

Ed.

47. Frumvarp til laga

[45. mál]

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

(Lagt fyrir Alþingi á 88. löggjafarþingi, 1967.)

1. gr.

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

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

2. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.

Ríkisstjórnin hefur að athuguðu máli talið æskilegt, að Ísland gerist aðili að alþjóðasamþykkt þeirri, sem um ræðir í frumvarpinu. Hafa ýmsar þjóðir, þar á meðal Norðurlöndin Danmörk, Finnland, Noregur og Svíþjóð, gerzt aðilar að samþykktinni og breytt siglingalögum sínum til samræmis við ákvæði hennar. Frumvarp þetta var lagt fyrir síðasta Alþingi en hlaut þar ekki fullnaðarafgreiðslu. Er það því lagt aftur fram, án nokkurra breytinga.

Um samþykktina og breytingar þær á núgildandi siglingalöggjöf, sem hún mundi hafa í för með sér, vísast til greinargerðar fyrir frumvarpi til breytingar á siglingalögum, nr. 66 31. des. 1963, sem lagt verður fyrir Alþingi samtímis frumvarpi þessu.

Orðalag fyrirvara:

THE GOVERNMENT OF ICELAND

reserves the right:

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

Fylgiskjal.

ALÞJÓÐASAMNINGUR
um takmörkun ábyrgðar
útgerðarmanna.

Ríki þau, sem aðilar eru að samningi þessum, hafa komið sér saman um að æskilegt sé að ákvarða með samningi tiltekna samræmdar reglur um takmörkun ábyrgðar útgerðarmanna hafskipa og

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

The High Contracting Parties,
Having recognised the desirability of
determining by agreement certain uni-
form rules relating to the limitation of
the liability of owners of sea-going ships;

hafa því ákveðið að gera milliríkjasamning í þessu skyni. Hafa þau fallizt á það, er hér fer á eftir:

1. gr.

1. Heimilt er útgerðarmanni hafskips að takmarka ábyrgð sína í samræmi við ákvæði 3. greinar samnings þessa að því er varðar kröfur, er uppi kunna að vera hafðar út af eftirtöldum tilvikum, nema tilvik það, er kröfu olli, hafi gerzt sakir persónulegra mistaka útgerðarmanns:
 - a. Líftjón eða áverki á manni, er fluttur er með skipinu, svo og tjón eða skemmdir á innanborðs verðmætum;
 - b. Líftjón eða áverki á öðrum mönnum, hvort heldur verður á landi eða sjó, svo og tjón eða skemmdir á öðrum eignum eða brot á hvers konar réttindum, er orsakast af aðgerðum, vanrækslu eða aðgerðarleysi hvers þess manns um borð, sem útgerðarmaður er ábyrgðarskyldur fyrir eða af aðgerðum, vanrækslu eða aðgerðarleysi hvers þess manns utan skips, sem útgerðarmaður er ábyrgðarskyldur fyrir. Þó ber útgerðarmanni einungis réttur til takmörkunar á ábyrgð vegna aðgerða, vanrækslu eða aðgerðarleysis hinna síðastnefndu, þegar verknaður þeirra eða aðgerðaleysi verður í stjórn skips eða starfrækslu, við fermingu, flutning eða affermingu farms, eða við komu farþega um borð, flutning þeirra eða landgöngu.
 - c. Skuldbindingar eða ábyrgð, er á útgerðarmanni hvíla samkvæmt hvers konar lögum um að fjarlægja flök, og upp kunna að koma í sambandi við að hefja eða eyðileggja skip, er sokkið hefur, strandað eða verið yfirgefið (ásamt því, er um borð kann að vera í slíku skipi) og skuldbindingar eða ábyrgð, er upp kunna að koma vegna skemmda á hafnarvirkjum, skipakvíum eða skipaskurðum (skipaleiðum innanlands).

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

Article 1.

