

Nd.

8. Frumvarp til laga

[8. mál]

um breyting á siglingalögum, nr. 56 30. nóv. 1914.

(Lagt fyrir Alþingi á 82. löggjafarþingi, 1961.)

1. gr.

Í fyrirsögnum og meginmáli laganna skal hvarvetna í stað orðsins „kapítuli“ koma orðið: kafli.

2. gr.

1. Fyrirsögn I. kafla verði: Gildissvið laganna o. fl.
2. 1.—3. gr. falli niður.
3. 1. gr. orðist svo:

Lög þessi gilda um öll skip, sem skráð eða skráningarskyld eru á Íslandi. Þegar athafnir íslensks framkvæmdarvalds eða dómsvalds taka til erlendra skipa, skal einnig beita ákvæðum laga þessara, eftir því sem við á, enda brjóti það ekki í bága við reglur þjóðaréttarins.

3. gr.

Í öðrum kapítula, með fyrirsögninni: Um réttindi yfir skipum, breytast greinar þannig:

1. 5. gr. (sem verður 3. gr.) orðist svo:
Um stofnun og vernd eignarréttar og eignarhafta á skrásettu skipi, sem er 5 rúmlestir að stærð eða meira, skal farið eftir reglum um fasteignir, eftir því sem við verður komið.
2. 6.—8. gr. falli niður.
3. 9. gr. (sem verður 4. gr.) orðist svo:
Nafnbreytingu á skipi má því aðeins leyfa, að allir eigendur þess séu því samþykkir. Áður en skráningarstjóri tekur hið nýja nafn á skipaskrá, skal hann senda dómara þeim, sem þinglýsingar annast, tilkynningu um nafnbreytinguna.
Nú er skip flutt milli skráningarumdæma, og skal þá skráningarstjóri í því umdæmi, sem skip var skrásett í, sjá um, að skráningarstjóranum í því umdæmi, sem skipið er flutt í, séu send eftirrit af öllum þinglesnum eignarhaftaskjölum, sem skipið varða, en hann skal þegar afhenda dómara þau til þinglýsingar, og má ekki skrásetja skipið, fyrr en það hefur verið gert. Fyrir hinn nýja þinglestur skal ekkert gjald greiða.
4. 10. gr. (sem verður 5. gr.) orðist svo:
Lögleg eignarhöft á skipi, sem ekki er skrásett hér á landi, halda gildi sínu, ef skjöl um þau eru afhent dómara til þinglýsingar innan 3 mánaða frá bráðabirgðaskráningu skipsins í íslenska skipaskrá eða frá fullnaðarskrásetningu þess, ef það var ekki skrásett til bráðabirgða.
5. 11. gr. (sem verður 6. gr.) orðist svo:
Nú missir skip rétt til að sigla undir íslenskum fána eða er af öðrum ástæðum fellt úr skipaskrá, og hefur þetta engin áhrif á þinglesin eignarhöft. Þó fellur í gjalddaga skuld, sem tryggð er með þinglesnu veði í skipi eða skipshluta, um leið og skipið er fellt úr skrá yfir íslensk skip.

4. gr.

Í þriðja kapítula, með fyrirsögninni: Um útgerð skipa, breytast þessar greinar:

1. Síðari mgr. 12. gr. (sem verður 7. gr.) falli niður.
2. 13. gr. (sem verður 8. gr.) orðist svo:
Útgerðarmaður ber ábyrgð á tjóni, sem skipstjóri, skipshöfn, hafnsögumaður eða aðrir, sem vinna í þágu skips, hafa valdið í starfi sínu með yfirsjónum eða vanrækslu. Ábyrgðin er takmörkuð samkvæmt ákvæðum IX. kafla.

- Nú greiðir útgerðarmaður fé af þessum sökum, og bæti honum aftur sá, er tjóni olli.
3. Í 20. gr. (sem verður 15. gr.). Fyrir orðin „áður mánuður sé liðinn“ komi: áður 3 mánuðir séu liðnir.
 4. Í 22. gr. (sem verður 17. gr.). Fyrir orðin „11. kapitula“ komi: X. kafla.
 5. Í 25. gr. (sem verður 20. gr.). Fyrir „26. gr.“ á tveimur stöðum komi: 21. gr.
 6. Síðari málsliður 2. mgr. 26. gr. (sem verður 21. gr.) orðist svo:
Ábyrgjast skal hann, unz eigendaskipti hafa verið tilkynnt skráningarstjóra, skuldbindingar sameigenda gagnvart öðrum mönnum, þær er gerðar voru eftir eigendaskiptin, ef þeir menn vissu þau ekki.
 7. Í 2. tölulið 27. gr. (sem verður 22. gr.). Fyrir „19. gr.“ komi: 14. gr.

5. gr.

- Í fjórða kapitula, með fyrirsögninni: Um skipstjóra, breytast þessar greinar:
1. 31. gr. (sem verður 25. gr.).
 - a. Í 1. mgr.: Fyrir orðið „kol“ komi: eldsneyti.
 - b. Í 3. mgr.: Fyrir orðið „Konungur“ komi: Ráðherra.
 2. 33. gr. (sem verður 27. gr.) orðist svo:
Skipstjóra er óheimilt án leyfis útgerðarmanns að taka í skip söluvarning sinn eða annarra. Brjóti hann bann þetta, skal hann greiða útgerðarmanni farmgjald og bæta honum tjón.
 3. 35. gr. (sem verður 29. gr.).
 - a. Upphaf 2. málsliðs orðist svo:
Verði ákvæðis útgerðarmanns eða umboðsmanns hans ekki beðið að skaðlausu, o. s. frv.
 - b. Í sama málslið: Fyrir orðið „konstúls“ komi: ræðismanns.
 - c. Í 3. málslið: Fyrir orðið „konsúll“ komi: ræðismaður.
 4. 2. málsliður 36. gr. (verður 30. gr.) orðist svo:
Ekki má hann nauðsynjalaust víkja skipinu af réttri leið á ferð þess né tefja það á annan hátt, nema honum sé skylt að bjarga mönnum eða skipi úr sjávarháska, sbr. 4. gr. laga nr. 56 23. júní 1932.
 5. 39. gr. (sem verður 33. gr.) orðist svo:
Skylt er skipstjóra að veita viðtöku íslenzkum farmönnum, sem ræðismönnum er skylt að senda heim, og flytja þá alla leið eða til annarrar hafnar, sem skip fer til í þeirri ferð, fyrir fargjald, sem ráðherra ákveður.
 6. 40. gr. (sem verður 34. gr.).
 - a. Í 2. málslið: Fyrir orðin „tonn að rúmmáli“ komi: rúmlestir.
 - b. Í 3. málslið: Fyrir orðið „Gufuskip“ komi: Vélskip.
 - c. Í 4. málslið: Fyrir orðið „Konungur“ komi: Ráðherra.
 7. Í 6. mgr. 42. gr. (sem verður 36. gr.).
 - a. Fyrir orðið „kolabirgðum“ komi: eldneytisforða.
 - b. Fyrir orðið „kolaeyðslu“ komi: eyðslu á eldsneyti.
 8. 43. gr. (sem verður 37. gr.).
 - a. Í 2. málslið 2. mgr.: Fyrir „(47. gr.)“ komi: 41. gr.
 - b. Í sama málslið: Fyrir orðin „danskur konsúll“ komi: íslenzkur ræðismaður.
 - c. Í 3. mgr.: Fyrir orðin „með konunglegri tilskipun“ komi: í reglugerð.
 9. 45. gr. (sem verður 39. gr.).
 - a. 1. mgr. orðist svo:
Nú gerist einhver atburður á fermingarstað skips eða affermingarstað eða á ferð þess, er skip eða farmur bíður skaða við, svo að nokkru nemi, eða gild rök eru til að ætla, að tjón á þeim leiði af, og skal þá skipstjóri gefa um það sjóferðarskýrslu. Svo er og, ef maður slasast eða ferst voveiflega af skipi eða skipið veldur tjóni á öðrum skipum eða mannvirkjum.

b. 3.—6. mgr. orðist svo:

Utanlands skal skipstjóri, svo fljótt sem verða má, gefa sjóferðarskýrslu því yfirvaldi, sem þau embættisstörf ber undir á þeim stað, eða íslenskum ræðismanni, ef ríkisstjórnin hefur fengið honum vald til að taka við slíkum skýrslum.

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

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

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

10. 54. gr. (sem verður 44. gr.) orðist svo:

Nú er fjár vant til framkvæmdar einhverju því, sem í 43. gr. getur, og er skipstjóra þá heimilt að taka til þess fé að láni eða selja göss útgerðarmanns og jafnvel, ef í nauðir rekur, að selja af farmi. Þó að löggerningsins hafi ekki verið þörf, bindur hann allt að einu útgerðarmann, ef viðsemjari var grandlaus.

11. 55. og 56. gr. falli niður.

12. Í 57. gr. (sem verður 45. gr.). Orðin „aðeins í ítrustu nauðsyn má hann selja af farmi“ falli niður.

13. 59. gr. (sem verður 47. gr.) orðist svo:

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

14. 60.—62. gr. falli niður.

15. 64. gr. (sem verður 49. gr.) orðist svo:

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

16. 66. gr. (sem verður 51. gr.) orðist svo:

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

17. 74. gr. falli niður.

6. gr.

Í stað sjötta kapitula komi nýr kafli með breyttum ákvæðum, sem verður V. kafli með fyrirsögninni: Um flutningssamninga, svo hljóðandi:

1. (52. gr.). Ef ekki er sérstaklega mælt á annan veg, skal því aðeins beita ákvæðum þessa kafla um farmsamninga, að ekki leiði annað af löggerningnum sjálfum eða venju.
2. (53. gr.). Farmflytjandi skal sjá um, að skip sé haffært, nægilega mannað, birgt af vistum og búnaði og í heild sinni í hæfu ástandi.
3. (54. gr.). Ef tiltekið skip er greint í samningi eða tilkynningu í sambandi við hann, er farmflytjandi óheimilt að nota annað skip til efnda á samningnum.
4. (55. gr.). Nú er samið um heilt skip eða fullfermi, og er farmflytjandi þá óheimilt að flytja með því skipi vöru fyrir aðra menn en farmsanningshafa.
5. (56. gr.). Nú framselur farmsanningshafi rétt sinn samkvæmt samningnum eða semur við aðra menn um flutning fyrir þá, og ábyrgist hann eigi að síður efndir samningsins.

6. (57. gr.). Ákvæði um farmsamninga, sem gerðir eru um tiltekna ferðir skips, taka til þess, er samið er um heilt skip, hluta af skipi eða sendingu stykkjagóss.
7. (58. gr.). Ef ekki er áskilinn í samningi sérstakur fermingarstaður í höfn, skal skip liggja þar sem farmsamningshafi vísar til, enda sé þar ekki tálmun fyrir, skip liggi þar á floti, því sé þar óhætt og komist þaðan hlaðið tálmunarlaust.
Nú hefur ekki verið vísað á tiltekinn stað í tæka tíð, og skal þá velja skipi almennan fermingarstað. Ef það er ekki unnt, skal skip liggja þar, sem hæfilegt má telja að ferming geti farið fram.
8. (59. gr.). Farmsamningshafi hefur rétt til að fá skip flutt milli fermingarstaða innan hafnar, hvort sem tiltekinn fermingarstaður hefur verið áskilinn eða ekki, en bera skal hann kostnað af því.
9. (60. gr.). Þegar samið er um flutning á stykkjagóssi, hefur farmsamningshafi ekki rétt til að vísa á fermingarstað né að fá skip flutt milli fermingarstaða, nema slíkt leiði af samningsákvæði eða venju.
10. (61. gr.). Skylt er farmflytjanda að hafa skip búið til fermingar um ákveðinn fermingartíma (biðdaga og aukabiðdaga).
Farmflytjandi á rétt til sérstakrar þóknunar fyrir aukabiðdaga.
11. (62. gr.). Biðdagar skulu vera sem hér segir:
Fyrir skip, sem ekki hafa eigin vélknúin fermingartæki: 2 dagar, þegar skip er 50 rúmlestir eða minna, 4 dagar, þegar skip er meira en 50, en ekki yfir 100 rúmlestir, 5 dagar, þegar skip er meira en 100, en ekki yfir 200 rúmlestir, 6 dagar, þegar skip er meira en 200, en ekki yfir 400 rúmlestir.
Fyrir skip, sem hafa eigin vélknúin fermingartæki: 2 dagar, þegar skip er 75 rúmlestir eða minna, 3 dagar, þegar skip er meira en 75, en ekki yfir 200 rúmlestir, 4 dagar, þegar skip er meira en 200, en ekki yfir 400 rúmlestir.
Þegar skip hefur meira burðarmagn en hér var sagt, skal telja þann tíma til biðdaga, sem með sanngirni mátti gera ráð fyrir við samningsgerð að til fermingar gengi. Skal þá höfð hliðsjón af tegund og stærð skips og farms, fermingartækjum í skipi og í höfn og öðrum sambærilegum aðstæðum.
Biðdagatíma skal telja í vinnudögum og vinnustundum.
12. (63. gr.). Biðdaga skal telja frá því, er sagt hefur verið til, að skip sé búið til fermingar á fermingarstað. Beina skal tilkynningu til farmsamningshafa, nema sagt hafi verið til um annan vörusendanda, en þá skal tilkynna honum. Ekki skal tilkynning gefin, fyrr en skip er komið á fermingarstað.
Biðdagatíma skal annaðhvort telja frá þeirri klukkustund, er hafnarvinna hefst eftir venju að morgni, enda hafi þá verið sagt til skips ekki síðar en kl. 16 næsta vinnudag á undan, eða frá þeirri stundu, er hádegishléi lýkur, enda hafi þá verið sagt til ekki síðar en kl. 10 þann sama dag.
Nú er vörusendandi ekki á fermingarstað, og skal þá líta svo á, að honum hafi verið sagt til um skipið, þegar tilkynning hefur verið send honum með tilhlýðilegum hætti. Ef ekki er kunnugt um dvalarstað sendanda, skal tilkynning auglýst, eftir því sem við á þar á staðnum, og hefur birting auglýsingar þá sömu áhrif og þegar tilkynning er send.
13. (64. gr.). Ef aðstæður vörusendanda valda því, að skip getur ekki lagzt á fermingarstað, hefst biðdagatími, þegar tilkynnt hefur verið, að skip sé búið til fermingar.
Svo er einnig, þegar ekki hefur verið samið um tiltekinn fermingarstað og tálmunin stafar af skipaþröng í höfn eða öðrum svipuðum atvikum, sem farmflytjandi þurfti ekki að gera ráð fyrir við samningsgerð.
14. (65. gr.). Til biðdaga telst sú töf, sem leiðir af flutningi skips milli fermingarstaða í höfn, en hins vegar ekki sá tími, sem fer til ónýtis vegna tálmana af skipsins hálfu.

- Nú er skipi valinn óvenjulegur fermingarstaður af ástæðum, sem farmflytjandi mátti gera ráð fyrir við samningsgerð, og telst þá sá tími ekki til biðdaga, sem við það fer til ónýtis.
15. (66. gr.). Aukabiðdagar skulu vera hálfu færri en biðdagar. Ef samið er um heilt skip, skulu þeir þó vera 3 dagar hið fæsta.
Tímenn skal telja í vinnudögum og vinnustundum, en þóknunina eftir samfelldum dögum og klukkustundum frá lokum biðdaga. Um aukabiðdaga og þóknun fyrir þá skal beita ákvæðum 65. gr., eftir því sem við á.
 16. (67. gr.). Þóknun fyrir aukabiðdaga skal ákveða með hliðsjón af farmgjaldi, enda sé tekið tillit til aukinna útgjalda annars vegar og sparnaðar hins vegar, sem af því leiðir fyrir skipið, að það liggur í höfn.
Krefja má þóknunar að kvöldi fyrir hvern aukabiðdag. Nú er þóknun ekki greidd eða trygging sett, og má þá geta kröfunnar á farmskírteini.
 17. (68. gr.). Þegar tími til fermingar og affermingar er tiltekinn í einu lagi, má ekki nota lengri tíma til fermingar en svo, að hæfilegur tími verði eftir til affermingar.
Þóknun fyrir aukabiðdaga skal þó ekki reikna, fyrr en hinn tiltekni biðtími er liðinn í heild.
 18. (69. gr.). Þegar samið er um flutning á stykkjagóssi, fer um lengd fermingartíma eftir aðstæðum. Tilkypping til vörusendanda skal gerð með hæfilegum fyrirvara. Ákvæði um aukabiðdaga taka ekki til slíkra flutninga.
Ákvæði um tilkyppingar taka ekki til skipa, sem eru í förum samkvæmt fastri áætlun.
 19. (70. gr.). Sendandi skal færa vöru að skipshlið, en farmflytjandi annist og kosti flutning þáðan á skip, búlkun alla, undirbreiður og refti.
Nú hefur skipi verið valinn óvenjulegur fermingarstaður af ástæðum, sem farmflytjandi mátti gera ráð fyrir við samningsgerð, og er honum þó allt að einu skylt að taka við vöru á venjulegum fermingarstað.
 20. (71. gr.). Afhendingu vöru og viðtöku skal hraða eftir föngum.
Vöru skal afhenda í þeirri röð og með þeim hætti, sem haganlegast er fyrir flutning hennar á skip, búlkun og affermingu.
 21. (72. gr.). Óheimilt er að búlka vöru á þilfari, nema það hafi næga stoð í samningi eða venju.
 22. (73. gr.). Sendandi skal sjá um, eftir því sem við verður komið, að vara, sem hætt er við bruna eða sprengingu eða hættuleg er að öðru leyti, sé merkt þannig, að varast megi hættuna. Honum er skylt að veita alla þá fræðslu um vöruna, sem nauðsynleg er til að aftra tjóni.
 23. (74. gr.). Þegar sendir eru munir, sem þarfnast sérstakrar umönnunar eða gætilegrar meðferðar, skal frá því skýrt og munirnir auðkenndir á þann hátt, ef unnt er.
Segja skal til þess sérstaklega, ef sendir eru peningar, verðbréf eða dýrgripir.
 24. (75. gr.). Skipstjóri, stýrimaður eða sá, sem til þess hefur umboð, skal veita viðurkenningu fyrir viðtöku vöru, jafnóðum og hún er afhent, ef sendandi krefst þess.
 25. (76. gr.). Nú er vara komin á skip og nauðsynlegar skýrslur og skjöl fram komin, og skal þá skipstjóri eða sá maður, sem til þess hefur umboð, gefa út farmskírteini, ef sendandi æskir þess.
Sendandi getur krafizt sérstaks farmskírteinis fyrir einstaka hluta farms, nema það baki farmflytjanda verulega fyrirhöfn eða óþægindi. Sendandi greiði aukakostnað, sem af því kann að leiða.
 26. (77. gr.). Nú tefst burtför skips að fermingartíma loknum, sökum þess að sendandi afhendir ekki í tæka tíð skjöl, sem vöru skulu fylgja, eða veitir

ekki vitneskju um ákvörðunarstað eða annað, sem ferð varðar, og getur þá farmflytjandi krafizt sömu þóknunar og fyrir aukabiðdaga. Ef hann biður meira tjón, á hann einnig rétt til að fá það bætt, nema álita meg, að hvorki sendandi né menn, sem hann ber ábyrgð á, hafi valdið töfinni með yfirsjónum eða vanrækslu.

