1985 nr. 34 19. júní
Siglingalög

Tóku gildi 1. júlí 1985. *Breytt með:* L. 21/1986 (tóku gildi 12. maí 1986). L. 19/1991 (tóku gildi 1. júlí 1992 nema 1. og 3. mgr. 29. gr. sem tóku gildi 17. apríl 1991). L. 90/1991 (tóku gildi 1. júlí 1992). L. 91/1991 (tóku gildi 1. júlí 1992). L. 92/1991 (tóku gildi 1. júlí 1992 nema 103. gr. sem tók gildi 9. jan. 1992). L. 50/1993 (tóku gildi 1. júlí 1993). L. 62/1993 (tóku gildi 1. jan. 1994). L. 7/1996 (tóku gildi 1. okt. 1996). L. 74/1998 (tóku gildi 24. júní 1998). L. 82/1998 (tóku gildi 1. okt. 1998). L. 133/1998 (tóku gildi 1. jan. 1999). L. 69/2000 (tóku gildi 1. sept. 2000). L. 55/2001 (tóku gildi 13. júní 2001). L. 101/2006 (tóku gildi 30. júní 2006). L. 159/2007 (tóku gildi 1. jan. 2009). L. 69/2008 (tóku gildi 1. júní 2008, birt í Stjtíð. 13. júní 2008). L. 88/2008 (tóku gildi 1. jan. 2009 nema brbákv. VII sem tók gildi 21. júní 2008). L. 162/2010 (tóku gildi 1. jan. 2011). L. 126/2011 (tóku gildi 30. sept. 2011). L. 46/2012 (tóku gildi 1. okt. 2012; *EES-samningurinn:* XIII. viðauki tilskipun 2009/20/EB). L. 32/2013 (tóku gildi 1. júní 2013). L. 59/2013 (tóku gildi 1. júlí 2013). L. 49/2015 (tóku gildi 15. júlí 2015; komu til framkvæmda skv. fyrirmælum í 4. gr. *EES-samningurinn:* XIII. viðauki reglugerð 392/2009). L. 88/2015 (tóku gildi 1. jan. 2016). L. 12/2016 (tóku gildi 12. mars 2016; *EES-samningurinn:* XIII. viðauki reglugerð 1177/2010). L. 117/2016 (tóku gildi 1. jan. 2018, nema 52., 53., 75., 76. og 79.–81. gr. sem tóku gildi 28. okt. 2016). L. 40/2017 (tóku gildi 17. júní 2017). L. 21/2020 (tóku gildi 21. mars 2020).

Ef í lögum þessum er getið um ráðherra eða ráðuneyti án þess að málefnasvið sé tilgreint sérstaklega eða til þess vísað, er átt við **innviðaráðherra** eða **innviðaráðuneyti** sem fer með lög þessi.

I. kafli. Gildissvið laganna o.fl.

■ 1. gr.

□ 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.

■ 2. gr.

□ Skip er óbætandi:

1. er engri viðgerð verður við komið á því,
2. er ekki verður gert við það þar sem það er eða á neinum þeim stað er það verður flutt á eða
3. er skipið er ekki talið þess virði að við það sé gert.

□ Öll þau atriði, sem eru talin í 1. mgr., skulu sönnuð með skoðunargerð dómkvaddra manna eða annarra sem að lögum eru til þess bærir.

II. kafli. Um réttindi yfir skipum.

■ 3. gr.

□ Um stofnun og vernd eignarréttar og eignarhafta á skrásettu skipi, sem er [5 brúttótonn][1] eða stærra, eða hluta slíks skips, svo og á skrásettu, skráningarskyldu skipi sem er minna en [5 brúttótonn],[1] fer eftir þinglýsingalögum, nr. 39/1978.

[1] *L. 69/2008, 10. gr.*

■ 4. gr.

□ Lögleg eignarhöft á skipi, sem ekki er skrásett hér á landi, halda gildi sínu ef þeirra er getið í eignarheimild og skjöl um þau eru afhent . . . [1] til þinglýsingar innan 3 mánaða frá bráðabirgðaskráningu skipsins í íslenska skipaskrá eða frá fullnaðarskrásetningu þess ef það var ekki skrásett til bráðabirgða.

[1] *L. 92/1991, 82. gr.*

■ 5. gr.

□ 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.

III. kafli. Um skipstjóra.

■ 6. gr.

□ Skipstjóri annast um að skip sé haffært og að það sé vel útbúið, nægilega mannað og búið vatni og vistum til fyrirhugaðrar ferðar, auk öryggisbúnaðar eftir þeim ákvæðum í lögum og reglugerðum sem um hann gilda. Skylt er honum að annast um að skip sé vel búið til að taka við farmi og flytja hann, að skip sé ekki offermt, farmur sé vel búlkaður og lestarop tryggilega lukt miðað við þarfir og aðstæður.

□ Skylt er skipstjóra að gera allt það er hann má til að halda skipi haffæru á ferð. Nú hefur skip tekið grunn eða annað að borið svo að ætla má að skip hafi laskast og er skipstjóra þá skylt að láta rannsaka það þar sem því verður fyrst við komið eftir því sem mælt er fyrir um í lögum um eftirlit með skipum.

□ [Ráðherra][1] setur reglur um birgðir skips af lyfjum og öðrum lækningaefnum. Auk þess getur [ráðherra][2] sett reglur um fermingu, flutning og affermingu efna, sem sérstök hætta stafar af, og ábyrgist skipstjóri að þeim fyrirmælum sé hlýtt. Skipstjóri ber ábyrgð á að farið sé eftir lögum og reglum um varnir gegn mengun frá skipum. Það sem hér segir um hættuleg efni og mengun nær einnig til erlendra skipa sem fara um mengunarlögsögu Íslands.

[1] *L. 126/2011, 106. gr.* [2] *L. 162/2010, 206. gr.*

■ 7. gr.

□ Skipstjóri annast um að skipi sé stjórnað og með það farið í samræmi við góðar venjur og kunnáttu í siglingum og sjómennsku.

□ Skylt er skipstjóra, eftir því sem honum er unnt, að kynna sér ákvæði og fyrirmæli um siglingar er honum ber að gæta á viðkomustöðum skips eða á ferð þess.

■ 8. gr.

□ Skipstjóra ber að fylgjast með því að skipsbækur séu færðar eftir því sem lög og reglur mæla fyrir um. Hann hefur yfirumsjón með færslu í bækurnar og með varðveislu þeirra.[1]

□ Hafa skal skipstjóri á skipi öll nauðsynleg skipsskjöl og eintak af lögum þessum og þeim stjórnvaldsfyrirmælum sem sett hafa verið samkvæmt þeim.

[1] *Rg. 680/2004.*

■ 9. gr.

□ [Ráðherra][1] setur reglur[2] um skipsbækur, færslu þeirra og varðveislu, sbr. þó síðari málsgreinar þessarar greinar.

□ Hver, sem hefur lögmætra hagsmuna að gæta, getur krafist þess að fá að kynna sér efni skipsbóka, eftir því sem við verður komið, og að fá endurrit úr þeim ef honum er nauðsyn á því. Þetta á þó ekki við hafi skip rekist á erlent skip og ekki er á samsvarandi hátt veittur aðgangur að bókum þess skips nema [ráðuneytið][1] mæli fyrir á annan veg.

□ Fullnotaðar skipsbækur skulu varðveittar eigi skemur en í þrjú ár frá því síðast var fært í þær. Sé áður höfðað mál sem tengist ferðum skipsins sem viðkomandi bók varðar skal hún geymd þar til fullnaðarlausn hefur fengist á því máli.

□ Ákvæði 2. og 3. mgr. gilda einnig um varðveislu færslna sjálfrita í skipi varðandi siglingu skips o.þ.h.

[1] *L. 162/2010, 206. gr.* [2] *Rgl. 138/1986, sbr. rgl. 183/1987.*

■ 10. gr.

□ Skipstjóri annast um að fermingu og affermingu skips sé hraðað eftir þörfum og að ferð skips dragist ekki. Ekki má hann nauðsynjalaust víkja skipinu af réttri leið á ferð þess né tefja það á annan hátt nema honum sé rétt eða skylt að bjarga mönnum eða skipi úr sjávarháska.

■ 11. gr.

□ Ef skip kemst í sjávarháska er skipstjóra skylt að gera allt, sem hann má, til bjargar mönnum, skipi, farmi og öðrum fjármunum sem á skipi eru og leita sér til þess hjálpar

sem nauðsyn krefur. Hann skal gæta þess að skipsbókum og skipsskjölum sé eða verði vel borgið eftir því sem aðstæður frekast leyfa. Eigi skal hann yfirgefa skip meðan enn er raunhæf von um björgun þess nema honum sé sjálfum yfirvofandi lífsháski búinn.

■ **12. gr.**

□ Nú fer skipstjóri frá skipi og skal hann þá áður gefa hinum æðsta stýrimanni sem kostur er á eða að öðrum kosti, ef ekki næst til stýrimanns, öðrum skipverja eða skipverjum nauðsynleg fyrirmæli eða leiðbeiningar um það sem þörf er á.

□ Sé skip ekki fest í höfn eða við akkeri í tryggu lægi má skipstjóri ekki vera frá skipi nema að nauðsynjaerindum. Svo er og ávallt ef hætta er á ferðum.

□ Deyi skipstjóri eða verði hann óhæfur til skipstjórnar eða víki hann úr stöðu sinni kemur æðsti stýrimaður í hans stað þar til nýr skipstjóri tekur við skipstjórn. Útgerðarmanni skal þegar í stað tilkynnt um framangreind tilvik.

■ **13. gr.**

□ Skipstjóri hefur til þess umboð, samkvæmt stöðu sinni og fyrir hönd útgerðarmanns, að gera samninga varðandi meðferð skips, um framkvæmd ferðar þess, um flutning farms með því eða um flutning farþega sé skip til þess búið.

□ [Skipstjóri getur komið fram sem fyrirsvarsmaður útgerðarmanns í málum sem við koma skipinu án þess að afla sér sérstakrar heimildar til þess hverju sinni.][1)]

□ Nú er fjár vant til framkvæmdar einhvers þess sem um getur í 1. og 2. mgr. og svo háttar að eigi verður beðið ákvörðunar útgerðarmanns í því efni og skal þá skipstjóri annast útvegun fjár með hentugum hætti. Er honum þá heimilt, eftir aðstæðum, að taka fé að láni, veðsetja eða selja fjármuni 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 viðsemjandi var grandlaus.

□ Skylt er skipstjóra að skýra útgerðarmanni að staðaldri frá ásigkomulagi skips og hvernig ferðinni líður, hverjir löggerningar voru gerðir og frá öllum þeim atburðum í heild sinni sem máli skipta fyrir útgerðarmann. Hann skal og leita skipana útgerðarmanns um öll mikilsverð málefni að því er hann má við koma eða þess manns er útgerðarmaður vísar til.

[1)] *L. 92/1991, 82. gr.*

■ **14. gr.**

□ Skipstjóri skal, meðan á ferð stendur, láta sér annt um farminn og gæta að öllu hagsmuna farmeiganda.

□ Skipstjóri hefur, samkvæmt stöðu sinni, umboð til að gera löggerninga og sækja mál fyrir hönd farmeiganda eftir samsvarandi reglum og segir í 52.–54. gr. um farmflytjanda.

■ **15. gr.**

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

■ **16. gr.** . . . [1)]

[1)] *L. 50/1993, 29. gr.*

■ **17. gr.**

□ Skyldur er skipstjóri að gera reikningsskil svo oft sem útgerðarmaður krefst. Vilji útgerðarmaður mótmæla reikningi skal það gert áður en 6 mánuðir eru liðnir frá því er hann fékk reikninginn. Að þeim fresti liðnum eru mótmæli ólögmæt nema svik sannist.

□ Ef ekki er annan veg tilskilið skal skipstjóri telja með tekjum útgerðarmanns á reikningum hverja sérstaka greiðslu sem hann hefur tekið við af farmsendanda, farmeiganda, birgðasala eða öðrum þeim er hann átti skipti við sem skipstjóri.

■ **18. gr.**

□ 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.

■ **19. gr.**

□ Skylt er skipstjóra að veita viðtöku íslenskum sjómönnum 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][1)] ákveður.

□ Skylt er skipstjóra að taka til flutnings, án endurgjalds, ösku látinna íslenskra sjómanna ásamt munum sem þeir hafa haft með sér ef þetta hefur ekki óhagræði í för með sér.

□ [Ráðherra][1)] getur mælt fyrir um að ákvæði 1. og 2. mgr. skuli einnig ná til erlendra sjómanna eftir því sem við getur átt.

[1)] *L. 162/2010, 206. gr.*

■ **20. gr.**

□ Laskist skip á ferð svo bæta verði að mun eða tefja það í umtalsverðan tíma er skipstjóra skylt að láta skoðunar- og matsgerð fara fram. Skulu matsmenn kanna skemmdir og segja álit sitt um hvað aðhafast skuli til að bæta skip, hvað það muni kosta og hve mikils virði skipið sé þá óbætt.

□ Nú spillist farmur að mun á ferð eða ráða má af líkum að hann sé svo á sig kominn að nauðsyn beri til að afferma skipið eða gera aðrar ráðstafanir til að verja farminn skemmdum eða ryðja verður skipið sakir þess sjálfs og skal þá skipstjóri láta fara fram lögmæta skoðunar- og matsgerð. Reynist skemmd á farmi skulu matsmenn láta uppi álit sitt um það hvað ætla má að valdið hafi og hvernig hagkvæmast verði úr ráðið.

□ Kveðja skal matsmenn eftir því sem lög kveða á um eða venja er fyrir á þeim stað. Þar sem slík matskvaðning er ekki tíðkuð skal skipstjóri afla sér yfirlýsinga skynbærra manna.

□ Ef óttast má að farmur hafi spillst á ferð skal skipstjóri krefjast skoðunargerðar áður en farmur er fenginn í hendur viðtakanda.

IV. kafli. Um farmflutninga.

1. Upphafsákvæði.

■ **21. gr.**

□ Með „farmflytjanda“ er í kafla þessum átt við þann sem með samningi tekur að sér flutning farms með skipi fyrir annan, „farmsamningshafa“.

□ Um farmsamninga um tilteknar ferðir er að ræða þegar greiða á flutninginn fyrir hverja ferð en um farmsamninga um tiltekinn tíma er að ræða þegar greiða á flutninginn samkvæmt tímaeiningum.

□ Ákvæði um farmsamninga, sem gerðir eru um tilteknar ferðir skips, taka til þess er samið er um heilt skip, hluta af skipi eða sendingu stykkjavöru.

■ **22. gr.**

□ Með þeim undantekningum, sem leiðir af 118. gr. og 119. gr., skal beita ákvæðum þessa kafla nema um annað sé samið eða það leiði af venju.

□ Eigi skal beita ákvæðum þessa kafla ef flutningurinn er háður alþjóðlegum samningi um flutning með öðru farartæki.

■ **23. gr.**

□ Nú er samið um flutning með ákveðnu skipi og er þá farmflytjanda ekki heimilt að efna samninginn með öðru skipi.

■ **24. gr.**
□ Nú er samið um heilt skip eða fullfermi og er farmflytjanda þá óheimilt að flytja með því skipi vöru fyrir aðra menn en farmsamningshafa.

■ **25. gr.**
□ Nú framselur farmsamningshafi rétt sinn samkvæmt samningnum eða semur við aðra menn um flutning fyrir þá og ábyrgist hann eigi að síður efndir samningsins.

2. Flutningssamningar um ferð.

■ **26. gr.**
□ Farmflytjanda ber að sjá til þess, með eðlilegri árvekni, að skip sé haffært, nægilega mannað, birgt af vistum og búnaði og hafi lestarrými, kæli- og frystirými og aðra hluta skipsins, þar sem farmur er geymdur, í fullnægjandi ástandi til móttöku, flutnings og varðveislu farms.

Fermingarstaður.

■ **27. gr.**
□ Ef ekki er áskilinn 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 farmflytjandi velja skipi stað þar sem hæfilegt má telja að ferming geti farið fram.

■ **28. 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.

■ **29. gr.**
□ Þegar samið er um flutning á stykkjavöru hefur farmsamningshafi ekki rétt til að vísa á fermingarstað né að fá skip flutt milli fermingarstaða nema það leiði af samningi eða venju.

Fermingartími.

■ **30. gr.**
□ Skylt er farmflytjanda að hafa skip búið til fermingar um ákveðinn fermingartíma sem felur í sér biðdaga og aukabiðdaga.
□ Farmflytjandi á rétt til sérstakrar þóknunar fyrir aukabiðdaga.

■ **31. gr.**
□ Telja skal 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 ástæðum.
□ Biðdaga skal telja í vinnudögum og vinnustundum.

■ **32. 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 fyrir lok skrifstofutíma næsta vinnudag á undan, eða frá þeirri stundu er hádegishléi lýkur enda hafi þá verið sagt til fyrir hádegi 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 eða umboðsmanni hans með tilhlýðilegum hætti. Ef ekki er kunnugt um dvalarstað hans skal tilkynning auglýst eftir því sem við á þar á staðnum og hefur birting auglýsingar þá sömu áhrif og þegar tilkynning er send.

■ **33. gr.**
□ Ef aðstæður vörusendanda valda því að skip getur ekki lagst að 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.

■ **34. 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 ekki sá tími til biðdaga sem við það fer til ónýtis.

■ **35. gr.**
□ Aukabiðdagar skulu vera hálfu færri en biðdagar. Ef samið er um heilt skip skulu þeir vera 3 dagar hið fæsta.
□ Tímann skal reikna í vinnudögum og vinnustundum en þóknunina eftir samfelldum dögum og klukkustundum frá lokum biðdaga. Um aukabiðdaga og þóknun fyrir þá skal beita ákvæðum 34. gr. eftir því sem við á.

■ **36. 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.

■ **37. 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.

■ **38. gr.**
□ Þegar samið er um flutning á stykkjavöru fer um lengd fermingartíma eftir aðstæðum. Tilkynning til vörusendanda skal gerð með hæfilegum fyrirvara. Ákvæði um aukabiðdaga taka ekki til slíkra flutninga.
□ Ákvæði um tilkynningar taka ekki til skipa sem eru í förum samkvæmt fastri áætlun.

Ferming.

■ **39. gr.**
□ Farmsamningshafi skal færa vöru að skipshlið en farmflytjandi annist fermingu hennar, búlkun alla, undirbreiður og refti.
□ Nú hefur skipi verið valinn óvenjulegur staður af ástæðum sem farmflytjandi mátti gera ráð fyrir við samningsgerð og er honum þá allt að einu skylt að taka við vöru á venjulegum fermingarstað.

■ **40. gr.**
□ Afhendingu vöru og viðtöku hennar 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.

■ **41. gr.**

□ Óheimilt er að búlka vöru á þilfari nema það hafi næga stoð í samningi eða venju.

■ **42. gr.**

□ Sendandi skal sjá um að vara, sem er eldfim, hætt við sprengingu eða hættuleg að öðru leyti skipi eða áhöfn, sé merkt samkvæmt gildandi reglum um flutning á hættulegum varningi. Honum er einnig að öðru leyti skylt að veita þá fræðslu um vöruna sem nauðsynleg er til að varna tjóni.

■ **43. gr.**

□ Þegar sendir eru munir sem þarfnast sérstakrar umönnunar eða gætilegrar meðferðar skal frá því skýrt og munirnir merktir á þann hátt ef unnt er.

□ Segja skal til þess sérstaklega ef sendir eru peningar, verðbréf eða dýrgripir.

■ **44. gr.**

□ Skipstjóri, stýrimaður eða sá, sem til þess hefur umboð, skal veita viðurkenningu fyrir móttöku vöru jafnóðum og hún er afhent ef vörusendandi krefst þess.

■ **45. gr.**

□ Farmflytjandi, skipstjóri eða sá, sem farmflytjandi hefur veitt til þess umboð, skal, ef vörusendandi krefst þess og nauðsynleg gögn og upplýsingar liggja fyrir, gefa út viðtökufarmskírteini fyrir vörunni þegar hann hefur tekið við vörunni í sína vörslu, sbr. 101. gr.

□ Að lokinni fermingu getur vörusendandi krafist þess að út verði gefið skipsfarmskírteini er sýni að ferming hafi farið fram, sbr. 101. gr. Hafi verið útbúið viðtökufarmskírteini handa vörusendanda skal hann skila því þegar hann fær skipsfarmskírteini afhent. Í stað þess að gefa út nýtt farmskírteini má rita á viðtökufarmskírteinið nafn þess skips eða nöfn þeirra skipa sem vöru var skipað um borð í og dagsetningu fermingarinnar. Eftir áritun þá, sem lýst var, telst það vera skipsfarmskírteini.

□ Sendandi getur krafist sérstaks farmskírteinis fyrir einstaka hluta farms nema það baki farmflytjanda verulega fyrirhöfn eða óþægindi. Sendandi greiði aukakostnað sem af því kann að leiða.

□ Nú er farmskírteini útbúið samkvæmt farmsamningi með öðrum skilmálum en ákveðið var í samningnum þannig að ábyrgð farmflytjanda eykst við þetta og skal þá farmsamningshafi bæta honum það svo að hann verði skaðlaus.

■ **46. gr.**

□ Nú tefst brottför 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 krafist sömu þóknunar og fyrir aukabiðdaga. Ef hann bíður meira tjón á hann einnig rétt til að fá það bætt nema álíta megi að hvorki sendandi né menn, sem hann ber ábyrgð á, hafi valdið töfinni með yfirsjónum eða vanrækslu.

■ **47. gr.**

□ Þegar vara, sem afhent hefur verið, veldur farmflytjanda tjóni eða tjóni á skipi skal farmsamningshafi greiða bætur ef um er að kenna yfirsjónum eða vanrækslu hans sjálfs eða manna sem hann ber ábyrgð á.

