

Jón Kristjánsson - Íslenskur sjórjettur (1915)

Útgáfa 1.0 af rafræna skjalinu

Þetta PDF skjal er hluti afraksturs skönnunar á prentuðu eintaki af téðu riti. Markmið þessarar útgáfu er að veita almenningi færi á að eignast sitt eigið rafrænt eintak af því án endurgjalds.

Skjalið er upprunalega birt á vefnum <https://urlausnir.is>. Þar má finna rafrænar útgáfur hinna bindanna og verða nýrri útgáfur af skjölunum í boði þar.

Takmörkun ábyrgðar

Höfundur skjals þessa afsalar sér allri ábyrgð, að því marki sem lög heimila, vegna beinnar og/eða óbeinnar notkunar skjalsins sjálfs eða afurða sem af því leiðir. Þó að stefnt hafi verið að því markmiði að skjalið endurspegli sem best innihald upprunalegu bindanna er hvorki hægt að tryggja né ábyrgjast að það hafi tekist. Framangreint á einnig við um efnislegt innihald prentuðu eintakanna sem skönnuð voru.

Höfundaréttur

Höfundur skjals þessa álitur að hvers kyns höfundaréttur á prentaða eintakinu sé útrunninn.

Hvers kyns höfundarréttur sem höfundur skjalsins gæti hafa skapað sér til handa með skönnuninni sjálfri eða öðru framlagi sínu til sköpunar þess, skal vera meðhöndlaður í samræmi við Creative Commons Zero höfundaleyfið (CC0 1.0 Universal eða síðari útgáfa þess).

Ábendingar

Séu ábendingar um mögulegar úrbætur á skjalinu er hægt að koma þeim á framfæri við höfund þess.

Athugasemdir um þessa útgáfu

Skannað var eintak í vörslu Landsbókasafnsins (geymsla 2).

Höfundur skjalsins: Svavar Kjarrval (svavar@kjarrval.is)

343 096
Jón

ÍSLENSKUR SJÓRJETTUR

SAMID HEFUR HANDA
STÝRIMANNASKÓLANUM

JÓN KRISTJÁNSSON
PRÓFESSOR VIÐ HÁSKÓLANN

REYKJAVÍK — 1915
BÓKAVERZLUN SIGFÚSAR EYMUNDSSONAR
PRENTSMÍÐJAN GUTENBERG



Bergur Sigurðsson

ÍSLENSKUR SJÓRJETTUR

SAMID HEFUR HANDA
STÝRIMANNASKÓLANUM

JÓN KRISTJÁNSSON
PRÓFESSOR VIÐ HÁSKÓLANN

REYKJAVÍK — 1915
PRENTSMÍÐJAN GUTENBERG

gdalant



A.

Inngangur.

1. Sjórfjetturinn er sú grein lögfræðinnar, þar sem safnað er gildandi lögum um siglingar og sjómensku, þau lög skýrð, og leitast við að fylla í eyðurnar, sem lögin ná ekki til.

Siglingar eru í ýmsum efnum mjög frábrugðnar öðrum atvinnurekstri, og af þeim mismun leiða eðlilega mismunandi lög. Skip á ferð er sjálfstæð, óháð heild. Almenn lög um rjettarvernd manna, um skipunarvald húsbónda, um rjettindi og skyldur vinnenda o. fl., eru algjörlega ófullnægjandi, og þá myndast af sjálfu sjer sjerstök afbrigði af hinum almennu reglum. Siglingar eru fólgnar í ferðalagi af einum stað á annan; skipið er sjaldan heima hjá sjer; eigandi þess hefur því ekki sömu tök á að stjórna því og ráða fram úr vandamálum, sem fyrir kunna að koma, sem aðrir stjórnendur atvinnu. Af öllu þessu leiðir þá stórvægilegu sjerstöðu, sem skipstjórinn hefur, miðað við aðra forstöðumenn atvinnu eða fyrirtækis. Þá eru hættur þær, sem stöðugt vofa yfir skipum og siglingum, sjer kennilegar fyrir siglingar og leiða til þess, að sett eru sjerstök lög, sumpart til þess að verjast hættunum, sumpart til

þess að gera upp milli aðila sjóttjón, sem leiðir af slíkum hættum.

Loks skilur það siglingar frá annari þjóðfélagsstarfsemi, að þær eru mjög »alþjóðlegar«. Danskur maður sendir t. d. saltfisk frá Íslandi með norskum skipi til Spáunar. Þá gerir danskur maður farmsamning við norskan mann; á að gera þann farmsamning eftir dönskum eða norskum lögum, eða ef til vill eftir íslenskum lögum? Nú verður vafi á um skilning samningsins, þá er skipið kemur til Spáunar, á þá að skera úr þeim ágreiningsi eftir dönskum, norskum, íslenskum eða spænskum lögum? Skipið hefur ferð sína á Íslandi, og lýtur þá að mestu leyti íslenskum lögum. Hins vegar lýtur það að mestu leyti spænskum lögum meðan það er statt á spænskri höfn. Nú má vera að skipinu hlekkist á á leiðinni og neyðist til að leyta hafnar á Englandi, Þýskalandi eða Frakklandi.

Hjer er nauðsyn á tvennu: skýrum ákvæðum um það, hvers lands lög komi til greina um ýms efni, og að siglingalög þjóðanna sjeu sem líkust að unt er. Hinni fyrnefndu nauðsyn hefur verið lítið sint. Í sjórjettinum er oft mjög vafasamt, hvort lög þeirrar þjóðar, sem skipið er frá, koma til greina, eða lög þar í landi, sem skipið er, þá er þau atvik gerast, sem um er að tefla, eða lög þess lands, þar sem gerningur sá var gerður, sem deila ris um. Þetta er mjög bagalegt, jafnvel þó hinni síðarnefndu nauðsyn væri fullnægt svo sem verða má, því að siglingalög landanna verða aldrei gerð eins í öllum auka-atriðum. Staðhættir hvers lands og margt fleira kemur til greina og skilur í ýmsum atriðum.

En því líkari sem lögin eru, sjerstaklega hjá þeim þjóðum sem mest viðskifti eiga sín á milli, því minni bagi er að sjálfsgöðu að því að eiga ekki ákvæði um það, hverra þjóðar lög gildi um einstök efni. Og að öllu athuguðu, er nauðsynin á því að lögin sjeu lík miklu ríkari. Farmsendandi, útgerðarmaður, skipverjar, váttryggjendur, farþegar og ekki síst skipstjóri eiga hagsmuni sína að miklu leyti undir lögum þeim, sem þeir eru settir undir, en það væri þeim sýnilega ofraun að þekkja lög allra þeirra landa, sem þeir skifta við að einhverju leyti, ef þau væru ólík í verulegum atriðum. Má svo að orði kveða, að minna máli skifti hver níg lögin eru, heldur en að þau sjeu svo lík sem unt er, og því líkari, sem viðskiftasambandið er nánara. Þetta gildir einnig að miklu leyti um fiskiveiðalöggjöfina, en í því efni er nauðsynin á likum lögum þó ekki eins rík eins og þá er um siglingar ræðir, og hins vegar er þar sjerkennilegra staðháttu hvers lands frekar að gæta en um siglingar.

Frá fornu fari hafa sjólög landanna verið mjög lík. Sjórjettur myndaðist fyrst hjá aðalsiglingaþjóðunum og fluttist frá þeim til þeirra þjóða, sem áttu viðskifti við þær. Með elstu sjórjettum, sem sögur fara af, er sjórjettur Föníkíumanna; hann mun hafa flust til Grikkja, og frá þeim fengu Rómverjar aftur ýmsar sjórjettarreglur, en annars þekkja menn lítið sjórjett fornaldarinnar. Á miðöldunum voru aðallega þrenn sjólög ráðandi. Elst eru »Les coutumes d'Oleron«, sem giltu í Frakklandi, Englandi og Hollandi. »Consolado del mare« gildi í miðjarðarhafslöndunum, en »Visby-sjórjetturinn« á Þýskalandi og

Norðurlöndum. Öll þessi sjólög byggja á sömu meginreglum og á þeim byggjast aftur öll nútíma sjólög. Meginreglurnar eru því hinar sömu í flestum þeim siglingalögum, sem nú gilda, en í ýmsum atriðum greinir þau á, og í sumum atriðum allstórvægilega. Eftir þessum greinarmun má skipa núgildandi siglingalögum í þrjá aðalflokka.

a. *Ensk siglingalög* (»Common law« og »Merchant shipping Act 1906« o. fl.). Ensk siglingalög gilda með smávægilegum afbrigðum í flestum enskum nýlendum, og á þeim byggjast siglingalög Bandaríkjanna í Norður-Ameríku.

b. *Frönsk siglingalög* (»Code de commerce« 1807). Þau lög eru ýmist beint lögleidd eða lögd til grundvallar siglingalögum Hollands, Belgíu, Spánar, Ítalíu, Grikklands o. fl. landa.

c. *Þýsk siglingalög* (»Handelsgesetzbuch« 1897). Eftir þeim eru sniðin siglingalög Japans, *Danmerkur* (2. apríl 1892), *Noregs* (20. júlí 1893) og *Svíþjóðar* (12. júní 1891). Eftir lögum Norðurlandabjóðanna eru *íslensku siglingalögin* 1914 sniðin.

2. **Heimildir sjórjettarins** eru fyrst og fremst *lögin*. Þar sem lög ná til fer eftir þeim, hvort sem þau eru hagkvæm eða óhagkvæm, ný eða úrelt. Meginlög íslensks sjórjettar eru nú siglingalögin, sem eru staðfest 30. nóv. 1914 og eru nr. 56 í Stjórnartíðindunum. Þau eru, svo sem áður er sagt, sniðin eftir siglingalögum Norðurlanda, sem Íslendingar eiga mest mök við. En þau eru eingöngu miðuð við siglingar, en ekki við fiskiveiðar. Um fiskiveiðar vantar enn sem fyr fullnægjandi lög hjer á landi. Auk siglingalaganna eru mörg önnur lög, sem koma til greina í þessum

sjórjetti. Helst eru lög um skrásetning skipa nr. 31 13. des. 1895, ts. um mæling skipa 25. júní 1869, l. um skipströnd 14. jan. 1876, l. um eftirlit með skipum og bátum nr. 29 22. okt. 1912, l. um sjóvátrygging 2. nóv. 1914, l. um sjódóma og rjettarfar í sjómálum 30. nóv. 1914, o. m. fl. Á þingi, sem haldið var í sumar (1915) voru samþykkt ný lög um atvinnu við siglingar og vjelagæslu á íslenskum skipum og verður gert ráð fyrir því í þessum sjórjetti, að þau hljóti konungsstaðfestingu.

Þar sem lögin ná ekki til, koma til greina aðrar rjettarheimildir, sem kallaðar eru varaheimildir. Þar eru fyrst *rjettarvenjur*. Þá er farið hefur verið lengi eftir ákveðinni reglu um eitthvert efni, sem ekki eru lög um, og alment hefur verið litið svo á, sem skylt væri að fara eftir reglunni, þá er reglan orðið lög samkvæmt rjettarvenju. Ef hvorki eru lög nje rjettarvenja, þá má oft fylla í skörðin með *lögjöfnun*. Ef efni, sem engin lög eru um, er samkynja öðru efni, sem er lögákveðið, þá má heimfæra lagaákvæðið um síðarnefnda efnið á hið fyrnefnda, því að óhætt er að gera ráð fyrir, að löggjafinn hefði sett samkynja reglu um samkynja efni, ef til lagasetningar hefði komið. Ef ekkert samkynja efni er lögákveðið, en einhver lög hljóta að gilda um efni það, sem um er að tefla, þá verður að skipa því eftir *eðli málsins*. Er þá leitast við að finna þá reglu, sem ætla má að löggjafinn hefði sett um þetta efni, ef til hefði komið, eftir öllum gildandi lögum, lagasögunni, venjum og skynsamlegum rökum.

3. Um íslenskan sjórjett hefur ekkert verið ritað svo kunnugt sje, nema *sjórjettur minn*, sem

prentaður var 1910. Hann er nú að mestu leyti úreltur, vegna þess að siglingalögin 1914 gjörbreyttu meginköflum hans.

4. Samkvæmt lögunum um Stýrimannaskólann 11. júlí 1911, sbr. lög um breyting á þeim lögum, sem samþykkt voru í þinginu í sumar, og reglugjörð skólans 29. ágúst 1912, á að kenna á Stýrimannaskólanum helstu lagaákvæði, sem snerta rjettindi og skyldur skipstjóra. Samkvæmt 2. gr. 6 laganna um stofnun vjelstjóraskóla í Reykjavík, sem samþykkt voru á þinginu í sumar, skal kenna í þeim skóla lagaákvæðin um íslensk gufuskip. Til þess að hægt sje að fullnægja þessum lagaákvörðunum, er sjórjettur þessi skrifaður. Jafnframt er haft tillit til þess, að á Háskólanum eru kendir aðaldrættir sjórjettar, sjá augl. um reglugj. f. Háskóla Íslands 9. okt. 1912 28. gr. 3), og leitast við að gera hann svo úr garði, að nota megí hann við þá kenslu.

B.

Skip.

1. **Orðið skip** er í viðustu merkingu haft um sjerhvert fljótandi far, þ. e. öll skip og báta, stór og smá, sbr. l. 34 6 nóv. 1902 1. gr., l. 54 30. júlí 1909 1. gr., l. 42 10. nóv. 1913 1. gr. Oft er orðið skip þó haft í þrengri merkingu. Í mæltu máli er venjulega átt við sexmannaför og stærri skip með orðinu »skip«, en þau, sem minni eru, kölluð bátar, en sú skifting skiftir ekki máli í lögum. Í lögum er oft aðeins átt við skip, sem ná tiltekinni tonnátölu, t. d. 12 tonn, eða eru ætluð til tiltekinna siglinga, t. d. fiskiskip, herskip, skemtiskip, kaupskip, farþegaskip o. s. frv. Um gufuskip gilda ýmsar reglur frábrugðnar þeim ákvæðum, sem gilda um seglskip. Um hver lög og í hverju falli verður því að skera úr því sjerstaklega, til hvaða skipa þau ákvæði ná, sem um er að tefla.

Þá er talað er um skip, er ekki aðeins átt við skipsskrokkinn einan, heldur einnig alla lausa og fasta hluti, sem venjulega fylgja skipinu, rá og reiða, t. d. akkeri, festar, lögboðin björgunartæki, segl o. s. frv. Þá er skip gengur kaupum og sölum, er því ekki nauðsynlegt, að beint sje tekið fram, að þessir hlutir fylgi því; seljandi ábyrgist, að þeir

fylgi skipinu, nema hann undanskilji einhverja þeirra. Sama er um veðsetjanda, þá er skip eru veðsett. Þá er skip er tekið fjárnámi eða kyrrsett, gegnir sama máli, og má umráðandi skipsins því ekki ráðstafa þessum hlutum frekar en skipsskrokkn-um, svo að í bága fari við fjárnámið eða kyrrsetninguna. Hins vegar er nauðsynlegt að taka sjerstaklega fram, að veiðarfæri skuli fylgja fiskiveiðaskipi, rúmföt farþegaskipi, eða aðrir hlutir, sem ekki fylgja skipi venjulega, ef svo er ætlast til að sje í tilteknu falli.

Skip eru eftir eðli sínu og að lögum lausafje, og lúta reglunum um lausafje, nema annað sje tekið sjerstaklega fram. En vegna þess, hve skip eru venjulega verðmæt, þá eru lausafjárreglurnar oft of ótryggar, og er þá oft vikið frá þeim með lög-um og annaðhvort fasteignareglurnar heimfærðar á skip, sbr. um rjettindi yfir skipum, l. 15 11. júlí 1911 3. gr. o. fl., eða settar nýjar reglur, skyldar fasteignareglunum, sjá t. d. um skrásetning skipa.

2. Þjóðerni skipa skiftir mjög miklu máli. Á ófriðartímum veltur það að mestu á þjóðerni skipsins, hvort það má fara ferða sinna óáreitt, eða ófriðarþjóðunum er rjett að taka það, sökkva því eða hirða það til ágóða fyrir land sitt. Verður seinna minst nánar á alþjóðareglur um þetta efni. Eftir þjóðerni skipsins fer, hvert skipstjóri getur snúið sjer í útlöndum til þess að leita aðstoðar og upplýsinga. Fiskiveiðar í landhelgi eru áskildar innlendum skipum, svo sem síðar verður nánar rætt um. Og ýms gjöld eru stundum vægari fyrir innlend skip, heldur en ef útlent skip á í hlut. Áður fyr voru ennfremur allar siglingar til lands-

ins áskildar dönskum skipum, en það er nú að mestu úr gildi numið, sbr. l. 15. apríl 1854 1.—3. gr. og l. 28 7. nóv. 1879 4. gr. Samkvæmt 3. gr. l. 15. apríl 1854 mega útlend skip, sem eru 30 tonn eða minni, þó ekki vera í förum til vöruflutninga innanríkis, en samkv. l. 17. apríl 1868 má stjórnin veita undanþágu frá þessu, gegn því að innlend skip njóti sama rjettar í því landi, sem undanþáguna fær. Með þessari heimild hefur stjórnin gert samninga um þetta efni við flestallar þjóðir, sem talsmál getur verið um, að eigi skip í förum hjer við land, og má því svo að orði kveða, að siglingar sjeu nú í raun og veru öllum frjálsar jafnt til landsins sem milli hafna innan lands.

Eftir því sem samband Íslands er nú við Danmörku, eru íslensk skip deild af danska skipastólnum og eru að lögum út á við, þ. e. í viðskiftum við aðrar þjóðir, dönsk skip. Hins vegar hafa íslensk skip sjerstöðu innan danska skipastólsins, sumpart að því leyti, að þau eru skrásett sem heild sjer með eftirliti af hálfu stjórnarráðsins, sumpart að því leyti, að þau eiga rjett á að nota sjerstakt þjóðernismerki innan landhelgi. Íslensk skip eru þau skip, sem eiga heimili á Íslandi og eru skrásett þar.

Skilyrði þess, að skip verði skrásett hjer á landi sem íslenskt (danskt) skip, eru samkv. l. gr. sigl.l. 1914: Ef skipið er eins manns eign, þá verður sá maður að vera heimilisfastur hjer á landi eða í Danmörku, eða hafa danskan rjett innborinna manna, án þess að vera ríkisborgari annarsstaðar. Maður er heimilisfastur hjer á landi, ef hann hefur hjer fast aðsetur, »dúk og disk«, og ætlar að vera

hjer um óákveðinn tíma. Ef skipið er fjelags eign, þá verður það að vera að minsta kosti að tveim þriðju hlutum eign manna, sem eru búsettir hjer á landi eða í Danmörku eða hafa danskan rjett innborinna manna. Skip verður því ekki skrásett hjer á landi, þó allir eigendur sjeu innlendir, nema einn, ef sá eini á meira en $\frac{1}{3}$ skipsins. Hinsvegar má skrásetja skip hjer, þó allir eigendur sjeu útlendir, nema einn innlendir, ef sá eini á fulla $\frac{2}{3}$ skipsins. Ef skipið er hlutafjelagseign, þá skal meiri hluti stjórnarnefndarmanna fjelagsins vera búsettur á Íslandi og skal hver stjórnarnefndarmaður vera búsettur hjer á landi eða í Danmörku, eða hafa danskan rjett innborinna manna, án þess að vera ríkisborgari annarsstaðar. Þó má ráðherra Íslands veita hlutafjelögum undanþágu frá þessum síðustu kröfum, þá er að minsta kosti $\frac{2}{3}$ hlutar stjórnarinnar fullnægja kröfunum um heimilisfestu. Ennfremur er með l. 53 30. nóv. 1914 veitt sú undanþága frá þessum ákvæðum, að í stjórn Eimskipafjelags Íslands, sem stofnað var 17. janúar 1914, mega tveir af sjö mönnum í stjórn fjelagsins vera Íslendingar búsettir í Ameríku, þótt þeir fullnægi ekki skilyrðum 1. gr. siglingalaganna. Auk þessara skilyrða, er það ávalt skilyrði þess, að skip hlutafjelags verði skrásett hjer á landi, að fjelagið hafi heimilisfang hjer á landi.

Sem sýnilegt tákn þjóðernisins hafa skip venjulega flagg. Ekkert íslenskt skip má hafa neitt annað flagg sem þjóðernismerki utan landhelgi Íslands, heldur en danska flaggið, sjá 2. gr. l. 31 13. des. 1895. Innan landhelgi Íslands, mega íslensk skip hins vegar nota íslenska flaggið jöfnum höndum

og danska flaggið, sjá kg.úrsk. 68 22. nóv. 1913 sbr. l. 50 30. nóv. 1914. — Danska flaggið er rautt með hvítum krossi, breidd krossins á að vera $\frac{1}{7}$ af breidd flaggsins við stöngina; rauðu tiglarnir, sem nær eru stönginni, eiga að vera jafnhliða rjett-hyrningar, en hinir $\frac{1}{3}$ lengri, ts. 11. júlí 1748 1. gr. Íslenska flaggið er blátt með hvítum krossi og og rauðum krossi innan í hvíta krossinum. Breidd krossanna samanlögð á að vera $\frac{1}{7}$ af breidd flaggsins við stöngina; bláu feldirnir, sem nær eru stönginni, skulu vera jafnhliða rjett-hyrningar, en þeir, sem fjær eru, $\frac{1}{3}$ lengri. Álmur rauða krossins skulu vera helmingi breiðari en hvítu randirnar, kg.úrsk. 19. júní 1915.

3. Skrásetning skipa. Íslensk skip skal skrásetja á opinbera skrá, 2. gr. sigl.l. 1914. Er það aðallega gert til þess að hafa gætur á, að ekki sigli önnur skip undir dönsku eða íslensku flaggi, en þau, sem rjett hafa til þess, og njóti með því ranglega rjettinda danskra skipa. Jafnframt er skrásetning notuð við trygging rjettinda yfir skipum, sjá kaflann um þau. Aðallögin um skrásetning íslenskra skipa eru l. 31 13. des. 1895. Samkvæmt þeim lögum á að skrásetja öll skip, sem heima eiga á Íslandi og eru meira en 12 tonn að rúm-máli, 1. gr. Auk þessarar aðalskrásetningar, skal skrásetja öll íslensk skip, sem stunda eða eiga að stunda fiskiveiðar í Norðursjónum, ts. 15 2. mars 1900 2. gr., eða utan landhelgi í hafinu umhverfis Færeyjar og Ísland, ts. 2 2. mars 1903 2. gr. Önnur íslensk skip, þ. e. flutningabáta 12 tonn eða minni, skal ekki skrásetja; gert er ráð fyrir, að þeir

fari ekki í utanlandssiglingar, og verði því sjaldan þörf á sönnun fyrir þjóðerni þeirra.

Landinu er öllu skift í skrásetningarumdæmi, og er hvert lögsagnarumdæmi skrásetningarumdæmi; lögreglustjórar annast skrásetninguna, l. 1895 4. gr., ts. 46 19. des. 1902 (sbr. l. 29 25. sept. 1902) og ts. 1903 2. og 10. gr. Skip hvers umdæmis, sem eru 30 tonn, eru sett á aðalskipaskrá, en 30 tonna skip og minni á smáskipaskrá, l. 1895 2. gr. Fiskiskip eru sett á sjerstaka fiskiskipaskrá, ts. 1900 og 1903 2. gr. Sameiginlegar skrár fyrir alt landið eru haldnar í Stjórnarráðinu, en jafnframt eru öll íslensk skip skrásett á sjerstaka skrá á aðalskrá skrásetningar- og skipamælinga-skrifstofunnar í Kaupmannahöfn, l. 1895 4. gr., ts. 1900 og 1903 4. gr., og yfirstjórn skrásetningarmálefna Íslands er falin yfirstjórn skattamála í Dánmörku, kg.úrsk. 20. mars 1896.

Skipseigandi á rjett á að láta skrásetja skip sitt í því umdæmi, sem hann kys. Þó má ekki skrásetja á íslensku skrárnar skip þeirra dönsku þegna, sem eru heimilisfastir annarsstaðar en á Íslandi, nema stjórnin veiti sjerstaklegt leyfi til þess, l. 1895 5. gr. Eigandi ræður hvar á Íslandi skipið skuli eiga heimili; hafi hann ekki kveðið á um þetta, þá telst heimili hans heimili skipsins, og sje skipið fjelagseign, þá ræður heimili útgerðarstjóra, sigl.l. 1914 3. gr.

Eigandi eða umboðsmaður hans skal segja skriflega til skips, sem skrásetja á, l. 1895 9. gr. Ef um fiskiskip er að tefla, þá sjer skipstjóri eða útgerðarmaður um skrásetning, ts. 1900 og 1903 3. gr.

Um skrásetning skipsins er gefið út skriflegt skjal. Skipum, sem eru meira en 30 tonn að rúm-máli, er fengið fullkomið »þjóðernis- og skrásetningar-skirteini«. Skip, sem eru 30 tonn eða minni, fá aðeins mælingarskirteini, eða ef þau eiga að sigla til annara ríkja, þjóðernisskirteini, l. 1895 2. gr. Um skrásetning fiskiskipa er auk þess gefið út fiskiveiðaskirteini, ts. 1900 og 1903 4. gr. Skirteini þessi eru viðurkenn-ing landstjórnarinnar eða ríkisstjórnarinnar um þjóðerni skipsins, og eru gefin út eftir að gengið hefur verið úr skugga um rjett skipsins til þess að sigla undir dönsku og íslensku flaggi, til sönnunar þeim rjetti. Önnur skjöl þarf skip ekki að hafa til sönnunar um þjóðernið, sbr. l. 1895 2. gr. Með samningum hafa auk þess allflestar menningarþjóðir viðurkent þjóðernisskirteini hver annarar, svo að skirteinin eru í flestum tilfellum einnig fullgild sönn-un um þjóðernið gagnvart stjórnarvöldum annara ríkja, t. d. hafnarlögreglu og herskipum. Hins-vegar er þjóðernisskirteini eina fullgilda þjóðernis-sönnunin; skip, sem ekki hefur neitt þjóðernisskir-teini, hefur að svo stöddu ekkert viðurkent þjóð-erni. Skirteinið þarf því ávalt að fylgja skipinu og skal sýnt, þá er þess er löglega krafist, l. 1895 12. gr., ts. 1900 og 1903 11. gr. — Það er bannað að rita neitt á þjóðernis- og skrásetningar-skirteinið, nema það sje gert af stjórnarráðinu, skrásetningar-skrifstofu eða dönskum konsúl, og getur það varð-að hegningu, ef út af er brugðið, jafnvel eins og fyrir fals, l. 1895 12. gr. — Þjóðernis- og skrá-setningarskirteinið gefur skrásetningarskrifstofan í Kaupmannahöfn út, l. 1895 4. gr., eftir þeim for-

mála, sem gildir í hvert sinn fyrir dönsk skip, l. 1895 11. gr. Lögreglustjóri gefur út fiskiveiðaskirteini, ts. 1900 og 1903 10. gr.

Þjóðernisskirteini skal skila aftur, þá er skipið týnir rjettnum til að sigla undir dönsku og íslensku flaggi, annaðhvort af því að það er ekki lengur til, t. d. ferst, er höggvið upp eða ónýtt á annan hátt, l. 1895 16. gr., eða kemst í eigu útlendinga, l. 1895 17. gr. — Ef skipið er flutt úr einu skrásetningarumdæmi í annað, skal skila gamla skirteininu aftur og fá nýtt skirteini, 19. gr. Ef þess er farið á leit og nægar ástæður eru til þess, má einnig annars fá nýtt skirteini, gegn því að gamla skirteininu sje skilað, 15. gr. Ennfremur má fá eftirrit af skirteini sem enn er í gildi, l. 1895 20. gr.

Fullgild skirteini fær skip ekki fyr en lokið er við rannsókn þá á eignarheimildum að því, sem nauðsynleg er til þess að gengið verði úr skugga um þjóðerni þess. Þessi rannsókn verður ekki hafin, fyr en skipið er komið í innlent skrásetningarumdæmi, og rannsóknin tekur ávalt nokkurn tíma. Til þess að skipið verði ekki eiganda arðlaust, meðan beðið er eftir þjóðernisskirteininu, heimila skrásetningarlögin 1895 að veita því b r á ð a b i r g ð a s k i r t e i n i .

1. Þá er skip er smíðað eða keypt erlendis þannig, að það hefur rjett til að sigla undir dönsku (og íslensku) flaggi, þá mega danskir konsúlur fá því þjóðernisskirteini til bráðabirgða, en heimta skulu þeir áður skilríki fyrir eignarrjetti að skipinu. Bráðabirgðaskirteini þetta hefur sama gildi sem fullkomið þjóðernisskirteini, þangað til skipið verður skrásett til fulls, þó gildir það ekki lengur en

þangað til skipið kemur í fyrsta sinn inn á danska eða íslenska höfn, og aldrei lengur en í tvö ár, nema stjórnin veiti sjerstakt leyfi til þess. — Ef skipið er smíðað um erlendis, þá getur skipstjórinn sömuleiðis fengið skirteini hjá dönskum konsúl, sem veitir honum heimild til þess að nota þjóðernis- og skrásetningarskirteini skipsins eftir sem áður, þangað til hann kemur inn á næstu danska eða íslenska höfn, þó ekki lengur en í tvö ár án sjerstaks leyfis stjórnarinnar, l. 1895 13. gr. — Loks má danskur konsúll gefa út þjóðernisskirteini til bráðabirgða, ef þjóðernis- og skrásetningarskirteini týnist erlendis. Þá er svo á stendur, þá skal sá, sem biður um skirteinið, gefa skýrslu um, hvernig það atvikaðist, að skirteinið týndist, 15. gr. 4.

2. Ef eigandinn, sjerstakra orsaka vegna, æskir þess, að skipið megi fara hafna á milli á Íslandi, áður en það er skrásett, þá má sýslumaður eða bæjarfógeti, ef þess er farið á leit, leyfa það og gefa skipinu leiðarbrjef, sem hefur sama gildi innan þessara takmarka sem þjóðernis- og skrásetningarskirteini, l. 1895 21. gr.

3. Þá er stjórnarráðið hefur athugað skrásetningarskjöl skipsins, og hefur ekkert fram að færa móti því, að það sje viðurkent sem íslenskt (danskt) skip, þá gefur það út bráðabirgða-þjóðernisskirteini, sem heldur gildi þangað til fullgilt skirteini er komið frá skrásetningarskrifstofunni í Kaupmannahöfn, l. 1895 10. gr. sbr. 11. gr.

Sem sönnun fyrir því, hvaða skip tiltekið þjóðernisskirteini eigi við, og til þess að girða fyrir, að önnur skip geti hagnýtt sjer skirteinið, þá er í skir-

Auk þess er skipið mælt nákvæmlega, sjá næstu grein, og mælingin letruð á skirteinið. Loks eru hverju skipi, sem skrásett er á skipaskrá, úthlutaðir einkennisbókstafir, sem ekkert annað skip hefur. Íslenska stafaskráin byrjar á stöfunum LBCD. Stafir þessir eru nefndir skrásetningarstafir skipsins og má ekki breyta þeim, meðan skrásetningin er gild. Þeir eru ritaðir á skirteinið og, ásamt nettótonnatalinu, höggur á þiljubitann í aftari röndinni á stórlúkunni, eða, ef því verður ekki komið við, þá einhversstaðar annarsstaðar, þar sem vel fer á þeim og hægt er að koma auga á þá. Þegar merki þessi sjást ekki lengur, verður skipið ekki viðurkent sem skrásett danskt skip, l. 1895 7., 11. og 3. gr. Stafina tiltekur stjórnarráðið um leið og bráðabirgðaskirteinið er gefið út, en lögreglustjórinn sjer um, að þeir sjeu markaðir á skipið um leið og hann skilar skirteininu, 10. gr.

Í daglegum viðskiftum og þá er minna riður á, þá eru skip auðkend með nöfnum. Hvert skip skal nefnt einhverju nafni, en vel má vera að mörg skip heiti sama nafni. Nafnið skal letrað aftantil á skipið, greinilega og þar sem hægt er að koma auga á það. Sigli skipið til annara ríkja, á einnig að letra nafnið á báðar hliðar þess. Ennfremur skal heimili skips letrað á það skýrum stöfum, sbr. sigl. 1914 3. gr. Það er bannað að leynd nafni skips eða heimili, að nefna skipið öðru nafni eða breyta nafninu. Þó má breyta nafninu, ef eigendaskifti verða að skipinu og samþykki stjórnarinnar kemur til. Ef skipið er veðsett, eða aðrir menn eiga önnur þinglesin rjettindi í því, þá má

því aðeins breyta nafni þess, að þeir menn samþykki það, sigl.l. 1914 9. gr. Nú er nafni skips breytt, og skal þá gefa út nýtt þjóðernisskírteini, en skrásetningarstafirnir haldast óbreyttir, l. 1895 14. gr. — Á öllum fiskiskipum á að mála nafnið á afturstafninn, og tiltaka ts. 1900 og 1903 stærð og gerð stafanna. Ennfremur á að merkja fiskiskip bókstöfum og tölustöfum; bókstafirnir merkja umdæmi skipsins, en tölustafirnir tölu þess í fiskiskipaskrá umdæmisins. Merki þessi á að mála beggja megin á framstafn skipsins, stórseglið og helstu veiðarfæri, og samkv. ts. 1913 á reykháfinn, sjá nánar ts. 1900 og 1903 5.—10. gr.

4. **Mæling skipa.** Stærð skipsins, rúmmál eða burðarmagn, skiftir bæði hið opinbera og einstaka menn mjög máli. Skattar og gjöld, sem hvila á skipum, fara venjulega eftir stærð þeirra. Þá er skip er leigt eða farmsamningur gerður um það, þá er aðilum nauðsyn að vita stærð þess, og sama er, ef samið er um kaup á skipi. Því skal mæla öll íslensk skip, sem eru meira en 12 tonn að rúmmáli, samkv. ts. um skipamælingar 25. júní 1869. Ennfremur á að mæla minni skip, ef þau stunda eða eiga að stunda fiskiveiðar utan landhelgi í hafinu kringum Færeyjar og Ísland eða í Norðursjónum, samkvæmt ts. 2. mars 1903 og 2. mars 1900, að því leyti sem mæling er nauðsynleg vegna skrásetningar þessara skipa. — Lögreglustjórar annast mælinguna. Stjórnarráðið lætur endurskoða hana til bráðabirgða, en skrásetningar- og skipamælingaskrifstofan í Kaupmannahöfn endurskoðar til fulls. Yfirstjórn mælingamálefna er falin yfirstjórn skattamála í Danmörku.

Skipstjórinn eða, ef hann er ekki viðstaddur, þá eigandinn, er skyldur að láta embættismönnum þeim, sem mælingin er á hendur falin, í tje alla þá aðstoð og upplýsingar, sem þeir kunna að heimta, er þeir mæla skipið. Einnig á hann tregðulaust að hlýðnast, ef þessir embættismenn skora á hann að ryðja rúm í skipinu innanverðu, ef þess þarf með vegna mælingarinnar. Ennfremur er það skylda skipstjórans á hverju slíku skipi, að ferma það ekki nje taka í það seglfestu, nema hann skýri hlutaðeigandi embættismanni frá því. Vanræki skipstjórinn eða eigandinn þessar skyldur, varðar það sektum alt að 50 krónum samkv. 22. gr. ts. 1869.

Mælingin er rúm m á l s m æ l i n g og er rúm-málið tiltekið í tonnum af sömu stærð sem ensk registurtonn, en mælt er í dönskum fetum og tugabrotum úr fetum, ts. 1869 3. gr. sbr. l. 33 16. nóv. 1907 7. gr. Rúmmálið skal venjulega reikna svo nákvæmlega, að ekki skakki $\frac{1}{100}$ úr tonni. — Um mælinguna er gert mælingarbrjef, sem tekið er upp í þjóðernis- og skrásetningarskirteinið. Þá er skip hefur einu sinni verið mælt fullkominni mælingu, þá er mælingarbrjef, sem um það er gert, gilt meðan skipinu er ekki breytt og ekki heldur lögunum um skipamælingar.

5. Öryggi skipa. Eftirlit með skipum. Skip er sjófært, ef skrokkur þess, útbúnaður, vjel og vjelartæki eru í svo góðu ástandi, skipið svo vel ment og hlaðið, að ekki er hættulegra fyrir það að vera í förum þeim, sem því eru ætlaðar, heldur en venjulegt er um siglingar, sbr. l. 29 22. okt. 1912 5. gr. Til þess að svo sje, verður skipið að

vera nægilega ment, birgt að vistum eftir þörfum, hafa nægilegt vatn og læknislyf, kol og aðrar vjelauðsynjar, hafa lögboðin bendingaáhöld og björgunartæki, sjóbrjef og siglingaverkfæri sem þarf. Ennfremur má skip ekki vera offermt eða oflitið hlaðið, farmurinn verður að vera vel búlkaður og lestaropin tryggilega lukt og fleyguð. Fari skipið með seglfestu, verður hún að vera sæmileg að gnægð og gæðum, og svo tryggilega um hana búið, að hún byltist ekki á leiðinni, sjá sigl.l. 1914 31. gr. sbr. l. 29 22. okt. 1912 6. gr. Ó b æ t a n d i er skip talið 1. ef engri aðgerð verður við komið á því; 2. ef ekki verður gert við það, þar sem það er, eða á neinum þeim stað, sem það verður flutt á; og 3. ef skipið er ekki talið þess vert, að við það sje gert, sjá 4. gr. sigl.l. 1914. — Það er vita-skuld, að skip geta verið betur eða ver haffær eftir gæðum, og skifta gæði skipsins verulegu máli fyrir alla aðila, en þó sjerstaklega vátryggjendur. Af hálfu hins opinbera eru þó engar ráðstafanir gerðar til þess að athuga gæði skipa, sem eru sjófær á annað borð, og hafa því fjelög einstakra manna tekist á hendur slíka skoðun á skipum og flokkun eftir gæðum. Helst flokkunarfjelög eru enska fjelagið Lloyd, franska fjelagið Bureau Veritas og norska fjelagið Veritas.

Hvort skipið er sjófært eða ekki, skiftir þó mestu máli. Ef skipið er ekki sjófært, þá er skipshöfn þess ekki skyld til að fara með því, sjá l. 29 22. okt. 1912 13. gr. og sigl.l. 1914 92. gr., farmeigandi er ekki skyldur að halda farmsamning sinn og vátryggjandi er venjulega ekki skyldur að greiða skaðabætur fyrir tjón, sem hlýst af því, að

skipinu hlekkist á, ef það var því að kenna, að skipið var ósjófært.

Útgerðarmanni er skylt að sjá um, að ósjófært skip sje ekki haft i förum, l. 29 22. okt. 1912 6. gr. En skipstjóri skal sjá um, að skipið sje haffært, áður en ferð er hafin, l. 29 22. okt. 1912 6. gr. og sigl.l. 1914 31. gr. Nú leggur skipstjóri út skipi, án þess sjerstök atvik knýi hann til, og stofnar með því öllum, sem á eru, i ber-sýnilegan lifsháska, sakir þess, að skipið var svo ósjófært, að hann hlaut að sjá þetta fyrir, þá varðar það hann fangelsi eða sektum, nema önnur þyngri hegning liggi við eftir almennum lögum, sigl.l. 1914 260. gr. 1. p. Þyngri hegning liggur t. d. við, ef skipstjóri leggur skipinu út ósjófæru, i þeim tilgangi, að ráða mönnum, sem á því eru, bana, því að þá er hann sekur um manndráp. Vanræki skipstjóri að öðru leyti skyldur sínar til þess að sjá um, að skipið sje sjófært, þá er ferð er hafin, þá skal refsa honum með 10—500 kr. sektum, sigl.l. 1914 260. gr. 2. p. Refsingum þessum skal einnig beitt við útgerðarmenn og aðra, sem ráða fyrir burtför skipsins fyrir þeirra hönd, þegar þeir einir eða með öðrum mönnum verða sekir um þetta athæfi, sigl.l. 1914 260. gr. 3. p.

Þá er af hálfu hins opinbera haft *eftirlit með því, að skip sjeu sjófær*. Eftirlit þetta er sumpart fólgið i því, að öll skip skal skoðaða einu sinni á ári. Sumpart má lögreglustjóri banna skipi eða bát, sem talið er ósjófært, en liggur ferðbúið á íslenskri höfn, að fara. Úrskurður lögreglustjóra um þetta skal rökstuddur með áliti tveggja tilnefndra, sjerfróðra óvilhallra manna, sem fengið

skal svo fljótt, sem auðið er; auk þess er úrskurður lögreglustjóra aðeins til bráðabirgða, og má áfrýja honum til stjórnarráðsins, en það leggur fullnaðarúrskurð á svo fljótt sem verða má, sjá l. 29 22. okt. 1912 12. gr.

Um skoðun skipa skal nánar getið: Hvert það skip, sem gert er út til mannflutninga, vöruflutninga eða fiskiveiða hjer við land, og er svo stórt, að það sje lögskráningarskylt, skal skoða áður en það leggur út í fyrsta skifti á almanaksárinu, og má skipið ekki leggja út fyr en skoðunargerðin hefur farið fram, l. 1912 1. gr. Skipstjóri og útgerðarmaður ábyrgjast báðir, að skoðun þessi fari fram, l. 1912 1. gr. 2. p. Vanræki skipstjóri að láta skoðunargerð þessa fara fram, án vitundar útgerðarmanna, og leggur skipinu út óskoðuðu, þá skal hann sæta sektum frá 100—2000 krónum; en ef skipinu var lagt út óskoðuðu, með vitund og vilja útgerðarmanns, þá skal hann greiða sektina, l. 1912 2. gr. sbr. 14. gr. Farist skip, sem ekki hefur verið skoðað, eða því hlekkist á, svo tjón hlýst af, og líkur eru til að tjónið stafi af óforsvaranlegum útbúnaði, þá skal útgerðarmaður bæta þeim skaða, sem fyrir tjóninu varð, hvort heldur fyrir missi fyrirvinnu eða eigna, l. 1912 2. gr. — Skoðunina skulu framkvæma skoðunarmenn, sem til þess eru kvaddir, l. 1912 1. gr. Í hverju lögsagnarumdæmi á landinu skulu vera svo margir skoðunarmenn, sem þurfa þykir, og skoða þeir öll skip, sem gerð eru út í umdæminu. Lögreglustjóri ákveður, hve margir skoðunarmenn skuli vera og útnefnir þá. Þeir skulu vera valinkunnir

og óvilhallir menn, og að öðru leyti svo vel hæfir til starfsins, sem fōng eru á. Ef skipaábyrgðarfjellag eða sjómannaþjellag er í því kaþptúni eða hjer- aði, þar sem skipa skal skoðunarmenn, þá mega þessi fjellög stinga upp á helmingi fleiri mönnum en útnefna á, þannig að fjellög þessi stinga upp á jafnmörgum hvort. Sje aðeins eitt slikt fjellag til, þá hefur það ekki uppástungurjett, en þá hafa í kaupstöðunum bæjarstjórnir rjett til að stinga upp á helmingi fleiri skoðunarmönnum en útnefna á, og til sveita sýslunefndir, l. 1912 4. gr. Meðal þeirra manna, sem stungið er upp á, velur lög- reglustjóri þá, sem eiga að vera skoðunarmenn. Hverja skoðun framkvæma tveir skoðunarmenn, en verði ágreiningur þeirra á milli, þá nefnir lög- reglustjóri oddamann, l. 1912 3. gr. 3. p. Skoðun- argjörðin skal framkvæmd strax eftir að um hana hefur verið beðið af skipstjóra eða útgerðarmanni, svo framarlega sem gild forföll hamla ekki skoð- unarmönnum; tefji þeir skip að nauðsynjalausú með því að framkvæma ekki skoðunargerðina, eða með því að gefa ekki skýrslu um hana að ástæðu- lausu, þá getur útgerðarmaður komið fram ábyrgð á hendur þeim fyrir það fjártjón, sem hann kann að biða við það, að skipið hefur tafist fyrir þeirra vanrækslu í þessu efni; l. 1912 3. gr. 6.—7. p. — Skoðunin skal að jafnaði fara fram, þegar skipið er tóm, ef því verður við komið, áður en varn- ingur er látinn í það, svo að skoðunargerðin geti jafnt farið fram innanborðs sem utan. Sjeu skoð- unarmenn ókunnugir skipi því, sem skoða á, eða þeir telja uggvænt um, að skipið sje í góðu standi neðansjárvar, er þeim heimilt og eftir atvikum skylt

að heimta, að skipið sje sett á land. Beri skoðunarmenn ekki fult skyn á einhver þau atriði, sem að skoðunargerðinni lúta, svo sem um ástand vjelarinnar, skulu þeir tilkynna það lögreglustjóra, sem þá skipar einn eða fleiri menn þeim til aðstoðar, í þeim tilfellum, sem þörf er á slíkri aðstoð, l. 1912 3. gr. 1. p. Skoðunina framkvæma skoðunarmenn að öðru leyti eftir því, sem lög mæla fyrir og samkvæmt þeim reglum, sem settar kunna að verða, eftir bestu vitund og þekkingu, l. 1912 3. gr. 2. p. — Finni skoðunarmenn þá galla á skipi eða útbúnaði þess, að þeir telja skipið ekki sjófært til þeirra ferða, sem því eru ætlaðar, þá mega þeir ekki láta úti skoðunarskýrslu fyr en þeir ganga úr skugga um, að viðunanlega sje úr bætt, l. 1912 3. gr. 5. p. Þá er skoðuninni er að fullu lokið, skulu skoðunarmenn senda lögreglustjóra brjeflega skýrslu um hana, og getur útgerðarmaður eða helmingur skipshafnar krafist þess, að þeir staðfesti skýrsluna með eiði eða drengskaparheiti. Útgerðarmaður eða helmingur skipshafnar getur einnig heimtað yfirskoðun. Yfirskoðunarmenn skulu vera þrír, og tilnefni lögreglustjóri þá fyrir hvert einstakt tilfelli. Úrskurður þeirra um ástand skipsins og útbúnað þess er fullnaðarúrskurður. Kostnað allan við skoðunargerðina greiðir sá, sem beiðist hennar, l. 1912 3. gr. 4. p.