27. (78. gr.). Þegar vara, sem afhent hefur verið, veldur farmflytjanda eða öðrum tjóni, skal sendandi greiða bætur, ef um er að kenna yfirsjónum eða vanrækslu hans sjálfs eða manna, sem hann ber ábyrgð á.
Ef flutt hefur verið á skip vara, sem hætt er við bruna eða sprengingu eða hættuleg er að öðru leyti, og tjón stafar af þessum eiginleikum hennar, þá skal sendandi bæta það án tillits til sakar, ef farmflytjanda var ekki um hættuna kunnugt.
28. (79. gr.). Skipstjóri skal halda áfram ferð með hæfilegum hraða.
Sigling úr leið eða önnur töf, sem ekki stafar af björgun manna úr lífsháská, er því aðeins heimil, að bjarga þurfi skipi eða farmi eða önnur nauðsyn komi til.
29. (80. gr.). Nú tefst skip á ferð, sökum þess að skipstjóri hefur ekki fengið í tæka tíð vitneskju um ákvörðunarstað eða annað, sem ferð varðar, og skal þá beita ákvæðum 77. gr., eftir því sem við á.
30. (81. gr.). Farmflytjandi greiðir skipsgjöld öll, hafnsögugjöld, dráttargjöld og annan slíkan kostnað, sem í ferð gerist.
31. (82. gr.). Frá því að vara kemur í hendur farmflytjanda og þar til hann hefur afhent hana, skal hann veita henni umönnun og gæta hags eiganda.
32. (83. gr.). Farmflytjanda er heimilt að gera, svo að bindandi sé fyrir eiganda farms, alla þá löggerninga, sem miða til að varðveita farm og koma honum áleiðis. Hann hefur og heimild til að vera sóknaraðili í málum, sem farm snerta.
Nú skortir fé til framkvæmdar einhverri nauðsyn, sem í 1. mgr. getur, og er farmflytjanda þá heimilt að taka fé að láni fyrir hönd farmeiganda eða selja af farmi. Þó að ekki hafi borið nauðsyn til samningsgerðar, verður farmeigandi samt við löggerninginn bundinn, ef viðsemjandi var grandlaus.
Nú er hætta á, að farmur spillist eða rýrni verulega við geymslu eða flutning áleiðis, eða svo reynist, að kostnaður af geymslu hans eða flutningi muni fara mjög úr hófi fram, og er farmflytjanda þá heimilt að selja hann.
33. (84. gr.). Farmflytjandi skal leita fyrirmæla farmeiganda, ef unnt er, áður en hann gerir óvenjulegar ráðstafanir um farminn. Nú næst ekki til hans né neins manns, er hann setti fyrir sig, og skal þá gera farmsamningshafa eða vörusendanda viðvart, ef því verður við komið. Ekki skal farmflytjandi selja af farmi án slíkra fyrirmæla frá farmeiganda, nema áður sé látin fara fram lögmæt skoðunargerð eða aflað sé álitsgerðar sérfróðra manna. Sala skal fara fram á opinberu uppboði eða með öðrum jafntryggilegum hætti.
Ávallt skal tilkynna farmeiganda ráðstafanir þær, sem gerðar voru um farminn.
34. (85. gr.). Nú hefur farmflytjandi lagt fram fé eða játazt undir skuldbindingar fyrir farmeiganda, og ábyrgist þá farmeigandi kröfur farmflytjanda, sem af því rísa, aðeins með góssi því, sem hann á í skipinu.
35. (86. gr.). Um affermingarstað skal beita ákvæðum 58.—60. gr., eftir því sem við á. Fyrirmæli, sem þar lúta að farmsamningshafa, skulu gilda hér um viðtakanda farms.
Nú eru viðtakendur farms samkvæmt sama farmsamningi fleiri en einn, og hafa þeir þá því aðeins rétt til að vísa á affermingarstað eða til að fá skip flutt milli staða innan hafnar, að þeir séu báðir eða allir sammála um það.
36. (87. gr.). Um affermingartíma skal beita ákvæðum 61.—69. gr., eftir því

- sem við á. Fyrirmæli, sem þar lúta að vörusendanda, skulu gilda hér um viðtakanda farms.
37. (88. gr.). Farmflytjandi lætur vöru af hendi við skipshlið, og skal viðtakandi taka þar við henni.
Nú er ekki unnt að koma skipi á almennan affermingarstað í höfn af ástæðum, sem farmflytjandi mátti gera ráð fyrir við sanningsgerð, og er honum þó allt að einu skylt að afhenda vöru á venjulegum affermingarstað.
 38. (89. gr.). Afhendingu vöru og viðtöku skal hraða eftir föngum. Skipa skal vöru upp í þeirri röð og með þeim hætti, sem haganlegt er viðtakanda.
 39. (90. gr.). Nú lýkur affermingu ekki á réttum tíma og töfin stafar ekki af tálmunum af hálfu skipsins, og skal þá beita ákvæðum 77. gr., eftir því sem við á.
 40. (91. gr.). Nú eru viðtakendur farms samkvæmt sama farmskírteini fleiri en einn og einn þeirra hefur greitt þóknun fyrir aukabiðdaga eða aðra töf, sem orðið hefur vegna aðstæðna annars viðtakanda, og á hann þá aðgang að þeim manni um greiðslu kostnaðarins.
 41. (92. gr.). Sá, sem sýnir heimild sína til viðtöku á farmi, hefur rétt til að skoða hann, áður en hann tekur við honum.
 42. (93. gr.). Nú tekur viðtakandi við farmi, og skuldbindur hann sig þá með því til að greiða farmgjald og aðrar kröfur, sem farmflytjandi getur krafizt greiðslu á eftir farmskírteini eða öðru skjali, sem segir fyrir um flutning farmsins.
 43. (94. gr.). Farmflytjanda er ekki skylt að láta farm af hendi, fyrr en viðtakandi greiðir eða tryggir í geymslu fé það, sem honum ber að greiða eftir 93. gr., og aðrar kröfur, sem á vöru hvíla. Nú hefur ekki enn verið kveðið á um fjárhæð sjótjónsframlags, og má þá ekki halda farmi eftir af þeim sökum, ef viðtakandi setur tryggingu fyrir.
Þegar farmurinn er af hendi greiddur, getur farmflytjandi kallað til geymslufjárins, enda tálmi viðtakandi því ekki með kyrrsetningu eða lög-banni.
 44. (95. gr.). Nú fullnægir viðtakandi ekki skilmálum fyrir afhendingu vörunnar eða tefur svo affermingu, að henni getur ekki orðið lokið í tæka tíð, og er farmflytjanda þá heimilt að færa vöru í land og koma henni í örugga geymslu á kostnað viðtakanda. Tilkynna skal viðtakanda uppskipun vörunnar og geymslu.
Ef neitað er að taka við farmi eða viðtakandi er ókunnur eða finnst ekki, skal farmflytjandi skýra sendanda frá því, þegar er hann má. Nú segir viðtakandi ekki til sín svo fljótt, að vara verði affermd í tæka tíð, og skal farmflytjandi þá skipa upp vöru og fela hana til varðveislu, svo sem fyrr var sagt. Tilkynna skal hann farmsamningshafa og vörusendanda þessa ráðstöfun á vörunni.
 45. (96. gr.). Þegar skip eru í förum samkvæmt fastri áætlun, má skipa góssi upp og koma því í örugga geymslu á kostnað viðtakanda, enda sé hann ekki við því búinn að veita því viðtöku, þegar er það kemur í land.
Ef góssið er ekki sótt innan hæfilegs tíma, skal tilkynna sendanda um geymsluna.
 46. (97. gr.). Þegar góss er látið til varðveislu, er farmflytjanda heimilt að selja á opinberu uppboði eða með öðrum jafntryggum hætti svo mikið af því sem þarf til lúkningar á kröfum, er á góssinu hvíla.
 47. (98. gr.). Ef kröfum á hendur farmsamningshafa er ekki fullnægt með sölu góssins, ábyrgist hann það, sem á skortir.
Eftir að farmflytjandi hefur látið farm af hendi, á hann ekki kröfu á hönd farmsamningshafa um það fé, sem viðtakanda var skylt að greiða,

nema leitt sé í ljós, að greiðsla hefði ekki fengizt við sölu á góssinu. Þó er rétt, að farmflytjandi sæki farmsamningshafa um þá fjárhæð, sem hann mundi vinna honum úr hendi, ef allar kröfur féllu niður.

48. (99. gr.). Nú spillist farmur eða glatast, meðan hann er í umsjá farmflytjanda á skipi eða á landi, og ber honum þá að bæta tjón, sem af því hlýzt, nema ætla megi, að hvorki hann né neinn maður, sem hann ber ábyrgð á, eigi sök á tjóninu.
49. (100. gr.). Nú hefur verið flutt á skip vara, sem hætt er við bruna eða sprengingu eða er hættuleg að öðru leyti, án þess að farmflytjanda væri kunnugt um þessa eiginleika vörunnar, og er honum þá heimilt eftir atvikum að flytja vöruna í land, gera hana óskaðlega eða ónýta hana, enda er honum ekki skylt að greiða skaðabætur.
50. (101. gr.). Bætur fyrir skemmdan farm eða glataðan skal ákveða eftir því verðgildi, sem varan mundi hafa haft ósködduð við afhendingu á réttum stað og tíma.
51. (102. gr.). Viðtakandi, sem krefjast vill skaðabóta, skal tilkynna farmflytjanda það án óþarfrar tafar. Nú vanrækir hann það, og getur hann þá ekki krafizt bóta síðar, nema farmflytjandi eða maður, sem hann ábyrgist, hafi valdið tjóninu af ásetningi eða stórfelldu gáleysi.
52. (103. gr.). Í innanlandssiglingum er farmflytjanda óheimilt að gera fyrirvara um takmörkun ábyrgðar sinnar á góssi frá fermingu þess til afferningar, að undanskilinni ábyrgð á lifandi dýrum og vöru, sem hafa skal á þilfari.

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

53. (104. gr.). Ef skylt er eða heimilt að láta annan flutningsmann annast flutning vöru að nokkru leyti eða öllu, er farmflytjanda heimilt, þrátt fyrir ákvæði 103 gr., að undanþiggja sig ábyrgð á tjóni, sem verða kann, meðan varan er á vegum þess flutningsmanns.
54. (105. gr.). Ef ekki hefur verið samið um fjárhæð farmgjalds, skal greiða það gjald, sem almennt var, þegar ferming fór fram.
Nú hefur verið flutt meira á skip en um var samið af slíkri vöru, sem samningur tekur til, og skal þá gjalda fyrir það, sem umfram var, að rétttri tiltölu við hitt, sem um var samið.

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

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

56. (107. gr.). Nú kemur skip of seint til fermingarstaðar eða um aðra töl er að ræða af hálfu farmflytjanda, og er farmsamningshafa þá heimilt að rifta samningi, ef farmflytjanda mátti vera ljóst við samningsgerð, að tófin mundi valda því, að farmsamningshafi næði ekki í verulegum atriðum tilgangi sínum með flutningnum. Ef farmflytjandi á sjálfur sök á drættinum, getur farmsamningshafi riftað samningnum, nema dráttur sé óverulegur.

Nú er áskilið í farmsamningi, að skip skuli vera búið til að taka við farmi innan tiltekins tíma, og hefur þá sérhver dráttur í för með sér heimild fyrir farmsamningshafa til riftunar á samningi.

Ef farmflytjandi tilkynnir, að skip muni koma of seint til fermingarhafnar, verður farmsamningshafi, ef hann vill rifta samningi, að gera það án óþarfrar tafar.

57. (108. gr.). Nú er vara á skip komin, og getur farmsamningshafi þá ekki riftað samningi, ef afferming vöru mundi valda öðrum farmsamningshafa tjóni.
58. (109. gr.). Nú ferst skip eða er dæmt óbætandi, og er þá farmsamningi slitið.
59. (110. gr.). Ef farmsamningi er slitið, eftir að ferð hófst, en áður en skip kemur til ákvörðunarstaðar, á farmflytjandi rétt til farmgjalds eftir vegalengd fyrir þá vöru, sem til skila kemur.

Sama hlutfall skal vera milli farmgjalds eftir vegalengd og umsamins heildarfarmgjalds sem á milli leiðar þeirrar, sem farin var, og umsaminnar heildarferðar, en jafnframt skal þó taka tillit til, hversu miklum tíma var til varið, og til sérstaks kostnaðar við sams konar ferðir. Ekki má farmgjald eftir vegalengd fara fram úr verðgildi farmsins.

Hvor aðila um sig á rétt til að fá farmgjald eftir vegalengd ákveðið af löggiltum niðurjöfnunarmanni sjóttjóns. Bera má ákvörðun hans undir dómstóla.

60. (111. gr.). Farmflytjandi ber ábyrgð á tjóni, sem leiðir af drætti af hans hálfu eða af því, að skip ferst eða er dæmt óbætandi, nema ætla megi, að hvorki hann né neinn maður, sem hann ber ábyrgð á, eigi sök á tjóninu.
61. (112. gr.). Ef farmsamningshafi riftar samningi, áður en ferming hefst, á farmflytjandi rétt til bóta fyrir missi farmgjalds og annað tjón.

Farmsamningshafi verður þó ekki bótaskyldur, ef telja má ókleift að afhenda vöru eða flytja eða koma henni á land á ákvörðunarstað vegna atvika, sem ekki eru þess eðlis, að hann hefði átt að hafa þau í huga við samningsgerð. Má til slíkra atvika telja útflutningsbann, innflutningsbann eða aðrar slíkar tálmanir af ráðstöfunum opinbers valds, að allir hlutir af þeirri tegund vöru, sem flytja skyldi, hafi farizt af hendingu eða hið tiltekna góss, sem samið var um að flytja, hafi farizt af slysatilviljun. Farmflytjanda er einnig heimilt að rifta samningi bótalaust, ef flutningur vörunnar hefði í för með sér veigamikil óhagræði fyrir hann. Nú vill aðili rifta samningi af einhverjum sökum, sem hér var greint, og skal hann þá tilkynna hinum það án óþarfrar tafar.

Ef engin vara er til skips komin, þegar fermingartíma lýkur, skal líta svo á, að farmsamningshafi hafi slitið samningi.

62. (113. gr.). Nú lætur farmsamningshafi ekki af hendi alla þá vöru, sem tilskilið var, og skal þá líta svo á, að hann hafi riftað samningi, að því er tekur til þeirrar vöru, sem ekki var afhent. Farmflytjandi á þá rétt til bóta fyrir missi farmgjalds og annað tjón, nema atvik liggja svo til sem greint er í 2. mgr. 112. gr.

Hvort sem farmflytjandi kann að eiga bótarétt eða ekki, getur hann neitað að flytja vöruna í heild, ef bætur eru ekki greiddar eða trygging sett fyrir lok fermingartíma samkvæmt áskorun þar um.

Ef farmflytjandi riftar samningi um flutning vörunnar í heild, á hann rétt til bóta fyrir missi farmgjalds og annað tjón, nema atvik liggja svo til um vöru þá, sem ekki var afhent, sem greint er í 2. mgr. 112. gr.

63. (114. gr.). Eftir að vara er á skip komin, verður samningi ekki slitið í fermingarhöfn né meðan á ferð stendur, ef afferming vöru hefur í för með sér verulegt óhagræði fyrir farmflytjanda eða mundi baka öðrum farmsamningshafa tjón. Beita skal hér, eftir því sem við á, ákvæðum 112. og 113. gr. um rétt farmflytjanda til bóta og riftunar samnings í heild.

