer á landi virðist norska reglan eiga betur við, og er því sett hjer.

Við 22. gr.

Þessi grein er eins og 17. gr. frv. 1911 og dönsku, norsku og sænsku siglingalaganna. „Sjóveð“ er sett í stað „siglingarveðsrjettar“, vegna þess, að það er styttra og þjálla í munni.

Við 23. gr.

Í 18. gr. frv. 1911 er fresturinn settur þrjú dagar samkvæmt dönsku (og sænsku) siglingalögunum; í norsku lögunum er fresturinn aftur á móti átta dagar. Eftir því sem til hagar hjer á landi virðist frestur norsku laganna eiga betur við, og er því settur hjer; ef til vill væri jafnvel heppilegast að hafa hann enn þá lengri, t. d. 14 daga.

Við 24. gr.

Þessi grein er í samræmi við 19. gr. dönsku og sænsku siglingalaganna, og að mestu leyti einnig við 19. gr. norsku laganna.

Við 25. gr.

Í 20. gr. frv. 1911 er að efni til algjörlega farið eftir 20. gr. dönsku siglingarlaganna; sjerstaklega er fjelagsmönnum ekki veittur neinn forkaupsrjettur eins og í 20. gr. norsku og sænsku siglingalaganna. Ýmislegt mælir þó með forkaupsrjetti: í fjelagsútgerð hafa fjelagsmenn svo mikið saman að sælda, að þeim getur ekki staðið á einu hverjir nýir koma í fjelagið; þetta getur að visu ekki leitt til þess að banna fjelagsmönnum að selja hluti sína, en gæti leitt til þess að þeim fjelagsmönnum, sem eftir eru, sje veittur forkaupsrjettur. Jeg hef þó ekki viljað breyta ákvæði frv. 1911, en bendi einungis á þetta til athugunar. — Orðunum í byrjun 3. p. 20. gr. frv. 1911 er breytt í samræmi við 1. gr. þessa frv. — Í næstsiðustu setningu gr. er skotið inn í „islenzku“, sem líklega hefur fallið úr af ógáti.

Við 26. gr.

Þessi grein er í samræmi við 21. gr. frv. 1911, nema „hluthafi“ er breytt í „fjelagsmaður“.

Við 27. gr.

20 22. gr. frv. 1911 fellur burtu ef síðari hluti 14. gr. er feldur burt (sbr. hjer 19. gr.). — Í staðinn fyrir „stórum rofinn“ er hjer sett „verulega rofinn“, en það er í betra samræmi við lagalega málvenju hjer á landi; orðið „stórum“ er aftur á móti óþekt í þessu sambandi í islenzkum lögum, og óljóst hvernig skilja eigi. — Í staðinn fyrir „brotin lög á honum“ er hjer sett „gengið á rjett hans“, því að meiningin er ekki að nein bein lög þurfi að vera brotin, heldur einungis þau almennu lög, sem segja hvern rjett fjelagsmaðurinn hafi, 2: rjettur fjelagsmannsins þarf að vera borinn fyrir borð.

Við 28. gr.

Í 23. gr. frv. 1911 stendur „erlendis“ en það orð getur bæði þýtt *utanlands* og *utanríkis* eftir þeirri málvenju sem tíðkast hefur í islenzkum lögum; hjer er því sett „*utanlands*“ — „Uppboðsrjettur“ er rjettara en „uppboðshaldari“, sem stendur í frv. 1911. — Í staðinn fyrir varnarþing samútgjörðarinnar er sett „heimili“ í samræmi við dönsku siglingalögin.

## Fjó rði kapítuli.

### Um skipstjóra.

Um stöðu skipstjórans eru engar fullnægjandi reglur til í núgildandi islenzkum lögum. Ákvæðin í 3. kap. frv. 1911 bæta því úr bagalegum skorti. Í aðalatriðum eru þau í samræmi við það, sem nú er talið gildandi lög, og þar sem nú eru til bein lög (t. d. um leiðarbækur) eru ákvæði frv. 1911 í samræmi við þau. Það hefur því ekki þótt ástæða til þess að breyta þessum reglum í neinum aðalatriðum.

Við 29. gr.

Þessi grein samsvarar 24. gr. frv. 1911. Síðustu málsgreininni er þó slept hjer, af

Því að, ef hún á ekki að veita dómstólunum úrskurðarvald fram yfir það sem alment er, þá er hún þýðingarlaus, en ef dómstólarnir eiga samkvæmt henni, að fá óvanalegt úrskurðarvald, þá getur hún verið hættuleg, eftir því sem sjórjettir eru skipaðir hjer í landi. Í sænsku lögnum segir, að slíkar þrætur megi leggja fyrir matsmenn, og getur það vafalaust oft verið heppilegt.

Við 30. gr.

Þessi grein er í samræmi við 25. gr. frv. 1911. Síðari málsgreinin á auðvitað einungis við ráðningu til sama tíma sem fyrri ráðningin, en útilokar ekki t. d. að ráða mann fyrir sumarvertíð, sem áður er ráðinn fyrir vetrarvertíð; þetta virðist ekki verða misskilíð og virðist því óþarfi að taka það fram berum orðum eins og 25. gr. sænsku siglingalaganna. — Greinin byggist á 13. og 20. gr. l. 13, 22. marz 1890.

Við 31. gr.

Þessar breytingar hef jeg gert á frumv. 1911: 'liðað' er breytt í 'ment', sem er algengara og auðskildara orð, 'og honum' breytt í 'honum og', eins og það á að vera eftir sambandinu. 'Mælingatæki' er breytt í 'siglingaverkfæri', sbr. »nautiska instrument« í 26. gr. sænsku siglingalaganna. 'Sje farmur á þilfari' er breytt 'Verði farmur fluttur á þilfari', þ. e. sje hægt að flytja farm á þilfari, eins og í norðurlandasigliugalögnum, »Kan Dæklast föres«. 'Kjölfestu' er breytt í 'seglfestu' samkvæmt almennri lagamálvenju. 'Fermslu' og 'affermslu' er breytt í 'ferming' og 'afferming' í samræmi við málvenju og orðalag frv. 1911 á ýmsum öðrum stöðum.

32. gr.

er í samræmi við gildandi lög, 33. 13. des. 1895 2. gr. og 13, 22. marz 1890 72. gr.

Við 33. gr.

Þessi grein er í samræmi við það, sem talið hefur verið gildandi lög.

Við 34. gr.

er ekkert að athuga.

Við 35. gr.

'erlendis' (í 30. gr. frv. 1911) er breytt í 'utanrikis'; 'erlendis' þýðir að visu oft í íslenzku lagamáli sama sem utanrikis, en rjettara virðist þó að hafa hið alveg skýlausa orð 'utanrikis'.

Við 36. gr.

31. gr. frv. 1911 er algerlega í samræmi við dönsku, norsku og sænsku siglingalögin. Aftur á móti fer hún talsvert í bága við eldri íslenzk lög, sjerstaklega grundvallarreglu strandlaganna (l. 14. jan. 1876 1., 3. og 6. gr.). Vegna siglingaörðugleikanna hjer við land virðist vafasamt að breyta núgildandi reglum, og ef það er gert verður að minsta kosti að endurskoda strandlögin um leið. Jeg hef því slept öllum seinna hluta greinarinnar í frv. 1911 frá orðunum »nema það sje . . . «; verður þá eftir einungis algerlega almenn regla um að skipstjórninn eigi að fara almenna beinustu leið og ekki dvelja skipið, regla, sem verður að vikja fyrir öllum sjerstökkum reglum um skyldutöf, t. d. grundvallarreglu strandlaganna um björgun, meðan henni er ekki breytt, l. 9. sept. 1899 2. gr. (sbr. frv. 1911 223. gr. og 228. gr. hjer), hl. 25. júní 1869 201. gr. og l. 54, 30. júlí 1909 12. gr. Má þá síðar meir endurskoda þessa reglu í sambandi við endurskoðun strandlaganna. En þó ákvæðið sje látið standa verður að breyta því, því að »þó má ekki dvelja . . . « er rangt til orða tekið, á að vera: »Ekki má dvelja . . . « eða þviuml.

Við 37.—39. gr.

Þessar greinar eru eins og í frv. 1911 (32.—34. gr.). Í 38. gr. er þó breytt orðinu »farmensku« í »siglingar«, af því að í þessu frv. er þetta orð yfir höfuð halt um það, sem farmannalögin 1890 kölluðu 'farmensku'. 39. gr. byggist á ts. 3. febr. 1836 l.

Við 40. gr.

Um það á hvaða skipum skuli hafðar leiðarbækur, eru sín lög í hverju landi. Í dönsku siglingalögnum (§ 35) er leiðarbók lögskipuð á öllum skipum, sem fara út fyrir línu, sem ákveðin er í lögnum, að undanteknum þó fiskiskipum, sem ganga á fiskiveiðar í Norðursjónum eða Eystrasalti þó það sje utan linunnar. Í norsku siglingalögnum er leiðarbók lögskipuð á öllum skipum, sem fara í »utanrikissiglingar«; konungi er auk þess veitt heimild til þess að bjóða leiðarbókarhald á skipum, sem fara í »innanrikissiglingar« ef þess þykir þörf. Í sænsku siglingalögnum er leiðarbók lögskipuð á gufuskipum og seglskipum 50 tonn og þar yfir, ef þau sigla út fyrir línu, sem ákveðin er í lögnum. Eftir frv. 1911 (35, gr.) á að hata leiðarbók á öllum skipum, sem fara í utanlandssiglingar, en í núgildandi íslenskum lögum, sjá l. 13, 22. marz 1890 l. gr., á að hafa leiðarbók á öllum skipum, sem »eru í förum landa á milli«. Orðin »eru í förum landa á milli« eiga líklega að þýða sama sem »eru í utanlandssiglingum«; en þau geta misskilist: að »vera í förum« táknar varanlegt í tíma, og »landa á milli« nær ekki t. d. til fiskiferða til Norðursjávarmiða. Orðin »í utanlandssiglingum« eru betri, og auk þess eru þau víða í íslenskum lögum höfð um aðgreiningu, sem eðlilega er hin sama sem hjer er átt við, sjá l. um atvinnu við siglingar nr. 50, 10. nóv. 1905; hjer er því breytt orðalagi l. 1890, en haldið orðalagi frv. 1911. En hjer er bætt við kröfu um leiðarbókarhald á öllum fiskiskipum, sem eru meira en 30 tonn. Þessháttar fiskiskip eru venjulega töluvert lengi úti í einu, og varðar útgerðarmanninn þá miklu að geta fylgst með hvernig ferðinni (»túrnum«) hefur verið hagað, enda hefur komið fram talsvert almenn ósk frá útgerðarmönnum í Reykjavík um að leiðarbækur verði lögskipaðar fyrir fiskiskip. Hjer hefur þó ekki verið farið lengra en að skipum, sem eru 30 tonn eða minna, er slept við leiðarbókarhaldið; takmarkið 30 tonn hefur verið valið aðallega af því, að það er einnig skrásetningartakmark (fullkomið þjóðernisskirteini — ófullkomið þjóðernisskirteini), en vel má vera að rjett sje að hafa það nokkru lægra, því að sumstaðar, t. d. á Vesturlandi, eru skip alloft minni. Aftur á móti er engin þörf á að lögskipa leiðarbókarhald á bátum og smáskipum, sem einungis eru úti minna en sólarhring í einu. Leiðarbók fiskiskipanna er hjer kölluð (fiskiveiðaleiðarbók) og verður auðvitað nokkuð öðruvisi haldin en »siglingaleiðarbókin«, en þó er ekkert því til fyrirstöðu að sama bókarform verði haft undir báðar tegundir. — Að öðru leyti er þessi grein að efni til byggð á 1. og 2. gr. l. 22. marz 1890. Nánari ákvörðunum um gerð bókarinnar, pappír, band, dálkaskipan (sbr. 12. gr. l. 1890) er slept hjer, en ætlast til þess, að um það setji konungur nánari reglur. Enn fremur er slept ákvæðunum í l. 1890, um hver löggildi bókina og gjald fyrir það, en það á heima í reglum þeim, sem áðan voru nefndar.

Við 41. gr.

Þessi grein byggist á 3. gr. l. 1890; þó er hjer heimilað að skrifa til bráðabirgða uppkast af leiðarbókinni, ef það er skrifað í bækurnar áður en sólarhringurinn er á enda. »Bráðabirgðabók« þarf ekki að vera bók í bókstaflegri merkingu; hún má vel vera skrifuð t. d. á laus blöð. Fiskiveiðabókina þykir nóg að halda fyrir hvern sólarhring.

Við 42. gr.

Þessi grein byggist á 3. gr. l. 1890, en er talsvert ítarlegri. Auk þess er bætt við sjerstökum ákvæðum um fiskiveiðaleiðarbækur; þau ákvæði eru að mestu leyti eftir tillögnum nefndar, sem Útgerðarmannafjelagið í Reykjavík kaus til þess að ihuga fiskiveiðalöggjöfina.

Við 43. gr.

Þessi grein byggist á 4.—5. og 10. gr. l. 1890. Í frv. 1911 stendur ranglega »innanlands eða annarsstaðar«, á að vera »innanrikis eða utanrikis«; ef skipið tekur höfn innanrikis á skipstjórinn að snúa sjer til hinna almennu yfirvalda, sem hafa með slík mál sem þessi að sýsla; en taki hann höfn utanrikis getur hann ekki snúið sjer til annara en verzlunarfulltrúans. Fiskiveiðaleiðarbókina á eftir greininni að sýna eftir hvern »túr«, og kann það að þykja nokkuð strangt.

Við 44. gr.

Þessi grein byggist á 6. gr. l. 1890, en er almennar orðuð, og í samræmi við dönsku, norsku og sænsku siglingalögin.

Við 45. gr.