- 1) The owner of a sea-going ship may limit his liability in accordance with Article 3 of this Convention in respect of claims arising from any of the following occurrences, unless the occurrence giving rise to the claim resulted from the actual fault or privity of the owner:
 - a) loss of life of, or personal injury to, any person being carried in the ship, and loss of, or damage to, any property on board the ship;
 - b) loss of life of, or personal injury to, any other person, whether on land or on water, loss of or damage to any other property or infringement of any rights caused by the act, neglect or default of any person on board the ship for whose act, neglect or default the owner is responsible or any person not on board the ship for whose act, neglect or default the owner is responsible: Provided however that in regard to the act, neglect or default of this last class of person, the owner shall only be entitled to limit his liability when the act, neglect or default is one which occurs in the navigation or the management of the ship or in the loading, carriage or discharge of its cargo or in the embarkation, carriage or disembarkation of its passengers;
 - c) any obligation or liability imposed by any law relating to the removal of wreck and arising from or in connection with the raising, removal or destruction of any ship which is sunk, stranded or abandoned (including anything which may be on board such ship) and any obligation or liability arising out of damage caused to harbour works, basins and navigable waterways.

2. Í samningi þessum skal orðið „áverka-kröfur“ merkja kröfur, er uppi eru hafðar vegna líftjóns eða áverka, og orðið „eignakröfur“ allar aðrar kröfur, sem um getur í 1. málslíð þessarar greinar.
 3. Rétt skal útgerðarmanni að takmarka ábyrgð sína í þeim tilvikum, er getur í 1. málslíð þessarar greinar, enda þótt ábyrgðin rísi, þrátt fyrir það, þótt eigi verði sannað að valdið hafi vanræksla eigenda eða þeirra, er hann ber ábyrgð á, sakir eigna, eignahalds, vörzlu eða umráða yfir skipinu.
 4. Ekkert af ákvæðum þessarar greinar snertir:
 - a. kröfur fyrir björgun eða kröfur vegna hluta í niðurjöfnun á sameiginlegu sjóttjóni;
 - b. kröfur af hálfu skipstjóra, skipsmanna, starfsmanna eiganda um borð í skipinu eða starfsmanna eiganda er skyldum hafa að gegna í sambandi við skipið, svo og kröfur erfingja þeirra umboðsmanna eða framfærsluþega, þegar útgerðarmanni ber ekki réttur til að takmarka ábyrgð varðandi slíkar kröfur samkvæmt gildandi lögum um starfssamninga milli útgerðarmanns og slíkra starfsmanna eða þegar honum ber, lögum samkvæmt, einungis réttur til að takmarka ábyrgð sína við hærri upphæð en ráð er fyrir gert í 3. grein samnings þessa.
 5. Nú ber útgerðarmanni réttur til þess að hafa uppi kröfu á hendur kröfuhafa, er rísa kann af sama tilvik, og skal jafna þær kröfur, enda ná ákvæði samnings þessa eingöngu til mismunans á kröfunum, ef nokkur verður.
 6. Dómstólanna er að ákveða, á hverjum sönnunarskylda hvílir, að því er tekur til þess, hvort tilvik það, er til kröfugerðar hefur leitt, varð vegna mistaka útgerðarmanns.
 7. Þó að útgerðarmaður áskilji sér takmörkun ábyrgðar, ber ekki að skoða slíkt sem viðurkenningu á ábyrgð.
- 2) In the present Convention the expression „personal claims“ means claims resulting from loss of life and personal injury; the expression „property claims“ means all other claims set out in paragraph 1) of this Article.
 - 3) An owner shall be entitled to limit his liability in the cases set out in paragraph 1) of this Article even in cases where his liability arises, without proof of negligence on the part of the owner or of persons for whose conduct he is responsible, by reason of his ownership, possession, custody or control of the ship.
 - 4) Nothing in this Article shall apply:
 - a) to claims for salvage or to claims for contribution in general average;
 - b) to claims by the Master, by members of the crew, by any servants of the owner on board the ship or by servants of the owner whose duties are connected with the ship, including the claims of their heirs, personal representatives or dependents, if under the law governing the contract of service between the owner and such servants the owner is not entitled to limit his liability in respect of such claims or if he is by such law only permitted to limit his liability to an amount greater than that provided for in Article 3 of this Convention.
 - 5) If the owner of a ship is entitled to make a claim against a claimant arising out of the same occurrence, their respective claims shall be set off against each other and the provisions of this Convention shall only apply to the balance, if any.
 - 6) The question upon whom lies the burden of proving whether or not the occurrence giving rise to the claim resulted from the actual fault or privity of the owner shall be determined by the *lex fori*.
 - 7) The act of invoking limitation of liability shall not constitute an admission of liability.