□ Nú hlýst tjón af vöru sem er eldfim, hætt við sprengingu eða er hættuleg að öðru leyti og skipað var um borð án þess að farmflytjanda væri kunnugt um þessa eiginleika vörunnar og er þá farmsamningshafi ábyrgur fyrir öllu tjóni, jafnt beinu sem óbeinu, er hlýst af því að vörunni var skipað um borð, jafnvel þótt ekki sé um yfirsjón eða vanrækslu af hans hálfu að ræða.

Framkvæmd ferðar.

■ **48. gr.**

□ Ferð skal haldið áfram með hæfilegum hraða.

□ Sigling úr leið eða önnur töf er því aðeins heimil að bjarga þurfi mönnum úr lífsháska, að bjarga þurfi skipi eða farmi eða af öðrum réttmætum ástæðum.

■ **49. gr.**

□ Nú tefst skip á ferð sökum þess að vitneskja um ákvörðunarstað eða annað er ferð varðar barst ekki í tæka tíð og skal þá beita ákvæðum 46. gr. eftir því sem við á.

■ **50. gr.**

□ Farmflytjandi greiði skipsgjöld, hafnsögugjöld, dráttargjöld og annan þess háttar kostnað sem stofnast í ferð skipsins.

■ **51. gr.**

□ Farmflytjandi skal á eðlilegan og vandvirkan hátt ferma, meðhöndla, stúfa, flytja, varðveita, annast um og afferma vörur sem hann flytur.

□ Nú skemmist farmur svo nokkru nemi eða glatast og skal farmflytjandi þá við fyrsta tækifæri tilkynna farmeiganda um það en náist ekki til hans skal tilkynna vörusendanda.

■ **52. gr.**

□ Farmflytjanda er heimilt að gera, svo að bindandi sé fyrir eiganda farms, alla þá löggerninga sem miða að því að varðveita farm og koma honum áleiðis. Hann hefur og heimild til að vera sóknaraðili í málum sem farm snerta.

□ Nú skortir fé til framkvæmda 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 þá farmflytjanda heimilt að selja hann.

■ **53. gr.**

□ Farmflytjandi skal leita fyrirmæla farmeiganda ef unnt er áður en hann gerir óvenjulegar ráðstafanir um farminn. Ekki skal farmflytjandi selja af farmi án slíkra fyrirmæla nema áður sé látin fara fram skoðunargerð eða aflað sé álitsgerðar sérfróðra manna. Sala skal fara fram [við nauðungarsölu án þess að þörf sé undangenginnar áskorunar til farmeiganda].[1)]

□ Ávallt skal tilkynna farmeiganda ráðstafanir þær sem gerðar voru um farminn.

[1)] *L. 90/1991, 91. gr.*

■ **54. gr.**

□ Nú hefur farmflytjandi lagt fram fé eða játast undir skuldbindingar fyrir farmeiganda og ábyrgist þá farmeigandi kröfur farmflytjanda, sem af því rísa, aðeins með farminum.

Affermingarstaður, affermingartími og afferming.

■ **55. gr.**

□ Um affermingarstað skal beita ákvæðum 27.–29. gr. eftir því sem við á. Fyrirmæli, sem 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.

■ **56. gr.**

□ Um affermingartíma skal beita ákvæðum 30.–38. gr. eftir því sem við á. Fyrirmæli, sem þar lúta að vörusendanda, skulu gilda hér um viðtakanda farms.

■ **57. 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 samningsgerð og er honum þá allt að einu skylt að afhenda vöru á venjulegum affermingarstað.

■ **58. gr.**

□ Afhending vöru og viðtöku skal hraða eftir föngum. Skipa skal vöru upp í þeirri röð og með þeim hætti að haganlegt sé að taka við henni.

■ **59. gr.**

□ Nú lýkur affermingu ekki á réttum tíma og töfin stafar ekki af tálmunum af hálfu skipsins og skal þá beita ákvæðum 46. gr. eftir því sem við á.

■ **60. gr.**

□ Nú eru viðtakendur farms samkvæmt sama farmsamningi 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 hinum um greiðslu kostnaðarins.

Afhending farms.

■ **61. gr.**

□ Sá, sem sýnir heimild sína til viðtöku á farmi, hefur rétt til að skoða hann áður en hann tekur við honum.

■ **62. gr.**

□ Nú tekur viðtakandi við farmi og skuldbindur hann sig þá með því til að greiða farmgjöld og aðrar kröfur sem farmflytjandi getur krafist greiðslu á samkvæmt farmskírteini eða öðru skjali sem segir fyrir um flutning farmsins.

■ **63. gr.**

□ Farmflytjanda er ekki skylt að láta farm af hendi fyrr en viðtakandi greiðir eða greiðir á geymslureikning fé það sem honum ber að greiða eftir 62. gr. og aðrar kröfur sem á vöru hvíla. Varðandi sjótjónsframlag gilda ákvæði 156. gr.

□ Þegar farmurinn hefur verið afhentur getur farmflytjandi kallað til geymslufjárins enda tálmi viðtakandi því ekki með . . . [1] lögbanni.

[1] *L. 92/1991, 82. gr.*

■ **64. 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 geymslu vörunnar.

□ Ef neitað er að taka við vöru, 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 vörusendanda og farmsamningshafa þessa ráðstöfun á vörunni.

■ **65. gr.**

□ Þegar skip eru í förum samkvæmt fastri áætlun má skipa vöru upp og koma henni í örugga geymslu á kostnað viðtakanda enda sé hann ekki við því búinn að veita henni viðtöku þegar hún kemur í land.

□ Ef varan er ekki sótt innan hæfilegs frests skal tilkynna sendanda um geymsluna.

■ **66. gr.**

□ Þegar vara er látin til varðveislu er farmflytjanda heimilt að [fá selda svo mikið af henni sem þarf til lúkningar kröfum sem á henni hvíla við nauðungarsölu án þess að þörf sé undangenginnar áskorunar til eiganda hennar].[1]

[1] *L. 90/1991, 91. gr.*

■ **67. gr.**

□ Ef kröfum á hendur farmsamningshafa er ekki fullnægt með sölu vörunnar ábyrgist hann það sem á skortir.

□ Hafi farmflytjandi afhent vöru á hann ekki kröfu á hendur farmsamningshafa um það fé sem viðtakanda var skylt að greiða nema leitt sé í ljós að greiðsla hefði ekki fengist við sölu á vörunni eða að farmsamningshafi mundi hagnast á kostnað farmflytjanda ef krafan félli niður.

Ábyrgð farmflytjanda á farmi.

■ **68. gr.**

□ Skemmist farmur eða glatist meðan hann er í vörslum farmflytjanda á skipi eða í landi ber honum að bæta tjón sem af því hlýst nema ætla megi að hvorki hann né neinn maður, sem hann ber ábyrgð á, eigi sök á tjóninu.

□ Farmflytjandi er ekki ábyrgur þegar hann getur sýnt fram á að tjónið stafar af:

a. yfirsjónum eða vanrækslu við stjórntök eða meðferð skips sem skipstjóra, skipshöfn, hafnsögumanni eða öðrum, sem inna starf af hendi í þágu skips, hefur orðið á,

b. bruna nema hann stafi af yfirsjón eða vanrækslu farmflytjanda sjálfs,

c. hættum eða óhöppum sem eru sérkennandi fyrir siglingar,

d. náttúruhamförum,

e. hernaðaraðgerðum,

f. sjóránum eða öðrum þjóðfélagsfjandsamlegum aðgerðum,

g. haldi sem lagt er á eða af öðrum skerðingum sem valdhafar, stjórnvöld eða þjóðir grípa til, svo og af haldi sem lagt er á samkvæmt réttarreglum,

h. sóttkvíartálmun,

i. athöfn eða athafnaleysi vörusendanda eða eiganda vöru, umboðsmanns hans eða fulltrúa,

j. verkfalli, verkbanni eða annars konar vinnuhindrun, án tillits til ástæðu eða umfangs,

k. óeirðum eða borgararóstum,

l. björgun mannslífa, björgun verðmæta á hafi úti eða tilraunum þar að lútandi,

m. rýrnun á vöru eða sérstökum eiginleika hennar eða eigin ágalla vörunnar,

n. ófullnægjandi pökkun,

o. ófullnægjandi eða ónákvæmri merkingu,

p. leyndum göllum á skipi sem ekki er unnt að komast að raun um með eðlilegri árvekni.

□ Þrátt fyrir ákvæði 2. mgr. er farmflytjandi ábyrgur fyrir tjóni er hlýst af óhaffærni skips ef hún er afleiðing þess að hann eða einhver, sem hann ber ábyrgð á, hefur ekki með eðlilegri árvekni séð til þess að skipið var haffært við upphaf ferðar. Sönnunarbyrði um að eðlilegrar árvekni hafi verið gætt hvílir á þeim sem heldur því fram að hann beri ekki ábyrgð.

□ Lækka má skaðabætur þær sem farmflytjanda ber að greiða eða fella þær niður ef hann sannar að farmsamnings-

hafi eða einhver, sem hann ber ábyrgð á, hafi verið meðvaldur að tjóninu vegna yfirsjónar eða vanrækslu.

■ **69. gr.**

□ Hafi verið flutt á skip vara sem er eldfim, hætt við sprengingu eða hættuleg að öðru leyti án þess að farmflytjanda væri kunnugt um þessa eiginleika vörunnar er honum heimilt eftir atvikum að flytja vöruna í land, gera hana óskaðlega eða eyðileggja hana og er honum ekki skylt að greiða skaðabætur.

□ Nú er farmflytjanda kunnugt um eiginleika vörunnar við lestun og er honum engu síður eftir atvikum heimilt að flytja vöruna í land, gera hana óskaðlega eða eyðileggja hana ef síðar kemur upp slík hætta fyrir menn, skip eða vöru að óverjandi væri að varðveita vöruna um borð. Er honum þá ekki skylt að greiða aðrar skaðabætur en leiðir af reglunum um sameiginlegt sjótjón.

■ **70. gr.**

□ Bætur samkvæmt 68. gr. skal ákveða eftir því verðgildi sem varan mundi hafa haft ósködduð við afhendingu á réttum stað og tíma. Verðgildi vörunnar skal ákveða samkvæmt opinberri verðskráningu en sé henni ekki til að dreifa þá markaðsverði og sé hvorugu þessu til að dreifa þá venjulegu verði fyrir vöru sömu tegundar og af sömu gæðum.

□ Bæturnar geta þó ekki orðið hærri en 667 SDR fyrir hvert stykki eða flutningseiningu eða 2 SDR fyrir hvert brúttókíló vöru sem skemmist, glatast eða sem afhendingu seinkar á. Skal miða við þá fjárhæð sem hæst getur orðið samkvæmt þessu. Með SDR er átt við þá verðmæliseiningu sem greind er í 177. gr. Gengi þessarar verðmæliseiningar ræðst af þeirri dagsetningu sem löggjöf landsins, þar sem dæmt er í málinu, kveður á um.

□ Ef notaðir eru gámar, bretti eða svipaður flutningsbúnaður sem vöru er safnað í skal sérhvert stykki eða önnur eining, sem skráð er í farmskírteini eða í annað viðtökuskírteini fyrir flutningnum og pökkuð er í þannig búnað, teljast eitt stykki eða flutningseining þegar beitt er ákvæðum 2. mgr. Með þeim undantekningum, sem að framan greinir, skal slíkur gámur, bretti eða flutningsbúnaður teljast vera ein eining eða stykki, sbr. 2. mgr.

□ Farmflytjandi og sendandi vöru mega semja um hærri hámarksbætur en nefndar eru í 2. mgr. og 3. mgr. um ábyrgð farmflytjanda. Hafi sendandi gefið upp tegund og verð vöru og þessar upplýsingar verið færðar án fyrirvara í farmskírteinið eða í annað viðtökuskírteini um flutninginn skal það verð lagt til grundvallar um mörk ábyrgðar farmflytjanda ef þetta leiðir til hærri ábyrgðarmarka en reglurnar í 2. og 3. mgr. Jafnframt skal þetta verð lagt til grundvallar sem verðmæti vöru ef eigi verða færðar sönnur á annað.

□ Farmflytjandi verður aldrei ábyrgur fyrir tjóni eða skemmd á vörunni ef sendandi hefur með sviksamlegum hætti gefið rangar upplýsingar um tegund eða verð í farmskírteini eða í öðru viðtökuskírteini um flutninginn.

□ Farmflytjandi getur ekki borið fyrir sig ábyrgðartakmörkun samkvæmt þessari grein ef það sannast að hann hafi sjálfur valdið tjóninu eða skaðanum af ásetningi eða stórfelldu gáleysi og honum mátti vera ljóst að tjón mundi sennilega hljótast af.

■ **71. gr.**

□ Nú hefur vara verið afhent án þess að viðtakandi hafi látið farmflytjanda í té skriflega tilkynningu um að tjón hafi orðið á vöru eða hún skemmst svo að viðtakandi vissi eða mátti vita og almennt um eðli tjónsins, og telst þá öll varan afhent í því ástandi sem lýst er í farmskírteini eða öðru viðtökuskírteini um flutninginn ef ekki eru færðar fram sannanir gegn því. Ef ekki hefði verið unnt að komast að raun um tjónið gildir hið sama hafi skrifleg tilkynning ekki verið afhent í síðasta lagi þremur dögum eftir afhendinguna.

□ Ekki er krafist skriflegrar tilkynningar ef ástand vörunnar hefur verið kannað sameiginlega við afhendinguna.

□ Þegar tjón hefur orðið á vöru eða hún skemmst eða ætla má að svo sé skulu farmflytjandi og viðtakandi vöru veita hvor öðrum færi á að skoða vöruna á hentugan hátt og ganga úr skugga um þyngd, mál og stykkjatölu.

■ **72. gr.**

□ Ákvæðunum um varnir af hálfu farmflytjanda og um ábyrgðartakmarkanir skal beita hvort heldur sem krafan byggist á samningi eða á ábyrgð utan samninga.

□ Ef þess háttar krafa er höfð uppi gagnvart einhverjum sem farmflytjandi ber ábyrgð á, sbr. 171. gr., á sá aðili rétt á að bera fyrir sig sömu mótmæli og sömu takmarkanir á ábyrgð og farmflytjandinn hefði getað borið fyrir sig. Samanlögð ábyrgð farmflytjandans og ofangreindra aðila skal í engu tilviki fara fram úr því marki sem greint er í 70. gr.

□ Nú sannast það að maður hefur valdið tjóni af ásetningi eða stórfelldu gáleysi og með vitund um það að tjón væri fyrirsjáanlegt og getur hann þá ekki borið fyrir sig ákvæði 2. mgr.

■ **73. gr.**

□ Annist einhver annar en farmflytjandi flutning vöru að nokkru eða öllu leyti er farmflytjandi ábyrgur fyrir tjóni eins og hann hefði sjálfur annast flutning vörunnar alla leið. Ákvæði þessa kafla gilda þá eftir því sem við á. Þetta gildir einnig eftir að farmskírteini hefur verið gefið út.

□ Við flutning, sem fram fer með skipi annars en farmflytjanda, er sá, sem annast flutninginn, ábyrgur fyrir sínum hluta flutningsins samkvæmt sömu ákvæðum og farmflytjandi. Ákvæði 72. gr. gilda eftir því sem við á.

□ Farmflytjandi og sá, sem ábyrgð ber samkvæmt 2. mgr., eru ábyrgir hvor fyrir annan. Sameiginleg ábyrgð þeirra getur ekki farið fram úr ábyrgðarmörkum þeim sem greind eru í 70. gr.

Flutningur.

■ **74. gr.**

□ Ef ekki hefur verið samið um fjárhæð farmgjalds skal greiða það gjald sem almennt var þegar ferming fór fram.

□ Nú hefur verið flutt á skip meira en um var samið af þeirri vöru sem samningur tekur til og skal þá gjalda fyrir það, sem umfram var, að réttri tiltölu við hitt sem um var samið.

■ **75. gr.**

□ Ekki skal greiða farmgjald fyrir vöru sem ekki kemur til skila við ferðalok nema hún hafi farist vegna ástands hennar sjálfrar eða af ónógum umbúnaði eða annarri yfirsjón eða vanrækslu sendanda, hún hafi verið seld í ferðinni fyrir hönd eiganda hennar eða flutt úr skipinu, gerð óskaðleg eða eyðilögð samkvæmt ákvæðum 69. gr.

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

Seinkun og dráttur af hálfu farmflytjanda.

■ **76. gr.**

□ Nú kemur skip of seint til fermingarhafnar eða um aðra töf er að ræða af hálfu farmflytjanda og er farmsamningshafa þá heimilt að rifta samningi ef farmflytjanda mátti vera ljóst

við samningsgerðina að töfin 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.

■ **77. gr.**

□ Nú er vara á skip komin og getur farmsamningshafi þá ekki riftað samningi ef afferming vöru mundi valda öðrum farmsamningshafa tjóni.

■ **78. gr.**

□ Nú gildir farmsamningur um tiltekið skip sem ferst eða er dæmt óbætandi og er þá farmflytjandi ekki skyldugur til að annast flutninginn.

■ **79. gr.**

□ Nú er hluta af ferð lokið þegar farmsamningi er slitið samkvæmt 76. gr. eða skylda farmflytjanda til að annast flutninginn fellur niður samkvæmt 78. gr. og á hann þá 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 sjótjóns. Bera má ákvörðun hans undir dómstóla.

■ **80. gr.**

□ Nú hlýst tjón af því að skip ferst eða er dæmt óbætandi eða það leiðir að öðru leyti af drætti af hálfu farmflytjanda og tjónið fellur ekki undir 68. gr. og skal þá beita ákvæðum 68. gr. eftir því sem við á.

Riftun og tálmanir af hálfu farmsamningshafa.

■ **81. 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 vöruna 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 sambærilegar tálmanir af hálfu stjórnvalda, að allir hlutir af þeirri tegund vöru, sem flytja skyldi, hafi farist af hendingu eða hin tiltekna vara, sem samið var um að flytja, hafi farist af óhappatilviljun. Farmflytjanda er einnig heimilt að rifta samningi bótalaust ef flutningur vörunnar hefði í för með sér veigamikið 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.

■ **82. gr.**

□ Nú lætur farmsamningshafi ekki af hendi alla þá vöru sem tilskilin 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 liggi svo til sem greint er í 2. mgr. 81. 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 liggi svo til um vöru þá sem ekki var afhent sem greint er í 2. mgr. 81. gr.

■ **83. gr.**

□ Eftir að vara er komin á skip verður samningi ekki slitið í fermingarhöfn né á meðan 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 81. og 82. 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.

■ **84. 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 eigi að síður greiða þóknun, sem þegar er á fallin, fyrir aukabiðdaga og aðra töf.

Gagnkvæmur riftunarréttur.

■ **85. gr.**

□ Ef í ljós kemur eftir að samningur var gerður að skipi eða farmi mundi í hættu stofnað með ferðinni af völdum styrjaldar, herkvíunar, uppreisnar, innanlandsóeirða eða sjórána eða annarra vopnaðra árása eða hætta af þessum sökum hefur aukist til muna er bæði farmflytjanda og farmsamningshafa heimilt að rifta samningi bótalaust þó að ferð sé hafin. Sá, sem rifta vill farmsamningi, skal tilkynna það án óþarfrar tafar. Farist fyrir að tilkynna það skal hann bæta tjón sem af því leiðir.

□ Ef hættu verður afstýrt með því að skilja eftir eða afferma nokkurn hluta af farmi er riftun aðeins heimil að því er til þessa 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 79. gr. og 2. mgr. 84. gr. eftir því sem við á.

■ **86. gr.**

□ Nú tefur þess háttar tálmun, sem getið er í 85. gr., skipið í fermingarhöfn eftir að það hefur tekið farm eða á viðkomustað á leiðinni og skal þá kostnaði af töfinni jafnað niður á skip, farmgjald og farm eftir því sem mælt er fyrir um sameiginlegt sjótjón. Nú er samningi riftað og tekur þetta þá ekki til kostnaðar sem á fellur eftir það.

3. Tímabundnir farmsamningar.

■ **87. gr.**

□ Þegar gerður hefur verið tímabundinn farmsamningur skal farmflytjandi, á því tímabili sem er til ráðstöfunar fyrir farmsamningshafa, láta skip fara þær ferðir sem farmsamningshafi mælir fyrir um í samræmi við samninginn.

■ **88. 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 flutningaferða. Honum er þó ekki skylt að leggja til brennsluolíu.

■ **89. gr.**
□ Farmsamningshafi annast og kostar fermingu, búlkun og affermingu. Hann getur ekki krafist 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 endurkröfu á hendur farmsamningshafa nema um sé að ræða sök skipstjóra eða skipshafnar við framkvæmd þess hluta verksins sem þeim var skylt að vinna.

■ **90. gr.**
□ Farmsamningshafa ber að greiða öll útgjöld við framkvæmd ferða sem ekki hvíla á farmflytjanda samkvæmt því er áður var greint.

■ **91. 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.

■ **92. 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 eldfima muni eða muni sem hætt er við sprengingu eða sem hættulegir eru að öðru leyti.

■ **93. 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.

■ **94. gr.**
□ Farmgjald samkvæmt tímabundnum farmsamningi skal greiða mánaðarlega 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 yfirsjón eða vanrækslu farmsamningshafa eða manna sem hann ber ábyrgð á, og ber þá ekki að greiða farmgjald meðan sú töf stendur yfir.

■ **95. 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 sem síðast spurðist til þess.

■ **96. 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.

■ **97. 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 vegna yfirsjónar eða vanrækslu.