Þessi grein svarar til 40. gr. frv. 1911, en sú grein byggist aftur á 40. gr. dönsku sjólaganna, þó með nokkrum breytingum. Þannig hefur tilkynningarfresturinn í 2. p. þótt of stuttur, og því skotið inn í: „eða svo fljótt sem unt er“. En breytingin hefur ekki verið gerð með nægilegri athygli, því að það er meiningarlaust að segja „fyrir lok næsta dags eða svo fljótt sem unt er“; dagsfresturinn hefur hjer enga þýðingu. Enn fremur er meiningarlaust að segja að „fresturinn skuli talinn frá því skipið kemur í höfn“, því að hjer er ekki um neinn ákveðinn frest að ræða. Það er nú vafalaust rjett að dagsfresturinn verður hjer á landi í mjög mörgum tilfellum alt of stuttur; sbr. að í sænsku siglingalögunum (§ 40) er gefinn 3ja daga frestur; enn fremur er það ljóst með tilliti til þess hvernig til hagar hjer á landi, að fresturinn verður að vera mjög mismunandi, eftir því hvort slysið vill til á sjó eða ekki, og enn fremur eftir því, hvort skipið eftir slysið kemur að landi þar sem er höfn eða ekki, og loks — ef það tekur höfn — þá hvort yfirvald er á staðnum eða ekki; sama greinarmun verður að gera ef slysið vill til meðan skipið liggur við land. Hjer verður þess að gæta meðal annars að hafnir (þ: löggiltir verzlunarstaðir) eru mjög margir óbygðir og jafnvel langt frá mannabygðum hjer á landi. Alt þetta mælir með því að tiltaka engan ákveðinn frest í dagatali, heldur einungis „svo fljótt sem unt er“. Aðrar breytingar, sem eg hef gert á 40. gr. frv. 1911, eru þessar: „bera skipsvætti“ hef jeg alstaðar breytt í „gefa sjóferðaskýrslu“ samkvæmt tíðkanlegu lagamáli. „Skipsbækurnar“ hef jeg breytt í „leiðarbækurnar“. „Halda próf“ hef jeg breytt í „taka við sjóferðaskýrslu“, því að sjóferðaskýrsla og sjóferðapróf („Söforklaring“ — „Söforhör“) er sitt hvað, og í þessari grein er einungis átt við skýrslurnar. Yfir höfuð skal þess getið, að hjer á landi munu ekki vera til neinar reglur um þýðingu eða gildi þessara skýrslna nje um form þeirra (rjettarfar).

Við 46. gr.

er ekkert að athuga.

Við 47. gr.<sup>1</sup>

Í stað orðanna „ónógur umbúnaður“ í frv. 1911, er hjer sett „umbúnaðinn“ (þ: misfellur við). Því að skemdirnar geta stafað af öðrum misfellum við umbúnaðinn, en að hann sje ónógur. „Að ryðja skip“ mun nú sjaldan eða aldrei haft um afferming skips. — Að öðru leyti er greinin í samræmi við 42. gr. frv. 1911 og § 42 í dönsku siglingalögunum.

Við 48. gr.

Þessi grein er í samræmi við núgildandi ísl. lög, sjá l. 2, 14. jan. 1876 og l. 13, 22. marz 1890 9. gr., og norrænu siglingalögin (43. gr.). Í frv. 1911 stendur „þjörgunarsáttmáli“. en hjer er sett „þjörgunarsamningur“.

Við 49. gr.

1. p. er í samræmi við 33. gr. l. 22. marz 1890. — Ákvæðinu í 1. mgr. 2. p. 44. gr. frv. 1911 um bænahald og guðspjónustu er hjer slept af því að það virðist ekki eiga við í lögum. Ákvæðin í l. 19, 6. nóv. 1897 (sbr. l. 47, 20. des. 1901 1. gr.) um ferming og afferming á helgidögum þjóðkirkjunnar eru auðvitað ósnert af þessari grein. sbr. einnig 101. gr. hjer. — Greinin nær einnig til fiskiskipa, og má vel vera að þörf sje á sjerstökum ákvæðnm um þau.

Við 50. gr.

Þessi grein er í samræmi við 71. gr. l. 22. marz 1890.

Við 51. gr.

46. gr. frv. 1911 er tekin eftir § 46 í dönsku siglingalögunum, þó þannig að í stað orðanna „udenfor Riget“ er sett „utanlands“ á dönsku „udenfor Landet“. Hjer er ákvæðinu breytt í samræmi við dönsku lögin, af því að eins og sambandinu milli Íslands og Danmerkur hagar til, er óþarfi að taka neitt beint fram um hvernig skipstjórinn eigi að fara að ef skipverji andast innanríkis. — Núgildandi lög eru l. nr. 13, 22. marz 1890 64. gr., og l. 44, 10. nóv. 1905 24. gr.

Við 52. gr.

47. grein frv. 1911 er tekin beint eftir dönsku siglingalögunum (§ 47), en er rangt þýdd á tveim stöðnm. »Erlendis« þýðir »alstaðar annarsstaðar en í Danaveldi«, en »paa udenlandsk Territorium« þýðir »í landi eða landhelgi annars ríkis« ɔ: nær ekki til úthafsins eða landa, sem ekki eru veðurkend ríki eða eign neins viðurkends ríkis. »I udenlandsk Havn« í 3. p. greinarinnar þýðir í þessu sambandi »í utanríkishöfn« en ekki »í útlendri höfn«. — Hjer byggist greinin á 52. gr. l. 22. marz 1890, og er orðalagi þeirrar greinar haldið eftir því sem hægt er. Þó er slept ákvæðunum um hvað skipstjórinn eigi að gera, þegar hann kemur með glæpamanninu til danskrar hafnar; eftir sambandinu milli Íslands og Danmerkur er ekkert sjerstakt um það að segja, skyldur skipstjóra í þessu efni eru hinar sömu hvort sem hann kemur til danskrar eða islenzkrar hafnar. — Breytingarnar á 47. gr. frv. 1911 eru þessar: »Drýgi« er sett fyrir ,vinni'. ,Svo fljótt sam auðið er' er sett fyrir ,þegar sem hann má' sbr. 45. gr. ,Í landi eða landhelgi annars ríkis' er sett fyrir ,erlendis'. ,Utanríkis' er á tveim stöðum sett fyrir ,útlendri'.

Við 53.—63. gr.

Þessar greinar eru um umboð skipstjóra gagnvart þriðjamanni til þess að gera samninga fyrir hönd útgerðarmanns og farmeigenda. Um það efni eru engin bein lög til í islenzkum lögum, en mjög mikil þörf á slíkum lögum. Hjer er einnig þörf á, að lögin sjeu sem líkust lögum þeirra þjóða, sem vjer höfum mest siglingaviðskifti við. Er því nauðsynlegt að þau sjeu í svo góðu samræmi við norðurlandasiglingalögin sem kostur er á. 48.—58. gr. frv. 1911 eiga að vera algerlega byggðar á dönsku, norsku og sænsku siglingalögunum, og er því rjett að halda þeim óbreyttum, að svo miklu leyti sem samræmi er í raun og veru til staðar.

Við 53. gr.

Eftir orðunum í upphafi 48. gr. frv. 1911, er eðlilegast að skilja þá grein svo, að þar sje átt við hverja samninga skipstjórinn geti gert sjer að ábyrgðarlausu, en eins og sjest á 51. og 52. gr. (frv. 4911) er það ekki meiningin; hjer er einungis meiningin að setja lög um hverja samninga skipstjórinn geti gert, svo fullgilt sje gagnvart þriðjamanni (legitimation skipstjóra). Ákvæðinu er í þessari grein breytt í samræmi við þetta. — ,Selur skipið á leigu' nær einungis til hlutarjettargerna um leigu á skipi en ekki til eiginlegrar »kröflurjettar« fartekju; hjer er því sett ,gerir farmsamninga', eins og í norðurlandasjó-lögunum (»Bortfragtning«). — ,Sóknaraðili' er sett fyrir ,málflytjandi', því að í ákvæðinu er ekki eiginlega átt við hver faktiskt flytji málið, heldur hafi rjett til þess að höfða það og halda því áfram (gefa málflytjandanum umboð).

Við 55. gr.

,Uppboð' er sett fyrir ,söluping'; að öðru leyti er þessi grein eins og 50. gr. frv. 1911.

Við 59. gr.

Upphaf þessarar greinar virðist rjett að orða í samræmi við upphaf 53. gr., því að báðar greinarnar eru um samsvarandi efni (»legitimation« skipstjóra fyrir hönd útgerðarmanns, og fyrir hönd farmeigenda); svo er gert í sænsku siglingalögunum. — Aftan við 1. p. 54. gr. frv. 1911 er hjer bætt tilvitnun til síðari mgr. 54. gr. hjer; það er valalaust, að sú takmörkun, sem þar er sett, á að gilda einnig hjer, og er það tekið skýrt fram í 54. gr. norsku og sænsku siglingalaganna, en ekki í dönsku siglingalögunum. — ,Sóknaraðili' er hjer eins og áður sett fyrir ,málflytjandi'.

Við 60. gr.

,Skodunarmenn dæma' er sett fyrir ,það var dæmt' í 55. gr. frv. 1911; það er skýrara.

Við 62. gr.

,Uppboð, er sett fyrir ,söluping' samkvæmt almennri málvenju.

Við 64. gr.

Þessi grein samsvarar 59. gr. frv. 1911. ,Svik, hirðuleysi og gáleysi' er hjer sett fyrir ,yfirsjónir og vanrækslu' eins og í 13. gr. hjer að framan og af sömu ástæðum.

Við 65. gr.

„Fartakandi“ er betra en „leigutaki“, af því að síðara orðið nær eiginlega einungis til þess, sem hefur leigt skipið, þ. e. gert hlutarrjettargerning, en ekki til þess, sem hefur samið um flutning með skipinu; „fartakandi“ nær aftur á móti til beggja.

Við 66. gr.

Ákvæðið um frávikning skipstjóra með dómsúrskurði verður að falla burt af ástæðum, sem taldar eru við 19. og 29. gr. hjer að framan.

Við 67. gr.

„Ráðningarsamningur“ er sett fyrir „ráðningarsáttmáli“, „sigla undir dönsku flaggi“ er sett fyrir „bera danskan fána“; það er þó athugunarvert, hvort ekki eigi að gefa skipstjóranum heimild til þess að rifta samningnum ef skipið hættir að vera íslenskt, sbr. 1. gr.; riftunarheimildin næði þá einnig til þess tilfellis, að skipið verður danskt. Ennfremur er hjer — og víðar í lögnum — þörf á reglu um það hvenær telja eigi för endaða á fiskiskipum: er hver „túr“ sjálfstæð för? eða hver vertíð? eða er allur „timinn“ ein för? Jeg hef ekki treyst mjer til þess að gera um þetta almenna reglu.

Við 68. gr.

Þessi grein samsvarar 63. gr. í frv. 1911, sem átti að vera í samræmi við 63. gr. dönsku siglingalaganna, en á þýðingunni eru nokkrar misfellur, sem hjer er bætt úr. — „Svik, hirðuleysi eða gáleysi“, er sett fyrir „yflrsjón eða hirðuleysi“, sbr. 13. gr. hjer að framan. „Herhald“ er hjer sett fyrir „lögald“; lögald er sama sem kyrsetning eða arrest; í 58. gr. laga 22. marz 1890 er „embargo“ kallað „hald“. Fyrir „flutningsbann“ er sett „aðflutnings- eða útflutningsbann“, því að ákvæðið á ekki að ná til allra flutningsbanna, t. d. banns gegn því að flytja sprengiefni með farpegaskipum og því uml. „Er skipstjóra-samningurinn úr gildi“ er sett fyrir „á skipstjóri frjálsa brautför“, því að meiningin er hjer að báðir aðilar — útgerðarmaður og skipstjóri — geti sagt samningnum lausum, en ekki að það sje forrjettur skipstjóra að velja hvort hann vilji heldur vera eða fara.

Við 69. gr.

„Er settur af“ síðast í 1. p. er sett fyrir „fer“ í frv. 1911 (64. gr.), því að orð frv. 1911 geta misskilist þannig, að hann eigi kaup þangað til hann „faktiskt“ fer af skipinu. — Orðin „hjer á landi — erlendis“ þýða hjer „á Íslandi — utan Íslands“, en í dönsku þýðingunni, sem fylgdi frv. 1911 stendur „í Ríget — Udlandet“, sem þýðir „innanríkis — utanríkis“; hjer er greiningu frv. 1911 haldið, því að hún virðist sanngjarnari, en þá verður að athuga, að danska þýðingin sje í samræmi við ísl. textann; til frekari skýringar er „í útlöndum“ sett fyrir „erlendis“, sem víða í íslenskum lögum þýðir „utanríkis“.

Við 70. gr.

„Sigla undir dönsku flaggi“ er sett fyrir „bera danskan fána“, sbr. athugasemd við 67. gr. í f.

Við 71. gr.

Upphaf 66. gr. í frv. 1911 er ekki alveg í samræmi við § 66 í norðurlandasiglingalögnum eins og til var ætlast, og er það leiðrjett hjer. — Hjer er ferðakostnaðarrjettur skipstjóra látinn velta á því, hvort hann er ráðinn hjer á landi eða í útlöndum, í samræmi við greininguna í 69. gr. hjer að framan. — „Að ófriður væri hafinn“ er sett fyrir „ófriðar von“ í samræmi við norðurlandasjölögin; eftir þeim er ekki nóg að skipstjórinn hafi *búist við ófriði*.

Við 72. gr.

Eftir norsku siglingalögnum á skipstjórinn, þegar svo stendur á sem hjer ræðir um, kaup ekki einungis fyrir helming heldur fyrir allan meðaltimann. — Regluna um meðaltimann má heimfæra hliðstætt á meðalútvistartíma fiskiskipa.

Við 73. gr.

Þessi grein er eins og 68. gr. í frv. 1911, nema skotið er inn í fyrstu setninguna

til skýringar »sem«, því að hjer er átt við að skipstjóra sje launað með hundraðsgjaldi (í stað fasts kaups). — Hjer væri þörf á reglu um hvernig koma eigi ákvæðinu við á »premiur« fiskiveiðaskipstjóra; það kemur oft ranglega niður að jafna premiunum stranglega eftir timalengd.