Nú er vöru skipað upp í einhverri höfn á leið skipsins, og á farmflytjandi þá ávallt rétt til farmgjalds eftir vegalengd.

64. (115. gr.). Þegar ákveðin er fjárhæð bóta fyrir missi farmgjalds og annað tjón, skal tillit tekið til þess, hvort farmflytjandi hefur látið undir höfuð leggjast án nægra ástæðna að taka aðra vöru í hinnar stað.
- Þó að farmflytjandi eigi ekki rétt til skaðabóta, skal farmsamningshafi samt greiða þóknun, sem þegar er á fallin, fyrir aukabiðdaga og aðra töf.
65. (116. gr.). Heimilt er öllum aðilum að rifta samningi bótafast, ef í ljós kemur, eftir að hann var gerður, að skipi eða farmi mundi í hættu stofnað með ferðinni af völdum styrjaldar, herkvíunar, uppreisnar, innanlandsóeirða eða sjórána, eða hætta af þessum sökum hefur aukizt til muna.
- Ef hættu verður afstýrt með því að skilja eftir eða afferma nokkurn hluta af farmi, er riftun aðeins heimil, að því er til þess hluta tekur. Þó getur farmflytjandi, ef það bakar ekki öðrum farmsamningshafa tjón, riftað samningi í heild, nema bætur séu greiddar eða trygging sett samkvæmt áskorun þar um.
- Beita skal ákvæðum 110. gr. og 2. mgr. 115. gr., eftir því sem við á.
66. (117. gr.). Nú tefur slík tálmun, sem getið er í 116. gr., skipið í fermingarhöfn, eftir að það hefur tekið farm, eða á viðkomustað á leiðinni, og skal þá kostnaði af töfinni skipt niður á skip, farmgjald og farm, eftir því sem mælt er um sameiginlegt sjóttjón. Nú er samningi riftað, og tekur þetta þá ekki til kostnaðar, sem á fellur eftir það.
67. (118. gr.). Þegar gerður hefur verið tímabundinn farmsamningur, skal farmflytjandi á því tímabili, sem skipið er til ráðstöfunar fyrir farmsamningshafa, láta það fara þær ferðir, sem farmsamningshafi mælir fyrir um í samræmi við samninginn.
68. (119. gr.) Farmflytjandi skal sjá um, að skip sé svo mannað, birgt af vistum og búnaði og að öðru leyti í því ástandi, að það fullnægi skilyrðum til almennra flutningsferða. Honum er þó ekki skylt að leggja til vélareldsneyti né vatn til skipskatla.
69. (120. gr.) Farmsamningshafi annast og kostar fermingu, búlkun og affermingu. Hann getur ekki krafizt annarrar þjónustu af skipstjóra og skipshöfn en venjuleg er í flutningaferðum í sams konar siglingum. Farmsamningshafi ber kostnað af yfirvinnu og öðrum aukaútgjöldum við þá þjónustu.
- Nú verður farmflytjandi að greiða eiganda vöru skaðabætur, vegna þess að vara hefur skaddast eða farið forgörðum við fermingu, búlkun eða affermingu, og á hann þá aðgang að farmsamningshafa um þann kostnað, nema um sé að ræða sök skipstjóra eða skipshafnar við skylt samstarf þeirra að greindum framkvæmdum.
70. (121. gr.). Farmsamningshafa ber að greiða öll útgjöld við framkvæmd ferða, sem ekki hvíla á farmflytjanda samkvæmt því, er áður var greint.
71. (122. gr.) Farmflytjanda er skylt að gefa út farmskírteini fyrir vöru, sem á skip er komin, með þeim flutningsskilmálum, sem venjulegir eru í sams konar siglingum. Ef hann bakar sér með því aukna ábyrgð, ber farmsamningshafa að bæta honum þann kostnað.
72. (123. gr.). Ekki er farmflytjanda skylt að láta skipið fara ferð, sem hættuleg er skipi eða skipshöfn, ef hann þurfti ekki að gera ráð fyrir þeirri hættu við samningsgerð. Honum er ekki heldur skylt að taka á skip muni, sem hætt er við bruna eða sprengingu eða hættulegir eru að öðru leyti.
73. (124. gr.). Skylt er farmflytjanda að láta skipið hefja nýja ferð, þó að henni verði ekki lokið á samningstímanum, ef tími sá, sem skipið er til ráðstöfunar farmsamningshafa, lengist ekki meira við það en hóflegt má telja.
- Fyrir þann tíma, sem umfram verður, skal greiða sama tímagjald og í samningi er áskilið.
74. (125. gr.). Farmgjald samkvæmt tímabundnum farmsamningi skal greiða mánadarlega fyrir fram.

Nú tefst skip vegna aðstæðna farmflytjanda, þar á meðal vegna viðhalds

á skipi eða til að bæta úr tjóni, sem ekki stafar af yfirsjónum eða vanrækslu farmsamningshafa eða manna, sem hann ábyrgist, og ber þá ekki að greiða farmgjald meðan sú töf stendur yfir.

75. (126. gr.). Ef skip týnist og ekki er vitað, hvenær slysið bar að höndum, skal greiða tímafarmgjald fyrir helming þess tíma, sem skipið hefði þurft til ferðar sinnar til ákvörðunarstaðar frá þeim stað, þar sem síðast spurðist til þess.
76. (127. gr.). Nú er farmsamningshafa ekki fengið skip til ráðstöfunar í tæka tíð eða um annan drátt er að ræða af hálfu farmflytjanda, og er farmsamningshafa þá heimilt að rifta samningi, ef farmflytjanda mátti vera ljóst við samningsgerð, að töfin mundi valda því, að farmsamningshafi næði ekki í verulegum atriðum tilgangi sínum með samningnum. Ef farmflytjandi á sjálfur sök á drættinum, getur farmsamningshafi riftað samningi, nema töfin sé óveruleg. Nú er áskilið í farmsamningi, að skipið skuli vera fengið farmsamningshafa til ráðstöfunar innan tiltekins tíma, og heimilar þá sérhver dráttur riftun.
- Ef farmflytjandi tilkynnir, að skip muni tefjast, verður farmsamningshafi, ef hann vill rifta samningi, að gera það án óþarfrar tafar.
77. (128. gr.). Ákvæði 111. gr. taka einnig til farmflytjanda samkvæmt tímabundnum farmsamningi.
78. (129. gr.). Nú er tímafarmgjald ekki greitt á réttum tíma, og er farmflytjanda þá heimilt að rifta samningi og krefjast bóta fyrir missi farmgjalds og annað tjón.
79. (130. gr.). Farmflytjandi á rétt til bóta fyrir tjón á skipi, sem stafar af yfirsjónum eða vanrækslu farmsamningshafa eða manna, sem hann ábyrgist.
80. (131. gr.). Framlög farmgjalds til sameiginlegs sjótjóns skal farmsamningshafi inna af höndum, þegar um tímabundna farmsamninga er að ræða.
- Af björgunarlaunum, sem koma í hlut útgerðarmanns, skal fyrst greiða farmsamningshafa tímafarmgjald fyrir þann tíma, sem til björgunar gekk, og kostnað af eldsneytiseyðslu skipsins sama tíma. Eftirstöðvunum skal skipta jafnt milli farmflytjanda og farmsamningshafa.
81. (132. gr.). Farmskirteini er skrifleg yfirlýsing af hálfu farmflytjanda um, að vara sé á skip komin og að honum sé skylt að skila henni til réttis viðtakanda á ákvörðunarstað.
- Undir skirteinið skal sá maður rita nafn sitt, sem gaf það út, og í því skal greina útgáfustað, útgáfudag, nafn skipsins, hver varan var og hverjum eigi að afhenda hana á ákvörðunarstað.
82. (133. gr.). Í farmskirteini skal enn fremur greint, ef þess er óskað:
1. Tegund vöru, þungi, mál eða stykkjatala, umbúðir og nauðsynleg auðkennismerki.
 2. Ásigkomulag vöru, eftir því sem séð verður.
 3. Fjárhæð farmgjalds og aðrir skilmálar fyrir flutningi vörunnar og afhendingu.
 4. Nafn vörusendanda, ferðingastaður og ferðingartími, tegund skips, heimili þess og þjóðerni, svo og nafn skipstjóra.
- Útgefandi farmskirteinis má gera fyrirvara í því um tilgreiningu sendanda á vörunni, enda hafi honum ekki verið unnt án óeðlilegrar fyrirhafnar að ganga úr skugga um réttmæti hennar.
83. (134. gr.). Vörusendandi ber ábyrgð gagnvart farmsamningshafa á því, að rétt sé sú tilgreining á vöru, sem skráð er í farmskirteini samkvæmt ósk hans og frásögn.
84. (135. gr.). Farmskirteini má stíla til ákveðins manns eða að tilvísun hans eða til handhafa. Framselja má farmskirteini, nema það sé bannað í meginmáli þess, svo sem með orðunum „ekki til framsals“ eða á annan hátt.
85. (136. gr.). Svo mörg eintök skulu gerð af farmskirteini sem sendandi æskir.

Hvort sem eintök eru eitt eða fleiri, skal eintakatala greind í meginmáli skirteinisins. Nú eru gefin út fleiri skirteini en eitt, og skulu þau þá öll vera samhljóða.

86. (137. gr.). Nú kemur maður með farmskirteini, sem hann er rétt að kominn eftir orðum þess sjálfs eða við framsöl í óslitinni röð eða við eyðuframsal (in blanco), og getur hann þá krafizt, að vara sé fengin sér í hendur.
Þó að farmskirteini hafi verið gefið út í fleira en einu eintaki, þá nægir samt, að sá, sem kallar eftir vörunni á ákvörðunarstað, sýni eitt eintak með þeirri heimild, sem í 1. mgr. segir. Utan ákvörðunarstaðar er óheimilt að láta farm af hendi, nema skilað sé aftur öllum eintökum farmskirteinis eða trygging sett fyrir kröfum, sem eigendur þeirra kynnu að koma fram með á hendur farmflytjanda.
87. (138. gr.). Nú sýna fleiri menn en einn eintök af farmskirteini með heimild þeim til handa samkvæmt 137. gr., og skal þá fela farm til geymslu, svo að óhult sé, og skýra þeim mönnum tafarlaust frá varðveizlunni, sem eintök höfðu sýnt.
88. (139. gr.). Farmflytjanda er ekki skylt að láta farm af hendi, nema viðtakandi hafi áður komið farmskirteini í geymslu (depositum) hjá öðrum aðila og gefi sérstök viðtökuvottorð, jafnóðum og affermt er.
Þegar affermingu er lokið, skal farmskirteini afhent farmflytjanda með áritaðri viðurkenningu um viðtöku vörunnar.
89. (140. gr.). Um ógildingu glataðs eða horfins farmskirteinis fer eftir réttarfarslögum. Þegar stefna í ógildingarmáli hefur verið birt eða fyrr, ef heimilað er með sérstökum dómsúrskurði, getur höfðandi ógildingarmáls krafizt afhendingar á farmi gegn því að setja tryggingu fyrir kröfum, sem réttur eigandi farmskirteinisins kynni að öðlast á hendur farmflytjanda.
90. (141. gr.). Farmskirteini er grundvöllur réttarstöðu farmflytjanda og viðtakanda farms sin á milli um flutning og afhendingu vörunnar. Ákvæði farmsamnings, sem ekki voru sett í farmskirteinið, eru ógild gagnvart viðtakanda, nema til þeirra sé vitnað í farmskirteini.
Ekki verður viðtakandi krafinn um ógreitt aukabiðdagagjald né önnur gjöld, sem af fermingu skipsins stafa, nema kröfunnar sé getið á farmskirteini. Nú hefur tími til fermingar og affermingar verið tiltekinn í einu lagi, og þarf viðtakandi þá ekki að hlíta því, að of langur tími hafi til fermingar gengið, nema greindur sé á farmskirteini sá tími, sem ferming tók.
91. (142. gr.). Farmflytjandi ábyrgist viðtakanda, að rétt sé það, sem farmskirteini greinir um vöru, nema hann hafi gert um það fyrirvara eða viðtakanda mátti vera ljóst, að farmflytjandi hafi ekki kannað réttmæti tilgreiningar.
Farmflytjandi getur ekki borið fyrir sig ranga tilgreiningu, ef hann sá eða átti að sjá, að rangt var frá skýrt, nema hann hafi sett um það beina athugasemd á farmskirteinið.
92. (143. gr.). Nú er vara sködduð eða óhæfilega um hana búið, en þess ekki getið á farmskirteini, og getur farmflytjandi ekki borið það fyrir sig til lausnar undan ábyrgð, ef hann sá eða átti að geta séð við almenna athygli, hvernig vöru eða umbúðum var að þessu leyti háttað.
Farmflytjandi getur ekki heldur borið fyrir sig, að vara hafi verið flutt á þilfari, ef þess er ekki getið á farmskirteini.
93. (144. gr.). Ef einstök eintök farmskirteinis hafa verið framseld ýmsum mönnum, fær sá beztan rétt, sem fyrstur fékk grandlaus eintak í hendur. En hafi annar maður fengið vöruna afhenta sér á ákvörðunarstað samkvæmt sínu eintaki af farmskirteininu og verið þá grandlaus, er honum ekki skylt að selja vöruna aftur af hendi.
94. (145. gr.). Nú hefur maður farmskirteini í höndum með þeirri heimild, sem í 1. mgr. 137. gr. segir, og er honum þá ekki skylt að láta það af hendi við

þann, sem misst hefur, ef hann hefur eignast það með framsali og verið þá grandlaus.

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

95. (146. gr.). Heimild þeirri, sem seljandi kann að hafa til að stöðva afhendingu á vöru til kaupanda eða bús hans eða til að fá vöru skilað aftur, verður ekki beitt gagnvart handhafa farmskírteinis, sem ekki væri skylt eftir ákvæðum 145. gr. að láta það af hendi.
96. (147. gr.). Nú hefur farmflytjandi, áður en vara er á skip komin, gefið út skriflega yfirlýsingu um, að hann hafi tekið við vöru til flutnings og að honum sé skylt að skila henni til réttis viðtakanda á ákvörðunarstað, og skal þá beita ákvæðum þessa kafla um farmskírteini, eftir því sem við á, um slík viðtökufarmskírteini.

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

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

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

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

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

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

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

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

101. (152. gr.). Um farþegagóss, sem falið er farsala til varðveizlu, skal beita ákvæðum 72.—74. gr. og 99.—104. gr., eftir því sem við á.

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

Ákvæðum 100.—102. gr. skal beita, eftir því sem við á. Takmörkun á ábyrgð, sem um getur í 2. mgr. 103. gr., skal gilda um slíkan farangur, sem hér ræðir um, þó að farsali hafi engan fyrirvara um það gert.

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

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

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

Ef greiðsla er ekki innt af hendi, má fela farangur til varðveizlu, svo að öruggt sé, á kostnað farþega. Heimilt er þá farsala að láta selja á opinberu

uppboði eða með öðrum jafntryggum hætti svo mikið af farangrinum sem nægir til lúkningar kröfu hans.

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

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

106. (157. gr.). Nú ferst skip eða er dæmt óbætandi, eftir að ferð er hafin eða það verður fyrir slíkri töf á leiðinni, að þess verður ekki vænt, að farþegar bíði í skipi, og er farsala þá skylt að sjá þeim og farangri þeirra fyrir fari með skipi eða öðru flutningstæki áfram til ákvörðunarstaðar, enda sé það unnt án óhæfilegs kostnaðar.

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

107. (158. gr.). Tjón, sem farþegi bíður við það, að skip ferst eða er dæmt óbætandi, eða af því, að för skips seinkar verulega, ber farsala að bæta, nema ætla meg, að hvorki hann né menn, sem hann ábyrgist, hafi átt sök á tjóninu.
108. (159. gr.). Nú verður farþegi að dveljast um tíma í landi í einhverri höfn á leið skipsins vegna sjóslyss eða annarra aðstæðna, sem skip varða, og ber farsala þá að greiða sanngjarnan kostnað af þeirri dvöl.
109. (160. gr.). Ef farþegi hættir við förina eða fer af skipi á leiðinni, á farsali rétt til bóta úr hendi hans, nema farþegi hafi látizt eða sjúkdómur eða önnur lögmæt forföll hafi hindrað för hans, enda sé farsala tilkynnt það án óþarfrar tafar. Við ákvörðun bóta skal taka tillit til þess, ef farsali hefur látið undir höfuð leggjast án nægra ástæðna að taka annan farþega í hins stað.
110. (161. gr.). Ákvæðum um gagnkvæman riftunarrétt í 1. mgr. 116. gr. skal beita um farsamninga, eftir því sem við á.
111. (162. gr.). Nú hefur nokkur hluti ferðar verið farinn, þegar svo stendur á sem í 2. mgr. 157. gr., 160. gr. eða 161. gr. segir, og á farsali þá rétt til fargjalds eftir vegalengd samkvæmt því, sem mælt er um svipað efni í 110. gr. En hafi farsali fengið greitt meira gjald en honum ber þannig réttur til, skal hann endurgreiða það, sem fram yfir er.

7. gr.

Sjöundi kapítuli, um sjólán (bodmeri), 179.—191. gr., falli niður.

8. gr.