Skip, sem eru í förum milli landa, skulu fullnægja alþjóðareglum um öryggi skipa, l. 1912 7. gr. Ennfremur skulu þau hafa hleðslumerki, 8. gr.

Um skip, sem eru í förum innan-lands og vjelabáta, má með tilskipun setja reglur um öryggi þeirra. Í sömu tilskipun skulu sett ákvæði um rúmstærð og gólfstærð í herbergjum skipverja, svo og annan útbúnað þeirra viðvikjandi birtu, loftrás og aðra hollustuhætti. Reglur þessar skulu þó ekki gilda um skip, sem eru minni en 15 tonn, eða sem skipshöfnin dvelur ekki í, en liggur í landi á nóttum. Slika tilskipun má þó ekki gefa út, fyr en fengið er álit stjórnenda Samábyrgðarinnar og Fiskiveiðafjelags Íslands, og má hún ekki vera í verulegum atriðum á annan veg en þessi fjelög telja hyggilegt fyrir sjávarútveginn, l. 1914 10. gr. Um vjelbáta og skip, sem minni eru en 15 tonn, má einnig setja slika tilskipun að ráði Samábyrgðarinnar og Fiskiveiðafjelagsins, l. 1912 11. gr. Hvorug þessi tilskipun hefur enn verið sett.

Þó skipið sje skoðað í byrjun almanaksársins, þá er ekki trygging fyrir því, að það haldist sjófært árið út. Meiri hluti skipshafnar getur því ávalt krafist þess, að ný skoðunargerð fari fram, og vjelastjóri einn getur krafist þess, að vjel skipsins sje skoðuð. Synji skipstjóri þessara skoðunargerða, þá má skipshöfn ganga úr skiprúmi. Reynist það við þessa skoðunargerð, að skipið var fært til ferðarinnar og engir þeir gallar á því, að skynsamleg rök væru til kærunnar, þá eru þeir, sem skoðunarinna kröfðust, skyldir að bæta kostnað þann og tjón, sem af henni leiddi, sigl.l. 1914 92. gr. sbr. l. 29 22. okt. 1912 13. gr., og sæta auk þess sektum alt að 100 krónum eða fangelsi, sigl.l. 1914 270. gr.

6. Skipaskjöl eru þau skjöl nefnd, sem skipið á að hafa meðferðis til upplýsingar um sjálf sig, skipshöfn og farm. Skjöl þessi eru: Þjóðernis- og skrásetningarskírteinið (mælingabrjef eða fiskiveiðaskírteini), skipshafnarskrá og skrá yfir farminn (vöruskrá, tollskrá eða farmskírteini).

C.

Um sjóinn.

1. **Úthafið.** Úthafið er öllum frjálst. Allra þjóða skipum eru jafnheimilar siglingar á úthafinu og allar þjóðir hafa jafnan rjett til fiskiveiða utan landhelgi. Engin einstök þjóð getur tekið sjer neitt vald yfir annara þjóða skipum á rúmsjó, nema ófriður sje milli þeirra, en úthafið er einnig frjálst sem ófriðarsvæði. Sama gildir og um málmnám, saltvinslu og alt annað, sem vinna má úr sjó. Sama gildir enn um verslun; öllum þjóðum er jafnheimil verslun á úthafinu, og getur engin þjóð bannað annara þjóða skipum t. d. vinsölu eða aðra verslun utan landhelgi.

Lög, sem skuldbindi fleiri þjóðir verða því að jafnaði aðeins sett með þjóðasamningum. Þó er svo talið, að með venju hafi myndast nokkrar almennar reglur um úthafið. Svo er talið, að löggæsluskip megi elta skip, sem drýgt hefir afbrot innan landhelgi, út á haf, handsama það þar og hafa með sjer til þess lands, sem afbrotið var drýgt í. Ennfremur er talið, að á ó-

fríðartímum hafi herskip ófríðarþjóðanna rjett til að ransaka skjöl og farm hlutlausra skipa. Annars verða lög um úthafið, sem skuldbinda eiga fleiri þjóðir, aðeins sett með samningum, og reglur þær, sem settar eru í samningum, skuldbinda einungis þær þjóðir, sem gert hafa samninginn eða seinna gengist undir hann. — Af öllum þeim samningum, sem gerðir hafa verið um úthafið, skifta fáir einir máli hjer á landi. Hjer skal aðeins minst nánar á samning, sem Bretland og Danmörk gerðu 24. júní 1901, sbr. kgl. augl. 3 28. mars 1903, um lög-gæslu við fiskiveiðar utan landhelgi í hafinu kringum Færeyjar og Ísland. Samkvæmt samningnum hefir verið gefin út til-skipun 2 2. mars 1903. Samningur þessi er hjer-umbil orðrjett einsog samningur, sem gerður var 6. maí 1882 um fiskiveiðar utan landhelgi í Norð-ursjónum, sbr. ts. 15 2. mars 1900. — Helstu á-kvæði samningsins 1901 eru: Fiskiskipin eiga að taka hæfilegt tillit hvert til annars, ekki leggja veiðarfæri sín þannig, að af því stafi hætta fyrir veiðarfæri annara skipa, sem þegar eru tekin til starfa, eða gera á annan hátt á hluta þeirra, ts. 1903 13. gr. Enginn fiskari má, undir nokkru yfir-skyni, skera sundur, festa sig í eða draga upp net, linur eða önnur veiðarfæri, sem ekki tilheyra hon-um, nema þegar hjarga þarf og þegar svo er ástatt, að net eða linur eru flæktar saman, ts. 1903 20. gr. Ef net flækjast saman, má ekki skera þau sundur, nema allir sjeu samþykkir, ellegar það verður sannað, að ekki var hægt að greiða netin sundur, 18. gr. Verkfæri, sem eingöngu eru ætluð til þess, að skera sundur net eða eyðileggja þau, má yfir

höfuð ekki hafa um borð og því síður nota, 21. gr. Ef linur flækjast saman, má sá, sem tekur þær upp, ekki skera þær sundur, nema hann sje tilneyddur, og skal hann þá þegar hnýta hinar skornu linur saman aftur, 19. gr. — Þegar þilskip og bátar gefa jafnhliða út reknet sín, eiga bátarnir að leggja á vindborða við skipin, en skipin á hljeborða við bátana. Leggi þilskip reknet á vindborða við báta, sem byrjaðir eru að leggja sín net, eða bátar á hljeborða við þilskip, þá ber sá, sem síðar byrjaði að fiska, ábyrgð á skemdum, sem hljótast af því, nema hann sanni, að hann væri tilneyddur eða skaðinn væri ekki honum að kenna, 14. gr. Eigi má festa eða binda við akkeri net eða önnur veiðarfæri, þar sem reknetafiskarar eru þegar teknir til, 15. gr. Heldur ekki má neitt skip varpa akkerum frá sólarsetri til sólaruppkomu, þar sem reknetafiskarar eru fyrir með net sín, nema skipið sje í neyð, 12. gr. — Dragvaðsfiskarar eru skyldir til að gæta allrar varúðar, sem nauðsynleg er til þess, að þeir geri ekki mein fiskurum, sem þeir sjá og fiska með netum, vað eða langlinum: verði skaði, ber dragvaðsfiskarinn ábyrgðina, nema hann sanni, að hann væri í neyð eða að skaðinn sje ekki honum að kenna, 17. gr. — Íslensk fiskiskip eru skyld til að bjarga skipum, bátum eða veiðarfærum, hvort sem þau eru merkt eða ekki, og skila til hlutaðeigandi yfirvalds í þeirri höfn, sem þau koma fyrst til eftir björgunina; en yfirvaldið sjer um, að hinir björguðu munir komist til rjettra hlutaðeigenda, 23. gr. — Um skrásetning fiskiskipa samkv. 2.—11. gr. ts. er áður rætt.

Herskip samningsþjóðanna hafa eftirlit með því, að ákvæðum samningsins sje hlýtt; fyrir danska ríkið er þó svo um samið, að til þess megi nota önnur skip, en herskip, ef fyrir þeim ráða skipstjórar, sem eru sjerstaklega kvaddir til löggæslustarfa, ts. 1903 24. gr. Venjulega eiga löggæsluskipin að láta sjer nægja, að heimta sýning á þjóðerniskirteininu, nema frekari rannsókn innanborðs í skipinu sje nauðsynleg til þess að útvega sannanir fyrir brotinu, 27. gr. En ef slík nánari rannsókn er nauðsynleg, þá er hún og heimil, og ef tilfelli það, sem fyrir liggur, virðist vera svo mikilvægt, að slík varúðarregla verði rjettlætt, þá er foringja löggæsluskipisins jafnvel heimilt, að flytja hið brotlega skip á einhverja af höfnum þeirrar þjóðar, sem fiskimaðurinn er frá; hann getur einnig tekið um borð til sín nokkra af skipverjum, til þess að afhenda þá yfirvöldum þeirrar þjóðar, sem skipið er frá, 28. gr. Mótþrói gegn löggæsluskipisforingjanum eða umboðsmanni hans verður skoðaður sem mótþrói gegn yfirvöldum þess lands, sem fiskiskipið á heima í, 30. gr. — Ef verknaður sá, sem kært er fyrir, er ekki mjög mikils umvarðandi, geta löggæsluforingjarnir komið á sættum milli hlutaðeigenda úti á sjónum um skaðabætur. Verði skaðabæturnar, þegar svo er ástatt, ekki greiddar þegar í stað, láta foringjarnir hlutaðeigendur undirskrifa tvö samhljóða frumrit af skuldabrejfi; sá, sem skaðabæturnar á að fá, fær annað frumritið sem sönnunargagn, ef lögsækja þarf þann, sem skaðabæturnar á að greiða, á varnarþingi hans, 31. gr. Verði sættum ekki komið á, eiga löggæsluforingjarnir að meta þýðing þeirra atvika, sem þeir

hafa komist að, og ákveða þann skaða, sem fiskiskipin kunna að hafa orðið fyrir. Ef þörf gjörist, semja þeir skrá til sönnunar um atvikin eins og þau hafa komið í ljós eftir skýrslum málsparta og framburði þeirra, sem viðstaddir voru, 28. gr. Skrá þessa á að rita á máli löggæsluforingjans og í því formi, sem tíðkast í landi hans, en hinir ákærðu og vitnin eiga heimting á, að láta bæta við, á máli þeirra sjálfra, athugasemdum, sem þeim þykir þurfa, og eiga þær að vera tilhlýðilega undirskrifaðar, 29. gr.

Löggjafarvald hverrar þjóðar getur sett lög, sem skuldbinda menn á þeirrar þjóðar skipum jafnvel þó skipið sje utan landhelgi. Svo er oft kveðið að orði, að skip sje fljótandi hluti þess lands, sem þau eru frá, og gilda því þess lands lög um skipið og athafnir á skipinu, hvar sem það er, nema það sje á viðurkendu löggjafarsviði annarar þjóðar. Það er morð að íslenskum, ef maður er myrtur á íslensku skipi, jafnt þó skipið sje utan landhelgi. Samningur, gerður á íslensku skipi, er jafnt bindandi þó skipið sje utan landhelgi, en er hins vegar því að eins skuldbindandi, að hann fullnægi skilmálum íslenskra laga, nema skipið sje á útlendu löggjafarsviði og samningurinn fullnægi skilmálum þeim, sem settir eru í lögum þess lands um slíka samninga. Hjónaband, sem stofnað er á íslensku skipi, er því að eins löglegt, að það fullnægi íslensku hjónabandslöggjöfinni o. s. frv. Hitt er annað mál, að oft hefur löggjafarvaldið takmarkað gildi laga, þannig að þau taka aðeins til landsins sjálfs, eða landsins með landhelginni, og stundum er vafa-

samt, hvort tiltekin lög eiga að gilda um landhelgina, eða ef til vill einnig um úthafið. Það er t. d. vafalaust, að löggjafarvaldinu hefði verið heimilt að láta aðflutningsbannlögin 30. júlí 1909 ná til úthafsins, þ. e. til allra íslenskra skipa jafnvel utan landhelgi. Þá hefði allur flutningur á áfengi úr útlendu skipi í íslenskt skip verið brot á aðflutningsbannlögunum; íslenskum skipum hefði verið óheimilt að hafa víntöng innanborðs eftir að þau voru komin út fyrir löggjafarsvið annara þjóða, og íslenskum skipum hefði verið alls óheimilt t. d. að versla með áfengi utan landhelgi. Hitt er, að eftir því, sem aðflutningsbannlögin 1909 eru, þá munu þau ekki ná út fyrir landhelgina, og það er jafnvel vafasamt, hvort þau taka til landhelginnar. — Af lagaákvæðum, sem sett eru fyrir skip sjerstaklega, og gilda einnig utan landhelgi, skal getið, að íslensk skip mega ekki koma nær en $\frac{1}{4}$ mílu frá þeim stöðum, þar sem starfað er að lagningu eða viðgerð neðansjávarsíma, l. 15 16. nóv. 1907 2.—3. gr. sbr. 6. gr., og að íslensk fiskiskip skulu draga upp danska flaggið — eða íslenska flaggið innan landhelgi — þá er eftirlitsskipið kemur í nánd við þau, til þess að löggæsluforinginn geti sjeð, hverrar þjóðar þau eru, augl. 41 20. apr. 1893.

Löggjafarvaldið hefur veitt sýslunefndum, í sambandi við almennan hjeraðsfund, heimild til að gera samþykktir um ýmisleg atriði, sem snerta fiskiveiðar á opnum skipum eða þiljuðum mótorbátum, sem eru 15 tonn eða minni, sjá l. 28 14. des. 1877, l. 24 4. des. 1886, l. 52 20. des. 1901, l. 53 10. nóv. 1905 og l.

28 11. júlí 1911. Á þingi síðastliðið sumar (1915) voru sett lög um, að samþýktir þessar mættu taka til þiljaðra mótorbáta í Vestmannaeyjum, þó þeir sjeu stærri en 15 tonn, ef þeir eru ekki stærri en 30 tonn. Stjórnarráðið staðfestir samþýktina, ef hún fullnægir skilmálum laganna, og hafa ákvæði hennar þá lagagildi, einnig utan landhelgi, og gagnvart utanhjeraðsmönnum, ef þeir stunda fiskiveiðar frá þeim stað, sem samþýktin er gerð fyrir. Aftur á móti gilda slíkar samþýktir ekki fyrir innan- eða utan-hjeraðsmenn, sem stunda fiskiveiðar frá öðrum stað, enda þótt það sje á sömu fiskimiðum. — Ákvæði samþýktar mega vera um það, hver veiðarfæri og hvaða beitu megi hafa á hverjum stað og hverjum tíma árs, hvort lóðir og net megi liggja í sjó næturlangt, hvernig lóða- og neta-lagningu skuli hagað vegna fiskigangna og handfæra, um niðurburð fyrir fisk og slægingu, um að banna niðurskurð á hákarli um skemri eða lengri tíma árs, og önnur atriði, sem áriðandi eru fyrir fiskiveiðar á opnum skipum í því héraði, sem samþýktin nær yfir. Ennfremur má ákveða gjald til að bæta lendingar, og hegning fyrir brot á samþýktinni (sektir, upptaka ólöglega lagðra veiðarfæra án dómsúrskurðar, upptaka afla og veiðarfæra). — Fiskiveiðasamþýkt heldur ekki gildi lengur en 10 ár, nema hún sje endurnýjuð.

2. Landhelgi er belti af sjónum meðfram ströndum landsins. Menn hafa lengi deilt um, hve breitt þetta belti sje að alþjóðalögum, en flestir munu nú orðið sammála um, að miða verði breiddina við það, hversu langt mætti takast að verja sjóinn úr landi með hergögnum. Samkvæmt því

er breidd landhelginnar miðuð við skotlengd fallbyssna, og er breytileg eftir því, sem fallbyssur verða fullkomnari. Þessi skoðun styðst við það, að ástæðan til þess, að landhelgin er helguð landi því, sem hún liggur að, er sumpart, að það land getur lagt hana undir sig, sumpart, að það land má ekki eiga á hættu, t. d. að kúlur úr byssum annara þjóða, sem berjast á úthafinu — en það er þeim frjálst eins og áður er sagt — hrjóti á land upp. En í raun og veru hefur gengið erfiðlega að fá viðurkenningu helstu siglingþjóða á þessari kenningu og svo hefur verið hjer við land. Með samningi þeim, sem Bretar og Danir gerðu 24. júní 1901 um fiskiveiðar hjer við land, er svo ákveðið, að landhelgi skuli teljast þrír fjórðungar úr mílu frá ströndinni, eða hölmum, skerjum og grynningum við hana, frá ystu takmörkum þar sem sjór gengur ekki yfir um fjöru. Í flóum telst þó þriggja mílufjórðungafjarlægðin frá beinni línu, sem dregin er þvert yfir flóann á þeim stað næst mynni hans, þar sem breiddin fer ekki fram úr tíu mílufjórðungum. Mílufjórðungur (ein mila ensk) er jarðarmálsmílufjórðungur eða $\frac{1}{60}$ úr breiddarstigi jarðarinnar. Þessar ákvarðanir eiga aðeins um fiskiveiðar og skuldbinda Ísland (Danmörku) að lögum aðeins gagnvart Englendingum. Þó er í mörgum samningum við aðrar þjóðir svo ákveðið, að þær skuli njóta hjer á landi jafnrjettis á við þær þjóðir, sem bestan rjett hafa, og geta þær þjóðir því krafist þess, að landhelgi verði ekki talin lengra út á sjó en samningurinn við Breta tiltekur.

Þetta belti sjóarins, sem nefnt er landhelgi,

greinist í því frá úthafinu, að það er helgað landi því, sem það liggur að, og er undir yfirráðum þess lands. Svo hefur verið kveðið að orði, að landhelgin sje partur úr landinu, en rjettarstaðan er í aðalatriðum þessi:

a. Landinu er heimilt að áskilja tilteknum mönnum eða tilteknum flokki manna, sjerstaklega öllum innlendum mönnum, rjettinn til siglinga til landsins og milli hafna innanlands. Þessa heimild notaði landið áður fyr, en nú eru aðeins strandsiglingar á skipum, sem eru minni en 30 tonn, áskildar innlendum mönnum, og það svo, að leyfa má útlendum skipum strandsiglingar, ef jafnrjetti kemur á móti. Eins og áður er getið hafa nú flestallar þjóðir rjett til strandsiglinga einnig á skipum, sem eru minni en 30 tonn. — Aftur á móti er óheimilt að banna útlendum skipum friðsamlegar siglingar um landhelgi, þar sem er skipaleið, sjá kgl. augl. 3 28. mars 1903 II. gr. 3. m.gr.

b. Landinu er heimilt að áskilja tilteknum mönnum eða tilteknum flokki manna allar fiskiveiðar í landhelgi, sbr. kgl. augl. 3 28. mars 1903 II. gr. Fiskiveiðar — þar á meðal sildveiði og hvalveiði — eru að íslenskum lögum áskildar þegnum Danakonungs á dönskum skipum. — Einstaklingur, sem vill reka fiskiveiðar í landhelgi Íslands, verður því annaðhvort að hafa danskan rjett innborinna manna eða vera orðinn danskur þegn með því að vera heimilisfastur hjer á landi, ts. 12. febr. 1872 1. gr., l. 35 27. sept. 1901 1. gr. Ef um fjelag er að tefla, þá verða allir fjelagsmenn að fullnægja þessum skilmálum, nema fjelagið sje hlutafjelag. Ef um

hlutafjelag er að tefla, þá nægir að meir en helmingur hlutafjárins sje eign þegna Danakonungs, ef fjelagið auk þess hefur heimilisfang á Íslandi og stjórn þess er skipuð þegnum Danakonungs, enda sje meiri hluti hennar heimilisfastur á Íslandi, l. 35 27. sept. 1901 1. gr. Áður en slíkt fjelag tekur til starfa, á að sýna lögreglustjóranum samþýktir þess, og á í þeim að vera ákveðið, að öll hlutabréfin skuli hljóða á nafn og að engin afhending þeirra sje gild, nema stjórn fjelagsins sje skýrt skriflega frá henni; um alla hlutabréfaeigendur á fjelagið að hafa bók, l. 1901 2. gr. — Þegnar Danakonungs eru auk Íslendinga: Danir, Færeyingar, Grænlandingar og eyjarskeggjar á hinum dönsku eyjum við Ameríku St. Thomas, St. Croix og St. Jan. Alþingi hefur hvað eftir annað samþýkt lög, sem trygðu Íslendingum einum fiskiveiðarnar meðfram ströndum landsins, en stjórnin hefur jafnan synjað staðfestingar á lögnum, af því þau brytu bág við jafnrjetti þegnanna. Það eitt hefur áunnist, að með samþýkt má banna aðkomumönnum (þar á meðal Íslendingum) bátfiski á fjörðum, nema sildveiði, þar sem bátfiski fjarðarbúa annars væri hættu búin, l. 6 19. júní 1888. Engar samþýktir hafa þó verið gerðar samkvæmt þessari heimild, svo kunnugt sje. — Til fiskiveiðanna má ekki nota önnur skip en dönsk (þar á meðal íslensk), ts. 13. júní 1787 I 2. og 10. gr. Það er því óheimilt, að taka útlent skip á leigu til fiskiveiða í landhelgi. Þó er talið, að bátar, sem ekki hafa nein þjóðerniseinkenni, megi fiska í landhelgi, hverrar þjóðar sem þeir eru.

Botnvörpuveiðar eru algjörlega bann-

aðar í landhelgi, jafnt innlendum skipum sem útlendum, l. 8 6. apríl 1898 1. gr. Ennfremur liggur hegning við, ef Íslendingur leiðbeinir botnvörpung í landhelgi, eða jafnvel er um borð í honum, nema hann sje lögskráður skipverji, l. 27 25. sept. 1902. Ef botnvörpungur er í landhelgi, þá skal hann hafa veiðarfæri öll í búlka innanborðs, l. 18 8. júlí 1902; þó má landstjórnin veita innlendum skipum undanþágu frá þessu ákvæði, en undanþágan gildir aðeins fyrir eitt ár í senn, l. 56 30. júlí 1909. — Allir hvalir, nema tannhvalir og smáhveli, svo sem hnýsur, höfrungar og marsvín, eru friðaðir fyrir hverskonar skotum hvervetna í landhelgi árið um kring, nema þeir sjeu í ísvök eða fastir á grynningum eða hamlaðir á annan hátt, l. 44 13. nóv. 1903 1. gr. og l. 67 22. nóv. 1913 2. gr. Enginn hvalveiðamaður má hafa bækistöðvar hjer á landi fyrir útveg sinn, l. 67 22. nóv. 1913 1. gr., og eru með því og öðrum ákvæðum þeirra laga í raun og veru bannaðar allar hvalveiðar hjer við land. Þó væri vitanlega heimilt að reka hvalveiði utan landhelgi, ef það væri hægt án bækistöðvar í landi. — Um síldar og upsaveiði eru sett sjerstök lög, ts. 12. febr. 1872, en þau snerta nær eingöngu netlögin og verður þeirra því nánar getið í 3. tölulið. Þá er útlend síldarveiðaskip eru á landhelgisvæðinu, þá er þeim skylt að hafa báta sína á þilfarinu á venjulegum stað og nætur sínar inni í skipunum og þó ekki í bátunum, l. 27 11. júlí 1911 1. gr.

c. Landinu er heimilt að áskilja tilteknum mönnum eða tilteknum flokki manna annan atvinnurekstur í landhelgi. Dýraveiði, að

undanskildum hvalaveiðum, er ekki áskilin neinum í landhelgi. Hinsvegar hefur landið áskilið tilteknum manni einkarjett um 30 ára skeið til að vinna salt og fleiri efni úr sjó með tilteknum nánari skilmálum, sjá l. 57 10. nóv. 1913. Og alþingi 1915 hefur samþykkt lög um að áskilja tilteknum manni einkarjett til að taka járnsand úr sjó í landhelgi hjer við land.

d. Landið hefur lögregluvald á landhelgisvæðinu, sbr. kgl. augl. 3 28. mærs 1903 II 3. mgr. Skip eru í landhelgi skyldug að hlýta íslenskum lögum, hvort sem þau eru innlend eða útlend, sbr. l. 15. apríl 1854 10. gr. — Lögreglustjórar og hreppstjórar hafa eftirlit með því að lögunum sje hlýtt í landhelgi, en eins og auðsætt er, þá er löggæslan ekki fullnægjandi, nema hún fari fram á skipum. Til löggæslu innan landhelgi, þarf ekki herskip, sbr. það, sem áður var sagt, að Danir mega hafa önnur skip en herskip til löggæslu utan landhelgi samkv. samningnum 24. júní 1901. En til þess að löggæsluskip geti farið út fyrir landhelgi til þess að halda uppi lögregluvaldi sinu, þá þarf það að fullnægja skilmálum þess samnings. — Sektir fyrir ólöglegar fiskiveiðar eru lagðar í sjóð, sem nefnist landhelgissjóður Íslands, og skal sjóðnum á sínum tíma varið til eflingar landhelgisvörnum Íslands (t. d. koma upp einu eða fleiri skipum til landhelgisvarna), en löggjafarvaldið ákveður, hvenær sjóðurinu tekur til starfa, l. 55 10. nóv. 1913 1. og 4. gr. — Sýslunefndum er heimilt í samráði við hjeradsfund að gera samþykkt fyrir einn hrepp eða fleiri um eftirlit úr landi með fiskiveiðum í landhelgi, sjá l. 54 10. nóv. 1913. Samkvæmt þeirri

heimild hefur verið gerð samþykkt fyrir Garðsjó 9. mars 1914.

3. Netlög eru belti af sjónum meðfram ströndinni og er 60 faðma breitt talið frá þar sem land og sjór mætast um stórstraumsfjöru, ts. 20. júní 1849 og l. 39 2. nóv. 1914 2. gr.

Netlögin eru talin til þeirrar jarðar, sem þau liggja að. Landeigandi hefur einn rjett til þess að hagnýta sjer netlögin, t. d. til vetrarlægis fyrir skip. Hann hefur einn rjett til dýraveiða í netlögum, ts. 20. júní 1849 3. gr., fiskiveiða, Jb. rb. 2, beitutekju, l. 39 2. nóv. 1914 2. gr., o. s. frv. Þó má landeigandi ekki banna mönnum siglingar um netlög meðfram ströndinni, ef þær fara ekki í bága við atvinnuráðstafanir hans, t. d. veiðarfæralagning, selalagnir, æðarvarp o. s. frv. Með ts. 12. febr. 1872 er gerð nokkur takmörkun í einkarjetti landeiganda til fiskiveiða í netlögum: Sjerhverjum þeim, sem rjett hefur til fiskiveiða í landhelgi, er leyft að króa af síld eða upsameðnót upp að landi annars manns, og draga veiðina þar á land; sömuleiðis má hann setja þar upp báta, nætur og önnur veiðarfæri, og salta þar niður aflann, ts. 1872 1. gr. Fyrir þetta skal hann greiða landeiganda landshlut, 4 af hundraði af veiðinni, og ennfremur skaðabætur fyrir öll landspjöll og skaða á friðlýstu æðarvarpi og selalögnum, 1. og 2. gr. Ef nótin er lögð á helgidegi, á að greiða þóknun til fátækra sjóðs, ts. 1872 7. gr. — Þar, sem nóta er lögð, má eftir að búið er að gefa út streng og byrjað er á lagningunni, og því er haldið áfram án óvanalegrar tafar, engin veið-

arfæri leggja á því svæði, sem ætlast má á, að nótin lyki fyrir. Ef veiðarfæri eru áður útlögð, sem eru því til fyrirstöðu að nótin verði dregin og fest, hefur formaður nótarinnar rjett til að taka þau upp eða draga þau með nótinni í land, ef hann bætir eigandanum skaða og veiðisþjöll; aftur á móti má eigandinn ekki sjálfur taka veiðarfærin upp, ts. 1872 8. gr. — Ef fleiri en einir nótarmenn sitja fyrir sild eða upsa, hafa þeir rjett til nótlagningar, sem fyrst hafa byrjað að leggja nótina, og mega hinir ekki tálma þeim, ef þeir halda tafarlaust áfram lagningunni. Ef tvennir nótarmenn byrja samstundis og aðrir innar, þá skulu þeir, ef sild eða upsi er í báðum nótunum, og ytri nótin getur ekki bjargað afla sínum, áður en sú innri er upptekin, hafa drátt í sameiningu og skal hlutur hvorra um sig ákveðinn með áætlun, ef þeir geta ekki orðið á eitt sáttir. Ef tvennir nótarmenn leggja samstundis og hvorir á móti öðrum, og draga hvorugir nótina á land til sinnar hliðar, þá skulu þeir hafa drátt í sameiningu og skifta til helminga, ts. 1872 9. gr. Nót, sem engin veiði er í, skal strax tekin upp, ef eigandi nótar, sem utar liggur, og veiði er í, krefst þess.

Nótlög eru 120 faðmar frá stórstraumsfjörumáli. Í nótlögum hefur landeigandi einn rjett til að veiða vöðusel og annan farsel, sjá nánar ts. 20. júní 1840 16. gr.

4. **Hafnir** eru að lögum þeir staðir hjer á landi, sem taldir eru í opnu brjefi 28. des. 1836 1. gr. og þeir, sem síðar hafa verið löggiltir verslunarstaðir. Öll skip, sem sigla hingað til lands, eru skyld til að koma fyrst á einhverja löggilta höfn

til þess að fullnægja þar lögunum um tollgæslu og sóttvarnir, l. 28 7. nóv. 1879 3. og 4. gr., l. 34 6. nóv. 1902 3. gr. Hafnir geta verið eign einstakra manna, en þó svo sje, þá eru settar ýmsar takmarkanir fyrir eignarrjetti þeirra að þeim. Samkvæmt l. 3 13. mars 1891 og o. b. 28. des. 1836 11. gr. hafa eigendurnir að visu forgangsrjett að afnotum hafnarinnar og hver sinna hafnartækja, og verða aðrir því að láta þau laus, þá er skip eigendanna kemur til og þarf á þeim að halda. En að svo miklu leyti sem það kemur ekki í bága við afnot eigendanna, hafa allir rjett til að leggja skipum sinum á höfninni, ferma þar og afferma, og nota legutæki þau, sem þar eru. Ennfremur hafa aðrir menn rjett til að gera hringa, landfestar eða önnur skipfestaráhöld, þar sem svo til hagar, að þess háttar áhöld eru nauðsynleg fyrir skip á höfninni; þó má aðeins gjöra það eftir tilvisun lögreglustjóra. Fyrir afnotin á eigandinn rjett á leigu, sem ákveðin er af yfirvöldunum, ef hlutaðeigendur koma sjer ekki saman. Fastakaupmenn ganga fyrir lausakaupmönnum. — L. 3 13. mars 1891 taka ekki til Reykjavíkurkaupstaðar, sjá 6. gr. — Um afnot hafnanna fer að öðru leyti eftir reglugjörðum, sem settar eru um þau (hafnarreglugjörðir).

D.

Rjettindi yfir skipum.

1. Alment. Eins og áður er getið, eru skip að lögum og samkvæmt eðli sínu lausafje, og verður því að fara um rjettindi yfir þeim eftir reglunum um lausafje, þar sem ekki er sjerstök heimild til annars. Á hinn bóginn eru lausafjárreglurnar alls ófullnægjandi, þá er um skip er að tefla. Skip eru svo verðmæt, að t. d. kaupanda stendur á mjög miklu, að vita glögt um eignarheimildir seljanda, og að geta trygt rjett sinn gegn síðari ráðstöfunum hans. Eftir gildandi lögum um lausafje, brestur kaupandann venjulega þessa tryggingu. Sama er um veðhafa, og auk þess er um veð mjög vatningasamt að fá þá tryggingu, sem yfir höfuð er hægt að fá eftir lausafjárreglunum. Núgildandi reglur um fasteignir eru aftur á móti greiðar og tryggar. Ástæðan til þessa mismunar, sem gerður er á fasteignum og lausafje, er aðallega, að lausafje er færanglegt og erfitt að sanna, að tiltekinn hlutur sje sá, sem um er að tefla; fasteignir eru aftur á móti óhreyfanlegar og því auðvelt að sýna og benda á þá fasteign, sem samið var um. Með skrásetning og merking skipa er nú fenginn nokkurn veginn

sami staðleiki sem fasteignir hafa eftir eðli sínu, og liggur þá nærri að heimfæra fasteignareglurnar á skip. Svo er og gert í siglingalögum 1914: Um stofnun og vernd eignarrjettar og eignarhafta á skrásettu skipi eða skipshluta, skal farið eftir reglunum um fasteignir, að svo miklu leyti sem þeim verður við komið, 5. gr. 1. Sjólánsveð samkv. 7. kap. sigl.l. er þó undanþegið þessu ákvæði, 5. gr. 2.

Til fullrar tryggingar rjetti yfir skipi, skal því venjulega *þinglýsa* rjettinum. Þinglesturinn skal fara fram, þar sem skipið er skrásett, sigl.l. 7. gr. Á blaðsiðu skipsins í skipaskrá umdæmisins skal getið þeirra skjala, sem þinglesin hafa verið viðvikjandi skipinu og vitnað til veðmálabókanna; skipaskrárnar koma því í stað fasteignaregistursins. Ef skipið er ekki skrásett á skipaskrá, þá skal þinglestrarins getið í dálki skipsins í smáskipaskránni eða fiskiskipaskránni, 8. gr. sigl.l. Um það, ef skipið er flutt innanlands, kveður 9. gr. sigl.l. svo á: Flutning skips í annað skrásetningarumdæmi má því aðeins leyfa, að allir þeir, sem eiga þinglesin rjettindi yfir því, samþykki það. Nú er samþykki veitt, og skal þá skrásetningarstjórinn í því umdæmi, sem skipið var skrásett í, sjá um, að skrásetningarstjóranum í því umdæmi, sem skipið er flutt í, sjeu send eftirit af öllum eignarhaftaskjöllum, sem þinglesin hafa verið um skipið, og ber skrásetningarstjóranum í hinu nýja umdæmi að sjá um, að skjölin verði þinglesin þar eða fyrirfram innrituð til seinni þinglýsingar innan mánaðar frá flutningnum, og halda þau þá krafti sínum

óskertum án tillits til flutningsins. Fyrir hinn nýja þinglestur skal ekkert gjald greiða. En verði skjöl- in þinglesin seinna en mánuði eftir flutninginn, þá telst lagakraftur þeirra einungis frá þeim degi, er þau voru þinglesin eða fyrirfram innrituð. Um það, ef skip er flutt til landsins frá út- löndum, kveður 10. gr. sigl.l. svo á: Lögleg eignarhöft á skipi, sem ekki er skrásett hjer á land, halda gildi sinu, ef þau eru þinglesin hjer á landi innan 3 mánaða frá bráðabirgðaskrásetningu skips- ins í íslensku skipaskrárnar, eða frá fullnaðarskrá- setning þess, ef það var ekki skrásett til bráða- birgða. Um það, ef skip missir rjett til að sigla undir dönsku flaggi eða er af öðr- um ástæðum strykað út úr skránum yfir íslensk skip, kveður 11. gr. sigl.l. svo á, að það skuli ekki hafa nein áhrif á þinglesin eignarhöft yfir skipinu; þó fellur í gjalddaga skuld, sem trygð er með þing- lesnu veði í skipi eða skipshluta, um leið og skipið eða skipshlutinn verður eign útlendings, og er því strykað út úr skipaskránni.

2. **Einstök rjettindi.** *Eignarrjett* yfir skipi fær maður í fyrstu með því að láta byggja það. Eign- arheimildinni er rjett að þinglýsa. Eignarrjettur flyst oftast frá einum manni til annars með afsals- gerningi í lifenda lífi; sá gerningur verður að vera skriflegur, því honum skal þinglýsa, en að öðru leyti er hann ekki bundinn neinu formi. Ennfrem- ur getur maður fengið eignarrjett að skipi að erfð- um, með hjónabandi, hefð o. s. frv. Kaupmála um skip skal þinglýsa, sigl.l. 6. gr.

Veð í skipi er ýmist samningsveð eða lögveð. Samningsveð er ýmist handveð eða sjálfs-

vörsluveð. Handveð er það, ef veðhafa er fengið skipið í hendur. Þá þarf hvorki skriflegan gerning né þinglestur. Slik veðsetning á skipum er nú mjög sjaldgæf. Sjálfsvörsluveð er það, ef veðsali heldur umráðum yfir skipinu, þrátt fyrir veðsetninguna. Ef skipið er ekki skrásett á neina skipaskrá, þá fer um sjálfsvörsluveðsetning þess eftir reglunum um lausafje. Um veðsetninguna skal gera skriflegt skjal og undirskrifa það í viðurvist tveggja áreiðanlegra manna, sem skulu gæta þess nákvæmlega, að rjett dagsetning sje á því. Ef veðsali á heima í Reykjavík, skal þinglesa brjefið á fyrsta eða öðru þingi eftir dagsetning þess, en ef veðsali á heima utan Reykjavíkur á næsta manntalsþingi eftir dagsetningu. Ef þessa er gætt, fær veðbrjefið gildi frá þinglestrardegi, eða, utan Reykjavíkur, frá þeim degi, er það var sýnt til fyrirfram innritunar. En ef út af er brugðið, þá er veðrjetturinn alveg ógildur. Ef veðsali flytur í aðra þinghá, þá á að þinglesa brjefið á ný, eftir sömu reglum sem í fyrsta sinn. Ef veðsali verður gjaldþrota, er veðbrjefið ógilt, ef það er ekki dagsett fullum 8 vikum áður en bú hans var tekið til skifta sem protabú. Ef skipið er skrásett á skipaskrá, smáskipaskrá eða fiskiskipaskrá, þá fer um veðsetninguna eftir fasteignareglunum. Skal gera brjef um veðsetninguna og þinglýsa því, eftir þeim reglum, sem skýrt var frá hjer að framan í 1. — Lögveð er það, er lögin leggja veð á skip fyrir tilteknum kröfum, án þess til stofnunar veðsins þurfi samning eða neitt annað en staðreyndir þær, sem lögin nefna. Lögveð er lagt á skip fyrir ýmsum sköttum og gjöldum. Sjóveðrjettur sá, sem lög-

ákveðinn er með 11. kap. sigl.l. 1914, er lögveð, en um hann gilda ýmsar sjerstakar reglur, sjá sigl-ingalögin.

Leiga á skipum er mjög sjaldgæf. Þá er rætt er um að »taka skip á leigu«, þá er venjulega átt við farmsamning um skip, og »skipleiga« merkir venjulega farmgjaldið. Ef skip er leigt í raun og veru, þá er leigutaki húsbóndi á skipinu og yfirmaður skipstjóra, en ef farmsamningur er gerður um skip, þá er eigandi (útgerðarmaður) eftir sem áður húsbóndi skipsins og eftir hans fyrir-mælum ber skipstjóra að fara, ef hann og farmsendanda greinir á. Leigusamningur er ekki formbundinn, og ekki þarf að þinglesa hann. En hyggilegast er auðvitað að gera hann skriflega og við votta, og þinglesa hann, að minsta kosti, ef hann tekur yfir nokkuð langan tíma.

Löghald má leggja á skip eftir almennum reglum. Ef útlendingur er eigandi skipsins, má framfylgja löghaldinu á þeim stað, þar sem það er lagt á, eftir stefnu til skipstjórans, ef eigandinn er ekki í ríkinu eða hefur þar annan umboðsmann, og löghaldið heldur lagakrafti, þótt bú eiganda sje tekið til skifta erlendis sem protabú, o. b. 30. nóv. 1821.

E.

Útgerð skipa.

1. **Útgerðarmaður** er sá maður, sem hefur útgjöld og tekjur af leiðangri skipsins (gerir það út á sinn kostnað). Venjulega er útgerðarmaðurinn jafnframt eigandi skipsins, en ef maður tekur skip á leigu, þá er leigutaki útgerðarmaður. Sá, sem gerir farmsamning um skip, er aftur á móti ekki útgerðarmaður, og það þótt samið sje um tiltekinn eða ótiltekinn tíma. Vegna þess, hve dýr og áhættusöm útgerð er, þá er hún oft rekin í fjelagi, ýmist sem partsútgerð eða hlutafjelag. *Hlutafjlagsútgerð* er nú orðið algengust. Um slík fjelög eru engin ákvæði í siglingalögunum 1914. Hlutafjelögin má skrásetja á verslanaskrá, en ekki er það skylt, l. 42 13. nóv. 1903 35. gr. sbr. 16. gr. Stjórn hlutafjlagsins eða framkvæmdarstjóri annast dagleg störf þess, en öllum aðalmálum ráða hlutahafafundir, og ræður þar afl atkvæða, nema öðruvisi sje um samið (ákveðið í lögum fjelagsins). Stjórnin boðar fundina.

Um *partsútgerð* eru ítarleg ákvæði í 3. kápítula siglingalaganna 1914.

2. **Partsútgerð** er fjelag með ótakmarkaðri

ábyrgð, sem stofnað er í þeim tilgangi, að reka útgerð sem aðalatvinnu. Samkvæmt sigl.l. skilur partsútgerð og önnur fjelög með ótakmarkaðri ábyrgð aðallega í þrennu: 1) í partsútgerð ræður afl atkvæða flestum málum, 2) ábyrgð fjelagsmanna á skuldum er að visu ótakmörkuð, en að eins að tiltölu við eign hvers í fjelaginu, og 3) fjelagsmaður í partsútgerð má láta part sinn af hendi án samþykkis hinna fjelagsmanna.