■ **98. 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.

■ **99. gr.**
□ Farmflytjandi á rétt til bóta fyrir tjón á skipi sem stafar af yfirsjónum eða vanrækslu farmsamningshafa eða manna sem hann ber ábyrgð á.

■ **100. gr.**
□ Framlög farmgjalds til sameiginlegs sjótjóns skal farmsamningshafi inna af höndum þegar um tímabundna farmsamninga er að ræða.
□ Hafi skip unnið til björgunarlauna skal endurgjald vegna eldsneytis og launa skipstjóra og skipshafnar, sbr. 1. mgr. 169. gr., falla til farmsamningshafa. Hlutur farmflytjanda í þeim hluta björgunarlaunanna, sem skiptast skal milli útgerðarmanns, skipstjóra og skipverja, sbr. 2. mgr. 169. gr., fellur að jöfnu til farmflytjanda og farmsamningshafa.

4. Farmskírteini.

Efni.

■ **101. gr.**
□ Með farmskírteini er átt við skjal sem gefið er út af farmflytjanda eða í hans umboði þar sem viðurkennt er að tekið hafi verið við vöru til flutnings eða að hún sé á skip komin þar sem tegund og magn er tilgreint, þó að því tilskildu að skjalið sé kallað farmskírteini eða gefi til kynna að varan verði látin af hendi gegn afhendingu skjalsins.
□ Í farmskírteini skal greina útgáfustað, útgáfudag og nafn farmsendanda. Í viðtökufarmskírteini skal greina viðtökustað vörunnar. Í skipsfarmskírteini skal greina nafn skipsins, þjóðerni og fermingarstað.

■ **102. gr.**
□ Í farmskírteini skal enn fremur greint ef farmsendandi krefst þess:

1. nánari lýsing á tegund vöru, þyngd, mál eða stykkjatala samkvæmt skriflegum upplýsingum sem farmsendandi lætur í té,
2. nauðsynleg auðkennismerki eins og farmsendandi tilgreinir skriflega í upplýsingum sem hann lætur í té áður en ferming hefst, þó að því tilskildu að þau séu greinileg á vörunni eða umbúðum hennar og verði við eðlilegar aðstæður auðlæsileg til loka ferðarinnar,
3. ástand vöru, eftir því sem séð verður,
4. í viðtökufarmskírteini skal greina þann dag sem vöru er veitt viðtaka en á skipsfarmskírteini skal greina þann dag sem fermingu lauk,
5. hvar afhenda eigi vöruna og hverjum,
6. fjárhæð farmgjalds og aðrir skilmálar flutnings vöru og afhendingar.

□ Farmflytjandi er þó ekki skyldur til, án fyrirvara í farmskírteini, að tilgreina upplýsingar um nánari lýsingu á vöru, merki, þyngd, mál og stykkjatölu ef hann hefur sanngjarna ástæðu til að efast um réttmæti þeirra eða ef hann hefur ekki fengið eðlilegt færi á að kanna framangreind atriði.

■ **103. gr.**

□ Vörusendandi ber ábyrgð gagnvart farmflytjanda á því að rétt sé sú tilgreining á vöru sem skráð er í farmskírteini samkvæmt ósk hans og upplýsingum.

■ **104. gr.**

□ Farmskírteini má stíla til ákveðins manns eða að tilvísun hans eða til handhafa. Framselja má farmskírteini nema það sé bannað í meginmáli þess, svo sem með orðunum „ekki til framsals“ eða á annan hátt.

■ **105. gr.**

□ Svo mörg eintök skulu gerð af farmskírteini sem sendandi æskir. Hvort sem eintök eru eitt aða fleiri skal eintakatala greind í meginmáli skírteinisins. Nú eru gefin út fleiri eintök en eitt og skulu þau þá öll vera samhljóða.

■ **106. gr.**

□ Nú kemur maður með farmskírteini sem hann er rétt að kominn eftir orðum þess sjálfs eða við framsal í óslitinni röð eða við eyðuframsal og getur hann þá krafist afhendingar vörunnar.

□ Þó að farmskírteini hafi verið gefið út í fleiri 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 farmskírteinisins eða trygging sett fyrir kröfum sem eigendur þeirra kynnu að koma fram með á hendur farmflytjanda.

■ **107. gr.**

□ Nú sýna fleiri menn en einn eintök af farmskírteini með heimild þeim til handa samkvæmt 106. gr. og skal þá koma farmi í örugga geymslu, á kostnað viðtakanda, og skýra þeim mönnum tafarlaust frá varðveislunni sem eintök höfðu sýnt.

■ **108. gr.**

□ Farmflytjanda er ekki skylt að láta farm af hendi nema viðtakandi hafi áður komið farmskírteini í geymslu (depositum) hjá öðrum aðila og gefi sérstök viðtökuvottorð jafnóðum og affermt er.

□ Þegar affermingu er lokið skal farmskírteini afhent farmflytjanda með áritaðri viðurkenningu um viðtöku vörunnar.

■ **109. gr.**

□ Um ógildingu glataðs eða horfins farmskírteinis fer eftir réttarfarsreglum um ógildingu skjala . . . [1)]. Þegar stefna í ógildingarmáli hefur verið birt eða fyrr ef heimilað er með sérstökum dómsúrskurði getur höfðandi ógildingarmáls krafist afhendingar á farmi gegn því að sett sé trygging fyrir kröfum sem réttur eigandi farmskírteinis kynni að öðlast á hendur farmflytjanda.

[1)] *L. 91/1991, 160. gr.*

Réttarsamband farmflytjanda og viðtakanda farms.

■ **110. gr.**

□ Farmskírteini er grundvöllur réttarstöðu farmflytjanda og viðtakanda farms sín á milli um flutning og afhendingu vörunnar. Ákvæði farmsamnings, sem ekki voru sett í farmskírteinið, eru ógild gagnvart viðtakanda nema til þeirra sé vitnað í farmskírteini.

□ Ekki verður viðtakandi krafinn um ógreitt aukabiðdagagjald né önnur gjöld sem af fermingu skipsins stafa nema kröfunnar sé getið í farmskírteini. 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 farmskírteini sá tími sem fermingin tók.

■ **111. gr.**

□ Farmskírteinið er sönnun þess að farmflytjandi hafi veitt viðtöku og lestað vöru eins og greint er í farmskírteini nema annað sannist. Þó er gagnsönnun ekki heimil þegar farmskírteini hefur verið framselt grandlausum þriðja manni.

□ Farmflytjandi getur ekki borið fyrir sig rangar upplýsingar um vöru til að losna undan ábyrgð ef hann sá eða mátti sjá að rangt var frá skýrt nema hann hafi skráð um það beina athugasemd á farmskírteinið.

□ Ákvæði 1. mgr. gildir ef athugasemd um að vara sé sködduð eða óhæfilega sé um hana búið er ekki skráð á farmskírteini og farmflytjandi sá eða mátti sjá það.

■ **112. gr.**

□ Nú bíður þriðji maður tjón við að treysta réttmæti upplýsinga sem skráðar eru á farmskírteini sem hann framvísar og er farmflytjandi þá ábyrgur hafi hann séð eða mátt sjá að farmskírteinið, með þessum upplýsingum, væri villandi fyrir þriðja mann. Ákvæði 2. mgr. og 3. mgr. 111. gr. gilda þá á sama hátt.

■ **113. gr.**

□ Nú er vara ekki í samræmi við lýsingu í farmskírteini og er viðtakanda þá heimilt að krefjast þess af farmflytjanda að hann veiti upplýsingar um hvort sendandi hafi gefið út skaðleysisyfirlýsingu og hvert sé efni hennar.

Að öðlast rétt í grandleysi.

■ **114. gr.**

□ Ef einstök eintök farmskírteinis hafa verið framseld ýmsum mönnum fær sá bestan rétt sem fyrstur fékk grandlaus eintak í hendur. En hafi annar maður fengið vöruna afhenta á ákvörðunarstað samkvæmt sínu eintaki af farmskírteininu og þá verið grandlaus er honum ekki skylt að láta vöruna aftur af hendi.

■ **115. gr.**

□ Nú hefur maður farmskírteini í höndum með þeirri heimild sem í 106. 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.

■ **116. 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 þriðja manni sem grandlaus hefur eignast farmskírteinið við framsal eftir þeirri heimild sem í 106. gr. segir.

Gagnfær farmskírteini.

■ **117. gr.**

□ Með gagnfæru farmskírteini er átt við farmskírteini þar sem greint er frá því að annar en farmflytjandi eigi að annast flutning vörunnar einhvern hluta leiðarinnar. Ákvæðin um farmskírteini gilda, eftir því sem við á, um gagnfær farmskírteini.

□ Nú hefur farmflytjandi gefið út gagnfært farmskírteini og síðan verður gefið út sérstakt farmskírteini fyrir einhvern hluta af leiðinni og skal þá farmflytjandi sjá til þess að á það verði skráð að varan sé flutt samkvæmt gagnfæru farmskírteini.

5. Gildissvið.

■ **118. gr.**

□ Eigi er heimilt með samningi að víkja frá ákvæðum 45. gr., 47. gr., 2. mgr. 48. gr., 1. mgr. 51. gr., 68.–73. gr., 102.

gr., 111. gr., 112. gr., 7. tölul. 215. gr. og fyrri málsliðar 216. gr. til tjóns fyrir vörusendanda, farmsamningshafa eða viðtakanda þegar beita skal íslenskum rétti samkvæmt 119. gr. Til samnings af þessu tagi telst t.d. fyrirvari um að framselja farmflytjanda rétt til skaðabóta samkvæmt vátryggingarsamningi eða svipaðir fyrirvarar.

□ Ákvæði 1. mgr. stendur ekki í vegi fyrir því að upp sé tekið ákvæði í farmsamning um sameiginlegt sjótjón, sbr. 151. gr., eða fyrirvari sé gerður um takmörkun ábyrgðar farmflytjanda um vöru áður en ferming vöru hefst eða eftir að affermingu lýkur eða um undanþágu ábyrgðar á flutningi á lifandi dýrum eða farmi sem samkvæmt farmsamningi átti að flytja á þilfari og er raunverulega fluttur á þilfari.

□ Hafi verið samið um eða leiði af aðstæðum að annar en farmflytjandi eigi að annast flutning vöru að nokkru eða öllu leyti getur farmflytjandi undanþegið sig ábyrgð á tjóni eða skemmdum sem verða á vörunni meðan hún er í vörslum hins flytjandans.

□ Nú er vara óvenjulegs eðlis eða ástand hennar eða aðstæður eru óvenjulegar eða skilyrði um flutning hennar sérstök og sanngjarnt þykir að semja um takmörkun á skyldum farmflytjanda eða aukningu á rétti hans og er samningurinn þá gildur svo framarlega sem ekki er gefið út farmskírteini en skilmálarnir skráðir í viðtökuvottorð sem ekki er viðskiptabréf og tilgreint sem slíkt.

■ **119. gr.**

□ Flutningur samkvæmt farmskírteini lýtur löggjöf þess ríkis þar sem farmskírteinið er gefið út ef það ríki á aðild að alþjóðasáttmála frá 25. ágúst 1924, um farmskírteini, með viðauka frá 23. febrúar 1968, Haag/Visby-reglunum. Nú er farmskírteini gefið út í ríki sem ekki á aðild að sáttmálanum en varan er flutt frá ríki sem aðild á að honum og fer þá um flutninginn eftir löggjöf aðildarríkisins. Nú er farmskírteinið gefið út samkvæmt farmsamningi og gilda þá ákvæði 1. og 2. málsl. aðeins að því leyti sem farmskírteinið ákvarðar réttarsamband farmflytjanda og handhafa farmskírteinis.

□ Ákvæði þessa kafla gilda um farmflutninga í innanlandssiglingum hvort sem farmskírteini hefur verið gefið út eða ekki.

□ Flutningur samkvæmt farmskírteini til hafnar hér á landi frá ríki sem ekki á aðild að sáttmála þeim, sem um ræðir í 1. mgr., lýtur ákvæðum þessa kafla.

□ Heimilt er, án tillits til ákvæða þessarar greinar, að ákveða í farmskírteini að flutningur skuli lúta reglum nefnds alþjóðasáttmála og viðauka eða löggjöf tiltekins ríkis.

V. kafli. Um flutning á farþegum og farangri.[1)]

[1)] *Rg. 463/1998.*

1. Upphafsákvæði.

■ **120. gr.**

□ Með „farsala“ er í þessum kafla átt við þann sem í atvinnuskyni eða gegn þóknun í viðskiptaaugnamiði tekur að sér eftir samningi að flytja með skipi farþega eða farþega og farangur.

□ Með „farþega“ er átt við mann sem flytja á eða verður fluttur með skipi samkvæmt farsamningi og enn fremur þann sem með heimild farsala fylgir ökutæki eða lifandi dýri sem háð er samningi um vöruflutning.

□ Með „farangri“ er átt við sérhvern hlut, þ.m.t. ökutæki, sem fluttur er í tengslum við samning um farþegaflutning, auk þeirra dýrgripa sem greindir eru í 2. mgr. 138. gr. Með „handfarangri“ er átt við farangur sem farþegi hefur í vörslum sínum eða í klefa sínum eða sem hann flytur með sér í eða á ökutæki sínu. Reglur um farangur gilda ekki ef varan er flutt samkvæmt farmsamningi eða farmskírteini eða skjali sem notað er við vöruflutninga.

■ **121. gr.**

□ Með þeirri undantekningu, sem fram kemur í 127. gr. og sem leiðir af 149. og 150. gr., skal því aðeins beita ákvæðum þessa kafla að ekki leiði annað af samningi eða venju.

■ **122. gr.**

□ Ákvæðum þessa kafla verður ekki beitt ef flutningurinn er háður alþjóðasamningi um flutning með annars konar farartæki en skipi.

■ **123. gr.**

□ Nú fer einhver með skipi án þess að vera farþegi eða skipverji og hann bíður bana eða tjón eins og greint er í 137. og 138. gr. og gilda þá ákvæði þessa kafla um mótmæli og takmörkun ábyrgðar, eftir því sem við á, til hagsbóta fyrir þann sem bótaábyrgðinni er beint að.

2. Um flutninginn.

■ **124. gr.**

□ Farsali skal sjá um að skip sé haffært, nægilega mannað, birgt af vistum og búnaði og að öðru leyti til þess búið að veita farþegum viðtöku og flytja þá. Farsali skal annast öruggan flutning farþegans og farangurs hans og gæta hags hans að öðru leyti á fullnægjandi hátt.

□ Farsala er óheimilt að flytja farangur á þilfari nema það hafi stoð í samningi eða venju.

□ Ferð skal halda áfram með hæfilegum hraða. Sigling úr leið eða önnur töf er því aðeins heimil að bjarga þurfi mönnum úr lífsháska, að bjarga þurfi skipi eða farmi eða af öðrum réttmætum ástæðum.

■ **125. gr.**

□ Ef tiltekið skip er greint í samningi er farsala óheimilt að nota annað skip til efnda á samningnum.

■ **126. gr.**

□ Ef farsamningur hefur verið gerður um flutning á tilteknum manni er honum ekki heimilt að framselja rétt sinn samkvæmt samningnum. Aldrei er farþega unnt að framselja rétt samkvæmt farsamningi eftir að ferð er hafin.

■ **127. gr.**

□ Skylt er farþegum að fara að öllu leyti eftir fyrirmælum þeim sem gefin eru um góða háttsemi og reglu á skipi.

□ Ákvæði sjómannalaga um heimild til að grípa til ráðstafana gagnvart skipshöfninni, sem nauðsynlegar eru til að halda uppi reglu um borð og til að taka skýrslur af þeim, taka og til farþega eftir því sem við getur átt.

■ **128. gr.**

□ Farþegar mega hafa meðferðis farangur að hæfilegu marki.

□ Sé farþega kunnugt um að af farangri geti stafað hætta eða verulegt óhagræði fyrir skip, mannslíf eða aðra vöru skal hann skýra farsala frá því áður en ferð hefst. Sama gildir ef annar farangur en handfarangur þarfnast sérstaklega gætilegrar meðferðar. Eiginleikar farangurs, sem hér var lýst, skulu, eftir því sem unnt er, tilgreindir á viðkomandi munum áður en ferð hefst.

■ **129. gr.**

□ Farsala er heimilt að synja farþega um leyfi til að taka með sér farangur sem getur valdið hættu eða verulegum óþægindum fyrir menn, skip eða aðra vöru sem á skipi er.

□ Nú er búið að ferma þess háttar muni, sem um er rætt í 1. mgr., án þess að farsala sé kunnugt um ástand þeirra og getur hann þá eftir atvikum affermt þá, gert þá óskaðlega eða

ónýtt þá bótalaust. Sama gildir þótt farsala hafi verið kunnugt um ástand farangurs við fermingu ef síðar kemur í ljós að af honum getur stafað hætta fyrir menn, skip eða aðra vöru sem á skipi er og eigi sé verjandi að geyma farangurinn um borð.

■ **130. gr.**

□ Hafi farangur valdið farsala tjóni ber farþeganum að greiða bætur ef um er að kenna yfirsjón eða vanrækslu hans sjálfs eða manna sem hann ber ábyrgð á.

■ **131. gr.**

□ Heimilt er farsala að halda öðrum farangri en handfarangri sem honum hefur verið falinn til varðveislu til þess er farþegi hefur greitt fargjaldið og andvirði þess er hann hefur neytt á skipi á leiðinni, svo og annan kostnað sem varð á leiðinni. Ef greiðsla er ekki innt af hendi má fela farangur til varðveislu, svo að öruggt sé, á kostnað farþega. Heimilt er þá farsala að láta selja [svo mikið af farangrinum sem nægir til lúkningar kröfu hans og kostnaði við nauðungarsölu án þess að þörf sé undangenginnar áskorunar til eiganda hans].[1)]

[1)] *L. 90/1991, 91. gr.*

■ **132. gr.**

□ Nú gildir samningur um tiltekið skip en það ferst eða er dæmt óbætandi áður en ferð hefst og fellur þá niður skylda farsala til að annast flutninginn.

□ Farþegi getur riftað samningi ef brottför skips seinkar verulega frá þeim stað þar sem það átti að hefja ferðina.

■ **133. 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 vænst að farþegar bíði í skipi og er farsala þá, á eigin kostnað, skylt að sjá þeim og farangri þeirra fyrir hæfilegu fari með skipi eða öðru flutningstæki áfram til ákvörðunarstaðar. Láti farsali hjá líða að verða við þessu innan hæfilegs frests getur farþeginn riftað farsamningi.

□ Nú verður farþegi að dveljast í einhverri höfn á leið skipsins vegna sjótjóns eða annarra ástæðna er skip varða og skal farsali þá sjá honum fyrir fæði og gistingu við hæfi og standa straum af þeim kostnaði sem því fylgir.

■ **134. gr.**

□ Ef farþegi hættir við ferðina eða fer af skipinu á leiðinni á farsali rétt til umsamins fargjalds nema farþegi hafi látist eða sjúkdómur eða önnur lögmæt forföll hafi hindrað för hans enda sé farsala tilkynnt það án tafar. Frá fargjaldi skal þó draga útgjöld sem farsali sparar sér eða hefði getað sparað sér.

■ **135. gr.**

□ Nú kemur í ljós eftir að farsamningur er gerður að farþegum eða skipi mundi í hættu stofnað með ferðinni af völdum styrjaldar, herkvíunar, uppreisnar, innanlandsóeirða, sjóráns eða annarrar árásar vopnaðra manna eða hætta af þessum sökum hefur aukist til muna og er þá bæði farsala og farþegum heimilt að rifta samningi bótalaust þó að ferð sé hafin. Sá, sem rifta vill samningi, skal tilkynna það án óþarfrar tafar. Láti hann það hjá líða skal hann bæta tjón það sem af því leiðir.

■ **136. gr.**

□ Nú hefur nokkur hluti leiðar verið farinn þegar farþegi fer frá borði vegna atvika sem honum verða ekki gefin að sök, sbr. 134. gr., eða hann riftir farsamningi samkvæmt 133. gr. eða eftir að ferð er hafin samkvæmt því sem í 135. gr. segir og á farsali þá rétt til fargjalds eftir vegalengd samkvæmt því sem mælt er um í 2. og 3. mgr. 79. gr.

□ Hafi farsali fengið greitt meira gjald en honum ber réttur til samkvæmt 1. mgr. skal hann endurgreiða það sem umfram er.

[*2a. Skip í millilandasiglingum og skip í innanlandssiglingum í flokki A og B.*][1)]

[1)] *L. 49/2015, 1. gr.*

■ [**136. gr. a.**

□ Um skip sem flytja farþega og farangur í millilandasiglingum og skip sem flytja farþega og farangur í innanlandssiglingum í flokki A og B, sbr. flokkun farþegaskipa í tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2009/45/EB frá 6. maí 2009 um öryggisreglur og staðla fyrir farþegaskip (endurútgáfa) eins og hún er innleidd hér á landi, gilda ákvæði reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 392/2009 frá 23. apríl 2009, um bótaábyrgð flutningsaðila vegna slysa við farþegaflutninga á sjó, að því leyti sem hún mælir fyrir um sérreglur gagnvart ákvæðum þessa kafla.

□ Samgöngustofa annast framkvæmd og eftirlit með ákvæðum reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 392/2009.

□ Ráðherra er heimilt að gefa út reglugerð um form, efni, útgáfu og kostnað við útgáfu skírteina sem staðfesta að skip hafi gildandi vátryggingu eða aðra fjárhagslega tryggingu í samræmi við ákvæði reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 392/2009.][1)]

[1)] *L. 49/2015, 1. gr. Ákvæði greinarinnar komu til framkvæmda gagnvart skipum í flokki A frá 30. des. 2016 og gagnvart skipum í flokki B frá 30. des. 2018 skv. 4. gr. s.l.*

3. Ábyrgð farsala á farþegum og farangri.