Í áttunda kapítula, um sjótjón, sem verði VI. kafli, breytast greinar þannig:

1. Í 192. gr. (sem verður 163. gr.). Fyrir „212.—217. gr.“ komi: 183.—188. gr..
2. Í 193. gr. (sem verður 164. gr.).
 - a. Í 2. mgr. 8. töluliðs: Fyrir orðin „kolabirgðum gufuskipa“ komi: eldsneyti vélskipa.
 - b. Í 12. tölulið: Orðin „tilgjöf við neyðarlán, ef nauðsyn var á sjóláni“ falli niður.
3. Í 195. gr. (sem verður 166. gr.).
 - a. Í 1. tölulið: Fyrir „148. gr.“ komi: 74. gr.
 - b. Í 4. tölulið: Fyrir orðin „kötlum gufuskipa og vél“ komi: gangvélum skipa.
4. Í 1. mgr. 196. gr. (sem verður 167. gr.). Orðin „eftir 13. gr.“ falli niður.
5. Í 2. mgr. 199. gr. (sem verður 170. gr.). Fyrir „196. gr.“ komi: 167. gr.
6. Í 1. mgr. 201. gr. (sem verður 172. gr.). Fyrir „46. gr.“ komi: 40. gr.
7. Í 206. gr. (sem verður 177. gr.). Fyrir „205. gr.“ komi: 176. gr.
8. Í 212. gr. (sem verður 183. gr.).
 - a. Í 1. tölulið: Fyrir „46. gr.“ komi: 40. gr.
 - b. Í sama tölulið: Fyrir orðið „tjónið“ komi: skipið.

9. Í 213 gr. (sem verður 184. gr.).
 - a. Í 1. tölulið: Fyrir „205. og 206. gr.“ komi: 176. og 177. gr.
 - b. Í 3. tölulið: Orðin „sbr. 154. gr.“ falli niður.
10. Í 2. mgr. 214. gr. (sem verður 185. gr.). Fyrir „155. gr.“ komi: 105. gr.
11. Í 216. gr. (sem verður 187. gr.). Fyrir „212.—215. gr.“ komi: 183.—186. gr.
12. Í 1. tölulið 217. gr. (sem verður 188. gr.). Fyrir orðið „kol“ komi: eldsneyti.
13. Fyrri málsliður 2. mgr. 218. gr. (sem verður 189. gr.) orðist svo:
 Úrslitareikninga sjóttjóns annast löggiltur niðurrjöfnunarmaður sjóttjóns eða, ef þess er ekki kostur, tveir dómkvaddir menn.
14. 221. gr. (sem verður 192. gr.) orðist svo:
 Ábyrgð á framlagi til sjóttjóns af hálfu skips og farmgjalds sætir þeirri takmörkun, sem í IX. kafla greinir.
 Sjóttjónsframlag af hálfu farms og annars góss í skipi ábyrgist eigandi hinna framlagsskyldu muna með þeim munum einum, en ekki sem sjálfsskuld.
15. Í 223. gr. (sem verður 194. gr.).
 - a. Í 1. mgr.: Fyrir orðin „síðara lið 166. gr.“ komi: 117. gr.
 - b. 3. mgr. orðist svo:
 Um niðurrjöfnun einkasjóttjóns fer eftir ákvæðum 189. gr., ef einhver krefst þess, sem hlut á að máli.

9. gr.

Í níunda kapítula, um tjón af árekstri, sem verður VII. kafla, breytast þessar greinar:

1. 224. gr. falli niður.
2. 2. málsliður 1. mgr. 225. gr. (sem verður 195. gr.) falli niður.
3. 227. gr. falli niður.
4. 228. gr. a. verði 198. gr.

10. gr.

Í tíunda kapítula, um björgun, sem verður VIII. kafla, breytast þessar greinar:

1. 229. gr. (sem verður 199. gr.).
 - a. Í 1. málslið 1. mgr.: Orðin „af því, sem bjargað var“ falli niður.
 - b. 6. mgr. falli niður.
 - c. Aftan við greinina bætist ný mgr., svo hljóðandi:
 Ábyrgð útgerðarmanns á björgunarlaunum er takmörkuð samkvæmt ákvæðum IX. kafla Eigandi farms annars góss ábyrgist greiðslu björgunarlauna aðeins með þeim munum, en ekki sem sjálfsskuld.
2. Í 3. mgr. 232. gr. (sem verður 202. gr.). Í stað „230. gr.“ komi: 200. gr.
3. Í 1. mgr. 233. gr. (sem verður 203. gr.). Í stað „230. gr.“ komi: 200. gr.

11. gr.

Eftir VIII. kafla komi nýr kafla, sem verði IX. kafla með fyrirsögninni: Um takmarkaða ábyrgð útgerðarmanna, svo hljóðandi:

1. (205. gr.). Útgerðarmaður ber takmarkaða ábyrgð á kröfum þeim, sem hér verða greindar:
 1. Bótakröfum vegna lífs- eða líkamstjóns þeirra manna, sem vinna í þágu skips, svo og farþega. Bótakröfum fyrir glataða eða skemmda vöru, sem skipstjóri hefur tekið við til flutnings, og hvers konar muni, sem á skipi eru.
 2. Öðrum bótakröfum vegna tjóns á mönnum eða munum á sjó eða á landi, sem stafar af yfirsjónum eða vanrækslu skipstjóra, skipshafnar, hafnsögu- manns eða annarra, sem vinna í þágu skips.
 3. Bótakröfum vegna vanefnda á samningi, sem stafa af yfirsjónum eða vanrækslu við stjórn tök skips.

4. Kröfum, sem rísa af því, að tilgreiningar í farmskírteini eru rangar eða ófullnægjandi.
 5. Kröfum, sem rísa af skyldum til að fjarlægja flak af skipi, sem farizt hefur, eða eyða því.
 6. Kröfum um björgunarlaun.
 7. Kröfum um framlög til sameiginlegs sjótjóns.
 8. Kröfum, sem stafa af því, að skipstjóri hefur samkvæmt stöðumboði sínu utan heimilis skips gert ráðstafanir eða játazt undir skuldbindingar, sem nauðsynlegar voru til verndar skipi eða framhalds ferðar, nema krafa sé af því risin, að búnaður skips eða birgðir hafi verið ófullnægjandi, þegar ferð hófst, eða krafa hefur orðið til vegna sérstaks umboðs af hendi útgerðarmanns eða verið viðurkennd af honum.
- Takmörkun ábyrgðar nær þó ekki til þeirra skuldbindinga, sem stafa af starfssamningi við skipstjóra, skipshöfn eða aðra menn, sem vinna í þágu skips, eða af yfirsjónum eða vanrækslu útgerðarmanns sjálfs, nema hann sé jafnframt skipstjóri og krafa eigi rót sína að rekja til yfirsjónar eða vanrækslu hans við stjórnþök skips.
2. (206. gr.). Þegar ábyrgð er takmörkuð, ábyrgist útgerðarmaður með verði skipsins að viðbættum fjárhæðum þeim, sem í 208. gr. getur.

Þegar bæta skal tjón á mönnum (lífs- eða líkamstjón), ber útgerðarmaður ábyrgð með tvöfaldri þeirri fjárhæð, sem í 1. mgr. segir.
 3. (207. gr.). Verð skips skal ákveða eftir ástandi þess á þeim tímum, sem hér segir:
 1. Þegar um árekstur eða annað slys er að ræða, skal ákveða verðið við komu skips til fyrstu hafnar, að því er varðar kröfur, sem standa í sambandi við slysið og til eru orðnar fyrir komu skips til hafnar eða leiðir af sameiginlegu sjótjóni.

Nú hefur nýtt sjóslys, sem ekki stendur í sambandi við hið fyrra, rýrt skip í verði, áður en það kom til hafnar, og skal þá ekki taka tillit til þeirrar verðrýrnunar, að því er varðar kröfur út af fyrra slysinu.

Ef slys ber að höndum í höfn, skal ákveða verðið samkvæmt ástandi skipsins þar, eftir að slys varð.
 2. Um kröfur, sem stafa af rangri eða ófullnægjandi tilgreiningu í farmskírteini eða að öðru leyti koma farmi við og falla ekki undir 1. tölulið, skal ákveða verðið eftir ástandi skips við komu þess til ákvörðunarhafnar eða annars staðar, þar sem ferð lýkur. Nú á farmi að skila á ýmsum stöðum, og skal þá ákveða verðið eftir ástandi skips við komu til fyrstu hafnar, að því er snertir kröfur, sem stafa af sama atburði.
 3. Um allar aðrar kröfur skal ákveða verð skipsins við lok ferðar.
 4. (208. gr.). Við ákvörðun á ábyrgð útgerðarmanns, þegar hún er takmörkuð, skal bæta við verð skips eftirgreindum fjárhæðum:
 - a. Tíu hundraðshlutum af verði skips við upphaf ferðar.
 - b. Skaðabótum og sjótjónsframlögum vegna tjóns á skipi, sem orðið hefur, eftir að ferð hófst, og ekki hefur verið úr bætt.
 5. (209. gr.). Kröfum þeirrar tegundar, sem um getur í 1. tölulið 207. gr. og stafa af sama slysi, skal fullnægja af ábyrgðarfjárhæðinni samkvæmt röð sjóveða, sem þær kunna að vera tryggðar með. Sama er um kröfur, sem í 2. og 3. tölulið 207. gr. getur, þegar leggja skal til grundvallar þeim verð skips í sömu höfn.

Kröfum til bóta fyrir lífs- og líkamstjón, sem stafa frá sama slysi, skal fullnægja af þeirri aukningu ábyrgðarfjárhæðar, sem greind er í 2. mgr. 206. gr. Nægi sú fjárhæð ekki til lúkningar kröfu, ber að greiða eftirstöðvagnar í sama hlutfalli og aðrar kröfur eftir ákvæðum 1. málslíðs 1. mgr. þessarar greinar.
 6. (210. gr.). Ef útgerðarmaður vill bera fyrir sig takmörkun á ábyrgð, ber honum að sanna, hvert verið hafi verð skips á þeim tíma, sem máli skiptir.

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

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

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

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

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

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

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

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

10. (214. gr.). Þegar lögsókn hefur verið hafin gegn útgerðarmanni til heimtu eða tryggingar kröfu, sem hann ábyrgist takmarkaðri ábyrgð, er dómara heimilt að ákveða eftir kröfu hans, að frestað skuli kyrrsetningu, aðför eða uppboði á öðrum eignum hans en þeim, sem eru að sjóveði, unz sala á skipi og úthlutun söluandvirðis hefur farið fram.
11. (215. gr.). Nú hefur farmsamningshafi orðið ábyrgur vegna bakfarmsamnings fyrir kröfu, sem um ræðir í 205. gr., og skal þá beita ákvæðum um takmarkaða ábyrgð, eftir því sem við á. Svo skal og vera, þegar maður, sem fengið hefur skip annars aðila til afnota í siglingum á eigin kostnað, eða skipseigandi, sem ekki gerir skipið út sjálfur, hafa orðið ábyrgir fyrir nefndum kröfum.

12. gr.

Í stað ellefta kapitula komi nýr kafli með breyttum ákvæðum, sem verður X. kafli, með fyrirsögninni: Um sjóveðrétt og fyrningu á sjókröfum, svo hljóðandi:

1. (216. gr.). Þessar kröfur eiga sjóveðrétt í skipi og farmgjaldi:

1. Dómsgjöld og kostnaður af sölu skips í sameiginlega þágu lánardrottna, kostnaður af vörzlu þess, unz sala fer fram, og af úthlutun söluverðs. Lestagjöld, vitagjöld, hafnargjöld og önnur slík opinber gjöld, sem greiða ber af

skipi. Kostnaður af affermingu skips, varðstöðu í því og annarri vörzlu þess, eftir að það kom til síðustu hafnar.

2. Kröfur til launa og annarrar þóknunar, sem stofnast hafa til handa skipstjóra, skipshöfn og öðrum, sem útgerðarmaður eða skipstjóri hafa ráðið á skip.
3. Björgunarlaun og kröfur um framlög til sameiginlegs sjótjóns.
4. Bótakröfur vegna árekstrar skipa eða annars sjóslyss. Bætur fyrir tjón, sem skip hefur valdið á mannvirkjum í höfnum, skipakvíum eða á siglingaleiðum. Bótakröfur vegna lífs- eða líkamstjóns farþega, skipstjóra, skipshafnar eða annarra, sem á skip eru ráðnir. Bótakröfur fyrir glataðan eða skemmdan farm eða farangur farþega. Bætur fyrir eignir skipverja, þær er farizt hafa við sjóslys.
5. Kröfur, sem til eru orðnar við ráðstafanir eða skuldbindingar, er skipstjóri hefur gert vegna stöðu sinnar utan heimilis skipsins og nauðsynlegar voru til verndar skipi eða framhalds ferðar, og gildir þetta eins, þó að skipstjóri sé jafnframt eigandi skips, og án tillits til þess, hvort hann eða annar maður er eigandi kröfu.

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

6. Kröfur, sem leiðir af því, að tilgreiningar í farmskirteini hafa verið rangar eða ófullnægjandi.
2. (217. gr.). Sjóveðréttur í skipi nær og til skipsbúnaðar og kröfu útgerðarmanns til skaðabóta og sjótjónsframlags vegna tjóns á skipi, sem orðið hefur, eftir að ferð hófst, og ekki hefur verið úr bætt. Til skipsbúnaðar teljast ekki vistabirgðir, eldsneyti né aðrar vélarnauðsynjar.

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

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

Sjóveðréttur fyrir launakröfum og þóknunar samkvæmt 2. tölulið 216. gr. og bótakröfum fyrir eignir skipverja, þær er farizt hafa við sjóslys, sbr. síðasta málslið 4. töluliðs 216. gr., skal einnig ná til váttryggingarfjár skips og farmgjalds, meðan það er ekki af höndum greitt. Nú ferst skip eða er dæmt óbætandi, og er þá váttryggingarsala óheimilt að láta váttryggingarféð af höndum, fyrr en tveir mánuðir eru liðnir frá því, að fyrsta sjópróf var haldið út af slysinu, eða frá því, að skip var dæmt óbætandi með lögmati skoðunargerð. Sjóveðréttur nær ekki til váttryggingarfjár í öðrum tilfellum en hér var greint.

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

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

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

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

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

5. (220. gr.). Nú fer fram nauðungarsala á skipi eða annarri eign, sem sjóveð hvílir á, og eiga sjóveðhafar þá heimtingu á að fá kröfur sínar greiddar af söluandvirði, miðað við fulla fjárhæð þeirra, en þó ekki fram yfir það, sem reglur um takmarkaða ábyrgð segja til um.
6. (221. gr.). Sjóveð í farmgjaldi, skaðabótakröfu eða sjótjónsframlagi vegna tjóns á skipi eða farmgjaldsmíssi svo og björgunarlaunum helzt, meðan greiðsla hefur ekki farið fram til útgerðarmanns eða féð er enn í höndum skipstjóra eða umboðsmanns útgerðarmannsins.

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

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

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

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

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

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

10. (225. gr.). Þessar kröfur eiga sjóveðrétt í farmi:

1. Björgunarlaun og kröfur um framlög til sameiginlegs sjótjóns svo og kostnaðar, sem jafnað er niður samkvæmt 117. eða 194. gr.
2. Kröfur, sem stafa af ráðstöfunum eða skuldbindingum, er farmflytjandi eða skipstjóri samkvæmt stöðuumboði sínu hafa gert fyrir hönd farmeiganda, svo og endurgjaldskröfur þeirra, ef þeir hafa lagt fram fé til lúkningar kostnaði á farmi. Enn fremur bótakröfur farmeigenda fyrir vöru, sem seld var í þágu annarra farmeigenda.
3. Kröfur til farmgjalds, bóta fyrir missi farmgjalds og annað tjón, sem af því stafar, að vara er færð í land úr skipi í fermingarhöfn eða meðan á ferð stendur, svo og bætur fyrir aukabiðdaga og aðra töf við fermingu eða affermingu eða í ferð skipsins.

Sjóveð í farmi gengur fyrir öllum öðrum eignarhöftum, sem á farmi hvila, að undanskildum opinberum gjöldum.

Kröfunum skal fullnægja í þeirri röð, sem þær eru taldar í 1. mgr. Kröfur í sama tölulið eru jafnréttáar, og þó því aðeins þær, sem taldar eru í 1. og 2. tölulið, að þær stafi af sama atburði, ella gengur yngri krafa fyrir eldri.