2. gr.

1. Takmörkun ábyrgðar, svo sem fyrir er mælt um í 3. grein þessa samnings, skal ná til þess, er áverkakröfur og eignakröfur nema samanlagt, þær er rísa út af hverju sérstöku tilviki, og skal þá eigi hafa hliðsjón af kröfum, er risið hafa eða rísa kunna út af nokkru öðru sérstöku tilviki.
2. Nú nema samanlagðar kröfur út af einhverju sérstöku tilviki hærri upphæð en þeirri takmörkun ábyrgðar, sem fyrir er mælt um í 3. grein, og skoðast heildarupphæð, er ábyrgð er takmörkuð við, sem tiltekinn takmarkaður sjóður.
3. Þeim sjóði, sem þannig er til tekinn, skal einungis varið til greiðslu á kröfum, er koma undir takmörkun ábyrgðar.
4. Nú hefur sjóður þessi verið til tekinn og ber engum kröfuhafa nokkur réttur til aðgerða gegn öðrum eignum útgerðarmanns varðandi kröfur sínar á hendur sjóðnum, enda sé sá takmarkaði sjóður í rauninni tiltækur kröfuhafa til fullnægingar.

3. gr.

1. Þær upphæðir, sem útgerðarmanni ber réttur til að takmarka ábyrgð sína við samkvæmt 1. grein, eru:
 - a. hafi tilvikið einungis valdið tilkomu á eignakröfum, upphæð er nemur 1000 frönkum fyrir hverja smálest í rúmmáli skips;
 - b. hafi tilvikið einungis valdið áverkakröfum, upphæð er nemur 3 100 frönkum fyrir hverja smálest í rúmmáli skipsins;
 - c. hafi tilvikið valdið bæði áverka- og eignakröfum, upphæð er nemur 3 100 frönkum fyrir hverja smálest, og ber af því að verja upphæð, er nemur 2 100 frönkum fyrir hverja smálest eingöngu til lúkningar áverkakröfum, en hinni upphæðinni, er nemur 1000 frönkum fyrir hverja smálest, til lúkningar eignakröfum, þó þannig, að nægi ekki fyrri upphæðin til lúkningar á áverkakröfum að fullu, skal

Article 2.

- 1) The limit of liability prescribed by Article 3 of this Convention shall apply to the aggregate of personal claims and property claims which arise on any distinct occasion without regard to any claims which have arisen or may arise on any other distinct occasion.
- 2) When the aggregate of the claims which arise on any distinct occasion exceeds the limits of liability provided for by Article 3 the total sum representing such limits of liability may be constituted as one distinct limitation fund.
- 3) The fund thus constituted shall be available only for the payment of claims in respect of which limitation of liability can be invoked.
- 4) After the fund has been constituted, no claimant against the fund shall be entitled to exercise any right against any other assets of the shipowner in respect of his claim against the fund, if the limitation fund is actually available for the benefit of the claimant.

Article 3.

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

ögreiddur afgangur af slíkum kröfum koma til skipta ásamt eignakröfum úr síðari sjóðnum.