#### Við fimta kapitula.

##### Um skipshöfn.

##### Við 75.—77. gr.

Þessar greinar eru ráðningar í skiprúm. Í frv. 1911 eru 70.—73. gr. um þetta efni, en á þeim greinum eru svo miklar misfellur, nema 73. gr., að þær verða algerlega að falla burt og nýjar að koma í staðinn. 70. gr. frv. 1911 nær engri átt hjer á landi, af því að »farbækur« þekkjast ekki og hafa aldrei þekkt hjer; 71. gr. i. f. er í beinni mótsögn við 72. gr. o. s. frv. En auk þess er í frv. 1911 ekkert tillit tekið til þeirra óska, sem fram hafa komið frá útgerðarmönnum um óbrotnari og tryggari reglur um ráðning manna í skiprúm, heldur að mestu leyti farið eins og áður eftir dönsku siglingalögunum. Ráðning er eftir frv. 1911 jafnvel margbrotnari en nokkru sinni áður, þar sem frv. krefst skriflegs samnings í vissum tilfellum, sem gerður sje í viðurvist lögreglustjóra, auk viðskiftabóka, skipshafnarskrár og lögskráningar; og ráðningin er í engu verulegu tryggilegri, sbr. þó 75. gr. frv. Eftir lögum þeim, sem nú gilda, þarf til löglegrar ráðningar í skiprúm: 1) viðskiftabók, 2) skipshafnarskrá — hvorttveggja með samningnum við sjómanninn, og 3) lögskráning fyrir lögskráningarstjóra. Það, sem haft hefur verið á móti þessu fyrirkomulagi, er, að það sje bæði of margbrotið og of ótrygt. Ótrygt er það af því, að eftir núgildandi lögum hefur verið litið svo á, að lögskráning geti ekki farið fram, nema rjett áður en skipið leggur út, en á hinn bóginn er maðurinn ekki fullráðinn fyr en lögskráð er að því leyti, að fyrri verður ekki beiðst lögregluþvingunar til fullnægingar á samningnum. Ennfremur hefur það þótt ótrygt að hafa ekkert annað en hinar óhöndulegu viðskiftabækur sem undirstöðu undir ráðningunni þangað til lögskráning fer fram; því hefur það tíðkast mjög að gera sjerstaka skriflega samninga fyrir »ráðningarmanni«, en samningar þessir hafa ekki opinbert gildi og tryggja því ekki til fulls, t. d. gegn tviráðningu, og alls ekki t. d. gegn neitun að ganga á skip. Nú má telja 4) sjerstakan skriflegan samning í viðurvist ráðningamanns til ráðningar. Eftir frv. 1911 átti svo, eins og áður er sagt, að bæta við 5) skriflegum samningi í vissum tilfellum, gerðum í viðurvist lögskráningarstjóra; gerir það ráðninguna hvorki tryggari nje óbrotnari.

Útgerðarmenn í Reykjavík hafa nú stungið upp á afnámi viðskiftabóka til þess að gera ráðninguna óbrotnari og leyfi til þess að lögskrá hvenær sem vill til þess að gera hana tryggari. Það fyrirkomulag, sem hjer er stungið upp á, er mjög líkt þessu. Það hefur ekki þótt neitt varasamt, að afnema viðskiftabækurnar, en vegna sjómanna verður þá um leið að lögskipa skriflega samninga, og í þessum skriflegu samningum ættu þá af sömu ástæðum að vera helztu lagaákvæði um stöðu skipverjanna og leiðbeining fyrir þá í útlöndum. Ráðningin verður enn fremur óbrotnari við það, að hún fer nú öll fram fyrir sama manningnum. Lögskráningin er eftir uppástungu minni í því einu fólgin, að maður, sem löggiltur er til þess af hinu opinbera, er viðstaddur samningsgerðina og sjer um, að hún fari löglega fram og vottar það. Jeg hef kallað lögskráningarstjóran »ráðningarstjóra«, af því að mjer finst orðið »lögskráningarstjóri« ekki eiga vel við; en auðvitað skiftir það minstu máli, hvaða orð er haft. Jafnframt þessum breytingum verður að breyta l. 25, 3. okt. 1903 og l. 53, 30. júlí 1909.

##### Við 75. gr.

Orðalag þessarar greinar er svo líkt, sem hægt er, orðalagi 13.—16. gr. farmannalaganna. — Formleg ráðning (lögskráning) er hjer takmörkuð við skip, sem eru meira en 12 tonn; þess virðist ekki þörf um minni skip. Efni samningsins er að mestu leyti eins og efni samningsins í viðskiftabókinni; aðalbreytingin er ákvæðið um, að tiltaka skuli venjulegt eða hæfilegt mánaðarkaup, ef skipverji er ekki ráðinn gegn kaup, sem miðað er við tíma. Þetta er gert til þess, að hægt sje að reikna hegningar, aukakaup og uppbætur samkvæmt lögnum. »Hæfilegt kaup« er sett hjer af því, að sumstaðar er varla hægt að



tala um »venjulegt« kaup; verður þá skipstjóri og sjómaðurinn, að koma sjer saman um einhverja upphæð — ef þarf með aðstoð ráðningarstjóra. — Bæði skipstjóri og sjómaður eiga að skrifa nöfn sin undir samninginn, meðal annars af því, að ætlast er til, að eftir þessum lögum skrifi skipverji ekki undir skipshafnarskrána. Yfirleitt er ætlast til þess, að skipshafnarskráin geti orðið óbrotnari en nú er; að eins stuttur útdráttur úr samningnum. Ákvæðinu um hvað skuli gilda skipshafnarskrá eða samningur — ef þeim ber á milli —, er slept hjer, af því að ætlast er til, að skipshafnarskráin hafi ekki samskonar gildi eins og áður, þegar hún var undirskrifuð af skipverja. Hjer væri aftur á móti ef til vill ástæða til þess, að setja samsvarandi ákvæði, ef eintökum samningsins ber ekki saman. — Mestar breytingar eru gerðar á nügildandi reglum um lögskráningu. Árleg ráðning (»lögskráning«), sjá 20. gr. farm.l., er úr lögum numin; hennar virðist ekki þörf hjer á landi, þegar svo tryggilega er um ráðninguna búð frá upphafi. Enn fremur er úr gildi numin reglan um að lögskráning skuli fara fram þar sem skipið þá liggur, en í samningnum á að taka fram hvaðan eigi að gera skipið út. Ákvæðið í 27. gr. fml. er sömuleiðis úr lögum numið; út-lend skip falla undir aðalákvæði laganna. — Nánari ákvæði um ráðninguna verður að setja í leiðarvísi þeim, sem getur um í næstu grein.

#### Við 76. gr.

Nú eru lögreglustjórar jafnan lögskráningarstjórar, en það er að ýmsu leyti óhentugt, sjerstaklega, þar sem mikið er um ráðningar, og jafnframt mikið um önnur störf lögreglustjórans. Hjer er því farið fram á að lögilda megi sjerstaka ráðningarstjóra, þar sem þess þykir þörf og því verður komið við. Þess er auðvitað ekki þörf annarsstaðar en þar sem nokkuð verulegt er um skiparáðningar. Og því verður ekki komið við, eftir störfum þeirra, nema þar sem er lögfræðingur, sem getur tekið það að sjer. Þeir eiga sem sje t. d. að aðgæta, að samningurinn sje yfir höfuð lögum samkvæmur. Þess virðist ekki þörf að ákveða ráðningarstjórum nein laun, heldur einungis gjald fyrir hverja ráðningu.

#### Við 77. gr.

Hjer ræðir um lögskráning úr skiprúmi. Ákvæðunum um að lögskráningastjóri skuli aðstoða við reikningsskil skipstjóra og skipverja er hjer slept; þau munu hafa verið mjög lítið notuð, enda eins og til hagar hjer á landi venjulega ómögulegt að gera upp reikningana samtímis lögskráningunni úr skiprúmi. Reikningsskilin verða að vera alment dómsmál, ef aðiljar koma sjer ekki saman.

#### Við 78. gr.

Þessi grein er í samræmi við eldri islensk lög (rb. 13, 4 § 26) og fyrri hluta 73. gr. frv. 1911. Síðari hluti 73. gr. frv. 1911 verður aftur á móti að falla niður af því að farþækur þekkjast ekki hjer á landi. Í greininni er átt við lögformlega ráðningu; ef maður lofar fleiri en einum að ráðast í skiprúm með honum, þá verður að fara eftir almennum reglum.

#### Við 79. gr.

Hjer er gerð sú breyting á frv. 1911 (74. gr.), að orðin »kaup á hann . . .« eru sett fyrir »ráðningartími«, sem er röng þýðing á dönsku siglingalögunum, sem höfð voru til fyrirmyndar.

#### Við 80. gr.

Þessi grein er í samræmi við 35. gr. l. 22. marz 1890 og norðurlandasiglingalögin með þeirri breytingu, sem leiðir af breytingunni á 75.—76. gr., nefnil. að nú þarf skipverji einungis að vera ráðinn samkv. 75. gr. til þess að beita megi við hann þvingun, en áður var krafist lögskráningar. Auk þessa er orðalagi frv. 1911 breytt í samræmi við 35. gr. l. 1890.

#### Við 81. gr.

Í 74. gr. er bannað að halda skipstjóra eftir sakir skulda, eða gera fjárnám í þeim hluta eigna hans, sem hann þarfnast á ferðinni. Í 76. gr. frv. 1911 er þetta ákvæði heimfært á skipshöfn eingöngu að því er fjármuni snertir; en persónulegt hald vegna skulda

er ekki bannað, eftir orðum nefndrar 76. gr. frv. 1911. Þessi takmörkun hefur þó vafalaust ekki verið gerð með vilja; meiningin hefur verið að fylgja dönsku siglingalögunum, en þau á vafalaust að skilja svo, að öll ákvæði § 69 skuli gilda einnig um skipshöfn, sbr. § 76 í sænsku siglingalögunum, sem er alveg ljós. Til þess að gera þennan mismun eru heldur ekki neinar eðlilegar ástæður, og er ákvæðinu því breytt hjer, og orðalagið haft líkt og í sænsku siglingalögunum.

Við 82. gr.

Þessi grein byggist á 32. gr. l. 22. marz 1890, og er í samræmi við 77. gr. frv. 1911, dönsku, norsku og sænsku siglingalaganna.

Við 83. gr.

Hjer er sett ‚svik, hirðuleysi eða gáleysi‘ í staðinn fyrir ‚misgrip, hirðuleysi eða vanrækslu‘ í samræmi við orðalagið annarsstaðar í þessu frv., sbr. t. d. 13. gr.

Við 84. gr.

Þessi grein er í samræmi við norðurlandasiglingalögin (cfr. þó að í 79. § norsku siglingal. er tekið fram, að vjelaliðið sje undanþegið yfirvaldi stýrimanns). Svo var líka tilætlunin með 79. gr. frv. 1911, en í upphafi þeirrar greinar er dálítil ónákvæmi, sem hjer er leiðrjett.

Við 85. gr.

Hjer er breytt dálítið orðaröðinni í frv. 1911 (80. gr.) í samræmi við orðaröðina í 84. (79.) gr. Orðaröðin, sem hjer er stungið upp á, á að sýna að það sem hjer er talið upp sje skylda vjelarstjóra frekara en annara starfsmanna skipsins; en auðvitað munar það mjög litlu að efni til frá orðaröð frv. 1911. — Í norsku siglingalögunum er hjer bætt við ákvæðum um, að vjelaliðið standi að jafnaði ekki undir yfirvaldi stýrimanna.

Við 86. gr.

Þessi grein er í samræmi við frv. 1911 og norðurlandasiglingalögin. Til skýringar er þó sett ‚verzlunarvörur‘ fyrir ‚vörur‘. Og fyrir ‚gera glundroða‘ er sett ‚valda óreglu‘ sbr. í sænsku siglingalögunum. »vålla oordning bland besättningen«.

Við 87. gr.

Í 82. gr. frv. 1911, 2. mgr., stendur »Ef þeir voru ráðnir um óákveðinn tíma«, en á auðsjáanlega að vera »ákveðinn tíma«, og er því breytt hjer. »Fermingar« er sett fyrir »farmtöku« í samræmi við orðalag frv. annarsstaðar.

Við 88. gr.

Þessi grein byggist á 53. gr. fml. 12. marz 1890 og 83. gr. frv. 1911. Í 53. gr. l. 1890 er 2 ára tíminn þó talinn frá því er ráðningasamningurinn var gerður, og í frv. 1911 er hann talinn frá lögskráningu, en hjer frá því er vistartíminn byrjaði. Breyting þessi er nauðsynleg vegna ákvæðanna í 75. gr. um að ráðning (lögskráning) geti farið fram jafnvel löngu áður en vistartíminn byrjar; þann tíma sem liður frá ráðningu og þangað til vistartíminn byrjar er engin ástæða til þess að telja með 2 ára tímanum. — ‚Farmtöku‘ er breytt í ‚fermingar‘.

Við 89. gr.

‚Seglfesta‘ er hjer sett fyrir ‚kjalfesta‘ í 84. gr. frv. 1911.

Við 90. gr.

‚Verða skipstjóri‘ er sett fyrir ‚fara með skip‘. Greinin byggist annars á 54. gr. fml. 22. marz 1890. Í norsku siglingalögunum er hjer (§ 85) bætt við almennu ákvæði um að skipstjóri geti jafnan ríftað samningnum ef hann getur ekki fullnægt honum án »betydelig Velfærdstabs«.

Við 91. gr.

Hjer er felt úr ‚skipsmenn‘, því að aðalatriðið er ekki að skipverja sje misþyrmt

af öðrum skipverja, heldur hitt, að skipstjóri veitti honum ekki þá vernd, sem honum bar. — Mánadarkaupið, sem hér er nefnt, reiknast — ef t. d. er um hálfdrættiuga að ræða — eftir ákvörðun kaupsins samkvæmt 75. gr.

Við 92. gr.

Í stað »fararleyfis« er sett »lausnar úr skiprúmi«; það er dálitið óviðkunnanlegt að tala um »leyfi« þar sem er rjettur; meiningin er hér að skipverjar geta riftað samningnum og krafist þess að vera máðir löglega úr tölu skipverja. Að öðru leyti er greinin í samræmi við 87. gr. frv. 1911.

Við 93. gr.

»Sigla undir dönsku flaggi« er sett fyrir »heimild til að bera danskan fána«. Hjer er annars sama máli að gegna sem í 67. gr. um skipstjórnann, að vafasamt er hvort riftunarástæðan eigi ekki að vera að skipið hættir að vera íslenskt, sbr. 1. gr., og þar með ná til þess tilfellis, að skipið verður danskt. Ástæðan til þess að skipverji má rifta eftir þessari grein, er að hann kemur undir ný lög, sem hann þekkir ekki; sú ástæða gildir einnig þá er skipið verður danskt, en að visu er hjer aftur sá munur að vegna sambandsins milli landanna má gera ráð fyrir að rjettarverndin verði í öllu verulegu hin sama.

Við 94. gr.

Þessi grein byggist að nokkru leyti á 67. gr. og 37. gr. fml. 1890, og er að mestu í samræmi við 89. gr. frv. 1911. Þó er hjer sett »útlutningur« í stað »brautflutningur« samkv. almennt lagamálvenju, og »utanrikis« fyrir »erlendis« til skýringar — meiningin er vafalaust utanrikis, sbr. norðurlandasiglingalögin.