11. (226. gr.). Sjóveðréttur í farmi fellur niður, þegar vara hefur verið afhent. Svo er og, ef varan er seld á nauðungaruppbóði eða á ferð í þágu skips eða farms, en í stað þess á kröfuhafi þá veðrétt í söluverði, meðan það er ekki látið af hendi.
12. (227. gr.). Sjóveðréttur í farmi nær og til kröfu farmeiganda til skaðabóta eða sjótjónsframlags vegna missis farms eða tjóns á honum. Sama gildir um bóta-kröfu vegna sölu farms í þágu skips eða annars farmeiganda.
Sjóveðréttur í farmi nær ekki til váttryggingarfjár.
13. (228. gr.). Um sjóveð í söluverði farms og í kröfu til skaðabóta eða sjótjónsframlags skal beita ákvæðum 221. og 222. gr., eftir því sem við á.
14. (229. gr.). Ef skipstjóri afhendir vöru, sem sjóveð hvílir á, án leyfis kröfuhafa, ábyrgist skipstjóri honum greiðslu á kröfunni, en þó ekki fram yfir það, sem skipstjóri getur sannað að verð vöru hafi numið við afhendingu. Sama gildir um viðtakanda, ef hann vissi um sjóveðið, þegar hann tók við vörunni, enda hafi hann ekki verið þar í sjálfsskuld áður. Beita skal ákvæðum 213. gr., eftir því sem við á.
15. (230. gr.). Ef kröfuhafi hefur fleiri veð en eitt fyrir kröfu sinni, er honum heimilt að ganga að hverju veðinu sem hann vill fyrir allri kröfunni.
Nú hefur hann leitað sér í einu veðinu lúkningar á meira fé en koma mundi á það veð að réttari tiltölu, og getur þá sá eigandi, sem tjón bíður, svo og sá sjóveðhafi, sem veð sitt fékk svo rýrt, að ekki hrekkur til lúkningar kröfu hans, gengið að hinum öðrum veðum með sama rétti og fyrrgreindur kröfuhafi átti.
16. (231. gr.). Sjálfráður er kröfuhafi að höfða mál, hvort er hann vill heldur á hendur útgerðarmanni eða skipstjóra, til fullnægingar á kröfu, sem sjóveð er fyrir í skipi eða farmgjaldi.
Höfða má mál á hendur skipstjóra til fullnægingar kröfu með sjóveði í farmi. Þetta tekur þó ekki til útgerðarmanns né annars manns, sem gerir skipið út á sjálfs sín kostnað.
17. (232. gr.). Sjóveðréttur fyrnist, ef honum er ekki fylgt eftir með lögsókn eða lýst fyrir þeim, sem sjótjóni jafna niður (sbr. 189. gr.), ef krafa varðar sjótjónið, innan þeirra tímamarka, sem hér segir:
 1. Fyrir kröfum um björgunarlaun: innan eins árs frá því, er björgunarstarfi lauk.
 2. Fyrir skaðabótakröfu vegna tjóns af árekstri eða öðru slysi og fyrir bóta-kröfu vegna lífs- eða líkamstjóns: innan eins árs frá því, er tjón bar að höndum.
 3. Fyrir skaðabótakröfu út af því, að farmur eða farangur farþega hefur spillt eða glatazt, eða vegna rangrar eða ófullnægjandi tilgreiningar í farmskírteini: innan eins árs frá því, að vöru var skilað eða henni bar að skila.
 4. Fyrir kröfu, sem af því er risin, að skipstjóra hafa verið látnar í té skipsnauðsynjar, samkvæmt því er segir í 5. tölulið 216. gr.: innan 6 mánaða frá því, er krafa stofnaðist.
 5. Fyrir kröfum, sem stafa af öðrum ráðstöfunum eða skuldbindingum skipstjóra samkvæmt 5. tölulið 216. gr. eða 2. tölulið 225. gr.: innan eins árs frá því, er krafa stofnaðist.
 6. Fyrir öðrum kröfum: innan eins árs frá því, er krafan féll í gjalddaga.
Þegar frestur er ákveðinn eftir 6. tölulið, skal launakrafa eða þóknunar samkvæmt starfssamningi ekki teljast í gjalddaga fallin vegna þess eins, að kröfuhafi átti rétt til greiðslu fyrir fram að einhverju leyti eða til afborgana.
Þegar mál er rekið fyrir íslenskum dómstóli, skal ávallt farið eftir íslenskum lögum un það, hverjar athafnir rifta fyrningu.
18. (233. gr.). Kröfur þær, er hér verða taldar, falla niður vegna fyrningar, ef þeim er ekki fylgt eftir með lögsókn eða lýst fyrir þeim, sem sjótjóni jafna niður (sbr. 189. gr.), ef krafa varðar sjótjónið, innan þeirra tímamarka, sem hér segir:

1. Krafa um björgunarlaun: innan tveggja ára frá því, er björgunarstarfi lauk.
2. Skaðabótakrafa út af árekstri eða sjóslysi, sem greint er í 198. gr.: innan tveggja ára frá því, að atburður sá gerðist, sem tjóni olli, og farmkrafa samkvæmt 3. mgr. 195. gr.: innan eins árs frá því, að greiðsla fór fram.
3. Skaðabótakrafa út af því, að farmur eða farangur farþega hefur spillt eða glatazt, eða vegna rangrar eða ófullnægjandi tilgreiningar í farmskírteini: innan eins árs frá því, að vöru var skilað eða henni bar að skila.
4. Krafa um framlag til sameiginlegs sjótjóns og til kostnaðar, sem jafna skal niður samkvæmt 117. gr. og 2. mgr. 194. gr.: innan eins árs frá dagsetningu niðurlögnaðgerðar.
5. Krafa, sem sætir takmarkaðri ábyrgð og ekki telst til 1.—4. töluliðar hér að framan: innan þriggja ára frá því, að hún féll í gjalddaga.
6. Krafa á hendur þeim, sem orðið hefur persónulega ábyrgur samkvæmt ákvæðum 222., 223., 228. eða 229. gr., fyrnist á sama tíma og sjóveðrétturinn. Beita skal ákvæðum 3. mgr. 232. gr., eftir því sem við á. Aðrar kröfur fynast eftir almennum reglum.

13. gr.

Í stað tólfta kapitula komi nýr kafli með breyttum ákvæðum, sem verður XI. kafli og hefur fyrirsögnina: Um refsingar og önnur viðurlög, svo hljóðandi:

1. (234. gr.). Ef skipstjóri hefur ekki á skipi eitt eintak af lögum þessum og reglugerðum og öðrum opinberum fyrirmælum samkvæmt þeim, varðar það sektum.
2. (235. gr.). Vanræki skipstjóri, stýrimaður, vélstjóri eða loftskeytamaður skráningu í bækur, sem skylt er að halda, varðveizlu þeirra eða sýningu, varðar það sektum eða varðhaldi.
3. (236. gr.). Ef skipstjóri brýtur gegn skyldum samkvæmt 33. gr. um flutning farmanna, sæti hann sektum.
4. (237. gr.). Vanræki skipstjóri að gefa sjóferðarskýrslu, þegar honum er það skylt samkvæmt 39. gr., varðar það sektum.
5. (238. gr.). Ef skipstjóri vanrækir að gegna þeim skyldum, sem um ræðir í 197. og 198. gr., þegar árekstur eða svipað slys ber að höndum, varðar það sektum eða varðhaldi.
6. (239. gr.). Ef skipstjóri hefur orðið valdur að skipstrandi, árekstri eða öðru sjóslysi með yfirsjónum eða vanrækslu í starfi sínu, varðar það sektum, varðhaldi eða fangelsi allt að 2 árum, enda liggja ekki þyngri refsing við brotinu eftir öðrum lögum.

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

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

7. (240. gr.). Stórfelld eða endurtekin brot skipstjóra gegn öðrum skyldum samkvæmt lögum þessum en þeim, sem ákvæði 234.—239. gr. taka til, varða sektum eða varðhaldi.
8. (241. gr.). Ákvæði þessa kafa taka einnig til manna, sem gegna starfi skipstjóra í hans stað.

9. (242. gr.). Áður en ráðin er ákæra vegna brota, sem um ræðir í 239. gr., skal leita álits ráðuneytis þess, sem fer með siglingamálefni.

14. gr.

Lög þessi öðlast gildi 1. júlí 1962. Jafnframt eru úr gildi numin lög nr. 69 28. nóv. 1919, lög nr. 40 19. maí 1930, 2.—7. gr., og lög nr. 30 1. febr. 1936.

15. gr.

Þegar lög þessi hafa hlotið staðfestingu, skal fella meginmál þeirra, ásamt 1. gr. laga nr. 40 19. maí 1930, inn í siglingalög, nr. 56 30. nóv. 1914, og gefa þau út svo breytt.

Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.

Frumvarp þetta var flutt á Alþingi af sjávarútvegsnefnd neðri deildar, samkvæmt beiðni samgöngumálaráðuneytisins 1958 og 1960, en varð ekki útrætt.

Er frumvarpið var flutt í síðara skiptið, fylgdi því eftirfarandi greinargerð:

Samhljóða frumvarp var flutt af sjávarútvegsnefnd á Alþingi árið 1958 að beiðni samgöngumálaráðherra, en varð þá ekki útrætt.

Frumvarpið er nú flutt á ný eftir beiðni samgöngumálaráðherra. Einstakir nefndarmenn áskilja sér rétt til að bera fram eða fylgja breytingartillögum, sem fram kunna að koma við frumvarpið, og hafa óbundnar hendur um afstöðu til þess.

Svo hljóðandi greinargerð fylgdi frumvarpinu af hálfu ráðuneytisins:

Árið 1948 fól þáverandi samgöngumálaráðherra, Emil Jónsson, þeim Þórði Eyjólfssyni hæstaréttardómara, Gunnari Þorsteinssyni hæstaréttarlögmanni, Guðbjarti Ólafssyni hafnsögumanni og Sigurjóni Á. Ólafssyni alþingismanni að endurskoða siglingalögin, og var Þórður Eyjólfsson skipaður formaður nefndarinnar. Hóf nefndin störf sín með því að afla sér margvíslegra gagna, m. a. um siglingalöggjöf ýmissa erlendra þjóða, og taka þau til athugunar. Kom þá í ljós, að nýlega höfðu verið skipaðar nefndir í Danmörku, Finnlandi, Noregi og Svíþjóð til að endurskoða tiltekin atriði í siglingalöggjöf þessara þjóða, og var gert ráð fyrir, að sú endurskoðun yrði viðtæk, áður lyki. Skyldu nefndirnar hafa samráð sín á milli um starfið, svo að haldizt gæti samræmi það, sem um langan tíma hafði ríkt í siglingalöggjöf Norðurlanda. Af hálfu íslensku ríkisstjórnarinnar þótti ekki ástæða til, að íslenska nefndin hefði beint samstarf við hinar norrænu nefndirnar, svo sem með því að sækja sameiginlegar ráðstefnur þeirra. Hins vegar taldi nefndin rétt að biðja og sjá, hverju fram yndi um störf hinna erlendu nefnda, enda talið sjálfsagt, að íslenska siglingalöggjöfin yrði ekki slitin úr tengslum við aðra norræna siglingalöggjöf. Af þessum sökum og fleiri ástæðum, er síðar komu til, lágu störf nefndarinnar niðri um allmörg ár, og á þeim tíma bar að fráfall Sigurjóns Á. Ólafssonar. Störf fyrrgreindra nefnda á Norðurlöndum leiddu til þess, að breytt var ýmsum atriðum í sjómannaalögum þessara landa, en á siglingalögum þeirra hafa ekki verið gerðar breytingar, frá því að nefndin var skipuð. Hóf nefndin síðan starf að nýju, og hefur hún unnið að samningu frumvarps þessa og gengið frá því, eins og það liggur hér fyrir.

Frá því á síðara hluta 19. aldar hafa ýmsar þjóðir haft með sér samstarf um samræmingu siglingalöggjafar. Siglingar eru svo alþjóðleg starfsemi, einkum að því er tekur til kaupskipa, að oft veldur óhagræði, þegar réttarreglur um þær eru mjög mismunandi í þeim löndum, sem mest samskipti hafa sín á milli á því sviði. Nokkru fyrir síðustu aldamót settu Norðurlandaríkin Danmörk, Noregur og Svíþjóð sér siglingalög, sem sameiginleg nefnd frá þessum löndum hafði undirbúið, enda höfðu lögin sams konar ákvæði að geyma í öllum meginatriðum. Íslensku siglingalögin, nr. 56 30. nóv. 1914, eiga rót sína að rekja til þessara norrænu laga og eru að

mestu samhljóða þeim. Síðan hafa Norðurlandþjóðirnar þrjár, sem nefndar voru, gert mikilvægar breytingar á siglingalögum sínum og þó aðallega þeim köflum þeirra, sem fjalla um skipshöfn, flutningssamninga, ábyrgð útgerðarmanna og sjóveð. Á árunum 1922 og 1923 tóku Danmörk, Noregur og Svíþjóð kaflann um skipshöfn út úr siglingalögum sínum og settu í stað hans sérstök sjómannaölög, sbr. í Svíþjóð sjómanslag 15. júní 1922, í Noregi sjómannslov 16. febr. 1923 og í Danmörku sömandslov 1. maí sama ár. Með sænskum lögum 18. maí 1928, dönskum lögum 27. marz 1929 og norskum lögum 31. maí sama ár var kaflinn um sjóveð umsaminn og bætt við nýjum kafla um takmarkaða ábyrgð útgerðarmanna. Tilefni þessara breytinga voru tvær alþjóðasamþykktir, sem gerðar höfðu verið í Brüssel 25. ágúst 1924 og 10. apríl 1926. Þá var og kafla laganna um flutningssamninga umsaminn í heild með sænskum lögum 5. júní 1936, dönskum lögum 7. maí 1937 og norskum lögum 4. febr. 1938. Höfðu Danmörk, Noregur og Svíþjóð þá gerzt aðilar að alþjóðasamþykkt um farmskirteini, sem gerð var í Brüssel 25. ágúst 1924.

Hér á landi var kaflinn um skipshöfn tekinn til endurskoðunar og gerður að sérstökum lögum, þ. e. sjómannaögunum nr. 41 19. maí 1930. Var þá stuðzt við norrænu sjómannaögin. Við samningu þessa frumvarps hafa norrænu siglingalögin einnig verið lögð til grundvallar í öllum meginatriðum, sérstaklega að því er varðar kaflana um flutningssamninga, takmarkaða ábyrgð útgerðarmanna og sjóveð. Hefur nefndin talið nauðsynlegt, að á þessu sviði, sem snertir svo mjög millilandaviðskipti, haldist samræmi í löggjöf Norðurlandþjóða, enda hafa Norðurlandalögin hlotið mjög vandaðan undirbúning. Að öðru leyti hafa breytingar á núgildandi siglingalögum einkum verið miðaðar við að færa til nútíðarhorfs ákvæði, sem sett voru með annað fyrirkomulag fyrir augum en nú tíðkast, og eru þá jafnframt felld niður ákvæði, sem telja má úrelt eða óþörf.

Um 1. gr.

Þarfnast ekki skýringar.

Um 2. gr.

Um 1. Þar sem efni I. kafla verður í aðalatriðum annað en áður var, breytist einnig fyrirsögn hans.

Um 2. Með 1. gr. laga nr. 69 28. nóv. 1919 var breytt ákvæðum 1. gr. sigll. 1914. Nú hefur efni þessarar greinar verið tekið upp í 1. gr. laga um skráning skipa, nr. 17 8. marz 1948. Ákvæði 2. gr. sigll. 1914 er óþarft, og ákvæði, sem svara til 3. gr. þeirra, eru nú í 7. og 13. gr. skráningarlaganna frá 1948. Þessar þrjár greinar sigll. eiga því að falla niður.

Um 3. Lagt er til, að tekin verði upp í þennan kafla ný grein, sem verður 1. gr. Efni 1. málslíðar er nýmæli, þ. e. að lögin taki aðeins til skráðra eða skráningarskyldra skipa. Samkvæmt 3. gr. skráningarlaganna frá 1948 eru öll skip, 6 metrar á lengd eða stærri, skráningarskyld, og þykir óþarft, að ákvæði siglingalaga taki til smærri farkosta. Ekki leiðir þó af ákvæðinu, að sérhver regla sigll. taki til sérhvers skráðs eða skráningarskylds skips, sbr. t. d. ákvæði þessa frv. í 3. gr.

Í 2. málslíð er sett fram sú höfuðregla, að þegar skorið er úr málum um skip hér á landi, skuli farið eftir íslenskum lögum. Með orðunum: eftir því sem við á, er haft í huga, að erlendum lögum kunni að verða beitt, þegar alþjóðlegar einkaréttarreglur taka til atviks. Svo ber og að hlita reglum þjóðaréttarins, t. d. þegar herskip eiga í hlut.

4. gr. sigll. 1914 helzt óbreytt, og verður 2. gr.

Um 3. gr.

Þessi grein fjallar um breytingar, sem gerðar eru á ákvæðum 2. kapitula sigll., um réttindi yfir skipum. Sumum efnisatriðum þessa kafla hefur nú verið skipað

með öðrum lögum og sum eru orðin úrelt eða óþörf. Ýmis atriði ættu og fremur heima í þinglýsingalögum, en rétt þykir þó að láta þau haldast hér, meðan ekki hafa verið sett fullkomin þinglýsingalög.

Um 1. Ákvæði 1. mgr. 5. gr. eru lätin haldast með þeirri viðbót, að þau taki einungis til skipa, sem eru 5 rúmlestir að stærð eða meira. Hæstiréttur hefur og túlkað 5. gr. með þessari takmörkun, enda er sýnt, að reglur um fasteignir geta ekki gilt um öll för, sem fljóta, hversu smá sem eru.

Með því að lagt er til, að 7. kafli sigll. um sjólán falli niður, verður ákvæði 2. mgr. óþarft, og ber því að afnema það.

Um 2. Að því er varðar 6. gr. sigll., þá eru ákvæði um þinglýsingu fjárræðis-sviptingar nú í 3. mgr. 11. gr. laga um lögræði, nr. 95 5. júní 1947, og um skrásetningu hjónakaupmála í IX. kafla laga um réttindi og skyldur hjóna, nr. 20 20. júní 1922. Ákvæði, sem svara til 7. og 8. gr. sigll., eru nú í 4. og 11. gr. laga um þinglýsing skjala og aflýsing, nr. 30 7. maí 1928. Þessar þrjár greinar sigll. eiga því að falla niður.

Um 3. Um nafnbreytingu á skipi er gerð sú breyting, að fellt er hurt, að samþykki veðhafa þurfi til að koma. Í 2. mgr. er og breytt ákvæðum um þinglýsingu, þegar skip er flutt milli skráningarumdæma. Ástæðulaust er að láta nokkra eyðu verða á milli þess, að skip er skrásett í hinu nýja umdæmi og að eldri þinglesin skjöl, sem skipið varða, séu þinglesin þar að nýju.