■ **137. gr.**

□ Farsala er skylt að bæta tjón er hlýst af því að farþegi lætur lífið eða slasast meðan á ferð stendur ef tjónið má rekja til yfirsjónar eða vanrækslu farsala sjálfs eða einhvers manns sem hann ber ábyrgð á. Hið sama gildir um tjón sem stafar af seinkun í sambandi við flutning á farþeganum.

■ **138. gr.**

□ Farsala er skylt að bæta tjón er hlýst af því að farangur týnist eða skemmist meðan á ferð stendur ef tapið eða tjónið hlýst af yfirsjón eða vanrækslu hans sjálfs eða einhvers manns sem hann ber ábyrgð á. Hið sama gildir um tjón sem hlýst af seinkun í sambandi við flutning eða afhendingu farangurs.

□ Farsali er ekki ábyrgur fyrir tapi eða tjóni á peningum, verðbréfum eða öðrum verðmætum, t.d. gulli, silfri, úrum, gimsteinum, skartgripum eða listmunum, nema hann hafi tekið við þeim til öryggisgeymslu.

■ **139. gr.**

□ Lækka má fébótaábyrgð farsala eða fella niður ef hann sannar að farþeginn hafi með yfirsjónum eða vanrækslu átt einhverja sök á því tapi eða tjóni sem greinir í 137. og 138. gr.

■ **140. gr.**

□ Sönnunarbyrði um það, hversu mikið tap eða tjón var, eða um það, að tapið eða tjónið hafi orðið af óhappatilviljun í flutningi, hvílir á þeim sem bóta krefst.

□ Við lífs- eða líkamstjón ber sá, sem bóta krefst, einnig sönnunarbyrði um að tjónið hafi stafað af yfirsjónum eða vanrækslu farsala eða einhvers manns sem hann ber ábyrgð á. Nú stafar tjón af eða er í tengslum við skipstapa, strand, árekstur, sprengingu, eldsvoða eða galla í skipinu og ber farsali þá sönnunarbyrði um að yfirsjónum eða vanrækslu sé ekki um að kenna.

□ Um tap eða tjón á handfarangri gilda ákvæði 2. mgr., eftir því sem við á. Fyrir tap eða tjón á öðrum farangri ber farsali sönnunarbyrði um að ekki sé um að kenna yfirsjónum eða vanrækslu.

□ Farsali ber sönnunarbyrði um að tjón, sem stafar af seinkun ferðar, hafi ekki hlotist vegna yfirsjónar eða vanrækslu hans sjálfs eða einhvers manns sem hann ber ábyrgð á.

■ **141. gr.**

□ Ábyrgð farsala skal eigi fara fram úr 100.000 SDR fyrir hvern farþega sem hefur látist eða slasast. Ábyrgð á seinkun í sambandi við flutning farþegans skal ekki fara fram úr 2000 SDR.

□ Ábyrgð farsala á tapi eða tjóni, sem hlýst af því að farangur glatast, skaddast eða kemur of seint fram, takmarkast við:

1. 1300 SDR fyrir handfarangur hvers farþega,
2. 5000 SDR fyrir verðmæti sem nefnd eru í 2. mgr. 138. gr.,
3. 8000 SDR fyrir hverja bifreið sem tapast eða skemmist,
4. 2000 SDR fyrir tap eða tjón á farangri hvers farþega.

□ Takmörk fjárhæða í 1. og 2. mgr. miðast við hverja einstaka ferð.

□ Í ábyrgðarfjárhæðum, sem greindar eru í 1. og 2. mgr., eru ekki meðtaldir vextir eða málskostnaður.

□ Verðmæliseiningin SDR er sú reiknieining sem greinir í 177. gr.

□ Með samningi er farþega og farsala heimilt að hækka ábyrgðarmörk þau sem greinir í 1. og 2. mgr.

■ **142. gr.**

□ Frá tjóni er hlýst getur farsali dregið allt að:

1. 150 SDR fyrir hverja bifreið sem tjón verður á,
2. 20 SDR fyrir tap eða tjón á öðrum farangri hvers farþega,
3. 20 SDR fyrir hvern farþega vegna tjóns sem hlýst af seinkun.

■ **143. gr.**

□ Farsala er óheimilt að takmarka ábyrgð sína samkvæmt 141. gr. eða draga frá tjóni fjárhæð samkvæmt 142. gr. ef það sannast að farsali hafi sjálfur valdið tjóni af ásetningi eða stórfelldu gáleysi og mátti vera ljóst að slíkt tjón mundi sennilega hljótast af.

■ **144. gr.**

□ Ákvæðin um mótmæli farsala og takmörk ábyrgðar hans eiga einnig við þótt krafan gegn honum sé ekki byggð á farsamningi.

■ **145. gr.**

□ Nú annast annar en farsali flutninginn að nokkru eða öllu leyti og er farsali eigi að síður ábyrgur sem hann hefði sjálfur annast flutninginn. Ákvæði þessa kafla skulu þá gilda, eftir því sem við á.

□ Við flutning, sem fram fer með skipi, er sá, sem annast flutninginn, ábyrgur eftir sömu reglum og farsali fyrir þeim hluta flutnings sem hann annast. Samningur, sem felur í sér að farsali taki á sig ríkari ábyrgð en í kafla þessum er ákveðin, er ekki bindandi fyrir þann sem annast flutninginn nema hann hafi samþykkt rýmkun ábyrgðarinnar.

□ Farsali og sá, sem ábyrgð ber samkvæmt 2. mgr., bera óskipta ábyrgð.

□ [Farsala sem sjálfur annast flutninginn er skylt að kaupa vátryggingu hjá tryggingafélagi með starfsleyfi hér á landi gegn tjóni sem hann ber ábyrgð á samkvæmt ákvæðum þessa kafla. Nú annast farsali ekki flutninginn og er þeim sem flutninginn annast þá skylt að kaupa vátryggingu hjá tryggingafélagi með starfsleyfi hér á landi gegn tjóni sem verða kann og hann ber ábyrgð á samkvæmt ákvæðum þessa kafla. Vátryggingarfjárhæðir skulu nægja til greiðslu bóta eftir ákvæðum laga þessara um takmörkun ábyrgðar. Skipstjóri skal varðveita um borð í skipi skjal er sannar gildi vátryggingarinnar og framvísa því þegar löggæslumaður eða starfsmaður [Samgöngustofu][1] krefst þess.][2]

[1] *L. 59/2013, 2. gr.* [2] *L. 74/1998, 2. gr.*

■ **146. gr.**

□ Ákvæðin um mótmæli og takmörkun ábyrgðar gilda, eftir því sem við á, um þann sem farsali ber ábyrgð á samkvæmt 171. gr. og 1. mgr. 145. gr. Samtala þeirra skaðabótafjárhæða, sem farsali og þeir menn, sem hann ber ábyrgð á, verða skyldaðir til að greiða, má ekki fara fram úr þeim ábyrgðarmörkum sem ákveðin eru fyrir farsalann. Sérhver þeirra er aðeins ábyrgur að því marki sem gildir fyrir hann.

□ Eigi getur sá borið fyrir sig ákvæði 1. mgr. sem valdið hefur tjóni af ásetningi eða stórfelldu gáleysi og mátti vera ljóst að slíkt tjón mundi sennilega hljótast af.

■ **147. gr.**

□ Hafi farþegi beðið líkamstjón eða annað tjón vegna seinkunar í sambandi við flutning getur einungis farþeginn sjálfur borið fram kröfu til bóta af þeim sökum eða sá sem öðlast hefur réttarstöðu hans.

□ Skaðabótakröfu vegna andláts farþega getur sá einn borið fram sem tekur við réttindum hins látna eða þeir sem voru á framfæri hans.

■ **148. gr.**

□ Mál vegna flutnings farþega eða farangurs má aðeins sækja fyrir:

1. dómstóli á þeim stað sem stefndi á heimili eða hefur aðalstarfsstofu,
2. dómstóli á brottfararstað eða ákvörðunarstað samkvæmt farsamningi,
3. dómstóli í ríki því sem stefnandi á heimili enda hafi stefndi starfsstofu þar og unnt sé að lögsækja hann í því ríki,
4. dómstóli í ríki því sem farsamningurinn var gerður í enda hafi stefndi starfsstofu í því ríki og unnt sé að lögsækja hann þar.

□ Eftir að tjón er orðið sem ágreiningi veldur geta þó aðilar samið um annað varnarþing en í 1. mgr. greinir eða vísað málinu í gerð.

[*3a. Réttindi farþega samkvæmt reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 1177/2010.*][1]

[1] *L. 12/2016, 1. gr.*

■ [**148. gr. a.**

□ Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 1177/2010 frá 24. nóvember 2010 um réttindi farþega sem ferðast á sjó eða skipgengum vatnaleiðum, að undanskildum viðaukum, skal hafa lagagildi hér á landi[1] að því er varðar farþega:

a. í farþegaflutningum ef höfn þar sem farið er um borð er hér á landi eða í öðru EES-ríki,

b. í farþegaflutningum ef höfn þar sem farið er frá borði er hér á landi eða í öðru EES-ríki, að því tilskildu að flutningsaðili á Evrópska efnahagssvæðinu starfræki flutninginn, eins og hann er skilgreindur í e-lið 3. gr. reglugerðarinnar,

c. í skemmtisiglingu ef höfn þar sem farið er um borð er hér á landi eða í öðru EES-ríki. Ákvæði 2. mgr. 16. gr., 18.

gr., 19. gr. og 1. og 4. mgr. 20. gr. reglugerðarinnar gilda þó ekki um þessa farþega.

□ Reglugerðin, sbr. 1. mgr., gildir ekki um farþega:

a. í skipum sem mega ekki flytja fleiri en 12 farþega,

b. í skipum þar sem í áhöfn, sem ber ábyrgð á siglingunni, eru ekki fleiri en þrír eða heildarlengd siglingar með farþega er styttri en 500 metrar (aðra leið),

c. í skoðunar- og kynnisferðum, að undanskildum skemmtisiglingum, eða

d. í skipum sem eru ekki vélknúin eða sögufrægum farþegaskipum frá því fyrir 1965 sem eru í upprunalegri gerð eða endursmíðuð að mestu leyti úr upprunalegu efni og mega ekki flytja fleiri en 36 farþega.

□ Ráðherra er heimilt að gefa út reglugerð[2] til nánari framkvæmdar á reglugerð (ESB) nr. 1177/2010, m.a. um rétt til endurgreiðslu eða breytinga á ferð, aðstoð í höfnum og um borð í skipum, og meðferð kvartana og tímafresti, sbr. 148. gr. b laga þessara.][3]

[1] *Reglugerðin var tekin upp í samninginn um Evrópska efnahagssvæðið með ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 116/2015 frá 30. apríl 2015.* [2] *Rg. 536/2016.* [3] *L. 12/2016, 1. gr.*

■ [**148. gr. b.**

□ Samgöngustofa annast framkvæmd og eftirlit með ákvæðum reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 1177/2010.

□ Samgöngustofa skal birta á vefsíðu sinni yfirlit yfir helstu réttindi og skyldur sem felast í reglugerðinni.

□ Telji farþegar að flutningsaðili, ferðaskrifstofa, ferðaskipuleggjandi eða rekstraraðili samgöngumiðstöðvar hafi brotið gegn skyldum sínum samkvæmt reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 1177/2010, sbr. 148. gr. a laga þessara, eða reglugerðum settum á grundvelli 3. mgr. þeirrar greinar, getur hlutaðeigandi beint kvörtun til Samgöngustofu um að hún láti málið til sín taka.

□ Berist Samgöngustofu slík kvörtun skal hún m.a. leita álits viðkomandi þjónustuveitanda á kvörtuninni, ganga úr skugga um að upplýsingar sem þar eru veittar eigi við rök að styðjast og jafnframt freista þess að jafna ágreining aðila á skjótan og markvissan hátt.

□ Náist ekki samkomulag skv. 4. mgr. skal Samgöngustofa ljúka málinu með rökstuddu áliti. Áliti Samgöngustofu verður ekki skotið til annarra stjórnvalda en aðilar geta lagt ágreining sinn fyrir dómstóla með venjulegum hætti.][1]

[1] *L. 12/2016, 1. gr.*

■ [**148. gr. c.**

□ Samgöngustofa getur keypt vörur og þjónustu, undir fölsku nafni og auðkenni, til að koma upp um brot gegn reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 1177/2010, sbr. 148. gr. a, og afla upplýsinga og gagna sem nauðsynleg þykja við athugun einstakra mála. Samgöngustofa getur krafist endurgreiðslu vegna kaupanna nema það hafi í för með sér verulegt óhagræði fyrir seljanda.][1]

[1] *L. 21/2020, 22. gr.*

■ [**148. gr. d.**

□ Samgöngustofa getur að eigin frumkvæði eða á grundvelli kvörtunar gripið til aðgerða gegn háttsemi sem brýtur gegn ákvæðum reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 1177/2010, sbr. 148. gr. a. Aðgerðir Samgöngustofu geta falið í sér bann eða fyrirmæli.

□ Ef brotið er gegn reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 1177/2010, sbr. 148. gr. a, er Samgöngustofu heimilt að taka ákvarðanir til bráðabirgða um einstök mál enda sé hætta á að háttsemin skaði verulega heildarhagsmuni neytenda. Bráðabirgðaákvörðun skal gilda í tiltekinn tíma og má endurnýja hana ef það er talið nauðsynlegt.

□ Samgöngustofa getur lagt dagsektir á aðila sem fara ekki að ákvæðum reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 1177/2010, sbr. 148. gr. a, eða ákvörðunum Samgöngustofu skv. 2. mgr.

□ Ákvörðun um dagsektir skal tilkynna bréflega á sannanlegan hátt þeim sem hún beinist að. Dagsektir geta numið frá 50 þús. kr. til 500 þús. kr. á dag.

□ Ákvörðun um dagsektir má skjóta til ráðherra innan 14 daga frá því að hún er kynnt þeim sem hún beinist að. Dagsektir reiknast ekki fyrr en frestur er liðinn.

□ Dagsektir eru aðfararhæfar að liðnum kærufresti en kæra til ráðherra frestar aðför uns endanleg niðurstaða liggur fyrir. Málshöfðun fyrir almennum dómstólum frestar ekki aðför.][1]

[1] *L. 21/2020, 22. gr.*

■ [**148. gr. e.**

□ Ef brotið er gegn reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 1177/2010, sbr. 148. gr. a, er Samgöngustofu heimilt að ljúka málinu með sátt með samþykki málsaðila, enda séu sakir ekki miklar. Sátt er bindandi fyrir málsaðila þegar hann hefur samþykkt og staðfest efni hennar með undirskrift sinni.

□ Í sátt skv. 1. mgr. er heimilt að skuldbinda málsaðila til að bjóða neytendum sem brotið hafði áhrif á viðeigandi úrbætur.][1]

[1] *L. 21/2020, 22. gr.*

■ [**148. gr. f.**

□ Samgöngustofa getur leitað lögbanns til að vernda heildarhagsmuni neytenda enda sé fullnægt öðrum skilyrðum lögbanns sem greind eru í lögum um kyrrsetningu, lögbann o.fl.

□ Samgöngustofa getur fengið lagt lögbann við athöfn ef hætta er á að háttsemin skaði verulega heildarhagsmuni neytenda og engin önnur skilvirk leið er fyrir hendi til að stöðva brot gegn reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 1177/2010, sbr. 148. gr. a. Við lögbannsgerð má eftir kröfu Samgöngustofu leggja fyrir:

a. þjónustuveitanda eða þann sem starfrækir netskilflöt að fjarlægja efni á netskilfleti eða setja upp skýra viðvörun sem neytendur sjá þegar þeir fara inn á netskilflöt,

b. fjarskiptafyrirtæki að takmarka aðgang að netskilfleti,

c. þjónustuveitanda að fjarlægja, gera óvirkan eða takmarka aðgang að netskilfleti, eða

d. skráningaraðila eða skráningarmiðlun léna að loka, læsa eða endurskrá lén á Samgöngustofu.

□ Lagt verður fyrir þjónustuveitendur og fjarskiptafyrirtæki að leysa af hendi athafnir skv. 2. mgr. óháð því hvort þau beri ábyrgð á gögnum, miðlun gagna eða sjálfvirkri, millistigs- eða skammtímageymslu gagna.

□ Þeir sem lagt verður fyrir að leysa af hendi athafnir skv. a–d-lið 2. mgr. og þeir sem taldir eru brjóta gegn reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 1177/2010, sbr. 148. gr. a, skulu fá réttarstöðu gerðarþola eftir því sem við verður komið. Ef við á skal rétthafa léns tryggð sambærileg réttarstaða og gerðarþola til hagsmunagæslu við fyrirtöku lögbannsgerðar eftir því sem við verður komið, auk tilkynningar um lögbannsgerð að henni lokinni, skv. 14. og 18. gr. laga um kyrrsetningu, lögbann o.fl., nr. 31/1990.

□ Við mat á því hvort lögbann verði lagt á skal vega saman hagsmuni gerðarþola og heildarhagsmuni neytenda. Meðal

annars skal litið til sjónarmiða um meðalhóf, tjáningarfrelsi og upplýsingarétt.

□ Um lögbann samkvæmt þessari grein fer að öðru leyti eftir lögum um kyrrsetningu, lögbann o.fl.][1)]

[1)] *L. 21/2020, 22. gr.*

4. Ýmis ákvæði.

■ **149. gr.**

□ Fyrir fram má ekki semja um frávik frá reglunum í 130.–148. gr., svo og 3.–5. tölul. 215. gr. farþegum í óhag.

■ **150. gr.**

□ Þrátt fyrir ákvæði 149. gr. er farsala heimilt, við farþegaflutning, að áskilja sér að vera laus við ábyrgð áður en að því kemur að farþegi stígi á skipsfjöl og eftir þann tíma að hann er farinn frá borði. Þó gildir þetta ekki ef um flutning á sjó milli skips og lands er að ræða og þessi flutningur er innifalinn í fargjaldinu eða flutningurinn fer fram með farartæki sem farsali leggur til.

□ Farsali getur undanþegið sig ábyrgð á handfarangri sem ekki er í eða á meðfylgjandi ökutæki áður en hann kemur um borð og eftir að hann er farinn frá borði, þó ekki ef um flutning á sjó milli skips og lands er að ræða eins og greinir í 1. mgr. eða fyrir þann tíma sem farangurinn er í vörslum farsala en farþeginn er staddur á hafnarbakka, í farþegastöð eða í öðrum hafnarmannvirkjum.

□ Nú á tiltekinn flutningsaðili, annar en farsali, að annast hluta flutningsins samkvæmt farsamningnum og getur farsali þá undanþegið sig ábyrgð á tapi eða tjóni sem hlýst á þeim hluta leiðarinnar sem annar flutningsaðili annast.

□ Farsala er ávallt heimilt að undanþiggja sig ábyrgð á lifandi dýrum sem eru flutt sem farangur.

VI. kafli. Um sjótjón.

■ **151. gr.**

□ Hafi eigi verið samið á annan veg gilda York/Antwerpen-reglurnar frá 1974 um alla þætti sameiginlegs sjótjóns.

□ [Ráðuneytið][1)] lætur gera handhæga útgáfu af reglum þessum, eins og þær eru á hverjum tíma, í íslenskri þýðingu.

[1)] *L. 162/2010, 206. gr.*

■ **152. gr.**

□ Hafi eigi verið samið á annan veg fer fullnaðarmat og niðurjöfnun sameiginlegs sjótjóns fram á þeim stað sem útgerðarmaður velur.

□ Niðurjöfnun sjótjóna annast löggiltir niðurjöfnunarmenn sjótjóna eða, ef þess er alls ekki kostur, tveir dómkvaddir menn. Ágreining um réttmæti niðurjöfnunar má bera undir dómstóla.

■ **153. gr.**

□ Tjón á skipi og farmi, sem bæta skal í sameiginlegu sjótjóni, skulu meta þeir menn sem skipaðir eru eftir ákvæðum 20. gr. Sömu menn skulu meta verðmæti skips og farms til framlags í sameiginlegu sjótjóni.

■ **154. gr.**

□ Útgerðarmaður eða sá, sem annast rekstur skips í umboði hans, getur farið þess á leit að sameiginlegu sjótjóni verði jafnað niður. Hafi slík beiðni eigi komið fram innan tveggja vikna frá því að útgerðarmanni eða umboðsmanni hans barst áskorun um það frá einhverjum þeim, sem lögmætra hagsmuna hafa að gæta vegna sjótjónsins, getur hagsmunaeigandinn sjálfur farið þess á leit að sjótjóni verði jafnað niður.

■ **155. gr.**

□ Hver sá, sem sjótjónið snertir, er skyldur til að láta í té allar upplýsingar, skjöl og önnur sönnunargögn sem löggiltur niðurjöfnunarmaður eða dómkvaddir niðurjöfnunarmenn sjótjóns telja þörf.

■ **156. gr.**

□ Sjótjónsframlag af hálfu farms eða annarrar vöru ábyrgist eigandi hinna framlagsskyldu muna með þeim einum en ekki með öðrum eignum.

□ Eigi má afhenda farm sem er í ábyrgð fyrir sjótjónsframlagi fyrr en sjótjónsframlag er greitt eða fullnægjandi trygging fengin fyrir greiðslu.

■ **157. gr.**

□ Nú verður tjón á skipi eða öðrum munum eða kostnaður sem stafar af óhappi á ferð og telst ekki til sameiginlegs sjótjóns né skipað er fyrir um með sérstökum ákvæðum að farið skuli með eftir reglum um sameiginlegt sjótjón og skal það þá, sem einkasjótjón, koma niður á þeim munum, einum eða fleirum, sem skaði varð á eða kostnaður.