2. Í háðum hlutum sjóðsins ber að skipta milli kröfuhafa í hlutfalli við sannáðar upphæðir á kröfum þeirra.
 3. Nú hefur útgerðarmaður greitt einhverjar af kröfum þeim að öllu eða nokkru leyti, sem um getur í 1. lið 1. greinar, og fær hann sömu aðstöðu gagnvart sjóðnum og kröfuhafi sá, er hann hefur greitt, en einungis að svo miklu leyti sem kröfuhafi hefði getað öðlzt með rétti gegn honum, samkvæmt lögum þess lands, þar sem sjóðurinn er stofnaður.
 4. Nú sannar útgerðarmaður að sér kunnir síðar að bera skylda til að greiða að öllu eða einhverju leyti einhverjar af kröfum þeim, er um getur í 1. lið 1. greinar, og er dómstól eða öðru þar til bæru yfirvaldi í landi því, þar sem sjóðurinn er stofnaður, heimilt að leggja til hliðar fyrst um sinn hæfilega upphæð, svo að útgerðarmaður geti síðar meir komið fram kröfum sínum á hendur sjóðnum á þann hátt er fyrir er mælt í fyrirfarandi málslið.
 5. Þegar ákvarða skal takmörkun ábyrgðar útgerðarmanns samkvæmt ákvæðum þessarar greinar, telst skip vera 300 smálestir, þó að það sé minna.
 6. Franki sá, er um ræðir í þessari grein, er $65\frac{1}{2}$ — sextíu og fimm og hálf — milligrömm gulls, níu hundruð þúsundstu að skirleika. Upphæðum, sem greindar eru í 1. lið þessarar greinar, ber að breyta í gjaldeyri þess lands, þar sem takmörkunar er leitað, á grundvelli gengis þess gjaldeyris gagnvart framangreindri gulleiningu
- shall be appropriated to the payment of property claims: Provided however that in cases where the first portion is insufficient to pay the personal claims in full, the unpaid balance of such claims shall rank rateably with the property claims for payment against the second portion of the fund.
- 2) In each portion of the limitation fund the distribution among the claimants shall be made in proportion to the amounts of their established claims.
 - 3) If before the fund is distributed the owner has paid in whole or in part any of the claims set out in Article 1 paragraph 1), he shall pro tanto be placed in the same position in relation to the fund as the claimant whose claim he has paid, but only to the extent that the claimant whose claim he has paid would have had a right of recovery against him under the national law of the State where the fund has been constituted.
 - 4) Where the shipowner establishes that he may at a later date be compelled to pay in whole or in part any of the claims set out in Article 1 paragraph 1) the Court or other competent authority of the State where the fund has been constituted may order that a sufficient sum shall be provisionally set aside to enable the shipowner at such later date to enforce his claim against the fund in the manner set out in the preceding paragraph.
 - 5) For the purpose of ascertaining the limit of an owner's liability in accordance with the provisions of this Article the tonnage of a ship of less than 300 tons shall be deemed to be 300 tons.
 - 6) The franc mentioned in this Article shall be deemed to refer to a unit consisting of sixty five and a half milligrams of gold of millesimal fineness nine hundred. The amounts mentioned in paragraph 1) of this Article shall be converted into the national currency of the State in which limitation is sought on the

á þeim degi, er útgerðarmaður stofnar sjóðinn, annast greiðslu eða setur tryggingu, er samkvæmt lögum þess lands telst jafngildi greiðslu.

7. Rúmtak skipa skal í merkingu þessa samnings ákvarða sem hér segir:
- þegar um er að ræða eimskip eða önnur aflskip, skal reikna nettó rúmlestatölu að viðbætti þeirri tölu smálesta, er dregst frá brúttó rúmlestatölu vegna aflvélarpláss, til þess að finna nettó rúmlestatöluna;
 - þegar um önnur skip er að ræða, skal reikna nettó rúmlestatölu.

4. gr.

Án þess að í bága komi við ákvæði 3. greinar, 2. liðs, þessa samnings, fer um reglur varðandi stofnun og úthlutun úr takmörkunarsjóðnum (ef nokkrar eru), svo og um réttarreglur, eftir lögum þess lands, þar sem sjóðurinn er stofnaður.

5. gr.

1. Nú hefur útgerðarmaður heimild til að takmarka ábyrgð sina samkvæmt samningi þessum, en skipið eða annað skip hans eða eign sætt kyrrsetningu innan lögsögu samningsríkis eða fjárhæð eða önnur trygging verið sett til þess að afstýra kyrrsetningu, og er dómstól eða öðru bæru yfirvaldi ríkisins heimilt að úrskurða skip eða annað verðmæti eða framlagða tryggingu frjáls af kyrrsetningu, enda hafi útgerðarmaður sett fullnægjandi fjárhæð eða tryggingu að upphæð, er jafngildi ábyrgð hans allri, innan takmarka þeirra, sem hér greinir, og sé fjárhæðin eða tryggingin aðgengileg kröfuhöfum samkvæmt réttindum þeirra.
2. Nú hefur fjárhæð verið lögð fram eða önnur trygging sett samkvæmt ákvæðum 1. málslíðs:
 - a. í höfn, þar sem það tilvik varð, er olli kröfu;

basis of the value of that currency by reference to the unit defined above at the date on which the shipowner shall have constituted the limitation fund, made the payment or given a guarantee which under the law of that State is equivalent to such payment.