Um 4. og 5. Hér eru tekin upp óbreytt að efni ákvæði úr 10. og 11. gr. sigll.

Um 4. gr.

Á ákvæðum 3. kapitula sigll., um útgerð skipa, eru litlar breytingar gerðar.

Í 12. og 13. gr. sigll. eru almenn ákvæði um ábyrgð útgerðarmanna, hvort heldur um er að ræða einstaklinga, félög, í hverri gerð sem er, eða stofnanir. Að öðru leyti eiga ákvæði kapitulans (14.—28. gr.) við um sérstaka félagsgerð, þar sem tveir eða fleiri aðilar eiga saman eitt skip í tilteknum hlutföllum. Þó að þetta félagsform hafi nú mjög vikið fyrir hlutafélagaförminu, mun það samt tíðkast enn, og þykir því rétt að láta lagafyrirmæli um það haldast.

Um 1. Í 1. mgr. 12. gr. sigll. er almennt ákvæði um ábyrgð útgerðarmanna, sem stendur óbreytt.

Ákvæðin í 2. mgr. 12. gr., þar sem ræðir um takmörkun á ábyrgð útgerðarmanns, eiga hins vegar að falla hurt á þessum stað. Í 11. gr. frv. eru nú heildarfyrirmæli um takmarkaða ábyrgð, og koma þau í væntanlegan IX. kafla laganna.

Um 2. 13. gr. sigll. er hér breytt til samræmis við hin nýju ákvæði í 11. gr. frv. um takmarkaða ábyrgð.

Um 3.—7. Þarfnast ekki skýringar.

Um 5. gr.

Ákvæði 4. kapitula sigll., um skipstjóra, eru lätin haldast óbreytt í aðalatriðum.

Um 1. Þarfnast ekki skýringar.

Um 2. Í 33. gr. sigll. er skipstjóra bannað að hafa söluvarning sinn eða annarra manna í skipsherbergi sínu eða í öðru rúmi, sem ekki er ætlað farmi. Hér er lagt til, að skipstjóra sé gert óheimilt án leyfis útgerðarmanns að hafa með sér söluvarning í skipi, hvort heldur fyrir sjálfan sig eða aðra.

Um 3. Í a-lið er orðunum: „eða umboðsmanns hans“ bætt inn í ákvæði 35. gr. Með því að útgerðarmenn kunna að hafa umboðsmann á viðkomustöðum skips, getur verið hagkvæmara að ná til þeirra en útgerðarmannsins sjálfs.

Um 4. Í 4. gr. laga um ráðstafanir til öryggis við siglingar, nr. 56 frá 1932, er lögð skylda á skipstjóra að koma öðrum skipum til hjálpar, sem í neyð eru stödd. Verður honum ekki gefin að sök töf skips, sem stafar af því, að hann fullnægir slíkri skyldu.

Um 5.—8. Þarfnast ekki skýringar.

Um 9. Í 1. mgr. 45. gr. eru fyrir mæli um, hvenær skipstjóra er skylt að gefa sjóferðarskýrslu. Ástæða er til að rýmka þau ákvæði að mun. Hér er því bætt við, að skylt sé að gefa sjóferðarskýrslu, þegar slys verður á mönnum, sem vinna í þágu skips eða skipi fylgja, án tillits til þess, hvort slys verður innanlands eða utanlands. Svo þykir og sjálfsgagt, að sjóferðarskýrsla sé gefin, ef skipið veldur tjóni á mannvirkjum, t. d. bryggjum.

Um 10. Heimild sú, sem skipstjóra er veitt í 54. gr. sigll. til að selja af farmi, þegar fjár er vant til framhalds ferðar og annars þess, sem í 53. gr. getur, er hér þrengd, þannig að slík sala er aðeins heimil, þegar ekki er annars kostur til fjáröflunar.

Um 11. Heimild skipstjóra samkvæmt 55. gr. sigll. til að selja skip, eftir að það var dæmt óbætandi, er hér felld niður. Þykir ekki ástæða til, að skipstjóri hafi hér meiri rétt en leiða mundi af reglum um óbeðinn erindrektur. Ákvæði 56. gr. sigll. er nú orðið óþarft eftir setningu laga um samningsgerð, umboð o. fl., nr. 7 1. febr. 1936.

Um 12. Hér ræðir um dagleg útgjöld skips, og telst ekki rétt, að skipstjóri selji af farmi af þeim sökum.

Um 13. Í 6. gr. frv., 32. tölulið (sem verður 83. gr.), eru farmflytjanda veittar sömu heimildir sem skipstjóri hefur nú samkvæmt 59. gr. sigll. til að gera ráðstafanir f. h. farmeiganda. Þessar heimildir á skipstjóri einnig að hafa, og þykir nóg að vísa um það til 83. gr.

Um 14. Ákvæði, sem svara til 60. og 62. gr. sigll., verða í V. kafla um flutningssamninga. 61. gr. sigll. er nú óþörf, sbr. umsögn um 56. gr. sigll.

Um 15. Hér er um skipstjóra tekin upp sams konar regla varðandi skaðabótaskyldu og áður hefur verið lögfest um skipverja, sbr. 51. gr. sjómannalaga, nr. 41 frá 1930.

Um 16. Fyrri málsliður 1. mgr. 66. gr. sigll. var afnuminn með sjómanna-lögunum. Síðari málsliður 1. mgr. er látinn haldast óbreyttur, en 2. mgr. felld niður.

Um 17. Óeðlilegt er að hafa í lögum sérreglu þá, sem nú er í 74. gr. sigll. Er því lagt til, að greinin falli niður.

Um 6. gr.

Efni 6. kapitula sigll., um flutningssamninga, á rót sína að rekja til samstarfs Norðurlandþjóðanna Danmerkur, Noregs og Svíþjóðar, er þau samræmdu siglingalöggjöf sína skömmu fyrir aldamótin, eins og fyrr var getið. Þróun siglingamála á þessari öld hefur haft í för með sér, að ýmis ákvæði kapitulans eru ekki lengur í samræmi við þá tilhögun, sem heppilegust þykir og eðlilegust í samskiptum farmflytjanda, sem venjulega er skipseigandinn, og þeirra, sem við hann gera samning um flutning á vöru eða öðru góssi. Tekur þetta m. a. til ábyrgðar farmflytjanda á farminum og fyrirvara, sem títt er að setja í farmskirteini um ábyrgðina. Í alþjóðasamþykkt þeirri um farmskirteini, sem sett var í Brüssel 25. ágúst 1924, var þrengd heimild farmflytjanda til að undanþiggja sig ábyrgð með slíkum fyrirvörum. Á Norðurlöndum, annars staðar en á Íslandi, hafa verið lögfestar breytingar á ákvæðum siglingalaga um flutningssamninga til samræmis við nefnda alþjóðasamþykkt. Við samningu þessa kafla frv. hafa þessi norrænu lagafyrirmæli verið lögð til grundvallar, en þess er að gæta, að Ísland hefur ekki gerzt aðili að nefndri alþjóðasamþykkt og er þess vegna ekki skylt að hafa íslensk lög í samræmi við hana.

Samkv. frv. greinast flutningssamningar eins og fyrr í farmsamninga (um flutning á vöru) og farsamninga (um flutning á farþegum). Sigll. 1914 hafa eingöngu ákvæði um flutning vöru í ákveðinni ferð skips, en í frv. er bætt við fyrir mælum um tímabundna farmsamninga, þ. e. þegar samið er um, að skip skuli vera til ráðstöfunar farmsamningshafa um tiltekinn tíma (timecharter).

Niðurröðun efnis í þessari gr. frv. er sem hér segir og þá miðað við væntanlegar greinar í lögnum:

Í 52.—57. gr. eru almenn ákvæði um farmflutninga.

Í 58.—117. gr. eru ákvæði um farmsamninga, þegar samið er um ákveðna ferð (eða ferðir) skipa.

Í 118.—131. gr. eru fyrirmæli um tímabundna farmsamninga.

Í 132.—148. gr. eru ákvæði um farmskírteini.

Í 149.—162. eru ákvæði um farsamninga.

Um 1. (52. gr.). Þessi gr. er ný. Hér er lögfest sú aðalregla, að þeim aðilum, sem farmsamning gera, er frjálst að semja um skilmála og önnur atriði, sem að lögskiptum þeirra lúta, og koma ákvæði kaflans því ekki til framkvæmdar, ef samið er á annan veg en þar er mælt eða annað leiðir af venju. Það er altítt, að farmsamningar er gerðir í sérstökum prentuðum formum, sem hafa mismunandi skilmála að geyma, m. a. eftir því, um hvers konar flutninga er að ræða. En frá ofangreindri aðalreglu eru gerðar ýmsar undantekningar, þar sem sett eru ófrávíkjanleg ákvæði, og verða þá þau sanningsatriði ógild, sem fara í bága við þau fyrirmæli laganna. Tekur þetta einkum til ýmissa ákvæða í sambandi við farmskírteini.

Um 2. (53. gr.). Hér er lögð á farmflytjanda sams konar skylda og skipstjóra er mælt samkvæmt 31. gr. sigll. (sbr. vætanlega 25. grein). Af 52. tölulið hér á eftir (103. gr.) má sjá, að í innanlandssiglingum er farmflytjanda óheimilt að semja sig undan þeirri skyldu.

Um 3. (54. gr.). Sbr. 118. gr. sigll.

Um 4. (55. gr.). Sbr. 2. mgr. 115. gr. sigll.

Um 5. (56. gr.). Sbr. 117. gr. sigll.

Um 6. (57. gr.). Þarfnast ekki skýringar.

Um 7. (58. gr.). Sbr. 1. mgr. 119. gr. sigll.

Um 8. (59. gr.). Sbr. 2. mgr. 119. gr. sigll.

Um 9. (60. gr.). Nýtt ákvæði. Ekki talið eðlilegt að leggja þá kvöð á skipið, að það flytji sig milli fermingarstaða í höfn, þegar skipa á út stykkjagóssi.

Um 10. (61. gr.). Sbr. 1. mgr. 123. gr. sigll.

Um 11. (62. gr.). Þessi gr. hefur að geyma efni, sem svarar til 124. gr. sigll., en hér eru gerðar veigamiklar breytingar.

Í 124. gr. sigll. er tala biðdaga annars vegar miðuð við rúmlestatal skips og hins vegar við það, hvort um seglskip eða gufuskip er að ræða. Hér (í 62. gr.) er einnig miðað við rúmlestatal skips, allt að 400 rúmlestum, en í stað þess að binda töluna við, hvort skip er knúið á ferð sinni með seglum eða gangvélum, er tala biðdaga látin vera undir því komin, hvort skip hefur eigin vélknúin fermingartæki eða ekki, enda er hraði fermingar (og affermingar) oftast háður því.

Þegar skip er yfir 400 rúmlestir, skal fjölga biðdögum eftir því, hvað ætla mátti við samningsgerð að langur tími gengi til fermingar. Ef ferming tekur lengri tíma en venjulegt er um skip af sömu stærð, skal sá tími, sem fram yfir er, teljast til biðdaga, nema farmflytjandi hafi mátt gera ráð fyrir því við samningsgerð, að fermingin tæki þetta langan tíma.

Biðdagatíma skal reikna í heilum dögum og klukkustundum, í stað þess að samkvæmt 124. gr. sigll. er hann reiknaður í heilum og hálfum dögum.

Til biðdaga teljast aðeins vinnudagar og vinnustundir, en ekki helgir dagar, þjóðhátíðardagar o. s. frv. Þetta gildir þó ekki, ef samið er um, að biðdagar skuli vera samfleyttur tími (running days).

Um 12. (63. gr.). Samsvarar 2. mgr. 123. gr. sigll. Hér er gerð sú breyting, að í stað þess, að samkvæmt 123. gr. hefjast biðdagar ávallt að morgni, skulu þeir nú ýmist hefjast að morgni eða að loknu hádegishléi, eftir því, hvenær sagt hefur verið til skips.

Um 13. (64. gr.). Nýtt ákvæði. Fyrirmæli 1. mgr. er í samræmi við núgildandi reglur. Með 2. mgr. er áhættan af því, að skip kemst ekki í tæka tíð á fermingarstað

í höfn vegna tálmana í höfninni, lögð á vörusendanda, enda hafi ekki verið samið um ákveðinn fermingarstað, en þá verður farmflytjandi að sætta sig við bið, ef önnur skip eru fyrir.

Um 14. (65. gr.). Sbr. síðustu mgr. 124. gr. sigll.

Um 15. (66. gr.). Sbr. 125. gr. sigll. Ákvæði 1. mgr., að aukabiðdagar skuli vera 3 dagar hið fæsta, þegar samið er um heilt skip, er nýmæli, sett í þágu vörusendanda.

Þá er það og nýmæli, að aukabiðdagatíma skuli telja einungis í vinnudögum og vinnustundum, því að eftir 1. mgr. 125. gr. sigll. skal telja tímann eftir samfelldum dögum. Hins vegar skal greiða þóknun fyrir aukabiðdaga eftir samfelldum tíma frá því, að biðdögum lauk.

Um 16. (67. gr.). Sbr. 2. og 3. mgr. 125. gr. sigll.

Um 17. (68. gr.). Nýtt ákvæði. Sbr. þó áður ákvæði um svipað efni í 2. mgr. 142. gr. sigll.

Um 18. (69. gr.). Sbr. 128. og 126. gr. sigll.

Um 19. (70. gr.). Sbr. 121. gr. sigll.

Um 20. (71. gr.). Nýtt ákvæði, sem ekki þarfnast skýringar.

Um 21. (72. gr.). Sbr. 122. gr. sigll.

Um 22. (73. gr.). Sbr. 120. gr. sigll.

Um 23. (74. gr.). Sbr. 148. gr. sigll.

Um 24. (75. gr.). Sbr. 1. málslið 129. gr. sigll. 2. málsliður þeirrar gr. er felldur niður. Er skipstjóra því skylt að gefa út farmskírteini, þó að viðurkenningar þær, sem um ræðir, séu ekki afhentar honum.

Um 25. (76. gr.). Sbr. 137. og upphaf 138. gr. sigll.

Um 26. (77. gr.). Sbr. 1. mgr. 130. gr. sigll.

Um 27. (78. gr.). Sbr. 120. gr. sigll.

Um 28. (79. gr.). Nýtt ákvæði. Sbr. þó 2. mgr. 130. gr. sigll.

Um 29. (80. gr.). Nýtt ákvæði.

Um 30. (81. gr.). Sbr. 158. gr. sigll.

Um 31. (82. gr.). Nýtt ákvæði. Sbr. um sams konar skyldu skipstjóra 58. gr. sigll. (sem verður 46. gr.).

Um 32. (83. gr.). Hér er farmflytjanda veitt sams konar heimild til að koma fram fyrir hönd farmeiganda og skipstjóri hefur eftir 59. gr. sigll. Sbr. umsögn um 13. tölulið 5. gr. frv. hér að framan.

Um 33. (84. gr.). Sbr. ákvæði 62. gr. sigll. um skipstjóra.

Um 34. (85. gr.). Sbr. 2. mgr. 59. gr. sigll.

Um 35. (86. gr.). Sbr. 140. gr. sigll.

Um 36. (87. gr.). Sbr. 1. mgr. 142. gr. sigll.

Um 37. (88. gr.). Sbr. 141. gr. sigll.

Um 38. (89. gr.). Nýtt ákvæði. Samsvarandi ákvæðinu í 20. tölulið hér að framan

Um 39. (90. gr.). Sbr. 3. mgr. 161. gr. sigll.

Um 40. (91. gr.). Nýtt ákvæði. Þarfnast ekki skýringar.

Um 41. (92. gr.). Sbr. 1. mgr. 153. gr. sigll.

Um 42. (93. gr.). Sbr. 159. gr. sigll.

Um 43. (94. gr.). Sbr. 1. mgr. 160. gr. sigll.

Um 44. (95. gr.). Sbr. 161. gr. sigll.

Um 45. (96. gr.). Nýtt ákvæði. Sbr. þó 2. mgr. 143. gr. sigll.

Um 46. (97. gr.). Sbr. 162. gr. sigll.

Um 47. (98. gr.). Sbr. 163. gr. sigll.

Um 48. (99. gr.). Sbr. 147. og 148. gr. sigll.

Um 49. (100. gr.). Sbr. 2. mgr. 120. gr. sigll.

Um 50. (101. gr.). Sbr. 154. gr. sigll.

Um 51. (102. gr.). Sbr. 2. mgr. 153. gr. sigll.

Um 52. (103. gr.). Ákvæði greinarinnar um, að tilteknir fyrirvarar farmflytj-

anda varðandi ábyrgð hans séu ógildir, eru nýmæli, sem sett eru í samræmi við alþjóðasamþykktina, sem gerð var í Brüssel 25. ágúst 1924. Sbr. 151. gr. sigll.

Um 53. (104. gr.). Ákvæði þessarar gr. eru nýmæli. Þau taka bæði til svonefndra gagnfærra farmsamninga og bakfarmsamninga.

Um 54. (105. gr.). Sbr. 155. gr. sigll.

Um 55. (106. gr.). Sbr. 156. gr. og 120. gr. sigll.

Um 56. (107. gr.). Ákvæði um sama eða svipað efni eru í 116. gr., 2. mgr. 130. gr. og 169. gr. sigll.