□ Nú telst kostnaður til einkasjótjóns og varð hann bæði á skipi og farmi sameiginlega eða á ýmsum hlutum farms og skal honum þá jafnað eftir sanngirni á þá fémuni sem kostnaðurinn reis af og skal þar þá farið, svo sem verða má, eftir reglunum um sameiginlegt sjótjón. Kostnaður af björgun farms kemur hlutfallslega niður á farminum og farmgjaldi því sem greitt er af munum þeim sem bjargað varð.

□ Um niðurjöfnun einkasjótjóns fer eftir ákvæðum 152. gr. ef einhver krefst þess sem hlut á að máli.

VII. kafli. Um tjón af árekstri o.fl.

■ **158. gr.**

□ Ef tjón verður á skipi, öðrum fjármunum eða á mönnum af því að skip rákust á og sökin liggur öll annars vegar þá bætir hinn seki skaða þann allan er af hlaust.

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

□ Hver hinna seku ábyrgist einungis sinn hluta skaðabótanna nema mannsbani hafi hlotist af árekstrinum eða tjón á líkama eða heilbrigði. Þá má sá, er skaðabótaréttinn á, krefja hvern hinna seku um allar skaðabæturnar. Ef einhver hinna seku hefur af þessum ástæðum orðið að greiða meiri bætur heldur en í hans hlut áttu að koma að réttri tiltölu þá á hann endurgjaldsrétt á hendur hinum á þeirri upphæð sem hann varð að greiða umfram sinn hlut. Sá, sem endurkröfu er beint til, getur beitt fyrir sig þeim rétti til undanþágu frá bótaskyldu eða þeim rétti til takmörkunar á bótaábyrgð sem hann gæti borið fyrir sig gagnvart tjónþola samkvæmt lögum eða samningi sem ekki girðir fyrir ábyrgð umfram það sem segir í 68., 70. og 137.–143. gr. eða í samsvarandi ákvæðum í rétti þess lands sem ræður réttarstöðu hans gagnvart tjónþola.

■ **159. gr.**

□ Þegar meta skal sök á árekstri samkvæmt 158. gr. skal dómari einkanlega gefa gaum að því hve langan tíma skipstjórnarmaður hafði til að gera sér grein fyrir aðstæðum.

■ **160. gr.**

□ Ef áreksturinn varð af óhappatilviljun eða það vitnast ekki að annar hvor aðila hafi átt sök á honum fær hvorugt skipið bættan skaða sinn.

■ **161. gr.**

□ Nú rekast skip á og er þá skipstjórum þeirra skylt að veita þeim skipum, skipshöfnum og farþegum, sem hætta stafar af árekstrinum, alla þá hjálp er þeir mega og nauðsyn er á til bjargar án þess þó að stofna í verulega hættu skipi sínu,

skipshöfn eða farþegum. Skylt er einnig skipstjórum að segja hver öðrum nöfn og heimkynni skipa sinna, úr hvaða stað eða höfn þau koma og hvert þeim sé ætlað að fara.

■ **162. gr.**

□ Það, sem fyrir er mælt í 158.–161. gr. um árekstur skipa, kemur einnig til greina þá er skip, með siglingu sinni eða á líkan hátt, veldur tjóni á öðru skipi eða á mönnum eða fjármunum sem á því eru þótt ekki hafi skip rekist á.

VIII. kafli. Um björgun.

■ **163. gr.**

□ [Í þessum kafla hafa eftirfarandi hugtök svofellda merkingu:

a. *Björgun:* sérhver athöfn sem hefur það að markmiði að hjálpa skipi eða öðru lausafé sem farist hefur eða er statt í hættu á hvaða haf- eða vatnasvæði sem er.

b. *Skip:* sérhvert skip eða far eða önnur smíð sem er fær til siglinga.

c. *Lausafé:* sérhver hlutur sem ekki er varanlega við ströndina skeyttur.

d. *Umhverfistjón:* umtalsvert tjón á heilsu manna, eða lífi eða auðlindum í ám eða vötnum, við ströndina og á nálægum svæðum eða í íslensku efnahagslögsögunni, af völdum mengunar, elds, sprengingar eða annarra sambærilegra alvarlegra atvika.][1)]

[1)] *L. 133/1998, 1. gr.*

■ **164. gr.**

□ [Ákvæðum þessa kafla skal beitt um björgunarmál sem höfðað er fyrir íslenskum dómstóli eða gerðardómi.

□ Ákvæði þessa kafla gilda jafnt þótt það skip sem bjargaði sé eign sama manns og hitt er bjargað var. Þá gilda ákvæðin einnig um björgun sem framkvæmd er af skipi í eigu ríkisins.

□ Þótt björgunaraðgerðir fari fram undir stjórn eða séu framkvæmdar af stjórnvöldum í skjóli valdheimilda þeirra fer um rétt þeirra sem tekið hafa þátt í slíkum björgunaraðgerðum samkvæmt ákvæðum þessa kafla.

□ Ákvæði þessa kafla gilda ekki um skip eða lausafé sem falla undir III. kafla þjóðminjalaga.][1)]

[1)] *L. 133/1998, 2. gr.*

■ **165. gr.**

□ [Ákvæðum þessa kafla skal þá aðeins beita að ekki sé um annað samið. Óheimilt er að semja um takmörkun á skyldu til að koma í veg fyrir eða draga úr umhverfistjóni.

□ Skipstjóri hefur umboð til að gera samning fyrir hönd eiganda skips. Eigandi skips, útgerðarmaður og skipstjóri hafa hver um sig umboð til að gera samning um björgun fyrir hönd eigenda þess lausafjár sem er eða hefur verið um borð í skipinu.

□ Björgunarsamningi má víkja til hliðar í heild eða að hluta eða breyta ef hann er gerður meðan hættan stóð yfir eða undir áhrifum hennar og það yrði talið ósanngjarnt að bera hann fyrir sig. Samningi um upphæð björgunarlauna eða sérstakrar þóknunar skv. 170. gr. a má víkja til hliðar eða breyta ef krafan er ekki í eðlilegu samræmi við umfang vinnu að björgun.][1)]

[1)] *L. 133/1998, 3. gr.*

■ **166. gr.**

□ [Skylt er sjófarendum að leitast við að bjarga mönnum úr hættu verði það gert án þess að björgunarmönnum eða skipi þeirra sé stefnt í háska.

□ Björgunarmaður er skyldur til þess gagnvart eiganda og útgerðarmanni skips og eigendum annars lausafjár sem reynt er að bjarga að:

a. sýna aðgát við framkvæmd björgunar og reyna að koma í veg fyrir eða draga úr umhverfistjóni,

b. leita aðstoðar annarra björgunarmanna þegar aðstæður krefjast þess og

c. samþykkja íhlutun annarra björgunarmanna þegar útgerðarmaður, skipstjóri eða eigandi annars lausafjár sem í hættu er krefst þess og krafan telst sanngjörn; björgunarlaun skulu þó ekki lækka ef krafan er ósanngjörn.

□ Eiganda skips, útgerðarmanni eða skipstjóra, ásamt eigendum annars lausafjár sem reynt er að bjarga, ber gagnvart björgunarmanni skylda til að:

a. veita honum liðsinni við björgunina,

b. sýna aðgát meðan björgunaraðgerðir standa yfir og reyna að koma í veg fyrir eða draga úr umhverfistjóni og

c. taka við hinu bjargaða eftir að því hefur verið komið á öruggan stað og björgunarmaður leggur fram sanngjarna kröfu þess efnis.][1)]

[1)] *L. 133/1998, 4. gr.*

■ **167. gr.**

□ [Björgunarmaður á rétt til björgunarlauna beri björgunaraðgerðir árangur. Að frátöldum vaxta- og málskostnaði má ekki ákvarða björgunarlaun hærri en sem nemur verðmæti þess sem bjargað var.

□ Björgun mannslífa veitir ekki rétt til björgunarlauna. Sá sem bjargar mannslífi við framkvæmd björgunar á þó rétt á sanngjarnri hlutdeild í björgunarlaunum eða í sérstakri þóknun skv. 170. gr. a.

□ Ákvæði 1. mgr. kemur ekki í veg fyrir að hægt sé að krefjast sérstakrar þóknunar skv. 170. gr. a.][1)]

[1)] *L. 133/1998, 5. gr.*

■ **168. gr.**

□ [Björgunarlaun skal ákvarða með það í huga að hvetja til björgunar. Við ákvörðunina skal þessa gætt:

a. verðmætis þess sem bjargað var,

b. verklagni þeirrar og atorku sem björgunarmenn beittu við björgun skips, annars lausafjár og mannslífa,

c. verklagni og atorku björgunarmanna við að koma í veg fyrir eða draga úr umhverfistjóni,

d. að hve miklu leyti björgunin tókst,

e. eðlis og umfangs hættunnar,

f. hve langan tíma björgunaraðgerðir tóku ásamt útgjöldum og tjóni því sem björgunarmenn urðu fyrir,

g. hve skjótt hjálpin var veitt,

h. áhættu björgunarmanna að verða skaðabótaskyldir gagnvart þriðja manni og annarrar hættu sem björgunarmönnum eða eigum þeirra var stofnað í,

i. að björgunarskip eða annar búnaður var notaður eða var til reiðu við framkvæmd björgunarinnar,

j. umfangs björgunarviðbúnaðar, afkastagetu og verðmætis búnaðar björgunarmanna.

□ Nú var skip það sem bjargað var eigi statt í yfirvofandi hættu en gat þó eigi komist til hafnar fyrir eigin vélarafli og skal þá atriða b–j-liða 1. mgr. einkum gætt við ákvörðun björgunarlauna.][1)]

[1)] *L. 133/1998, 6. gr.*

■ **169. gr.**

□ [Eigandi skips og eigendur annars lausafjár sem bjargað var eru ábyrgir fyrir greiðslu björgunarlauna í hlutfalli við verðmæti hinna björguðu eigna þeirra.][1)]

[1)] *L. 133/1998, 7. gr.*

■ **170. gr.**

□ [Við skiptingu björgunarlauna milli tveggja eða fleiri björgunarmanna skal viðmiða 1. mgr. 168. gr. gætt.][1)]

[1)] *L. 133/1998, 8. gr.*

■ [**170. gr. a.**

□ Ef björgunarmaður hefur unnið að björgun skips sem eitt sér eða ásamt farmi hefur falið í sér hættu á umhverfistjóni getur hann krafið eiganda skips og útgerðarmann um sérstaka þóknun sem er jafnhá kostnaði hans við björgunarvinnuna. Aðeins er hægt að krefjast sérstakrar þóknunar í þeim mæli sem hún er hærri en björgunarlaun ákvörðuð skv. 1. mgr. 168. gr.

□ Hafi björgunarmaður komið í veg fyrir eða dregið úr umhverfistjóni er heimilt að hækka hina sérstöku þóknun um allt að 30% af kostnaði björgunarmanns. Sé það talið sanngjarnt, þegar horft er til þeirra atriða sem nefnd eru í 1. mgr. 168. gr., má hækkunin nema allt að 100%.

□ Með kostnaði björgunarmanns er átt við bein og hæfileg útgjöld björgunarmanns vegna björgunaraðgerða auk sanngjarns endurgjalds fyrir notkun búnaðar og mannafla. Við ákvörðun þess endurgjalds ber að líta til atriða sem nefnd eru í g-, i- og j-liðum 1. mgr. 168. gr.

□ Ef björgunarmaður hefur vegna gáleysis vanrækt að koma í veg fyrir eða draga úr umhverfistjóni má lækka eða fella niður hina sérstöku þóknun.][1)]

[1)] *L. 133/1998, 9. gr.*

■ [**170. gr. b.**

□ Nú hefur einhver samkvæmt samningi tekist á hendur verk áður en hætta skapast og á hann þá aðeins rétt á björgunarlaunum eða sérstakri þóknun að því leyti sem talið verður að veitt aðstoð hafi verið umfram skyldu samkvæmt samningnum.

□ Nú tekur einhver þátt í vinnu að björgun gegn beru og réttmætu banni eiganda skips, útgerðarmanns eða skipstjóra og á hann þá engan rétt til björgunarlauna eða sérstakrar þóknunar. Sama á við um bann eiganda annars lausafjár sem er í hættu en hefur hvorki verið né er um borð í skipi.

□ Lækka má eða fella niður björgunarlaun eða sérstaka þóknun ef mistök björgunarmanns eða vanræksla hefur gert björgunina nauðsynlega eða erfiðari en ella, eða björgunarmaður hefur gerst sekur um svik eða aðra óheiðarlega háttsemi.][1)]

[1)] *L. 133/1998, 9. gr.*

■ [**170. gr. c.**

□ Nú hefur skip sem er skrásett á Íslandi bjargað einhverju á ferð og skal þá fyrst af björgunarlaununum bæta það tjón sem varð á því skipi, farmi þess eða á öðrum fjármunum sem á skipinu voru, ásamt útgjöldum vegna eldsneytis og launa skipstjóra og skipshafnar sem af björgunarstarfinu leiddi. Af óskiptum björgunarlaunum skal einnig greiða þóknun skv. 3. mgr.

□ Því sem þá er eftir af björgunarlaununum skal skipt þannig að þrír fimmtu hlutar falli til útgerðarinnar en tveir fimmtu hlutar til áhafnarinnar. Hlut áhafnar skal skipt á þann veg að skipstjóri fái einn þriðja hluta en hin eiginlega skipshöfn tvo þriðju hluta. Milli skipshafnar skal skipt að réttri tiltölu miðað við föst laun hvers og eins eða hlutaskiptareglur, eftir því sem við á. Hlutur skipstjóra skal þó aldrei vera lægri en tvöfaldur hlutur þess skipverja sem hæst björgunarlaun fær. Leiðsögumaður um borð í skipi því sem bjargar fær skiptahlut í hluta skipshafnarinnar þótt hann sé ekki ráðinn hjá útgerðinni. Skal skiptahlutur hans vera jafn hæsta stýrimannshlut. Á skipum þar sem tekjur skipstjóra og skipshafnar miðast hvorki við föst laun né tiltekinn hlut skulu allir skipverjar, að skipstjóra meðtöldum, eiga jafna hlutdeild í björgunarlaunum.

□ Nú hefur einhver björgunarmanna skarað fram úr við björgunarstörfin, t.d. náð þar sérstaklega ríkum árangri eða stofnað sér í hættu umfram aðra, og má þá veita honum sérstaka aukaþóknun af þeim sökum. Útgerðarmaður getur greitt þessa þóknun ótilkvaddur en að öðrum kosti þarf rökstudd beiðni að hafa borist honum áður en mánuður er liðinn frá því að björgun lauk. Hafi skipverji, án nægra ástæðna, látið hjá líða að hlýðnast réttmætum fyrirmælum yfirmanns síns um að taka þátt í björgunarstörfum verður hann að hlíta því að hlutdeild hans í björgunarlaunum kunni að vera lækkuð eða jafnvel felld niður ef nægar ástæður eru og hækkar þá að sama skapi heildarskiptahlutur annarra skipverja, að skipstjóra frátöldum.

□ Jafnskjótt og björgunarlaun hafa verið ákvörðuð með samningi eða endanlegum dómi skal útgerðarmaður senda hverjum þeim sem á hlutdeild í björgunarlaununum tilkynningu um upphæð þeirra ásamt áætlun um skiptingu. Mótmæli gegn skiptaáætlun útgerðarmanns skulu hafa borist honum áður en einn mánuður er liðinn frá því að framangreind tilkynning var send.

□ Samningsákvæði, sem mæla fyrir um að skipstjóri eða skipshöfn skuli hafa minni hlut í björgunarlaunum en 2. mgr. mælir fyrir um, skulu vera ógild nema viðkomandi hafi verið ráðinn á skip til björgunarstarfa eða á skip sem sérstaklega var búið til björgunar eða samningurinn hafi verið gerður við ráðninguna og þá vegna tiltekinnar björgunaraðgerðar.

□ Ákvæði 1.–5. mgr. gilda einnig um skiptingu sérstakrar þóknunar skv. 2. mgr. 170. gr. a.

□ Nú er skip sem bjargar ekki skráð á Íslandi og gildir þá löggjöf þess lands þar sem skipið er skráð.

□ Ef það er ekki skip sem bjargar skal um skiptingu björgunarlauna fara eftir þeirri löggjöf sem gildir um réttarsambandið milli björgunarmanns og starfsmanna hans.][1)]

[1)] *L. 133/1998, 9. gr.*

■ [**170. gr. d.**

□ Krefjist björgunarmaður þess skal sá sem ábyrgð ber á greiðslu björgunarlauna eða sérstakrar þóknunar leggja fram fullnægjandi tryggingu fyrir greiðslu að meðtöldum vöxtum og kostnaði björgunarmanns. Þegar trygging hefur verið sett getur björgunarmaður ekki gengið að sjóveði sínu vegna björgunarlauna.

□ Eigandi og útgerðarmaður skips þess sem bjargað var skulu gera sitt ýtrasta til að eigandi farms leggi fram fullnægjandi tryggingu vegna ábyrgðar gagnvart björgunarmanni, áður en honum er afhentur farmurinn.

□ Þar til sett hefur verið trygging skv. 1. mgr. er óheimilt án samþykkis björgunarmanns að flytja skip eða lausafé sem bjargað var frá þeim stað þar sem því var komið fyrir eftir björgunina.][1)]

[1)] *L. 133/1998, 9. gr.*

■ [**170. gr. e.**

□ Dómstóll sá eða gerðardómur sem dæma skal um kröfu björgunarmanna getur ákveðið að greiða skuli fyrir fram hluta björgunarlauna eða sérstakrar þóknunar. Setja má það sem skilyrði fyrir fyrirframgreiðslu að björgunarmaður setji tryggingu.][1)]

[1)] *L. 133/1998, 9. gr.*

■ [**170. gr. f.**

□ Dómsmál um ákvörðun eða skiptingu björgunarlauna eða sérstakrar þóknunar má höfða fyrir dómstóli í því umdæmi þar sem björgunin fór fram eða þar sem hið bjargaða var flutt að landi. Mál um skiptingu skv. 170. gr. c má höfða fyrir dómstóli í heimahöfn þess skips sem bjargaði eða þar sem mál um ákvörðun björgunarlauna eða sérstakrar þóknunar eða um skiptingu skv. 170. gr. er höfðað.

□ Þegar björgun er lokið getur útgerð þess skips sem bjargaði krafist kyrrsetningar allra hinna björguðu verðmæta. Um kyrrsetninguna gilda lög um kyrrsetningu, lögbann o.fl. Frestur til málshöfðunar skv. 1. mgr. 36. gr. þeirra laga skal vera átta vikur frá lokum gerðar. Til gerðarinnar nægir að boða skipstjóra fyrir hönd allra gerðarþola.

□ Ef mál ef höfðað til að fá leyst úr ágreiningi um skiptingu björgunarlauna skal stefna öllum þeim aðilum sem kröfu eiga til hlutdeildar. Stefndu geta gert sjálfstæðar kröfur án þess að höfða gagnsök. Að öðru leyti gilda ákvæði laga um meðferð einkamála. Sé ekki öllum aðilum stefnt skal málinu vísað frá dómi.][1)]

[1)] *L. 133/1998, 9. gr.*

■ [**170. gr. g.**

□ Ákvæði þessa kafla gilda ekki um herskip eða önnur skip sem ekki eru rekin í viðskiptalegum tilgangi, eru í eigu erlends ríkis og njóta á björgunarstundu friðhelgi samkvæmt reglum þjóðaréttar, nema hlutaðeigandi ríki ákveði annað.

□ Ákvæði þessa kafla veita ekki heimild til kyrrsetningar eða annarrar tímabundinnar réttaraðgerðar ef farmur er í eigu ríkisins og er ekki fluttur í viðskiptalegum tilgangi. Þetta gildir ekki ef kyrrsetning eða önnur tímabundin réttaraðgerð er í samræmi við reglur þjóðaréttar.

□ Ákvæði þessa kafla veita ekki heimild til kyrrsetningar eða annarrar tímabundinnar réttaraðgerðar ef farmur er ætlaður til mannúðarmála og það ríki sem gefið hefur farminn fellst á að greiða björgunarlaun eða sérstaka þóknun vegna farmsins.][1)]

[1)] *L. 133/1998, 9. gr.*

IX. kafli. Um ábyrgð útgerðarmanns og takmörkun ábyrgðar.

1. Ábyrgð útgerðarmanns á öðrum.

■ **171. gr.**

□ Útgerðarmaður ber ábyrgð á tjóni sem stafar af yfirsjónum eða vanrækslu í starfi hjá skipstjóra, skipshöfn, hafnsögumanni eða öðrum sem starfa í þágu skips.

□ Nú hefur útgerðarmaður greitt bætur af þessum sökum og getur hann þá endurkrafið þann, er valdur var að tjóninu, um bótaupphæðina, að því marki sem lög heimila.

[*1a. Ábyrgð á tjóni þriðja aðila.*][1)]

[1)] *L. 46/2012, 1. gr.*

■ [**171. gr. a.**

□ Útgerðarmenn íslenskra skipa sem eru 300 brúttótonn og stærri og útgerðarmenn allra erlendra skipa af sömu stærð sem koma í íslenskar hafnir skulu tryggja skip sín tryggingu vegna tjóns sem þeir valda þriðja aðila með skipum sínum. Þetta tekur þó ekki til herskipa, aðstoðarskipa sjóherja eða annarra skipa í eigu eða rekstri EES-ríkis sem hið opinbera starfrækir ekki í ábataskyni. Útgerðarmaður telst sá sem er skráður eigandi skips eða sérhver annar einstaklingur eða lögaðili, svo sem leigutaki þurrleiguskipa, sem ber ábyrgð á rekstri skipsins.