- 7) For the purpose of this convention tonnage shall be calculated as follows:
- in the case of steamships or other mechanically propelled ships there shall be taken the net tonnage with the addition of the amount deducted from the gross tonnage on account of engine room space for the purpose of ascertaining the net tonnage;
 - in the case of all other ships there shall be taken the net tonnage.

Article 4.

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

Article 5.

- 1) Whenever a shipowner is entitled to limit his liability under this Convention, and the ship or another ship or other property in the same ownership has been arrested within the jurisdiction of a Contracting State or bail or other security has been given to avoid arrest, the Court or other competent authority of such State may order the release of the ship or other property or of the security given if it is established that the shipowner has already given satisfactory bail or security in a sum equal to the full limit of his liability under this Convention and that the bail or other security so given is actually available for the benefit of the claimant in accordance with his rights.
- 2) Where, in circumstances mentioned in paragraph 1) of this Article, bail or other security has already been given:
 - a) at the port where the accident giving rise to the claim occurred;

- b. í fyrstu viðkomuhöfn eftir að slíkt tilvik varð, hafi það eigi orðið í höfn;
- c. í landgönguhöfn eða affermingar, sé um persónukröfu að ræða eða kröfu, er varðar farm;
- og ber dómstóli eða öðru bæru yfirvaldi að úrskurða lausn skipsins eða fjárhæðar eða annarrar tryggingar, er sett hefur verið, að höldnum ákvæðum 1. málslíðs þessarar greinar.
3. Ákvæði 1. og 2. málslíðs þessarar greinar skulu jafnframt gilda, þó að fjárhæð eða önnur trygging, sem sett hefur verið, sé lægri en hámark takmörkunar ábyrgðar samkvæmt samningi þessum, þó þannig, að fullnægjandi fjárhæð eða önnur trygging sé sett fyrir afganginum.
4. Nú hefur útgerðarmaður lagt fram fjárhæð eða sett aðra tryggingu að upphæð, er jafngildir að fullu takmarkaðri ábyrgð hans samkvæmt samningi þessum, og skal fjárhæð sú eða önnur trygging vera til reiðu til lúkningar öllum kröfum, er risið hafa út af tilteknu tilviki, er útgerðarmaður kann að mega takmarka ábyrgð sína við.
5. Um réttarreglur varðandi mál, er höfðuð eru samkvæmt ákvæðum samnings þessa og einnig um tíma-mörk, innan hverra höfða má slík mál og sækja þau, fer að lögum þess samningsríkis, þar sem mál er höfðað.
- b) at the first port of call after the accident if the accident did not occur in a port;
- c) at the port of disembarkation or discharge if the claim is a personal claim or relates to damage to cargo;
- the Court or other competent authority shall order the release of the ship or the bail or other security given, subject to the conditions set forth in paragraph 1) of this Article.
- 3) The provisions of paragraphs 1) and 2) of this Article shall apply likewise if the bail or other security already given is in a sum less than the full limit of liability under this Convention: Provided that satisfactory bail or other security is given for the balance.
- 4) When the shipowner has given bail or other security in a sum equal to the full limit of his liability under this Convention such bail or other security shall be available for the payment of all claims arising on a distinct occasion and in respect of which the shipowner may limit his liability.
- 5) Questions of procedure relating to actions brought under the provisions of this Convention and also the time limit within which such actions shall be brought or prosecuted shall be decided in accordance with the national law of the Contracting State in which the action takes place.

6. gr.