Um 57. (108. gr.). Sbr. 169. gr. sigll.

Um 58. (109. gr.). Sbr. 165. gr. sigll.

Um 59. (110. gr.). Sbr. 165. og 169. gr. sigll.

Um 60. (111. gr.). Nýtt ákvæði, og er hér aðallega um reglu að ræða, sem leggur auknar sönnunarskyldur á farmflytjanda.

Um 61. (112. gr.). 1. mgr. svarar til 1. mgr. 131. gr. sigll. En hér er sú breyting gerð, að farmsamningshafi, sem riftar farmsamningi, verður að greiða fullar skaðabætur, en sleppur ekki með því að greiða hálf farmgjald (fautfragt), eins og nú er mælt í 131. gr. sigll.

Um 2. mgr. sjá 164. gr. sigll. og um 65. tölulið (116. gr.) hér á eftir.

Um 62. (113. gr.). Sbr. 2. mgr. 131. gr. sigll.

Um 63. (114. gr.). Sbr. 133. og 134. gr. sigll.

Um 64. (115. gr.). Ákvæði um, hvornig bótafjárhæð skuli ákveðin, sem nú eru í 131.—135. gr. sigll., eru felld niður, en í stað þess kemur almenn regla um ákvörðun skaðabótafjárhæðar.

Um 65. (116. gr.). Sbr. 1. mgr. 164. gr. og 1. mgr. 166. gr. sigll.

Um 66. (117. gr.). Sbr. 2. mgr. 166. gr. sigll.

Um 67. (118. gr.). Ákvæði um tímabundna farmsamninga eru ekki í nógildandi siglingalögum, en um slíka samninga hafa myndast venjureglur, sem lagðar eru til grundvallar, þar sem löggjöf hefur verið um þá sett. Það greinir einkum tímabundna farmsamninga frá farmsamningum um tiltekna ferð skips, að farmsamningshafi, sem gert hefur tímabundinn farmsamning, fær ráðstöfunarrétt yfir skipinu hinn umsamda tíma og ræður því, hvaða ferðir það fer á því tímabili, en þó svo, að skipið sé ekki notað til annarra flutninga en samningur heimilar. Ekki má blanda tímabundnum farmsamningum saman við leigusamninga um skip, þar sem leigutaki gerir sjálfur út skip annars manns, meðan leigutími stendur.

Um 68. (119. gr.). Farmflytjandi, sem gert hefur tímabundinn farmsamning um skip, er eftir sem áður útgerðarmaður þess og ber yfirleitt þær skyldur, sem lögin leggja útgerðarmanni á herðar. Í þessari gr. er gerð sú undantekning, að hann þarf ekki að leggja til vélareldsneyti né vatn á skipskatla.

Um 69. (120. gr.). Hér er ákveðið, að ferming, búlkun og afferming vöru skuli fara fram á kostnað farmsamningshafa, þegar um tímabundna farmsamninga er að ræða. Víkur þetta frá ákvæðum um farmsamninga um tilteknar ferðir, sbr. 19. tölulið (70. gr.) hér að framan.

Um 70. (121. gr.). Þarfnast ekki skýringar.

Um 71. (122. gr.). Samkvæmt gr. ræður farmsamningshafi, hvaða skilmálar eru settir í farmskírteini, en skipstjóri er þó ekki skyldur að hlíta fyrir mælum um óvenjulega skilmála.

Um 72. (123. gr.). Hér ræðir um sérstaka takmörkun á ráðstöfunarrétti farmsamningshafa.

Um 73. (124. gr.). Þarfnast ekki skýringa.

Um 74. (125. gr.). Um afleiðingar þess, ef tímafarmgjald er ekki greitt í tæka tíð, sjá 78. tölulið hér á eftir.

Um 75. (126. gr.). Regla þessarar gr. gildir, þó að sennilegt þyki, að skipið hafi farizt tiltekinn dag.

Um 76. (127. gr.). Hér ræðir um, hvenær dráttur af hendi farmflytjanda geti heimilað farmsamningshafa riftun. Þess er að gæta, að þó að riftun sé ekki heimil, kann farmsamningshafi að eiga rétt til skaðabóta samkvæmt næstu gr. hér á eftir.

Um 77. (128. gr.). Skaðabætur vegna dráttar ber farmflytjanda að greiða eftir reglum um eigin sök og ábyrgð á starfsmönnum, en sönnunarbyrði er hér lögð á hann fram yfir það, sem almennt tíðkast um slíka ábyrgð.

Um 78. (129. gr.). Rekstur skipsins hefur í för með sér mikil útgjöld fyrir farmflytjanda. Hann verður því að hafa í ríkara mæli en almennt er heimild til riftunar á samningi, ef tímafarmgjald er ekki greitt á réttum tíma.

Um 79. (130. gr.). Þarfnast ekki skýringar.

Um 80. (131. gr.). Þegar um farmsamninga er að ræða, sem varða tiltekna ferð skips, ber farmflytjanda að inna af höndum framlög farmgjalds til sameiginlegs sjó-tjóns. Þessari reglu er snúið við í sambandi við tímabundna farmsamninga og greiðslu-skylda lögð á farmsamningshafa.

Um 81. (132. gr.). Sbr. 1. mgr. og 1. málslíð 2. mgr. 137. gr. sigll.

Um 82. (133. gr.). 1. mgr. samsvarar 2. málslíð 2. mgr. 137. gr. sigll. 2. mgr. sam-svarar 150. gr. sigll.

Um 83. (134. gr.). Nýtt ákvæði, sem þarfnast ekki skýringar.

Um 84. (135. gr.). Sbr. 1. mgr. 139. gr. sigll.

Um 85. (136. gr.). Sbr. 138. gr. sigll.

Um 86. (137. gr.). 1. mgr. svarar til 2. mgr. 139. gr. sigll. 2. mgr. samsvarar ákvæðum í 144. og 146. gr. sigll.

Um 87. (138. gr.). Sbr. 1. málslíð 145. gr. Ákvæði 2. málslíðs um tölusett eintök eru felld niður.

Um 88. (139. gr.). Sbr. 144. gr. sigll.

Um 89. (140. gr.). Sbr. 172. gr. sigll.

Um 90. (141. gr.). Sbr. 149. gr. sigll.

Um 91. (142. gr.). Sbr. 150. gr. sigll.

Um 92. (143. gr.). 1. mgr. samsvarar 152. gr. sigll., en 2. mgr. er nýmæli.

Um 93. (144. gr.). Sbr. 170. gr. sigll.

Um 94. (145. gr.). Sbr. 173. gr. sigll.

Um 95. (146. gr.). Sbr. 171. gr. sigll.

Um 96. (147. gr.). Nýtt ákvæði. Eiginleg farmskírteini verða ekki gefin út, fyrr en vara er í skip komin. Sérstök skírteini um viðtöku vöru til flutnings með skipi eru þó oft gefin út áður (received for shipment skírteini), og hefur þótt rétt, að reglum um farmskírteini væri beitt um þau, eftir því sem við getur átt.

Um 97. (148. gr.). Hér eru sett sams konar ákvæði um svonefnd gagnfær farm-skírteini og í næstu gr. að framan um viðtökufarmskírteini.

Um 98. (149. gr.). Samkvæmt gr. er það aðalregla, að réttur samkvæmt far-samningi er ekki framseljanlegur nema með leyfi farsala.

Um 99. (150. gr.). Sbr. 176. gr. sigll. og 3. gr. laga nr. 40 1930.

Um 100. (151. gr.). Nýtt ákvæði, en í samræmi við almennar reglur.

Um 101. (152. gr.). Sbr. 177. gr. sigll.

Um 102. (153. gr.). Nýtt ákvæði um ábyrgð farsala á farangri farþega.

Um 103. (154. gr.). Þarfnast ekki skýringar.

Um 104. (155. gr.). Sbr. 178. gr. sigll.

Um 105. (156. gr.). Nýtt ákvæði í samræmi við almennar reglur.

Um 106. (157. gr.). Með ákvæði 1. mgr., sem er nýmæli, er lögð skylda á far-sala að sjá farþegum fyrir flutningi til ætlunarstaðar, hvort heldur með öðru skipi, flugfari eða flutningi á landi, ef skipi hlekkist svo á á leiðinni, að verulegum töfum veldur.

Um 107. (158. gr.). Nýtt ákvæði um bótaskyldu. Rík sönnunarbyrði er lögð á farsala.

- Um 108. (159. gr.). Nýmæli. Þarfnast ekki skýringar.
Um 109. (160. gr.). Sbr. 174. gr. sigll.
Um 110. (161. gr.). Sbr. 174. gr. sigll.
Um 111. (162. gr.). Ákvæði um fargjald eftir vegalengd, sem lýtur sams konar reglum og farmgjald eftir vegalengd.

Um 7. gr.

Í 7. kapitula siglingalaganna eru ákvæði um sérstaka tegund lána, svonefnd sjólán (bodmeri), sem skipstjóra er heimilað að taka í neyð til framhalds ferð sinni eða til bjargar farmi eða til að koma honum áleiðis. Skyldi um lán þessi gera sjólánsbréf, sem lutu ströngum formskilyrðum, sbr. 182. gr. Þessi lánategund er nú hvarvetna horfin úr sögunni og ákvæðin um þau gersamlega úrelt. Hafa samsvarandi ákvæði verið felld úr lögum annarra Norðurlandþjóða. Er því lagt til, að ákvæði þessa kapitula séu felld niður.

Um 8. gr.

- Á þessum kapitula, um sjótjón, eru ekki gerðar neinar verulegar breytingar.
Um 1.—12. Þarfnast ekki skýringar.
Um 13. Með lögum nr. 74 11. júní 1938 var heimilað að löggilda menn til að annast niðurfjöfnun sjótjóna, og ber því að breyta 218. gr. sigll. í samræmi við það. En með því að óvist er, að jafnan verði náð til löggiltra manna til að annast niðurfjöfnunina, þykir rétt að hafa áfram heimild í lögum um, að fela megi starfið tveimur dómkvöddum mönnum, ef þess er ekki kostur að fá það löggiltum niðurfjöfnunarmanni í hendur.
Um 14. Ákvæði 221. gr. sigll. er látið haldast, að því er tekur til ábyrgðar á greiðslu sjótjónsframlaga af hálfu farms og annars góss í skipi. Hins vegar eru nú settar nýjar reglur í IX. kafla um ábyrgð útgerðarmanns vegna sjótjónsframlaga af hálfu skips og farmgjalds. Er 1. mgr. orðuð í samræmi við það.
Um 15. Þarfnast ekki skýringar.

Um 9. gr.

- Í þessari gr. er getið breytinga á ákvæðum níunda kapitula siglingalaganna, um tjón af árekstri.
Um 1. Í 5. gr. laga nr. 56 23. júní 1932, um ráðstafanir til öryggis við siglingar, er svo mælt, að setja skuli í tilskipun ákvæði um, hverjar varúðarreglur skuli hafa á islensku skipi til þess að forðast árekstur milli skipa. Með skírskotun til þeirrar greinar hefur verið sett tilskipun nr. 47 7. júlí 1953, um reglur til að koma í veg fyrir árekstra á sjó. Er því óþarft að hafa ákvæði 224. gr. sigll. lengur í þeim lögum.
Um 2. Ákvæði 2. mgr. 225. gr. sigll. er nú óþarft orðið, þar sem nýrri og fyllri ákvæði um sama efni hafa verið sett í 264. gr. alm. hegningarlaga, nr. 19. 12. febr. 1940. Ákvæði um hámark bóta í nefndri gr. sigll. er nú einnig fyrir löngu úrelt orðið.
Um 3. Um ábyrgð útgerðarmanns á skaðabótum vegna tjóns af árekstri eru nú ákvæði í 11. gr. frv., sem verður IX. kafli laganna. Þessi gr. á því að falla niður.

Um 10. gr.

- Breytingar þær, sem nefndin leggur til að gerðar séu á 10. kapitula siglingalaganna, um björgun, eru smávægilegar. Lagt er til, að síðasta mgr. 229. gr. falli niður, þar sem hennar er engin þörf. Þá verður og að breyta ákvæðum sömu gr. um ábyrgð útgerðarmanns á greiðslu björgunarlauna, með því að ákvæði um ábyrgðina eru sett í 11. gr. frv. (sem verður IX. kafli).
Á síðasta Alþingi lá fyrir frv. til laga um breytingu á 2. mgr. 233. gr. sigll. (Ed. þskj. 251, flm. Eggert Þorsteinsson). Er þar lagt til, að lækkaður verði nokkuð hlutur útgerðarmanns í björgunarlaunum, þegar gufuskip bjargar, að hlutur skipstjóra

lækki til mikilla muna og að hlut skipshafnar skuli skipt milli hennar að rétttri til-
tölu við tekjur manna á skipinu næsta mánuð á undan björgun, í stað rétrar til-
tölu við kaup manna á skipi, svo sem nú er.

Í tilefni af framkomu þessa frumvarps og rökstuddri dagskrá í sambandi við
það hefur sjávarútvegsmálaráðherra æskt þess, að nefndin athugaði sérstaklega á-
kvæði 233. gr. um skiptingu björgunarlauna.

Í greinargerð nefnds frumvarps er tekið fram, að eftir gildandi lögum hafi
„skipstjóri helming þess hluta, er til skipshafnarinnar gengur, og síðan aftur sinn
hluta, miðað við kaup, af því, sem endanlega skiptist á milli skipshafnar“. Hvort
sem dæmi kunna að vera til slíkrar skiptingar eða ekki, þá er hér ekki um réttan
skilning á lögnum að ræða. Samkvæmt 233. gr. sigll. á skipstjóri helming þess, sem
eftir verður, þegar útgerðarmaður hefur fengið sinn hlut, en hinn helmingurinn
skiptist milli skipshafnarinnar, og er skipstjóri ekki þar með talinn. Á hann ekki
rétt til neins hluta af þeim helmingi.

Með öllum þjóðum og svo lengi sem til er vitað hefur þóknun til þeirra, sem
bjargað hafa skipi úr yfirvofandi háska, verið að miklum mun hærri en nema mundi
launum fyrir starfstíma þann, sem til björgunar hefur gengið. Til þess liggja ýmsar
ástæður, en einna veigamest munu þau rök vera, að fyrirheit um há björgunarlaun
hafa í sér fólagna mikla hvatningu fyrir sjófarendur til að koma nauðstöddum skip-
um til hjálpar. Að vísu munu flestir leggja sig fram um að bjarga mannlífum án
tillits til gróðavonar. En hvort tveggja er, að ekki eru allir menn eins gerðir og að
oft er eftir að bjarga miklum verðmætum, skipi og farmi, og koma þeim til hafnar,
þó að menn séu ekki lengur í hættu. Það er almenn reynsla, forn og ný, að von
um há björgunarlaun hefur mjög örvandi áhrif á björgunarstarfsemi. Björgunar-
launin skapa því sjófarendum aukið öryggi. Nú mætti ætla, að þessi rök fyrir
upphæð björgunarlauna komi ekki beint við reglum um skiptingu þeirra, en þó er
svo, að náð samband er þar á milli. Hvatningunni er fyrst og fremst beint að
þeim, sem tekur ákvörðun um, hvort fara skuli nauðstöddu skipi til hjálpar eða
ekki, þ. e. skipstjóranum. Með því að draga mjög úr hagnaðarvon hans er einnig
dregið úr áhrifum þeirrar hvatningar. Þegar ákvæði hafa verið sett í siglinga-
löggjöf þjóða um skiptingu björgunarlauna, hefur þetta verið haft í huga og hlut-
ur skipstjóra verið hafður sérstaklega riflegur vegna þess, að það mundi stuðla að
auknu öryggi í siglingum. Þegar svo jafnframt er tekið tillit til hinnar miklu ábyrgð-
ar, sem á skipstjóra hvílir gagnvart skipshöfn, skipi og farmi, og að hann verður
oft án umhugsunartíma að taka ákvarðanir um hættulegar björgunaraðgerðir, þá
virðist auðsætt, að hlutur hans í björgunarlaunum eigi að vera að miklum mun
hærri en annarra manna á skipi, án þess þó að nokkuð sé úr verðleikum þeirra
skipverja dregið, sem með hættu fyrir líf og limi vinna að björgunarstarfi.

Að því er snertir hluta útgerðarmanns í björgunarlaunum, þá er á það að lita,
að björgunin fer fram í sambandi við atvinnurekstur hans. Hann leggur til skipið
með þeim kostnaði, sem því fylgir. Oft kann skipið að vera lagt í hættu, auk þess
sem það kemur fyrir, að skip reynist við drátt á öðru skipi og verður ekki jafn-
gott eftir. Þá hefur björgunarstarfið oft í för með sér töf fyrir skipið og önnur
truflandi áhrif á atvinnurekstur útgerðarmanns.

Þegar ákveðinn er hlutur skipshafnar, hefur einkum verið til þess litið, að
henni kann að hafa verið stofnað í hættu í heild, auk þess sem björgunarstarfið
getur haft í för með sér sérstaka hættu fyrir einstaka menn, sem að því vinna.
Einnig er tekið tillit til þess, að björgunarstarf eykur vinnu og erfiði skipverja
fram yfir það, sem þeim hefði borið skylda til eftir starfssamningi. Ekki hefur þótt
unnt að miða skiptingu milli skipshafnar hverju sinni við það, hvað hver ein-
stakur skipverji kann að hafa af höndum innt í sambandi við björgunarstarfið eða
hvort einstakir menn hafi lagt sig í meiri hættu en aðrir. Í siglingalögum hefur
hvarvetna verið sett sams konar regla fyrir alla skipshöfnina og þá miðað við
laun manna á skipi. Þar eiga að sjálfsögðu ekki einungis að koma til greina til-

teknar krónuupphæðir, heldur einnig öll þau hlunnindi, sem ráðningarsamningi fylgja, þar á meðal t. d. aflaverðlaun á fiskiskipum. Hins vegar hefur hvergi verið reiknað með óvissum aukatekjum, sem fara eftir tilviljun, en ekki neinni fastri reglu.