□ Skylda skv. 1. mgr. hefur ekki áhrif á fyrirkomulagið sem komið hefur verið á með þeim gerningum sem eru í gildi samkvæmt alþjóðasamningi um einkaréttarlega ábyrgð vegna tjóns af völdum olíumengunar frá 1992, alþjóðasamningi um bótaskyldu og skaðabætur fyrir tjón í tengslum við flutning hættulegra og skaðvænlegra efna á sjó frá 1996 (HNS-samningurinn), alþjóðasamningi um einkaréttarlega ábyrgð vegna tjóns af völdum mengunar sem stafar frá eldsneytisolíu skipa frá 2001, Naíróbísamþykktinni um fjarlægingu skipsflaka frá 2007 og reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 392/2009 frá 23. apríl 2009 um bótaábyrgð flutningsaðila vegna slysa við farþegaflutninga á sjó, eins og ákvæði þeirra hafa verið innleidd í íslenskan rétt.

□ Tilvist tryggingarinnar skv. 1. mgr. skal staðfest með einu eða fleiri skírteinum sem tryggingafélagið gefur út og skulu þau geymd um borð í skipinu.

□ Í skírteinunum, sem tryggingafélagið gefur út, skulu eftirfarandi upplýsingar koma fram:

a. nafn skipsins, IMO-númer þess og heimahöfn,
b. nafn útgerðarmanns og aðalstarfsstöð,
c. tegund tryggingar og gildistími hennar,
d. heiti tryggingafélagsins og aðalstarfsstöð þess og ef við á sú starfsstöð sem gefur trygginguna út.

□ Ef tungumálið sem notað er á skírteini skv. 4. mgr. er hvorki enska, franska né spænska þarf textinn einnig að vera þýddur á eitt þessara mála.

□ Með tryggingu er átt við tryggingu með eða án sjálfsábyrgðar sem samanstendur t.d. af vátryggingu af þeirri tegund sem meðlimir í International Group of P&I Clubs veita og öðrum skilvirkum tegundum trygginga (þ.m.t. staðfestri sjálfsáhættutryggingu) ásamt fjárhagslegri tryggingu með svipuð skilyrði tryggingaverndar.

□ Tryggingin skal taka til sjóréttarkrafna sem eru háðar takmörkunum samkvæmt LLMC-samningnum frá 1996. Tryggingarfjárhæðin fyrir hvert og eitt skip í tengslum við hvert atvik skal vera jöfn viðeigandi hámarksfjárhæð fyrir takmörkun á ábyrgð, eins og mælt er fyrir um í samningnum frá 1996, þ.e. uppfærðum texta úr samningnum um takmörkun ábyrgðar á sjóréttarkröfum frá 1976 sem Alþjóðasiglingamálastofnunin (IMO) samþykkti eins og honum var breytt með bókuninni frá 1996.

□ Við framkvæmd hafnarríkiseftirlits skal [Samgöngustofa][1)] sjá til þess að sérhver skoðun skips, sem er í höfn í samræmi við ákvæði reglugerðar um hafnarríkiseftirlit, feli í sér staðfestingu þess efnis að skírteini skv. 3. mgr. sé um borð. Ef skírteinið er ekki um borð getur [Samgöngustofa][1)] kveðið á um brottvísun skipsins sem skal tilkynnt framkvæmdastjórn ESB, öðrum EES-ríkjum og hlutaðeigandi fánaríki, sbr. þó reglugerð um hafnarríkiseftirlit þar sem kveðið er á um kyrrsetningu skipa af öryggisástæðum. Þegar slík ákvörðun um brottvísun er gefin út skulu EES-ríki meina skipi aðgang að höfnum sínum þar til útgerðarmaðurinn tilkynnir um skírteini sem um getur í 3. mgr.][2)]

[1)] *L. 59/2013, 2. gr.* [2)] *L. 46/2012, 1. gr.*

2. Slys á skipverjum.

■ **172. gr.**

□ Útgerðarmaður ber ábyrgð á kröfum vegna lífs- eða líkamstjóns þeirra sem ráðnir eru í skiprúm hjá honum hafi slys borið að höndum er hlutaðeigandi var staddur á skipi eða vann í beinum tengslum við rekstur skips enda þótt slysið eða tjónið verði ekki rakið til bilunar á tækjum eða ónógra öryggisráðstafana né heldur yfirsjónar þeirra er starfa í þágu skips. Lækka má fébætur eða láta þær niður falla ef sá, sem

fyrir slysi eða tjóni varð, sýndi vítavert gáleysi sem leiddi til slyssins eða tjónsins.

□ [Skylt er útgerðarmanni að kaupa tryggingu fyrir dánarbótum og slysabótum er á hann kunna að falla skv. 1. mgr. Sé útgerðarmaður jafnframt í áhöfn skips er honum skylt að tryggja sig með sama hætti. Tryggingin skal vera sem hér segir:][1)]

1. Dánarbætur:

a. 360.000 kr. við andlát er greiðast eftirlifandi maka og börnum á sambærilegan hátt og almennar lögerfðarreglur mæla fyrir um. [Með maka er hér einnig átt við einstakling í óvígðri sambúð, sem skráð er í þjóðskrá, enda eigi viðkomandi barn saman eða hafi verið í sambúð samfleytt lengur en eitt ár.][2)]

b. 140.000 kr. til viðbótar greiðslu skv. a-lið ef bætur greiðast samkvæmt c- eða d-lið og skiptast á sama hátt og bætur samkvæmt a-lið.

c. Mánaðarlegar bætur til eftirlifandi maka í þrjú ár ber að greiða samkvæmt [lögum um slysatryggingar almannatrygginga].[3)] Við andlát eftirlifandi maka ganga greiðslur þessar ekki í arf. Nú er eftirlifandi maki 45 ára eða eldri þegar slys ber að höndum og eigi með barn eða börn á framfæri sínu sem bætur taka eftir d-lið þessa töluliðar og skal hann þá njóta bótanna í sex ár frá því að slys varð. Ákvæði þessi skerða í engu réttindi maka vegna slysa sem orðið hafa fyrir gildistöku laga þessara.

d. Mánaðarlegar bætur til barna að 18 ára aldri ber að greiða á hverjum tíma samkvæmt [lögum um slysatryggingar almannatrygginga].[3)]

2. Slysadagpeningar og örorkubætur:

a. Dagpeningar sem greiðast eftir sömu reglum og dagpeningar samkvæmt [lögum um slysatryggingar almannatrygginga],[3)] þó þannig að heildarupphæð dagpeninga sé aldrei hærri en þau laun sem hinn slasaði hafði fyrir slysið.

b. Vegna varanlegrar örorku greiðast bætur á eftirfarandi hátt: 9100 kr. fyrir hvert örorkustig á bilinu frá 1–25%, 18.200 kr. á bilinu frá 26–50% og 27.300 kr. fyrir hvert örorkustig umfram 50%.

□ Frá eingreiðslu dánarbóta skal draga örorkubætur ef greiddar hafa verið.

□ Upphæðir þær, sem um ræðir í 2. mgr., skulu breytast í samræmi við breytingar á [launavísitölu][2)] og skal Hagstofa Íslands birta tilkynningar um breytingar á framangreindum upphæðum eigi sjaldnar en á þriggja mánaða fresti.

[1)] *L. 55/2001, 2. gr.* [2)] *L. 46/2012, 2. gr.* [3)] *L. 88/2015, 25. gr.*

3. Um heimild til takmörkunar ábyrgðar.

■ **173. gr.**

□ Útgerðarmaður getur takmarkað ábyrgð sína eftir reglum þessa kafla. Sömu heimild hefur eigandi skips (sem ekki er útgerðarmaður), afnotahafi, farmsamningshafi, umráðamaður (disponent) og hver sá sem starfar í beinu sambandi við björgun skips, þ.m.t. störf sem getið er í 4., 5. og 6. tölul. 1. mgr. 174. gr.

□ Þeir menn, sem útgerðarmaður eða aðrir, sem nefndir eru í 1. mgr., bera ábyrgð á, svo sem sjálfstæðir verktakar ef því er að skipta, geta einnig takmarkað ábyrgð sína samkvæmt reglum þessa kafla.

□ Sá, sem tekur að sér að tryggja gegn ábyrgð á kröfu sem sætir takmörkun ábyrgðar, hefur sömu heimild til að takmarka ábyrgðina og hinn tryggði sjálfur.

■ **174. gr.**

□ Heimild til takmörkunar á ábyrgð er fyrir hendi án tillits til þess á hvaða grundvelli ábyrgðin hvílir að því er varðar kröfur sem snerta:

1. tjón á mönnum eða munum þegar tjónið verður um borð í skipinu eða í beinum tengslum við rekstur skipsins eða björgun,

2. tjón er hlýst af seinkun flutninga á skipi með farm, farþega eða farangur þeirra,

3. tjón er hlýst af skerðingu réttinda utan samninga enda eigi tjónið rót sína að rekja til reksturs skipsins eða til björgunar,

4. það að skipi er lyft af hafsbotni, það flutt brott, eyðilagt eða gert óskaðlegt eftir að það hefur sokkið, strandað, verið yfirgefið eða er orðið að flaki og á þetta einnig við um það sem er eða hefur verið um borð í slíku skipi,

5. brottflutning farms, eyðileggingu hans eða það að farmur er gerður óskaðlegur,

6. úrræði sem gripið er til í því skyni að koma í veg fyrir eða takmarka tjón sem ella hefði sætt takmörkun á ábyrgð og enn fremur tjón sem hlýst af slíkum úrræðum.

□ Eigi sá, sem ábyrgur er, gagnkröfu á hendur kröfuhafa og báðar kröfurnar stafa af sama atburði nær takmörkun ábyrgðar aðeins til þess hluta aðalkröfu sem fer fram úr gagnkröfunni.

■ **175. gr.**

□ Réttur til að takmarka ábyrgð nær ekki til:

1. [kröfu um björgunarlaun, kröfu um sérstaka þóknun skv. 170. gr. a, framlags til sameiginlegs sjótjóns eða endurgjalds samkvæmt samningi vegna úrræða sem greind eru í 4., 5. eða 6. tölul. 1. mgr. 174. gr.],[1)]

2. kröfu vegna tjóns eða útgjalda af því tagi sem nefnt er í alþjóðasamningi frá 29. nóvember 1969, um einkaréttarlega ábyrgð vegna tjóns af völdum olíumengunar, sbr. l. nr. 14/1979,

3. kröfu sem háð er alþjóðasamningi eða landslögum sem kveða á um eða banna takmörkun ábyrgðar á tjóni af völdum kjarnorku,

4. kröfu vegna tjóns af völdum kjarnorku er stafar frá kjarnorkuknúnu skipi,

5. kröfu vegna tjóns á mönnum eða munum er þeir verða fyrir sem ráðnir eru hjá manni sem greint er frá í 1. mgr. 173. gr. og sem rækja starf í þágu skips eða í sambandi við björgun, þó þannig að verði lífs- eða líkamstjón á mönnum sem ráðnir eru í skipsrúm hjá útgerðarmanni með þeim hætti sem frá er greint í 1. mgr. 172. gr. takmarkist hin hlutlæga bótaábyrgð útgerðarmanns við fjárhæðir þær sem um ræðir í 2. mgr. þeirrar greinar,

6. kröfu um vexti og málskostnað.

[1)] *L. 133/1998, 10. gr.*

■ **176. gr.**

□ Þeim, sem ábyrgð ber, er óheimilt að takmarka ábyrgð sína ef það sannast að hann hafi sjálfur valdið viðkomandi tjóni af ásetningi eða stórfelldu gáleysi og að honum hafi mátt vera ljóst að slíkt tjón mundi sennilega hljótast af.

4. Upphæð takmörkunarfjárhæða.

■ **177. gr.**

□ Þegar krafa rís vegna þess að farþegi skipsins andast eða slasast eru ábyrgðarmörkin [175.000 SDR][1)] sem margfölduð eru með hæstri leyfilegri farþegatölu samkvæmt vottorðum skipsins . . . [1)]

□ Vegna annarra krafna, sem rísa út af líkamstjóni, eru ábyrgðarmörkin [3.020.000 SDR].[2)] Fyrir skip, sem stærri

eru en [2.000 tonn],[1)] hækka ábyrgðarmörkin sem hér segir:

[1. fyrir hvert tonn frá 2.001 að 30.000 tonnum, um [1.208 SDR];[2)]

2. fyrir hvert tonn frá 30.001 að 70.000 tonnum, um [906 SDR];[2)]

3. fyrir hvert tonn umfram 70.000 tonn, um [604 SDR].[2)]][1)]

4. . . .[1)]

□ Ábyrgðarmörk fyrir allar aðrar kröfur, svo og þann hluta krafna sem ekki fæst greiddur samkvæmt 2. mgr., eru [1.510.000 SDR].[2)] Fyrir skip stærri en [2.000 tonn][1)] hækka ábyrgðarmörkin sem hér segir:

[1. fyrir hvert tonn frá 2.001 að 30.000 tonnum, um [604 SDR];[2)]

2. fyrir hvert tonn frá 30.001 að 70.000 tonnum, um [453 SDR];[2)]

3. fyrir hvert tonn umfram 70.000 tonn, um [302 SDR].[2)]][1)]

□ Ábyrgðarmörkin í 1.–3. mgr. gilda fyrir samtölu allra krafna sem rísa vegna eins og sama atburðar gagnvart útgerðarmanni, eiganda, afnotahafa, farmsamningshafa og umráðamanni (disponent), auk þeirra manna sem þeir bera ábyrgð á.

□ Nú athafna björgunarmenn sig ekki frá skipi eða þeir athafna sig eingöngu frá því skipi sem björgunin tekur til og miðast þá ábyrgðarmörkin við 1500 [tonn].[1)] Ábyrgðarmörkin gilda fyrir samtölu allra krafna sem rísa vegna eins og sama atburðar gagnvart björgunarmönnum og þeim sem þeir bera ábyrgð á.

□ Fyrir skip, sem notuð eru í opinberri þágu og í tilgangi sem ekki er viðskiptalegs eðlis, skulu ábyrgðartakmörkin aldrei miðast við minna en 5000 [tonn][1)] og ekki er þá unnt að takmarka ábyrgð á tjóni sem stafar af sérstökum eiginleikum eða notkun skipsins. Þetta gildir þó ekki um skip sem einkum eru notuð í sambandi við björgun.

□ [Þar sem nefnd er tonnatala skips er átt við brúttótonn sem reiknuð eru samkvæmt reglum í viðauka I við alþjóðasamning um mælingar skipa frá 1969.][1)] Með SDR er átt við þá alþjóðlegu verðmæliseiningu (sérstök dráttarréttindi) sem Alþjóðagjaldeyrissjóðurinn notar. Reikna skal verðmæliseiningu þessa til íslensks gjaldeyris eftir gengi þann dag sem sett er trygging fyrir ábyrgð eða, ef trygging hefur ekki verið sett, eftir gengi þann dag er greiðsla fer fram. Nú er stofnaður takmörkunarsjóður samkvæmt þessum kafla, sbr. og X. kafla, og skal þá umreiknun miðuð við gengi þann dag er sjóðurinn var stofnaður nema áður hafi verið sett trygging fyrir ábyrgð.

[1)] *L. 159/2007, 1. gr.* [2)] *L. 40/2017, 1. gr.*

5. Skipting takmörkunarfjárhæðanna.

■ **178. gr.**

□ Sérhver fjárhæð, sem sætir takmörkun ábyrgðar, skiptist milli kröfuhafa að tiltölu við kröfur þeirra.

□ Nú hrekkur fjárhæð samkvæmt 2. mgr. 177. gr. ekki til að fullnægja kröfum þeim sem þar greinir og skal þá fullnægja þeim hluta krafnanna, sem ekki fæst greiddur að réttri tiltölu við aðrar kröfur, af þeirri takmörkunarfjárhæð sem greinir í 3. mgr. 177. gr.

□ Sá, sem greitt hefur kröfu að nokkru eða öllu leyti áður en takmörkunarfjárhæðum er deilt niður, gengur inn í rétt kröfuhafa til að fá fullnægju að tiltölu við greidda fjárhæð.

□ Nú sýnir einhver fram á að hann verði síðar nauðbeygður til að greiða kröfu að nokkru eða öllu leyti og að hann gangi þar með inn í rétt kröfuhafa til fullnægju og má þá ákveða í dómi að haldið skuli eftir nægilegri fjárhæð þannig að hann geti síðar fengið kröfu sinni fullnægt samkvæmt 3. mgr. þessarar greinar.

6. Vernd gegn lögsókn með stofnun takmörkunarsjóða.

■ **179. gr.**

□ Nú er óskað kyrrsetningar hér á landi, mál er höfðað eða annarra réttaraðgerða er óskað vegna kröfu sem sætir takmörkun ábyrgðar og má þá stofna takmörkunarsjóð, sbr. nánar ákvæðin í X. kafla.

□ Sjóðurinn telst stofnaður fyrir alla þá sem geta borið fyrir sig sömu ábyrgðartakmörkun og til greiðslu á öllum kröfum sem ábyrgðartakmörkunin tekur til.

□ Eftir að takmörkunarsjóður, sem nefndur er í 1. mgr., hefur verið stofnaður er ekki unnt að höfða hér á landi sérstakt mál vegna kröfu sem sætir takmörkun ábyrgðar eða um það hvort þeir menn, sem sjóðurinn er stofnaður til hagsbóta fyrir, hafi rétt til ábyrgðartakmörkunar.

□ Um takmörkunarsjóði vísast að öðru leyti til X. kafla laganna.

■ **180. gr.**

□ Nú er krafa borin fram við takmörkunarsjóð sem stofnaður er samkvæmt 179. gr., sbr. X. kafla, eða samkvæmt sambærilegum reglum í öðru ríki sem er aðili að [bókun frá 2. maí 1996 til breytinga á samningi um takmörkun ábyrgðar á sjóréttarkröfum frá 19. nóvember 1976][1)] og er þá ekki unnt að framkvæma kyrrsetningu, fjárnám eða aðra sambærilega réttarathöfn í skipi eða öðrum eignum neins þeirra sem sjóðurinn er stofnaður til hagsbóta fyrir og rétt eiga til ábyrgðartakmörkunar. Eftir að takmörkunarsjóður hefur verið stofnaður hér á landi er ekki unnt að fá kyrrsetningu framkvæmda né aðför eða aðra sambærilega réttarathöfn í skipi eða eignum neins þeirra, sem sjóðurinn er stofnaður til hagsbóta fyrir og sem rétt eiga til ábyrgðartakmörkunar, fyrir kröfum sem beint er gegn sjóðnum, sbr. þó 2. mgr. 182. gr. Nú hefur kyrrsetning verið framkvæmd í skipi eða annarri eign eða trygging verið sett til að afstýra kyrrsetningu og skal þá fella kyrrsetningu niður eða leysa tryggingu.

□ Eftir að stofnaður hefur verið takmörkunarsjóður í öðru ríki sem aðili er að [bókun þeirri sem nefnd er][1)] í 1. mgr. [má hafna][2)] beiðni um kyrrsetningu eða fjárnám, sbr. þó 2. mgr. 182. gr. Hafi verið framkvæmd kyrrsetning eða trygging verið sett til að afstýra kyrrsetningu má fella kyrrsetninguna niður eða leysa tryggingunna. Beiðni um kyrrsetningu skal vísa frá, kyrrsetning sem framkvæmd er eftir stofnun takmörkunarsjóðsins skal felld niður eða leysa skal tryggingu sem sett hefur verið til að afstýra slíkri kyrrsetningu ef sjóðurinn er stofnaður:

1. á hafnarstað þeim sem krafan varð til vegna atburðar er þar gerðist eða, hafi atburðurinn ekki gerst í höfn, á fyrsta hafnarstað sem skipið kom til eftir að atburðurinn gerðist,

2. á lendingarstað ef um kröfu vegna lífs- eða líkamstjóns er að ræða,

3. á affermingarstað ef krafan stafar af spjöllum á farmi.

□ Reglurnar í 1. og 2. mgr. gilda eftir því sem við á ef sýnt er fram á að takmörkunarsjóður, sem stofnaður hefur verið í ríki sem á ekki aðild að [bókun þeirri][1)] sem um getur í 1. mgr., er sambærilegur við takmörkunarsjóð sem greint er frá í 179. gr.

□ Ákvæði 1.–3. mgr. eiga því aðeins við að kröfuhafi hafi borið kröfu fram gegn sjóðnum með formlega réttum hætti,

að unnt sé að ganga að sjóðnum og að ráðstafa megi úr honum til að greiða kröfuna.

[1] *L. 159/2007, 2. gr.* [2] *L. 92/1991, 82. gr.*

■ **181. gr.**

□ . . . [1]

□ Nú er synjað um kyrrsetningu eða hún felld niður vegna þess að stofnaður er takmörkunarsjóður samkvæmt 179. gr. og skal þá í staðfestingarmáli kveða á um lögmæti umbeðinnar kyrrsetningar og hugsanlegar skaðabótagreiðslur vegna kyrrsetningarbeiðninnar.

[1] *L. 92/1991, 82. gr.*

7. Takmörkun ábyrgðar án þess að stofnaður sé takmörkunarsjóður.

■ **182. gr.**

□ Enda þótt ekki hafi verið stofnaður takmörkunarsjóður getur sá, sem ábyrgð ber, borið fyrir sig takmörkun ábyrgðar. Fyrir dómi verða þá aðeins teknar til greina þær kröfur sem bornar hafa verið fram í málinu. Að kröfu þess, sem ábyrgð ber, skal taka upp í dóminn fyrirvara um að aðrar kröfur, sem lúta sömu ábyrgðarmörkum, skuli reiknast með við takmörkun ábyrgðarinnar.