Við 95. gr.

Um rjettarstöðuna þá er skipverji sýkist eða slasast voru ákvæði í 63.—66. gr. fml. 22. marz 1890; þær eru um kaup, lækninga- og hjúkrunarkostnað. Ákvæðin um lækning og hjúkrun voru tekin upp í fátækralögin (44, 10. nóv. 1905 23.—26. gr.), en alveg óbreytt. Á þessum ákvæðum eru nokkrir gallar. Þau eru bundin við lögskráða skipverja; þetta er óheppilegt ekki einungis eftir þessum lögum, þar sem ætlast er til að ekki sje »lögskráð« nema á skip, sem eru stærri en 12 tonn, heldur einnig ettir nügildandi lögum. Ákvæðin eiga að ná til allra skipverja, en ekki fyr en þeir eru komnir í skiprúmið, þ. e. gengnir í þjónustu skipsins. Enn fremur er sá galli á nügildandi lögum, að ákvæðin um kaup sjúkra skipverja eru mjög ónákvæm. Og loks er sá galli að engin ákvæði eru um riftun samningsins. Hjer er ætlast til að bætt sje úr þessum göllum, og í því fylgt að mestu frv. 1911, en eldri ákvæðin að öðru leyti tekin upp óbreytt, þótt í annari röð sje. Á frv. 1911 eru gerðar þessar breytingar: Í 1. línu er skotið inn í »eftir að hann er kominn í skiprúm« samkvæmt því sem að framan er sagt, sbr. § 90 í norsku siglingalögunum. »Fransós« er sett fyrir »kynsjúkdóm«; það er nokkuð hart að gera hverskonar »kynsjúkdóm« að riftunarsök, enda ekki gert t. d. í norsku siglingalögunum. »Utanrikis« er sett fyrir »erlendis« til frekari skýringar. Seinna í greininni er »utanlands« sett fyrir »erlendis« sömuleiðis til skýringar. Í næstsidasta málslið greinarinnar er breytt orðum frv. 1911 af því að þau þóttu nokkuð óljós, en efnid er hið sama. — Útgerðarmenn í Reykjavík hafa stungið upp á að skyldan til hjúkrunar hvildi einungis á útgerðinni gagnvart þeim sem ráðnir væru um lengri tíma, t. d. allan fiskiveiðatímamann eða 8 mánuði, en þessi greining getur komið svo ójafnt niður að varla er þorandi að innleiða hana fyrst um sinn, meðan ekki eru t. d. vátryggingarsjóðir gegn slysum eða þessh. Og auk þess er skyldan eins og hún nú er eftir lögnum (að jafnaði einungis þegar sjúkdómurinn er mannum ekki að kenna og kemur upp eftir að hann er farinn að vinna fyrir skipið) ekki mjög þunghær.

Við 96. gr.

Grein þessi byggist á 91. gr. frv. 1911. Þessar breytingar eru þó gerðar: »herhald« er sett fyrir »lögald«, sbr. aths. við 68. gr.; »rifta« er sett fyrir »slita«; »sjóræningjar« er sett fyrir »vikingar«, sbr. hl. 25. júní 1869 246. gr.; og »sjóferðaskýrsla er gefin« f. »borid er skipsvætti«, sbr. aths. við 45. gr.

Við 97. gr.

»Utanlands« er hjer sett fyrir ,erlendis'; ,erlendis' er ýmist haft um »utanrikis« eða »utanlands« og getur því valdið vafa. Hjer virðist rjettast að láta velta á því hvort skipinu er lagt í vetrarlagi utanlands eða innan, en ekki utanrikis—innanrikis. — Greinin byggist annars á samhljóða § 92 í öllum norðurlandasiglingalögum.

Við 98. gr.

Eftir nógildandi lögum telst kaup skipverja, sem deyr á ferð, til dánardags, fml. 22. marz 1890 64. gr.; skipstjóri annast útförina, en kostnaðinn má borga af kaupi skipverja meðan það hrekkur, l. 44, 10. nóv. 1905 24. gr. Reglan um kaupid er hin sama í frv. 1911, nema undartekning er gerð berum orðum um það, ef maðurinn hafði áður mist rjett til kaups að lögum. Aftur á móti er reglunni um greftrunina breytt svo, að útgerðarmenn eiga eftir frv. 1911 ávalt að kosta hana. Þessi breyting er óþörf og virðist ekki sanngjörn gagnvart útgerðarmönnum. Það virðist óþarfi að breyta nógildandi lögum um að ættingjar eða aðrir aðstandendur sjái um greftrunina ef skipverji deyr á heimili skipsins eða ráðn-ingarstað, og er reglan því hjer um þetta látin vera eins og nú er. Reglan um að útgerð-armenn beri ávalt kostnaðinn virðist of hörð gagnvart þeim; á hinn bóginn virðist regla l. 1905, 24. gr. fullhörð gagnvart skipverjanum. Ef þörf er á reglunni í 95. gr. (hjer) um hjúkrunarkostnað virðist hljóta að vera sama þörf á reglu um greftrunarkostnað. Hjer er því stungið upp á, að útgerðarmenn kosti greftrunina í sömu tilfellum sem þeir eiga að kosta hjúkrun og læknishjálp, en ekki í öðrum. Líkt fyrirkomulag er í 93. gr. norsku siglingalaganna.

Við 99. gr.

Þessi grein byggist á 56., 57. og 59. gr. fml. 22. marz 1890 að mestu óbreyttum; þó er síðasta setningin nýmæli. Á 94. gr. frv. 1911 hef jeg gert þær breytingar, að ,her-hald' er sett fyrir ,lögald', sbr. aths. við 68. gr., og ,ferming' fyrir ,farmtaka'.

Við 100. gr.

Þessi grein byggist á 68. gr. fml. 1890, breytingarnar virðast til bóta.

Við 101. gr.

Þessi grein byggist á 69. gr. fml. 1890, og er í samræmi við 96. gr. norsku og sænsku siglingalaganna. Í 49. gr. (hjer) er reglan um að skipverjar skuli að jafnaði ekki settir til starfa á sunnudögum etc., en hjer er ákvæði um kaup fyrir helgidagavinnu.

Við 102. gr.

Þessi grein byggist á 60. gr. fml. 1890 og § 97 í norðurlandasiglingalögum. Að-albreytingin frá l. 1890 er, að hjer er áherzlan lögð á það, hvort ferðin endar annarstaðar en tiltekið var í samningnum — hvort sem það er innanlands eða utan —, en í l. 1890, er áherzlan lögð á að ferðin endi erlendis. Orðum frv. 1911 er breytt á einum stað: ,skráningarmáli' er óþjált og óþekt; ,úrskáning' er prentvilla; ,heimilaði' á rjettara að vera ,átti'.

Við 103. gr.

Þessi grein byggist á 60.—61. gr. fml. 1890 og norðurlandasiglingalögum. Á frv. 1911 eru gerðar þessar breytingar: ,utanlands' er sett fyrir ,erlendis', því að ,erlendis' getur misskilist, en sanngjarnt virðist að veita sjómönnum rjett á heimflutningskostnaði ef samn-ingnum er slitið utanlands, þótt ekki sje það utanrikis. Tilvitnun til 93. gr. er bætt inn í. ,Vikingar' er breytt í ,sjóræningjar'. ,Kostnaðinn' er sett fyrir ,heimfararkostnaðinn' til þess að ákvæðið verði ekki ekki misskilið svo, að landssjóður eigi einungis að greiða ferðakostnaðinn en ekki fæðispeningana.

Við 104. gr.

Fyrri hluti þessarar greinar byggist á 55. gr. fml. 1890, en síðari hlutinn á 58. og 63. gr. sömu laga. — Hjer vantar tilfinnanlega ákvæði um það, hvenær greiða eigi hálf-drættingum kaup þeirra, og eins um greiðslu andvirðis þeirra hluta af aflanum þá er út-gerðarmaður kaupir hann, eins og venjulegt er, en jeg hef ekki treyst mjer til að gera það ákvæði án aðstoðar þeirra sem við ákvæðið eiga að búa.

Við 105. gr.

Eftir þeirri breytingu sem gerð er í 75. gr. þessa frumvarps á nügildandi ákvæðum um ráðningu, virðist 1. p. 100. gr. frv. 1911 verða að falla burt, enda mun samsvarandi ákvæði í 17. gr. fml. 1890 aldrei hafa komið að neinum verulegum notum hjer á landi. Mál þau, sem hjer um ræðir, verður að leggja fyrir hina almennu dómstóla og kemur þá leiðbeiningaskylda dómarsans í stað »úrskurðar« lögskráningarstjóra. En þó ákvæðið væri látið standa gæti það varla staðið óbreytt; úrskurðarvald það, sem frv. 1911 vill veita lögskráningarstjórum, væri mjög varhugavert, enda mun það byggjast á misskilningi á dönsku lögnum; í þeim er talað um »Prövning« en ekki »Afgörelse« eða »Kendelse« og meira gæti varla verið umtalsmál hjer. — ,Utanrikis' er hjer sett fyrir ,erlendis'.

Við 106. gr.

Þessi grein er að efni til að mestu óbreytt eins og 34. gr. fml. 1890, en í frv. 1911 er orðalaginu vikið talsvert við. Hjer er orðalagið nálægt farmannalögnum í þeim atriðum, sem geta valdið misskilningi, en að öðru leyti stendur greinin óbreytt. Seinni partur greinarinnar er í frv. 1911 orðaður eins og hann ætti einungis við líkamsskemdir, en engin rök eru til þeirrar takmörkunar, enda ekki sett í fml. 1890; hjer er því sett »tjón«, sem nær bæði til líkams- og eignaskemda.

Við 107. gr.

Þessi grein byggist á 36. gr. fml. 1890; afbrotin, sem skipstjóri má leggja hegningu við, eru flest hin sömu; 9. tilfelli l. 1890 er þó felt burt og 1. og 4. tilfelli breytt. Annars er aðalbreytingin fólgin í því að afbrotunum er hjer raðað í flokka. Síðast í 102. gr. frv. 1911 er nýmæli, sem mjer hefur þótt rjettast að fella burt að svo stöddu; það er ákvæðið um vald skipstjóra til þess að heita varðhaldi. Jeg held ekki að nein þörf sje á þessu ákvæði og virðist það varhugavert. Aðra breytingu hef jeg gert í frv. 1911: í 2<sup>o</sup> er skotið inn í orðunum »á laun« í samræmi við samsvarandi ákvæði (§ 103) í norðurlandasingalögnum.

Við 108. gr.

Þessi grein byggist á 37. gr. fml. 1890, en er miklu stuttorðari. Á 103. gr. frv. 1911 er gerð sú breyting, að ,próf og ,halda próf' er sett fyrir ,kveðja til framburðar' samkvæmt almenntri lagamálvenju.

Við 109. gr.

Þessi grein byggist á 39. og 40. gr. l. 1890, en er stuttorðari. Hún er einnig að mestu leyti í samræmi við norsku og dönsku siglingalögin. — Á 104. gr. frv. 1911 hef eg gert þessar breytingar: ,búa um það' er sett fyrir ,umbúa'; »oplægges« er í daglegu tali kallað ,lagt upp', en það mun ekki vera góð islenzka; ,búa um' nær nokkurn veginn meiningunni, en ,umbúa' er óljóst. ,Utanrikishöfn' er sett fyrir ,útlend höfn'. — Hjer vantar í rauninni ákvæði um það, ef skipið kemur til hafnar innanrikis en utanlands; eftir 39. gr. l. 1890 hefur lögskráningarstjóri þar sama hlutverk sem konsúll í utanrikishöfn, og væri rjett að bæta því ákvæði hjer inn í. Það eitt verður haft á móti því, að islenzka löggjafarvaldið getur ekki lagt dönskum sýslunarmönnum skyldur á herðar.

Við 110. gr.

Grein þessi byggist á 41. (og 47.) gr. fml. 1890, og er í samræmi við 105. gr. dönsku siglingalaganna. Á frv. 1911 eru gerðar þessar breytingar: ,ráðningarstjóri' er sett fyrir ,skráningarstjóri' og ,utanrikis' fyrir ,erlendis'.

Við 111. gr.

Þessi grein byggist á 47. gr. fml. 1890, og er í samræmi við 106. gr. dönsku og sænsku siglingalaganna og frv. 1911. Í norsku siglingalögnum er ekki ákvæðið um skaðabætur fram yfir það sem kaupið hrekkur, og mælir ýmislegt með því ákvæði hjer á landi þar sem um hálfdrættinga er að ræða.

Við 112. gr.

Þessi grein byggist á 2. p. 47. gr. fml. 1890 og er í samræmi við 107. gr. norðurlandasiglingalaganna. Í 107. gr. frv. 1911 stendur: „Ef strokumaður er tekinn á skipi“; þetta er í dönsku lögunum: „træffes i Færd med at römme“; rjettara virðist: „Ef skipverji er staðinn að stroki“ og eru þau orð höfð hjer.

Við 113. gr.

Þessi grein er nýmæli í samræmi við 108. gr. norðurlandasiglingalaganna.

Við sjötta kapitula.

Um fartekju.

Um fartekju er nauðsynlegt að ákvæði þeirra landa, sem mest viðskifti eiga saman, sjeu sem likust. Hjer verður að leggja aðaláherzluna á samræmið milli laganna, en minni áherzlu á að þau lög, sem sett eru, sjeu þau sem eiginlega eiga bezt við. Þó geta staðhættir o. fl. auðvitað verið svo mjög frábrugðin að nauðugur sje einn kostur að taka tillit til þeirra ef lögin eiga að verða til gagns. Vegna þess að viðskifti Íslendinga eru enn — og munu líklega lengi verða — langmest við Norðurlönd og Þýskaland, eru Norðurlandasiglingalögin lögð hjer til grundvallar, og þær einar breytingar gerðar, sem virtust öldungis nauðsynlegar. „Fartekja“ er sett fyrir „skipleiga“ í frv. 1911 af því að hjer er um kröfurjettargerning að ræða en ekki hlutarjett. Fartekja er tvennskonar: fyrir vörur og fyrir menn. Fartekja fyrir vörur er hjer kölluð farmsamningur, og fyrir menn: farsamningur.

Við 114. gr.

Hjer er orðunum vikið við frá orðalagi frv. 1911, vegna þess að orðið „skipleiga“ er ekki rjett þýðing á „Befragning“.

Við 115. gr.