Í partsútgerð skal kjósa útgerðarstjóra, 15. gr. sigl.l. Sje þetta vanrækt, þá liggur þó ekki annað við en að sækja má hvern af fjelagsmönnum, er vill, í fjelagsmálum, hvort er vill á varnarþingi hans eða skipsins, en ef útgerðarstjóri er kosinn, þá skal annaðhvort sækja hann eða alla fjelagsmenn saman, 15. gr. 2. Ef skipið er skrásetningarskylt, þá skal senda tilkynning um kosning útgerðarstjóra til innritunar á skipaskrána. Útgerðarstjóri skal vera heimilisfastur hjer á landi, en þarf ekki að vera fjelagsmaður. Fjelagsmenn kjósa útgerðarstjóra og þarf helming skipseignar til þess að kosning sje gild; hljóti tveir menn jöfn atkvæði, þá ræður hlutkesti, 17. gr. Fjelagsmenn, sem meira eiga en hálft skipið, geta sett útgerðarstjóra af; ef útgerðarstjórinn á sjálfur hálft skipið eða meira, þá getur sjóðómurinn svift hann stöðunni, ef fjelagsmaður krefst þess og dómurinn finnur nægar sakir til; jafnframt getur dómurinn skipað annan útgerðarstjóra til bráðabirgða, 19. gr. — Útgerðarstjóri hefur, samkvæmt stöðu sinni, lögheimild til að gera alla gerninga, sem útgerð alment krefur svo fullgilt sje gagnvart öðrum mönnum. Hann getur því ráðið skipstjóra, leyst hann

frá skipstjórn og gefið honum fyrirskipanir; svo getur hann og veitt viðtöku því fje, sem til útgerðarinnar er greitt. Hann er rjettur sóknar- og varnar- aðili útgerðarinnar. Hinsvegar er útgerðarstjóra ekki frjálst að taka fje að láni fyrir hönd útgerðarinnar, að selja skip eða veðsetja, eða váttryggja skip, nema sjerstök heimild komi til. Takmarkanir, sem útgerðarmenn kunna að gera á þessari lögheimild, eru ógildar gagnvart öðrum mönnum, sem semja við útgerðarstjóra og eru ekki vitandi um takmörkunina, 16. gr. En útgerðarstjóri ábyrgist útgerðarmönnum gerninga, sem hann gjörir samkvæmt þessari lögheimild, en gegn því umboði, sem útgerðarmenn fengu honum í raun og veru. Um rjett útgerðarstjóra til athafna fyrir hönd fjelagsins, fer eftir almennum reglum um umboð. Honum er skylt, ef atvik og ástæður meina það ekki, að kveðja fjelagsmenn til ráðstefnu eða afla sjer á annan hátt vitneskju um vilja þeirra um öll mikilsverð málefni, sjerstaklega ef skipinu eru ætlaðar verulega ólíkar ferðir eða flutningar eða nýjar veiðiaðferðir, svo og ef ráða skal skipstjóra eða setja hann af eða gera að mun við skipið, 18. gr. — Útgerðarstjóra er skylt að hafa sjerstaka reikninga yfir öll viðskifti útgerðarinnar, sem undir hann koma, og gera full skil fyrir þeim öllum. Hafi fjelagsmenn ekki ákveðið annað, þá skal útgerðarstjóri hafa gert reikningsskil fyrir ár hvert, áður mánuður sje liðinn frá lokum ársins, 20. gr. Þá er reikningsskil eru gerð, skal útgerðarstjóri senda reikningana hverjum einstökum fjelagsmanni eða leggja þá fram til sýnis. Hver fjelagsmaður á rjett á, til tryggingar, að sjá reikningsbækur útgerðar-

innar og fylgiskjöl og einkanlega reikninga skipstjóra. Nú mótmælir einhver fjelagsmanna reikningum útgerðarstjóra, og skal hann þá framfylgja mótmælunum með lögsókn áður eitt ár sje liðið frá því er reikningsskil voru af hendi int og fjelagsmönnum sagt til þeirra, nema um misreikning eða svik sje að tefla, 21. gr.

Æðsta vald í öllum fjelagsmálum hafa *fjelagsfundir* eða fjelagsmenn allir saman. Í almennum fjelögum með ótakmarkaðri ábyrgð, þarf samþykki allra fjelagsmanna til hverrar ráðstöfunar, en í partsútgerð ræður atkvæða, þ. e. atkvæði þeirra, sem meira eiga en hálf skipið, 17. gr. sigl. l. Talning atkvæða fer því ekki eftir tölu fjelagsmanna, heldur eftir eign þeirra í skipinu. Meiri hluti á fundi er ekki nóg, heldur verður meiri hluti alls fjelagsins, að vera samþykkur ráðstöfun, til þess að hún sje lögmæt. Ef atkvæði eru jöfn, þá ræður atkvæði útgerðarstjóra, þótt hann sje ekki fjelagsmaður, en við kosning útgerðarstjóra ræður hlutkesti, ef atkvæði eru jöfn. Meiri hluti fjelags hefur ekki ótakmarkað vald í fjelaginu. Samþykktir, sem fara í bága við efni útgerðarsamnings eða taka út fyrir tilgang útgerðarinnar, t. d. samþykkt um að breyta fiskiskipi í kaupskip, eru því aðeins lögmætar, að allir fjelagsmenn samþykki þær, 17. gr. 2.

Skyldur er fjelagsmaður að greiða allan útgerðarkostnað að rjettri tiltölu við eign hans í skipi. Vanræki fjelagsmaður að greiða skylduhlut sinn og hafi þó verið krafinn, þá má útgerðarstjóri eða annar fjelagsmaður greiða framlagið fyrir hann, en fjelagsmaður er skyldur að endurgreiða fjeð ásamt

vöxtum, 8 af hundraði á ári, frá því greiðsla fór fram, og þar að auki þau tryggingariðgjöld, sem sá, sem galt fyrir hann, kann að hafa greitt til tryggingar sjer. Lánveitandi á auk þess veðrjett í skipshluta þess, sem hann greiddi fyrir, og ágóða þeim, sem í hans hlut kemur, og skal sá veðrjettur ganga fyrir öðrum eldri samningsveðrjetti í partinum; málssókn skal hafin til lúkningar kröfunni áður ár sje liðið frá því fjeð var lagt fram, en missi ella veðsins, 22. gr. Ef skipinu er ráðin ný ferð eða ráðin viðgerð á því að lokinni ferð og krafið framlaga fjelagsmanna í þeim tilgangi, en einhver fjelagsmanna hefur ekki greitt þessum samþykktum atkvæði, þá er þeim fjelagsmanni heimilt að segjast úr framlögunum með því, að láta af hendi sinn hlut í skipinu endurgjaldslaust, svo framarlega, sem ekki hvíla sjerstök eignarhöft á hluta hans. Nú vill hann neyta þessarar heimildar, og skal hann þá skýra útgerðarstjóra skriflega frá því, svo snemma, að útgerðarstjóri viti það áður 8 dagar sjeu liðnir frá því er samþykktin var gerð, eða frá því er honum var skýrt frá henni, ef hann var ekki viðstaddur samþyktargerðina. Jafna skal hlut þess, sem úr gekk, á hluti sameignarmanna hans, að rjettri tiltölu við stærð þeirra hluta, sem þeir áttu áður, 23. gr. — Á b a t a o g h a l l a af fjelagsútgerðinni skal jafna á fjelagsmenn, að rjettri tiltölu við eign hvers þeirra í skipinu. Ef það reynist, að gerðum reikningsskilum, að tekjuafgangur er, þá skal afganginum skift upp meðal fjelagsmanna, sje þeirra ekki þörf til nauðsynja útgerðarinnar, 24. gr. Ef tekjuhalli reynist, þá er hver fjelagsmaður skyldur til, að greiða af tekju-

hallanum, að tiltölu við sinn part í skipinu. Hins vegar er enginn fjelagsmaður skyldur að greiða meira. *Skuldbindingar fjelagsins ábyrgist fjelagsmaður aðeins að tiltölu við part sinn*, en sú ábyrgð er ótakmörkuð (sjálfskuldarábyrgð), 14. gr. sigl.l., að svo miklu leyti, sem útgerðarmaður yfir höfuð ábyrgist útgerðarskuldbindingar fullri sjálfskuldarábyrgð.

Partsútgerð stendur óhöggð, þótt einhver fjelagsmanna *deyi, verði sviftur fjárráðum eða gjaldþrota eða parturinn verði eign annara manna*, sigl.l. 25. gr. 1. Hverjum fjelagsmanni er heimilt að selja part sinn án samþykkis sameigenda; þó er sala ólögmat, og það þótt hún sje nauðungarsala, ef hún sviftir skipið heimild til skrásetningar á íslensku skipaskrárnar, 25. gr. 2. Hins vegar á hver sameiganda rjett á, að leysa til sín part, sem selja á öðrum en sameiganda, en hann skal bjóða hinum nýja eiganda innlausnarfjeð, eða fulla tryggingu, ef innlausnarfjeð er ekki að fullu ákveðið, innan hálfis mánaðar eftir þann dag, er eigandaskiftin voru tilkynt, sjá siðar. Verði aðilar ekki á eitt sáttir um innlausnarfjeð, þá skal ákveða það með lögmætu mati; þó má upphæð þess aldrei vera lægri en kaupverð það, sem hinn nýi eigandi greiddi. Ef hinn nýi eigandi vill ekki láta partinn lausan án málssóknar, þá skal mál hafið áður þrír mánuðir sjeu liðnir frá tilkynningunni um eigendaskiftin. Ef skipshlutinn er seldur á uppboði og útgerðarstjóri hefur fengið tilkynningu um það viku áður en uppboðið er haldið, þá eiga sameigendur engan innlausnarrjett, því að þeim er þá frjáls aðgangur að upphöðinu, og geta þeir þar gætt hags-

muna sinna. Ef fleiri en einn sameiganda krefjast innlausnar á sama tíma, eiga þeir allir innlausnarrjett að rjetttri tiltölu við hluta hvers þeirra í skipinu. En hafi einn sameiganda neytt innlausnarrjettarins að fullu, þá eiga hinir sameigendurnir ekki framar innlausnarrjett að því sinni, 25. gr. 3. Verði skipshluttur eign manns, sem ekki hefur rjett til þess að eiga íslenskt skip, á hver fjelagsmaður rjett á, að krefjast sölu þess parts á uppboði, nema eigandi hafi gert þá ráðstöfun áður 6 mánuðir sje liðnir, að skipið haldi heimild sinni til skrásetningar á íslensku skipaskrárnar. Um þá sölu fer eftir reglunum um nauðungarsölu og hefur hún sama gildi sem nauðungarsala, 25. gr. 4. — Sá, sem afhendir skipspart er skyldur að skýra útgerðarstjóra eða öllum sameigendum frá eigandaskiftunum og sanna, að viðtakandi sá, sem hann nefnir, kannist við kaupin, en meðan hann gerir það ekki, getur afhendandi ekki vegna eigendaskiftanna skotið sjer undan neinum þeim skyldum við sameigendur, sem af sameigninni stafa, 26. gr. 2. — Hinn nýi eigandi *fær þegar gagnvart meðeigendum rjett þann og binst skyldum þeim*, sem bera rjettum sameiganda, 26. gr. Hann verður ekki aðeins eigandi partsins, heldur fjelagsmaður með öllum rjetti og skyldum fjelagsmanna. Hann skal svo sem formaður hans hlíta samþykktum þeim, sem skipseigendur gerðu áður en hann varð eigandi, svo og öðrum framkvæmdum, sem þeir höfðu hafið, og svo þeim skyldum, sem þeim fylgja. Hann ábyrgist á sama hátt og með sömu takmörkunum sem aðrir sameigendur allar þær skuldbindingar, sem útgerðin tekst á hendur,

eftir það er hann varð fjelagsmaður. Sameigendur mega færa honum til skuldajafnaðar þær kröfur, sem þeir áttu á formann hans og stafa af sameigninni. Hinn fyrri eigandi hættir jafn-snemma að vera fjelagsmaður. Þó ábyrgist hann gagnvart öðrum mönnum skuldbindingar þær, sem gerðar voru eftir eigandaskiftin, ef skuldareigandi vissi ekki um þau, 26. gr. 2.

Lok partsútgerðar. Fjelaginu má slita með samþykkt meiri hlutans, þ. e. þess eða þeirra, sem meira eiga en hálf skipið, 27. gr. 1. Hver einstakur fjelagsmaður getur krafist þess, að fjelagsskapnum og sameigninni sje slitið í þessum tilfellum, sjá 27. gr. 2, 1) ef skipið missir heimild til skrásetningar í íslensku skipaskrána án tilverknaðar hans eða samþykkis, og er því máð af skipaskrá, — 2) ef útgerðarstjóra er vikið frá með úrskurði sjóðómsins, — 3) ef hann sannar, að útgerðarsamningur hafi verið verulega rofinn eða gengið á annan hátt á rjett hans í framkvæmdum eða forstöðu sameignarinnar, — 4) ef það kemur í ljós við lok ferðar innanlands, að skuldir sameignarinnar fara fram úr eignum hennar. Verði ágreiningur um verðmæti skipsins í þessu síðasta tilfelli, þá skal það ákveðið með lögmatu mati. Nú er fjelagsútgerð slitið, og skal þá skipið selt á opinberu uppboði. Ef skipið er utanlands og menn greinir á um, hvort það skuli flutt heim eða ekki, eða um uppboðsskilmálana, þá á uppboðsrjetturinn á heimili fjelagsútgerðarinnar að skera úr ágreiningnum.

3. Ábyrgð útgerðarmanns alment. Útgerðarmaður ábyrgist með öllum eign-

um sínum allar skuldbindingar, sem hann stofnar sjálfur eða aðrir fyrir hans hönd, nema öðruvisi sje sjerstaklega fyrir-mælt í lögum, 12. gr. sigl.l. Þvilik sjerstök tyrir-mæli eru á hinn bóginn svo mörg, að i raun og veru er algengast, að útgerðarmaður ábyrgist ekki með öllum eigum sínum, heldur aðeins með skipi og farmgjaldi, þ. e. kröfuhafi getur ekki gengið að öðrum eignum útgerðarmanns til fullnægingar kröfu sinni, heldur en skipinu eða farmgjaldinu. Þær skuldbindingar, sem útgerðarmaður ábyrgist aðeins með skipi og farmgjaldi, eru:

1. Skuldbindingar, sem skipstjóri gengst undir samkvæmt stöðu sinni og hefur ekki sjerstakt umboð útgerðarmanns til. Þó ábyrgist útgerðarmaður allar skiparáðningar og vistarsamninga við skipverja með allri eign sinni, sigl.l. 1914 12. gr. 2.

2. Vanefndir skipstjóra á samningum, sem það var skyldukvöð hans að fullnægja, 12. gr. 2.

3. Tjón, sem skipstjóri og skipverjar vinna utan samninga, að svo miklu leyti, sem útgerðarmaður ábyrgist það tjón á annað borð, sjá síðar, 13. gr.

4. Boðmerilán, 179. gr.

5. Framlög til sameiginlegs sjótjóns, 221. gr.,
og

6. Björgunarlaun, 229. gr.

Skuldbindingar, sem útgerðarmaður ábyrgist með öllum eigum sínum, samkv. aðalreglunni eru aftur á móti: samningar, sem útgerðarmaður gjörir sjálfur, eða annar umboðsmaður hans heldur en skipstjóri eða skipstjóri gjörir samkvæmt sjerstöku

umboði, tjón, sem útgerðarmaður er sjálfur einn eða með öðrum sök í, ráðningarsamningar og endurgjaldskröfur skipstjóra fyrir útgjöld, sem hann hefur haft fyrir útgerðina, eða skuldbindingar, sem hann hefur sjálfur undir gengist í hennar þágu.

Annarsstaðar er víðast hvar gerð lík takmörkun á ábyrgð útgerðarmanns, sem hjer á landi, en í enskum og frönskum sjórjetti er takmörkuninni komið fyrir nokkuð á annan veg. Í enskum sjórjetti ábyrgist útgerðarmaður tiltekna upphæð á tonn skipsins, en í frönskum sjórjetti er takmörkunin í því fólgin, að útgerðarmaður getur leyst sig undan kröfunni með því, að gefa kröfuhafa upp skipið og farmgjaldið. Eftir því, sem skip eru nú orðin verðmæt, hafa þessar takmarkanir mist mikið gildi sitt.

4. Ábyrgð útgerðarmanns á skipstjóra og skipverjum. Það leiðir af einkennum siglinga, að skipstjóri getur ekki nærri ávalt náð til útgerðarmanns, og verður því í fjöldamörgum efnum að ráða upp á sitt eindæmi. Eins verður hann að hafa *lögheimild til þess að gera gerninga* fyrir hönd útgerðar, sem skuldbindi útgerðina gagnvart þeim, sem gert er við, án tillits til fyrirskipana, sem honum var ókunnugt um. Um þetta efni eru ákvæði í 53.—57. gr. sigl.l. 1914. Þá er skipið er á lögheimili sínu getur skipstjóri ekki gert neina gerninga, sem skuldbindi útgerðarmenn, nema hann hafi sjerstakt umboð til, því að þá er gert ráð fyrir, að honum sje að jafnaði innan handar að ná í útgerðarmanninn. Þó má skipstjóri ráða menn í skiprúm á heimili skipsins án sjerstaks umboðs,

53. gr. 2, og gefa út farmskirteini, 137. gr. Þá er skipið er utan heimilis síns, gerir skipstjóri, svo fullgilt sje gagnvart öðrum mönnum samkvæmt stöðu sinni í umboði útgerðarmanns alla þá löggæringa, sem snerta framkvæmd ferðarinnar, svo sem útbúnað skips allan og viðhald og öflun vista; hann gerir farmsamninga og er sóknaraðili útgerðarmanna í málum, sem viðkoma skipinu, 53. gr. 1. Ef skipið skortir fje til ferðarinnar, þá má skipstjóri taka lán í nafni útgerðarmanna eða selja af góssi þeirra og jafnvel af farmi, 54. gr. Skipið er skipstjóra hins vegar óheimilt að selja án samþykkis útgerðarmanns, nema það sje dæmt óbætandi eftir að lögleg skoðunargerð hefur farið fram og ekki sje auðið að ná til útgerðarmanna; ef skipið er selt, þá skal selja á opinberu upphóði, 55. gr. Takmarkanir, sem útgerðarmenn kunna að hafa gert á þessu umboði (lögheimild) skipstjóra, eru ógildar gagnvart þeim, sem skipstjóri samdi við, nema þeim hafi verið kunnugt um takmörkunina, 56. gr. Sömuleiðis skerðir það ekki rjett þess, sem lánaði skipstjóra fyrir hönd útgerðar fje, eða keypti af góssi útgerðarmanns, að skipstjóri tók óþarflega stórt lán eða seldi meira af góssinu, en þörf var á, ef ætla má eftir atvikum, að lánveitandi eða kaupandi vissi það ekki, 54. gr. En skipstjóri ábyrgist útgerðarmönnum tjón það, sem þeir biða, af því að hann fór út fyrir umboð það, sem þeir höfðu gefið honum í raun og veru. Og skipstjóri skal ávalt, þá er því verður við komið, leita fyrirskipana útgerðarmanna um gerninga, sem álitamál getur verið um, sbr. 57. gr.

Þá ábyrgist útgerðarmaður, ef skipstjóri *rýfur*

samninga, sem útgerðarmaður hafði gert eða aðrir menn í umboði hans og það var skylda skipstjóra samkvæmt stöðu hans að fullnægja, 12. gr. 2.

Loks ábyrgist útgerðarmaður *tjón af svikum, hirðuleysi eða gáleysi skipstjóra eða skipverja eða manna, sem ráðnir eru til að vinna í skipsins þarfir*, þótt þeir sjeu ekki skipverjar, *við skyldustörf þeirra*, 13. gr. 1. Til þessa telst tjón af árekstri, skemdir á farmi við fering, afferming eða búlkun. Aftur ábyrgist útgerðin ekki, ef skipverji stelur af farmi. Tjónið verður að vera af »svikum, hirðuleysi og gáleysi«; tjón, sem hlutaðeigandi á ekki sök á, ábyrgist útgerðarmaður ekki. Tjónið verður að stafa af skylduverkum, verkum, sem unnin eru í starfi hlutaðeigandi manns á skipinu; tjón af athöfnum eða samningum, sem eru skipinu alveg óviðkomandi, ábyrgist útgerðin ekki. — Greiði útgerðarmaður skaðabætur samkvæmt þessum ákvæðum, þá á hann endurgjaldskröfu á hendur þeim, sem skaðann vann, 13. gr. 2.

F.

Skipstjóri.

1. Skipstjóri eða formaður skal vera á hverju skipi sem er 4 tonn brúttó eða meir, sjá lög þau um atvinnu við siglingar, sem samþykkt voru á alþingi 1915 og síðar verður nánar minst á, 2. og 20. gr. Skipstjórinn ræður einn öllu um stjórn skipsins, og öll verk, sem unnin eru að stjórn og siglingu skipsins eru að lögum unnin í hans nafni og á hans ábyrgð, jafnvel þau, sem unnin eru af stýrimönnum og vjela mönnum. Skipstjórnin verður að vera óskift í höndum eins manns. Skipstjórinn er ennfremur húsbóndi á skipinu; hann heldur uppi aga og reglu. Vegna þess að skipstjórinn getur ekki að jafnaði stuðst við lögregluvald þjóðfélagsins, þá er honum sjálfum veitt heimild til þess að halda uppi stjórn sinni á skipinu með þvingunarvaldi og refsivaldi. Vald það, sem skipstjóri er þannig fengið í hendur, væri varhugavert að veita óvöldum manni; því er þess krafist, að sá maður, sem vill verða skipstjóri, fullnægi ýmsum kröfum um kunnáttu í siglingafræði og þekkingu á siglingum, og fái leyfi hins opinbera til skipstjórnar.

2. **Almenn skilyrði** til þess að vera skipstjóri hafa til þessa verið og eru enn þau, sem sett eru í lögum nr. 56 10. nóv. 1905 um atvinnu við siglingar. En á alþingi sem háð er í sumar (1915) voru samþykkt ný lög um atvinnu við siglingar, sem ætlast er til að gangi í gildi 1. jan. 1916. Má gera ráð fyrir að svo verði, og verður því hjer farið eftir hinum nýju lögum. Þau lög taka þó ekki til þeirra, sem fengið hafa skipstjóraskírteini í utanlandssiglingum fyrir 1. jan. 1916. Þau taka heldur ekki til þeirra, sem hafa verið skipstjórar á fiskiskipum í innanlandssiglingum fyrir þann tíma. Þó skulu þeir sanna, að sjón þeirra sje svo góð, sem nauðsynlegt er fyrir stýrimenn, þó slíkrar sönnunar sje ekki krafist eftir eldri lögum, 19. gr. nýju laganna. Frá því nýju lögin ganga í gildi eru lögin frá 1905 að öðru leyti numin úr gildi, að því undanskildu, að stafl. a í 9. gr. gengur ekki úr gildi fyr en 1. jan. 1918, að því er viðkemur utanlandssiglingum á verslunarskipum, 22. gr. Skipstjórnarskilyrðin eftir nýju lögnum eru annars mismunandi eftir því hvort skipið er 4—12 tonn, 12—30 tonn, fiskiskip, verslunarskip alt að 300 tonnum í innanlandssiglingum, eða verslunarskip í utanlandssiglingum eða yfir 300 tonn í innanlandssiglingum.

a. *Formenska á bátum, sem eru minni en 6 tonn brúttó, er engum skilyrðum bundin, 1. gr. sbr. 2. gr.*

b. *Rjettur til skipstjórnar á vjelbát eða þilskipi, sem er 6—12 tonn brúttó (sbr. 20. gr.), er bundinn því skilyrði, hvort sem skipið er fiskiskip*

eða kaupskip, að hann fái skirteini frá yfirvaldi, sem heimilar honum það. Til þess að fá þetta skirteini, verður hann að leggja fram vottorð frá siglingafróðum manni, tilnefndum af yfirvaldi, um það a) að hann þekki á áttavita og b) að hann þekki alþjóðlegarreglur til að forðast ásiglingar. Svo skal hann og sanna með vottorði læknis, að sjón hans sje ekki sjerlega áfátt, samkvæmt reglum, sem stjórnarráðið setur, 2. gr. Fyrir skirteinið greiðist ein króna, sem rennur í landssjóð.

c. Rjettur til að vera skipstjóri í innanlands-siglingum á skipi, sem er yfir 12, en ekki yfir 30 tonn brúttó, er bundinn því skilyrði, að maðurinn hafi fengið eða fái skipstjóraskirteini á smáskipum. Til þess að fá þetta skirteini, verður hlutaðeigandi, að hafa staðist próf, sem haldið er af þremur valinkunnum skipstjórum, nefndum til þess af lögreglustjóra. Prófið má aðeins halda í kaupstað eða kaптúni, sem lögreglustjóri býr í. Stjórnarráðið semur reglur um prófið og fyrirmynd fyrir prófvottorðum. Sá einn getur staðist prófið, sem a) kann að marka stað skipsins á sjávaruppdraetti og hefir nægilega þekking á sjávaruppdrautum og notkun þeirra yfir höfuð; b) kann að nota áttavita og ber skyn á afhvarf («deviation») og misvisun; c) kann að nota skipshraðamæli; d) þekkir björgunartækin og alþjóðlegar reglur til að forðast ásigling; e) sannar, að sjón hans sje svo fullkomin, sem nauðsynlegt er fyrir stýrimenn; og f) hefur stundað siglingaatvinnu minst 24 mánuði á skipum, ekki minni en 12 tonn brúttó, eða verið formaður á vjelbát í 24 mánuði, ekki minni en 6

tonn brúttó, 4. gr. Fyrir skirteinið skal greiða 2 krónur, sem renna í landsjóð.

d. Rjettur til að vera skipstjóri í innan- og utan-landssiglingum á fiskiskipi, og í innanlands-siglingum á kaupskipi, sem ekki er yfir 300 tonn brúttó er bundinn því skilyrði að maðurinn hafi fengið skipstjóraskirteini á fiskiskipi, 5. gr. — Til þess að geta fengið skipstjóraskirteini á fiskiskipi útheimtist: a) að maður hafi staðist fiskiskipstjórapróf eða hið almenna stýrimannapróf við stýrimannaskólann í Reykjavík; jafngilt þessum prófum telst í þessu sambandi minna stýrimannaprófið sem verið hefur, 19. gr. 3—4, b) hafi verið stýrimaður 24 mánuði á skipi yfir 30 tonn brúttó, c) sje fullveðja, d) hafi ekki verið dæmdur fyrir neitt það verk, sem svivirðilegt er að almenningsáliti, e) sanni, að sjón hans sje svo fullkomin, sem nauðsynlegt er fyrir stýrimenn, 6. gr. Þá er sjerstaklega stendur á, má stjórnnarráðið veita undanþágu frá kröfunni um siglingatimann (b-liðurinn), þó svo að siglingatiminn má aldrei vera minni en helmingur hins áskilda tíma, og frá fullveðjakröfunni (c-liðnum), 16. gr.

e. Rjettur til að vera skipstjóri á kaupskipi í utanlandssiglingum, ef skipið er meira en 300 tonn brúttó er bundinn því skilyrði, að maðurinn hafi fengið skipstjóraskirteini í utanlandssiglingum. Sje um gufuskíp að tefla, þá skal hlutaðeigandi auk þess hafa fengið viðaukaskirteini, 9. gr. Til þess að fá skipstjóraskirteini í utanlandssiglingum útheimtist: a) að hlutaðeigandi sje fullveðja, b) hafi ekki verið dæmdur fyrir neitt verk sem svivirði-

legt er að almenningsáliti, c) sanni, að sjón hans sje svo fullkomin sem nauðsynlegt er fyrir stýrimenn, d) hafi staðist hið almenna stýrimannspróf við Stýrimannaskólann í Reykjavík; jafngilt því prófi er þó meira stýrimannsprófið, sem nú er, 19. gr. 4, e) hafi verið stýrimaður ekki skemur en 24 mánuði á verslunarskipi í utanlandssiglingum, og af þeim tíma ekki skemur en 12 mánuði yfirstýrimaður, eða einn stýrimaður á verslunarskipi í utanlandssiglingum, eða hafi verið 12 mánuði skipstjóri á fiskiveiðaskipi í utan- og innan-landssiglingum og 12 mánuði stýrimaður á kaupskipi í utanlandssiglingum, 10. gr. Þó má stjórnarráðið veita undanþágu frá kröfunni í e-liðnum, þá er sjerstaklega stendur á, 16. gr. — Til þess að fá viðaukaskirteini til þess að vera skipstjóri á gufuskipi útheimtist, að hlutaðeigandi sanni með vottorði, að hann hafi staðist próf í gufuvjelafræði fyrir skipstjóra og stýrimenn við stýrimannaskólann í Reykjavík, 11. gr. Stjórnarráðið veitir þetta viðaukaskirteini.

Þeir sem fullnægja skilmálum laganna, munu eiga heimting á að fá skirteini sem skipstjórar, Skirteini skulu gefin út af lögreglustjóra og rituð eftir fyrirmynd, sem ráðherra lætur semja. Fyrir skipstjóraskirteini skal greiða 10 krónur, sem renna í landsjóð. Nú vill einhver ekki hlíta úrskurði lögreglustjóra um útgáfu skirteinis, og skal hann þá senda stjórnarráðinu kæru sína og leggur það sinn úrskurð á málið, en kærandi heldur samt sem áður óskertum rjetti sínum til þess að skjóta málinu til dómsúrskurðar, 15. gr. Um sjón skipstjóra

eru nú ákvæði í reglugj 98 29. sept 1913. — Maður, sem tekur við skipstjórn án þess að fullnægja skilmálum laganna, sætir sektum alt að 200 krónum og alt að 400 kr., ef brotið er ítrekað. Sektirnar renna í landsjóð. Brotið sætir opinberri málsókn, og er farið með málið sem alment lögreglumál, 21. gr.

Skipstjóri fyrirgerir skirteini sínu, ef hann er dæmdur fyrir verk, sem svivirðilegt er að almenningsáliti, 18. gr. Sama verður að gilda, ef skipstjóri er sviftur fjárforræði, í þeim tilfellum sem þess er krafist, að hann sje fullveðja, eða missir sjón þá, sem nauðsynleg er fyrir stýrimenn, þó þessa sje ekki getið í lögnum. — Ennfremur má dæma skipstjóra óhæfan til skipstjórnar, sem ritar með vilja rangt leiðarþók, eða ónýtir hana með öllu af ásettu ráði, dregur hana undan eða gerir ólæsilega (255. gr. sbr. 264. gr. sigl.l.), misbeitar þvingunar- eða refsivaldi sínu (257. sbr. 264. gr.), skilur við skipið í sjávarháska (259. gr. sbr. 264. gr.), leggur út ósjófæru skipi (260. sbr. 264. gr.), eða verður valdur að tjóni á sjó með ónytjungshætti, ofdrykkju eða öðru hirðuleysi um skyldur sínar (261. sbr. 264. gr.), sbr. nánar greinir þær, sem vitnað er í.

3. Skipstjórasamningurinn. Útgerðarmaður ræður skipstjóra eða útgerðarstjóri fyrir hans hönd, 29. gr. sigl.l. sbr. 16. og 18. gr. Ef einhver útgerðarmanna á meira en helming skipsins, þá á hann rjett til skipstjórnar, ef hann fullnægir almennum skilmálum laganna um skipstjóra. Í því tiltelli má þó ekki ske, að hann sem meiri hluti í fjelaginu skamt isjálfum sjer sem skipstjóra kaup, og má minni

hlutinn því, ef hann verður ekki ásáttur við skipstjórann um kaupið, skjóta því til úrskurðar sjódoms, 29. gr. sigl.l.

Um stofnun skipstjórassamnings fer eftir almennum reglum kröfurjettarins um stofnun samninga. Útgerðarmaður verður að vera fullráður að lögum, en skipstjóri sjálfráður, þ. e. 16 ára. Samningurinn er ekki bundinn neinu formi, munnlegur samningur er jafngildur sem skriflegur, en að sjálf-sögðu skyldi ávalt gera skipstjórassamning skriflega, því að þá er auðveldara að sanna skilmála hans. Skipstjóra skal ekki lögskrá á skip.

Útgerðarmaður má setja skipstjóra af, hvenær, sem hann vill; ef skipstjóri á sjálfur meira en hálft skipið, þá má sameigandi kæra hann til afsetningar fyrir sjódomi, og sjódomur setja hann af, ef nægar sakir eru til, 66. gr. 1 sigl.l. Ef útgerðarmaður setur skipstjóra af að ástæðulausu, þá skal hann greiða honum fult umsamið kaup fyrir ráðningartímann, 70. gr., sjá síðar. Hafi skipstjóri gengið í sjálfskuld til gagnsmuna skipi eða farmi, og honum var það ekki óheimilt, þá er hann ekki skyldur að láta af stöðunni fyr en útgerðarmenn fá honum tryggingu fyrir því, að hann verði skaðlaus af ábyrgðinni, 66. gr. 2. — Skipstjóri má segja sig lausan undan samningnum þá er ráðningartíminn er liðinn, sjá 67. gr. Sje ráðið til tiltekins tíma, þá er samningnum lokið að þeim tíma liðnum, án þess frekara þurfi til. Sama er ef ráðið er til tiltekinnar ferðar og ferðin er á enda. Oft er ráðið svo, að skipstjóri skal segja samningnum upp með tilteknum fyrirvara, og slíkt ákvæði

verður að telja fólgið í því, að skipstjóri er ráðinn um tímabil, t. d. árlega, mánaðarlega. En ef engin slík ákvæði eru eða verða talin fólgin í samningnum, þá má skipstjóri segja honum upp, þegar skipið er í innlendri höfn og ferð er á enda. Hafi skipstjóri gegnt starfi sínu í 3 ár og skipið hefur aldrei á þeim tíma lokið ferð hjer við land, þá er skipstjóra heimilt að segja þjónustu sinni lokið við lok þeirrar ferðar, sem hann þá er í, en segja skal hann til með svo löngum fresti, að útgerðarmenn fái sæmilegan tíma og tækifæri til að afla sjer annars skipstjóra. Ef útgerðarmenn ákveða, þá er þeir fá uppsögn skipstjóra, að skipið skuli snúa hingað til lands úr þeirri höfn, sem það þá er í, þá er skipstjóri skyldur til að vera fyrir skipinu heim, þá er það hefur tekið farm, þó afferma skuli á leiðinni í annari höfn. Eigi að afferma skipið, má skipstjóri ekki hverfa burt fyrri en því er lokið. — Skipstjórinn má segja samningnum lausum áður en ráðningartíminn er liðinn, ef útgerðarmaður vanefnir skyldur sínar samkvæmt honum í verulegum atriðum, eða verulegar forsendur skipstjóra bregðast. Missi skipið rjett til þess að sigla undir dönsku flaggi, á skipstjóri rjett á að fara þegar í stað, 67. gr. 3.

4. **Rjettur skipstjóra.** Skipstjóri á heimting á kaupum því, sem um var samið, herbergi og viðurværi á skipi. Ef ekki er samið um kaup, þá fer það eftir því sem venjulegt er á þeim stað, sem samningurinn er gerður á eða skipið gert út frá, á þeim tíma og á slíkum skipum, sem það er, sem hlutaðeigandi er ráðinn skipstjóri á. Ef engin slík venja er við að styðjast, þá má skipstjóri setja upp

fyrir starf sitt, en þó verður honum ekki dæmt kaup, sem er alveg ósanngjarnt.

Ef skipstjóri fer af skipinu áður en ráðningartíminn er liðinn, þá fer um kauprjett hans, sem hjer segir: Ef skipstjóri er settur af sakir óhæfileika hans, svika, hirðuleysis eða gáleysis við starf sitt, þá á hann einungis kaup til þess tíma, er hann var rekinn, 68. gr. 1. Sama gildir, ef hann var settur af sakir þess, að ferðin varð ekki farin, eða henni varð ekki lokið, eða löng frestun varð á henni, sökum ófriðar, herviunar, farbanns (embargo), aðflutnings- eða útflutningsbanns á vörum, eða sakir isa eða skemda á skipi, svo að það varð ekki fært til ferðarinnar, 68. gr. 2. Sama er enn, ef skip ferst eða er dæmt óbætandi, eða hernumið og gert upptækt, eða sjóræningjar taka það, en skipstjóri má ekki fara burtu frá þeim stað, þar sem slysið varð, fyr en öllu er ráðstafað, sem að skipi og farmi lýtur, 68. gr. 3. Kaup skipstjóra telst til þess slysið varð, en fyrir starf sitt eftir þann tíma á hann rjett á hæfilegri þóknun, sem ekki sje minni en kaup hans mundi hafa verið fyrir sama tíma, og að auki ókeypis dvöl og viðurværi eða fæðispeninga, 68. gr. 3. Ef skipstjóri er settur af vegna sjúkleika eða meiðsla, sem gera hann ófæran til skipstjórnar, þá á hann kaup aðeins til þess, er hann var settur af, en hafi hann orðið fyrir sjúkleikanum eða meiðslunum á ráðningartímanum og ekki verið sjálfur sök í, þá eru útgerðarmenn skyldir að kosta lækning hans og húkrun, eins eftir að hann var settur af, þó ekki nema 4 vikur eftir afsetningu, ef hann vjek frá hjer á landi eða á þeim stað í

útlöndum, þar sem hann átti að fara af skipinu samkvæmt samningnum, eða 8 vikur ella, 69. gr. Ef skipstjóri er settur af að ástæðulausu eða af öðrum ástæðum en taldar eru hjer að framan, þá á hann fult kaup sitt allan ráðningartímann; ef hann var ráðinn um óákveðinn tíma, þá á hann kaup til þess, er hann vjek burt og að auki eins mánaðar kaup, ef hann vjek frá starfi hjer á landi og það var ekki á þeim tíma sem honum var sjálfum heimilt að fara, en 2 mánaða kaup, ef honum var vikið frá í öðrum löndum Evrópu, en 3 mánaða kaup, ef það var í höfnum utan Evrópu, 70. gr. 1. — Skipstjóri á rjett á heimferðarkostnaði, ef honum var vikið frá, án þess að honum væri um að kenna. Heimferðarkostnaðinn greiða stundum útgerðarmenn, stundum landssjóður, sjá nánar 71. gr. sigl.l. — Ef skipstjóri segir samningnum sundur, þá á hann venjulega aðeins kaup til þess, er hann fer. Ef það var útgerðarmönnum að kenna, að hann neyddist til þess að fara, þá á hann rjett á skaðabótum, sem venjulega eru umsamið kaup og kostnaður að frádregnu því, sem telja má, að skipstjóra sje innan handar að vinna sjer inn með vinnu, sem honum er samboðin, þann tíma, sem eftir er til enda ráðningartímans. Ef skipstjóri fer af skipinu vegna þess að það missir rjett til þess að sigla undir dönsku flaggi, þá á hann kaup eins og honum hefði verið vikið úr stöðunni að ástæðulausu, 70. gr. 2. — Ef skipstóri deyr, þá á hann kaup til dánardags. Ef skip týnist og er vafi um, nær það bar að og um dánardag skipstjóra, þá skal meta svo, sem slysið og dauða hans hafi borið að, þá er liðinn var helm-

ingur þess tíma, sem slíkt skip, sem þetta var, þurfti á þeim tíma árs til ferðar sinnar þangað, sem ætlað var, frá þeim stað, þar sem síðast spurðist til skipsins, 72. gr.

Oft á skipstjóri í kaups stað eða auk kaups rjett á hundraðsgjaldi af farmgjaldi (kaplak) eða hlut í öðrum tekjum af ferðinni, og er þá mjög erfitt að ákveða, hve mikið hann eigi heimting á fyrir þessi hlunnindi um þann tíma, sem honum á að greiðast kaup, eftir að hann fór af skipinu. Um það efni segir 73. gr. sigl.l., að honum skuli goldið að öllu samtöldu tvöfalt stýrimannskaup frá lokum starfstímans, en haldi þó ráðningarkaupi sínu, ef það var meira.

Útgerðarmaður ábyrgist kaup skipstjóra með öllum eigum sínum, 13. gr., og auk þess á skipstjóri sjóveðrjett í skipi og farmgjaldi fyrir því, 236. gr. 2^o.