□ Fullnægja má dómi samkvæmt 1. mgr. eftir almennum réttarfarsreglum þar að lútandi. Hafi fyrirvari, sem nefndur var í 1. mgr., verið tekinn upp í dóminn og stofnaður hefur verið takmörkunarsjóður áður en liðinn er hæfilegur tími til að fullnægja hefði mátt dómnum gilda ákvæði 180. gr., þó eftir því sem við á.

8. Gildissvið.

■ **183. gr.**

□ Ákvæðin í 173.–182. gr. eiga alltaf við þegar útgerðarmaður eða annar, sem til þess hefur heimild, ber fyrir sig takmörkun ábyrgðar fyrir íslenskum dómstóli. Varðandi kröfu, sem nefnd er í fyrri hluta 5. tölul. 175. gr., skal þó, við ákvörðun þess hvort ábyrgð sé takmörkuð og þá hver ábyrgðarmörkin séu, beita lögum þess ríkis sem eiga við um viðkomandi starfs- eða þjónustusamning ef hlutaðeigandi ríki er aðili að [bókun þeirri][1] sem um getur í 1. mgr. 180. gr.

□ Ákvæðin í 173.–182. gr. standa ekki í vegi fyrir því að öðrum lagaákvæðum sé beitt er veita heimild til að lækka ábyrgð tjónvalds gagnvart tjónþola.

[1] *L. 159/2007, 3. gr.*

X. kafli. Um takmörkunarsjóði.

■ **184. gr.**

□ Fyrirmæli þessa kafla gilda um takmörkunarsjóði sem stofnaðir eru samkvæmt 179. gr.

□ Takmörkunarsjóð skal varðveita í Seðlabanka Íslands eða öðrum þeim banka í Reykjavík sem hann ákveður og skal þess gætt að sjóðurinn sé ávaxtaður á eðlilegan hátt.

■ **185. gr.**

□ Takmörkunarsjóður samkvæmt 179. gr. skal ávallt nema fullri takmörkunarfjárhæð samkvæmt 177. gr. fyrir þeim kröfum sem takmörkun ábyrgðar lýtur að og stafa af sama atburði. Sjóðurinn skal enn fremur taka til vaxta af takmörkunarfjárhæðinni frá því að atburður varð og fram til sjóðsstofnunarinnar, með fjárhæð sem svarar til almennra [vaxta skv. 2. málsl. 4. gr. laga nr. 38/2001, um vexti og verðtryggingu].[1]

[1] *L. 159/2007, 4. gr.*

■ **186. gr.**

□ Sá, er setur fram beiðni um stofnun takmörkunarsjóðs, skal leggja fram til vörslu sjóðsfjárhæðina, sbr. 185. gr., í reiðufé eða setja aðra nægilega tryggingu fyrir henni. Jafnframt ber honum að tilkynna Seðlabanka Íslands eða öðrum þeim banka, sem Seðlabankinn hefur ákveðið, sbr. 184. gr., um alla þá sem ætla má að leggja muni fram kröfu gegn sjóðnum ásamt greinargerð um ástæður að baki sjóðsstofnuninni.

■ **187. gr.**

□ Með úrskurði verður ákvarðað um upphæð framlags úr sjóðnum og enn fremur hvort tekin sé til greina trygging sem kann að verða boðin fram.

□ Ákveða skal í úrskurði hvort jafnframt skuli sett trygging fyrir viðbótarfjárhæð sem bætast kann við kostnað er stafar af umsjón með sjóðnum, þ.m.t. málskostnaður, og til að standa undir hugsanlegum vaxtakröfum. Einungis er unnt að krefjast tryggingar á vöxtum sem áfallnir eru eftir stofnun sjóðsins.

□ Nú kemur fram í úrskurðinum að fjárhæðir samkvæmt 185. gr. hafi verið geymslutryggðar í reiðufé, sbr. lög um geymslufé, nr. 9 frá 5. maí 1978, eða að önnur nægileg trygging hafi verið sett og telst sjóðurinn þá stofnaður við uppkvaðningu úrskurðarins. Annars telst sjóðurinn stofnaður þegar dómari staðfestir með áritun á úrskurðinn að greiðsla hafi farið fram eða trygging verið sett. Afrit úrskurðar skal þá þegar afhent Seðlabanka Íslands eða öðrum þeim banka sem Seðlabankinn hefur ákveðið, sbr. 184. gr.

□ Dómari getur með síðari úrskurði hækkað tryggginguna fyrir viðbótarfjárhæðinni samkvæmt 185. gr.

■ **188. gr.**

□ [Þegar takmörkunarsjóður hefur verið stofnaður skipar dómari úthlutunarmann sem skal fullnægja skilyrðum til að gegna starfi skiptastjóra við gjaldþrotaskipti. Úthlutunarmaður annast úthlutun úr sjóðnum, en um aðdraganda úthlutunar og hana sjálfa, þar á meðal störf og stöðu úthlutunarmanns, innköllun, meðferð kröfulýsinga, fundi með kröfuhöfum, úthlutunina sjálfa og meðferð ágreiningsmála fer eftir reglum laga um gjaldþrotaskipti o.fl. eftir því sem þær geta átt við.][1]

[1] *L. 92/1991, 82. gr.*

■ **189.–190. gr.** . . . [1]

[1] *L. 92/1991, 82. gr.*

■ **191. gr.**

□ Dómari getur með úrskurði gefið sjóðinn lausan enda sé þá lýsingarfrestur liðinn og samþykki liggi fyrir frá stofnanda sjóðsins og kröfuhöfum lýstra krafna.

■ **192.–194. gr.** . . . [1]

[1] *L. 92/1991, 82. gr.*

■ **195. gr.**

□ Þegar öll ágreiningsmál eru til lykta leidd skal . . . [1] úthluta sjóðnum samkvæmt 178. gr.

□ Úthluta skal sjóðnum og viðbótarfjárhæðinni þó svo að ekki liggi fyrir réttur til ábyrgðartakmörkunar. . . . [1]

[1] *L. 92/1991, 82. gr.*

■ **196. gr.**

□ Þegar [úthlutunarmaður hefur lokið úthlutunargerð vegna sjóðsins verða allar ákvarðanir sem hafa verið teknar][1] varðandi takmörkunarrétt, upphæð sjóðsins, lýstar kröfur og skiptingu sjóðsins skuldbindandi fyrir alla þá sem eiga kröfu gegn sjóðnum, án tillits til þess hvort kröfunni hafi verið lýst í sjóðnum.

□ . . . [1]

[1] *L. 92/1991, 82. gr.*

XI. kafli. Um sjóveðrétt o.fl.

1. Sjóveðréttur og önnur réttindi í skipum.

■ **197. gr.**

□ Eftirtaldar kröfur eru tryggðar með sjóveðrétti í skipi:

1. Laun og önnur þóknun sem skipstjóri, skipverjar og aðrir þeir, sem á skip eru ráðnir, eiga rétt á fyrir störf um borð.

2. Bætur fyrir lífs- og líkamstjón sem hlotist hefur í beinu sambandi við rekstur skipsins.

3. Bætur fyrir eignartjón sem hlotist hefur í beinu sambandi við rekstur skipsins enda sé bótakrafan eigi byggð á samningi.

4. Björgunarlaun, bætur fyrir að fjarlægja skipsflak og framlög til sameiginlegs sjótjóns.

5. Skipagjöld.

□ Sjóveðréttur stofnast hvort heldur sem krafan beinist að útgerðarmanni viðkomandi skips, eiganda þess, afnotahafa, farmsamningshafa eða umráðamanni (disponent).

□ Sjóveðréttur stofnast um leið og krafa sú sem honum er ætlað að tryggja.

■ **198. gr.**

□ Sjóveðréttur í skipi gengur fyrir öllum öðrum eignarhöftum í því.

□ Kröfum, sem sjóveðréttur fylgir, skal fullnægja í þeirri röð töluliða sem þær eru taldar í 1. mgr. 197. gr. og þær, sem taldar eru í sama tölulið, eru jafnréttháar sín í milli. Þó skulu þær kröfur, sem taldar eru í 4. tölul. 1. mgr. 197. gr., ganga fyrir öðrum kröfum sem áður hafa stofnast og af þeim kröfum, sem taldar eru í 4. tölul., ganga yngri kröfur fyrir eldri.

■ **199. gr.**

□ Sjóveðréttur helst áfram í skipi, að undanskildum tilvikum þeim sem í 202. gr. greinir, þó að eignarréttur yfir því færist til annarra eða breyting verði á skráningu þess. Sjóveðréttur í skipi fellur þó niður gagnvart grandlausum viðsemjendum eiganda skips ef hann hefur verið staðfestur með dómi eða dómsátt og útdrætti úr dóminum eða dómsáttinni hefur ekki verið þinglýst innan sex vikna frá því að dómur var upp kveðinn eða dómsátt gerð.

□ Nú hefur skip verið framselt við frjálst afsal til erlends aðila og það hefur í för með sér að veðréttur fyrir kröfu, sem framseljandi var ekki persónulega ábyrgur fyrir, fellur niður eða nýtur lakari forgangs og verður þá framseljandi persónulega ábyrgur fyrir kröfunni allt að verðmæti veðsins.

■ **200. gr.**

□ Sá, sem hefur smíðað skip eða framkvæmt viðgerð á því, getur beitt haldsrétti til tryggingar kröfu sinni vegna smíðinnar eða viðgerðarinnar enda hafi hann vörslu skipsins.

□ Haldsréttur tekur ekki til kröfu eða þess hluta kröfu sem ágreiningur er um ef haldsréttarþoli setur bankatryggingu eða aðra sambærilega tryggingu fyrir greiðslu kröfunnar eins og hún verður úrskurðuð eða dæmd.

□ Haldsréttur víkur fyrir sjóveðréttindum í skipi en gengur fyrir samningsbundnum veðréttindum og öðrum eignarhöftum.

■ **201. gr.**

□ Sjóveðréttur fyrnist ef honum er ekki fylgt eftir með lögsókn innan eins árs frá því að krafa stofnaðist.

■ **202. gr.**

□ Nú fer fram nauðungarsala á skipi hér á landi og falla þá niður sjóveðréttindi, annars konar veðréttindi og önnur eignarhöft í skipinu.

□ Nú er skip dæmt óbætandi og getur þá eigandi krafist þess að það verði selt [við nauðungarsölu][1] með þeim afleiðingum að sjóveð, annars konar veðréttindi og önnur eignarhöft falla niður.

□ Við skiptingu söluandvirðis víkja sjóveð, annars konar veðréttindi og önnur eignarhöft í skipinu fyrir kostnaði . . . [1] vegna kyrrsetningarinnar eða fjárnámsins og nauðungarsölunnar. Sjóveðhafar eiga 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.

□ Nú fer nauðungarsala á skipi fram í erlendu ríki og falla þá sjóveð, annars konar veðréttindi og önnur eignarhöft í skipinu niður, að því tilskildu að skipið sé statt í hlutaðeigandi ríki á þeim tíma sem salan fer fram og að salan hafi farið fram í samræmi við löggjöf þess ríkis.

[1] *L. 90/1991, 91. gr.*

■ **203. gr.**

□ Sjóveð í skipi nær einnig til skipsbúnaðar. Til skipsbúnaðar teljast ekki vistabirgðir, eldsneyti né aðrar vélarnauðsynjar.

2. Sjóveðréttur í farmi.

■ **204. gr.**

□ Eftirtaldar kröfur eru tryggðar með sjóveðrétti í farmi:

1. björgunarlaun og kröfur um framlög til sameiginlegs sjótjóns, svo og til kostnaðar sem jafnað er niður samkvæmt 86. gr. eða 2. mgr. 157. gr.,

2. kröfur sem stafa af ráðstöfunum eða skuldbindingum er farmflytjandi eða skipstjóri samkvæmt stöðuumboði sínu hefur gert fyrir hönd farmeiganda, svo og endurgjaldskröfur þeirra ef þeir hafa lagt fram fé til lúkningar kostnaði vegna farms; 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.

■ **205. gr.**

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

□ Kröfunum skal fullnægja í þeirri röð sem þær eru taldar í 204. gr. Kröfur, sem taldar eru í sama tölulið, eru jafnréttháar en þó því aðeins þær sem taldar eru í 1. og 2. tölul. að þær stafi af sama atburði ella gengur yngri krafa fyrir eldri.

■ **206. gr.**

□ Sjóveðréttur í farmi fellur niður þegar vara hefur verið afhent. Svo er og ef varan er seld [við nauðungarsölu][1] eða seld á ferð í þágu skips eða farms.

□ Sá, sem án leyfis kröfuhafa afhendir vöru sem honum er kunnugt um eða mátti vera kunnugt um að sjóveð hvílir á, ábyrgist kröfuna persónulega allt að verðmæti veðsins. Hafi viðtakandinn ekki verið persónulega ábyrgur fyrir kröfunni gildir hið sama um hann ef honum var kunnugt um kröfuna þegar varan var afhent.

□ Sá, sem afhendir vöru er sjóveð fyrir framlagi til sameiginlegs sjótjóns hvílir á, verður þó ekki persónulega ábyrgur fyrir þessari kröfu hafi eigandi vörunnar ábyrgst kröfuna persónulega og sett fullnægjandi tryggingu fyrir henni, sbr. 2. mgr. 156. gr.

[1] *L. 90/1991, 91. gr.*

■ **207. gr.**

□ Sjóveðréttur í farmi fyrnist á einu ári frá því að krafa stofnast ef honum er ekki fylgt eftir með lögsókn áður en sá tími er úti.

3. Ýmis ákvæði.

■ **208. gr.**

□ Samningsbundinn veðréttur í erlendu skipi er viðurkenndur gildur hér á landi ef:

1. veðrétturinn hefur stofnast og er skráður í samræmi við löggjöf þess ríkis sem skipið er skráð í,

2. skráin og skjöl þau, sem varðveita á, eru aðgengileg fyrir almenning og afla má endurrits skrárinnar og afrits þessara skjala á þeim stað og

3. skráin eða nefnd skjöl hafa upplýsingar að geyma um:

a. nafn veðhafa og heimilisfang eða hvort veðbréf sé gefið út til handhafa,

b. fjárhæðina sem veðrétturinn á að tryggja,

c. dagsetningu og önnur atriði sem samkvæmt lögum í skráningarlandinu segja til um forgang veðréttarins gagnvart öðrum skráðum veðréttindum.

□ Eignarréttur að og veðréttur í skipi, sem er í byggingu erlendis, er viðurkenndur gildur hér á landi svo framarlega sem réttindin eru skráð í samræmi við löggjöf þess ríkis þar sem skip er byggt.

■ **209. gr.**

□ Sá, sem hefur fleiri veð fyrir kröfu sinni en eitt, getur gengið að hverju veðinu sem hann vill fyrir allri kröfunni.

□ Nú hefur hann í einu veðinu leitað sér lúkningar á meira fé en mundi koma á það veð að réttri tiltölu og getur þá sá eigandi, sem tjón bíður, svo og sá sjóveðhafi sem fékk veð sitt svo rýrt að ekki hrekkur til lúkningar kröfu hans, gengið að hinum öðrum veðum með sama rétti og fyrrgreindur kröfuhafi átti.

■ **210. gr.**

□ Við framsal eða önnur eigendaskipti að kröfu, sem tryggð er með sjóveðrétti, flyst sjóveðrétturinn til hins nýja kröfuhafa.

■ **211. gr.**

□ Sjóveðréttur nær ekki til krafna til skaðabóta fyrir missi eða tjón á skipi eða farmi. Hið sama gildir um kröfur samkvæmt vátryggingarsamningi.

□ Sjóveðréttur fyrir launakröfum samkvæmt 1. tölul. 1. mgr. 197. gr. skal þó einnig ná til vátryggingarfjár skips.

■ **212. gr.**

□ Mál til fullnustu kröfu, sem tryggð er með sjóveðrétti í skipi, má hvort heldur sem er höfða gegn eiganda skips eða skipstjóranum.

□ Mál til fullnægingar á sjóveðréttindum í farmi má höfða gegn skipstjóranum. Útgerðarmaður eða sá, sem útgerðarmaður hefur fengið skipið í hendur til siglinga fyrir eigin reikning, getur þó ekki höfðað þess háttar mál gegn skipstjóranum.

■ **213. gr.**

□ Ákvæði 197.–203. gr. og 209.–212. gr. gilda í öllum tilvikum þar sem sjóveðrétti, annars konar veðréttindum eða öðrum eignarhöftum í skipi er haldið fram fyrir íslenskum dómstóli, sbr. þó 2. og 3. mgr.

□ Löggjöf þess ríkis, sem skip er skráð í, gildir:

a. um innbyrðis röð veðréttinda í erlendu skipi sem viðurkennd eru samkvæmt 208. gr. og um áhrif þeirra gagnvart þriðja manni og

b. um lögbundin eignarhöft í skipi sem standa að baki skráðum veðréttindum.

□ Ákvæði 2. mgr. gilda, eftir því sem við á, um skip í smíðum. Innbyrðis röð milli haldsréttar og annarra eignarhafta í skipi í smíðum ræðst af löggjöf þess ríkis sem skip er smíðað í.

■ **214. gr.**

□ [Ráðherra][1] er heimilt að setja reglur sem mæli fyrir um að fullkomnar heimildir um öll skráð eignarhöft í skipum, þ. á m. skipum í smíðum sem skráð eða skráningarskyld eru hér á landi, séu varðveittar á einum stað og um skyldu viðkomandi embættismanna til að skila heimildunum á þann stað.

[1] *L. 162/2010, 206. gr.*

XII. kafli. Fyrning á sjókröfum.

■ **215. 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, ef krafa varðar sjótjónið, innan þeirra tímamarka sem hér segir:

1. [Krafa um björgunarlaun og sérstaka þóknun: innan tveggja ára frá því að björgunarstarfi lauk.][1]

2. Skaðabótakrafa út af árekstri eða sjóslysi sem greint er í 162. gr.: innan tveggja ára frá því að atburður sá gerðist sem tjóni olli.

3. Skaðabótakrafa samkvæmt fyrri málslið 137. gr.: innan tveggja ára frá því að farþegi yfirgaf skip eða hafi andlát borið að höndum meðan á ferð stóð frá þeim degi er farþegi átti að yfirgefa skip. Hafi andlát borið að höndum eftir að farþegi yfirgaf skip miðast fyrningarfrestur við tvö ár frá dánardægri en getur þó aldrei verið lengri en þrjú ár frá þeim degi er farþegi yfirgaf skip.

4. Skaðabótakrafa eftir 138. gr.: innan tveggja ára frá því að farangur var fluttur í land eða hafi farangur glatast frá því að hann hefði átt að vera fluttur í land.

5. Skaðabótakrafa eftir síðari málslið 137. gr.: innan tveggja ára frá því að farþeginn yfirgaf skip.

6. Skaðabótakrafa út af því að vöru var skilað án þess að farmskírteini væri framvísað eða henni var skilað til rangs móttakanda: innan eins árs frá því er vöru bar að skila eða frá því er henni var skilað ef það gerist síðar.

7. Skaðabótakrafa eftir 68. gr. eða vegna rangrar eða ófullnægjandi tilgreiningar í farmskírteini: innan eins árs frá því að vöru var skilað eða henni bar að skila.

8. Krafa um framlag til sameiginlegs sjótjóns eða til kostnaðar sem jafna skal niður samkvæmt 86. gr. eða 2. mgr. 157. gr.: innan eins árs frá dagsetningu niðurjöfnunargerðar.

9. Krafa sem sætir takmarkaðri ábyrgð samkvæmt 173. gr.: innan þriggja ára frá því að hún féll í gjalddaga.

10. Krafa á hendur þeim, sem orðið hefur persónulega ábyrgur samkvæmt ákvæðum 199. eða 206. gr., fyrnist á sama tíma og sjóveðrétturinn.

[1] *L. 133/1998, 11. gr.*

■ **216. gr.**

□ Endurkröfur, er stofnast í tengslum við kröfur samkvæmt 2., 6. og 7. tölul. 215. gr., falla niður vegna fyrningar innan eins árs frá því að greiðsla fór fram eða lögsókn hófst til heimtu greiðslunnar. Fyrningarfrestur endurkröfu, er stofnast í tengslum við skaðabótakröfu vegna tjóns á mönnum samkvæmt 2. tölul. 215. gr., hefst þó í fyrsta lagi þann dag er skaðabótakrafan var greidd.

■ **217. gr.**

□ Ógildir eru samningar sem mæla fyrir um að kröfur þær, sem taldar eru í 215. gr., skuli ekki fyrnast eða að þeim skuli fylgja lengri fyrningarfrestur en þar er boðinn.

■ **218. gr.**

□ Þegar mál er rekið fyrir íslenskum dómstóli skal ávallt farið eftir íslenskum lögum um það hverjar athafnir rifta fyrningu, svo og um önnur atriði sem varða fyrningu á sjókröfum.

XIII. kafli. Um sjópróf o.fl.

■ **219. gr.** . . . [1)]

[1)] *L. 69/2000, 1. gr.*

■ **220. gr.**

□ [Sjópróf fyrir héraðsdómi skal haldið ef [Samgöngustofa],[1)] [rannsóknarnefnd samgönguslysa],[2)] eigandi, útgerðarmaður, leigutaki skips eða skipstjóri fyrir þeirra hönd, farmeigandi eða vátryggjandi skips, áhafnar, farþega eða farms eða lögreglustjóri, yfirvélstjóri, meiri hluti skipshafnar eða stéttarfélög viðkomandi sjómanna óska þess sérstaklega. Nú hlýst tjón af siglingu skips eða útgerð skips og getur þá tjónþoli á sama hátt óskað eftir sjóprófi.][3)]

□ [Samgöngustofa][1)] eða [rannsóknarnefnd samgönguslysa][2)] geta auk þess krafist þess að sjópróf séu haldin vegna slysa sem verða á erlendum skipum ef slys verður í íslenskri [efnahagslögsögu, sbr. 3. gr. laga nr. 41/1979],[3)] enda komi skipið eða áhöfn þess í íslenska höfn. Skal þá [því ráðuneyti er fer með samskipti við erlend ríki][4)] gert viðvart um fyrirhugað sjópróf.