1. Í samningi þessum nær ábyrgð útgerðarmanns einnig til ábyrgðar skipsins sjálfs.
2. Að höldnum ákvæðum 3. liðs þessarar greinar, ná ákvæði samnings þessa til leigutaka, framkvæmdastjóra og þess, er skipið rekur, einnig til skipstjóra, skipshafnar og annarra starfsmanna útgerðarmanns, leigutaka, framkvæmdastjóra eða þess, er skipið rekur, þegar þeir eru að störfum, sem þeir eru ráðnir til, allt á sama hátt og þau gilda um útgerðarmann
- Article 6.
- 1) In this Convention the liability of the shipowner includes the liability of the ship herself.
- 2) Subject to paragraph 3) of this Article, the provisions of this Convention shall apply to the charterer, manager and operator of the ship, and to the master, members of the crew and other servants of the owner, charterer, manager or operator acting in the course of their employment, in the same way as they apply to an owner himself: Provided that the total limits

sjálfan; þó skal hámark takmarkaðrar ábyrgðar útgerðarmanns og slíkra manna annarra eigi fara fram úr upphæðum þeim, er ákvarðaðar eru í samræmi við 3. grein samnings þessa, að því er varðar áverkakröfur og eignakröfur, er upp koma út af tilteknu tilviki.

3. Nú er mál höfðað gegn skipstjóra eða skipsmanni, og mega þeir takmarka ábyrgð sína enda þótt tilvik það, er kröfu olli, hafi gerzt af mistökum eða vanrækslu eins þeirra eða margra. En sé skipstjóri eða skipsmaður jafnframt útgerðarmaður, meðútgerðarmaður, leigutaki, framkvæmdastjóri skipsins eða sá, er rekur það, gilda ákvæði þessa málsliðs eingöngu þegar verknaður, vanræksla eða aðgæzluleysi það, er um ræðir, var verknaður, vanræksla eða aðgæzluleysi, er sá drýgði í stöðu sinni sem skipstjóri eða skipsmaður.

7. gr.

Ákvæði samnings þessa skulu gilda hvenær sem útgerðarmaður eða hver annar, sem samkvæmt ákvæðum 6. greinar nýtur sömu réttinda og útgerðarmaður, takmarkar eða hefst handa um að takmarka ábyrgð sína fyrir rétti í samningsríki eða reynir að fá aflétt kyrrsetningu skips eða annars verðmætis, er kyrrsett hefur verið, eða fjárhæð eða annarri tryggingu, er sett hefur verið innan lögsagnar samningsríkis.

Þó ber öllum samningsríkjum réttur til að svipta ríki, sem eigi eru samningsaðilar, að nokkru eða öllu leyti réttindum þeim, er samningur þessi veitir, og gildir hið sama um alla menn, er á þeim tíma er þeir vilja takmarka ábyrgð sína eða forða kyrrsetningu skips eða annarra verðmæta eða fjárhæð eða annarri tryggingu í samræmi við 5. grein, samnings þessa, séu þeir eigi búsettir í samningsríkinu eða hafi þar sinn meginviðskiptarekstur, svo og um skip, er sótt er um takmörkun ábyrgðar vegna eða forða skal frá kyrrsetningu, nema það sigli á þeim tíma, er að framan er tiltekinn, undir fána samningsríkis.

of liability of the owner and all such other persons in respect of personal claims and property claims arising on a distinct occasion shall not exceed the amounts determined in accordance with Article 3 of this Convention.

- 3) When actions are brought against the master or against members of the crew such persons may limit their liability even if the occurrence which gives rise to the claims resulted from the actual fault or privity of one or more of such persons. If however, the master or member of the crew is at the same time the owner, co-owner, charterer, manager or operator of the ship the provisions of this paragraph shall only apply where the act, neglect or default in question is an act, neglect or default committed by the person in question in his capacity as master or as member of the crew of the ship.

Article 7.

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

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

8. gr.

Hvert samningsríki um sig geymir sér rétt til þess að ákveða, hvaða aðrar tegundir skipa ber að meðhöndla á sama hátt og hafskip í merkingu samnings þessa.

9. gr.

Samningur þessi skal liggja frammi til undirskriftar fyrir ríki þau, er þátt tóku í tíunda fundi ráðstefnu stjórnarérindreka um siglingalög.

10. gr.

Samning þennan ber að fullgilda og leggja fullgildingarskjölin fyrir ríkisstjórn Belgíu, en hún skal um hendur stjórnarérindreka tilkynna, hvenær slík skjöl eru fram lögð, ríkjum þeim öllum, er undirritað hafa eða gerzt aðilar að samningnum.

11. gr.