„Farmsamningur . . .“ er sett fyrir „ekki er . . .“; vegna þess að frv. 1911 er orðað eins og um eiginlega leigu sje að ræða, í stað þess að hjer er átt við flutningssamning. Sama gildir um orðin „fartakandi“ og „farseljandi“ fyrir „leigutaki“ og „leigusali“. — Greinin er annars í samræmi við norðurlandasiglingalögin.

Við 116. gr.

Þessar orðabreytingar eru gerðar í 111. gr. frv. 1911: „ferming“ er sett fyrir „farmtaka“; „farmsamningur“ fyrir „skipleiga“, „fartakandi“ fyrir „leigutaki“. Auk þess er „eiga sök á“ sett fyrir „vera valdur að“; í dönsku og norsku siglingalögunum stendur „tilregnes“ og er með því tekið fram að „objektív“ orsök sje ekki nóg, heldur verði töfin einnig „subjektív“ að vera útgerðarmanni o. s. frv. að kenna; þetta liggur í íslensku orðunum „eiga sök á“.

Við 117. gr.

Á 112. gr. frv. 1911 eru gerðar þessar breytingar: „fartakandi“ er sett fyrir „leigutaki“, „rjettur“ er sett fyrir „leigurjettur“. „Að fá öðrum rjettinn“ getur að visu varla misskilist eftir sambandinu, en lagaorðið (terminus technicus) fyrir gerning þann, sem hjer er átt við, er „framsal“ og sögnin „að framselja“, og er það því sett hjer.

Við 118. gr.

„Góss“ er hjer sett fyrir „vöru“, vegna þess að „vara“ þýðir í ströngum skilningi einungis hluti, sem hafðir eru á boðstólum til sölu, en hjer er átt við hverskyns hluti sem fluttir eru á skipi. Í 113. gr. frv. 1911 eru tilfellið í 160. og 161. gr. einungis tekin sem dæmi nauðsynja til að skifta um skip, en eftir norðurlandasiglingalögunum eru þau tilfelli einu tilfelli („saadant Nödstillfælde som omhandles i §§ 160 og 161“ dönsku og norsku siglingalaganna § 113), og er því frv. 1911 breytt hjer í þessa átt.

Við 119. gr.

Hjer eru gerðar nokkuð margar breytingar á 114. gr. frv. 1911, en þær stafa allar af því, að frv. talar eins og um eiginlega leigu sje að ræða, en ekki flutningasamning. — Upphaf síðara partsins er óljóst orðið og væri ef til vill rjett að breyta því; jeg hef þó haldið að orðin yrðu ekki misskilin.

Við 120. gr.

Á 115. gr. frv. 1911 eru gerðar nokkrar breytingar í samræmi við fyrri breytingar. „Gætt þeirra fyrirskipana, sem settar eru um“ er sett fyrir orð frv. 1911, sem ekki eru í samræmi við orð norðurlandasiglingalaganna, þótt meiningin sje mjög lík.

Við 121. gr.

Hjer eru samskonar orðabreytingar gerðar í 116. gr. frv. 1911 eins og í undanförunum greinum. — Reglan er í samræmi við 62. gr. 2. p. nýju viðskiftalaganna, og hefur verið talin gildandi lög hjer af yfirdóminum.

Við 123. gr.

Á 118. gr. frv. 1911 eru gerðar sömu breytingar eins og í undanförunum greinum og auk þess er „kl. 6 e. h.“ sett fyrir „miðaftan dags“. Enn fremur er „öðrum morgni“ sett „næsta morgni“ í samræmi við norðurlandasiglingalögin; „næsta morgni“ þýðir morguninn eftir þann dag sem um er talað, en „annan morgun“ þýðir morguninn þar eftir (»anden Sögnedags Morgen«).

Við 124. gr.

119. gr. frv. 1911 er tekin beint eftir dönsku siglingalögunum. En það er ljóst að tala biðdaga getur ekki verið hin sama hjer á landi, þar sem ekki eru (tekniskar) hafnir, sem í Danmörku. Jeg hef því felt burt ákvæðin um tölu biðdaga, en ekki treyst mjer til þess að setja ný í staðinn.

Við 125. gr.

Þessi grein er að mestu leyti eins og 120. gr. í frv. 1911 og í samræmi við § 120 í dönsku siglingalögunum. »Tonn« er sett fyrir „smálest“; „tonn“ er algenga orðið, stutt, laggott og íslenzkulegt. »Farmbrjef« er sett fyrir „vöruskirteini“, sjá aths. við 137. gr.

Við 127. gr.

Hjer er gerð sú breyting á 122. gr. frv. 1911, að „ferma“ er sett fyrir „að taka við“, þótt orð frv. 1911 geti varla misskilist, en „ferma“ er það orð sem haft er um hugtakið alstaðar annarstaðar í frumvarpinu. — „Farmbrjef“ er sett fyrir »vöruskirteini“.

Við 128. gr.

„Tilkynning“ er sett fyrir „fyrirsögn“; meiningin er níl. að skipstjóri á að tilkynna hvenær hann getur tekið við góssinu og er vitalaus ef það kemur ekki eftir slíka tilkynningu, en sendandi er auðvitað í sjálfu sjer gagnavart skipstjóra sjálfráður um hvort hann sendir góssið eða ekki.

Við 129. gr.

„Viðurkenning“ er hjer sett fyrir „skirteini“, sbr. »Bevis« í dönsku siglingalögunum. „Farmbrjef“ er sett fyrir »vöruskirteini«.

Við 130. gr.

„Farmbrjef“ er sett fyrir „vöruskirteini“, og „biðaukadaga“ er gert að „aukabiðdaga“. Að öðru leyti er greinin eins og 125. gr. í frv. 1911.

Við 131. gr.

Á 126. gr. frv. 1911 eru gerðar nokkrar breytingar. Fyrir „skipleiga“, „taka skip á leigu“ o. s. frv. er alstaðar sett „farlekja“, „semja um skip“ (∴ far á skipi) o. s. frv. „Farmgjald“ er sett fyrir „skipsleiga“ (= Fragt). „Aukabiðdagar“ fyrir „biðauki“. „Farmbrjef, fyrir

„vöruskipteini“. Síðast í l. p. er óljós setning: „ef bæði var samið um . . .“; meiningin er að ef samið er um tvær ferðir, sem eru brautferð og heimferð (∴ forholder sig til hinanden som Udrejse og Hjemrejse, »hvis det er Udrejse og Hjemrejse« dönsku sigl. § 126); hjer er orðum frv. 1911 breytt í þessa átt.

Við 132. gr.

Hjer er „fartaki“ sett fyrir „leigutaki“, „ferming“ fyrir „farmtaka“ og „aukabiðdagar“ fyrir „biðaukadagar“.

Við 133. gr.

Fyrir „skipleiga“ o. s. frv. er alstaðar sett „semja um skip“ o. s. frv. Fyrir „biðauki“ er sett „aukabiðdagar“, „farmtöku“, „ferming“ og fyrir „vöruskipteini“, „farmbrjef“. „Ef svo er um samið að skip skuli fara . . .“ er sett fyrir „ef skip er leigt til farar“, því að orð frv. 1911 virðast leggja aðaláherzluna á ferðina til fermingarstaðarins, en svo á ekki að vera; samningurinn er fyrst og fremst um ferðina frá fermingarstaðnum, en hitt er tilviljun, að fermingarstaðurinn er annar staður en sá, sem skipið nú liggur, og því verður skipið að flytja sig þaðan á fermingarstaðinn.

Við 134. gr.

Hjer er 129. gr. frv. 1911 breytt eins og undanförunum greinum.

Við 135. gr.

Á 130. gr. frv. 1911 eru gerðar sömu breytingar sem á undanförunum greinum. Fyrir orðin „af sje numinn“ er sett „dreginn sje frá“, af því það er algengara mál.

Við 136. gr.

„Fermt hefur verið“ er sett fyrir „fært var á skip“, af því að það er algengara mál. Fyrir „farneigandi“ er sett „fartakandi“ í samræmi við norðurlandasinglingalögin; farneigandi og fartakandi þarf ekki að vera sami maðurinn, og skilyrðin til þess að geta krafist farmsins geta verið sín fyrir hvorn.

Við 137. gr.

Þessi grein er um »konnossement«. Í ísl. lögum er mikill glundroði á því hvað eigi að kalla „konnossement“ á íslenzku. Í gjaldþrotalögnum 13. apr. 1894 er það kallað „farmskrá“, í l. 16, 9. júlí 1909 2. gr. og nýju viðskiftalögnum 69. gr. o. v. „hleðsluskipteini“, í kgl. augl. 23, 9. nóv. 1894 fullnaðargerð III „farmbrjef“ og í frv. 1911 „vöruskipteini“. *Farmskrá* er í ýmsum lögum haft um „manifest“ og á þar vel við. *Hleðsluskipteini* er langt og stírt, og gefur þó enga upplýsingu um eðli skjalsins. *Vöruskipteini*, er líka langt og stírt, og bætir ekkert úr glundroðanum. *Farmbrjef* er stutt og laggott; það gefur að visu enga upplýsingu um eðli skjalsins, en það gerir t. d. »skuldabryef« heldur ekki; en það er í samræmi við önnur orð um samsvarandi hugtök: farmsamingur — farsamningur, farmgjald — fargjald, farmbrjef — farbrjef. Því er orðið „farmbrjef“ valið hjer, — „Mergð“, er sett fyrir „hve mikil hún er“, sbr. 3. gr. nýju viðskiftalaganna. Síðustu setningunni í frv. 1911 er breytt til skýringarauka; meiningin er að hver málsaðila geti krafist þess, að visað sje til farmsamnings í farmbrjefinu. Aðrar breytingar á frv. 1911 eru hinar sömu sem áður.

Við 138. gr.

Hjer eru gerðar sömu breytingar á frv. 1911 sem að undanförunu. Í seinni p. greinarinnar eru feld úr nokkur orð, sem raska meiningunni; meiningin er, að það eintak, sem skipstjóri getur krafist handa sjer, skuli ekki talið með í eintakatölunni.

Við 139. gr.

„að tilvisun“ er hjer breytt í „þess, sem hann tilvisar“ samkv. almennri málvenju. „Ekki að tilvisun“ er breytt í „ekki til framsals“, sbr. vl. 13. jan. 1882, 9. gr., og „ófyllt framsal“ í „eyðuframsal“ sbr. vl. 13. 1. 1882 13. gr. o. fl. — Síðari p. greinarinnar er breytt dálítið í samræmi við 39. gr. vl. 1882. — Í dönsku þýðingunni, 1. setningu, hafa fallið úr orðin „til bestemt Person“ (eiga að standa tvisvar), og verður að athuga það.



Við 140. gr.

Hjer er farið eftir dönsku siglingalögum — eins og í 135. gr. frv. 1911 —, en norsku og sænsku lögum eru dálitið frábrugðin. — Breytingin er í samræmi við fyrri breytingar.

Við 141. gr. og 142. gr.

Á þessum greinum eru gerðar sömu breytingar sem á undanförunum greinum.

Við 143. gr.

Hjer eru einnig gerðar sömu breytingar eða samskonar sem áður.

Við 144. gr.

Á 139. gr. frv. 1911 eru gerðar sömu breytingar sem að undanförunu. Í fyrri málsgrein er auk þess breytt tilvísuninni til 139. gr.; meiningin er nfl. að sá sem kemur með farmbrjefið á að fullnægja skilyrðum 139. gr.; en að þetta sje meiningin er ekki ljóst af orðum frv. 1911. Í síðustu málsgrein er breytt orðalagi í betra samræmi við norðurlandasiglingalög, þótt orð frv. 1911 sjeu í sjálfu sjer fullnægjandi.

Við 145. gr.

Fyrir ‚merkt raðartölum‘ er sett ‚tölusett‘ samkvæmt almennri málvenju. Aðrar breytingar eru samsvarandi undangengnum breytingum.

Við 146. gr.

‚Framsál‘ er sett fyrir ‚eignaskifti‘, því að ákvæðið á einungis að ná til eignarskifta með afsalsgerningi í lifenda lifi, en ekki t. d. eignaskifta við arf, hjónaband o. s. frv. Aðrar breytingar eru í samræmi við þær, sem áður hafa verið gerðar.

Við 147. gr.

Auk venjulegra breytinga á frv. 1911, er orðunum ‚likindi sjeu til‘ hjer breytt í ‚líkur sjeu leiddar að því‘, til þess að sýna að það er farseljandi (skipstjóri eða skipshöfn), sem verða að geta bent á afsökun fyrir skemduum eða rýrnuninni; »presumptionin« er á móti skipshöfninni.

Við 148. gr.

Auk venjulegra breytinga á frv. 1911, er orðunum ‚sem girða mátti fyrir‘ hjer breytt í ‚sem einungis varð girt fyrir‘ í samræmi við norðurlandasiglingalög; meiningin er nfl. að skipstjóri sje einungis vitalaus af þeim skaða, sem ekki varð girt fyrir á annan veg, en með umönnun, sem ekki varð viðbúist, að hann sýndi nema honum hefði verið bent á, að hennar þyrfti með.

Við 149. gr.

Á 144. gr. frv. 1911 eru einungis gerðar þær breytingar, sem nauðsynlegar eru vegna undangenginna breytinga.

Við 150. gr.

Sömu leiðis.

Við 151. gr.

Síðari mgr. þessarar greinar er ef til vill dálitið óskýr. Meiningin er að ef verulegar líkur eru til að skemd eða rýrnun stafi af öðrum ástæðum en þeim, sem taldar eru í 147. gr., þá leysi tyrirvarinn eftir þessari grein útgerðina ekki úr ábyrgð.

Við 152. gr.

‚Góss er fermt‘ er hjer sett fyrir ‚vara er færð á skip‘ samkvæmt almennri málvenju

Við 153. gr.

Hjer er sett ‚svik, hirðuleysi eða gáleysi‘ fyrir ‚ylfrsjónir eða hirðuleysi‘ sbr. aths. við 8. gr.

Við 154. gr.

Hjer er ‚skemdur farmur‘ sett fyrir ‚spilt vara‘; orðið ‚spiltur‘ stendur víða, en jeg hef óvíða breytt því, þótt það sje dálítið óvanalega — og því óviðkunnanlega — til orða tekið. Sama er um orðið ‚vara‘ að jeg hef ekki breytt því nærri allstaðar í ‚góss‘ eða ‚farmur‘, en látið það standa þar sem það gat engum misskilningi valdið. ‚Leigusali‘ er hjer eins og ávalt annarsstaðar í frv. breytt í ‚farseljandi‘.