5. Skyldur skipstjóra. a. Skipstjóri skal koma til skips á tilteknum tíma og taka við stjórn þess og hafa hana á hendi þangað til ráðningarsamningnum er slitið. Hann má ekki fara frá skipinu, nema hann segi stýrimanni áður fyrir um það, sem þörf er á, og gefi honum fyrirskipanir sínar eða öðrum skipverja, sje stýrimaður ekki á skipi. Sje skipið ekki fest í höfn eða við akkeri í tryggu lægi, má skipstjóri ekki vera frá skipi, nema að nauðsynja erindum, þótt hafnsögumaður sje á skipi. Sama er ávalt, þá er hætta er á ferðum, 34. gr. Geti skipstjóri ekki verið fyrir skipi vegna veikinda eða af öðrum brýnum ástæðum, þá skal útgerðarmanni tafarlaust sagt til um það; verði atkvæðis útgerðarmanna ekki beðið að skaðlausu, þá skal

skipstjóri sjá fyrir nauðsyn skipsins, einkanlega að setja fyrir það til bráðabirgða stýrimann eða annan hæfan mann, og skal hann ráðgast um þetta við konsúl, ef hann er utanríkis. En sje skipstjóri ófær til þessa eða vanræki skyldu sína, þá skal konsúll annast nauðsynjar skipsins, 35. gr. — Skipstjóri skal sjá um, að skipið sje ferðbúið svo fljótt, sem unt er, og leggja því út, þá er það er ferðbúið. Síðan skal hann halda skipinu venjulega siglingaleið til ákvörðunarstaðarins, og má ekki að nauðsynjalausu vikja því af rjettri leið á ferð þess nje tefja það á annan hátt, nema til þess að bjarga mönnum úr sjávarháska, en ekki má tefja skipið til að bjarga öðrum skipum eða fjármunum, ef skipinu er stofnað með því í nokkurn háska, eða af því stafa veruleg óþægindi fyrir útgerðarmann eða aðra menn, sem skipstjóri á hagsmunu að gæta fyrir, 36. gr. — Ef skipið kemst í sjávarháska, þá er skipstjóra skylt að gera alt, sem hann má, til bjargar skipinu, og má hann ekki hverfa frá því, meðan nokkur von er um björgun þess. Ef engin bjargarvon er, en háskinn er svo vís, að það eitt er til, að hverfa frá skipinu, þá er honum skylt einkanlega að annast björgun skipsbóka og skips-skjala; hann annast og björgun á skipi og góssi og leitar sjer til þess þeirrar hjálpar, sem nauðsyn krefur. Nú kemur til að bjarga, og sjer þá skipstjóri um björgunina, nema það komi í bága við lög á þeim stað, eða sjerstakur björgunarsamningur sje til fyrirstöðu, 48. gr., sjá nánar í kaflanum um björgun. — Skipstjóra er skylt, að skýra útgerðarmönnum iðulega frá ásigkomulagi skips og hvernig ferðinni liður, hverja löggerninga hann hefur gert,

og frá öllum þeim atburðum yfir höfuð, sem máli skifta fyrir þá. Hann skal leita skipunar útgerðarmanna sjálfra um öll mikilsverð málefni, að því er hann má við koma, eða þess manns, sem útgerðarmenn visuðu til. Skorti fje til skipsparfa og ekki megi biða skipana útgerðarmanna, skal skipstjóri leitast við að afla þess fjár, sem nauðsyn er á, svo sem útgerðarmönnum er hagkvæmast; að eins í ítrustu nauðsyn má hann selja af farminum, ef hann er ekki eign útgerðarmanns, 57. gr. — Við heimkomu skipsins, að lokinni ferð, skal skipstjóri gera reikningsskil. Þess á milli skal hann gera reikningsskil svo off, sem útgerðarmenn heimta. Vilji útgerðarmaður mótmæla reikningi, skal það gjört með málssókn áður 6 mánuðir sjeu liðnir frá því, er hann fjekk reikninginn. Að þeim fresti liðnum eru mótmæli ólögmet, nema misreiknun eða svik sannist, 65. gr. 1. — Skipstjóri má ekki taka til sín neina þóknun eða uppbót af farmsendanda, farmeiganda, birgðasala eða öðrum, sem hann á skifti við sem skipstjóri, t. d. afslátt af vistum, en skal tilfæra útgerðarmönnum hverja slíka upphæð til tekna á reikningi skipsins, 65. gr. 2. —

b. Skipstjóri skal annast um, að skipið sje *sjófært* áður en ferðin er hafin, 31. gr. sigl.l. Hann skal sjá um, að á skipinu sjeu nauðsynleg skips-skjöl og eintak af siglingalögnum og reglugerðum þeim og fyrirskipunum, sem gerðar hafa verið samkvæmt þeim, 32. gr. Vanræki hann þetta, varðar það hann sektum alt að 100 kr., 254. gr. Hann skal enn fremur gera alt, sem hann má, til þess að halda skipinu sjófæru á ferð, 37. gr. Hafi skipið tekið grunn, eða annað það að borið, að

ætla má, að það hafi laskast, þá skal skipstjóri láta rannsaka það, þar sem því verður fyrst við komið, 37. gr. Hafi skipið laskast svo, að bæta verði að mun eða tefja það um hrið, þá skal skipstjóri láta lögmæta *matsgerð* fara fram. Matsmenn skulu líta á skemdirnar og segja álit sitt um, hvað afhafast skuli til að bæta skipið, hvað það muni kosta og hvers vert skipið sje þá óbætt. Þá er gert hefur verið við skipið, skal skera úr því með nýrri skoðunargerð, hvort það sje fært til að halda áfram ferð sinni, 46. gr. 1. — Matsmenn skal kveðja eftir því, sem lög eru eða venja á þeim stað, sem matið á að fara fram; þar sem slik matskvaðning er ekki tíðkuð, skal skipstjóri afla sjer yfirlýsinga skynbærra manna, 46. gr. 3.

c. Nú gerist einhver sá atburður á fermingarstað skips eða affermingarstað eða á ferð þess, sem skip eða farmur biður skaða af svo nokkru nemi, eða líkur eru til, að tjón á þeim leiði af, þá skal skipstjóri gefa *sjóferðaskýrslu* um það; svo er og ef maður ferst vofeiflega af skipinu, og það varð ekki í innlendri höfn, eða skipið rekst á annað skip og vinnur því skemdir eða tjón svo nokkru nemi, 45. gr. 1. sigl.l. Vanræki skipstjóri að gefa *sjóferðaskýrslu* þessa, varðar það sektum frá 10—500 kr., 256. gr. Ef slysið ber við *innanríkis*, þá skal skipstjóri segja sjóðóminum á þeim stað til þess, svo fljótt, sem unt er, eftir að slysið bar að eða varð kunnugt. Tilkynningunni skal fylgja orðrjett afrit af því, sem bókað var um atburðinn í leiðarabókinni; ef engin leiðarabók var á skipinu eða hún hefur farist, þá skal gefa skriflega skýrslu um atburðinn og skrá yfir skipverja og þá menn aðra,

sem ætla má, að geti gefið upplýsingar í málinu, og til nefna, ef auðið er, þá menn, sem málið kemur við, eða umboðsmenn þeirra. Dómari eindagar síðan þinghald til sjóferðaskýrslu og framkvæmir til undirbúnings það, sem þörf krefur. Skipstjóri skal hafa leiðarþókina með sjer á þingið, 45. gr. 2. Ef slysið bar að utanríkis, skal skipstjóri svo fljótt, sem unt er, gefa sjóferðaskýrslu því vfirvaldi, sem þau embættisstörf bera undir á þeim stað, sem hann er þá staddur á, eða hlutað-eigandi dönskum konsúl, ef utanríkisstjórnin hefir sjerstaklega fengið honum vald til að taka við slikum skýrslum. Ef sjóferðaskýrsla er gefin erlendu yfirvaldi og danskur konsúll er á þeim stað, skal honum sagt til, svo að hann geti verið viðstaddur þinghaldið og annast um, að sjóferðaskýrslan sje sem glegst og fylst. Skýrsla um það, sem fram hefur farið, sendir konsúll utanríkisstjórninni, en hún sendir aftur stjórnarráði Íslands, 45. gr. 3—5.

d. Skipstjóri skal halda *skipsbækurnar*. Öll skip, sem fara á milli landa, skulu hafa leiðarþók. Skip, sem eru við fiskiveiðar, flutninga eða annað hjer við land, þurfa ekki að hafa leiðarþók, en sjeu þau yfir 12 tonn að rúmmáli, skulu þau hafa dagþók. Vjelaskip skulu að auki hafa sjerstaka vjelabók. Bækurnar skulu vera löggiltar og í því formi, sem ákveðið er með tilskipun.

Skipstjóri skrifar í leiðarþók og dagþók eða stýrimaður. Þá er stýrimaður skrifar þókina, skal skipstjóri hafa umsjón með því og ábyrgist hann þókunina ásamt stýrimanni. Vjelastjóri skrifar vjelabók, en skipstjóri hefir eftirlit með því og á-

byrgist bókunina. Skrifa skal alt í rjettri tímaröð, í höfn fyrir hvern sólarhring, en á sjó fyrir hverja varðtið. Þó má skrifa það, sem gerist á hverri varðtið í bráðabirgðabók, en þá skal skrifa það í bækurnar áður en sólarhringurinn er á enda, 41. gr. 1. Bóka skal glögt og skipulega; það, sem skrifað hefur verið, má ekki stryka út eða draga yfir það eða gera það á annan hátt ólæsilegt; ef leiðrjettingar þarf með, þá skal bæta henni við sem athugasemd, 41. gr. 2. — Ef skipstjóri vanrækir að skrifa skipsbækurnar, þá varðar það hann 10—500 kr. sektum, 255. gr. 1. Ef skipstjóri skrifar með vilja rangt í bækurnar, ónýtir þær með öllu af ásettu ráði, dregur undan eða gerir ólæsilegar, þá varðar það hann fangelsi við vatn og brauð eða betrunarhúsvinnu alt að 2 árum, nema þyngri hegning liggi við eftir almennum lögum, 255. gr. 2. Auk þess má dæma skipstjóra óhæfan til skipstjórnar, 264. gr.

Í leiðar bók skal skrifa alt það, sem við ber á ferðinni, og hvað annað, sem útgerðarmönnum er gagn að vita eða eigendum farms eða vátryggjendum eða öðrum þeim mönnum, sem ferðin snertir hagsmunalega, 42. gr. 1. Því skal geta þess í leiðarbók, nær starfstími skipverja hefst og endar, nær vistir og vatn er tekið á skip, nær ferming skips og afferming hófst, var frestað, og nær þeim lauk; bókæð skal, hvar fermt er og affermt hvern dag, og, ef tekin er seglfesta, hver hún var, hve þung og hvernig um hana var búið, hvort aðrir unnu en skipverjar, djúpmál skipsins á skut og stafni og ásigkomulag þess að öðru leyti, er það ljét úr höfn, hverju skipið er fermt og ásigkomulag farmsins; ef búlki er á þilfari, skal sagt, hve

mikill hann er og hve hár, um leiðrjetting áttavítans og afbrigði (deviation); nær skipið lætur út, kemur til hafnar eða flytur sig þar; um vind, veðurfar, stöðu loftvogar, strauma, stefnu, skriðhraða, hvað haft var af seglum, hver vegalengd var farin, hver skipsljós höfð; mæling dýpis, miðun og athuganir; nær hafnsögumaður kom á skip og fór af skipi; um dælinguna, hve oft var dælt, hve lengi um sinn og með hve miklu afli, og um vatnshæð i dælunum. Leiðarreikning skal bóka um hvern sólarhring, 42. gr. 2—3.— Sje ráðstefna haldin á skipi, skal bóka i leiðarbók tillögur manna og úrskurð skipstjóra, og skrifa þeir nöfn sín undir bókunina, sem á ráðstefnunni voru. Þess skal einnig getið i leiðarbók, ef skipverji sýkist, deyr eða strýkur, eða vinnur glæp eða skipsagabrot, svo og hvenær og af hvaða ástæðum skipstjóra þykir nauðsynlegt, að draga af matgjöfum, 42. gr. 4. — Sjerstaklega ber að skrifa i leiðarbók nákvæma skýrslu um hvert það óhapp, sem verða kann á skipi eða farmi, og þess getið, hvað því olli, hvernig það bar að og hvernig úr var ráðið, 42. gr. 5. — Í vjelarbók skal greint frá kolabirgðum skips og annara vjelarnauðsynja, er skipið ljet úr höfn, kolaeyðslu hvern sólarhring og alt annað, sem vjelina snertir, gang hennar og gæslu 42. gr. 6. — Í dagbók skal rita greinilega frásögn um ferð skipsins, og skal auk veðráttu, skýrt frá öllum þeim atvikum, sem verulega þýðingu hafa fyrir ferðalagið, er á einn eða annan hátt geta snert hagsmuni útgerðarmanna, eigenda farms eða vátryggjenda. Sje skipið við fiskiveiðar, skal ennfremur greina daglega frá öllu því markverðasta, sem snertir fiski-

veiðarnar, svo sem hvar skipið fiskar og hvernig aflast, dýpi, botnlag o. s. frv. Halda skal leiðar-reikning, hvenær sem þörf krefur, 42. gr. 7.

Pegar skip er afgreitt úr höfn innanlands, skal sýna leiðarbókina eða dagbókina lögreglustjóra, og skrifar hann ókeypis í þær vottorð um að þær hafi verið sýndar, 40. gr. Þá er skift er um bók og ný bók fengin í stað annarar, sem er útskrifuð, þá skal yfirvaldið athuga, hvort hirðulega hefur verið bókað í eldri bókina, og annast um, að skipstjóri sæti lögsókn ef svo er ekki. Þá er skipstjóraskifti verða, skal senda yfirvaldi skipsbókina til slíkrar ransóknar, áður en næsti dagur á eftir er liðinn, ef því verður við komið, annars svo fljótt sem unt er. Sama er ef skipið verður fyrir slysi, svo að sjóferðaskýrslu verði að gefa og skipstjóri leitar hafnar innanríkis, eða utanríkis þar sem danskur konsúll er. Loks skal sýna skipsbókina til rannsóknar, þá er menn eru skráðir úr skiprúmi eða skipið tekur aftur innlenda höfn og affermir þar að öllu eða meiri hluta, 43. gr. Með konunglegri tilskipun má ákveða linun í þessu eftirliti á gufuskipum, sem fara reglubundnar ferðir milli landa, 43. gr. 2. Ef skipstjóri vanrækir að sýna skipsbók eftir þessum fyrirmælum, varðar það hann sektum frá 10—500 kr., 255. gr.

Hver maður, sem sýnir fram á lögmæta hagsmuni í því, á rjett á að kynna sjer skipsbók. Bækur, sem eru alskrifaðar, skal geyma ekki skemur en tvö ár frá því, er ferðin var á enda; risi dómsmál sem snertir ferðina, þá skal geyma skipsbókina þangað til því máli er að fullu lokið, 44. gr.

Vanræki skipstjóri þetta, þá varðar það hann sekt-
um frá 10—500 kr., 255. gr.

e. Skipstjóri skal, meðan ferð stendur, láta
sjer ant um *farminn* og gæta að öllu hagsmuna
farmeiganda, 58. gr. Nú skemmist farmur að mun
á ferð, eða ráða má af likum, að hann sje svo á
sig kominn, að nauðsyn beri til að afferma skipið,
eða hjálpa farminum við á annan hátt, eða ryðja
verður skipið vegna þess sjálfs, og skal þá skip-
stjóri láta framfara löglega *skoðunar- og matsgerð*.
Reynist skemd á farmi, skulu matsmenn láta uppi
álit sitt um það, hvað ætla má, að valdið hafi, og
hvernig hagkvæmast verði úr ráðið, 46. gr. 2 sigl.l.
Ef grunur leikur á því, að skemdunum hafi valdið
misfellur við hleðsluna, umbúnaðinn, lokun lestar-
opa eða annað þessháttar, skal kveðja til skoðun-
armenn að sjá lestarrúmin opnuð og skipið af-
fermt. Ef óttast má, að farmurinn hafi skemst á
ferð, skal skipstjóri krefjast skoðunargerðar áður
en hann er fenginn í hendur viðtakanda, 47. gr.
Matsmenn skal kveðja eftir því sem eru lög eða
venja á þeim stað, þar sem matið á að fara fram;
þar sem slík matskvaðning er ekki tíðkuð, skal
skipstjóri afla sjer yfirlýsinga skynbærra manna,
46. gr. 3.

f. Um skyldur skipstjóra við *skrásetning* og
mæling skipa var rætt í kaflanum um skip.

g. Um skyldur skipstjóra við *árekstur, strand*
og önnur óhöpp verður nánar rætt síðar í sam-
bandi við sjóslys yfir höfuð.

h. Skipstjóri er skyldur að nota *hafnsögu-*
mann þar sem vandrötuð er skipaleið og skipstjór-
nn ókunnur. Hafnsögumaðurinn er ráðgjafi skip-

stjórans og stjórnar skipinu á hans ábyrgð. Um hafnsöguna, hafnsöguskyldu og sambandið milli skipstjóra og hafnsögumanns verður síðar rætt nokkru nánar.

i. Skipstjóri, sem kemur í utanríkishöfn til að ferma eða afferma, skal skýra danska konsúlnum sem þar er, ef hann er nokkur, skriflega frá komu sinni, áður en hann fer þaðan aftur. Ef skipið kemur á höfnina at öðrum ástæðum, t. d. til þess að fá skipun um framhald ferðarinnar, eða vegna ofveðurs, þá er ekki skylt að skýra konsúl frá komunni.

j. Vegna sóttvarna á skipstjóri ýmislegs að gæta samkv. l. 34 6. nóv. 1902. Íslensk skip mega ekki utan hafnar, hvorki innan landhelgi eða utan, taka við farangri úr utanríkisskipum, nema brýna nauðsyn beri til. Geri þau það samt sem áður eða taki þau við mönnum úr slíkum skipum, eru þau skoðuð sem aðkomuskip. Ekkert aðkomuskip má hleypa mönnum eða farangri annarsstaðar á land en á lögiltum höfnum, nema það sje til neytt. Þegar aðkomuskip vill hleypa mönnum eða farangri á land, á skipstjórinn einn að ganga á land og fara beina leið til bæjarfógeta, sýslumanns eða umboðsmanns hans og gefa skýrslu um heilbrigði manna á skipinu. Skal hann gefa skriflega yfirlýsingu upp á æru og samvisku um, að á skipinu sjeu ekki og hafi ekki verið neinir sjúkir menn, sem grunur geti leikið á um, að hafi næman sjúkdóm, eða lík manna, sem dánir sjeu úr slíkum sjúkdómi. Eftir það má skipið hafa mök við land. Fyrri má aftur á móti enginn fara á land úr því og enginn úr landi fara á skip. Þó er skipum,

sem eru í reglubundnum ferðum, veitt sú tilslökun í þessu, að þau mega hleypa mönnum og farangri á land strax, ef skipstjórinn sendir sóttgæslumanni með fyrstu ferð til lands æru- og samviskuyfirlýsingu um, að ekkert sje athugavert við heilsufar manna um borð. — Ef skipið kemur frá stað, sem stjórnarráðið hefur auglýst um, að »erlend sótt« gangi á, eða skipið hefir á leið sinni átt mök við slíkan stað, eða skipið hefur á leið sinni haft mök við skip, sem á eru eða hafa verið sjúkir menn eða dauðir, og víska er fyrir eða grunur á, að um erlenda sótt sje eða hafi verið að ræða, eða á skipinu eru eða hafa verið sjúkir menn eða dauðir, og ástæða er til að ætla, að um erlenda sótt sje eða hafi verið að ræða, þá á skipið, þegar það kemur í landhelgi við Ísland, eða ef það ætlar til íslenskrar hafnar, undir eins og land er í sýn, að draga gula sóttvarnarveifu upp á framsígluhún, og ef gul veifa er ekki til á skipinu, þá hvíta veifu, og skal veifan vera uppi þangað til skipið er komið aftur út fyrir landhelgi eða hefur tekið íslenska höfn og verið athugað. Ef skipið leitar hafnar, má það engin mök hafa við land fyr en læknisransókn hefur fram farið, og yfirleitt gilda um þessi skip miklu strangari reglur, en um önnur aðkomuskip, sjá l. 34 6. nóv. 1902 10.—23. gr.

Til þess að varna útbreiðslu næmra sjúkdóma, er skipstjóra og formanni gert að skyldu, að segja lækni til, ef slíkur sjúkdómur kemur upp á skipi eða í veri á vertíð, l. 24 16. nóv. 1907 5. gr.

k. Vegna *tollinnheimtunnar* er skipstjóra gert að skyldu, að afhenda lögreglustjóra öll skjöl, sem

snerta farminn, og skrá yfir skipsforðann af tollskyldum vörum. Ef skýrslurnar eru ófullnægjandi, eða ástæða er til að rengja, að rjett sje skýrt frá, má ransaka farminn, og fellur kostnaðurinn af ransókninni á skipstjóra, ef skýrslurnar reynast rangar eða ónákvæmar. Skipstjóri ábyrgist, að ekki sje farið að skipa upp tollskyldum vörum, fyr en farmskjölin hafa verið sýnd lögreglustjóra. Sjá nánar l. 37 8. nóv. 1901 og l. 30 22. okt. 1912. — Skipstjóri á að gefa vottorð upp á æru og samvisku um útflutningsgjaldskyldar vörur, og ábyrgist, að skýrslan sje rjett, l. 16 4. nóv. 1881 3.—5. gr.

l. Hvert skip, sem afgreitt er frá höfn á Íslandi, er skyldugt til þess, eftir áskorun frá póststjórninni, að taka til flutnings laus brjef, og skip, sem eru i reglubundnum ferðum, eru skyldug til að taka allskonar póstflutning. — Útgerðarmaður eða skipstjóri skips, sem fer i reglubundnar ferðir, er skyldur að segja póststjórninni til i tækan tíma um leið skipsins, viðkomustaði, farartíma og komutíma. Önnur skip eru ekki skyldug til að segja til sin, nema póststjórnin hafi óskað þess, annaðhvort við sjerstakt tækifæri eða með almennri auglýsingu. — Á leiðinni á skipstjóri að geyma póstflutning vandlega og annast um hann, sjerstaklega þegar einhverja hættu ber að höndum. — Þegar komið er á ákvörðunarstaðinn, á skipstjóri að skila póstflutningnum tafarlaust á pósthúsið. — Fyrir flutninginn á skipið heimting á nokkru endurgjaldi. Sjá nánar l. 43 16. nóv. 1907 9. og 21. gr. — Skipverjar eða farþegar á póstskipum mega ekki flytja sjálfir neinn póstflutning, l. 43 16. nóv. 1907 3. og 18. gr.

m. Enn eru fjölmargar skyldur skipstjóra ótaldar. Sjá t. d. 33., 38. og 39. gr. sigl.l. Skylda til að gefa skýrslu um afla á fiskiskipum, 1. 29 8. nóv. 1895 4. gr. sbr. 8. gr. og 1. 26 11. júlí 1911 3.—4. gr. o. s. frv.

6. Umboð skipstjóra. Um umboð skipstjóra fyrir hönd útgerðarmanns var rætt í kaflanum um útgerð (E 4). Samsvarandi lögheimild hefur skipstjóri fyrir hönd farmeiganda. Þá er skipið er utan heimilis síns, hefur skipstjóri, samkvæmt stöðu sinni, lögheimild til að gera, svo fullgilt sje gagnvart þriðjamanni, alla þá löggjörninga, sem miða til að varðveita farminn og koma honum áleiðis svo og til að vera sóknaraðili farmeigenda í málum, sem snerta farminn. Skorti skipstjóra fje til framkvæmda einhverri slikri nauðsyn, þá má hann taka fje að láni fyrir hönd farmeigenda eða jafnvel selja af farminum. Skuldbindingar þær, sem skipstjóri þannig jástast undir fyrir hönd farmeigenda, ábyrgist farmeigandi aðeins með vörum þeim, sem hann á á skipinu, 59. gr. sigl.l. Ef það sannast við lögmæta skoðunargerð, að farmi er svo farið, að hætta er á að hann skemmist við geymslu, en skipið hefir laskast og verður að biða viðgerðar, þá má skipstjóri selja farminn. Ef skipið ferst eða er óbætandi, þá má skipstjóri einnig selja farminn, ef skoðunarmenn dæma, að kostnaðurinn við að geyma hann og koma honum áleiðis, yrði of mikill að tiltölu við verðmæti hans, 60. gr. Annars skal skipstjóri, þá er svo á stendur, og farmeigendur eiga engan umboðsmann á þeim stað og ekki verður náð til þeirra sjálfra, annaðhvort senda

góssið á ákvörðunarstað þess sem kostnaðarminst eða koma því fyrir í geymslu, 62. gr. 2. Sje farmur seldur, þá skal selja hann á opinberu uppboði, ef því verður komið við, 62. gr. 3. — Þó farmeigendur hafi gert sjerstakar takmarkanir á hinni almennu lögheimild skipstjóra, þá eru þær takmarkanir ógildar gagnvart þeim, sem ekki vissu um þær, og gerningar skipstjóra því bindandi fyrir farmeigendur, 61. gr., en skipstjóri ábyrgist farmeigendum, ef hann hefur misfarið með lögheimildina og bundið þá gagnvart þriðjamanni að nauðsynjalaus. Og ávalt skal skipstjóri leita fyrirskipana farmeigenda, eða þess manns, sem þeir hafa bent honum á, áður en hann gerir nokkrar sjerstaklegar ráðstafanir fyrir hönd farmeigenda, t. d. tekur lán eða selur af farminum, 62. gr. 1. Hafi skipstjóri farið að öllu sem skynsamur maður, þá er hann vitalaus. Gagnvart þriðjamanni ábyrgist skipstjóri ekki sjálfur (með sinum eignum) skuldbindingar þær, sem hann hefir undirgengist í nafni farmeigenda sam skipstjóri, 63. gr.

7. Skipstjóri ábyrgist skaða þann, sem hann veldur útgerðarmanni eða farmeiganda með svikum, hirðuleysi eða gáleysi við skyldustörf sín. Það leysir skipstjóra ekki undan ábyrgð, að hann fór að ráðum annars manns, og það jafnt þó sá maður hafi verið t. d. hafnsögumaður. Eins ber skipstjóri ábyrgð á framkvæmdum, sem samþykta hafa verið á skipsráðsstefnu, 64. gr. 1 sigl.l. enda ber honum engin skylda til að fara eftir þeim samþykktum. Skipstjóri ábyrgist ennfremur skaða þann sem hlýst af svikum, hirðuleysi eða gáleysi skipverja við skyldustörf þeirra, nema ætla megi, að

frá hans hendi hafi hvorki skort á næga athygli nje eftirlit, 64. gr. 2. Skipstjóri ræður einn öllu um stjórn skipsins og á þá jafnframt að bera ábyrgð á öllum framkvæmdum þar að lútandi, þó svo að hann ábyrgist ekki það, sem ekki var hægt að ætlast til, að hann rjeði við.

8. Vald skipstjóra á skipinu. Stjórn skipstjóra og ábyrgð á skipinu verður að fylgja vald til þess að halda stjórninni uppi. Skipstjóri verður sjálfur að vera lögregla og dómari til bráðabirgða.

Skipstjóri má þröngva þeim manni til hlýðni, sem neitar að hlýða því, sem fyrir hann er lagt, eða sýnir mótþróa við starf sitt, sjá 80. gr. (neitar að koma á skip) og 106. gr. (óhlýðni alment). Ef skipið er í háska statt, eða skipverjar gera samblástur, eða önnur nauðsyn rekur til, er leyft að þrifa til hverskyns nauðsynjaúrræðis til að koma á hlýðni og góðri skipan og er hver af skipverjum skyldur til að veita skipstjóra aðstoð sína og jafnvel ótilkvaddur, 106. gr. 1. Biði sá tjón við þetta, sem mótþróann sýndi, getur hann ekki krafist skipstjóra neinna bóta fyrir, ef skipstjóri beitti ekki meira harðræði en atvik kröfðu, 106. gr. 2. Ef skipstjóri hins vegar misbeitir þröngvunarvaldi sínu, varðar það hann sektum eða fangelsi, nema þyngri hegning liggi við eftir almennum lögum, 257. gr., t. d. fyrir líkamsmeiðing.

Skipstjóri má refsast skipverja fyrir skipsagabrot þau, sem talin eru í 107. gr. sigl.l., með kaupmissi eins og þar segir. Áður en skipstjóri beitir refsivaldi þessu, skal hann halda próf yfir hinum seka í viðurvist tveggja bestu manna á skipinu og ekki fyr en 12 stundir eru liðnar frá því, er yfir-

sjónin var framin, nema sjerstakar ástæður sjeu til, að taka málið fyr fyrir. Skrifa skal í leiðar-bók eða dagbók framburð þess, sem fyrir sök er hafður, og refsing þá, sem skipstjóri leggur á. Ef engin skipsbók er á skipinu, þá skal skrifa þetta á sjerstakt blað. Það, sem bókað var, skal lesið fyrir hinum seka og vottunum, og sanna þeir, sem við voru staddir, með nöfnum sínum, að rjett sje, 105. gr. Skipverji getur krafist afrits af því, sem bókað var, 109. gr. 2. Úrskurður skipstjóra er ógildur, ef hann gætir ekki þessara fyrirmæla, 108. gr. Auk þess varðar það skipstjóra hegningu, sektum eða fangelsi, eða jafnvel þyngri hegningu eftir almennum hegningarlögum, 257. gr. Sömu hegningu varðar það skipstjóra, ef hann refsar manni án lögmætra saka eða með þyngri hegningu heldur en 107. gr. sigl.l. heimilar. — Ef sá, sem refsað var, vill kæra yfir refsingunni, þá skal hann hafa sent sjóðómi kæru sína áður en 3 dagar eru liðnir frá því, er skipið kom á innlenda höfn, þar sem ferma skal skipið, afferma eða búa um það, og það er um kyrt að minsta kosti þrjá daga. Ef lögskráð er úr skiprúmi, telst fresturinn frá úrskráningu. Skipstjóri má ekki banna manni landgöngu með kærana, 109. gr. 1. Ef skipverji fer af skipinu í utanrikishöfn, þá skal hann kæra fyrir dönskum konsúl, sem þar er, og skal fyrst um sinn hlíta úrskurði hans við samningu lokareiknings mannsins, en heimilt er skipstjóra eða skipverja, að skjóta úrskurðinum til dóms á lögheimili skipsins á ársfresti þaðan frá. Ef ekki er danskur konsúll á þeim stað, þar sem skipverji fer af skipi, þá skal fyrst um sinn farið eftir úrskurði skipstjóra,

en skipverji má skjóta honum til dóms á lögheimili skipsins á ársfresti frá því, er ráðningu var slitið, 109. gr. 2. — Kaupi því, sem haldið var eftir, getur skipstjóri varið til endurgjalds kostnaði þeim og tjóni, sem útgerðarmenn hlutu af brotinu, ef það, sem hinn seki átti hjá þeim af kaupinu, hrökk ekki til þess. Það, sem þá kann að verða afgangs, verði eign stofnunar, sem gerð er til gagnsmuna fyrir siglingar og farmenn og konungur kveður nánar á um. Sektirnar skal greiða við lögskráning úr skiprúmi til lögskráningarstjóra, eða utanríkis til konsúls. Senda þeir stofnuninni fjeð, eða skipstjóri sendir henni það sjálfur, ef skipverji fór úr skiprúmi án þess að vera lögskráður úr því, 110. gr.

Drýgi skipverji eða farþegi glæp, sem opinber málssókn liggur við, og skipið er í innlendri höfn, skal skipstjóri svo fljótt, sem auðið er, taka skýrslu til bráðabirgða af sakborning, af skipshöfninni og þeim mönnum öðrum, sem málið geta skýrt. Hafi glæpurinn verið unninn í landi eða landhelgi annars ríkis, þá skal þessi rannsókn því aðeins fara fram, að yfirvöldin á þeim stað reki ekki málið. Skýrslur og vitnisburði skal skrifa í leiðarabók eða dagbók eða á sjerstakt blað, ef skipsbók er ekki á skipinu, og farið eftir reglum þeim, sem áður var skýrt frá um refsing skipverja, 52. gr. 1 sigl.l. — Skipstjóri skal gæta þess eftir mætti, að sakborningur hverfi ekki burt og er heimilt að loka hann inni, eða hefta á annan hátt, en skipstjóri ábyrgist, að hann sje ekki harðara leikinn en vera þarf, 52. gr. 2. — Ef skipstjóri misbeittir þessu valdi sínu, þá varðar það hann fangelsi eða sektum, nema þyngri refsing liggi við eftir

almennum hegningarlögum, 257. gr. — Ef glæpur er unninn í utanríkishöfn, þar sem danskur konsúll er, eða skipið kemur til slíkrar hafnar, eftir að glæpurinn var unninn, þá skal skipstjóri svo fljótt, sem verða má, skýra konsúlnum frá glæpunum og fá honum staðfest eftirrit af ransóknarskýrslunni. Konsúllinn ransakar þá málið og ákveður hvað frekara skuli gera. Hafi skipstjóri engan konsúl fundið að máli í utanríkishöfn, skal hann skýra yfirvöldunum frá málinu við heimkomu sína, svo fljótt sem hann má, 52. gr. 3.

Ef gruna má af líkum, að menn búi yfir stroki, þá má skipstjóri taka fatnað skipverja og geyma svo lengi, sem tækifæri er til stroksins eftir atvikum. Ef skipverji er staðinn að stroki eða gripinn eftir að hann strauk, getur skipstjóri haft hann í varðhaldi á skipi eða í landi til þess er skipið lætur út, 112. gr.

G.

Skipverjar.

1. Skipverjar eru þeir, sem ráðnir eru á skipið til þess að vinna að stjórn þess og siglingu. Auk þeirra eru oft ráðnir ýmsir aðrir menn á skipið, t. d. þjónar á farþegaskipum, læknar, simamenn o. s. frv., sem ekki teljast til skipshafnar í eiginlegum skilningi. Ef þeir eru ráðnir af skipstjóra eða útgerðarmanni, hafa þeir þó sama rjett, sem aðrir skipverjar, að því undanskildu, að þeir eru ekki teknir til greina, þá er talinn er meiri hluti sá, sem þarf til þess, að skipverjar geti krafist skoðunargerðar á skipi, 113. gr. 2 sigl.l. — Ef þeir eru ekki ráðnir af skipstjóra eða útgerðarmanni, þá fer um rjettarstöðu þeirra eftir almennum reglum kröfurjettarins; þó eru þeir skyldir að hlýða boðum skipstjóra um hátterni og reglusemi á skipinu, og vinna þau verk eftir megni, sem skipstjóra þykir nauðsyn til tryggingar skipinu. Ennfremur hefur skipstjóri þröngvunar- og refsivald yfir þeim sem yfir skipverjum, 113. gr. 1. — Skipstjóri er að mestu sjálfráður, hverja hann ræður skipverja á skip og hve marga. Þó leiðir það af því, að skipið á að vera sjófært, að á því verða

að vera svo margir menn og svo æfðir, að skipsstörfinn verði unnin tryggilega eftir tegund skipsins og ferðum þeim, sem því eru ætlaðar, sbr. 31. gr. sigl.l. og l. 29 22. okt. 1912 6. gr. — Auk þess skulu vera stýrimenn og vjelamenn á sumum skipum. Ekkert íslenskt skip, sem er stærra en 30 tonn brúttó, má afgreiða frá nokkurri höfn hjer á landi, til ferða milli Íslands og annara landa, eða í innanlandssiglingar, nema á því sje til starfa að minsta kosti einn stýrimaður auk skipstjóra, og sje um kaupskip að ræða, sem er meira en 300 tonn brúttó, skulu stýrimenn vera minst tveir, 14. gr. l. um atvinnu við siglingar. Á gufuskipi, sem hetur meir en 100, en minna en 700 hestafla vjel, skal vera að minsta kosti einn yfirvjelstjóri og einn undirvjelstjóri. Á skipum með minna en 100 hestafla vjel er nóg að sje einn vjelstjóri. Á gufuskipi með yfir 700 hestafla vjel skulu vera að minsta kosti einn yfirvjelstjóri og tveir undirvjelstjórar, 12. gr. l. um atv. við vjelgæslu. — Stýrimenn koma í stað skipstjóra á hvildartímum hans og svefntímum, og í forföllum hans, og verður því að krefjast þess, að þeir hafi þekkingu á siglingum og kunnáttu í siglingafræði, sem nauðsynleg er. — Vjelstjórar stjórna vjelastörfunum á skipinu fyrir hönd skipstjóra, og verður því að krefjast þess, að þeir sanni kunnáttu í vjelfræði og þekkingu á vjelum.

2. Almenn skilyrði til þess að vera skipverji. Um slik skilyrði er samkvæmt framansögðu ekki að tefla, nema um stýrimenn og vjelamenn, að því undanskildu, að meðal hinna skipverja verða að vera nægilega margir æfðir menn til þess að skipið verði talið sjófært.

I. Almenn skilyrði fyrir *stýrimenn* eru sett í hinum nýju lögum um atvinnu við siglingar, sem áður var getið. Þeir, sem stunduðu stýrimensku eftir eldri lögum fyrir 1. jan. 1916, eru þó undanþegnir lögnum að öðru en því, að þeir verða að sanna, að sjón þeirra sje svo fullkomin, sem nauðsynlegt er fyrir stýrimenn, 19. gr. 1. Lögin taka ekki heldur til þeirra, sem fengið hafa stýrimannaskirteini, áður en þau gengu í gildi, 19. gr. 5.

a. Rjett til að vera stýrimaður á íslensku fiskipipi í innan- og utanlands-siglingum, og stýrimaður á íslensku kaupskipi í innanlands-siglingum, ekki yfir 300 tonn brúttó, hefur sá einn, sem fengið hefur stýrimannsskirteini á fiskiskipi, 7. gr. Til þess að fá slíkt skirteini útheimtist a) að hlutaðeigandi hafi staðist fiskiskipstjóra-próf eða hið almenna stýrimannapróf við stýrimannaskólann í Reykjavík. Þessum prófum jafngildir þó minna stýrimannaprófið, sem nú er, og þá líka að sjálfsögðu meira stýrimannaprófið, sem nú er, 19. gr. 3—4. b) hafi verið fullgildur háseti á skipi yfir 30 tonn brúttó, ekki styttri tíma en 18 mánuði; c) hafi ekki verið dæmdur fyrir neitt verk, sem svívirðilegt er að almenningsáliti; og d) sanni, að sjón hans sje svo fullkomin sem nauðsynlegt er fyrir stýrimenn, 8. gr. Þegar sjerstaklega stendur á, má stjórnarráðið veita undanþágu frá ákvæðinu um siglingatimann, þó svo, að hann má aldrei vera minni en helmingur hins áskilda tíma, 16. gr. Siglingatimann skal hlutaðeigandi eftir lögnum sanna með sjóferðabók, 17. gr., en vafalaust verður að taka hverja aðra löglega sönnun gilda, ef ekki er sjóferðabók.

b. Rjett til að vera stýrimaður í utanlandssiglingum, eða í innanlandssiglingum á kaupskipi, sem er stærra en 300 tonn brúttó, hefur sá einn, sem fengið hefur stýrimannsskírteini í utanlandssiglingum. Sje um gufuskip að ræða, hefur sá einn rjettinn, sem auk þess hefur fengið viðaukaskírteini um vjelfræðisþekkingu, 12. gr. — Til þess að fá þetta stýrimannaskírteini útheimtist a) að hlutaðeigandi hafi staðist hið almenna stýrimannapróf við stýrimannaskólann í Reykjavík. Þessu prófi jafngildir þó meira stýrimannapróf, sem nú er, 19. gr. 4. b) að hann hafi verið fullgildur háseti á kaupskipi, minst 18 mánuði, og af þeim tíma minst 12 mánuði í utanlandssiglingum, eða hafi verið 12 mánuði fullgildur háseti á fiskiveiðaskipi í utan- og innanlandssiglingum og 12 mánuði fullgildur háseti á kaupskipi, 13. gr.; c) hafi ekki verið dæmdur fyrir neitt verk, sem svivirðilegt er að almenningsáliti; d) sanni, að sjónhans sje svo fullkomin, sem nauðsynlegt er fyrir stýrimenn, 13. gr. sbr. 8. gr. Þegar sjerstaklega stendur á, getur stjórnarráðið veitt undanþágu frá ákvæðinu um siglingatímamann, þó svo að hann má ekki vera minni en helmingur hins áskilda tíma, 16. gr. Siglingatímamann skal sanna með sjóferðabók, 17. gr., eða á annan hátt. — Til þess að fá viðaukaskírteini, sem heimili manni að vera stýrimaður á gufuskipi, útheimtist, að maðurinn sanni með vottorði, að hann hafi staðist próf í gufuvjelafræði fyrir stýrimenn við Stýrimannaskólann í Reykjavík, 11. gr. Stjórnarráðið lætur af hendi viðaukaskírteini, en lögreglustjóri stýrimannsskírteini. Sá, sem full-

nægir skilmálum laganna á heimting á að fá skirteinið. Vilji hann ekki hlita úrskurði lögreglustjóra um útgáfu skirteinis, þá getur hann kært úrskurðinn fyrir stjórnarráði, sem leggur sinn úrskurð á, en hlutaðeigandi heldur þó óskertum rjetti til að skjóta málinu til dómsúrskurðar, 15. gr. Fyrir skirteinið skal greiða 2 krónur, sem renna í lands-sjóð. — Sá, sem tekst á hendur stýrimensku, án þess að hafa skirteini það, sem útheimtist samkvæmt framansögðu, sætir sektum alt að 200 kr., og alt að 400 kr., ef brotið er itrekað, 21. gr.

Stýrimaður fyrirgerir skirteini sínu, ef hann er dæmdur fyrir eitthvert verk, sem svívirðilegt er að almenningssáliti, 18. gr., og annars, ef hann missir skilyrði þau, sem skirteinið útheimtir, t. d. verður litblindur.

II. *Vjelstjórar*. Ný ákvæði um vjelstjóraskilyrði voru sett á alþingi í sumar (1915) og eiga þau að öðlast gildi 1. jan. 1916. Verður hjer farið eftir þeim ákvæðum. Þeir, sem fengið hafa vjelstjóraskirteini eftir þeim lögum sem nú gilda, fyrir 1. jan. 1916, njóta þeirra rjettinda, sem hin nýju lög ákveða; þó skal það tekið fram berum orðum í skirteinum þeim, sem þeir fá samkvæmt hinum nýju lögum, að þau sjeu gefin út samkvæmt þessari undanþáguheimild, 18. gr. 1. Sá, sem fengið hefur undanþáguleyfi til að vera undir- eða yfir- vjelstjóri fyrir 1. jan. 1916, án þess að hafa vjelstjórapróf, má halda stöðu sinni á samskonar skipi sem undanþáguleyfið var veitt til, 18. gr. 2.

a. *Vjelstjóri á skipi með minna en 200 hest- afla vjel* (indiceret). Sá einn má vera undir- vjelstjóri á slíku skipi, sem hefur fengið vjel-

gæsluskirteini. Til þess að öðlast það skirteini útheimtist a) að hlutaðeigandi hafi staðist vjelgæslupróf við vjelstjóraskólann í Reykjavík, b) hafi stundað járnsmíði í 3 ár, eða verið kyndari eða aðstoðarmaður við gæslu gufuvjela í 3 ár, og hefur meðmæli smíða þeirra eða vjelstjóra, sem hann hefur unnið hjá, fyrir dugnað og reglusemi og þekking á hirðingu gufuvjela, c) hafi ekki verið dæmdur fyrir nokkurt það verk, sem svivirðilegt er að almenningsáliti, 2. gr. Sá einn má vera yfirvjelstjóri á skipum þeim, sem hjer ræðir um, sem hefur vjelgæsluskirteini sem undirvjelstjóri og auk þess hefur verið undirvjelstóri á gufuskipi með meir en 75 hestafla vjel í eitt ár, 3. gr.

b. Vjelstjóri á skipi með 200—700 hestafla vjel. Undirvjelstjóri má sá einn vera, sem fengið hefur undirvjelstjóraskirteini á skipum með 200—700 hestaflavjel, 4. gr. Til þess að fá það skirteini útheimtist: a) að hlutaðeigandi hafi staðist vjelstjórapróf við vjelstjóraskólann í Reykjavík; b) hafi verið kyndari eða aðstoðarmaður vjelgæslumanns á gufuskipi í 12 mánuði, og hafi meðmæli þess eða þeirra vjelstjóra, sem hann hefur verið hjá, fyrir dugnað og reglusemi og þekking á hirðingu gufuvjela, og c) hafi ekki verið dæmdur fyrir nokkurt það verk, sem svivirðilegt er að almenningsáliti, 5. gr. — Yfirvjelstjóri má sá einn vera, sem fengið hefur yfirvjelstjóraskirteini á skipum með 200—700 hestaflavjel, 6. gr. Til þess að fá það skirteini útheimtist a) að hlutaðeigandi hafi tekið vjelstjórapróf við vjelstjóraskólann í Reykjavík, b) hafi verið undirvjelstjóri á gufuskipi með meir en 200 hestafla vjel í 2 ár, og hafi með

mæli frá yfirvjelstjóra þeim eða yfirvjelstjórum, sem hann hefur unnið hjá, fyrir reglusemi og næga þekking á meðferð og hirðingu gufuvjela, c) hafi ekki verið dæmdur fyrir nokkurt það verk, sem svivirðilegt er að almenningsáliti, d) sje 25 ára að aldri, 7. gr.

c. Vjelstjóri á skipi með meira en 700 hestafla vjel. Undirvjelstjóri, þ. e. annar eða þriðji vjelstjóri, má sá einn vera, sem fengið hefur skirteini sem undirvjelstjóri á skipi með meira en 700 hestafla vjel, 8. gr. Sá einn getur öðlast þetta skirteini, sem a) hefur staðist vjelstjórapróf við vjelstjóraskólann í Reykjavík, b) hefur annaðhvort verið undirvjelstjóri á gufuskipi með meira en 200 hestafla vjel í 2 ár og hefur meðmæli vjelstjóra þess eða þeirra, sem hann hefur unnið hjá fyrir reglusemi og næga þekkingu á meðferð og hirðing gufuvjela, eða verið aðstoðarmaður vjelstjóra á gufuskipi með meira en 700 hestafla vjel í 2 ár, og c) hefur ekki verið dæmdur fyrir nokkurt það verk, sem svivirðilegt er að almenningsáliti, 9. gr. — Yfirvjelstjóri á skipum þeim, sem hjer er um að ræða, má sá einn vera, sem fengið hefur yfirvjelstjóraskirteini á gufuskipum með meira en 700 hestafla vjel, 10. gr. Til þess að fá það skirteini útheimtist a) að hlutaðeigandi hafi staðist vjelstjórapróf við vjelstjóraskólann í Reykjavík, b) að hann hafi verið undirvjelstjóri á gufuskipi með meira en 700 hestafla vjel í 1 ár, c) að hann hafi ekki verið dæmdur fyrir nokkurt verk, sem svivirðilegt er að almenningsáliti, og d) að hann sje 25 ára að aldri, 11. gr. — Þeir, sem fullnægja skilmálum laganna, eiga heimting á skirteinum þeim,

sem um er að tefla, 13. gr. 1. Vilji einhver ekki hlíta úrskurði lögreglustjóra um útgáfu skirteinis, má hann skjóta úrskurðinum til stjórnarráðsins, sem leggur sinn úrskurð á, en hlutaðeigandi heldur fyrir það óskertum rjetti til þess að leita úrskurðar dómstólanna, 14. gr. Fyrir yfirvjelstjóraskirteini skal greiða 4 kr., en 2 kr. fyrir undirvjelstjóraskirteini. — Meðan vöntun er á mönnum, sem fullnægja skilmálum laganna, er stjórnarráðinu heimilað að veita mönnum, sem fengið hafa vjelstjóraskirteini i öðrum löndum, samkvæmt þar gildandi lögum, vjelstjóraskirteini hjer á landi, en þó skal þess gætt, að til að öðlast útlenda skirteinið hafi orðið að fullnægja eins miklum kröfum, einsog til að öðlast hið íslenska, sem um er sótt, 16. gr. 1, og undanþáguskirteini þessi má ekki veita eftir 1. jan. 1925, 16. gr. 2. Til sama tíma eiga Íslendingar, sem lokið hafa vjelstjóraprófi erlendis, kost á að fá slik skirteini, þó ekki vanti vjelstjóra, 16. gr. 3. Stjórnarráðinu er enn fremur heimilt að veita efnilegum kyndurum undirvjelstjóraskirteini á fiskigufuskipum með minna en 700 hestafla vjel; þó má stjórnarráðið ekki veita slik skirteini nema brýn nauðsyn sje, og ekki lengur en til eins árs i senn, 16. gr. 4. Beiðni um slik skirteini skal fylgja meðmæli frá vjelstjóra þeim eða vjelstjórurum, sem kyndarinn hefur unnið hjá, 16. gr. 5. Leyfi þessi ganga úr gildi 1. jan. 1920, 16. gr. 6. Til 1. jan. 1920 er stjórnarráðinu einnig heimilt að veita manni yfirvjelstjóraskirteini á gufuskipi með 200—700 hestafla vjel, þótt hann hafi ekki verið nema eitt ár undirvjelstjóri á gufuskipi með meir en 200 hestafla vjel, ef hann að öðru

leyti fullnægir kröfum yfirvjestjóra, sem taldar eru í *b* hjer að framan, en þessa heimild má stjórnarráðið því aðeins nota, að nauðsyn krefji, 16. gr. 7—8.