□ Nú verður slys eða tjón í ferð erlends skips sem snertir verulega hagsmuni íslenskra aðila án þess þó að ákvæði 2. mgr. eigi við og [geta þá sömu aðilar og greinir í 1. mgr.][3)] krafist þess að sjópróf séu haldin ef skipið er statt í íslenskri höfn.

□ Þegar skip, sem um ræðir í 2. og 3. mgr., er statt í íslenskri höfn getur [Samgöngustofa][1)] eða [rannsóknarnefnd samgönguslysa][2)] krafist þess að skipið fái eigi tollvegabréf fyrr en sjópróf hefur verið haldið.

□ Yfirvélstjóri, meiri hluti skipshafnar eða stéttarfélög viðkomandi sjómanna geta farið fram á að haldið verði sjópróf og skal þá leggja fram skriflega og rökstudda ósk þar um.

□ [Nú synjar héraðsdómari að fram fari sjópróf og er þá heimilt að kæra þá ákvörðun til [Landsréttar].[5)] [Aðrir úrskurðir Landsréttar en mælt er fyrir um í 1. mgr. 167. gr. laga um meðferð einkamála verða ekki kærðir til Hæstaréttar.][5)]][3)]

[1)] *L. 59/2013, 2. gr.* [2)] *L. 32/2013, 1. gr.* [3)] *L. 69/2000, 2. gr.* [4)] *L. 126/2011, 106. gr.* [5)] *L. 117/2016, 28. gr.*

■ **221. gr.**

□ Tilgangur sjóprófs er að leiða í ljós, svo sem framast má verða, orsakir viðkomandi atburðar og aðrar staðreyndir sem máli skipta í því sambandi, þ.m.t. upplýsingar um allt það er varðar mat á haffærni skips eða öryggi á siglingu, svo og um allt er leitt gæti til aukins öryggis sjófarenda eða refsi- eða skaðabótaábyrgðar útgerðarmanns, skipstjóra, skipverja eða annarra manna.

□ . . . [1)]

□ Forðast skal að spilla eða afmá verksummerki eftir slys í skipi fyrr en lögregluyfirvöld [og [rannsóknarnefnd samgönguslysa][2)]][1)] hafa heimilað það.

□ Skipstjóra er skylt að óska eftir því að lögregluannsókn vegna mannskaða eða meiri háttar líkamstjóns . . . [1)] fari fram. Skipstjóri skal eigi halda skipi úr höfn þar sem lögregluannsókn fer fram nema í samráði við lögregluyfirvöld.

□ . . . [1)]

[1)] *L. 69/2000, 3. gr.* [2)] *L. 32/2013, 1. gr.*

■ **222. gr.**

□ Hafi sá atburður, sem tilefni gaf til sjóprófs, orðið meðan skip lá í höfn eða fyrst komið í ljós þar skal sjópróf haldið á þeim stað. Hafi atburður orðið meðan skip var í hafi skal sjópróf að jafnaði haldið þar sem skip tekur fyrst höfn eftir slys eða á ákvörðunarstað þess, sbr. þó 227. gr. Þó má fresta sjóprófi þar til skip eða áhöfn kemur til annars staðar ef við það sparast tími eða fé eða það hefur í för með sér umtalsvert hagræði og ekkert mælir því í gegn. Hafi skip farist skal rannsókn fara fram þar sem hagkvæmast þykir. . . . [1)]

[1)] *L. 69/2000, 4. gr.*

■ **223. gr.** . . . [1)]

[1)] *L. 69/2000, 5. gr.*

■ **224. gr.** . . . [1)]

[1)] *L. 69/2000, 5. gr.*

■ **225. gr.**

□ Skriflegri beiðni um sjópróf skal fylgja nákvæmt eftirrit eða skýrt ljósrit af því sem skráð er í skipsbækur um viðkomandi atburð og skrifleg skýrsla um atburðinn. Skýrslu þessari skal, ef ástæða er til, fylgja uppdráttur af aðstæðum öllum og útsetning í sjókort í stærsta mælikvarða. Einnig skal fylgja listi yfir áhöfn skips og þá menn sem ætla má að geti gefið upplýsingar sem að gagni koma og, ef því verður við komið, upplýsingar um þá sem hagsmuna hafa að gæta. Framangreind gögn skulu hafa borist dómara degi áður en sjópróf hefst nema dómari heimili styttri fyrirvara. Viðkomandi skipsbækur (frumgerð og hreinskrift ef því er að skipta) skulu sýndar við upphaf sjóprófs. Dómur metur að öðru leyti hverra gagna skuli aflað, svo sem um starfsréttindi og lögskráningu skipshafnar.

■ **226. gr.**

□ [Þegar sjópróf fer fram gefur dómari sjóprófsbeiðanda kost á að leiða og spyrja vitni. Aðrir þeir sem óskað geta sjóprófs, sbr. 220. gr., geta á sama hátt leitt og spurt vitni, kynnt sér málsskjöl og gert þær bókanir sem þeir telja nauðsynlegar. Vitnaskýrslur skal bóka eða samandregin skýrsla dómara um framburð vitna hljóðrituð og síðan vélrituð nema dómari telji nauðsyn bera til að milliliðalaus hljóðritun sé notuð.][1)]

□ Um yfirheyrslur fer annars eftir ákvæðum laga . . . [2)] um meðferð [sakamála],[3)] eftir því sem við getur átt.

□ . . . [1)]

□ Í tengslum [við sjópróf getur dómurinn skoðað][1)] skip ef telja má að slík skoðun geti skipt einhverju máli fyrir rannsókn slyss og [jafnframt getur dómurinn framkvæmt eða látið framkvæma][1)] aðra þá skoðun sem nauðsyn ber til.

□ [Þegar halda skal sjópróf ber sjóprófsbeiðanda að tilkynna [Samgöngustofu],[4)] [rannsóknarnefnd samgönguslysa][5)] og lögreglustjóra þar sem sjópróf er haldið þar um.][1)]

□ . . . [1)]

□ . . . [1)]

□ Að sjóprófi loknu skal dómari senda [viðkomandi lögreglustjóra],[1)] ríkissaksóknara, [Samgöngustofu][4)] og [rannsóknarnefnd samgönguslysa][5)] eftirrit af því.

[1)] *L. 69/2000, 6. gr.* [2)] *L. 19/1991, 194. gr.* [3)] *L. 88/2008, 234. gr.* [4)] *L. 59/2013, 2. gr.* [5)] *L. 32/2013, 1. gr.*

■ **227. gr.**

□ Nú er sjópróf haldið vegna árekstrar milli skipa og skal þá leitast við að skýrslur, sem snerta bæði eða öll skipin, séu teknar á sama stað og á sama tíma, eftir nánari ákvörðun

[Samgöngustofu],[1] og getur hún frestað sjóprófi af þessum sökum.

□ Ef sjópróf eru ekki haldin samtímis getur dómari, að beiðni útgerðarmanns þess skips sem fyrr er tekið til meðferðar í sjóprófi, úrskurðað að sjópróf verði haldið fyrir luktum dyrum og án aðgangs annarra en fulltrúa hins opinbera og útgerðarmanns skipsins. Ef sjópróf er haldið fyrir luktum dyrum skal því, sem þar kemur fram, haldið leyndu þar til haldið hefur verið sjópróf vegna hins skipsins. Fram til þess tíma hafa aðeins þeir, sem fengu að vera viðstaddir, heimild til þess að kynna sér framburð, framlögð skjöl og skipsbækur.

□ Ákvæði 1. og 2. mgr. eiga einnig við um árekstur við erlent skip og skal þá önnur rannsókn lögð að jöfnu við sjópróf að því er varðar hið erlenda skip. Ekki skal halda sjópróf nema [Samgöngustofa][1] krefjist þess eða útgerðarmaður samþykki þegar skip hefur lent í árekstri við erlent skip sem ekki er skylt að láta halda sjópróf samkvæmt reglum heimalands þess. Skal útgerðarmaður án tafar tilkynna [Samgöngustofu][1] um áreksturinn. [Ráðuneytið][2] getur sett reglur um það til hvaða erlendra skipa þetta ákvæði nái.

[1] *L. 59/2013, 2. gr.* [2] *L. 162/2010, 206. gr.*

■ **228. gr.**

□ Nú hefur sjópróf þegar farið fram en síðar koma fram nýjar upplýsingar sem miklu skipta eða í ljós kemur að mikilvægar upplýsingar skorti og [geta þá þeir sem sjóprófs geta beiðst, sbr. 1. mgr. 220. gr.][1] krafist þess að sjópróf verði haldið að nýju.

[1] *L. 69/2000, 7. gr.*

■ **229. gr.** . . . [1]

[1] *L. 69/2000, 8. gr.*

■ **230. gr.** . . . [1]

[1] *L. 69/2000, 8. gr.*

■ **231. gr.** . . . [1]

[1] *L. 69/2000, 8. gr.*

■ **232. gr.**

□ [Ráðherra][1] er heimilt að koma á fót föstum gerðardómi er skipaður sé einum eða fleiri óvilhöllum mönnum sem dæmi um ágreining út af lögskiptum eða stöðu manna sem lög þessi taka til ef báðir (eða allir) málsaðilar óska þess og verður þá úrskurður gerðardómsins um efnisatriði máls bindandi fyrir báða (eða alla) aðila eftir sömu reglum og almennt gilda um gerðardóma. Kostnaður við störf gerðardómsins greiðist úr ríkissjóði. Ef þinghöld fara fram utan Reykjavíkur skal [héraðsdómurum][2] á hverjum stað skylt að aðstoða gerðardóminn varðandi aðstöðu til þinghalds, eftir því sem unnt er. [Ráðherra][1] getur sett nánari reglur um starfsemi gerðardómsins og um kostnað við málsmeðferð.

[1] *L. 162/2010, 206. gr.* [2] *L. 92/1991, 82. gr.*

XV. kafli. Um refsingar og önnur viðurlög.

■ **233. gr.**

□ Ef skipstjóri hefur ekki á skipi eintak af lögum þessum og reglugerðum og öðrum opinberum fyrirmælum samkvæmt þeim, sem um ræðir í 2. mgr. 8. gr., varðar það sektum.

■ **234. gr.**

□ Vanræki skipstjóri, stýrimaður, vélstjóri eða loftskeytamaður skráningu í bækur sem skylt er að halda, varðveislu þeirra eða sýningu, varðar það sektum eða [fangelsi allt að tveimur árum].[1]

[1] *L. 82/1998, 175. gr.*

■ **235. gr.**

□ Ef skipstjóri brýtur gegn skyldum samkvæmt 19. gr. um flutning sjómanna o.fl. varðar það sektum.

■ **236. gr.**

□ Vanræki skipstjóri að gefa sjóferðarskýrslu þegar honum er það skylt samkvæmt 225. gr. varðar það sektum eða [fangelsi allt að tveimur árum].[1]

[1] *L. 82/1998, 175. gr.*

■ **237. gr.**

□ Ef skipstjóri vanrækir að gegna þeim skyldum sem um ræðir í 161. og 162. gr. þegar árekstur eða svipað slys ber að höndum varðar það sektum eða [fangelsi allt að tveimur árum].[1]

[1] *L. 82/1998, 175. gr.*

■ **238. gr.**

□ [Hafi skipstjóri, stýrimaður eða vélstjóri orðið valdur að skipstrandi, árekstri eða öðru sjóslysi með yfirsjónum eða vanrækslu í starfi sínu varðar það sektum eða fangelsi allt að fjórum árum. Sömu refsingu skal sá hljóta sem reynir að stjórna skipi, stjórnar skipaferðum eða veitir öryggisþjónustu vegna skipaferða og verður valdur að skipstrandi, árekstri eða öðru sjóslysi með yfirsjónum eða vanrækslu í starfi.

□ Enginn má stjórna eða reyna að stjórna skipi, stjórna skipaferðum eða veita öryggisþjónustu vegna skipaferða, ef hann vegna neyslu áfengis, ávana- og fíkniefna eða annarra örvandi eða deyfandi efna, vegna sjúkdóms eða þreytu eða af öðrum orsökum, er óhæfur til að rækja starfann á fullnægjandi hátt. Brot gegn ákvæði þessu varða sektum eða fangelsi allt að tveimur árum.

□ Nú er vínandamagn í blóði skipverja eða þeirra sem nánar greinir í 2. mgr. yfir 0,5‰ eða vínandamagn í lofti, sem hann andar frá sér, nemur 0,25 milligrömmum í lítra lofts eða meira og telst hann þá undir áhrifum áfengis og ekki hæfur til þess starfa sem getur í 2. mgr. Það leysir viðkomandi ekki undan sök þótt hann ætli vínandamagn í blóði sínu minna en hér um ræðir. Nú hefur skipverji eða sá annar sem nánar greinir í 2. mgr. neytt áfengis við eða fyrir þann starfa sem nánar greinir í 2. mgr. þannig að vínandamagn í blóði hækkar eftir að skipstjórn lauk, og skal þá litið svo á sem hið aukna vínandamagn hafi verið í blóði hans við starfann. Mælist ávana- og fíkniefni sem bönnuð eru á íslensku yfirráðasvæði samkvæmt lögum um ávana- og fíkniefni og reglugerðum settum samkvæmt þeim í blóði eða þvagi skipverja eða þess annars sem nánar greinir í 2. mgr. telst hann vera undir áhrifum ávana- og fíkniefna og ekki hæfur til þess starfa sem getur í 2. mgr.

□ Skipverja og/eða þeim sem stjórnar skipaferðum eða veitir öryggisþjónustu vegna skipaferða er skylt, að kröfu lögreglu eða Landhelgisgæslu Íslands, að gangast undir rannsókn á öndunar-, munnvatns- eða svitasýni, blóð- eða þvagrannsókn með þeim hætti sem lögregla ákveður þegar ástæða er til að ætla að viðkomandi hafi brotið gegn ákvæðum þessarar greinar. Honum er jafnframt skylt að hlíta kröfu sömu aðila um að láta flytja sig til læknis til rannsóknar, þar á meðal til blóð- og þvagrannsóknar, og að hlíta nauðsynlegri meðferð læknis.

□ Skip merkir í þessari grein sérhvert fljótandi far, óháð lengd eða knúningsmáta.][1]

[1] *L. 101/2006, 1. gr.*

■ **[238. gr. a.**

□ Í refsidómi skv. 238. gr. má enn fremur, ef sérstaklega miklar sakir eru, ákveða að dómfelldi skuli sviptur starfsréttindum ákveðinn tíma, þó ekki í skemmri tíma en þrjá mánuði og allt að fimm árum eða ævilangt.

□ Sé um skipstjórnarréttindi að ræða skal þá jafnframt tekið fram í dóminum hvort dómfelldi megi gegna stýrimannsstöðu meðan hann er sviptur skipstjóraréttindum. Að sama skapi skal ákveðið hvort stýrimenn, vélstjórar eða aðrir sem ákveðið er að skuli sviptir starfsréttindum megi gegna öðrum réttindaminni störfum. Dómstóll sá, er dæmir slíkan dóm, skal svo fljótt sem unnt er senda [ráðuneytinu][1] eftirrit af dóminum, svo og atvinnuskírteini dómfellda. Ef dómurinn heimilar dómfellda að gegna annarri stöðu lætur ráðuneytið honum í té skírteini þar að lútandi.

□ Hafi dómfelldi verið sviptur atvinnuréttindum tímabundið og tvö ár að minnsta kosti eru liðin frá dómsuppsögu og sérstakar ástæður mæla með því getur [ráðherra][1] veitt dómfellda aftur atvinnuréttindi enda þótt sá tími, sem tilgreindur er í dóminum, sé eigi liðinn. Hafi dómfelldi verið sviptur atvinnuréttindum ævilangt getur [ráðherra],[1] með sama skilorði og fyrr greinir, veitt honum aftur atvinnuréttindi þegar a.m.k. þrjú ár eru liðin frá dómsuppsögu.

□ Áfrýjun dóms frestar ekki framkvæmd réttindasviptingar. Nú telur meiri hluti dómenda í sjóprófi að aðili hafi unnið til réttindasviptingar og að brýna nauðsyn beri til þeirrar sviptingar og getur hann þá svipt hann atvinnuréttindum til bráðabirgða með úrskurði en dómstóll sá, er fer með viðkomandi refsimál, getur þó hvenær sem er hrundið þeirri ákvörðun hans þannig að viðkomandi haldi réttindum sínum þar til dómur gengur.

□ Hafi meiri hluti dómenda í sjóprófi eigi beitt fyrrgreindri heimild sinni hefur viðkomandi dómstóll heimild til að ákvarða réttindasviptingu til bráðabirgða með sama skilorði og fyrr greinir.

□ Hafi skipverji verið sviptur atvinnuréttindum til bráðabirgða samkvæmt því sem fyrr segir skal ákveðið í dómi hvort sá tími skuli dragast frá endanlegum sviptingartíma.][2]

[1] *L. 162/2010, 206. gr.* [2] *L. 101/2006, 2. gr.*

■ **239. gr.**

□ Stórfelld eða endurtekin brot skipstjóra gegn öðrum skyldum samkvæmt lögum þessum en þeim, sem ákvæði 233.–238. gr. taka til, varða sektum eða [fangelsi allt að tveimur árum].[1]

[1] *L. 82/1998, 175. gr.*

■ **240. gr.**

□ Ákvæði þessa kafla taka einnig til manna sem gegna starfi skipstjóra í hans stað.

■ **241. gr.**

□ Vanræki útgerðarmaður að hafa líf- og slysatryggingu í gildi samkvæmt 2. mgr. 172. gr. varðar það sektum og [fangelsi allt að tveimur árum][1] ef um ítrekað brot er að ræða.

□ Ef útgerðarmaður, í merkingu laga þessara, er ekki einstaklingur eiga refsiákvæði 1. mgr. þessarar greinar við um framkvæmdastjóra viðkomandi útgerðarfyrirtækis.

[1] *L. 82/1998, 175. gr.*

■ [**241. gr. a.**

□ Vanræki útgerðarmaður að tryggja skip sitt, sbr. 1. mgr. 171. gr. a, varðar það sektum eða fangelsi allt að sex mánuðum.

□ Ef útgerðarmaður, í merkingu laga þessara, er ekki einstaklingur eiga refsiákvæði 1. mgr. við um framkvæmdastjóra viðkomandi útgerðarfyrirtækis eða einstakling í sambærilegri stöðu.][1]

[1] *L. 49/2015, 2. gr.*

■ **242. gr.**

□ Ákvörðun um fyrirhugaða málshöfðun út af brotum gegn ákvæðum þessa kafla skal tilkynnt [ráðuneytinu].[1]

[1] *L. 162/2010, 206. gr.*

■ [**242. gr. a.**

□ Brot gegn ákvæðum reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 1177/2010, sbr. 148. gr. a laga þessara, varðar sektum [ef sakir eru miklar].[1]][2]

[1] *L. 21/2020, 23. gr.* [2] *L. 12/2016, 2. gr.*

[XVI. kafli. Um aðild að Evrópsku efnahagssvæði.][1]

[1] *L. 62/1993, 3. gr.*

■ [**243. gr.**

□ [Ráðherra][1] er heimilt að setja reglugerðir[2] á sviði siglingalaga að því leyti sem það er nauðsynlegt vegna skuldbindinga er leiðir af samningi um Evrópskt efnahagssvæði milli Efnahagsbandalags Evrópu, Kola- og stálbandalags Evrópu og aðildarríkja þess annars vegar og aðildarríkja Fríverslunarsamtaka Evrópu hins vegar, sbr. lög um Evrópska efnahagssvæðið.][3]

[1] *L. 162/2010, 206. gr.* [2] *Rg. 204/2004. Rg. 675/2014.* [3] *L. 62/1993, 3. gr. Augl. 442/1994 og 120/1996.*

■ [**243. gr. a.** [*Innleiðing á EES-gerðum.*

□ Í lögum þessum eru eftirfarandi EES-gerðir innleiddar í íslenskan rétt:

a. Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2009/20/EB frá 23. apríl 2009 um tryggingu skipaeigenda gegn sjóréttarkröfum eins og hún var tekin upp í samninginn um Evrópska efnahagssvæðið með ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 32/2010.

b. Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 392/2009 frá 23. apríl 2009 um bótaábyrgð flutningsaðila vegna slysa við farþegaflutninga á sjó eins og hún var tekin upp í samninginn um Evrópska efnahagssvæðið með ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 17/2011.

[c. Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 1177/2010 frá 24. nóvember 2010 um réttindi farþega sem ferðast á sjó eða skipgengum vatnaleiðum, að undanskildum viðaukum, eins og hún var tekin upp í samninginn um Evrópska efnahagssvæðið með ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 116/2015.][1]][2]][3]

[1] *L. 12/2016, 3. gr.* [2] *L. 49/2015, 3. gr.* [3] *L. 46/2012, 3. gr.*

[XVII. kafli.][1] Gildistaka og brottfallin lög.

[1] *L. 62/1993, 3. gr.*

■ [**244. gr.**][1]

□ Lög þessi öðlast þegar gildi.

□ . . .

[1] *L. 62/1993, 3. gr.*