Hér hefur verið gerð grein fyrir því í aðalatriðum, hvaða sjónarmið hafa verið látin ráða skiptingu björgunarlauna í siglingalöggjöf þjóða. Við athugun á þeim hefur nefndin ekki séð ástæðu til að víkja frá núgildandi reglum, sem eru í samræmi við það, sem aðrar þjóðir og okkur skyldar hafa í sínum lögum, enda hafa þær látið þessi ákvæði haldast óbreytt þrátt fyrir nýlega endurskoðun laganna.

Um 11. gr.

Ákvæði þau, sem tekin eru upp í þessa grein (sem verður IX. kafli), eru nýmæli. Er hér að finna þýðingarmestu breytingarnar, sem lagt er til í frv. þessu að gerðar séu á siglingalögunum.

Í rétti flestra siglingaþjóða hefur tíðkamt um langan aldur, að takmörkuð væri ábyrgð útgerðarmanna á ýmsum kröfum, sem stofnast í ferð skips. Stafar það bæði af því, að skipaútgerð er áhættusamur atvinnurekstur og að útgerðarmaður getur yfirleitt ekki sjálfur haft hönd í bagga um stofnun þeirra skuldbindinga, sem á kunna að falla, heldur á þar mest undir öðrum.

Takmörkun á ábyrgð útgerðarmanns hefur verið gerð með mismunandi hætti í löggjöf ýmissa þjóða. Hafa þar einkum þrjár aðferðir komið við sögu.

Í enskum rétti hefur útgerðarmaður verið látinn bera persónulega ábyrgð með öllum eignum sínum í ríkara mæli en tíðkamt hefur víðast annars staðar. Ábyrgð hans á skaðabótakröfum hefur þó verið takmörkuð við tiltekið hámark á fjárhæð kröfunnar, þ. e. ábyrgð hans hefur ekki farið fram úr 8 sterlingspundum gullmyntar fyrir hverja rúmlest skipsins. Þó hefur ábyrgð numið 15 sterlingspundum fyrir rúmlest hverja, þegar bæta skal lífs- eða líkamstjón.

Í Frakklandi var reglan sú, að útgerðarmaður bar persónulega ábyrgð með öllum eignum sínum. En honum var veittur réttur til að framselja skip og farmgjald til lúkningsar á sjókröfum, og þurfti hann þá ekki meira að greiða. Frakkland hefur nú horfið frá þessari reglu (abandonreglunni).

Í norrænum rétti og þýzkum var takmörkun ábyrgðar framkvæmd á þann hátt, að kröfuhafi gat aðeins gengið að tilteknum eignum útgerðarmanns, venjulega skipi og farmgjaldi, til fullnægju á kröfu sinni. Gilti þetta þó ekki um allar kröfur, sem í ferð skipsins stofnuðust, t. d. ekki launakröfur skipstjóra og skipshafnar. Þessi takmörkun á ábyrgðinni var við það miðuð, að útgerðarmanni bæri ekki að greiða kröfurnar af öðrum eignum en þeim, sem hann legði í hættu á sjónum. Ef þessar eignir voru ekki fyrir hendi, glataði kröfuhafi yfirleitt kröfu sinni. Til uppbótar fyrir takmörkunina fékk kröfuhafi hins vegar betri rétt en aðrir lánardrottnar útgerðarmannsins til eigna þeirra, sem ábyrgzt var með, þ. e. hann fékk sérstaklega réttháan veðrétt í þeim, svonefnt sjóveð. Þessi regla gildir enn hér á landi samkvæmt siglingalögunum.

Það hefur reynzt óheppilegt í samskiptum þjóða, að mismunandi reglur hafa gilt með þeim á þessu sviði. Af því tilefni var gerð alþjóðasamþykkt í Brüssel 25. ágúst 1924 um takmörkun á ábyrgð útgerðarmanna. Þar varð niðurstaðan sú, að gerð var málamiðlun milli ensku og þýzk-norrænu reglnanna. Útgerðarmaður skyldi bera ábyrgð á sjókröfum með öllum eignum sínum á sjó og landi, en þó takmarkaða með tvennum hætti. Annars vegar skyldi ábyrgð ekki fara fram úr verði skips og farmgjalds (þar höfð hliðsjón af þýzk-norrænu reglunni), og hins vegar skyldi útgerðarmaður geta leyst sig að fullu með því að leggja fram fjárhæð, sem næmi 8 sterlingspundum gullmyntar fyrir hverja rúmlest skips, en þó 16 sterlingspund, ef bæta skyldi manntjón (enska reglan). Hafði útgerðarmaður valrétt um, hvorri reglunni hann vildi beita fyrir sig.

Með nýrri alþjóðasamþykkt í Brüssel 10. apríl 1926 var síðan ákveðið, að tilteknar kröfur skyldu hafa sjóveðrétt í skipi og farmgjaldi (þýzk-norræna reglan).

Eins og fyrr hefur verið getið, hafa Norðurlöndin Danmörk, Finnland, Noregur og Svíþjóð gerzt aðilar að báðum alþjóðasamþykktunum, frá 25. ágúst 1924 og 10. apríl 1926. Breyttu þau einnig lögum sínum til samræmis við þær á árunum 1928 og 1929.

Höfuðástæðan til þess, að horfið var frá því að takmarka ábyrgðina með þeim hætti, að kröfuhafi ætti aðeins aðgang að skipi og farmgjaldi, en ekki öðrum eignum útgerðarmanns, var sú, að nú á tímum hafa útgerðarmenn almennt váttryggt sig fyrir tjóni, sem verður í ferð skips. Það væri hins vegar ósanngjarnt, að kröfuhafi glataði með öllu kröfu sinni, þegar skip ferst eða laskast, en útgerðarmaður sæti uppi með váttryggingarféð og auðgaðist þannig á kostnað kröfuhafanna. Á hinn bóginn mun ekki hafa verið talið fært að láta sjóveð almennt ná til váttryggingarfjárins. Til þess að slíkt fyrirkomulag gæti náð tilgangi sínum, þyrfti að lögleiða almenna skylduváttryggingu skipa, en það mun víða erlendis talið óframkvæmanlegt. Önnur ástæða til þess, að horfið var frá ofangreindri reglu, var sú, að þegar tjón hefur orðið á skipi, hefur viðgerð á því orðið til þess að auka ábyrgð útgerðarmanns á kröfum, sem til urðu við tjónið eða fyrr höfðu stofnast.

Nefndin hefur bæði með tilliti til framangreindra efnisástæðna og þess, að heppilegt er að samræma íslenzkan rétt löggjöf Norðurlanda og fleiri þjóða á þessu sviði, orðið sammála um að leggja til, að þessi nýju ákvæði um takmarkaða ábyrgð útgerðarmanna verði lögleidd hér, þó með þeirri breytingu, að takmörkun verði eingöngu miðuð við verð skips og farmgjalds (og tvöfalda þá fjárhæð, þegar um tjón á mönnum er að ræða), en að ekki sé tekin upp reglan um takmörkun miðað við 8 sterlingspund fyrir rúmlest, eða samsvarandi upphæð í íslenskum krónum. Í stað þess að miða við farmgjald, eins og það kann að vera hverju sinni, er sett sú regla, að það skuli ávallt teljast 10% af skipsverðinu.

Verði þessi nýja regla um takmörkun ábyrgðar lögleidd, leiðir að sjálfsgöðu af því, að útgerðarmenn munu hafa skip sín váttryggt sem ábyrgðinni svarar. Almennt munu og skip vera váttryggt fyrir fullu verði þeirra, eins og gert er ráð fyrir að það verði metið eftir ákvæðum þessa kafla. Einnig munu vera farnar að tíðkast sérstakar váttryggingar fyrir tjóni á mönnum, sem útgerðarmaður kann að bera ábyrgð á.

Um 1. (205. gr.). Í 1. mgr. eru taldar upp þær kröfur, sem útgerðarmaður ábyrgist takmarkaðri ábyrgð. Að gerður er greinarmunur á bótakröfum vegna tjóns á mönnum eftir því, hvort þeir vinna í þágu skips eða ekki (sbr. 1. og 2. tölulið), á sér aðeins sögulegar rætur, en skiptir að öðru leyti ekki máli. Um kröfur eftir 3. tölulið skal þess getið, að eftir 4. tölulið 236. gr. sigll. er ábyrgð útgerðarmanns takmörkuð á kröfum út af vanefndum á samningum, sem hann gerði sjálfur eða fékk öðrum umboð til og skipstjóra var skylt að annast efndir á. Hér (í 3. tölulið) er þessi kröfuflokkur þrengdur þannig, að ábyrgð útgerðarmanns verður því aðeins takmörkuð, að vanefnd stafi af yfirsjónum við stjórnþök skips (þ. e. vegna „autiskrar“ yfirsjóunar).

Í 2. mgr. er látin haldast sú regla, sem nú gildir, sbr. 2. málslíð 2. mgr. 12. gr. sigll., að ábyrgð útgerðarmanns á kröfum út af starfssamningum við menn, sem vinna í þágu skips, er ótakmörkuð. Hins vegar er nýmæli, að krafa vegna yfirsjóna útgerðarmanns sjálfs verði takmörkuð, þegar hann er jafnframt skipstjóri og tjón verður vegna mistaka hans við stjórnþök skips.

Um 2. (206 gr.). Visast til þess, sem almennt er sagt um 11. gr. hér að framan.

Um 3. (207. gr.). Þegar finna skal fjárhæð þá, sem útgerðarmaður ber ábyrgð með, skal leggja verð skipsins til grundvallar. Samkvæmt 3. tölulið er það aðalregla, að ákveða skal verð skipsins eftir ástandi þess við lok ferðar. Ákvæði 1. og 2. töluliðar eru undantekningar frá þeirri reglu.

Um 4. (208. gr.). Eins og fyrr var greint, koma þau 10%, sem leggja skal við

verð skips samkvæmt a-lið, í stað farmgjalds. Að bæta ber við þeim kröfum, sem í b-lið greinir, stafar af því, að skip hefur rýrnað í verði, eftir að ferð hófst, sem svarar þeim fjárhæðum.

Um 5. (209. gr.). Um röð sjóveða, sem vísað er til, sjá 1. og 3. tölulið 12. gr. frv.

Um 6. (210. gr.). Þarfnast ekki skýringar.

Um 7. (211. gr.). Ákvæði þessarar gr. er sett með það fyrir augum, að reikningskil muni taka skemmri tíma, ef niðurlagsákvæði sjóveðs er falið að annast það, heldur en vera mundi, ef hver kröfuhafi yrði að fara með mál sitt fyrir dómstóla.

Um 8. (212. gr.). Ákvæði þetta er sett í þágu útgerðarmanns. Kröfuhafar þeir, sem ekki stóðu sjálfir að því að fá tryggingu setta, verða að tilkynna þeim, sem tryggingu varðveitir eða gengið hefur í ábyrgð fyrir greiðslu, um kröfu sína og að hann vilji láta tryggingu ná til hennar.

Um 9. (213. gr.). Um svipaða reglu í núgildandi rétti sjá 242. gr. sigll.

Um 10. (214. gr.). Dómara er aðeins heimilt, en ekki skylt, að fresta lögsókn, þegar svo stendur á, sem hér segir. Frestun mundi því ekki verða leyfð, ef ætla mætti, að kröfuhafa gæti stafað tjón af því.

Um 11. (215. gr.). Það verður að vera skýringaratriði hverju sinni, hvort og að hverju leyti beitt skuli reglum um takmarkaða ábyrgð, þegar svo stendur á sem hér er sagt.

Um 12. gr.

Um tildrög þess, að 11. kapituli siglingalaganna hefur verið umsaminn í heild, vísast til umsagnar um 11. gr. hér að framan.

Um 1. (216. gr.). Greinin samsvarar 236. gr. sigll.

Í 1. tölulið eru greind opinber gjöld, sem á skipi hvíla, sbr. 235. gr. sigll. Að öðru leyti er hér talinn kostnaður, sem stendur beint í sambandi við nauðungarsölu skips í þágu lánardrottna í heild.

2. töluliður samsvarar 2. tölulið 236. gr. sigll.

Í 3. tölulið koma kröfur, sem nú eru í 1. og 3. tölulið 236. gr. sigll. Hafnsögu-mannskaup, sem þar greinir í 1. tölulið, mundi nú falla undir 1. tölulið væntanlegrar 216. gr.

Í 4. tölulið koma skaðabótakröfur, sem nú eru taldar í 4. tölulið 236. gr. sigll.

Í 5. tölulið eru einnig kröfur, sem nú hafa sjóveðrétt samkvæmt 4. tölulið 236. gr. sigll. 2. mgr. þessa töluliðs samsvarar 2. gr. í lögum nr. 30 1. febr. 1936.

Í 6. tölulið eru kröfur, sem stafa af hirðuleysi skipstjóra og mundu því nú hafa sjóveðrétt eftir 4. tölulið 236. gr. sigll.

Um 2. (217. gr.). Ákvæði 1. og 2. mgr. samsvara ákvæðum í 2. mgr. 236. gr. og 238. gr. sigll. Hins vegar er 3. mgr. nýmæli. Í 4. mgr. eru tekin upp fyrir-mæli úr 1. gr. laga nr. 30 1. febr. 1936 og niðurlagsákvæði 238. gr. sigll.

Um 3. (218. gr.). Um fyrra málslið 1. mgr. sbr. 235. gr. sigll. 2. málsliður 1. mgr. er nýmæli.

Um 2. og 3. mgr. sbr. 237. gr. sigll.

Um 4. (219. gr.). Sbr. 239. gr. sigll.

Um 5. (220. gr.). Ákvæði þetta leiðir af reglum um takmarkaða ábyrgð í IX. kafla.

Um 6. (221. gr.). Í 1. mgr. er regla, sem nú leiðir af 240. gr. sigll. samkvæmt gagnályktun. Ákvæði 2. mgr. er nýmæli.

Um 7. (222. gr.). Sbr. 240. gr. sigll.

Um 8. (223. gr.). Sbr. 241. gr. sigll.

Um 9. (224. gr.). Þetta ákvæði samsvarar 243. gr. sigll., en er að sumu leyti fyllra.

Um 10. (225. gr.). Sbr. 244. gr. sigll.

Um 11. (226. gr.). Sbr. 245. gr. sigll.

Um 12. (227. gr.). Sbr. 246. gr. sigll.

Um 13. (228. gr.). Sbr. 247. gr. sigll.

Um 14. (229. gr.). Sbr. 248. gr. sigll.

Um 15. (230. gr.). Sbr. 249. gr. sigll.

Um 16. (231. gr.). Sbr. 250. gr. sigll.

Um 17. (232. gr.). Hér eru ákvæði um fyrningu á sjóveðrétti, sem svarar með nokkrum breytingum til 251. gr. sigll.

Um 18. (233. gr.). Hér eru ákvæði um fyrningu á ýmsum kröfum, sem útgerðarmaður ábyrgist persónulega, en takmarkað samkvæmt ákvæðum væntanlegs IX. kafla.

Um 13. gr.

Margar greinar 12. kapitula siglingalaganna, um yfirsjónir skipstjóra og skipverja við skyldustörf þeirra o. fl., hafa verið felldar úr gildi með sjómannaögunum, nr. 41 19. maí 1930.

Um 1. (234. gr.). Sbr. 254. gr. sigll., eins og henni var breytt með 4. gr. laga nr. 40 19. maí 1930.

Um 2. (235. gr.). Sbr. 1. mgr. 255. gr. sigll., eins og henni var breytt með 5. gr. laga nr. 40 19. maí 1940. 2. mgr. 255. gr. er felld niður, þar sem 158. og 162. gr. alm. hegningarlaga, nr. 19 12. febr. 1940, hafa nú að geyma viðurlög við þeim brotum, sem um ræðir í nefndri mgr.

Um 3. (236. gr.). Sbr. 263. gr. sigll.

Um 4. (237. gr.). Sbr. 256. gr. sigll.

Um 5. (238. gr.). Sbr. 262. gr. sigll.

Um 6. (239. gr.). Sbr. 261. gr. sigll. og 264. gr. þeirra, eins og henni er breytt með 6. gr. laga nr. 40 19. maí 1940.

Samkvæmt 2. mgr. er lagt á vald dómstóla, svo sem nú er, að ákveða, hvort skipstjóri skuli sviptur rétti til skipstjórastarfa eingöngu eða jafnframt rétti til að gegna stýrimannsstörfum.

Um 7. (240. gr.). Hér er almennt ákvæði um refsingu fyrir þau skyldubrot skipstjóra, sem ekki eru talin sérstaklega í öðrum greinum þessa kafla. Falla hér undir m. a. brot, sem nú eru sérstaklega greind í 258., 259. og 260. gr. sigll., en þær greinar falla nú niður.

Um 8. (241. gr.). Sbr. 278. gr. sigll.

Um 9. (242. gr.). Sbr. 279. gr. sigll., eins og henni er breytt með 7. gr. laga nr. 40 19. maí 1930.