Ef maður tekst á hendur vjestjórastöðu án þess að fullnægja skilmálum þeim, sem nú hafa verið taldir, þá varðar það sektum alt að 200 kr., en alt að 500 kr., ef brotið er itrekað, 17. gr.

Skirteini, sem maður hefur löglega fengið til að vera vjestjóri, gildir um ótakmarkaðan tíma frá dagsetning þess, 13. gr. Þó fyrirgerir maður skirteininu, ef hann er dæmdur í hegningarvinnu fyrir nokkurt verk, sem svivirðilegt er að almenningsáliti, 15. gr.

3. Stofnun skiprúmssamnings. Skipstjóri ræður skipverja, 30. gr. sigl.l., jafnvel þótt skipið sje á lögheimili sínu, 53. gr. 2. Ef skipið er yfir 12 tonn, þá skal ráðningin vera í því formi, sem 75. — 76. gr. sigl.l. mæla fyrir. Skipstjóri skal þá fyrst og fremst gera s k r i f l e g a n s a m n i n g við skipverja, og undirskrifa þeir báðir samninginn, 75. gr. Í samningnum skal skýrt tekið fram nafn skipsins, tonnatal og heimili, ferð sú, sem sjómaðurinn er ráðinn til, staða hans á skipinu og vistarkjör, þar á meðal hvernig honum skuli goldið kaup hans, hlutur í afla og hlunnindi. Sje kaupið ákveðið í einu lagi fyrir ferðina, skal þess getið jafnframt, hve lengi á er ætlað að ferðin muni standa, því að lengist ferðin, á skipverji oft heiming á viðauka við kaupið, sjá síðar. Ennfremur skal ávalt, þegar kaupið er ekki miðað við mánuð eða aðra takmarkaða tímaeining, tekið fram, hve hátt mánaðarkaup megj teljast algengt, ef ekkert

kaup verður talið algengt, hæfilegt á þeim stað og tíma, sem samningurinn er gerður, og skal þá jafnan farið eftir því, þá er reikna á kaupíð eftir tíma, t. d. skaðabætur skipverja í ýmsum tilfellum, sjá síðar. Á samninginn skulu prentuð ákvæðin um skipshöfn í siglingalögunum og erindisbrjefi danskra konsúla, og reglugerð um hibýli og fæði á skipum. Hvor málsaðila getur krafist þess, að rituð sje á samninginn viðurkenning fyrir öllu því, sem greitt er upp í kaup, fyrirfram eða meðan á ferðinni stendur. — Þar næst skal skipstjóri setja manninn á skipshafnarskrá, þ. e. skrá yfir alla skipshöfnina. Á skránni skulu vera nöfn skipverja, aldur og heimili og helstu atriðin í skiprúmssamningi hvers þeirra. Af skránni skulu gerð 2 eintök; heldur lögskráningarstjóri öðru eintakinu, en hitt fylgir skipinu með árituðu vottorði lögskráningarstjóra, 75. gr. 4. — Loks skal skipstjóri láta lögskrá manninn í skiprúm. Lögskráningin er í því fölgín, að skipstjórinn fer með manninum til lögskráningarstjóra, og hefur með sjer skiprúmssamninginn, skipshafnarskrána og önnur skilríki mannsins. Lögskráningarstjóri athugar samninginn og gætir þess, að í honum sje alt það, sem vera á að lögum, og að hann sje að öllu lögum samkvæmur. Meðal annars skal hann gæta þess, að skipstjóri megi vera skipstjóri á slíku skipi, og að ráða megi menn þá, sem hann kemur með, til þeirra starfa, sem ætlast er til, þ. e. hann skal gæta þess að skipstjóri hafi fullnægjandi skipstjóraskirteini, stýrimaður stýrimannsskirteini og vjela-menn vjelaskirteini, sem þarf eftir tegund skipsins og ferðum þeim, sem því eru ætlaðar. Þá skal

lögskráningarstjóri benda sjómanninum á, ef í samningnum eru óvanaleg ákvæði. Að þessu loknu skal lögskráningarstjóri skrifa á samninginn vottorð sitt um, að þessa hafi verið gætt. Þá skal lögskráningarstjóri athuga skipshafnarskrána og bera hana saman við samninginn; ef ekkert er að athuga við hana, þá skrifar hann á hana vottorð sitt um það, og er þá maðurinn löglega ráðinn og lögskráður í skiprúmið. Lögskráningarstjórar eru í kaupstöðum bæjarfógetar, en annarsstaðar sýslumenn, 76. gr. — Vanræki skipstjóri að láta lögskrá mann í skiprúm, þá varðar það hann sektum alt að 100 krónum, 254. gr. 2.

4. Endir skiprúmssamnings. Skipstjóri má vikja skipverja úr skiprúmi, hvenær sem er, 30. gr. sbr. 97. gr. sigl.l. En oft verður hann þó að greiða skipverja skaðabætur fyrir frávikninguna. Skaðabætur þessar eru tiltekið »kaup«, þ. e. miðaðar við kaup það, sem maðurinn hafði, heimferðarkostnaður og fæðispeningar, og verður nánar rætt um þær vegna samhengisins í sambandi við rjelt skipverja. — Skipverji má hinsvegar venjulega ekki fara úr skiprúminu án leyfis skipstjóra, fyr en tími sá er liðinn, sem hann var ráðinn til. Hafi hann verið ráðinn til alveg tiltekins tíma, þá má hann fara að þeim tíma liðnum. Hafi hann verið ráðinn um tímabil, t. d. mánaðarlega, þá má hann aðeins fara um tímabilsfrest og því aðeins, að hann hafi sagt upp vistinni fyrirfram með hæfilegum fyrirvara. Þá er ráðið er til mánaðar, er hálfsmánaðar fyrirvari vafalaust nægur, og jafnvel efasamt, að svo langan frest þurfi. Í þessum tilfellum verða skipverjar að vera með skipinu út

þá ferð, sem það er í, þó ráðningartíminn sje á enda meðan á ferðinni stendur. — Ef skipverji var ráðinn um alveg óákveðinn tíma, þá er hann skyldur til að vera með skipinu, þangað til sú ferð er á enda og skipið er komið á þann stað, þar sem skipverji var ráðinn á það, eða til einhverrar innlendrar hafnar, ef hann var ráðinn hjer á landi. Ef skipverji var ráðinn til ákveðinnar ferðar, þá skal hann vera með skipinu þangað til sú ferð er á enda. En ef breytt er um ferð áður en skipið leggur á stað, getur skipverji þegar í stað krafist lausnar. Sje breytt um ferð, eftir að skipið lagði á stað, þá stendur ráðningin þangað til skipið kemur á hinn nýja ákvæðisstað sinn, nema svo sje skift um ákvæðisstað, að hann verði útlend höfn í stað innlendrar eða annarar álfr höfn í stað Evrópu, því þá getur skipverji krafist lausnar í hinni fyrstu höfn, sem skipið kemur á, eftir það er breytt var til um ferðina, 87. gr. — Þá er skipverji fer af skipi samkvæmt framansögðu, þá er hann skyldur til, ef skipstjóri vill, að vinna áður en hann fer það, sem þörf krefur að affermingu eða ruðningu seglfestu, ofantöku reiða, festing skips eða umbúnaði, þó eru þeir ekki skyldir að starfa lengur að þessu en eina viku, 89. gr. — Stundum má skipverji krefjast lausnar úr skiprúmi áður en skiprúmssamningnum er lokið. Sá, sem verið hefur tvö ár háseti á sama skipi eftir að vistartími hans samkvæmt síðasta ráðningarsamningi byrjaði, getur, hvað sem ráðningarsamningur hans segir um það, krafist lausnar á næsta stað, sem skipið kemur á til affermingar eða fermingar, nema skipið fari þaðan beint til þess staðar, þar sem ráðningar-

samningur hans heimilar honum burtför, 88. gr. Ef skipverji sannar, að skipstjóri hafi misþyrmt honum á skipi, eða aðrir, og hafi skipstjóri ekki veitt honum vernd, þó um hafi verið beðið, eða hann sannar, að skipstjóri hafi ekki látið hann fá sæmilegt fæði, þá má skipverji ganga af skipi, 91. gr. Þá er skipverji fer af skipi af slíkum orsökum, þá á hann heimting á skaðabótum, og verður rætt nánar um þær í sambandi við rjett skipverja. Ef skipverji sannar, að hann eigi kost á að verða skipstjóri, þá má hann krefjast lausnar, ef hann fær annan dugandi mann í sinn stað án þess að það verði kostnaðarsamara fyrir útgerðarmenn. Sama er, ef maður á kost á yfirstýrimannsstöðu eða vjellarstjóra, sem ráðinn er til óæðra starfs, 90. gr. 1. Þá má skipverji ganga úr skiprúmi, ef skipið missir rjett til að sigla undir dönsku flaggi, 63. gr., og ef ófrið ber að, svo að hætta sje á, að skipið geti orðið hernumið sakir þjóðernis síns, farms eða fararstefnu, 90. gr. 2. — Aftur á móti heimilar það skipverjum ekki að fara úr skiprúmi, þó skipið skifti um útgerðarmann eða skipstjóra, 93. gr.

Þá er skipstjóri fer af skipi, þá skal lögskrá hann úr skiprúmi, 77. gr. Skipstjóri snýr sjer þá til lögskráningarstjóra og getur hann breytingarinnar í skipshafnarskránni. Jafnframt skal lögskráningarstjóri stimpla »sjóferðabók« skipverja, sem lögleidd er með 17. gr. hinna nýju laga um atvinnu við siglingar, og afhenda hana skipverjanum.

5. Rjettur skipverja. Skipverjar eiga heimting á sómasamlegri meðferð á skipinu

og að þeim sjeu skipuð svo verk, að svo sje gætt stöðu hvers á skipinu, sem við verður komið, 49. gr. Ef ágreiningur ris utanríkis milli skipstjóra og skipverja um eitthvað út af stöðu þeirra, þá skal málið borið upp fyrir hinum danska konsúl á þeim stað eða á fyrsta viðkomustað, sem danskur konsúll er á; úrskurði konsúls verða báðir aðilar að hlíta til þess er málið getur komið fyrir rjett hjer á landi, 105. gr. — Sem endurgjald fyrir starf sitt á skipinu, á skipverji rjett á herbergi á skipi, fæði og kaupi.

Í b ú ð a r r ú m i n eiga að vera sæmilega stór, loftgóð og holl; rúmföt verða skipverjar að leggja sjer til sjálfir. Skipstjóri skal annast um, að skipverjar fái nægan m a t og góðan samkvæmt reglugjörð, sem sett er um það. Ef nauðsyn ber til, þá má skipstjóri draga mat af skipverjum, en þá skulu þeim greiddar sanngjarnar bætur fyrir, 50. gr. sigl.l. — Ef dregið er af mat skipverja, skal þess getið í leiðarabókinni eða dagbókinni, og eins ástæðunnar til þess, að dregið var af matnum, 42. gr. — Ef skipstjóri meinar skipverjum sæmilegt fæði, mega þeir ganga úr skiprúmi, og eiga skaðabætur fyrir, 91. gr., sjá nánar rjett á eftir.

K a u p skipverja fer eftir því, sem um var samið. Stundum fá þeir þó ekki fult umsamið kaup. Ef skipverji reynist óhæfur til þess starfs, sem hann rjeðist til, þá má skipstjóri lækka kaup hans alt að helmingi, 94. gr. 2. Atvik þau, sem liggja til kauplækkunarinnar skal skipstjóri skrifa í leiðarabókina, ef hún er til, eða dagbókina, eða ef hvorug sú bók er til, á sjerstakt blað, og skulu þau staðfest með vottorði tveggja hinna bestu

manna á skipinu, eftir að það, sem bókað var, hefur verið lesið fyrir manninum; úrskurður skipstjóra um kauplækkun er ógildur, nema þessa sje gætt, 94. gr. 3. Skipverji getur skotið úrskurðinum til dóms eftir sömu reglum sem fer um refsí-úrskurði skipstjóra. Þá fær skipverji ekki umsamið kaup, ef hann hefir verið dæmdur í kaupmissi fyrir afbrot, sjá það sem sagt var í F 8. Loks fyrirgerir skipverji, sem strýkur, kaupí því, sem hann kann að eiga inni hjá útgerðarmönnum, 111. gr. — Stundum á skipverji rjett á meira kaupí en um var samið. Hafi verið samið um ákveðna upphæð í kaup fyrir tiltekna ferð og sú breyting er gerð á ferðinni, að hún stendur lengur en ráð er fyrir gert í samningnum, þá ber skipverjum kaupauki að tiltölu við lenging tímans; hinsvegar missa þeir ekki neitt af kaupí þó ferðin standi skemur en ráð er fyrir gert. Sama kaupauka eiga skipverjar heimting á, ef skipstjóri eða útgerðarmenn tefja ferð skipsins á eindæmi sitt, eða einhver þeirra er valdur að töfinni á annan hátt, svo og fyrir þann tíma, sem skipið er neytt til að halda kyrru fyrir sökum ófriðar, herkvíunar, farbanns, útflutningsbanns eða aðflutningsbanns eða ístálmunar, svo og ef skipið hleypir í neyðarhöfn og tefst þar við viðgerð eða sökum farmsins, eða lengur en hina ákveðnu biðdaga við ferming og afferming; þó á skipshöfnin ekki heimting á kaupauka fyrir skemri tóf en 8 daga samfelda, nje heldur, ef ferðin hefur ekki lengst meir en ráð var fyrir gert við ráðninguna, 99. gr. Til þess að ekki þurfi að rísa deila um það, hve lengi ráðgert hafi verið að ferðin stæði,

þá skal það tekið fram berum orðum í samningnum, 75. gr. Ef skipverjum fækkar meðan á ferðinni stendur, og hinir, sem eftir eru vinna skipsstörfín, þá skal því kaupi, sem sparaðist við fækkunina þann tíma, sem skipið er í hafi, skift milli hinna, sem eftir voru, að rjettri tiltölu við aukið starf hvers þeirra; þó er ekki skylt að skifta fjenu milli skipverja, ef fækkunin varð við strok, og strokið var með þeim atvikum, að hinir hefðu getað varnað því, 100. gr. Þyki skipstjóra brýna nauðsyn bera til, að setja skipverja til starfa að fermingu skips eða affermingu á sunnudögum eða öðrum helgum dögum hjer á landi, þá skal greiða hverjum þeim skipverja, sem vann að þessu, sjerstaka þóknun fyrir, ef annað var ekki beinlínis tiltekið við hann, og skal þóknunin vera jöfn hálf dags kaupi fyrir vinnu hverjar tvær stundir eða hluta úr þeim; þó gilda þessi ákvæði ekki um skip sem fara reglubundnar ferðir milli ákveðinna staða eftir fyrirfram auglýstri ferðaáætíun, 101. gr. — Kaup skipverja telst frá og með þeim degi, er hann kom á skip, ef ekki var öðruvísi um samið, 79. gr. Gjaldþagi kaups er eftir á. Skipverjar geta því ekki krafist neins kaups fyrirfram, áður en þeir taka til starfa á skipinu, nema sjerstaklega hafi verið samið svo um. Hinsvegar geta þeir krafist kaupsins jafnóðum eftir því sem þeir vinna fyrir því; þó er skipstjóra jafnan heimilt að halda eftir einum þriðja hluta kaups, þangað til lögskráð er úr skiprúmi, 104. gr. Skipverjar geta krafist kaupsins annaðhvort í peningum eða ávisun á útgerðarmenn.

Þá er loks að athuga, hvernig fer um kaup

skipverja, ef hann fer af skipinu af einhverjum ástæðum áður en ráðningartíminn er liðinn. Ef skipstjóri vikur skipverja af skipinu og hefur fullgilda ástæðu til þess, þá á sá maður aðeins kaup til þess hann fer, 94. gr. Þetta gildir aðallega, þá er maður reynist óhæfur til þess starfs, sem hann var ráðinn til, eða sýnir skipstjóra eða öðrum yfirmanni sínum ofbeldi, eða leynir á skipi tollskyldum vörum, ellegar maðurinn hefur svo oft sætt refsingu af hálfu skipstjóra fyrir skipsagabrot, að refsivald skipstjóra hljóti að verða þýðingarlaust, 94. gr. Sama gildir, ef skipverji sýkist eða slasast svo, að leyfilegt er að vikja honum úr skiprúminu, 95. gr., sjá nánar síðar. Sama er, ef hætt er við ferðina sakir ófriðar, herkviunar, farbanns, útflutningsbanns eða aðflutningsbanns, istálmunar eða skemda á skipi, svo að það er ekki ferðafært, eða ferð verður að fresta eða gera hlje á henni svo stórum nemi af þessum sökum, og skipverjum er sagt upp vistinni; þá eiga þeir aðeins kaup til burtfarar, 96. gr. 1. — Farist skip, eða skemmist og er dæmt óbætandi, eða það er hernumið og gert upptækt, eða sjóræningjar taka það, er ráðning skipshafnar slitid, og skipverjar fá ekki kaup frá því, 96. gr. 2. Ef skipstjóri slitur ráðningu skipverja af öðrum ástæðum, en þeim, sem nú hafa verið taldar, þá á skipverji kaup til þess hann fór og að auki mánaðarkaup. Ef honum er vikið úr skiprúmi á öðrum stað en ráðningarstað sínum, þá á hann þaraðauki kaup fyrir þann tíma, sem þarf til að komast þangað, sem lögskrá á hann úr skiprúmi, eða til ráðningarstaðarins, ef ekki var samið um úrskráningarstað, og getur hann enn-

fremur krafist ferðakostnaðar og fæðiskostnaðar þangað. Hafi hann verið ráðinn fyrir ákveðið ferðarkaup, þá á hann þó aldrei meira en það kaup og svo ferðakostnaðinn, 97. gr. sbr. 91. gr.— Ef skipverji segir skiprúmssamningnum lausum, vegna þess, að skipstjóri misþýrmir honum á skipi, eða aðrir og skipstjóri veitir honum ekki vernd, þó hann sje beðinn þess, eða vegna þess, að skipstjóri meinar honum sæmilegt fæði, 91. gr., eða vegna þess, að skipið er ósjófært, 92. gr., eða vegna þess, að það missir rjett til að sigla undir dönsku flaggi, 93. gr., þá á hann kaup til þess er hann fer og auk þess mánaðarkaup, ferðakostnað og fæðispeninga eins og nú var sagt um það, er skipverja er vikið úr skiprúmi að ástæðulausu. Ef skipverji segir ráðningunni lausri vegna þess að breytt er um ferð, þá á hann einungis kaup til þess hann fer, 87. gr. — Ef hann fer af skipinu af því að tvö ár eru liðin frá því að vistartími hans samkvæmt síðasta ráðningarsamningi byrjaði, þá á hann kaup til þess hann fer og einungis til þess tíma, 88. gr. — Sama er, ef hann fer af því, að hann á kost á að verða skipstjóri, yfirstýrimaður eða vjelstjóri, en er nú í óæðri stöðu, 90. gr. — Ef skipverji deyr, þá á hann kaup til dánardags. Nú týnist skip og er vafi um, nær það bar að og um dánardag skipverja, og skal þá telja, að slysið hafi viljað til og dauða skipverja borið að, þá er liðinn var helmingur þess tíma, sem slikt skip, sem þetta var, þurfti á þeim tíma árs til ferðar sinnar þangað, sem ætlað var, frá þeim stað, þar sem síðast spurðist til skipsins, 98. gr. —

Ef það reynist, þá er reikningar skipverja eru

gerðir upp, að honum hefur verið greitt meira fyrir fram í kaup, en hann hefur unnið fyrir, þá er skipverja venjulega skylt, að endurgreiða útgerðarmanni það. Þó er ekki afturkræft það, sem ofborgað var, ef skipverji fór af skipinu áður en ráðningartíminn var liðinn vegna þess 1) að skipstjóri misþýrmir honum, eða aðrir menn, eða sjer honum ekki fyrir sæmilegu fæði, 2) vegna þess, að skipið er ósjófært, 3) vegna þess, að skipið missir rjett til að sigla undir dönsku flaggi, 4) vegna sjúkdóms eða meiðsla, sem ekki eru honum sjálfum um að kenna, 5) vegna ófriðar, herkvíunar eða annara þeirra atvika, sem talin eru í 96. gr. sigl.l., 6) vegna þess, að honum er vikið úr skiprúmi að ástæðulausu, eða 7) vegna þess, að hann deyr, 104. gr. 2.

Stundum á skipverji heimferðarkostnað og fæðispeninga þangað til heim er komið. Þess var áður getið, að ef skipverji neyðist til þess að fara af skipinu áður en vístráðatíminn er á enda og á öðrum stað en vera átti, þá á hann heimting á heimferðakostnaði og fæðispeningum þangaðtil heim er komið. Eins var þess getið, að sama gildir, ef skipverja er vikið af skipi að ástæðulausu. Ennfremur á skipverji heimting á ferðakostnaði heim og fæðispeningum, ef ferðinni er breytt svo, að hún endar annarsstaðar en þar, sem lögskrá átti úr skiprúmi, þó skipverji segi samningnum ekki lausum af þeim sökum, 102. gr. Og ef ráðningu er lokið sökum ófriðar, herkvíunar eða af öðrum þeim orsökum, sem taldar eru í 96. gr. sigl.l., eða vegna veikinda skipverja, sem útgerðarmenn eiga að kosta hjúkrun og læknishjálp,

og ráðningunni er slitið utanlands, þá á skipverji rjett á ferðakostnaði og fæðispeningum til næstu innlendrar hafnar, 103. gr. Ef skipið ferst eða skemmist og er dæmt óbætandi, greiðir landssjóður kostnaðinn, svo og ef skip er hernumið og gert upptækt og skipstjóri vissi ekki um ófriðinn, þá er hann ljet siðast í haf og það var ekki kunnugt á þeim stað, sem hann fór frá. Í hinum tilfellunum greiða útgerðarmenn kostnaðinn. Ef hægt er að útvega skipverja, sem á rjett á ókeypis heimflutningi, skiprúm á skipi, sem heldur til innlendrar hafnar eða annarar hafnar, sem auðvelt er að senda hann heim úr, þá er skipverji skyldur að taka því skiprúmi, ef það er ekki verra en það, sem hann ráðinn í, 103. gr. 2.

6. Um rjettarstöðu skipverja, ef hann sýkist eða slasast er 95. sigl.l. Hingað og þangað hjer að framan hefur verið drepíð á ýmsar af þeim reglum; hjer skal nú skýrt frá þeim öllum í samhengi. — Ef skipverji sýkist eða slasast eftir að hann er kominn í skiprúm, er skipstjóra skylt að sjá honum fyrir sæmilegri hjúkrun á skipi eða í landi. Ef veikin er lítilvæg og skerðir ekki mjög starfskrafta mannsins, þá má ekki vikja honum úr skiprúmi, þ. e. hann á skaðbætur ef honum er vikið úr skiprúmi, sem sá, sem vikið er burt að ástæðulausu. En ef hann verður óstarffær um langan tíma eða þjáist af fransós, þá má vikja honum úr skiprúmi. Ef skipstjóri vikur veikum manni úr skiprúmi utanríkis, þá skal hann fá hann í hendur dönskum konsúl, eða ef enginn danskur konsúll er þar, þá fá manninum hjúkrun svo trygt sje. — Ef skipverji er sjálfur valdur að veik-

inni eða meiðslunum eða hann hefur fransós, þá fer um kaup og hjúkrun sem hjer segir: Ef honum er vikið úr skiprúmi með þeirri heimild, sem að framan getur, þá á hann einungis kaup fyrir þann tíma, sem hann er í þjónustu skipsins, og hjúkrunarkostnað allan má skipstjóri taka af kaupi hans. Ef manninum er ekki vikið úr skiprúmi, þá fær hann ekki kaup fyrir þann tíma, sem hann er frá verkum vegna veikindanna, og greiðir sjálfur hjúkrunarkostnað sinn. — Ef maðurinn er e k k i v a l d u r áð veikinni eða meiðslunum, þá fer um kaup hans og hjúkrun sem hjer segir: Ef honum er ekki vikið úr skiprúmi, þá heldur hann kaupi sínu óskertu og á rjett á þeirri hjúkrun, sem hann þarfnast, á kostnað útgerðarmanna. Ef honum er vikið úr skiprúmi, þá á hann kaup til þess hann er lögskráður úr skiprúmi, eða, ef hann er ekki lögskráður úr skiprúmi, til þess dags er skipið lætur út, og auk þess hjúkrun á kostnað útgerðarmanna í 4 vikur, ef hann er hjer á landi, eða á þeim stað utanlands, þar sem löglega mátti slíta ráðningu hans, ella um 8 vikur, og telst það frá því hann er lögskráður úr skiprúmi, eða, ef hann er ekki lögskráður úr skiprúmi, þá frá burtför skipsins. — Ef enginn danskur konsúll er á staðnum, sem hinn sjúki maður verði fenginn í hendur, þá skal skipstjóri ávalt sjá manninum fyrir hjúkrun í landi og leggja fram fje í því skyni ef þarf. Ef útgerðarmenn voru ekki skyldir að kosta hjúkrunina, þá eiga þeir rjett á að fá það fje, sem út var lagt, endurgoldið af landssjóði, og á lands-sjóður enga endurgjaldskröfu á hendur skipverja.

Ef skipverji d e y r, þá skal skipstjóri láta skrá-

setja við votta alt það, sem hinn látni maður ljet eftir sig á skipinu; andist maðurinn utanríkis, þá skal skipstjóri fá skrána í hendur konsúl eða öðrum rjettum valdsmanni á þeim stað, eða hann skal selja munina ef hann getur ekki varðveitt þá á skipi að bagalaus, 51. gr. — Skipstjóri skal sjá um greftrun látins skipverja, 51. gr. Ef maðurinn deyr af sjúkdómi eða meiðslum, sem útgerðarmenn áttu að kosta hjúkrun og læknishjálp samkvæmt framansögðu, þá skulu þeir einnig kosta greftrunina, 98. gr. — Kaup á skipverji til þess hann dó, ef hann var ekki áður búinn að glata kauprjetti sínum vegna sjúkdómsins eða annars samkvæmt framansögðu, 98. gr.

Samkvæmt l. 53 30. júlí 1909 skal váttryggja líf hjerlendra sjómanna, sem lögskráðir eru á íslensk skip. Iðgjaldið greiða útgerðarmenn og skipverji um leið og lögskráð er í skiprúm. Utgerðarmenn standa skil á gjöldum fyrir alla skipverja, en geta dregið þeirra hlut frá kaupi þeirra. Váttryggingin er skyldutrygging.

7. Skyldur skipverja. Skipverji er skyldur að koma til skips á umsömdum tíma, eftir því sem skipstjóri tekur nánar til, og skal vera með skipinu út ráðningartímann, 79. gr. sigl.l., kgbr. 28. febr. 1758 1. gr. Skipverjar skulu hegða sjer friðsamlega og siðsamlega á skipinu, og ekki gera sig seka í óreglu og gæta vandlega allra fyrirskipana til viðhalds siðsemi og reglu á skipinu. Þeir skulu sýna yfirmönnum sínum tilhlýðilega virðingu, 82. gr. — Skipverjum er skylt að hlýða boðum skipstjóra, eða þess, sem kemur í hans stað, stýrimanns eða vjelamanns, bæði í landi og á skipsfjöl,

í höfn og á hafi, í öllu, sem lýtur að skyldustörfum þeirra, og láta í ljósi með skýru svari, að þeir hafi skilið skipunina. Þó skipverji sje ráðinn til ákveðins starfs, þá má hann þó ekki neita að vinna önnur störf á skipinu, en skipstjóri skal, svo sem hann má við koma, gæta stöðu hvers þeirra á skipinu um þau verk, sem hann skipar þeim, 49. gr. Ef skipverji er ráðinn til tiltekins starfs, þýðir það venjulega aðeins, að hann ábyrgist, að hann kunni til þess starfs, en hann á engan einkarjett á að vinna það starf og getur ekki neitað að vinna önnur störf. — Á sunnudögum og öðrum lögskipuðum helgum dögum hjer á landi, má ekki setja skipverja til neins starfs fram yfir það, sem trygging og meðferð skipsins krefur, eða gæsla og umsjón vjelanna, eða að þrifa skip sem venjulegt er, nauðsynleg bátsstörf og matargerð; því aðeins má skipa skipverjum önnur störf, að þeim verði ekki frestað, 49. gr. 2. Ef skipstjóra þykir nauðsyn til bera, að setja skipverja til vinnu að fermingu eða affermingu á sunnudögum eða öðrum helgum dögum, þá eiga þeir aukakaup fyrir, eins og áður hefur verið getið. — Skipverjar eru einungis skyldir að hlýða boðum skipstjóra við skyldustörf þeirra, en ekki við störf, sem eru óviðkomandi skipinu. Þeir eru ekki skyldir að stofna lífi og heilsu í veð, nema í neyð. Þeir eru ekki skyldir að hlýða boði skipstjóra til að vinna ólögleg verk. Að öðru leyti skulu þeir hlýða boðum skipstjóra og sýna í öllu umhyggju um skip og góss og vinna verk sín með gaumgæfni og áhuga jafnt á nótt sem degi, helga daga sem rúmhelga, 83. gr. — Ef skipið kemst í sjávarháska, er skipshöfnin skyld að gera alt, sem

hún má, til bjargar skipinu, og má ekki fara frá skipinu á undan skipstjóra, nema hann leyfi, 83. gr. 2.

Enginn skipverja má hafa á skipinu verslunarvörur fyrir sig eða aðra, nema skipstjóri leyfi. Ef þeir gera það engu að síður, þá skulu þeir greiða útgerðarmanni fult farmgjald fyrir þá vöru og bæta allan skaða. Ef ástæða er til að gruna, að vörur sjeu heimildarlaust á skipi, eða eitthvað það komið á skip, sem því eða farmi geti stafað háski af eða áhætta, eða valdið þar óreglu, þá er skipstjóra heimilt að láta rannsaka hirslur skipshafnar, 86. gr. 2. Ef góss finst heimildarlaust á skipi, þá má flytja það aftur á land, eða varpa því fyrir bord, ef skipið er látið út þegar góssið finst, ef það verður ekki hættulaust haft í skipinu, 86. gr. 3.

Ef skipverji veldur tjóni með svikum, hirðuleysi eða gáleysi, þá er hann skyldur að bæta það tjón, 83. gr., kgbr. 28. febr. 1758 11. gr. Hafi útgerðarmaður eða skipstjóri orðið að bæta slíkan skaða, þá eiga þeir endurgjaldskröfu á hendur skipverjanum, 13. og 64. gr.

8. Rjettarvernd skiprúmssamnings. Enginn skipstjóri má ráða neinn mann í skiprúm, sem hann veit að er ráðinn annarsstaðar þann sama tíma, 30. gr. sigl.1. Ef hann gerir það samt sem áður, þá varðar það hann sektum alt að 200 krónum, 253. gr., en skipverji skal eftir sem áður standa við hinn fyrri samning, 78. gr. Ef skipverji ræður sig í nýtt skiprúm þann tíma, sem honum ber að vera í öðru skiprúmi samkvæmt eldra ráðningarsamningi, sætir hann sektum frá 5—200 kr., 265. gr., og skal standa við eldri samninginn. Svo er ávalt, þá er skipverji hefur ráðist í tvö skiprúm

um sama tímann, að eldri samningurinn gengur fyrir hinum yngri, 78. gr.

Ef skipverji kemur ekki til skips í ákveðinn tíma, varðar það hann 5—200 kr. sektum, 265. gr. Ef hann neitar að ganga á skip eða kemur ekki til skips á tilteknum tíma, eða gengur af skipi í leyfisleysi, má skipstjóri auk þess þröngva honum með valdi, eða leita aðstoðar lögreglunnar til þess að þröngva honum til að uppfylla skuldbindingu sína, 80. gr. Kostnað þann, sem verður af því, að flytja manninn á skip, má draga frá kaupi hans, 80. gr. 2. — Ef skipverji kemur ekki til skips á ákveðnum tíma með þeim ásetningi, að koma alls ekki, eða fer af skipi og ætlar sjer ekki að koma aftur, þá verður hann sekur um *strok* úr skiprúmi. Til þess að um strok sje að tefla, verður það að hafa verið tilgangur mannsins, að koma alls ekki í skiprúmið, en hvenær þetta er tilgangur manns, sem ekki kemur í tæka tíð, verður ekki lesið á enni hans. Því er svo talið, að maður ætli sjer að strjúka, sem er fjarstaddur, þá er skipið leggur út, eða er burtu lengur en sólarhring, eða sólarhring lengur en honum var leyft, nema ætla megí af atvikum, að það hafi ekki verið tilgangur hans að skjótast undan skipsstörfum sínum, 268. gr. Ef skipverji hefur gildar ástæður til þess, að neita að ganga á skip, t. d. ef skipið er ósjófært, er hann vitaskuld ekki strokumaður. — Ef maður strýkur af skipi og hverfur ekki aftur áður en skipið lætur út, fyrirgerir hann til útgerðarmanna kaupi því, sem hann átti inni, og þeim fjármunum, sem hann ljet eftir á skipinu; hrökkvi það ekki til þess að bæta útgerðarmönnum það tjón, sem þeir

biðu við strokið, er hann skyldur til að gjalda það, sem á vantar, 111. gr. Skipverji fær að sjálf-söggðu ekkert kaup fyrir þann tíma, sem hann er frá skipinu í leyfisleysi, þó hann komi aftur eða sje fluttur á skip með valdi. Auk þessa varðar strok allþungri hegningu. Almenna hegningin er 14 daga til 3 mánaða einfalt fangelsi, 266. gr. 1. Þessa hegningu má færa niður í sektir frá 10 til 400 kr., ef strokumaðurinn hverfur aftur til skipsins af sjálfsdáðum áður en skipið lætur út frá þeim stað, sem hann strauk frá, og málsbætur eru að öðru leyti, 266. gr. 3. Hinsvegar er hærri hegning en hin vanalega fyrir strok í þessum tilfellum: 1) Ef fleiri skipverjar strjúka saman eða hafa samtök um að strjúka — þá sæta þeir lengra einföldu fangelsi eða jafnvel fangelsi við vatn og brauð, 266. gr. 1; 2) ef skipshöfnin eða meiri hluti hennar strýkur, og högum er svo háttað, þá er menn struku, að þeir hlutu að sjá það fyrir, að skipið kæmist í háska við strokið, þá varðar það fangelsi við vatn og brauð alt að því, sem það getur orðið mest (6 sinnum 5 dagar), eða betrunarhúsvinnu alt að einu ári, 266. gr. 2; og 3) ef maður strýkur með kaup sitt, sem hann hefur enn ekki unnið fyrir, hvort sem hann hafði tekið við skipsstörfum eða ekki, þá skal honum hegnt sem fyrir svik, nema mála-vextir gjöri það sennilegt, að það hafi ekki verið ásetningur hans að draga undir sig kaup það, sem honum var greitt, en hann var ekki búinn að vinna fyrir, 267. gr. Hegningin fyrir svik er alt að 2 ára betrunarhúsvinna eða jafnvel alt að 6 ára hegningarvinna, ef mjög miklar sakir eru eða mannin-

um hafa orðið svik á áður, 253. gr. hegn.l. 25. júní 1869.

Ef skipverji hlýðir ekki boðum skipstjóra eða þess, sem kemur í hans stað, þá má skipstjóri þröngva honum til hlýðni eða refsar honum með kaupmissi, og er áður skýrt nánar frá því valdi skipstjóra (F 8). Auk þess liggur stundum opinber hegning við brotum á hlýðnis skyldunni. Ef skipverji ris upp á móti skipstjóra, eða þeim, sem er í skipstjóra stað, eða skorast undan hlýðni við þá, án þess þó að beita þá ofbeldi eða ógna með því, varðar það hann 10—500 króna sektum eða einföldu fangelsi, eða fangelsi við vatn og brauð, ef miklar sakir eru, 271. gr. 1. Ef skipið var í höfn eða við festar í tryggu lægi, þá er skipverji skoradist undan hlýðni, og það reynist, að orsökina til óhlýðni skipverja var sú, að skipstjóri eða staðgöngumaður hans vildu meina honum að fara frá skipi til þess að kæra fyrir yfirvöldum atferli skipstjóra eða ásigkomulag skipsins, þá geta sektirnar fallið niður, ef málsbætur eru að öðru leyti, 271. gr. 2. Ef skipverji ræðst á skipstjóra í landi eða á skipi með ofbeldi eða ógnunum um ofbeldi, varðar það fangelsi, nema atferli skipverja sje svo háttað, að meiri hegning liggi við eftir almennum hegningarlögum, eða sektum, ef málsbætur eru, einkum ef skipstjóri var sjálfur sök í ofbeldinu með óhæfilegu atferli sinu, 272. gr. 1. Ef ráðist er svona að skipstjóra eða staðgöngumanni hans við skyldustörf þeirra, eða á að þröngva þeim til að vinna eitthvert starf, sem að köllun þeirra lýtur, eða tálma þeim frá að vinna það, eða ráðist var á þá sakir þess, sem þeir gerðu eða ljetu ógert,

þá varðar það hegningarvinnu alt að þremur árum, ef ekki liggur þyngri hegning við eftir almennum hegningarlögum, eða fangelsi, ef málsbætur eru, ekki skemra en 2 mánaða einföldu fangelsi, 272. gr. 2. Ef skipshöfn eða nokkur hluti hennar gerir samblástur til að ná skipstjórninni á sitt vald, eða það er gert til að þröngva skipstjóra eða staðgöngumanni hans til þess að hafast eitthvað að sjerstaklega eða láta það ógert, eða samblástur var vakinn í þeim tilgangi, að hefta í sameiningu einhverja þá ráðstöfun, sem skipstjóri hafði gert um skylduverk sin, þá varðar það forgöngumenn eða foringja samblástursins fangelsi eða betrunarhúsvinnu alt að einu ári, en hinir sleppa við hegningu, ef samblástursmenn hverfa aftur til hlýðni og reglu ótilkvaddir eða eftir áskorun, og hvorki hefur verið unnið ofbeldisverk á mönnum nje munum, 273. gr. 1. Ef uppreistarmenn hverfa ekki þannig aftur til hlýðni og góðrar háttsemi, heldur þrjóskað við skipunum skipstjóra eða staðgöngumanns hans, þá skulu foringjar samblástursins, ef ekkert ofbeldi var framið, sæta fangelsi, ekki minna en einföldu fangelsi um 3 mánuði, eða betrunarhúsvinnu alt að 2 árum, og aðrir samsærismenn fangelsi, 273. gr. 2. Ef ofbeldi var framið á mönnum og munum, þá skulu forgangsmenn eða foringjar sæta hegningarvinnu alt að 6 árum, ef verknaðinum var ekki þannig varið, að þyngri hegning liggi við eftir almennum hegningarlögum, en aðrir samsærismenn sæti fangelsi, ekki minna en einföldu fangelsi í 3 mánuði eða betrunarhúsvinnu alt að 2 árum, 273. gr. 3.

9. Ýms önnur afbrot skipverja en þau, sem enn hafa verið talin, sæta hegningum.

Verði skipverji valdur að sljóslysi með hirðuleysi sínu, óvarkárni eða vanrækslu í skyldustörfum sínum, þá varðar það fangelsi eða sektum, nema þyngri hegning liggi við eftir almennum hegningarlögum, 274. gr.

Verði skipverji sekur um yfirsjón í skyldustörfum sínum með öðru móti en áður hefur verið talið, eða raskar góðri háttsemi og reglu á skipinu, varðar það hann 5 til 200 króna sektum, 276. gr.

Ef maður fer frá skipi þá er það er í háska statt og gætir ekki þess, sem góður sjómaður er skyldur að gæta, þá varðar það sektum eða einföldu fangelsi, 269. gr.

Ef einhver skipverji hefur góss með sjer án leyfis skipstjóra, og skipi eða farmi stendur háski af eða áhætta, varðar það 10 til 200 kr. sektum eða fangelsi, 275. gr.

Ef skipstjóri hefur refsað skipverja fyrir yfirsjón, sem hann hefur unnið, með kaupmissi, þá skal dómariinn hafa hliðsjón af þeirri refsingu, þá er hann dæmir skipverjann fyrir brotið, og má færa refsinguna niður eða jafnvel láta hana falla alveg niður eftir málavöxtum, 277. gr.

10. Sjerstaða stýrimanna og vjelamanna. Eins og áður er getið, teljast stýrimenn og vjelamenn til skipshafnarinnar, og gilda um þá reglur þær, sem skýrt er frá hjer að framan, með þeim afbrigðum, sem nú verður skýrt frá. Vegna þess að skipstjóri getur ekki verið sjálfur við allan sólarhringinn eða alstaðar á skipinu, þá verður hann að hafa sjer til aðstoðar menn, sem hann getur treyst til þess að gegna sínum sjerstöku störfum, stjórn skipsins, á hvíldartímum hans og svefntímum og á þeim stöð-

um á skipinu, sem hann getur ekki að jafnaði náð til. Þessir sjerstöku aðstoðarmenn skipstjóra eru stýrimenn og vjelamenn, og því er krafist af þeim þeirrar kunnáttu og þekkingar, sem áður er skýrt frá. Það er skylda stýrimanns einkanlega, að aðstoða skipstjóra við siglinguna og athuganir þær og mælingar, sem nauðsynlegar eru og við bókun í leiðarbók og dagbók; hann lítur og eftir öðrum skipverjum, vistum og skipi og áhöldum öllum; hann skal og skrásetja farminn jafnóðum og hann kemur á skip eða fer af skipi, og ábyrgjast skipstjóra allt það, sem hann tekur við, sjá um búlkunina og ábyrgjast hana. Skrifi stýrimaður leiðarbók, þá ábyrgist hann að hún sje rjett skrifuð, 84. gr. 1. En öll þessi störf vinnur stýrimaður í umboði skipstjóra, og ábyrgist skipstjóri störf hans sem annara starfsmanna á skipinu. Stýrimaður hefur sama þvingunarvald sem skipstjóri, þá er hann kemur í skipstjóra stað, 106. gr., en rísi deilumál milli stýrimanns og skipverja, þá má skipverji skjóta því til úrskurðar skipstjóra, en ekki má hann neita að hlýða stýrimanni í bráð. Mótþrói og samblástur gegn stýrimanni varðar sömu hegningu, sem mótþrói gegn skipstjóra, með sömu skilyrðum, 271.—273. gr. Refsivald hefur stýrimaður ekki. — Þá er stýrimaður vinnur störf skipstjóra, ber hann sömu ábyrgð á þeim og sætir sömu hegningu fyrir vanrækslu þeirra sem skipstjóri, sbr. 253.—264. sbr. 278. gr. Dæma má og stýrimann til þess að hafa fyrirgert stýrimannsskirteini sínu með sömu skilyrðum sem dæma má skipstjóra til þess að hafa fyrirgert skipstjóraskirteini, 274. gr. — Ef stýrimanni verður á yfirsjón, sem skipstjóri má

refsa fyrir með kaupmissi, þá má refsa stýrimanni með helmingi þyngri hegningu en öðrum skipverjum, 106. gr. — Nú er skipstjóri forfallaður eða fjarverandi, og ber eitthvað það að, sem hann hefur enga fyrirskipun gert um, og skal þá stýrimaður ráða fram úr því, sem ekki má fresta. Ef skipstjóri deyr eða verður ófær til skipstjórnar eða gengur af skipi, skal stýrimaður taka við stjórn skipsins í hans stað, þangað til útgerðarmenn eða konsúll hafa ráðstafað skipinu, 84. gr. 2 sbr. 35. gr.