Við 155. gr.

Síðari mgr. greinarinnar er óljós í frv. 1911 (150. gr.); meiningin er, að ef samið er um farmgjald fyrir ákveðna mergð vöru af tiltekinni tegund, en meira fermt af þessari tegund en samið var um farmgjald fyrir, þá skal greiða farmgjald fyrir það, sem umfræm er í rjettu hlutfalli við hið umsamda farmgjald. Setningunni er hjer breytt svo, að hún verður væntanlega ekki misskilin. — Aðrar breytingar eru í samræmi við þær sem áður hafa verið gerðar.

Við 156. gr.

Hjer er ‚hirðuleysi‘ sett fyrir ‚vanhirðu‘, samkvæmt almennri lagamálvenju.

Við 157. gr.

‚Ílátinu‘ er sett fyrir ‚vörunni‘ í síðari mgr. greinarinnar, af því að meiningin er auðvitað, að viðtakandi verði að láta uppi um hvert ílát um sig — áður en hann tekur við því, hvort hann vill láta það upp í farmgjald eða taka við því; en hann hefur ekki þennan rjettu þangað til hann hefur tekið við *allri* vörunni, og missir hann ekki þótt hann hafi tekið við *nokkru* af henni. Orðin frá ‚en neyta skal o. s. frv.‘ taka til undantekningarnar frá aðalreglunni, sem eru tvær og á því að vera »og« á milli þeirra en ekki »en«.

Við 158. gr.

Hjer eru sömu breytingar gerðar sem að undanfögnu.

Við 159. gr.

»Segir« er hjer sett fyrir ‚skipaði‘; þátíðin á ekki við hjer, og ‚segja‘ nær betur meiningunni en ‚skipa‘. Aðrar breytingar eru hinar venjulegu.

Við 160. gr.

A þessari grein eru einungis gerðar venjulegar breytingar.

Við 161. gr.

Í lok 2. p. greinarinnar er ‚um skylt efni‘ sett fyrir ‚og líkt var háttað um‘, í samræmi við orðalag 143. gr. Fyrir ‚skipstjóri‘ í síðasta p. er sett ‚skipið‘, sem þýðir alla þá, sem útgerðin ber ábyrgð á. Aðrar breytingar eru hinar sömu sem á undanfögnu greinum.

Við 162. gr.

Hjer eru gerðar þær einar breytingar, sem leiða af undangengnum breytingum.

Við 163. gr.

Í 158. gr. frv. 1911 er ‚Befragter‘ kallaður ‚sendandi‘, en það er ekki rjett, því að sendandinn getur vel verið annar maður en sá, sem gerir farmsamninginn og því ber ábyrgð á að honum sje fullnægt; hann getur t. d. verið umboðsmaður (Kommissionær, Agent); hjer er því sett ‚fartakandi‘ eins og annarsstaðar í frv. um »Befragter«. — Ákvæðið um »auðgunarkröfun« í miðri greininni er hjer orðað í samræmi við samsvarandi ákvæði í vl. 13. jan. 1882 93. gr. og tjekkl. 8. nóv. 1901 12. gr.

Við 164. gr.

Fyrir fyrsta ‚ef‘ í 159. gr. frv. 1911 er sett ‚og‘, og fyrir hin ‚ef‘ er sett ‚eða‘, því að meiningin er, að skilyrðin til þess að mega rifta samningnum án þess að greiða skaðabætur sjeu tvö, nfl. 1) sameiginlegt fyrir öll tilfelli: að skipið sje ekki lagt á stað, og 2) eitt

af tilfellunum sem svo eru nefnd. — Fyrir „lögald“ er sett herhald, sbr. aths. við 68. gr. Aðrar breytingar eru hinar venjulegu.

Við 165.—167. gr.

Á þessu greinum eru einungis gerðar þær breytingar, sem nauðsynlegar eru vegna annara breytinga í frv.

Við 168. gr.

„Krafna“ er hjer sett fyrir „bóta“, því að kröfurnar eftir 160. gr. eru ekki allar *bætur*, t. d. farmgjaldskrafan. Aðrar breytingar eru venjulegar.

Við 169. gr.

Hjer eru gerðar sömu breytingar sem að undanfögnu.

Við 170. gr.

Síðasta setning 165. gr. frv. 1911 er ekki alveg rjett þýdd; áherzluna á ekki að leggja á það, hvenær farmbrjefsbafi fjekk farmbrjefið (fysískt) í hendur, heldur hvenær hann gerði kaupin um það, sbr. norðurlandasiglingarlögin (§ 165); hjer er því gerð breyting á þessu. — Aðrar breytingar á þessari grein eru í samræmi við fyrri breytingar á frv. 1911.

Við 171. gr.

Fyrir 166. gr. frv. 1911 er hjer sett þýðing á dönskum lögum, sem sett voru fyrir § 166 í dönsku siglingarlögunum, þá er „lov om køb“ kom út; þetta er gert vegna þess að nú eru hjer í landi lög samsvarandi „lov om køb“, þar sem eru almennu viðskiftalögin nýju (nr. 31, 11. júlí 1911).

Við 172. gr.

Eftir frv. 1911 á að birta ógildingarstefnuna í Ríkistiðindunum dönsku, en með l. 35, 11. júlí 1911 er lögleidd sú grundvallarregla, að „almennar auglýsingar og dómsmálaauglýsingar“ skuli einungis birta í Lögbirtingablaðinu. L. 35, 1911 ná nú að visu eftir orðum þeirra ekki til ógildingarstefnu, en eðlilegt virðist að sama regla gildi um þær auglýsingar; ákvæðið um birtingu í Ríkistiðindunum er því felt burt í þessu frv.

Við 174. gr.

169. gr. norðurlandasiglingalaganna á einungis við um farsamninga um *tiltekna* menn („bestemt Person“), en ekki farsamninga um ótiltekinn mann (t. d. handhafa farseðils); hjer er frv. 1911 breytt í þessa átt.

Við 177. gr.

„Skemd“ er sett fyrir „spilt“. „Fengið í hendur“ er sett fyrir „falið“, því að „falið“ má skilja svo, að í því liggi, að skipstjóra sje sjerstaklega fengið það til varðveizlu, en meiningin er að nóg sje að skipstjóra sje, fengið góssið í hendur og í því liggi skylda til þess að gæta þess án þess að það sje sjerstaklega tekið fram.

## Við sjöunda kapítula.

### Um sjólán.

Þessi kapítuli er um „bodmeri“. Um það gildir nú hjer á landi dönsku laga 4—5, sbr. ts. 19. desbr. 1794 § 7, og eru í öllu verulegu í samræmi við ákvæði dönsku siglingalaganna um „bodmeri“, en vitaskuld miklu ónákvæmari. Um „bodmeri“ er nauðsyn á að islenzk lög sjeu sem allra líkust útlendum lögum, og eru því eldri lögin með þeim breytingum og viðaukum, sem dönsku siglingalögin gera á þeim, lögð hjer til grundvallar. — „Bodmeri“ er hjer kallað „sjólán“. Styttra og þjálfa nafn verður varla fundið, og það gefur jafnmiklar upplýsingar um eðli lánsins sem „farslslán“, sem frv. 1911 hefur; það eru einkenni sjóferða sem einkenna lánið, en ekki það einkenni eitt, sem orðið „farslslán“ bendir til, nfi. slys á ferð.

Við 179. gr.

Á 174. gr. frv. 1911 eru gerðar þessar breytingar: »Peningar« er sett fyrir »fje« í samræmi við norðurlandasiglingalögin; fje getur tekið yfir meira en löglegan gjaldeyri. »Eða« í fyrstu setningu er felt burt í samræmi við norðurlandasiglingalögin; meiningin er að bæði skilyrðin eigi að vera fyrir hendi: að skipið sje í nauð og peninga þurfi til þess að balda ferðinni áfram (eða bjarga farmi eða koma honum áfram); annaðhvort er ekki nóg. »Sjóveð« er sett fyrir »siglingarveð«, bæði af því, að það er styttra og af því, að það er í samræmi við ,sjólán' o. s. frv. — »forbodmer« innan sviga í dönsku þýðingunni ætti að falla burt af því að ekkert samsvarandi er í íslenzku lögunum, enda alveg óþarft.

Við 180. gr.

Í fyrra p. greinarinnar er orðalagi breytt samkvæmt því sem áður er sagt. Í síð-  
ara p. er ,sjólánsveðlagt' sett fyrir ,veðlagt', því að það, sem leitað er fullnægingar i, verður  
ur að vera sjóláns—(bodmeri—) veð, og sá, sem fullnægingar leitar, verður að vera sjólánsveðhafi.

Við 181. gr.

Fyrir ,fje að láni við farslysveði' er sett ,sjólán' eins og áður. ,Neyddu hann' er sett fyrir ,þröngvuðu honum'; ,þröngvuðu' minnir á »absolut« þvingun, og er óvanalegt um það ástand, sem hjer ræðir um.

Við 182. gr.

,Sjólán', ,sjólánsbrjef' og ,sjólánsför' eru hjer sett fyrir ,lán gegn farslysveði', ,farslysveðbrjef' og ,farslysför'. Að öðru leyti er greinin eins og 178. gr. frv. 1911, og í samræmi við norðurlandasiglingalögin.

Við 183. gr.

,Sjólánsbrjef' er sett fyrir ,farslysveðbrjef'. ,Verða eigendaskifti' er sumpart of þröngt: það nær ekki t. d. til framsals að veði, sumpart of vitt: það nær m. a. til arfs, hjónabands o. s. frv. En meiningin er, að skuldabryfsreglan í ts. 9. febr. 1798 § 2 o. v. kemur ekki til greina um sjólánsbrjef að því er snertir það atriði hvort skilyrði laganna fyrir sjólánstöku, hafi verið fyrir hendi. Skuldabryfsreglan kemur nú ávalt til greina þegar brjef er framselt í lifenda lífi, og á hinn bóginn kemur hún einungis þá til greina. Hjer er því sett ,framsal' fyrir eigendaskifti.

Við 184. gr.

Hjer eru einungis gerðar hinar venjulegu breytingar á frv. 1911, og greinin er í samræmi við norðurlandasiglingalögin.

Við 185. gr.

Hjer er ,venjuleg leið' sett fyrir ,alfaraleið' til skýringarauka. ,Nýja hættu' er sett fyrir ,aðra hættu' til þess að sýna að hættan þurfi ekki að vera annars eðlis (tegundar) en hin fyrri (sbr. þýzku verzlunarlögbókina § 693). Orðunum »og ekki til bjargar mönnum í sjávarháskæ« er slept úr í samræmi við breytinguna á 31. gr. frv. 1911 (36. gr. hjer); í stað þess er skotið inn í orðinu ,óheimilt', og er það þá látið liggja milli hluta hvenær heimilt er að vikja af venjulegri leið. — Aðrar breytingar á þessari grein eru hinar sömu og undanfarið.

Við 186. gr.

,Gjalddagi' er hjer sett fyrir ,skál greiða'; orð frv. 1911 þýða ,eindaga', en meiningin er ,sá dagur þegar borgunar má krefjast' þ. e. gjalddagi. ,Á sjöunda degi' er sett fyrir ,á vikufresti'; það er skýrara, sbr. einnig § 181 í sænsku siglingalögunum. — Aðrar breytingar eru hinar venjulegu. ,Frestdagar' sbr. vl. 13. jan. 1882, 31. gr.

Við 187. gr.

,Skuldareigandi' er sett fyrir ,skuldkrefjandi' samkvæmt almennri lagamálvenju. Í seinni p. greinarinnar er skotið orðinu ,að eins' í samræmi við norðurlandasiglingalögin.

Við 188. gr.

„Áritaðri kvittun“ er sett fyrir „viðtökuvottorði áritnu“; „kvittun“ er orðið alislenskt og víða haft í lögum. Aðrar breytingar eru hinar venjulegu.

Við 190. gr.

„Kröfuhafi“ er sett fyrir „skuldheimtumaður“, sem minnr á »prókúator«. „Krafi“ er sett fyrir „heimt“, sem getur misskilist. „Gjalddagi“ er sett fyrir „eindagi“ í samræmi við norðurlandasiglingalögin. „Uppboð“ er sett fyrir „söluping“ samkvæmt almennri málvenju. „Krafa“ er sett fyrir „fjártilkall“ samkvæmt almennri lagamálvenju.

Við 191. gr.

„Höfuðstóll“ er sett fyrir „innstæða“ samkvæmt almennri málvenju.

Áttundi kapítuli.

Um sjótjón.

„Sjótjón“ er sett fyrir „sætjón“ í samræmi við t. d. sjólán, sjómaður o. s. frv. — Um sameiginlegt sjótjón er gamla grundvallarreglan í Jb. fml. 10. Þetta efni er eitt þeirra sem allra mest nauðsyn er á að sameiginleg lög sjeu sett um; þörfina sýna t. d. hin svonefndu York-Antwerp Rules 1890, en árangurinn hefur orðið tiltölulega litill í löggjöfnni: Hjer er í engu efnisatriði vikið frá norðurlandasiglingalögnum.

Við 193. gr.

„Sjótjón“ er sett fyrir „sætjón“. „Sjóræningjar“ er sett fyrir „vikingar“ eins og áður. „Við það að“ er sett fyrir „meðan“, því að „meðan“ táknar einungis tímasamband, en meiningin er að orsakasamband eigi að vera til staðar; þetta orsakasamband er ætlast til að táknað sje með orðunum „við það að“. „Neyðarhöfn“ er sett fyrir „bjarghöfn“ sbr. orðin „leita hafnar í neyð“. „Ferming“ er sett fyrir „farmtaka“ eins og áður. „Með því að leysa skipverja úr vísit“ er sett fyrir „úrskráning“ í samræmi við breytinguna á ráðningarreglunum í 75. og 76. gr. Síðast í 7. lið er skotið inn í „sameiginlegt“ (∞: sjótjón) í samræmi við norðurlandasiglingalögin. „Hans“ (visar til „farms“) er sett fyrir „vöru“ í 8. lið. „Vörn“ er sett fyrir „vöru“ í 9. lið; mun vera prentvilla í frv. 1911. Í 8. lið hefur fallið burt „i“ og er hjer skotið inn í. „Sjóferðaskýrsla“ er sett fyrir „skipsvætti“ eins og fyr.

Við 194. gr.