1. Samningurinn gengur í gildi sex mánuðum eftir að a. m. k. tíu ríki hafa fullgilt hann, enda skulu fimm þeirra hið minnsta ráða yfir siglingafloata er jafngildir eða fer fram úr milljón brúttó smálestum.
2. Að því er snertir þau ríki, er samninginn fullgilda eftir að hann hefur gengið í gildi, samkvæmt fyrri málslíð, tekur hann gildi sex mánuðum eftir að fullgildingarskjöl hafa verið lögð fram.

12. gr.

Ríkjum þeim, er eigi sóttu tíunda fund framangreindrar ráðstefnu, er heimilt að gerast aðilar.

Ber að leggja aðildarskjöl fram við ríkisstjórn Belgíu, og tilkynnir hún það öllum ríkjum, er undirritað hafa samninginn eða gerzt aðilar að honum.

Samningurinn gengur í gildi gagnvart aðildarríkjum sex mánuðum eftir að þau hafa lagt fram aðildarskjöl sín, þó eigi

Article 8.

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

Article 9.

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

Article 10.

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

Article 11.

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

Article 12.

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

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

The Convention shall come into force in respect of the acceding State six months after the date of the deposit of

fyrir en hann gengur í gildi samkvæmt 1. lið 11. greinar.

13. gr.

Hverju samningsriki ber réttur til að segja samningnum upp, eftir að hann hefur gengið í gildi gagnvart því. Eigi gengur slík uppsögn þó í gildi fyrir en að liðnu ári frá þeim degi er ríkisstjórn Belgiu hefur tekið við tilkynningu þar um, og ber henni að tilkynna öllum samningsríkjum, nær hún tekur við slíkri uppsögn.

14. gr.

1. Öllum samningsríkjum er heimilt, þegar þau afhenda fullgildingar- eða aðildarskjöl sín eða nær sem er þar eftir að tilkynna ríkisstjórn Belgiu það skriflega, að samningurinn skuli ná til einhverra þeirra landsvæða er þau fara með utanríkismál fyrir, og nær hann til þeirra landsvæða sex mánuðum eftir móttöku slíkrar tilkynningar, þó eigi fyrir en hann gengur í gildi gagnvart slíku samningsriki.
2. Nú hefur samningsriki með tilkynningu samkvæmt 1. lið þessarar greinar, tilkynnt að samningurinn nái til einhvers landsvæðis, er það fer með utanríkismál fyrir, og má það hvenær sem er þaðan í frá tilkynna ríkisstjórn Belgiu að samningurinn nái eigi lengur til þess landsvæðis. Gengur slík uppsögn í gildi ári eftir að ríkisstjórn Belgiu hefur tekið við uppsögn.
3. Ríkisstjórn Belgiu ber að tilkynna öllum samningsríkjum nær henni berast tilkynningar samkvæmt þessari grein.

15. gr.

Rétt er hverju samningsriki að liðnum þrem árum frá því samningur þessi

the instrument of accession of that State, but not before the date of entry into force of the Convention as established by Article 11 1).

Article 13.

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

Article 14.

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

Article 15.

Any High Contracting Party may three years after the coming into force of this

gekk í gildi gagnvart því, að krefjast þess að boðað verði til ráðstefnu til þess að ræða breytingar á honum.

Þer samningsríki því, er hyggst notfæra sér þessi réttindi, að tilkynna slíkt ríkisstjórn Belgíu, en hún skal boða til ráðstefnu innan sex mánaða.

16. gr.

Að því er varðar samskipti ríkja þeirra, er fullgilda samning þennan eða gerast aðilar að honum, skal hann koma í stað og með honum nema úr gildi Alþjóðasamning um samræmingu tiltekinna reglna varðandi takmörkun ábyrgðar útgerðarmanna hafskipa, er undirritaður var í Brüssel 25. ágúst 1924.

Þessu til staðfestu hafa undirritaðir stjórnararindrekar, sem til þess hafa fullt umboð, undirritað samning þennan í Brüssel, tíunda dag októbermánaðar 1957, á frönsku og ensku, og eru báðir textar jafngildir. Er hann gerður í einu eintaki, er ríkisstjórn Belgíu þer að geyma í skjalasafni sínu og gefa út af því staðfest eftirrit.

Convention in respect of such High Contracting Party or at any time thereafter request that a Conference be convened in order to consider amendments to this Convention.

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

Article 16.

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

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

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