Það er skylda vjelstjóra einkanlega að lita eftir gufukötlum skipsins og vjelum, hann ábyrgist notkun þeirra og gæslu og hefur umsjón þeirra manna, sem þeim gegna. Hann ritar í vjelabók og ábyrgist, að rjett sje bókað, 85. gr. Störf sín vinnur vjelamaður einsog stýrimaður í umboði skipstjóra og á hans ábyrgð. Skipstjóri er æðsti maður jafnt í vjelarúminu sem annarsstaðar á skipinu. Hann skal því hafa eftirlit með störfum vjela-manna og ábyrgjast þau, sbr. 41. gr. o. fl. Verði ágreiningur milli skipstjóra og vjela-manna um störf við vjelina, þá ræður skipstjóri. En venjulega má skipstjóri ekki koma því við, að sinna daglegum störfum vjelarinnar eða vjelaliðsins, og þá kemur vjelstjóri í hans stað. Þegar svo er, hefur vjela-maður sama vald sem skipstjóra er fengið, en deilumálum mega starfsmenn við vjelina skjóta til úrskurðar skipstjóra. Hann sætir einnig sömu á-byrgð og hegningu sem skipstjóri fyrir vanrækslu í skyldustörfum sínum. Og vjelstjóra má dæma til að hafa fyrirgert vjelstjóraskirteini sinu með sömu skilmálum, sem dæma má skipstjóra til að hafa fyrirgert skipstjóraskirteini, 274. gr. — Verði

vjela­manni á einhver yfirsjón, sem skipstjóri má refsa fyrir með kaupmissi, þá má skipstjóri dæma hann í helmingi hærri hegningu, heldur en ákveðin er fyrir skipverja alment, 107. gr.

H.

Flutningssamningar.

Ef eigandi skips hagnýtir sjer það með því að láta það ganga á fiskiveiðar eða flytja vörur hans sjálfs eingöngu, þá ris ekki neitt nýtt rjettarsamband af hagnýtingunni í sjálfu sjer. Ef eigandinn leigir öðrum manni skipið, þá er leigjandinn útgerðarmaður þess, og sambandið milli eiganda og útgerðarmanns leigusamningur. Um leigu á skipi var rætt í D 2. Ef eigandi skipsins tekst á hendur að flytja menn eða vörur gegn endurgjaldi fyrir aðra menn, þá er hann sjálfur útgerðarmaður þess. Sambandið milli útgerðarmanns og þess, sem flutt er fyrir, er flutningssamningur. Flutningssamningar eru tvennskonar, farmsamningur, þ. e. samningur um flutning á vörum, og farsamningur, þ. e. samningur um flutning á mönnum.

I.

Farmsamningar.

1. **Stofnun farmsamnings.** Farmsamningur er ekki formbundinn, en hvor aðila getur krafist þess,

að hann sje gerður skriflega (*certeparti*), 114. gr. sigl.l. Útgerðarmaður gerir samninginn, en skipstjóri hefur lögheimild til þess að gera hann fyrir hönd útgerðarmanns, þá er skipið er utan heimilis síns, 53. gr. — Sumir farmsamningar eru ólöglegir. Þannig er bannað að flytja til landsins ósútaðar húðir eða skinn, nema söltuð sje og óhert eða önnur enn frekari trygging sje fyrir því, að sótt-næmi sje ekki í þeim. Ennfremur er bannað að flytja til landsins frá útlöndum sauðfjenað, nautgripi, hesta, svín, geitur og hunda. Loks er bannað að flytja til landsins áfenga drykki. Úr landinu er bannað að flytja sildarnætur, sem notaðar hafa verið til fiskveiða. Sömuleiðis er um sinn bannað að flytja út úr landinu vörur, sem þangað hafa verið fluttar frá Bretlandi. — Stundum er skipstjóri skyldur að taka við ýmsum hlutum til flutnings á skipi sínu.

2. Lok farmsamnings. Öllum aðilum farmsamnings er heimilt að rifta honum meðan skipið er ekki látið út frá þeim stað, þar sem ferðin átti að byrja, 1) ef ófriður kemur upp, svo að skip eða farmur eiga ekki frjálsa ferð, 2) ef farbann er lagt á skipið, eða 3) ef fráfararhöfn eða ákvörðunarhöfn er herkvið, eða flutningur farmsins frá fráfararhöfn bannaður eða aðflutningur á ætlunarhöfn, eða ferð skipsins eða flutningur farmsins er hindraður af einhverjum öðrum ráðstöfunum yfirvalda. Ef slík tálmun tekur aðeins til nokkurs hluta af farmi sendanda, þá má hann því aðeins rifta gegn því að greiða hálf t farmgjald eftir reglum 131. og 134. gr. Ef farmsendarar eru fleiri en einn, og samningi er rift við einn þeirra eða fleiri sakir tál-

ana á flutningi vöru þeirra, þá er skipstjóra heimilt að rifta farmsamningnum við hina farmsendendurnar, ef það farmgjald, sem hann mundi fá fyrir ferðina, verður minna en helmingur þess farmgjalds alls, sem til stóð að hann fengi, 164. gr. Beri slíka tálmun að eftir að ferð er hafin, þá má rifta gegn því að greiða farmgjald eftir vegalengd, 166. gr. Ef skipið ferst á ferð, þá er farmsamningnum slitið, en farmsendandi skal greiða farmgjald eftir vegalengd, 165. gr. — Þá má aðili farmsamnings segja samningnum slitið, ef hinn aðilinn vanefnir skyldur sínar í verulegum atriðum, t. d. ef skipið er ekki komið á fermingarstaðinn og viðbúið að taka við farminum á tilskildum tíma, 116. gr. — Farmsendandi má í sumum tilfellum rifta farmsamningi vegna sinna hagsmuna einna, 131. — 134. gr. Sá, sem samið hefur um heilt skip, má ávalt rifta farmsamningnum gegn því að greiða hálfð farmgjald og bætur fyrir kostnað, en hann skal segja samningnum sundur áður en skipið fer frá þeim stað, sem það átti að láta út frá. Ef fleiri hafa samið um skip hver að sínum hluta, og þeir eru allir sammála um að rifta, þá fer um hvern þeirra sem um þann, sem samið hefur um heilt skip. Komi þeir sjer ekki saman um að rifta, þá má enginn rifta, nema gegn fullum bótum. — Ef skipið leitar hafnar í neyð sakir bilunar, og talið er víst, að farmurinn spillist allur eða að miklum hluta við þá dvöl, sem viðgerð skipsins krefur, þá er farmsendara heimilt að rifta samningnum gegn því að greiða farmgjald eftir vegalengd; þó nær þetta ekki til farmsendara, ef þeir eru fleiri en einn,

og einhver þeirra krefst þess, að ferðinni sje haldið áfram, 169. gr.

3. Efni samningsins. Farmsamningur tekur ekki til opins þilfars skipsins, nema sjerstaklega sje um samið; ekki heldur til farrýmis eða herbergja, sem ætluð eru skipverjum eða nauðsynjum skipsins. En ekki má taka vörur annara manna á þessa staði, nema farmsendandi samþykki, 115. gr. — Vörur farmsendanda má ekki senda með öðru skipi en um var samið, nema hann samþykki, 118. gr. Útgerðarmenn áskilja sjer þó oft rjett til að skifta um skip. — Farmsendara er heimilt að framselja öðrum rjett sinn samkvæmt farmsamningi, en ábyrgist þrátt fyrir það allar skyldur sínar samkvæmt honum, 117. gr.

4. Flutningurinn. Skipstjóri skal kominn með skipið á umsömdum tíma á umsaminn stað. Ef ekki er samið um ákveðinn fermingarstað í höfn, þá má farmsendari krefjast, að skipið leggist þar, sem hann vísar til, ef skipinu er þar óhætt og kemst þaðan hlaðið tálmunarlaust; ef fleiri en einn hafa samið um flutning hver að sínum hluta, þá hefur sá eða þeir, sem samið hafa um meiri hluta skipsins, sama rjett sem einn farmsendari væri, 119. gr. Farmsendari á heimting á, að skipið sje til taks til fermingar í ákveðinn tíma, biðdaga, endurgjaldslaust, og enn annan tíma, aukabiðdaga, gegn endurgjaldi, 123. gr. Tala biðdaga er venjulega ákveðin í farmsamningnum, en ef svo er ekki, þá fer eftir ákvörðunum 124. gr. sigl.l. Aukabiðdagar skulu vera helmingi færri en biðdagar og endurgjaldið fer, ef ekki er öðru vísi um samið, eftir 125. gr. sigl.l. Ákvæðin um biðdaga og

aukabiðdaga ná ekki til skipa, sem eru í reglu- bundnum ferðum milli ákveðinna staða eftir fyrir- fram birtri ferðaáætlun, 126. gr. Ef farmurinn er stykkjagóss, þá skal hann látinn af hendi eftir til- kynningu skipstjóra, 128. gr. — Sendandi skal flytja farm að skipsborði, en farmflytjandi annast inn- byrðingu, búlkun, undirbreiður og yfirbreiður, 121. gr. — Farmsendandi skal hafa látið allan farminn af hendi við skipshlið áður en aukabiðdagar eru liðnir; það sem komið er með eftir að aukabið- dagar eru liðnir, er skipstjóri ekki skyldur að taka með, en hann skal taka allan þann farm með, sem kominn var að skipshlið fyrir þann tíma, þó hann verði að biða fram yfir aukabiðdaga til þess að innbyrða og búlka, 127. gr. — Skipstjóri skal ann- ast um, að hann sje búinn til burtfarar þegar er hann hefur tekið við farminum og skjölum þeim, sem honum skulu fylgja, 130. gr., og skal þá taf- arlaust leggja út.

Meðan á ferðinni stendur, skal hann láta sjer ant um farminn og gæta hagsmuna farmeigenda eftir bestu samvisku. Farmflytjandi ábyrgist allar skemdir á farminum og ef hann minnar, frá því tekið er við honum á skipið og til þess er hann kemur í hendur viðtakanda, nema líkur sjeu leidd- ar að því, að skemdin eða rýrnunin stafi af sjó- slysi, hernámi eða öðru óhappi, sem skipstjóri eða skipshöfn mátti ekki gera við, eða af ónógum um- búnaði vörunnar, spilling í henni sjálfri, rýrnun, af venjulegum leka íláta, eða dýr deyi, eða í heild sinni stafi af ásigkomulagi farmsins sjálfs; ef skemdir stafa af því, að skipið var ekki svo í lagi til ferðar, sem vera ber, ábyrgist farmflytjandi það ekki, ef

ekki urðu fundnir gallar á skipinu, hversu vel sem að var gætt, 147. gr. Ef sendur er með skipi farmur, sem þarf sjerstakrar umönnunar og gætlegrar meðferðar, þá skal skipstjóra sagt til þess og farmurinn glögglega einkendur í þá átt; ef það er vanrækt, þá greiðir farmflytjandi engar bætur fyrir þann skaða, sem einungis varð komist hjá með þeirri umönnun og varfærni, sem nefnd var, 148. gr. 1. Peninga, verðbrjef og aðra dýrgrip, skal farmflytjandi ekki bæta, nema sagt hafi verið greinilega til þeirra og hvers virði þeir sjeu, 148. gr. 2.

Þá er skipið er komið á affermingarstaðinn, skal skipstjóri gefa viðtakanda tilkynningu um, að hann sje búinn til affermingar, 142. gr. Um affermingarstað í höfninni, biðdaga og aukabiðdaga til affermingar og þóknun fyrir aukabiðdaga gilda reglur samsvarandi reglunum um fermingu, sem áðan var skýrt frá, 140, 142.—143. gr. Skipstjóri skal láta farminn af hendi við skipshliðina, en viðtakandi greiðir annan affermingarkostnað, 141. gr. 1. Ef skipið er svo djúpskreytt, að það kemst ekki í ákveðið lægi eða á almennan affermingarstað á höfninni, þá skal skipið kosta flutning farms á hæfilegan affermingarstað, 141. gr. 2.

5. Farmgjaldið. Upphæð þess endurgjalds, sem farmsendara ber að greiða fyrir flutninginn, fer eftir því, sem aðilar hafa orðið ásáttir um. Ef skipstjóri tekur farm án þess að semja um, hve mikið farmgjald skuli greiða undir hann, þá skal greiða það farmgjald sem alment var á fermingarstaðnum, þá er hann tók farminn, 155. gr. Ef samið var um farmgjald, en meira fermt af vörinni en um var samið, þá skal gjalda fyrir það,

sem umfram var, að rjettri tiltölu við það, sem um var samið, 155. gr. — Farmgjaldið er endurgjald fyrir allan kostnað og gjöld, sem útgerðarmaður hefur frá því tekið er við farminum þangað til honum er skilað; sendandi er því ekki skyldur til að greiða auk farmgjaldsins nein slík gjöld, t. d. skipagjöld, sóttkviunarkostnað, dráttargjöld og þessh., nema sjerstaklega kunni að vera um það samið, 158. gr. — Fyrir þann farm, sem ekki kemur til skila við ferðalok, skal ekki greiða neitt farmgjald, nema hann farist sakir ásigkomulag hans sjálfs eða af ónógum umbúnaði eða sakir annarar yfirsjónar aða hirðuleysis sendanda eða það hafi verið selt á ferðinni fyrir hönd eiganda þess, 156. gr. 1. Ef farmgjald hefur verið greitt fyrirfram að öllu eða nokkru, en svo reynist, að ekki bar að gjalda það samkvæmt framansögðu, þá má sendandi heimta það aftur, sem fyrirfram var greitt, eða rjettan hluta þess, nema annað hafi verið áskilið, 156. 2. Stundum er sendandi skyldur að greiða farmgjald eftir vegalengd, þ. e. farmgjald fyrir þann hluta ferðarinnar, sem farmurinn hefur verið fluttur, og er það farmgjald jafnmikill hluti af öllu farmgjaldinu einsog það, sem farið er, er mikill hluti af allri ferðinni, sem fara skyldi, sbr. 165. og 166. gr. sigl.1.

Farmsendandi er skyldur til að greiða farmgjaldið og það jafnvel þótt hann hafi framselt öðrum manni rjett sinn samkvæmt farmsamningnum, 117. gr. Viðtakandi er sem slíkur ekki skyldur að greiða farmgjaldið. En skipstjóri er ekki skyldur að afhenda viðtakanda farminn, nema farmgjaldið

og annað það, sem farmsendandi á að greiða, sje greitt eða trygt í geymslu, 160. gr. Og ef viðtakandi tekur við farminum, þá skuldbindur hann sig með því til þess að greiða farmgjaldið, 159. gr. Eftir að skipstjóri hefur afhent viðtakanda farminn, á hann enga kröfu í hendur farmsendanda um það, sem viðtakandi skyldi greiða; þó má hann sækja farmsendanda um það, sem hann mundi vinna honum úr hendi, ef allar kröfur fjellu niður, 163. gr. — Farmgjaldið fellur í gjalddaga, þá er farmurinn er boðinn viðtakanda á ákvörðunarstaðnum. Aukabiðdagagjald fellur í gjalddaga að kvöldi hvers aukabiðdags. Skipstjóri hefur haldsrjett yfir vörunum fyrir þessum greiðslum og sjóveðrjett samkvæmt 244. gr.

6. Farmskirteini. Farmskirteini er skriflegt skjal, sem skipstjóri gefur út um viðtöku farmsins. Í því skal felast **viðurkenning** skipstjóra fyrir því að hann hafi tekið við farminum, og **skuldbinding** um að skila honum í jafngóðu ástandi á ákvörðunarstaðnum. Skipstjóri er skyldur að gefa út farmskirteini ef sendandi krefst þess, 137. gr., og getur sendandi krafist þess, að skirteini sje gefið út fyrir öllum farminum í heild eða sjerstakt skirteini fyrir einstaka hluta hans, 138. gr. Sendandi ræður og, hve mörg eintök farmskirteinis skuli gefin út; hann skal hafa nægilega mörg eintök tilbúin til undirskriftar handa skipstjóra í tæka tíð, 138. gr. Venjulega eru gefin út 3 eintök farmskirteinis, en alloft fleiri. Eintakafjöldinn skal tilgreindur í skirteininu sjálfu og skal ekki telja eintak skipstjóra með. Sendandi getur krafist, að eintökin sjeu í sjálfu meginmálinu merkt með tölu-

númerum, fyrsta, annað, þriðja o. s. frv., 138. gr. 2. — Í farmskirteini skal greint nafn skipsins, hver varan var, nafn viðtakanda og ætlunarstaður farmsins; þá skal vera undirskrift skipstjóra, staður og dagsetning. Auk þess getur hver aðila krafist þess, að í skirteininu standi nafn skipstjóra ef hann skrifar ekki sjálfur undir, heldur annar maður í umboði hans, nafn þess, sem vöruna ljet afhendi, heimili skipsins, hvort það er gufuskip eða seglskip, tegund vörunnar og ásigkomulag, þungi hennar, mergð og hvernig hún er merkt, umsamið farmgjald, og að visað sje til farmsamnings í heild sinni eða einstakra ákvæða hans, 137. gr. 2. Farmskirteini má stila til ákveðins manns, eða þess, sem hann tilvísar, eða til handhafa; sje það stilað »eftir tilvísun« aðeins, merkir það tilvísun sendanda, 139. gr.

Sá, sem hefur farmskirteini löglega í höndum að ytra útliti, hefur lögheimild til þess að krefjast þess, að farmurinn sje fenginn sjeri hendur, 139. gr. 2. Ef brjefið er handhafabrjef, þá er það formlega lögmæt heimild, að hafa brjefið í höndum; en, ef brjefið er nafnbrjef, verður framsalsröðin að vera óslitin og enda á nafni þess, sem hefur það í höndum eða vera að síðustu framselt til handhafa. Á ætlunarstaðnum er skipstjóra skylt að fá þeim manni farminn, sem segir til sín og sýnir eitt eintak af farmskirteini með formlega lögmætri heimild. Þá er lokið er affermingu, skal skipstjóra fengið þetta eintak með

áritaðri viðurkenningu um viðtöku farmsins, 144. gr. Sýni fleiri menn en einn eintak af farmskirteini, sem heimilar þeim að krefjast farmsins sjer til handa, þá má skipstjóri engum þeirra fá farminn, en hann skal fela hann í varðveislu svo örugt sje, ef aðilar verða ekki ásáttir um einn viðtakanda, 145. gr. Ef eintökin eru tölusett, skal farmurinn þó fenginn þeim, sem lægsta tölu hefur á eintaki sínu, 145. gr. Utanætlunarstaðarins er skipstjóra óheimilt, að afhenda farminn, nema því aðeins, að skilað sje aftur öllum eintökum farmskirteinisins; þó tekur þetta ekki til þess, ef farmskirteinið óheimilaði framsal á sjer, nje til þess, ef eintökin eru tölusett. Ef eintökin eru tölusett, getur sá, sem hefur »fyrsta« eintak, krafist farmsins, 146. gr. — Sá, sem ekki hefur farmskirteini, getur ekki krafist farmins. Hafi farmskirteini farist eða glatasi, er rjetthafi því illa kominn. Samkvæmt 172. gr. sigl.l. má hann þá fá skirteinið ónýtt með dómi. Þá er stefna í ógildingarmálinu hefur verið löglega birt, getur stefnandi krafist þess, að farmurinn sje afhentur sjer, ef hann setur tryggingu fyrir afleiðingum þess. Þá er hann hefur fengið ógildingardóm, getur hann krafist þess, að tryggingin sje leyst.

Farmskirteinið er grundvöllur rjettarstöðu skipstjóra og viðtakanda farmsins á milli og skal fá viðtakandi farminn, eftir því sem brjefið mælir fyrir, 149. gr. Ákvæði farmsamnings, sem ekki eru sett í farmskirteinið, eru ólögmæt gagnvart viðtakanda, nema að svo miklu leyti sem farmskirteinið vitnar til þeirra. Því siður hafa aðrar ákvarðanir skip-

stjóra og sendanda neitt gildi gagnvart viðtakanda. Ef vitnað er til farmsamnings í farmskirteininu um farmgjaldið, svo sem »farmgjald eftir farmsamningi (certeparti)«, þá tekur sú tilvitnun ekki til ákvæðis samningsins um biðdaga, aukabiðdaga og gjald fyrir þá, 149. gr. 2., og skipstjóri getur ekki krafist viðtakanda farms um ógreitt aukabiðdagagjald nje önnur gjöld, sem af fermingu skipsins stafa, nema fyrirvari sje gerður um það í farmskirteininu, 149. gr. 3. — Ef farmur er sendur í lokuðum umbúðum, svo að skipstjóri veit ekki hvað í þeim er, þá má hann geta þess á farmskirteininu, og ábyrgist hann þá ekki, þó rangt sje skýrt frá innihaldi umbúðanna. Ef til er tekið í farmskirteininu mál, þungi eða tala, og skipstjóri mældi ekki, vóg eða taldi, þá er hann tók við því á skip, þá má hann geta þess í farmskirteininu, og ábyrgist þá ekki, þó rangt sje sagt til um tölu, mál eða þunga. Þó ábyrgist skipstjóri skekkjuna í báðum þessum tilfellum, ef hann sá við ferminguna, að rangt var sagt til, eða hefði átt að sjá það með almenntri athygli, 150. gr. Þá er skipstjóri getur ekki sjeð við móttöku farmsins, hvernig honum er háttað eða hve tryggilega er um hann búið, þá getur hann skrifað á farmskirteinið »ábyrg ekki leka, skemd eða brot« eða annað því líkt, og ábyrgist hann þá ekki skemd á farminum, nema skemdin eða rýrnunin verði með þeim hætti, að útgerðarmenn ábyrgist hana eftir almennum reglum, 151. gr. Ef sýnilegt er, þá er farmur er fermdur, að hann er skemdur eða óhæfilega um hann búið, þá er skipstjóra skylt að geta þess berum orðum í farmskirteininu; vanræki hann það, þá

ábyrgist hann skirteinið, og það, þótt hann hafi undanskilið sig ábyrgð með fyrirvara þeim í farm-skirteininu, sem áður var rætt um, 152. gr. — Skuldbindingu þá, sem skipsstjóri tekst á hendur með því að gefa út farmskirteini, ábyrgist hann ekki sjálfur »með sinu fje«, 63. gr., heldur útgerðarmaður. Útgerðarmaður ábyrgist farmskirteini ekki sem sjálfskuld, heldur aðeins með skipi og farmgjaldi, 12. gr., en sendandi hefur sjóveðrjett í þessum eignum til tryggingar kröfum sínum samkvæmt farmskirteini, 236. gr. 4.

Farmsendanda er frjálst að fram selja farmskirteini. Framsal er venjulega skriflegt og skrifað aftan á sjálft skirteinið (»e n d o s s e m e n t«). Framsal getur verið til ákveðins manns, fullkomið framsal, eða til handhafa, eða ótiltekið, eyðuframsal (»in blanco«). Framsal má banna, en til þess að bann gegn framsali sje bindandi fyrir þá, sem siðar kunna að fá rjett yfir skirteininu, þá verður það að vera tekið fram berum orðum í meginmáli þess, t. d. með orðunum »ekki til framsals« eða öðrum orðum jafnákveðnum, 139. gr., svo sem »N. N.« (= »not negotiable«). — Ef maður hefur farmskirteini í höndum og hefur fengið það með formlega löglegri heimild og viðskiftagerningi í lifenda lifi, þá er hann ekki skyldur að láta það af hendi við þann, sem mist hefur, nema það sannist, að hann hafi þekt málavexti, þá er kaup fóru fram, eða sýnt í því kaupistörkostlegt gáleysi, 173. gr. Samkvæmt þessari reglu týnir maður rjetti sínum yfir farmskir-

teini, sem framselt er, ef maður hefur ekki látið rita athugasemd um hann á brjefið. Og jafnvel þó svo hafi verið gert, þá týnist rjetturinn, ef framsali af einhverjum ástæðum, t. d. fyrir fals, hefur að forminu til löglega heimild til að ráðstafa skirteinu einsog rjettur rjetthafa væri ekki til. Eigandi farmskirteinis týnir t. d. rjetti sínum yfir skirteinu, ef hann hefur ekki látið framselja sjer skirteinið með fullu árituðu framsali, eða sjálfur skrifað á skirteinið um eignarrjettinn, og jafnvel þó þessa hafi verið gætt, týnir eigandinn eignarrjettinum, ef t. d. maður stelur brjefinu og máir af áritunina eða framsalið eða falsar framsal frá eiganda til sin eða til handhafa. — Ef einstök eintök farmskirteinis eru framseld ýmsum mönnum, þá veitir það eintak bestan rjett, sem framseljandi sendi fyrst eða seldi af hendi; ef eintökin eru tölusett, gengur þó sá handhafi fyrir, sem eintak hefur með lægstri tölu, 170. gr. Ef farmur hefur verið affermdur og afhendur löglega öðrum manni, þá er hann ekki skyldur að selja hann aftur af hendi, nema það sannist, að kaup hans á farmskirteininu var ólögmætt, eða hann sýndi þar stórkostlegt gáleysi, 170. gr. — Framsal farmskirteinis felur í sjer afsal farmsins. Að sjálfsögðu getur farmeigandi selt og afsalað farminn án þess að framselja farmskirteini jafnframt. Ef farmeigandi afsalar farminn sjerstaklega einum manni en framselur farmskirteini öðrum, þá gengur sá fyrir, sem hefur farmskirteini. — Sá, sem samkvæmt þeim reglum, sem nú hefur verið skýrt frá, biður halla af ráðstöfunum yfir farmskirteini, á að sjálfsögðu rjett á skaðabótum af þeim, sem var í sök í því, að hann beið tjónið.

Ef t. d. sendandi framselur tveimur mönnum sitt eintak farmskirteinis hvorum, þá skal hann bæta þeim, sem hann síðar seldi eða afhenti, þann skaða sem hann biður af því að hann varð af kaupunu.

Stundum á að flytja farm með mörgum skipum, sinn hluta ferðarinnar með hverju, eða sumpart á landi sumpart á skipi, og er þá oft gefið út farmskirteini um alla ferðina (»gennemgaagende Konnossement«, »through bill of lading«). Þá koma reglur þær, sem skýrt hefur verið frá, til greina um hvern farmflytjanda fyrir þann hluta ferðarinnar sem hann annast, en hann ábyrgist ekki þá hluta ferðarinnar, sem hinir eiga að sjá um. Um þessi skirteini eru annars engin ákvæði í siglingalögunum 1914.

II.

Farsamningar.

1. Um farsamninga alment gilda almennar reglur kröfurjettarins um samninga. Samningurinn er ekki formbundinn og er venjulega gerður með því að farþegi kaupir farseðil hjá skipstjóra eða afgreiðslumanni skipsins. Það er óleyfilegt að flytja á farþegaskipi sjúklinga, sem þjást af sjúkdómum, sem yfirvöldum er skylt að setja sóttvarnir við, eða barnaveiki eða taugaveiki, nema fylgt sje sjerstökum fyrirmælum, sem fara ber eftir við slik an flutning. Skipstjóri er skyldur að veita viðtöku sjómönnum úr Danaveldi þeim, sem konsúlum er skylt að senda heim, og flytja þá alla

leið eða til annarar hafnar, sem skipið fer til í þeirri ferð, svo marga og fyrir það fargjald, sem konungur ákveður; þeim mönnum, sem svo eru sendir, ber að hlita á skipinu reglum þeim og háttum, sem skipverjum er skylt, og starfa eftir mætti það, sem þörf krefur, 39. gr. sigl.l. — Ef farsamningur er gerður fyrir tiltekinn mann og hann getur ekki farið af stað sakir sjúkdóms eða annarar tálmunar, eða hann er dæinn, þá skal aðeins greiða hálf fargjald, ef sagt er til forfallanna áður en skipið leggur út; annars og í öðrum tilfellum skal farþegi greiða fult fargjald sem áskilið var, þótt hann geti ekki farið, 174. gr. Farsamningi farþega er slitið, þá er skip ferst eða er dæmt óbætandi, eða einhverja aðra tálmun ber að, sem talin er í 164. gr. sigl.l., og á þá hvorugur aðila kröfu um skaðabætur á hendur hinum. Ef ferðin er hafin, er farþegi þó skyldur að greiða fargjald fyrir þann hluta ferðarinnar, sem farinn er, 175. gr. Oft áskilja útgerðarmenn sjer þó, að endurgreiða ekki fargjald í þessum tilfellum, og er slíkt samningsákvæði fullgilt. — Farþegar eru skyldir að fara í öllu eftir fyrirmælum þeim, sem gerð eru um reglu og góða háttsemi á skipinu, 176. gr. Farþegar mega ekki hafa verslunarvörur í farþega-góssi sínu; ef þeir hafa slíkar vörur, skulu þeir greiða fult farmgjald fyrir, 176. gr. sbr. 86. gr. Farþega-góss ábyrgist skipið því að eins, að það sje fengið skipstjóra í hendur til geymslu, eða þeim manni, sem settur er til þess að taka við góssi manna, 177. gr. Skipstjóri hefur haldsrjett yfir farþegaflutningi til tryggingar greiðslu fargjalds, 178. gr., og er því ekki skyldur að leyfa, að það

sje flutt í land, fyr en fargjaldið er greitt. Farþegi má ekki leyfa öðrum manni far sitt.

2. **Um útflutninga** manna eru sett lög 3 14. jan. 1876, 14 18. sept. 1891, 9 1. apr. 1896 og 49 27. nóv. 1903. — Samningur um mannflutninga í aðra heimsálfu skal gerður af löglegum útflutningastjóra, og vera skriflegar og að efni til eins og 13. gr. l. 1876 tiltekur. Ef samningur er gerður á annan hátt, þá skuldbindur hann ekki útfara. Sömuleiðis er samningurinn ógildur, ef svo er ákveðið, að útfari skuli vinna af sjer fargjaldið. Sjá nánar l. 1876 13. gr., l. 1891 1. og 3. gr. og l. 1896 1. gr. — Enginn má með ósönnum fortölum tæla eða leitast við að tæla menn til útflutnings, og varðar sektum ef út af er brugðið, l. 1896 1. gr. — Skip, sem flytja eiga útfara í aðrar heimsálfur eða til útlanda á óæðra farrými, þ. e. lakara farrými en 2. farrými á skipum þeim, sem landsstjórnin notar, skulu fullnægja skilmálum, sem settir eru í 10.—12. gr. l. 1876 um stærð, birtu, rekkjustæði o. s. frv. Skipin eru háð umsjón lögreglustjóra, svo að haft verði eftirlit með því, að þessum skilmálum sje fullnægt, og skal lögreglustjóri sjá um, að skoðunargjörð fari fram á þeim, og gefa þeim leyfisbrjef til að flytja útfara. — Til tryggingar útförum er svo ákveðið, að engin má gera samning við útfara um flutning í aðrar heimsálfur eða hafa á hendi nokkra atvinnu í þarfar slíks útflutnings, nema löggiltir útflutningastjórar. Útflutningastjórar eiga að setja veð til tryggingar kröfum, sem útfarar kunna að fá gegn þeim, og má í fyrsta lagi láta veðið laust, þá er liðið er eitt ár frá því er útflutningastjóri hætti starfi sínu. Út-

flutningastjóri getur gefið öðrum umboð til þess að koma fram fyrir sína hönd, en hann ábyrgist gjörðir umboðsmannsins. — Hafi útfari nokkra kæru fram að bera í sambandi við útflutninginn, getur hann snúið sjer til lögreglustjóra, eða, ef það er utanrikis, til næsta danska konsúls, og sjer embættismaður þessi þá um mál hans.

I.

Hættur á sjó.

Sjötjón.

1. Á sjó er nauðsyn að hafa reglur um það, hvernig skip eigi að haga siglingu sinni, til þess að forðast árekstur og aðrar hættur á sjó (**siglingareglur**). Englendingar settu fyrstir siglingareglur fyrir skip sín, en aðrar þjóðir tóku það brátt eftir þeim og sniðu sínar reglur eftir ensku reglunum, því að að sjálfsögðu verða reglurnar að vera sem næst því hinar sömu hjá öllum þjóðum. Siglingareglur þjóðanna eru því í öllu verulegu eins, þó þær sjeu ekki settar með þjóðasamningum. — Hjer á landi heimiluðu lög nr. 25 9. des. 1889 sbr. nú 224. gr. sigl.l. að setja með konunglegri tilskipun reglur, sem skipstjórar á gufuskipum og seglskipum skulu fara eftir til þess að komast hjá ásiglingum. Samkvæmt þessum lögum gildir nú hjer á landi ts. nr. 3 20. jan. 1899 með þeim breytingum, sem ts. 18 11. des. 1906 gerir á 9. gr. hennar.

Þessar tilskipanir setja fyrst reglur um ljós-keraburð á skipum. Flest skip eiga að hafa grænt

ljós á stjórnborða og rautt á bakborða, en auk þess eiga flest skip að hafa önnur ljós, sem eru mismunandi eftir tegund þeirra og því, hvort þau eru undir stjórn o. s. frv., sjá ts. 1899 2.—14. gr. og ts. 1906. — Því næst eru reglur um hljóðbendingar í þoku, dimmviðri, snjókomu og steypiskúr-um, sjá ts. 1899 15. gr., og um það, að sigling skuli lægð í slíku veðri, 16. gr. — Þá eru reglur um stjórn og siglingu, þ. e. um það, hvernig skip eigi að vikja úr leið, þá er hætta er á árekstri, 17.—27. gr., og um hljóðbendingar þegar svo stendur á, 28. gr. — Ef vikið er frá reglunum, varðar það sektum til landssjóðs, allt að 200 krónum, l. 1839 sbr. ts. 1899 31. gr. Á hinn bóginn leysir það eitt, að reglunum hefur verið fylgt, ekki skipið, úlgerðarmann eða skipstjóra undan skyldu til þess að gæta allrar þeirrar varúðar, sem almenn sjómenska eða sjerstök atvik, sem til kunna að bera, útheimta, 29. gr. — Í sambandi við siglingareglurnar er auglýsing um ásigkomulag ljóskera og hljóðbendingarverkfæra, sem viðhafa skal á íslenskum gufuskípu-um og seglskipum, og hvernig þeim skuli komið fyrir, nr. 8 14. maí 1902.

2. Neyðarbendingar. Með lögum nr. 13 9. sept. 1899 1. gr. er veitt heimild til þess að fyrirskipa með konunglegri tilskipun dag- og nætur-bendingar fyrir skip, sem eru í sjávarháaska stödd og æskja hjálpar frá öðrum skipum eða úr landi. Samkvæmt þessum lögum hafa verið gefnar út ts. 22 28. sept. 1899 og viðaukats. 4 20. mars 1901, Útgerðarmaður skipsins er skyldur til að sjá um, að skipið sje útbúið bendingatækjum þeim, sem tilskipanir þessar tiltaka, og varðar það hann sekt-

um, alt að 200 krónum, ef hann vanrækir það. Sömu hegningu sætir sá skipstjóri, sem sýnir bendar þessar á þann hátt, sem skipum er boðið að gera í sjávarháska, án þess að gild ástæða hafi verið til þess.

3. Hafnsaga og hafnsöguskylda. Gagnvart úrgerðarmanni, farmsendanda og vátryggjendum er skipstjóri skyldur að nota aðstoð hafnsögumanns, þar sem vandrötuð er siglingaleið og hann sjálfur ókunnugur. Gagnvart hinu opinbera hvílir aftur á móti venjulega engin skylda á skipstjóra að nota hafnsögumann. Undantekning er þó um Reykjavík, l. 19 16. sept. 1893, og Ísafjarðarkaupstað, l. 26 3. okt. 1903, en afleiðing þess, að vanrækt er hafnsögumannsskyldan samkvæmt þessum lögum, er sú ein, að skipið verður að greiða hafnsögugjaldið eftir sem áður í fyrsta sinn, sem þau koma á höfnina á almanaksárinu. Undanþegin hafnsöguskylda í Ísafjarðarkaupstað eru öll herskip, skemtiskip og fiskiskip, hverrar þjóðar sem þau eru. Í Reykjavík eru undanþegin herskip, skemtiskip og innlend fiskiskip. — Þar sem ekki er hafnsöguskylda, er skipstjóri ekki skyldur að greiða hafnsögugjaldið nema hann noti hafnsögu. En ef hann notar hafnsögu, þá skal hann nota löggiltan hafnsögumann, þar sem löggiltur hafnsögumaður er til, því að þeir hafa einkarjett á hafnsögu, hver í sínu umdæmi. Noti skipstjóri leiðsögu annars manns, þá skal hann greiða hinum löggilta hafnsögumanni hafnsögukaup. — Skipstjóri sem óskar eftir hafnsögumanni, á að gefa merki það, sem ákveðið er á hverjum stað og tíma. Hafnsögumaður á strax að bregða við, fara út í skipið og

stjórna því inn á höfnina og leggja því þar svo að óhult sje.

Hafnsögumaðurinn er aðstoðarmaður skipstjóra og stjórnar skipinu á hans ábyrgð. Ef ágreiningur ris milli hafnsögumanns og skipstjóra, þá ræður skipstjóri. En að sjálfsögðu er ábyrgðarminst fyrir skipstjóra, að láta hafnsögumann ráða á starfssviði hans meðan alt fer með feldu.

4. Til varnar gegn hættum á sjó eru gerðir **vitar og hafnir**. Um vita og sjómerki eru l. 23 11. júlí 1911. Um hafnir hefur áður verið rætt.

5. Ýmsar ráðstafanir eru gerðar til þess, að auðveldara verði að **staðreyna, hverjum sjóttjón er að kenna**. Eftir því sem tilhagar um siglingar, er oft mjög erfitt að komast fyrir, hver á sök á sjóttjóni. Venjulega eru ekki aðrir til frásagnar um það, hvernig slysið vildi til, en skipshöfnin og sjerstaklega sá hluti hennar, sem stýrði verði, þegar slysið atvikaðist. En þessi vitni eru einmitt sjálf málsaðilar eða þau skiftir að minsta kosti að meira eða minna leyti máli, hvernig litið verði á atvikin að skaðanum. Stundum er því farið eftir löglikum, og talið eð sá sje sök í skaðanum, sem líkur eru til að sje sök í honum, nema hann geti sannað sakleysi sitt. Svo er t. d. ef siglingareglurnar hafa verið brotnar, ef skipstjóri segir ekki til sín og skips sins, þá er skip rekast á, ef skipstjóri lætur af ásettu ráði fyrirfarast að bjarga leiðarbókinni, þá er skip strandar eða ferst o. fl. En sjerstaklega eru ýmsar **almennar reglur**, sem settar eru til þess að tryggja svo sem unt er sannar upplýsingar um atvik að sjóslysi. *Skipsbækurnar* (leiðarbók, dagbók, vjelabók) eru fyrst

og fremst lögskipaðar vegna slysa, sem kunna að henda skipið á ferð, og eiga reglurnar um þær að tryggja, að í þeim sje rjett og satt skýrt frá ferð skipsins. *Sjóferðaskýrslan* er lögskipuð af sömu ástæðum. Sönnunargildi skipsbóka og sjóferðaskýrslu er þó að sjálfsögðu mjög takmarkað, og felst aðallega í því, að skýrslan um slysið er skráð strax eftir að það varð, og tildrög þess jafnvel að nokkru leyti, áður en það varð. Um skipsbækur og sjóferðaskýrslur hefur verið rætt hjer að framan í kaflanum um skipstjóra. *Sjóferðapróf* skal halda í ýmsum tilfellum, sbr. l. 2 14. jan. 1876 11. gr., l. 54 30. júlí 1909 9. gr. og l. 57 30. nóv. 1914 12. gr. Um sjóferðapróf verður nánar rætt í kaflanum um sjódóma.

6. **Sjótjón** er ýmist sameiginlegt eða sjerstaklegt. Um sameiginlegt sjótjón gilda sjerkennilegar reglur og verður skýrt frá aðaldráttum þeirra í næsta kafla. Um alt annað sjótjón er það aðalreglan, að sá ábyrgist tjónið, sem var sök í því, 223. gr. sigl.l. Ef enginn var sök í tjóninu, en það varð fyrir óhapp eitt, eða það sannast ekki, hver var sök í því, þá verður sá, sem skaðann beið, að hafa hann óbættan. Venjulega eru fjárhagsmunir, sem eru í hættu á sjó, váttrygðir og kemur þá váttryggjandi í stað þess, sem fjárhagsmunina átti. Um árekstur skipa eru sjerstakar reglur, og sömuleiðis um strönd og björgun, og verður skýrt nánar frá þeim reglum í næstu köflum.

J.

Sameiginlegt sjótjón.

1. Sameiginlegt sjótjón (Groshavari) er það sjótjón, sem gert er *með vilja* á skipi eða farmi *í þeim tilgangi*, að bjarga hvorutveggja úr yfirvofandi háska, svo og sjerhvað, sem lagt er í sölurnar í þeim tilgangi; ennfremur skaði sá og kostnaður, sem var samfara slíkum viðbúnaði eða leiddi beinlínis af honum. Þessu sameiginlega sjótjóni skal jafna niður á skip, farmgjald og farm að rjettri til-
tölu við verðmæti þeirra, 192. gr. sigl.l. Þessi regla um sameiginlegt sjótjón er mjög gömul. Sögur fara fyrst af henni í sjórjetti Föníkiumanna. Þaðan barst hún um Grikkland til Rómverja. Nú er hún í siglingalögum allra siðaðra þjóða. Reglan byggist á sömu hugsun sem reglan um neyðarrjett í 42. gr. hl. 25. júní 1869 o. fl. lögum, og reglan um lögnám í 50. gr. stj.skr. 5. jan. 1874.

Grundvallarreglan um sameiginlegt sjótjón er hin sama í siglingalögum flestra siðaðra þjóða, en í einstökum atriðum ber allmikið á milli, bæði um það, hvaða tjón og kostnaður skuli teljast sameiginlegt sjótjón og því koma til skifta, og um skiftinguna sjálfa. Þessi mismunur á reglum er mjög

bagalegur, jafnvel enn meir á þessu sviði en öðrum sviðum sjórjettarins, og hafa tilraunir verið gerðar til þess að ráða bót á. Í löggjöf hefur lítið áunnist, og engir alþjóðasamningar hafa verið gerðir um þetta efni svo kunnugt sje. Aftur á móti hafa siglingafundir, þar sem mætt hafa fulltrúar frá flestum siglingaljóðum, samþykkt reglur um ýmisleg atriði sameiginlegs sjóttjóns. Reglur þessar eru nefndar York-Antwerpen reglurnar 1890, því að þær voru fyrst samþykktar á fundum í York 1864 og Antwerpen 1877, en auknar og endurbættar á fundi í Liverpool 1890. Reglurnar eru ekki lög, heldur aðeins tillögur þessara funda, sem ekki hafa neitt lagasetningarvald. En samkvæmt áskorun fundanna er mjög algengt að semja svo um í farm-samningum, váttryggingarskírteinum og farmskírteinum, að farið skuli eftir þeim um sameiginlegt sjóttjón.