„Meðan framkvæmdur er“ er hjer sett fyrir „við framkvæmd“, því að hjer er átt við tímasamband eitt, en ekki orsakasamband eins og í næstu grein á undan. Aðrar breytingar eru hinar sömn sem undanfarið.

Við 195. gr.

Hjer eru þær einar breytingar gerðar, sem nauðsynlegar eru í samræmi við undanfarnar breytingar.

Við 196. gr.

„Ef skipstjóri er sök í háskanum“ er sett fyrir „háskinn er að kenna skipstjóra“, til þess að tákna að háskinn verði að vera skipstjóra »tilreiknanlegur«, sbr. norðurlandasiglingalögin.

Við 198. gr.

Á eftir „farmurinn“ er skotið inn í „allur“ og á undan „bjargað“, einungis hvortveggja til skýringarauka, sbr. norðurlandasiglingalögin.

Við 199. gr.

„Um það“ er sett fyrir „að því“; það þykir greinilegra og er venjulegra mál um það, sem hjer er átt við.

Við 200. gr.

Í 3. línu 195. greinar frv. 1911 er ,og', sem hjer er felt úr, af því að því er of-  
aukið eftir meiningunni og fyrirmyndinni (norðurlandasiglingalögunum). Sömuleiðis er ,sæ'  
felt framan af ,sætjónsins' í síðustu línu af því að því er ofaukið. ,Þegar sjóferðaskýrsla  
er gefin' er sett fyrir ,við skipsvættistöku' í samræmi við fyrri breytingar.

Við 201.—204. gr.

Þessar greinar eru eins og 196.—199. gr. frv. 1911, nema ,sjótjón' er sett fyrir ,sæ-  
tjón' og greinatölu breytt samkvæmt fyrri breytingum.

Við 205. gr.

,Gangverð' er sett fyrir ,gjaldgengi' samkvæmt almennri málvenju. ,Það, sem eftir  
er af farmi' er sett fyrir ,annað af vöru', því að hjer er átt við mótsetninguna milli þess  
farms, sem ferst við sameiginlegt sjótjón, og þess, sem kemst af (bjargast). Í öðrum parti  
greinarinnar er fyrirskipað að verð þess, sem ferst, skuli ákveðið með venjulegu löglegu  
mati, en ekki formlaust eins og frv. 1911 virðist ætlast til, sbr. norsku og sænsku siglingal.  
— Aðrar breytingar eru hinar venjulegu.

Við 206. gr.

Síðast í greininni er hjer gerð sama breyting sem er í næstu grein á undan, lög-  
mælt mat er sett fyrir »verðlegging skynbærra manna«, sbr. norsku og sænsku siglingalögin.  
— Aðrar breytingar eru hinar venjulegu.

Við 207. gr.

»Lögmælt mat« er eins og í undanförunum greinum sett fyrir »verðlegging skynsamra  
manna« í samræmi við norsku og sænsku siglingalögin. ,Við sömu atburði' er sett fyrir  
,þegar eins bar að', því að ,eins' getur skilist sem ,svipað' (í annað skifti), en meiningin er  
hjer ,sama skiftið' = sömu atburðir.

Við 208. gr.

,Farmbrjef' er sett fyrir ,vöruskirteini' eins og áður. ,Heldur' er skotið inn í fyrir  
framan ,fullnægjandi' í samræmi við norðurlandasiglingalögin, meiningin er nefnil., að *annað*  
*hvort* verður farmbrjef að fylgja farmi *eða* fullnægjandi upplýsingar að vera í farmskrá,  
farmbók o. s. frv.

Við 209. gr.

,Neyðarhöfn' er sett fyrir ,bjarghöfn' eins og áður. ,Gæti hafa sparast' síðast í  
204. gr. frv. 1911 er hjer breytt í ,sparast' í samræmi við norðurlandasiglingalögin, sbr.  
dönsku og norsku: ,maatte være besparede' og sjerstaklega sænsku: ,varda redaren be-  
sparade'.

210.—211. gr.

Eru eins og í frv. 1911 (205. og 206. gr.), nema ,sjótjón' er eins og áður sett fyrir  
,sætjón'.

Við 212. gr.

Í 1<sup>o</sup> er ,og' felt úr; því virðist of aukið. ,Gerðar hafa verið umbætur á skipinu'  
er sett fyrir ,skipið hefur verið bætt', því að ,bætt' gefur eftir orðalagi frv. annarstaðar  
skilist svo, að þar með sje átt við endurbætur á sjótjóns-skadanum, en meiningin er hjer  
einmitt aðrar endurbætur, sbr. »Forbedringer« í dönsku siglingalögunum § 204. — Aðrar  
breytingar eru hinar venjulegu.

Við 213. og 214. gr.

A þessum greinum eru gerðar þær einar breytingar, sem nauðsynlegar eru vegna  
undanfarinna breytinga. Eftir 721. gr. þýzku verzlunarlögb. tekur farmgjaldið þátt í tjón-  
inu eftir 2/3 hlutum o. s. frv.

Við 215. gr.

„Þótt ekki verði unnið til neins farmgjalds“ er sett fyrir „ef engar tekjur verða af farmgjaldi“ í samræmi við norðurlandasiglingalögin; „unnið til“ táknað að öðlast rjett til, en „tekjur af“ getur misskilist.

Við 216. gr. og 217. gr.

Á þessum greinum eru einungis gerðar venjulegar breytingar.

Við 218. gr.

Í fyrri part greinarinnar er orðaröð breytt á einum stað. „Dómstólarnir“ er sett fyrir „dómstólar landsins“ í samræmi við lagamálvenju, enda er það svo í dönsku þýðingu frv. 1911. „Sjótjónsreikningar“ er sett fyrir „sætjónsúrskurðir“ í samræmi við orðalag frv. annarsstaðar. — Ákvæðið um dómkvadda menn, er sett fyrir löggilta »dispachōra«, og er vafalaust hentugra eins og hjer á landi hagar til.

Við 219. gr.

Hjer er skotið inn í fyrir framan „matsmenn sjótjóns“ orðunum „hinir dómkvöddu“ til þess að taka af allan vafa um, að hjer er átt við menn þá, sem 218. gr. talar um. Í dönsku þýðingu frv. 1911 stendur hjer »Dispachōren«, en er auðvitað rangt, þar sem sjótjón eftir § 218 (hjer) liggur ekki undir »dispachōra«, heldur sjerstaka dómkvadda menn, tvo að tölu. Hjer eru þessir menn kallaðir „niðurjöfnunarmenn“ og virðist það orð eiga betur við starf þeirra, heldur en „matsmenn“, sem frv. 1911 hefur.

Við 220. gr.

„Niðurjöfnun“ er hjer sett fyrir „mat“, sbr. næstu grein á undan.

Við 222. gr.

„Góss“ er hjer sett fyrir „vöru“ og „sjótjón“ fyrir „sætjón“ eins og áður.

Við 223. gr.

„Góss“ er sett fyrir „vöru“. „Eftir sanngirni“ er sett fyrir „sameiginlega“, sbr. norðurlandasiglingalögin, og á að tákna, að útgjöldunum á að jafna á fjemunina eftir því, sem sanngarnt verði talið, eftir hagsmunum þeim, sem bjargað varð eða bjarga átti með því, sem fórst. „Dómkvaddir menn“ (sbr. 218. gr.) er sett fyrir „sætjónsmatsmenn“, vegna þess, að mennirnir, sem talað er um í síðari parti 218. gr., eru einmitt þeir, sem hjer er átt við. Aðrar breytingar eru hinar venjulegu.

Niundi kapítuli.

Um tjón af árekstri.

Ákvæðin í þessum kafla eru þörf nýmæli, því að um þetta efni eru nú nærri engin lög, en árekstrar nokkuð tíðir. Ákvæðin eru í samræmi við grundvallarreglur núgildandi laga og venju þá, sem tíðkast hefur í landsyfirdómnum (dómar í dómas. lyd. VI. 6, VII. 270, VIII. 36, 41, 63).

Við 224. gr.

Þessi grein byggist á l. 25, 9. desember 1889.

Við 225. gr.

„Var sök í“ er sett fyrir „olli“ til þess að tákna kröfuna um »subjektiva« orsök, sbr. »Skyld« í dönsku og norsku siglingalögunum. „Hið seka“ er sett fyrir „það, sem olli“ í samræmi við næstu breytingu á undan. „Skips“ er sett fyrir „þeirra“ í 3. p., til þess að tákna, að þessi partur á við báða fyrri parta greinarinnar, en ekki einungis fyrri partinn.

Við 226. gr.

„Vitnast“ er sett fyrir „vitnaðist“, því að ókomna tíðin á hjer betur við en liðna

tíðin; meiningin er nefnil., að það á að reyna, að komast fyrir hvor er (subjektívt) orsök skadans.

Við 228. gr.

Grein þessi er að efni til í fullu samræmi við l. 13, 9. sept. 1899 2. gr., en orðalaginu er töluvert breytt. Slikar orðabreytingar eru óþægilegar þeim, sem eiga að fara með lögin og geta leitt með sjer breytingar, sem ekki eru tilællaðar. Hjer er þó látið sitja við orðalag frv. 1911 með þeim breytingum, sem hjer segir: „Skipshöfn þess og farþega“, er sett fyrir „svo og skipshöfn allri og farþegum“, því að orð frv. 1911 eru varla skiljanleg eða að minsta kosti mjög torskilin. „Sekur í“ er sett fyrir „valdur að“ í samræmi við l. 1899 2. gr. og 225. gr. þessa frv.

## Tíundi kapituli.

### Um björgunarlaun.

Í frv. 1911 eru björgunarlaun ákveðin eftir sama mælikvarða í öllum tilfellum. Með ákvæðunum er bætt úr verulegum galla á nógildandi lögum, þar sem nú vantar algjörlega ákvæði um björgunarlaun skips, sem bjargar öðru skipi á hafi úti. Reglur frv. 1911 um þetta atriði eru í höfuðatriðum góðar og því veruleg rjettarbót. Eins og bent er á í athugasemdum mínum við frv. 1911, sem jeg gerði fyrir nefnd neðri deildar, ná ákvæðin einnig til björgunar á strönduðu góssi af landi; en um þau tilfelli eiga ákvæðin ekki alls kostar við eins og bent er á í fyrnefndum athugasemdum. Mjer kom því til hugar, að stinga upp á, að ákvæði strandlaganna frá 14. jan. 1876 um upphæð björgunarlauna skyldu fyrst um sinn gilda um þessi tilfelli; en jeg fjell frá því, af því að úr því itarleg siglingalög eru sett á annað borð, er meiningarlaust, að sleppa einu einstöku atriði og visa um það til eldri laga, sem eru að ýmsu leyti úrelt. Jeg hef því reynt að bæta úr gallanum með því að skeyta nýju ákvæði aftan við 226. gr. frv. 1911 (231. gr. hjer), en mjer dylst ekki að þetta efni þyrfti rækilegri ihugun.

Við 229. gr.

Hjer er bætt við 1. p. ákvæði um, að stjórnarráðið skeri úr þrætum um upphæð björgunarlauna, ef andvirðið er ekki meira en 500 krónur; það byggist á ákvæðum strandl. 1876 um úrskurðarvald amtmanns, en hliðsjón höfð af § 224 í norsku siglingalögnum.

Við 230. gr.

„Tækjum hins nauðstadda skips“ er sett fyrir „af eigin ramleik“, af því að ekki sjest af orðum frv. 1911 við hvers ramleik er átt, og „ramleik“ nær ekki því sem meint er, nfl. „Hjælpemidlar“; „tæki“ er að visu hieldur ekki gott orð, en skilið í víðustu merkingu mun það vera nægilega skýrt.

Við 231. gr.

„Óvenjulega“ er sett fyrir „afar“ í samræmi við norðurlandasiglingalögin; „afarerfið“ getur björgunin verið þótt hún sje ekkert óvenjulega erfíð. „Í björgunarlaunum felst“ er sett fyrir „til björgunarlauna skal telja“, því að meiningin er að ekki skuli greiða aukapóknun fyrir flutning góssins o. s. frv., heldur skuli taka hana af upphæð björgunarlaunanna, en þetta sjest ekki skýrt á orðum frv. 1911. — Aftan við greinina eins og hún er í frv. 1911, er hjer bætt ákvæði um, að björgunarlaun skuli þó aldrei vera minni en hæfileg daglaun fyrir vinnu auk hæfilegrar póknunar fyrir annað, sem lagt er til björgunar. Eins og hagar til hjer á landi getur oft komið fyrir, sjerstaklega þá er um strönd er að ræða, að  $\frac{1}{3}$  þess, sem bjargað er, brökkvi mjög skamt handa bjargendum og það jafnvel þótt björgunin sje ekki »mjög hættulega« eða »óvanalega erfíð«, en það virðist óþarft ranglæti auk þess sem það getur verið hættulegt; því að líkindi eru til þess, að menn vildu ekki eiga á hættu að að taka sig upp til björgunar á góssi, ef svo gæti farið, að jafnvel ekkert kæmi fyrir tilkostnað og fyrirhöfn. Og meðan nógildandi regla stendur um björgunarskyldu er sjálfsagt að hæfileg laun komi fyrir.



Við 232. gr.

„En gera skal hann það“ er sett fyrir, og skal hann gera það til þess að tákna skýrar að fresturinn er settur sem *skilyrði*. Fresturinn er settur hjer mánuður frá því björguninni er lokið og er þar fylgt fyrirmynd norsku laganna (fresturinn er þar þó einungis 14 dagar). Björgunin getur hjer á landi tekið svo langan tíma og vandkvæðin að ná í dómara eru oft svo mikil, að 2 mánaða frestur frá samningsgerðinni getur oft orðið of stuttur. Síðari fresturinn er hjer settur mánuður fyrir 14 dagar af samsvarandi ástæðum, þótt ekki sje eins mikil þörf á lengingu hjer eins og í fyrra tilfellinu.

Við 233. gr.

Hjer er sett ákvæði, skylt ákvæðinu í 229. gr., um að stjórnarráðið sker úr deilum um skiftingu björgunarlauna ef upphæðin er ekki meir en 500 krónur. Ennfremur er hjer ákvæði eftir dönsku siglingalögunum um að stjórnarráðið sker úr ef meiri hluti bjargenda verður ásattur um það. — Í síðari hl. 228 gr. frv. 1911 segir að útgerðarmenn fái  $\frac{2}{3}$  ef gufuskipi var bjargað, en á auðvitað að vera „ef gufuskip bjargaði“; þegar gufuskip bjargar leggur útgerðin meira til í hlutfalli við skipshöfn heldur en þegar seglskip bjargar og er því rjett, að munur sje gerður á skiftingu björgunarlaunanna; aftur á móti er engin ástæða til þess að gera greinarmun eftir því hvort gufuskipi eða seglskipi er bjargað.