2. Skilyrði reglunnar um sameiginlegt sjóttjón. Það sem aðallega skilur sameiginlegt sjóttjón og sjerstaklegt sjóttjón, er að tjónið á að vera gert með vilja til þess að verða talið sameiginlegt. Tjón, sem hlýst af óhappi einu, er sjerstaklegt, jafnvel þó það leysi skipstjóra undan að vinna það með vilja, t. d. ef vindur brýtur siglu, sem annars hefði verið nauðugur einn kostur að höggva, sbr. 194. gr. sigl.l. Það er að öðru leyti ekki skilyrði sameiginlegs sjóttjóns, að skipstjóri vinni eða láti vinna tjónið. Eftir atvikum getur verið, að tjón, sem unnið er af öðrum mönnum á eindæmi sitt verði talið sameiginlegt sjóttjón.

Þá verður skip og farmur að hafa verið í yfirvofandi hættu. Hætta er óvæntur atburður,

sem leiðir tjóns, ef ekki er afstýrt. Öll gjöld, sem fyrirsjáanleg voru, þá er ferð var hafin, skal útgerðarmaður einn greiða, sbr. 158. gr. Orsök hættunnar skiftir ekki máli. Orsökina er oft sjerstaklegt sjótjón, sem að hefur borið, t. d. að skipið strandar. Jafnvel þótt hættan sje skipstjóra að kenna, þá er það, sem lagt er í sölurnar til þess að bjarga skipi og farmi úr hættunni, sameiginlegt sjótjón, ef önnur skilyrði eru fyrir hendi.

Tjónið er ýmist beint tjón á skipi eða farmi, t. d. að skipinu er hleypt á land eða farmi varpað fyrir borð eða notaður til eldsneytis undir vjellina, eða útgjöld, t. d. björgunarlaun, kaup dráttarskips o. s. frv. Um það hvað í þessu efni telst til sameiginlegs sjótjóns eru itarlegar reglur í 193.--195. gr. sigl.l. Þær reglur skilur þó töluvert frá York Antwerpen reglunum 1890 og verður þess mismunar vel að gæta, þá er gera skal upp tjónið. Ef svo er um samið í farmsamningi, vátryggingarskirteini eða farmbrjefi, þá skal farið eftir York Antwerpen reglunum. Ef ekki er sjerstaklega um samið, þá skal farið eftir siglingalögunum.

Tjónið á að hafa verið unnið í *þeim tilgangi* að bjarga skipi og farmi, en það er ekki skilyrði sameiginlegs sjótjóns, að björgunartilraunin takist, 197. gr. Hinsvegar verður að sjálfsögðu eitthvað af skipi eða farmi að bjargast og komast heilu og höldnu til hafnar, því að sjótjónsframlög ábyrgjast aðilar ekki sem sjálfskuld, heldur aðeins með þeim eignum, sem þau eru lögð á, og er þá ekkert að að ganga, ef ekkert bjargast.

Þá er eitthvað verður að leggja í sölurnar, þá er skipstjóra skylt að sjá um, að skaðinn verði

ekki meiri en vera þarf; ef varpað er fyrir borð af farmi eða skipsmunum, þá skal ef und er varpa því fyrst, sem er þyngst og verðminst, fremur en hinu, sem er ljettara og dýrara. Ef skipstjóri hefur að ófyrirsynju gert skaðann meiri en þörf krafði, þá heftir það að visu ekki niðurjöfnun sjó-tjónsins, en útgerðarmenn geta ekki krafist þess, að fá þann skaða bættan, 199. gr. Skipstjóri er skyldur til, ef atvik leyfa, að kalla til ráðs við sig þá menn, sem best skyn bera á og reyndastir eru af skipverjum, áður en hann hefst neitt það að, sem getur valdið niðurjöfnun sjótjóns. Skipstjóri skal rita skýrslu um sjótjónið svo fljótt sem verða má, í leiðarabókina eða dagbókina eða í annan stað, ef engin skipsbók er til, svo það megi bera fram þegar sjóferðaskýrsla er gefin. Í skýrslunni skulu tilgreind öll atvik, sem máli geta skift við mat og niðurjöfnun sjótjónsins, og sjerstaklega hver nauðsyn bar til að vinna tjónið, sem unnið var, og svo nákvæma skrá um það, sem lagt var í sölurnar, sem auðið er, 200. gr.

3. Tjóni því, sem unnið er með vilja í þeim tilgangi að bjarga skipi og farmi úr yfirvofandi hættu, skal jafna á hagsmuni þá, sem í hættu voru, að rjettri tiltölu við verðmæti hvers þeirra. Hjer verður sumpart að meta tjónið alt, sumpart hagsmuni þá alla, sem í hættu voru, og loks jafna tjóninu á hagsmunina.

a. *Tjónið.* Tjón á skipi skal metið af skynbærum mönnum, sem kvaddir eru til þess á þeim stað, þar sem skipið er bætt, ef það er gert á ferðinni, en ella á endastað ferðarinnar. Það skal tiltekið um hverja skemd, hve mikið muni

kosta að gera við hana, og þurfi nýrra muna í stað hinna skemdu, þá skal hvorttveggja tilgreint, hve dýrir hinir nýju munir sjeu og hvers virði hinir skemdu; skemd öll af elli, hrörnun eða slíku skal greind frá þeirri skemd, sem af sjóttjóninu stafar, og metin sjer, 201. gr. Þá er ákveðna skal, hve mikið sameiginlegt sjóttjón á skipi og skipsbúnaði hefur orðið, skal matsgerðin ráða, ef ekki er búið að meta tjónið eða matsgerðin er lægri en aðgerðarkostnaðurinn reyndist; en aðgerðarkostnaðurinn ræður, ef hann reynist lægri en matsgerðin, 202. gr. Skemdir á skipi skal ekki bæta að fullu, heldur skal draga frá ákveðna upphæð fyrir mismun á gömlu og nýju. Um það, hve mikið skuli draga frá, eru reglur í 203. gr. sigl.l. Hafi skipið verið lagt algerlega í sölurnar eða laskast svo mjög, að það er dæmt óbætandi, þá skal bæta það því verði, sem ætla má, að sannvirði þess hafi verið, þá er það fórst, að frádregnu andvirði þess, sem kann að hafa bjargast, 204. gr.

Skemdir á f a r m i, sem lagður hefur verið í sölurnar, skulu metnar eftir mismuninum á verði vörunnar óskeimdrar og skemdrar. Verð vörunnar óskemdrar skal metið einsog ef farmur ferst við sameiginlegt sjóttjón, en verð hins skemda farms fer eftir söluverði hans, ef hann var seldur áður en sjóttjónsreikningum er lokið, en ella skal það ákveðið með löglegu mati, 206. gr. Ef farmur ferst við sameiginlegt sjóttjón, skal hann bættur eftir gangverði samkyns vöru á ætlunarstað skipsins við komu þess þangað, og komist það, sem eftir var af farminum ekki á ætlunarstaðinn, þá skal metið eftir verðinu á þeim stað, þar sem ferðin endaði;

þó skal dregið frá verðinu farmgjald, tollur og annað, sem eiganda sparast við það, að farmurinn komst ekki á ætlunarstaðinn, 205. gr. Hafi vörur, sem farast eða skemmast við sameiginlegt sjóttjón, þegar áður skemst eða rýrnað af sjálfu sjer eða við sjerstaklegt sjóttjón, eða vörur sem skemmast við sameiginlegt sjóttjón rýrna síðar enn meir við aðra atburði, þá skal sú fjárhæð, sem samsvarar rýrnuninni, dregin frá skaðabótunum, 207. gr. Engar bætur eru greiddar fyrir vörur, sem ekki fylgir farmskirteini og ekki er á annan hátt fullnægjandi skilríki fyrir að hafi komið á skip. Klæðnað og ferðanauðsynjar skipstjóra, skipshafnar og farþega skal bæta, ef það sannast að þau hafi týnst við sjóttjónið, 208. gr. Ef vara var seld í neyðarhöfn, þá má ávalt heimta bætur fyrir hana að minsta kosti sem því verði nemur, sem hún var seld fyrir í neyðarhöfninni, 205. gr. 3.

Farmgjald af vörum, sem farist hafa við sameiginlegt sjóttjón, er lagt í sölurnar ef ekki var skylt að greiða farmgjald nema fyrir það, sem kom til ákvörðunarstaðarins, en það er almenna reglan. Þetta farmgjald skal bæta að fráðregnum þeim sjerstaka kostnaði, sem sparast útgerðarmanni við það, að varan fór ekki alla leið, 209. gr.

Útgjöld, sem höfð hafa verið við sameiginlegt sjóttjón skal bæta eftir reikningi.

b. *Hagsmunirnir.* Skipið tekur þátt í sameiginlegu sjóttjóni eftir því verði, sem skynbærir menn meta það við komu þess á þann stað, sem ferðin er á enda, og að viðbættu því fje sem í sjóttjónsreikningnum er gert í bætur fyrir skemdir á skipi, að því leyti sem þær skemdir eru ekki bættar, þá er matið fer fram. Ef gerðar hafa verið

umbætur á skipi eftir að sameiginlega sjóttjónið bar að, eða ef gert hefur verið við skemdir. sem ekki hlutust við sameiginlega sjóttjónið, þá skal draga frá matsverði skipsins þá upphæð, sem virðingarverð umbótanna eða viðgerðarinnar nemur, 212. gr.

Farmurinn tekur þátt í sameiginlegu sjóttjóni 1) eftir verðmæti þeirrar vöru, sem á skipinu var, þá er sjóttjónið bar að og er á skipinu við enda ferðarinnar, 2) eftir því fje, sem gert er í bætur fyrir farm, sem lagður var í sölurnar eða skemdist við sameiginlega sjóttjónið, og 3) eftir því skaðabótafje, sem farmeigandi fær af útgerðarmönnum fyrir vörur, sem farist hafa eða skemst í ferðinni eða seldar voru til skipsþarfa, 213. gr.

Farmgjaldið tekur þátt í sameiginlegu sjóttjóni 1) eftir *helmingi* þess farmgjalds, sem greiða bar við ferðalok, og 2) eftir helmingi skaðabóta þeirra, sem gerðar eru í sjóttjónsreikningum fyrir mist farmgjald, 214. gr.

Undanþegið framlögum til sameiginlegs sjóttjóns er 1. Vistir, kol og aðrar vjelanauðsynjar og hernaðargögn, 2. Kaup skipstjóra og skipshafnar, og 3. Klæðnaður og ferðanauðsynjar allra manna á skipinu og það, sem þeir bera á sjer, 217. gr.

c. *Niðurjöfnunin* skal fara fram þar, sem skip og farmur skilja og eftir því, sem þar eru lög, 218. gr. Niðurjöfnunina annast hjer á landi 2 menn, sem kvaddir eru til þess af hlutaðeigandi dómara fyrir rjetti, 218. gr. 2. Reikningur þessara niðurjöfnunarmanna er þó ekki bindandi fyrir aðila, heldur er þeim heimilt að skjóta þrætum útúr sjóttjóninu og niðurjöfnun þess til dómstólanna, 218.

gr. — Skipstjóra er skylt að annast um allt, sem þarf til þess að niðurjöfnun sjóttjónsins geti farið fram, og má hann ekki draga það að nauðsynjalaus. Hver sá, sem sjóttjónið snertir, er skyldur til að láta í tje skýrslur þær og upplýsingar, sem hinir dömkvöddu niðurjöfnunarmenn telja þörf á, 219. gr. — Niðurjöfnun sjóttjóns má ekki fresta fyrir þá sök eina, að líkindi gætu verið til að fá aftur fjemuni, sem lagðir voru í sölurnar, eða skaða bættan, sem á þeim varð. En ef slíkir fjemunir koma síðar fram, eða skaðabætur eru greiddar, þá skal með auka-niðurjöfnun gera breyting á allri niðurjöfnuninni, 220. gr.

K.

Árekstur skipa.

Um árekstur skipa í eiginlegri merkingu er að ræða, þá er skip snerta hvert annað á óeðlilegan hátt. Til þess að um árekstur sje eð tefla, verða skipin að snerta hvort annað. Hinsvegar er í raun og veru lítill sem enginn munur á því, hvort skip gerir öðru skipi tjón með beinni snertingu ellegar með siglingu sinni á annan hátt, t. d. með því að sigla svo nærri því, að það berst á sker eða á annað skip af ölduganginum af hinu skipinu. Um slík tilfelli verða að gilda sömu reglur sem um eiginlegan árekstur. Því segir 228. gr. a siglingalaganna 1914, að það, sem fyrir er mælt um árekstur skipa í 9. kapítula laganna, komi einnig til greina, þá er skip veldur tjóni á öðru skipi, mönnum eða góssi, sem á því er, með siglingu sinni á annan hátt, þó ekki hafi þau rekist á. Um árekstur skips á bryggju eða þessh. gilda aftur á móti almennar reglur. — Snerting skipanna verður að vera » ó e ð l i l e g «. Það er að sjálfsgöðu ekki árekstur, að skip leggjast eðlilega saman. — Einsog áður er getið eru settar siglingareglur til þess að forðast áreksur. Ef skip rekast á, þá er skipstjór-

um þeirra skylt að veita þeim skipum, skipshöfn-um og farþegum, sem hætta stafar at árekstrinum alla þá hjálp, sem þeir mega og nauðsyn er á til bjargar, án þess þó að stofna í verulega hættu skip-um sínum, skipshöfn eða farþegum. Sömuleiðis er skipstjórum skylt, að segja hver öðrum nöfn og heimkynni skipa sinna, frá hvaða stað eða höfn þau koma, og hvert þeim sje ætlað að fara, 228. gr.

Ef ekkert tjón hlýst af árekstrinum, þá er ekkert sjerlegt að athuga. Ef skip rekast á og tjón hlýst af eða skip gerir öðru skipi tjón með siglingu sinni á annan hátt, þá fer sem hjer segir: Ef annað skipið er eitt sök í árekstrinum, þá skal það eitt bæta skaða þann, sem af því hlaust, 225. gr. Ef sök er beggja megin, þá skulu hinir seku bæta skaðann að rjettri tiltölu við sök hvers þeirra, 225. gr. Ef auðið er að greina sundur hvaða tjón er sök hvers skips, þá bætir hvert skip það tjón, sem það er sök í. Að öðrum kosti meta dómstólarnir, hve mikil sök sje hjá hverju, og skifta skaðanum eftir álitum. Ef atvik lágu svo til árekstrarins, að á þeim verður ekki bygð skifting skaðabótanna í ákveðnum hlutföllum, þá skulu hinir seku bæta tjónið að jöfnum hlutum, 225. gr., þ. e. að tiltölu við verðmæti hvers þeirra. Ef áreksturinn varð af óhappatilviljun eða ekki verður komist fyrir, að annar-
 hvor aðila hafi verið sök í honum, þá fær hvorugt skipið skaða sinn bættan, 226. gr. — Hafi mannsbani hlotist af árekstrinum, þá má, ef þess er krafist dæma hinn seka til þess að gjalda manni eða konu hins dána eða börnum hans, bætur fyrir missi þess, sem átti að standa straum af þeim. Þessar bætur

skulu vera ákveðin upphæð i eitt skifti fyrir öll og mega ekki fara fram úr 4200 krónum, 225. gr. Eins má dæma hinn seka til þess að bæta líkamstjón og mega þær bætur heldur ekki fara fram úr 4200 krónum. Skaðabætur fyrir mannsbana, líkamstjón og tjón á heilbrigði, ábyrgjast hinir seku allir fyrir einn og einn fyrir alla, svo að sá, sem að skaðabótarjettinn á, má sækja hvern hinna seku, sem hann kys, um allar bæturnar. En ef einhver hinna seku hefur af þessum ástæðum orðið að greiða meiri bætur, heldur en i hans hlut komu að rjettri tiltölu, þá á hann endurgjaldsrjett á hendur hinum á þeirri upphæð, sem hann varð að greiða umfram sinn hlut, 225. gr. Bætur fyrir annað tjón en mannsbana og tjón á likama og heilbrigði, ábyrgist hver hinna seku að eins að sínum hlut, og má sá, sem skaðabótarjettinn á, því ekki krefja hvern hinna seku um meiri bætur, en þær sem á hann fjellu tiltölulega. — Tjónið ábyrgist sá, sem vann, og er ábyrgð hans ótakmörkuð sjálfskuldarábyrgð. Venjulega fellur ábyrgðin af slíku tjóni þó á útgerðarmenn samkvæmt ákvæðum siglingalaganna um ábyrgð útgerðarmanna á gjörðum skipstjóra og skipverja, sbr. 13. gr., sem áður hefur verið rætt um. Útgerðarmaður ábyrgist tjónið ekki um sjálfskuld, heldur aðeins með skipi og farmgjaldi, 227. gr. Hinsvegar er krafan trygð með sjóveðrjetti i skipi og farmgjaldi, 236. gr.

Dómstólarnir dæma um sök skipanna og skulu i því efni fara eftir almennum sönnunarreglum. Þá er meta skal sök, skal dómari einkanlega gefa gaum að því, hvort tími var til athugnnar eða ekki, 225. gr. 4.

L.

Aðstoð, björgun, björg- unarlaun.

1. Siglingalögin 1914 gera greinarmun á aðstoð, sem skipi er veitt, og björgun þess. Um aðstoð gilda almennar reglur, bæði um rjett til borgunar fyrir aðstoðina, um upphæð borgunarinnar, ef skylt er að greiða borgun, og um skifting hennar milli þeirra, sem aðstoðuðu. Um björgun gilda aftur á móti ýmsar sjerstakar reglur samkvæmt tíunda kapitula sigl.l., og eru aðalatriði þeirra að bjargendur eiga beint að lögum heimting á björgunarlaunum, að björgunarlaunin eru miklu meiri, heldur en hæfileg vinnulaun og kostnaður mundi vera eftir almennum kaupreglum, og, að ýmsar takmarkanir eru settar samningsfrelsinu um björgun til tryggingar þeim, sem bjargað er. Því verður að ákveða nánar hvað skilur björgun frá aðstoð. Samkvæmt 229. gr. sigl.l. er þá aðeins um björgun að tefla, ef skip hefur farist eða er státt í neyð. Aðalatriðið verður því að telja, að skipið sje ekki sjálfbjarga, þ. e. mundi farast, ef því kæmi ekki hjálp annarsstaðar frá. Hinsvegar er öll hjálp,

sem sjálfbjarga skipi er veitt, þ. e. skipi sem gæti bjargast af eigin ramleik, aðstoð, þó hjálpin varði skipið að öðru leyti miklu. Í einstökum tilfellum er oft mjög erfitt að skera úr því, hvort um björgun er að tesla eða aðstoð, og liggur það undir úrskurð dómstólanna, ef ágreiningur verður milli aðila.

Björgunar skyld er venjulega því aðeins, að mannslíf sjeu í hættu, og skyld er aðeins að bjarga mönnunum, sbr. 201. gr. hl. 25. júní 1869 og 36. gr. sigl.l. Skip, sem váttrygð eru hjá Samábyrgðinni eru skyld til að hjálpa hvert öðru í háska, og eins skipum, sem eru í ábyrgð annara fjelaga, ef þau fjelög hafa gert samning um það við Samábyrgðina, l. 54 30. júlí 1909 12. gr. Ef skip strandar, þá er skyld að bjarga því, sem hægt er, úr landi, l. 2 14. jan. 1876 1. gr., sjá nánar næstu grein.

2. Um björgun mæla sigl.l. aðeins svo fyrir, að lög um skipströnd ákveði, hvers björgunarmenn skuli gæta, einkanlega ef eigandi er ekki viðstaddur eða umboðsmaður hans, 229. gr. 5. Lög þau um skipströnd, sem nú gilda, eru nr. 2 14. janúar 1876.

Hver, sem verður var við, að hafskip sje í hættu, eða að strandað góss reki á land, er skyldur til þess að gera allt, sem í hans valdi stendur til þess að bjarga mönnum og fjármunum, og á hann tafarlaust að skýra hreppstjóra frá óförum þeim, sem orðið hafa eða óttast má, 1. gr. strandl. Ef skipið strandar, á hreppstjóri tafarlaust að skýra lögreglustjóra frá því, 2. gr. Til þess má hafa skyndiboða, og greiðist honum borgun af því, sem bjargað verður. Lögreglustjóri skýrir stjórnarráð-

inu frá skipbroti með fyrstu ferð, og skal þegar í stað fara þangað, sem skipið hefur strandað.

Nú er skipstjóri, eða annar, sem er í hans stað, viðstaddur og má þá enginn undir því yfirsykni, að veita honum hjálp, bjarga neinu á móti vilja hans, sbr. 229. gr. sigl.l. En ef hjálpar er leitað með merki eða á annan hátt, skal hún mót-mælalaust í tje látin. Þó er það enn undir skipstjóra komið, hvort hann vill semja um björgun við einstaka menn eða fela valdsmanninum að sjá um hana, 5. gr. — Sömuleiðis geta eigendur, eða annar umboðsmaður þeirra en skipstjóri, samið um björgun og, hvenær sem er, látið afhenda sjer skip og fjármuni, sem bjargað var, ef þeir ná samkomulagi við bjargendur um björgunarlaun, eða ef lögreglustjóri álitur að nóg sje boðið og nægt veð sett til tryggingar greiðslu björgunarlauna og og kostnaðar, 5. og 7. gr. strandl. — Ef hvorki er skipstjóri, eigendur eða neinn annar, sem hefur umboð til þess að gæta hagsmuna þeirra í þessu efni, þá er lögreglustjóri lögskipaður umboðsmaður þeirra, 7. gr. Ef ríki það, sem hið strandaða skip er frá, á konsúl hjer á landi, er honum að visu heimilt að vera viðstaddur björgunina, ef enginn annar er viðstaddur, sem hefur fult umboð allra hlutaðeigenda, og láta í ljósi álit sitt um ráðstafanir þær, sem kynnu að vera hagfeldar til björgunar, 19. gr., en lögreglustjóri er ekki skyldur að hlýða fyrirmælum hans. Sama rjett, og ekki frekari, hefur umboðsmaður vátryggingarfjelags þess, sem hefur tekið hið strandaða skip eða fjármuni í ábyrgð, 19. gr.

Ef samið hefur verið um björgun, þá fer eftir

þeim samningi um björgunina. En ef björgunar-samningur hefur verið gerður meðan hættan vofði yfir og undir áhrifum hennar, þá má hver aðila, sem er, krefjast þess, að dómur ónýti samninginn eða breyti honum, ef telja verður, að skilmálar hans sjeu ósanngjarnir, 233. gr. sigl.l. Þetta á við, jafnt hvort sem samningurinn er gerður af skipstjóra, útgerðarmanni, eigendum farms eða öðrum. Máli til ónýtingar björgunar-samningi eða breytingar á honum skal vera stefnt til dóms áður en 3 mánuðir sjeu liðnir frá því er samningurinn var gerður, 232. gr. 4 sigl.l.

Þá er skipstjóri er ekki viðstaddur og ekki heldur eigendur eða umboðsmenn þeirra, og eins þá er þeir fela valdsmanninum að sjá um björgunina, þó þeir sjeu viðstaddir, þá á lögreglustjóri að skipa fyrir um hana, 3. og 9. gr. Hann sker úr öllum þrætum, sem risa af framkvæmdunum við björgunina og bókar úrskurðinn í strandbókina, 13. gr.; úrskurðinum má áfrýja til stjórnarráðs og, ef veruleg rjettarþræta ris af skipstrand, t. d. um gildi björgunarsamnings og þýðing hans, þá mega slik mál ganga til dóms og laga, 26. og 27. gr. Hreppstjóri kemur í stað lögreglustjóra, þangað til hann kemur til strandsins sjálfur eða sendir umboðsmann sinn, 3. gr., og ef skip hefur strandað í nánd við vita, er vitaverði gert sjerstaklega að skyldu að aðstoða við björgunina. Til þess að tryggja hag skipbrotsmanna, er svo fyrirmælt í 28. gr. strandl., að enginn embættismaður, sem á að gæta hags skipbrotsmanna, megí í sínu umdæmi eiga hlut í nokkrum björgunarsamningi, eða þiggja gjafir eða þóknun af skipbrotsmönnum, bjargend-

um eða öðrum hlutaðeigendum, að launum fyrir frammistöðu sína í strandmálum. Þeir mega ekki heldur eiga þátt í öðrum fyrirtækjum einstakra manna, sem eru í sambandi við strandið, svo að þeir verði grunaðir um hlutdrægni, eða kaupa á uppboði fjármuni frá strandinu.

Lögreglustjóri á jafnan sjálfur að vera viðstaddur meðan á björguninni stendur og bóka alt sem gerist; geti hann ekki farið sjálfur vegna sjúkleika eða embættisanna, þá skal hann senda mann í umboði sínu og ábyrgist hann það, sem umboðsmaðurinn gerir, 3. gr. strandl. Lögreglustjóri og hreppstjóri geta kvatt sjer til aðstoðar við björgunina alla verkfæra alþýðumenn, og eru þeir þá skyldir að koma; húsbóndi er skyldur að ljá hjú sitt, þegar hann er kvaddur til þess. Ennfremur getur lögreglustjóri krafist þess, að þeir, sem eiga báta festar, kaðla eða önnur áhöld, sem á þarf að halda við björgunina, láti þau af hendi, 6. gr. Lögreglustjóri getur enn heimtað, að látin sjeu í tje hús einstakra manna, sem eru auð eða þeir mega án vera og ekki geta skemst við það, að hinir strönduðu munir eru geymdir þar, 9. gr. — Lögreglustjóri á fyrst og fremst að sjá um björgun á mönnum þeim, sem eru á skipinu. Ef skipbrotsmenn geta ekki sjálfir útvegað sjer húsnæði gegn sanngjörnu verði, mat og aðrar nauðsynjar, þá skal valdsmaður hlutast til um, að þeim verði komið fyrir og útvegað það, sem þeir þurfa, og kveður hann á um verðið. Valdsmaður sjer um greftrun dáiinna skipverja. Svo skal og valdsmaður sjá um, að skipbrotsmönnum veitist fararbeiðni heimleiðis, ef þeir hafa ekki sjálfir fararbeiðna. Geti

skipsbrotsmenn ekki þegar komist heim, annaðhvort vegna árstíma eða fyrir aðrar sakir, og þar er ekki í nánd umboðsmaður þeirrar þjóðar, sem þeir eru frá, nje nokkur sá, sem geti tekið þá að sjer, þá á lögreglustjóri að sjá um, að þeim verði komið fyrir í bráð. Ef það, sem bjargað er, hrekkur ekki fyrir öllum kostnaði, má greiða það, sem á vantar, úr landssjóði til bráðabirgða gegn endurgjaldi frá rjettum hlutaðeigendum, 10. gr. — Þvi næst á lögreglustjóri að sjá um, að fjármunum sje bjargað svo fljótt sem verða má og á þann hátt, sem best hentar eftir atvikum. Sjeu líkur til þess, að skipinu verði komið af grunni og það gert sjófært, skal valdsmaður og bjargendur kosta kapps um, að svo megi verða. Verði þessu ekki við komið, skal fyrst og fremst bjarga öllum skips-skjölum og varðveita þau. Af fjármunum skal einkum fyrst bjarga því sem mest er um vert. Muni þá, sem bjargað verður, skal flytja þangað, er eigi sje hætt við, að þá taki út. Ef hægt er að fá hús, skulu munirnir geymdir í húsi. Ef ekki er hægt að fá hús, skal setja áreiðanlegan vörð, til þess að því verði ekki stolið eða skemt, 9. gr. Ekki má hætta við björgunina fyr en búið er að spyrja alla, sem hlut eiga að máli, hvort þeir viti af nokkru, sem óbjargað sje, og bjargendur geta heldur ekki fundið neitt sjálfir, 12. gr. Lögreglustjóri skal hafa svo nákvæmt eftirlit, sem hægt er, með björguninni, og strax ransaka, ef eitthvað hverfur, glatast eða sætir illri meðferð, 11. gr.

Lögreglustjóri á því næst að gera allar þær ráðstafanir, sem þörf er á, til þess að uppbod verði haldið á hinum björguðu fjármunum, 18. gr. Ef

hætt er við, að fjármunirnir skemmist, ef þeir eru geymdir, eða líkindi eru til þess, að þeir annara hluta vegna falli mjög í verði, eða geymslan hafi svo mikinn kostnað í för með sjer, að það sje óhagur fyrir hlutaðeigendur, að fjármunirnir sjeu geymdir, þá má selja þessa fjármuni strax við aukauppboð. Ennfremur má selja strax við aukauppboð nokkuð af því, sem bjargað er, til þess að útvega það fje, sem nauðsynlegt er til útgjalda, sem ekki verður frestað, ef ekki fæst fje að láni eða aðeins með svo miklum afarkostum, að öllum hlutaðeigendum sje það meiri hagur, að fje verði útvegað með slíku uppboði. Til uppboðs þessa skal helst taka þær vörur, sem mestur kostnaður yrði að geyma. Þegar björguninni er lokið til fulls, á svo að selja allt það, sem bjargað var, á uppboði, 17. gr. Þó verður ekkert uppboð haldið, ef skipstjóri eða sá, sem sannar fyllilega eignarheimild sína, krefst þess, að sjer sje fengið hið bjargaða í hendur og setur veð fyrir kostnaði og björgunarlaunum, 17. gr. sbr. 5. gr. Þá er skipsflak hefur legið á strandstaðnum eitt ár, má lögreglustjóri þó láta selja flakið á uppboði, hvort sem eiganda þykir betur eða ver, sjá nánar l. 18 2. nóv. 1914. — Lögreglustjóri má ekki selja þær vörur, sem hættulegar eru fyrir heilsu manna, ef nýttar eru, og vörur, sem skaðlegar eru fyrir heilsu manna, má aðeins selja með sjerstökum skilmálum, sjá nánar 14. gr. strandl. Ef grunur er um, að næm sótt flytjist til landsins með skipbrotsmönnum eða strönduðum fjármunum, á lögreglustjóri að sjá um, að l. 34 6. nóv. 1902 um varnir gegn því, að næmir sjúkdómar berist til landsins,

sje fylgt, 15. gr. strandl. Ef tollskyldar vörur eru meðal þess, sem bjargað var, á lögreglustjóri að sjá um, að tollur greiðist af þeim, 16. gr. Tollinn á að taka af uppboðsandvirði hvernar vöru sjer í lagi. Ef áfengi er í strönduðu skipi, þá má flytja það út úr landinu aftur, en ekki selja hjer á landi eða hagnýta, nema það sje gert óhæft til drykkjar, sjá nánar 6. gr.l. 44 30. júlí 1909. — Ef hið strandaða skip er skrásett islenskt skip, á eigandinn að sjá um, að hlutaðeigandi skrásetningarskrifstofu sje skýrt frá strandinu, l. 31 13. des. 1895 16. gr. —

Lögreglustjóri á að rita nákvæma skýrslu um strandið og björgunina í strandbók. Undir strandbókina skrifar, auk lögreglustjóra, skipstjóri, hreppstjóri og tveir hinir helstu af bjargendum. Ef lögreglustjóri og skipstjóri eða sá, sem er fyrir hans hönd, geta ekki skilið hvor annan, skal ennfremur, ef því verður viðkomið, hafi tvo löglega votta, sem skilja mál þeirra, og skulu þeir vera túlkar og undirskrifa bókina ásamt hinum, 11.—12. gr. Handa lögreglustjórum og hreppstjórum, sem ekki skilja mál strandmanna, eru ennfremur prentuð eyðublöð á ýmsum málum, með spurningum, sem strandmenn svara skriflega.

Jafnskjótt sem uppboð er haldið á því, sem bjargað er, skal lögreglustjóri þegar semja reikning um strandið og leggja hann fram í aukarjetti, svo að hlutaðeigendur eigi kost á að segja álit sitt um hann. Síðan skal hann tafarlaust — og áður en uppboðsandvirðið er greitt — senda stjórnarráðinu reikninginn með fylgiskjölum til endurskoðunar og úrskurðar; ennfremur á hann að senda ásamt reikningnum eftirrit af sölubókinni, sjóferðapróf-

inu og strandbókinni, og loks skipsskjöl þau, sem hjargast hafa. Stjórnarráðið sendir reikninginn endurskoðaðan til konsúls þess ríkis, sem skipið er frá, ef hann er nokkur hjer á landi, eða útgerðarmanninum eða öðrum, sem eftir löglega gjörðum sjóttjónsreikningi eru rjettir hlutaðeigendur, ef þeir eiga heima hjer á landi eða í Danmörku. Stjórnarráðið setur lögreglustjóra frest til þess að gera skil samkvæmt reikningnum, 20. gr. strandl. Uppboðsverðið er síðan greitt rjettum eigendum eða umboðsmanni þeirra að frádregnum kostnaði. Ef ekki verður sjeð, hver er eigandi strandaðra fjármuna, og enginn gefur sig fram, sem sannar fyllilega heimildir sínar til þeirra, þá á stjórnarráðið þegar að birta strandið í Lögbirtingablaðinu og skora á eigendur að segja til sin innan árs og dags (eitt ár og sex vikur) frá síðustu (3.) auglýsingu, sanna heimildir sínar og taka við andvirðinu gegn því að borga kostnaðinn, 22. gr. Nú gefur einhver sig fram, sem sannar fyllilega eignarrjett sinn, og er honum þá greitt andvirði hins strandaða að frádregnum kostnaði. En ef hann getur ekki sannað eignarrjett sinn fyllilega, má að jafnaði ekki fá honum andvirðið fyr en eftir ár og dag; en að þeim tíma liðnum getur stjórnarráðið ákveðið, að greiða skuli honum andvirði hinna björguðu fjármuna, 23. gr. Fjármunir, sem enginn helgar sjer innan árs og dags, renna í landssjóð; en ef ástæða þykir til þess að greiða aftur fje þetta úr landsjóði, þá leggur konungur úrskurð á málið, 24. gr.

Ef maður hittir mannlaust skip eða skipsflak úti á sjó, á hann að flytja það til lands og segja hreppstjóra til, ef hann getur; fer

þá um björgun á því og sölu, sem að framan er sagt um björgun á strönduðum fjármunum, 25. gr. strandl. Þá er strandlögin voru sett, var gert ráð fyrir því, að ekki væru tök á öðru en að hleypa skipinu á land þar sem næst væri. En það leiðir af eðli málsins og m. a. af 9. strandl., að ef hægt er á að flytja skipið til hafnar og bjarga því frá strandi. Ef ekki er hægt að flytja skipið til lands, á að bjarga úr því því, sem hægt er. — Svipaðar reglur þessum verða að gilda um björgun á skipi með mönnum á sjó úti, að svo miklu leyti sem þeim verður við komið.

3. Björgunarlaun. Um borgun fyrir aðstoð fer eftir almennum reglum. Um borgun fyrir björgun eru sjerstök ákvæði í 10. kap. sigl.l. 1914. Þau ákvæði taka til hvers kyns björgunar, jafnt á sjó sem úr landi, á opnu hafi sem á hafsbotni.

Rjett á björgunarlaunum á hver sá, sem bjargar skipi, sem farist hefur eða er statt í neyð, eða góssi sem á því er, eða nokkru af því skipi eða góssi því, sem í því var, og hver sem veitir að björguninni, 229. gr., t. d. með því að lána báta, hesta, kaðla o. s. frv., eða með því að geyma eða gæta þess, sem bjargað var. Sá sem bjargar mönnum af skipinu, meðan það var statt í neyð þeirri, sem var tilefni til björgunarinnar, eða veitir að björgun mannanna, á rjett á hluta úr björgunarlaununum, 229. gr. Ef skipshöfn þess skips, sem statt er í neyð, hjálpar til við björgunina, þá á hún rjett á hæfilegri þóknun fyrir aðstoðina, 96. gr. 2, en sú þóknun verður ekki ákveðin eftir sömu reglum sem björgunarlaunin. Björgunarlauna má

krefja jafnt þótt það skip, sem bjargaði, sje eign sama manns sem hitt, sem bjargað var, 229. gr. 3. Þetta skiftir eiganda máli, ef skipið, svo sem alment er, er vátrygt, því að vátryggjandi á þá að greiða honum björgunarlaunin. Ef bæði skipin eru vátrygð hjá Samábyrgðinni, þá skal þó ekki ákveða björgunina eftir venjulegum björgunarreglum, heldur miða hana við kostnað þann og fjárljón sem hjálpin hefur bakað þeim, sem veitti, l. 54 30. júlí 1909 12. gr., og gildir það einnig þótt ekki sje sami eigandi beggja skipanna. Ef maður tekst á hendur leiðsögu skips, t. d. hafnsögumaður, eða tekst á hendur að draga það eða veita því aðstoð á annan líkan hátt, og skipinu hlekkist síðan á, þá á sá maður aðeins rjett á björgunarlaunum að því leyti, sem talið verður, að aðstoð sú, sem hann veitti, hafi farið fram úr því, sem honum bar skylda til samkvæmt því, sem honum bar af hendi að inna, 229. gr. 4. Sá sem tekst á hendur björgun gegn skýru og rjettmætu banni þess, sem hefur stjórn skipsins á hendi, á ekki rjett á neinum björgunarlaunum, 229. gr. 2. Nú kemur það í ljós, að björgunarmaður var sjálfur sök í neyð þeirri, sem var tilefni björgunarinnar, eða hefur orðið sekur um þjófnað, hilming eða aðra sviksamlega meðferð á munum þeim, sem bjargað var, og má dómarrinn þá færa niður björgunarlaun þess manns eða svifta hann björgunarlaunum með öllu, 236. gr. síðast.

Upphæð björgunarlauna fer eftir samningi aðila, ef þeir geta orðið á eitt sáttir, 229. gr. 5. Þó má hver aðila, sem er, krefjast þess, að dómur ónýti samning um björgunarlaun ávalt, þá er telja

verður, að hann sje bersýnilega ósanngjarn að til-
tölu við hjálp þá, sem veitt var, 232. gr. Dómur-
inn má þá færa björgunarlaunin niður eftir álitum.
Máli til ónýtingar björgunarsamnings eða breyt-
ingar á honum, skal vera stefnt til dóms áður en
3 mánuðir sjeu liðnir frá því er samningurinn var
gerður, 232. gr. 4. — Nú verða málsaðilar
ekki á eitt sáttir um, hve mikil björgunar-
launin skulu vera, og sker þá dómur úr, 229. gr. 5.
Frá fornu fari hafa björgunarlaun verið ákveðin
miklu hærri en sem svarar vinnulaunum og borg-
un fyrir kostnað, og er vafalaust að siglingalögin
hafa ætlast til að það hjeldist, enda er það á góð-
um rökum byggt. Þá er skip er ósjálfbjarga, er
annarsveggar full nauðsyn að kvetja menn sem mest
til björgunar með voninni um rifleg verðlaun fyrir
björgunina, og hinsvegar er eiganda (eða vátryggj-
anda) hagur að björguninni, jafnvel þótt launin
sjeu allhá, því að eftir því, sem á stendur, mundi
skipið hafa týnst með öllu, ef því hefði ekki verið
bjargað. En björgunarlaun mega aldrei vera hærri
en verðmæti þess, sem bjargað var, að meðtöldu
flutningsgjaldi fyrir farm og farþega, en að frá-
dregnum tolli og öðrum opinberum gjöldum, svo
og kostnaði við geymslu, virðingargjörð og sölu,
231. gr. Siglingalögin gefa dómstólunum leiðbein-
ingar um það, hvers skuli gætt, þá er björgunarlaun
eru ákveðin, í 230. gr. Fyrst og fremst skal
þessa gætt: a) að hve miklu leyti björgunin tókst,
b) verklagni þeirrar og atorku, sem björgunarmenn
unnu með að björguninni, og tíma þess og fyrirhafn-
ar, sem til hennar var varið, c) hættu þeirrar, sem
skipið, sem bjargað var, var statt í, skipshöfn þess,

farþegar eða góss, d) hættu þeirrar, sem björgunarmönnum og eign þeirra var stofnað í, e) áhættu björgunarmanna að verða skaðabótaskyldir gagnvart þriðja manni eða biða tjón á annan hátt, f) skaða þess, sem björgunarmenn hafa beðið á lífi, heilsu eða fjármunum, fjártjóns þess eða tilkostnaðar, sem þeir hafa haft, og verðmætis björgunartækja þeirra, sem notuð voru, og g) þess, hvort skipið, sem bjargaði, var sjerstaklega útbúið til björgunar. Þar næst skal tekið tillit til verðmætis þess, sem bjargað var. — Í björgunarlauninum felst einnig þóknun fyrir að flytja það, sem bjargað var, á tryggan stað, svo og þóknun fyrir lán á skipum og áhöldum, sem höfð voru til þess, 231. gr. 2.

Um *skifting björgunarlauna* milli björgunarmanna fer eftir samkomulagi þeirra, ef þeir geta orðið á eitt sáttir. Greini þá á um skiftinguna, þá má skjóta málinu til dómstólanna, og skera þeir úr. Við skiftinguna skulu dómstólarnir gæta sömu atvika, sem um ákvörðun þess, hve mikil björgunarlaunin skuli vera. Hlutur hvers björgunarmanns skal því fara eftir verklægni þeirri og atorku, sem hann vann með að björguninni, og tíma þeim og fyrirhöfn, sem hann varði til hennar, ennfremur hættu þeirri, sem hann stofnaði sjer í eða eignum sínum, áhætta hans að verða skaðabótaskyldur gagnvart þriðja manni eða biða tjón á annan hátt, skaða þess, sem hann hefur beðið á lífi, heilsu eða fjármunum, fjártjóni þess og tilkostnaðar, sem hann hefur haft, og verðmætis björgunartækja þeirra, sem notuð voru, sbr. 230. gr. Um skiftingu björgunarlauna, þá er skip bjargar ein-

hverju á terð, eru ítarleg ákvæði í 233. gr. sigl.l. Í því tilfelli á fyrst af björgunarlaununum að bæta það tjón, sem við björgunina varð á skipinu eða farmi þess; næst eftir fá útgerðarmenn tvo þriðjunga björgunarlauna, ef það skip sem bjargaði var gufuskip, en helming, ef það var seglskip. Afganginum skal skift til helminga milli skipstjóra, sem fær annan helminginn, og skipshafnar, sem fær hinn helminginn. Hluta skipshafnar skal skift milli allra skipverja, stýrimanna, vjelamanna, matreiðslumanna, þjóna, háseta o. s. frv., að rjettri til- tölu við kaup hvers þeirra á skipinu. Samningur eða ákvæði í ráðningarsamningi skipverja þess efnis, að skipverji skuli hafa minni hluta af björgunar- launum, en ákveðið er í 233. gr. sigl.l., er ógildur, nema skipið sje sjerstaklega útbúið til björgunar- starfa (björgunarskip) eða samið hafi verið um eitthvert tiltekið björgunarstarf, 233. gr.

Björgunarlaun skal greiða »af því sem bjargað var«, 229. gr., og missa björgunar- menn því allra björgunarlauna, ef ekkert bjargast, eða það, sem bjargaðist, ferst síðan. Eins geta björgunarlaun aldrei orðið hærri en verðmæti þess, sem bjargaðist, 231. gr. Hinsvegar eiga björgun- armenn sjerstaklega sterka tryggingu í því, sem bjargað var. Þeir eiga sjóveðrjett í björguðu skipi og farmgjaldi samkv. 236. gr. 1 og farmi samkv. 244. gr. 1. Ennfremur geta þeir látið fógeta banna, að skip, sem bjargað var, eða góss sje flutt burt af björgunarstaðnum, áður en þeim eru greidd að fullu björgunarlaunin eða trygging sett fyrir greiðslu þeirra, 234. gr.

M.

Sjólán.

Sjólán (boðmerí) er lán, sem skipstjórinn tekur, þá er skipið er í neyð, til framhalds ferðinni, gegn veði í skipi, farmgjaldi eða farmi. Um þessi sjólán er 7. kapítuli sigl.l. 1914.