Við 234. gr.

Í 229. gr. norsku siglingalaganna er ákvæði um, að mál út úr björgun megi höfða þar sem björgunin fór fram, og væri að ýmsu leyti framför að því að lögleiða líkt ákvæði hjer á landi þótt ekki sje stungið upp á því hjer.

## Ellefti kapituli.

### Um sjóveð og fyrning á sjókröfum.

Í þessum kapitula eru norðurlandasiglingalögin algerlega lögð til grundvallar, því að hjer skiftir mestu að fá sameiginleg lög, minna að lögin sjeu í öllum einstökum atriðum hin beztu — „Siglingaveðrjettur“ þykir mjer óþarflega langt og óþjált orð, og hef jeg sett „sjóveð“ fyrir. Í samræmi við það hef jeg sett „sjókröfur“ fyrir „siglingarkröfur“.

Við 235. gr.

Þessi grein svarar til 267. gr. frv. 1911. „Kröfuhafi“ er sett fyrir „lánsali“; hjer getur verið um margskonar aðrar kröfur að ræða en lán. „Opinber“ er sett fyrir „almenn“ samkvæmt almennri lagamálvenju, enda getur hugsast, að gjald sje alment þótt ekki sje það opinbert, þ. e. lagt á af því opinbera og í þess þarfir. — Aðrar breytingar eru eins og áður.

Við 236. gr.

Auk samsvarandi breytinga sem á undanförnum greinum er hjer sett „svik hirðuleysi og gáleysi“ fyrir „yfirsjónir og hirðuleysi“ í 268. gr. frv. 1911, sbr. aths. við 13. gr. hjer að framan. Ennfremur er „þeirra manna, sem ráðnir eru til að vinna í skipsins þarfir“ sett fyrir „skipverja“, því að eftir 13. gr. ber útgerðin ábyrgð á öllum þeim mönnum, ekki einungis eiginlegum „skipverjum“.

Við 237. gr.

„Jafnrjett háar“ er sett fyrir „jafnrjettmætar“; „rjettmætur“ þýðir „löglegur“, en allar kröfurnar eru jafn löglegar án tillits til þess í hvaða lið þær standa. „Nemur“ er sett fyrir „nema mundi“ sbr. norðurlandasiglingalögin (§ 269). Orðunum „og eiga þeir forgangsrjett sinn“ er hjer slept af því að þeim virðist ofaukið.

Við 238. gr.

Auk samsvarandi breytinga sem á undanförnum greinum er „á“ hjer sett fyrir „átt“ í 270. gr. frv. 1911, sbr. norðurlandasiglingalögin.

Við 239. gr.

„A nauðungaruppboði“ er sett fyrir „nauðungarsölu“ samkvæmt almennri málvenju sbr. og norðurlandasiglingalögin.

Við 240. gr.

Auk samsvarandi breytinga sem á undanförnum greinum er síðastu setningu 272. gr. frv. 1911 breytt hjer töluvert. Meiningin er hjer, sbr. norðurlandasiglingalögin, að þegar útgerðarmaður sjálfur flytur göss með skipinu þá er eiginlega ekki um neitt farmgjald að ræða; þeir, sem samkvæmt undanförnum greinum ættu sjóveð í farmgjaldinu, fengju því — ef ekki væru sjerstök ákvæði — í rauninni engan rjett. Þetta væri þó meiningarlaust og því á útgerðarmaður að ábyrgjast þessum mönnum (sjóveðhöfum í farmgjaldi) upphæð sem svarar eiginlegu farmgjaldi. Þessi hugsun ákvæðisins hefur misskilist og er í frv. 1911 talað um „skaðabætur fyrir“; þau orð verða því að falla niður. Svo hef jeg skotið inn í orðunum „gagnvart þeim, sem sjóveð eiga í farmgjaldi“ og „sjálfur“ til þess að reyna að skýra hugsunina.

Við 241. gr.

„Frjálst afsal“ er sett fyrir „sjálfráða sölu“; hjer getur nfl. verið um önnur eigenda-skifti að ræða en sölu, t. d. gjöf, skifti o. s. frv. „Eign manns sem ekki getur átt islenskt skip“ er sett fyrir „útlend eign“, sbr. 1. gr. þessa frv. og aths. minar, sem áður eru nefndar, við 273. gr. frv. 1911.

Við 242. gr.

Hjer eru einungis gerðar sömu breytingar, sem að undanförunu; þó er „sem“ sett fyrir „með“ í samræmi við orðalag annarstaðar í frv.

Við 243. gr.

„Leigi“ er hjer sett fyrir „fái“, því að hjer er átt við eiginlega leigu á skipi. „Siglinga“ er sett fyrir „farar“, sbr. „Söfart“ í norðurlandasiglingalögunum.

Við 244. gr.

„Ferming“ er sett fyrir „farmtak“ og „jafnrjetttháar“ fyrir „jafnrjettmætar“ eins og áður. Aðrar breytingar eru sömuleiðis í samræmi við þær, sem áður eru gerðar.

Við 245. gr.

„Á nauðungaruppboði“ er eins og áður sett fyrir „nauðungarsölu“.

Við 246. gr.

„Fullnæging“ er sett fyrir „skuldarlúkning“; það er styttra og þjálja og nú venjulega notað um þetta hugtak. Aðrar breytingar eru hinar venjulegu.

Við 247. gr.

Hjer eru gerðar sömu breytingar sem í næstu grein á undan.

Við 248.—250. gr.

A 280.—282. gr. frv. 1911 eru einungis gerðar þær breytingar, sem leiða af undan-gengnum breytingum. — Í norsku siglingalögunum vantar 3. p. 249. gr., og í sænsku siglingalögunum bæði 2. og 3. p.

Við 251. gr.

„Fullnæging“ er hjer sett fyrir „lúkning“ eins og áður. — Síðast í fyrsta p. grein-arinnar er skotið inn í ákvæði um það hvernig fyrningu megi rifta, en það ákvæði hefur fallið úr frv. 1911. Hjer er krafist málsóknar innan frestsins í samræmi við norðurlanda-siglingalögin; orðalag er í samræmi við hin almennu fyrn. l. nr. 14, 20. okt. 1905 1. gr. Áður ár sé liðið“ er sett fyrir „á ársfresti“ í samræmi við orðalagið annarstaðar í greininni. — Aðrar breytingar eru hinar venjulegu.

Tólfti kapituli.  
Um yfirlýðingir skipstjóra og skipverja.

Við 253. gr.

285 gr. frv. 1911 er hjer breytt í þá átt, að lágmark hegningarrinnar er sett lægsta sekt, en ekki 10. kr. eins og í frv. 1911. Sektir eru hjer venjulega lægri en í Danmörku, eins og eðlilegt er, því að peningar eru hjer meira virði. Í sænsku siglingalögnum er heldur ekki sett neitt ákveðið lágmark.

Við 254. gr.

Hjer er sömuleiðis sett, alt að 100 kr. fyrir ,5 til 100', sbr. einnig sænsku siglingalögin. — Í 72. gr. fml. 22. marz 1890 er lágmarkið enn hærra en í frv. 1911, nfl. 10 krónur. Í síðari p. greinarinnar er tilvitnunin til 72. (77.) gr. feld úr vegna breytingarinnar, sem hjer er gerð á þeirri grein.

Við 255. gr.

Fyrir þessi afbrot eru í núgildandi lögum hegningarákvæði í 7.—8. og 9. gr. fml. 1890, og er lægsta hegningin 2 krónur. Lágmark frv. 1911 er aftur á móti 10 krónur. Hjer er eins og áður ekkert lágmark sett.

Við 256. gr.

Eins og áður er ,alt að' sett fyrir lágmark frv. 1911.

Við 257. gr.

Þessi grein byggist á 42. gr. fml. 1890. Lágmark frv. 1911 (10 kr.) er hjer felt burt og sett ,alt að' í staðinn.

Við 258. gr.

Um þessi brot eru engiu hegningarákvæði í núgildandi lögum. Greinin er eltir dönskum lögum nema hegningarlágmarkið er fært niður um helming, í 25 kr. úr 50 kr.

Við 259.—260. gr.

Greinar þessar eru nýjar og teknar eftir dönsku siglingalögnum. Á frv. 1911 eru gerðar þessar breytingar: ,Farmsendandi' er sett fyrir ,vörusendandi' og ,ferming' fyrir ,fermsla'.

Við 262. gr.

Fyrri p. þessarar greinar byggist á l. 9. sept. 1899 2. gr. Síðari p. byggist á l. 9. des. 1889; frv. 1911 setti hjer lágmark hegningarrinnar 5 kr., en í þessu frv. er sett ,alt að' eins og í l. 1889.

Við 263.—264. gr.

Þessar greinar eru eins og §§ 295.—6. í dönskum siglingalögnum. ,Afrýjun' er sett fyrir ,málkot' í frv. 1911.

Við 265. gr.

,alt að' er sett fyrir ,5 til' af sömu ástæðum sem áður.

Við 266. gr.

Þessi grein er að mestu leyti í samræmi við 43. og 44. gr. fml. 1890; lágmark hegningarrinnar er hjer þó 10 kr., en í l. 1890 20 kr.

Við 267. gr.

Þessi grein er í fullu samræmi við 46. gr. fml. 1890. Orðalagið í samsvarandi gr. í frv. 1911 er töluvert öðruvísi en í fml. 1890, en hjer er orðalagi núgildandi laga haldið. Sumstaðar ern orð frv. 1911 einnig ónákvæmari en fml. 1890 og er því sömuleiðis breytt.

Við 268. gr.

Þessi grein byggist á 45. gr. fml. 1890. Þó er gerð sú breyting að fjarvera í sólarhring er nóg eftir þessu frv., en 2 sólarhringa þarf eftir 45. gr. l. 1890. Orðalag er hjer nokkuð annað, en í nógildandi lögum, en er sumpart betra sumpart jafnskirt.

Við 270. gr.

Hjer er ,alt að' sett fyrir lágmark frv. 1911.

Við 271. gr.

,Alt að' er sett fyrir ,10 til' í frv. 1911; og ,staðgöngumaður' fyrir ,staðgengill'.

Við 272. gr.

Þessi grein byggist að mestu leyti á 5. gr. fml. 1890; hegningarnar eru þó nokkru vægari. »Er að köllun hans lýtur« er sett fyrir ,hans' í frv. 1911, í samræmi við orðalag fml. 1890.

Við 273. gr.

Þessi grein byggist á 49. gr. fml. 1890. Í frv. 1911 er breytt frá fml. 1890 í því, að hegningin fyrir uppreisn með ofbeldi er sett 4 mánuðir og hegningarvinna alt að 3 árum fyrir 3 mánuði og betrunarhúsvinnu í 2 ár; hjer er breytt aftur í samræmi við nógildandi lög, sem ekki virðist þörf á að breyta. Frv. 1911 mun hafa ætlað sjer að fara eftir dönsku siglingalögunum, en 4 mánuðir er því prentvilla fyrir 3 mán., því að í dönsku lögunum er lágmarkið 3 mánuðir.

Við 275. gr.

Hjer er ,alt að' sett fyrir lágmark frv. 1911, eins og áður.

Við 276. gr.

Hjer er ,alt að' sett fyrir ,5 til' í frv. 1911, eins og áður.

Við 277. gr.

Þessi grein byggist á síðasta lið 36. gr. fml. 1890, en er ítarlegri: segir fyrir um hver áhrif hegning skipstjóra á að hafa á hegninguna eftir dómi.

Við 279. gr.

Sbr. fml. 1890 48. gr. — ,Sæta opinberri málshöfðun' er sett fyrir ,höfða mál að tilhlutun yfirvalda' í samræmi við lagamálvenju. ,Opinber lögreglumál' er af sömu ástæðu sett fyrir ,almenn lögreglumál'.

Við 280. gr.

Sbr. fml. 1890 41. gr. Eftir tilvitnaðri grein í nógildandi lögum renna sumar sektir í Fiskimannasjóð Kjalarnespings frá 1840, en það hefur ekki þótt ástæða til að halda þeirri reglu hjer, nema um sektir þær sem 110. gr. talar um.

#### Þrettándi kapituli.

##### Hvenær lögjin öðlast gildi. Afnam eldri laga.

Við 281. gr.

Hjer eiga að vera upp talin öll þau lög, sem numin eru algerlega úr gildi; en auk þeirra breytir þetta frv. ýmsum lögum og nemur ýms ákvæði að meiru eða minna leyti úr gildi, og vegna þeirra ákvæða er sett hjer síðasta setningin. Hjer er ekki talið o. b. 22. jan. 1828, sem frv. 1911 telur, af því að það fjell úr gildi með ts. 3. febr. 1836 I (ef það var nokkurntíma í gildi). Auk þeirra laga, sem frv. 1911 telur, eru hjer talin: 10. og 25. kap. farmannalaga Jónsbókar og 26. gr. í rjettarbót Hákonar konungs 1314 (citerað eftir Akur-eyrarútgáfunni eins og annarstaðar í lögum); ennfremur 5. kap. 4. bókar D. l., sem lög-leiddur er hjer á landi með ts. 19. des. 1794 § 7; 7.—8. gr. strandlaganna, að undanteknum

síðasta parti 8. gr., sem ekki snertir þau atriði, sem tekin eru til meðferðar í þessu frumvarpi; lögskráningarbálgur farmannalaganna, sem fellur úr gildi eins og hinir bálgar ímlvegna breytinganna í 75.—77. gr.; 1. gr. l. um skrásetning skipa, sem fellur úr gildi vegna breytingarinnar í 1. gr.; 23.—26. gr. fátækralaganna, sem ekki geta samrýmst ákvæðunum í 51., 95. og 98. gr.; og loks l. 20, 1907 um veð í skipum, sem falla úr gildi vegna 2. kafla í þessu frv. — Mjer hefur þótt rjettara að telja upp allt, sem felt var úr gildi með öllu, heldur en að gera upp á milli þess, enda er það þægilegra fyrir þá, sem eiga að nota lögín, þó þeim nægi ekki til fulls annað en tilvitnun grein fyrir grein nógildandi laga í greinar þessa frumvarps.

Við 282. gr.

Hjer er »1913« sett fyrir »1912«, og leiðir það af sjálfu sjer.

---