Skipstjóri einn getur tekið boðmerilán, en ekki útgerðarmaður eða aðrir hlutaðeigendur. Lán sem útgerðarmaður eða aðrir en skipstjóri taka, eru almenn lán. Sjólán er lánið ennfremur því aðeins, að peningar sjeu teknir að láni. Þá verður skipið að vera í neyð og lánið tekið til framhalds ferðinni eða til bjargar farminum eða til að koma honum áleiðis. Skilyrði þessi eru talin í 179. gr. sigl.l. Áður en skipstjóri tekur sjólán, skal hann gera skýra grein fyrir þeim atvikum, sem neyddu hann til lántökunnar, og láta fara fram skoðunar- og matsgerð, ef hann getur komið því við, en annars fá yfirlýsingu konsúls eða annara yfirvalda, 181. gr. Þá er sjólán er tekið, skal gera um það brjef. Brjefið er því aðeins löglegt sjólánsbrjef, að i því standi 1) nafnið sjólánsbrjef, eða önnur orð, sem skýra frá, að samningarnir sje gerðir um sjólán, 2) nafn lánveitanda,

3) stærð veðskuldarinnar (lánsfje og tilgjöf [»premia«), 4) tilgreining hinna veðbundnu hluta, 5) nafn skipsins, 6) tilgreining ferðarinnar, sem lánið er tekið til (sjólánsferðin) og 7) nafn skipstjóra undirskrifað og tiltekinn staður og dagur, 182. gr. Af sjólánsbrjefi skal gera fleiri eintök en eitt ef lán-takandi æskir þess; öll skulu eintökin vera samhljóða, og skal það tekið fram, hve mörg eintök voru gerð, 183. gr. 1. Sjólánsbrjefið er skuldabryf og viðskiftabryf og gilda því um það almennar reglur um viðskiftabryf, svo að skuldari týnir að jafnaði mótbárum, sem hann kann að hafa gegn skuldinni, ef það er framselt og mótbárunnar ekki getið í brjefinu eða sjerstaklega við framsalið. Þó týnist ekki sú mótbára gegn sjólánsbrjefi, að lög-mæt skilyrði hafi ekki verið fyrir sjólántöku, 183. gr. 2. Þegar gjalddagi er kominn, má krefjast skuldarinnar eftir einu eintaki sjólánsbrjefsins, gegn því að selja það eintak af hendi með áritaðri kvittun. Ef fleiri en einn handhafi segir til sín og krefjast greiðslu, þá skal engum þeirra greiða, en skipstjóri skal fela greiðslufjeð í tryggja geymslu og skýra aðilum frá því. Fyrir gjalddaga má skipstjóri ekki greiða sjólán, nem öll eintök sjólánsbrjefins komi fram, 188. gr.

Til tryggingar sjóláni veðsetur skipstjóri lánveitanda skip, farmgjald og farm, alt þrent, eitt eða fleira, 179. og 180. gr. Ef tekið er lán til greiðslu á kostnaði af farminum einum, þá má veðsetja farminn sjerstaklega, en fyrir öðrum kostnaði má ekki veðsetja farminn nema ásamt skipi og farmgjaldi. Ef skip og farmur er veðsett, saman, þá er farmgjaldið einnig talið til veðsins, en

annars aðeins þá er það er sjerstaklega tekið til, 180. gr. 1. Ef eitthvað af þessum fjármunum er veðsett fyrir tilkostnaði sem ekki snertir það sjálft, og lánveitandi leitar sjer lúkningar í þeim fjármunum, þá má eigandi þeirra ganga að þeim fjármunum, sem kostnaðurinn varð á, og hefur sama aðgang að þeim sem hann hefði sjólánsveð í þeim, 180. gr. 2. — Lánveitandi á aðeins aðgang að hinum veðsettu fjármunum en ekki að neinum manni sem sjálfskuldarmanni, en hinsvegar á hann sjóveðrjett í veðinu, 179. gr. Sjóttjónsframlög skulu greidd af hinum veðsettu fjármunum, án þess að sjólánið minki við það, en sjólánveitandi ber hallann, ef fjármunirnir endast af því ekki til þess að greiða skuldina, 184. gr.

Skipstjóri er skyldur að annast um varðveislu og björgun hinna veðsettu fjármuna. Hann skal ekki nema í ítrustu nauðsyn hafast neitt það að, sem stofnað geti þeim í annan nje meiri háska en þann, sem lánveitandi gat búist við eftir veðbrjefinu. Verði skipstjóra eitthvað á í þessu, þá ábyrgist hann skaða þann, sem af hlýst. Breyti skipstjóri að nauðsynjalausu ferð þeirri, sem sjólánsbrjefið tók til, og án þess að hagsmunir lánveitanda krefji breytingarinnar, eða hann vikur af rjettri leið og það er ekki gert til þess að bjarga mönnum úr sjávarháska, eða hann stofnar hinum veðsettu fjármunum í nýja hættu eftir að ferðinni er lokið, og reynast þeir eftir það ónógir til greiðslu sjólánsins, þá ábyrgist skipstjóri það sem sjálfsskuld, sem á skortir, nema það sannist, að skaðinn hefði hlotist, þótt skipstjóri hefði gætt alls þess, sem honum var skylt, 185. gr.

Sjólán skal greiða á þeim stað, þar sem sjólánsferðin er á enda samkvæmt samningnum; ef ferðin endar áður en skipið kemur á ætlunarstað þann, sem sjólánsbrjefið tók til, þá skal lánið greiðast á þeim stað, 186. gr. Gjalddagi sjóláns er sjöunda daginn eftir að skipið kom á ætlunarstaðinn, og eru engir frestdagar á greiðslunni. Endi ferðin annarstaðar en á ætlunarstað, þá er gjalddagi sjöunda daginn eftir að ferðinni er lokið, 186. gr. Ef algjörlega er hætt við ferðina, þá er lánið þegar komið í gjalddaga, og skal lántakandi þá greiða 5% í vexti af höfuðstólnum og 3% í ómakslaun í stað tilgjafar (»premiu«), 191. gr. Annars greiði lántakandi í gjalddaga auk höfuðstóls umsamda vexti og tilgjöf að fullu. Greiði lántakandi ekki skuldina í gjalddaga, þó hennar sje krafist, þá má lánveitandi heimta 6% vexti bæði af höfuðstól og tilgjöf frá þeim tíma til þess greitt er, 187. gr. 1. Ef tilgjöf er talin eftir tímalengd, skal timinn aðeins talinn til gjalddaga, 187. gr. 2, þó síðar sje greitt. — Lántakandi er ekki skyldur að greiða skuldina, nema honum sje afhent sjólánsbrjefið með áritaðri kvittun. Ef brjefið er ekki við, þá er greiða skal, þá má skipstjóri fela fjeð í örugga geymslu og leysa með því veðið, 189. gr. Um það, ef komið er með fleiri eintök af sjólánsbrjefi en eitt, er áður rætt.

Þegar er skipið er komið á ætlunarstað sinn, sem sjólánsbrjefið tekur til, eða þegar fullráðið er, að ferðin skuli enda á öðrum stað, getur kröfuhafi látið leggja löghald á hina veðsettu fjármuni, þótt skuldin sje ekki enn komin í gjalddaga. Ekki er þörf á að reka löghaldsmál til staðfestingar lög-

haldinu, en löghaldið er ónýtt 8 dögum eftir gjald-
daga, 190. gr. 1. — Þá er skuldin er komin í gjald-
daga og er ekki greidd, þá er kröfuhafa þegar
heimilt að láta gera fjárnám í veðfjenu, án dóms og
laga, til lúkningar skuldinni, og selja síðan á op-
beru uppboði. Þá er ætla má að veðsettur farm-
ur skemmist, ef hann er geymdur lengi, má beið-
ast úrskurðar fógeta um það, að halda skuli upp-
boðið sem fyrst. Þó má ekki boða það með skemmri
fyrirvara en eins dags. Nú er sjólánsbrjefinu mótmælt við fjárnámsgjörðina og því haldið fram, að það sje falsað, eða lögmæti kröfunnar er mótmælt, eða annar maður heldur því fram, að hann hafi löglegra tilkall til veðsins, og getur þá dómari synjað um fjárnámsgjörðina, nema lánveitandi setji tryggingu fyrir henni, 190. gr.

N.

Sjóváttrygging.

1. **Sjóváttrygging** er aðallega með tvennu móti. Stundum gera menn fjelag með sjer til váttryggingar, svo að hver fjelagsmaður á að greiða tiltölulegan hluta af því tjóni, sem hlýst á fjármunum þeim, sem eru í fjelaginu, af þeim orsökum, sem til eru teknar og með þeim atvikum, sem fjelagssamningurinn greinir (*gagnkvæm váttrygging*). Hins vegar er *iðgjaldaváttrygging*, þar sem annar aðili, einn maður eða fjelag, tekst á hendur ábyrgð á sjótjóni gegn tilteknu gjaldi. Mismunur þessara váttryggingartegunda er auðsær. Fjelagsmaður er skyldur að taka þátt í því tjóni, sem verður, hvort sem það er mikið eða lítið; váttryggjendur eru fjelagsmenn allir saman. Í iðgjaldaváttryggingu greiðir hver váttryggingartaki aðeins iðgjaldið, þótt iðgjöldin öll hrökkvi hvergi nærri til að greiða tjón sem verður, og er á hinn bóginn skyldur að greiða iðgjaldið að fullu, þótt ekkert tjón hljótist. Á síðari tímum hverfur þó þessi mismunur meir og meir sjónum. Gagnkvæmu váttryggingarfjelögin taka upp form iðgjaldaváttryggingarinnar, og gjalda fjelagsmenn á-

kveðin »iðgjöld«, sem reiknuð eru eftir sömu reglum sem iðgjöld iðgjaldavátryggingarinnar. Og iðgjaldavátryggjendur láta vátryggingartaka taka þátt í í hagsmunum vátryggingarinnar með endurgreiðslu iðgjalda í ýmsu formi (»Bonus«). Samábyrgð Íslands á fiskiskipum er gagnkvæmt vátryggingarfjelag, sem starfar með iðgjaldaformi, sjá l. 54 30. júlí 1909. Sama er um önnur vátryggingarfjelog hjer á landi.

Um sjóvátrygging eru lög nr. 17 2. nóv. 1914. Þau lög eru að mestu aðeins skýringarlög og koma þá aðeins til greina, er ekki er öðruvísi um samið. Þess verður vel að gæta, því að í reglugjörðum, vátryggingarskirteinum og almennum og sjerstökum vátryggingarskilmálum vátryggjanda er venjulega mjög ítarlega ákveðið um rjettindi og skyldur samkvæmt samningnum, og gildir þá það, þó lögin mæli öðruvísi fyrir.

Sjóvátrygging mega ekki hjer á landi reka aðrir en vátryggingarfjelög, sem stofnuð eru með sjerstökum lögum, fjelög, sem rekið höfðu vátryggingarstarfsemi hjer á landi í full 2 ár 1. jan. 1914, og svo hlutafjelög og gagnkvæm vátryggingarfjelog, sem viðurkend eru af stjórnarráðinu, l. 62 22. nóv. 1913.

2. Vátryggingarsamningur er ekki bundinn neinu formi, en vátryggjandi er skyldur að fá vátryggingartaka skriflega viðurkenningu fyrir vátryggingunni (vátryggingarsírteini), ef hann æskir þess, 3. gr. l. 1914. — Vátryggja má fyrir sína hönd og annara og án þess að tiltaka neitt um það, fyrir hvers hönd vátrygt er, t. d. »fyrir hönd þess, sem í hlut á«. Ef maður tekur

vátrygging fyrir hönd annars manns án umboðs hans, þá skal vátryggingartaki geta þess berum orðum, að hann hafi ekki umboð til vátryggingartökunnar; vanræki hann þetta, þá er vátryggingin ógild, jafnvel þótt sá sem vátryggja átti fyrir (vátrygður), samþykki hana síðar, en vátryggjandi á heimting á iðgjaldinu engu að síður, 2. gr.

Vátryggja má hverja þá lögmæta hagsmuni, sem virða má til peninga og velta á því, að skip eða farmur, sem lagður er í hættu á sjó, týnist ekki eða rýrni af þeirri hættu, 1. gr. 1, t. d. skipið, farmgjaldið, skipsútbúnað, farminn, væntanlegan verslunarhagnað og umboðslaun af vörunum, sjólánskröfur, sjótjónsframlög og aðrar kröfur, sem fullnægja skal með skipi, farmgjaldi eða farmi, 1. gr. 2. Ennfremur má vátryggjandi vátryggja áhættu þá, sem hann tekst á hendur (endurtrygging, »reassurance«). — Enga hagsmuni má vátryggja hærra verði en sannvirði þeirra nemur (rjett vátryggingarverð þeirra), 4. gr. Ef maður vátryggir í sviksamlegum tilgangi eitthvað til meiri skaðabóta en vátryggingarverð þess nemur (oftrygging), þá er sá vátryggingarsamningur ógildur eða þeir samningar allir, ef fleiri en einn samningur er gerður um trygginguna (tvítrygging), 5. gr. Ef maður oftryggir eftir bestu vitund, þá er samningurinn lögmætur, en ekki fram úr vátryggingarverðinu, 6. gr. 1. Ef maður tvítryggir eftir bestu vitund og allar vátryggingarnar eru teknar sama dag, þá ábyrgist hver vátryggjandi svo mikinn hluta af vátryggingarverði hins vátrygða, sem vátryggingarfjárhæð hans er mikill hluti af öllum hinum teknu vátryggingar-

fjárhæðum samantöldum. Ef váttryggingarnar voru ekki teknar sama dag, þá heldur yngri váttryggingin gildi sinu aðeins að svo miklum hluta, sem váttryggingarverð hins váttrygðs er meira en hin eldri váttrygging nam, 6. gr. 2. Í nokkru tilfelli heldur þó yngri váttryggingin fullu gildi, sjá 6. gr. 1. 1914. — Ef váttrygging ónýttist að nokkru eða öllu samkvæmt framansögðu, þá á váttryggjandi þó rjett á iðgjaldinu, nema honum hafi verið kunnugt, þá er hann tókst á hendur váttrygginguna, um þau atvik sem ónýttu hana, 7. gr.

3. Skyldur váttrygðs. Þá er váttrygt er, er váttrygðum skylt að skýra nákvæmlega og rjett frá öllum atvikum, sem honum eru kunn og máli geta skift, þá er meta skal þá áhættu, sem váttryggjandi tekst á hendur, og ákveða skilmála váttryggingarinnar, 12. gr. Ef váttrygður tekur ekki sjálfur váttrygginguna, þá ber váttryggingartaka að gæta þessarar skyldu, og sama skylda hvílir á hverjum meðalgöngumanni, sem aðstoðar við samningagerðina eða stuðlar að því, að samningar komist á. Ef vanrækt er að segja til um eitthvað, sem segja skal til um samkvæmt framansögðu, eða sagt rangt til um það, þá er samningurinn venjulega ógildur, sjá nánar 13. og 14. gr. Þó heldur samningurinn venjulega gildi, ef það, sem rangt var sagt til um, snertir aðeins nokkurn hluta hinna váttrygðu fjármuna, að því er til þeirra fjármuna tekur, sjá nánar 15. gr. — Þá er váttrygður veit, að tjón, sem váttryggjandi á að bæta, hefur orðið á hinum váttrygðu hagsmunum, skal hann skýra váttryggjanda frá tjóninu, og beiðast fyrirskipana hans um þær ráðstafanir sem gera skal

til bjargar og verndar hinum trygðu hagsmunum og til að hindra, að meira tjón hljóti; þangað til váttrygður fær slíkar fyrirskipanir frá váttryggjanda, er hann sjálfur skyldur að aðhafast í þessu það, sem þörf krefur. Vanræki váttrygður þessa skyldu sína, þá ábyrgist hann það tjón, sem af hlýst, 16. gr. — Ef tjónið er þess eðlis, að váttrygður á skaðabótakröfu á hendur þriðjamanni fyrir það, þá eignast váttryggjandi þá skaðabótakröfu, jafnskjótt og hann greiðir váttrygðum bætur fyrir tjónið, 10. gr., en váttrygður er skyldur að gera þær ráðstafanir viðvikjandi þessari skaðabótakröfu, sem þörf er á eftir atvikum þangað til váttryggjandi getur sjálfur sjeð fyrir hagsmunum sínum í því efni, 17. gr. Vanræki váttrygður þetta, þá ábyrgist hann það tjón, sem álitíð verður að váttryggjandi hafi beðið við það.

Aðalskylda váttrygðs er að greiða *iðgjaldið*. Um *iðgjaldið* fer eftir samningi aðila. Það skal greiða gegn afhendingu váttryggingarskirteinis, jafnskjótt sem samningurinn er fullgerður, nema öðruvisi sje um samið, 18. gr.

4. Skyldur váttryggjanda. Váttryggjandi ábyrgist afleiðingarnar af hverri þeirri hættu, sem hinir váttrygðu hagsmunir eru lagðir í á váttryggingartímanum og váttrygður er ekki valdur að að sjálfur, nema einhver háski hafi verið sjerstaklega undanskilinn; það leysir váttryggjanda ekki undan ábyrgð, þótt skipstjóri hafi verið valdur að tjóninu eða skipverjar, 19. gr. sbr. undantekningar í 20. gr. Þetta er aðeins almenn regla og verður í hverju falli vel að aðgæta ákvæði samningsins, sem oft vikja frá almennum reglunni í ýmsum atriðum. — Váttryggjandi ábyrgist ekki einungis

tjón, sem hlaust beinlínis af háskanum, heldur einnig það, sem lagt var í sölurnar eftir bestu vitund til að forðast háska, og kostnað þann, sem af því hlaust, svo og það, sem varið og var til bjargar og verndar váttrygðum hagsmunum og til að forða meira tjóni, eftir að slys bar að, 23. gr.

Algert tjón er það talið 1) ef váttrygt skip eða góss ferst með öllu, eða er gert upptækt, eða skemmist svo, að það má telja ónýtt til þess, sem það var ætlað til, 2) ef váttrygt er farmgjald og þess missir með öllu, 3) ef verslunararður er váttrygður eða umboðslaun, og farmurinn kemst ekki þangað, sem hann átti að fara, og 4) ef váttrygð eru sjótjónsframlög eða sjólán og veðið, sem fyrir er, ferst með öllu eða ekkert fæst af því til lúkn-ingar framlögunum eða láninu, 27. gr. Ef algert tjón verður, þá skal váttryggjandi greiða váttryggingarfjárhæðina að fullu; þó skal dregið frá henni það, sem sparast af kostnaði þeim, sem váttryggingin nær til, 28. gr. Ef váttryggingarfjárhæðin er minni en sannvirði hinna trygðu hagsmuna, greiðir váttryggjandi því að eins svo mikinn hluta af skaðanum, sem váttryggingarfjárhæðin er mikill hluti af váttryggingarverðinu, 28. gr. sbr. 8. gr. — Í sumum tilfellum getur váttrygður krafist bóta sem fyrir algert tjón, þó algert tjón hafi ekki orðið, gegn því að afhenda váttryggjanda hina váttrygðu hagsmuni, eða það af þeim, sem eftir er, sjá 30.—33. gr. l. um sjóvátr. — Í öllum öðrum tilfellum telst tjónið *takmarkað tjón* og skal váttryggjandi þá aldrei bæta meir en skaðann. Ef váttryggingarfjárhæðin er jöfn váttryggingarverðinu, þ. e. fjármunirnir eru váttrygðir fyrir sannvirði þeirra,

hvorki meira nje minna, þá greiðir váttryggjandi skaðann að fullu. Þó váttryggingarfjárhæðin sje meiri en váttryggingarverðið, þ. e. hagsmunirnir sjeu váttrygðir meir en fyrir sannvirði, of hátt, þá greiðir váttryggjandi einungis skaðann. Ef váttryggingarfjárhæðin er minni en váttryggingarverðið, þ. e. hagsmunirnir eru váttrygðir of lágt, þá greiðir váttryggjandi aðeins svo mikinn hluta skaðans, sem váttryggingarfjárhæðin er mikill hluti váttryggingarverðsins, þ. e. sannvirði hinna váttrygðu fjármuna, 8. gr.

Ef tjóninu er svo varið, að váttrygður á skaðabótakröfu á hendur þriðjamanni fyrir það, þá eignast váttryggjandi þá kröfu, 19. gr., og skal váttrygður afsala honum hana skriflega og fá honum öll skjöl og skilríki, sem henni eiga að fylgja, 34. gr. Þangað til váttryggjandi getur sjálfur gætt hagsmuna sinna í þessu etni, skal váttrygður gera þær ráðstafanir um kröfuna, sem nauðsynlegar eru, 17. gr. — Váttryggjandi á einnig rjett á að taka til sín alt, sem kann að bjargast af því, sem hann greiðir fullar bætur fyrir, og tiltölulegan hluta þess, sem hann bætir tiltölulega, 28. gr.

5. Ef váttryggjandi verður gjaldprota eða það kemur fyrir við fjárnám, að hann á ekki fyrir skuldum eða hann hefur stöðvað greiðslur sínar, þá má váttrygður rifta samningnum og fá iðgjald sitt endurgreitt, nema váttryggjandi setji tryggingu fyrir því, að samningnum verði að öllu fullnægt, 11. gr. — Ef hinir váttrygðu hagsmunir eru ekki lagðir í neina þá hættu, sem váttryggjandi skyldi tryggja, þá getur váttrygður krafist þess, að váttryggingin falli niður og iðgjaldið sje endurgreitt; þó á

vátryggjandi rjett á þóknun og skal hún vera $\frac{1}{4}$ af hundraði af vátryggingarfjárhæðinni, ef ekki var annað til skilið, en helmingur hins umsamda iðgjalds, ef það var minna en $\frac{1}{2}$ af hundraði, 36. gr. Sama endurkröfurjett iðgjalds á vátrygður í ýmsum öðrum tilfellum, þá er vátryggingin ónýtist, en það er ekki honum að kenna, sjá 37. gr. — Ef breytt er til um ferðina, eða sú hætta, sem ábyrgð var tekin á, eykst eða breytist á annan hátt, þá má vátryggjandi venjulega rifta samningnum, þ. e. hann er ekki skyldur að bæta tjón það, sem hlaust eftir að breytingin varð; þó gildir það ekki, ef breytt var til án samþykkis vátrygðs eða i nauðsyn, til þess að forðast áhættu, sem vátryggjandi trygði hið vátrygða í, eða til að bjarga lífi manna, sjá nánar 25. og 26. gr.

Hver sú krafa, sem styðst við vátryggingarsamning *fyrnist* á 4 árum frá því hún varð til, þ. e. hún týnir gildi sínu, ef henni er ekki fylgt með lögsókn innan þess tíma, 35. gr.

O.

Sjódómar. Rjettarfar í sjómálum.

1. Mál út úr siglingum skal sækja fyrir sjóðómi, en ekki hinum venjulegu hjeraðsdómum. Frá sjóðómi er málunum skotið til hins venjulega yfirdóms og þaðan til hæstarjettar eftir almennum reglum. — Sjódóm skipa hlutaðeigandi hjeraðsdómari, sem er formaður dómsins, og tveir menn aðrir, sem sjerþekkingu hafa á siglingamálefnum, 1. gr. 2 l. 30. nóv. 1914 um sjódóma og rjettarfar í sjómálum. — *Fastur sjódómur* skal vera í kaupstöðunum og má með konunglegri tilskipun leggja þær þinghár, sem næstar eru, að öllu eða nokkru leyti, undir sjódóm kaupstaðarins, t. d. Seltjarnarnes undir sjódóminn í Reykjavík o. s. frv. Með konunglegri tilskipun má einnig setja fastan sjódóm utan kaupstaðanna, þar sem kauptún er og sjávarútgerð, og má þá jafnframt ákveða að fleiri en ein dómþinghá skuli vera ein sjódómþinghá. Áður en skipað er sjódómþinghám skal ávalt leitað álits bæjarstjórna, hreppsnefnda og sýslunefnda, sem hlut eiga að máli um takmörk þinghárinnar, 2. gr. 1. 30. nóv. 1914. Enn hafa engar tilskipanir komið út í þessa

átt. Ráðherra tiltekur, hve margir skuli vera sjódomsmenn í hverri sjódomsþinghá, en skal áður leita álits hlutaðeigandi sveitastjórna. Sjódomsmenn mega þó aldrei vera fleiri en 12 í neinni sjódomsþinghá. Sveitarstjórnir í sjódomsþinghá mega gera tillögur um sjódomsmenn, en ráðherra skipar sjódomsmennina að fengnum þessum tillögum. Sjódomsmenn skulu skipaðir í tiltekinni röð, til 4 ára í senn, og má enginn kjörgengur maður skorast undan skipun, nema hann sje 65 ára að aldri eða ráðherra taki afsökun hans gilda. Sá, sem gegnt hefur sjódomsmannsstöðu að minsta kosti eitt kjörtímabil, getur skorast undan endurskipun jafnlangan tíma. Þá eina má tilnefna og skipa sjódomsmenn, sem eru 30 ára að aldri, hafa óflekkað mannorð, eru fjár sins ráðandi og búsettir innan sjódomsþinghárinnar. — Nú kemur fyrir mál, sem á undir sjódom og kveður hjeraðsdómari þá tvo hinna skipuðu sjódomsmanna til að sitja í dómnum; skal kveðja sjódomsmennina hvern af öðrum eftir útnefningarröð, og má hjeraðsdómari ekki bregða út af röðinni, nema nauðsynlegt sje vegna sjerþekkingar, sem mál það, sem um er að ræða, útheimtir, eða forföll eða aðrar tálmanir banni þeim að sitja dóminn, sem næstur er í röðinni. Nú er þess ekki kostur að útnefna nægilega marga sjódomsmenn meðal hinna skipuðu manna og skal þá útnefnt eins og þar sem ekki er fastur sjódomur, sjá rjett á eftir. Ef brugðið er út af rjetttri röð við útnefning sjódomsmanna, eða gengið er fram hjá hinum skipuðu sjódomsmönnum, þá skal ástæðunnar til þess getið í þingbókinni. — Nú er *ekki astur sjódomur í þinghá*, og þinghá sú hefur ekki

heldur verið lögð undir sjódóm annarar þinghár, og skal þá tilnefna sjódóm í hvert sinn, sem mál ris, sem á undir sjódóm, fyrir það mál sjerstaklega. Hjeraðsdómarinn nefnir sjódómsmenn á þann hátt, sem tíðkast um dómkvaðning manna. Það leysir ekki dómara undan að dómkveðja sjódómsmenn, að málsaðilar eru á einu máli um það, hverjir þeir kjósi að sitji dóminn, enda er dómara aldrei skylt að fara eftir tillögum málsaðila um mennina, 3. gr. 1. 1914. — Áður en sjódómsmaður tekur til starfa í fyrsta sinn, skal hann vinna drengskaparheit samkv. 1. gr. 1. 29 11. júlí 1911 að því að hann skuli rækja starf sitt samviskusamlega og eins og best má hann, 4. gr. 1. 1914. Fyrir starf sitt í sjódómi eiga hinir útnefndu sjódómsmenn 4 kr. kaup fyrir hvern dag, sem þeir sitja í sjódómi, eigi þeir heima í þeim kaupstað, kaптúni eða þorpi, þar sem sjódómur er háður. Eigi sjódómsmaður heima utan kaupstaðarins, kaптúnsins eða þorpsins, þar sem sjódómurinn er háður, ber honum auk þess 2 kr. í fæðispeninga og ferðakostnað að auki eftir reikningi, sem dómarinn úrskurðar í einkamálum um leið og málinu er lokið, en í refsimálum úrskurðast reikningurinn á venjulegan hátt. Þóknun meðdómenda greiðist úr landssjóði, 5. gr. 1. 1914. Sjódómur skal háður, þá er mál eru fyrir hendi, sem eiga undir sjódóm. Formaður stjórnar störfum sjódóms, og heldur þingbókina. Ef þörf er á túlk og enginn sjódómsmaður getur eða vill túlka, þá skal kveðja til málfróðan mann til aðstoðar dóminum; sá maður skal staðfesta á þann hátt, sem lög 29 11. júlí 1911 um eiða og drengskaparheit mæla fyrir, að hann skuli rækja starf

sitt samviskusamlega og eins og best hann má. Tólkurinn á borgun fyrir starf sitt; dómurinn ákveður borgunina en sá, sem beiðst hefur gerðarinnar, greiðir borgunina.

Undir sjódóm eiga öll einkamál og refsímál um þau efni, sem ræðir um í siglingalögunum, að undanskildum málum um rjettindi yfir skipum samkvæmt 2. kapítula laganna. Ennfremur eiga undir sjódóm mál útaf váttryggingu á skipi, farmi og öðrum hagsmunum, sem váttrygðir eru gegn hættum á sjó, sjóferðaskýrslur, sjóferðapróf, og vitnamál, ef nota á vitnisburðinn í máli, sem á undir sjódóm, svo og störf þau, sem á dómstólum hvila um skoðunar-, álits- og matsgerðir, sem ræðir um í siglingalögunum. Nú er kröfu, sem samkvæmt framansögðu á undir sjódóm, lýst í bú, sem tekið hefur verið til opinberrar skiftameðferðar, og ris þræta um kröfuna, sem ekki snertir skiftin sjerstaklega, og á þá skiftaráðandi að vísa þrætunni til sjódóms, ef hann telur það nauðsynlegt vegna þess, hvernig þrætunni er varið, eða einhver aðila krefst þess. Aðilum er frjálst að semja svo um, að einkamál, sem samkvæmt þessu á undir sjódóm, skuli rekið fyrir og dæmt af venjulegum dómi, 1. gr. l. 1914.

Um *varnarþing* í sjómálum er svo kveðið á, að frjálst sje að stefna útgerðarmanni á persónulegt varnarþing hans eða þar sem skipið á heima. Sama er um mál gegn skipstjóra eða skipshöfn útaf skyldustörfum þeirra. Nú á maður kröfu að heimta, sem skip eða farmur er að veði fyrir og er skipið eða farmurinn kyrsett hjer á landi vegna kröfunnar, og má þá höfða mál til greiðslu kröfunni á þeim stað, þar sem kyrsetningin var gerð.

Mál útaf ákvörðun og skifting björgunarlauna, má höfða þar sem bjargað var eða þar sem hið bjargaða var flutt á land, 6. gr. 1. 1914.

2. Rjettarfar. Sá, sem höfða vill sjódómsmál eða beiðast sjódómsgerðar, skal sýna formanni sjódómsins *stefnu* sína eða beiðast sjódóms skriflega og á hann í beiðninni að skýra frá efni málsins. Formaður ákveður þá fyrirtekt málsins með áritun á stefnuna eða beiðnina. Formaður kveður síðan sjódómsmennina til dómhalds. Þó er ekki skylt að kveðja sjódómsmenn til dómhalds, ef líklegt er, að álit hans, að aðeins verði lögð fram skjöl í málinu og beðið um frest. Ennfremur má formaður einn taka við sjóferðaskýrslu, sem ekki má dragast, og að álit hans er ekki mikils varðandi, og byrja rannsókn, sem ekki má fresta, ef ekki verður náð til sjódómsmanna nægilega snemma. Formanni ber að sjá um, að stefnan eða beiðnin verði birt hlutaðeigendum, ef gjörðarbeiðandi óskar þess og greiðir kostnað þann, sem af því leiðir, 7. gr. 1. 1914. Annars sjer stefnandi um birtingu stefnunnar eftir almennum reglum. Sjódómi er heimilt að taka við sjóferðaskýrslu, láta skoðunargerð og matsgerð fara fram á skipi og góssi, og aðrar gerðir, sem að álit dómsins mega ekki biða, þó eiganda, váttryggjanda og öðrum þeim mönnum, sem hlut eiga að máli, hafi ekki verið tilkynnt gerðin. Hinsvegar skal þess gætt af dóminum, að hlutaðeigendur sjeu ávalt kvaddir til gerðarinnar, ef þeir eru staddir á staðnum, eða umboðsmenn þeirra, eða svo nærri, að auðvelt sje að kveðja þá til, án þess gerðinni sje seinkað óhæfilega mikið, og gerðarbeiðanda eða dóminum var kunnugt um

það. Nú næst ekki til hlutaðeiganda og skal dómurinn þá gæta þess vandlega, að ekki sje gengið á rjett fjarstaddra manna, 10. gr. l. 1914. *Stefnufrestur* til sjódoms i einkamálum er bæði að því er kemur til málsaðila og vitna hinn sami, sem til gestarjettar. Sömuleiðis gilda sömu reglur sem i gestarjettarmálum um *sættir*, *fresti*, *dómsuppsögn* og *aðför*. Í þessum málum má ennfremur koma fram *gagnkröfu* til skuldajafnaðar án gagnsóknar. Ákvæði N. l. 1—13—13 um skyldu til að stefna á ný vitnum, sem áður hafa gefið skýrslu um mál-ið, þá er nýjum vitnum er stefnt, gildir ekki um sjódomsmál, sjóferðaskýrslur nje vitnaleiðslur, sem nota á i málum, sem eiga undir sjódom. Reglan um að *óstefndur skuli ónefndur* gildir ekki um sjóferðaskýrslur. Í málum milli skipstjóra og skips-hafnar eða útgerðarmanns og skipshafnar, mega málsaðilar ekki láta *málflutningsmenn* mæta fyrir sina hönd, nema dómurinn leyfi. Að öðru leyti gilda um sjómál almennar rjettarfarsreglur, 8. gr. l. 1914. — Um *áfrýjun* dóma og úrskurða sjódoms fer eftir almennum reglum um áfrýjun, 15. gr. l. 1914.

Um *sjóferðaskýrslur* sjerstaklega er svo ákveðið, að skipstjóri skal hafa með sjer skipsbækurnar, þá er hann gefur skýrsluna, og ber dómimum að bera þær saman við afrit það, sem fylgja skal skýrsl-unni samkvæmt 45. gr. sigl.l. og áður er frá skýrt. Fyrst tekur dómurinn við munnlegri skýrslu skipstjóra; síðan skulu leidd vitni þau, sem skipstjóri hefur með sjer eða dómurinn hefur stefnt til. Skal þess ávalt gætt, að enginn þeirra hlusti á skýrslu hinna. Vitnin eiga, að því leyti sem auðið er, að

gefa samfelda skýrslu um atvik þau, sem um er að ræða; ef nokkuð vantar í skýrsluna, eða hún er ógreinileg eða óákveðin, þá ber dómimum að spyrja vitnin sjerstaklega, og reyna þannig að fá áreiðanlega vitneskju um það, sem hver um sig hefur sjálfur komist að raun um. Áður en tekið er til að spyrja vitnin, ber dómimum að áminna vitnin alvarlega um sannsögli og um að leyna engu, og að brýna fyrir þeim þýðing staðfestingarinnar og lagahegning þá, sem þau verða að þola, ef þau bregða út af hinu sanna í nokkru atriði. Að jafnaði má ekkert vitnanna staðfesta framburð sinn, sbr. l. nr. 29 11. júlí 1911, II. kafla, fyr en öll hafa borið, 11. gr. l. 1914.

Sjóferðapróf skal halda, þá er islenskt skip hefur farist, eða skipshöfnin hefur yfirgefið það á hafi úti, eða það hefur farið á grynningar, svo að það komst ekki lá flot aftur, nema með aðstoð annara eða með því að kasta fyrir borð eða höggva siglutrjen, eða það hefur beðið tjón af eldsvoða, eða það varð fyrir óhappi, sem mannsbani hlaust af, eða rekist á annað skip og hlotið tjón af árekstrinum. Tilgangur prófsins er, að komast fyrir orsakir óhappsins. Dómurinn heldur prófið fyrir hönd hins opinbera og með valdi því, sem dómur eiga við opinberar rannsóknir. Sjerstaklega skal ransakað hvort orsakir tjónsins eru þessar: 1) Gallar á skipi, siglingaverkfærum þess, útbúnaði eða mannafla, 2) gallar á ferming skipsins, svo sem að skipið hafi verið ofhlaðið, eða farmurinn hafi verið hættulegs efnis, eða skift skakt niður í skipinu, eða óforsvaranlega búlkaður eða skorðaður, eða seglfesta hafi verið ónóg, óhæf, illa skift eða

óforsvaranlega skorðuð, 3) gáleysi eða hirðuleysi skipstjóra eða skipshafnar, eða skipstjóra eða skipshafnar annars skips, 4) gáleysi eða hirðuleysi hafnsögumanns, gallar á sjóbrjefum eða vitum, sjómerkjum eða öðrum tilfærum, sem ætlaðar eru siglingum til öryggis, 12. gr. l. 1914. Prófið skal fara fram jafnframt því, að sjóferðaskýrsla er gefin. En hafi engin sjóferðaskýrsla verið gefin, þá skal sjódómurinn ransaka málið þar sem því verður best við komið. Þannig á ransókn fram að fara á heimili skipsins, hafi það horfið, en ella að jafnaði þar sem skipið kemur til hafnar eftir óhappið, eða þar sem skipshöfn, skip eða skipsflak kemur á land, 14. gr. l. 1914.

Skoðunar-, álits- og matsgerðir, sem rætt er um í siglingalögunum, eiga, eins og áður er sagt, undir sjódóm, en um þær fer að öðru leyti eftir almennum reglum. Í lögnum um sjódóma og rjettarfar í sjómálum eru engar sjerstakar reglur um þessar gerðir. Skipstjóri eða annar hlutaðeigandi snýr sjer til formanns sjódóms til þess að fá skoðunar- og matsmenn útnefnda, og útnefnir sjódómurinn mennina. Starf sitt skulu skoðunarmenn í sjómálum rækja einsog í öðrum málum. — Um skipaskoðun og skoðunarmenn öryggis skipa er rætt hjer að framan í kaflanum um öryggi skipa (B 5). Sú skoðunargerð er sjerstaks eðlis og fer um hana eftir sjerstökum reglum, sem þar er skýrt frá.

Ef ástæða er til að gruna eftir því, sem fram hefur komið við sjóferðaskýrslu eða sjóferðapróf, að um *hegningarvert athæfi* sje að ræða, þá skal sjódómurinn fara með málið og dæma það, ef það

á undir sjódóm samkvæmt því, sem að framan er sagt, en að öðrum kosti skal sjódómurinn senda stjórnarráðinu útskrift af sjóferðaskýrslunni og sjóferðaprófinu með tillögum sínum til frekari aðgerða, 13. gr. l. 1914.

Efni.

A. Inngangur	Bls. 3—8
1. Sjórfjettur 3, 2. Heimildir sjórfjettar 6, 3. Rit um sjórfjett 7, 4. Kensla í sjó- rfjetti 8.	
B. Skip	9—27
1. Orðið skip 9, 2. Þjóðerni skipa 10, flagg 12, 3. Skrásetning skipa 13, þjóð- ernis- og skrásetningarskírteini 14, fiski- veiðaskírteini 15, nafn og heimili skipa 18, 4. Mæling skipa 19, 5. Öryggi skipa 20, eftirlit með öryggi skipa 22, 6. Skipa- skjöl 27.	
C. ⁸³ Um sjóinn	28—42
1. Úthafið 28, fiskiveiðar utan landhelgi 29, fiskiveiðasamþykktir 33, 2. Landhelgi 34, a. siglingar í l. 36, b. fiskiveiðar í l. 36, c. annar atvinnurekstur í l. 38, d. lögregluvald í l. 39, 3. Netlög 40, sildar- og upsa-veiði með nót 40, 4. Hafnir 41.	
D. Rjettindi yfir skipum	43—47
1. Alment 43, þinglýsing rjettinda 44, 2. Einstök rjettindi 45, veð 45, leiga 47.	

E. Útgerð skipa	48—59
1. Útgerðarmaður 48, 2. Partsútgerð 48, útgerðarstjóri 49, 3. Ábyrgð útgerðar- manns alment 55, 4. Ábyrgð útgerðar- manns á skipstjóra og skipverjum 57.	
F. Skipstjóri	60—87
1. Alment 60, 2. Almenn skilyrði til þess að vera skipstjóri 61, 3. Skipstjórasam- ingurinn 65, stofnun 66, lok 66, 4. Rjett- ur skipstjóra 67, 5. Skyldur skipstjóra 70, a. stjórn skipsins 70, b. öryggi skips 72, c. sjóferðaskýrsla 74, d. skipsbækur 74, e. um farminn 78, f. um skrásetning og mæling skips 78, g. árekstur, strand og önnur óhöpp 78, h. um hafnsögu 78, i. um konsúla 79, j. vegna sóttvarna 79, k. vegna tollheimtu 80, l. til pósthutn- ings 81, m. aðrar skyldur 82, 6. Um- boð skipstjóra 82, 7. Ábyrgð skipstjóra 83, 8. Vald skipstjóra á skipinu 84, þröngvunarvald 84, refsivald 84, rann- sókn glæpa 86, strok 87.	
G. Skipverjar	88—119
1. Skipverjar, stýrimenn, vjelamenn 88, 2. Almenn skilyrði til þess að vera stýrimaður eða vjelamaður 89. — I. Stýrimenn 90, a. á fiskiskipi eða kaup- skipi alt að 300 tonn í innanlandssigl- ingum 90, b. í utanlandssiglingum, og innanlandssiglingum á skipi, sem er stærra en 300 tonn 91. — II. Vjelstjór- ar 92, a. á skipi með minna en 200 ha. vjel 92, b. 200—700 ha. vjel 93, c. meir en 700 ha. vjel 94, 3. Stofnun skiprúms- samnings 96, 4. Endir skiprúmssamn- ings 98, 5. Rjettur skipverja 100, kaup 101, 6. Ef skipverji sýkist eða slasast	

107, deyr, 108, váttrygging 109, 7. Skyldur skipverja 109, 8. Rjettarvernd skiprúmssamnings 111, stök 112, móþrói og samblástur 114, 9. Önnur afbrot skipverja 116, 10. Sjerstaða stýrimanna og vjelamanna 116, stýrimenn 117, vjelamenn 118.

H. Flutningssamningar 120—136

I. Farmsamningar 120, 1. Stofnun 120, 2. Lok 121, 3. Efni 123, 4. Flutningurinn 123, 5. Farmgjaldið 125, 6. Farmskirtéini 127. — II. Farsamningar 133, 1. Farsamningar alment 133, 2. Útflutningar 135.

I. Hættur á sjó. Sjótjón 137—141

1. Siglingareglur 137, 2. Neyðarbendingar 138, 3. Hafnsaga og hafnsöguskylda 139, 4. Vitar og hafnir 140, 5. Sannanir 140, 6. Sjótjón 141.

J. Sameiginlegt sjótjón 142—149

1. Hugtak 142, 2. Skilyrði reglunnar um sameiginlegt sjótjón 143, 3. Reglan um sameiginlegt sjótjón 145, a. tjónið 145, b. hagsmunirnir 147, c. niðurjöfnunin 148.

K. Árekstur skipa 150—152

L. Aðstoð, björgun, björgunarlaun..... 153—166

1. Greinarmunur á aðstoð og björgun 153, 2. Björgun 154, strönd 154, 3. Björgunarlaun 162, rjettur á b. 162, upphæð 163, skifting 165.

- M. Sjólán 167—171
 Sjólánsskilyrði 167, sjólánsbrjef 167,
 sjólánsveð 168, greiðslustaður 170, gjald-
 dagi 170, sjólánstrygging 170.
- N. Sjóvátrygging 172—179
 1. Sjóvátrygging 172, 2. Vátryggingar-
 samningur 173, 3. Skyldur vátrygðs 175,
 4. Skyldur vátryggjanda 176, 5. Lok vá-
 tryggingarsamningsins 178, fjárprot vá-
 tryggjanda 178, fyrning vátryggingar-
 kröfu 179.
- O. Sjóðómar. Rjettarfar í sjómálum ... 180—187
 1. Sjóðómar 180, skipun 180, dómbæri
 183, 2. Rjettarfar í sjómálum 184, sjó-
 ferðaskýrslur 185, sjóferðapróf 186,
 skoðunar-, álit- og matsgerðir 187,
 hegningarvert athæfi 187.
-

