

A. Inngangur. Forsendur.

I. Sjórfjettur.

1. Sjórfjetturinn er lögin um siglingar. Öll þau lög (í víðustu merkingu), sem eiga rætur sínar í sjerkennum siglinga, eiga eftir eðli sínu heima í sjórfjettinum. Siglingasamböndin geta bæði verið milli ríkjanna, milli landsins og einstaklinganna, og milli einstaklinganna innbyrðis. Sjórfjetturinn nær því bæði til alþjóðarfjettarins, landsrfjettarins og einkarfjettarins.

Ein helstu sjerkenni siglinganna eru sjóhættan og sjálf ferð skipsins yfir hafið. - Sjóhættan hefur t. d. leitt til þess, að þjóðirnar hafa sett siglingareglur að mestu leyti samhljóða, og landið krefst þess, að yfirmenn skipsins fullnægi skilmálum sem eiga að tryggja það, að þeir sjeu færir um að gegna starfi sínu; af einkarfjettarreglum sem eiga rætur sínar í sjóhættunni má t. d. nefna björgunarskylduna. - Þegar skipið er lagt á stað í ferð sína er það orðið eins og ríki fyrir sig; meðan á ferðinni stendur verður sjaldan leitað aðstoðar almennu yfirvaldanna þótt þörf gjörðist. Skipið kemur iðulega út fyrir takmörk síns lands og jafnvel inn á land-

helgi eða hafnir annara ríkja. Af þessu ferðalagi skipsins leiða eðlilega fjöldamargar sjerreglur. - Til þess að hægt sje að skilja og skýra þessar og aðrar reglur laganna um siglingar verður að athuga þær sem heild og bera þær saman. Það er ástæðan til þess að hjer er brugðið útaf hinni almennu greiningu laganna í alþjóðarjett, landsrjett og einkarjett, og sjórjetturinn tekinn sjer sem heild. Sbr. að í reglugj. fyrir lagaskólann 107, 27. ág. 1908. 8. gr. II er sjórjettur nefndur sem sjerstakur hluti fjármálarjettarins.

Hjá oss er önnur sjerstök ástæða til þess að safna í eina heild öllum reglunum um siglingar, nfl. sú að samkv. reglugj. fyrir stýrimannaskólann í Rvík 158. 30. nóv. 1898. 2. gr. á að kenna þar aðaldrætti sjórjettar.

2. Siglingar eru mjög alþjóðlegar. Danskur kaupmaður tekur t. d. norskt skip á leigu og lætur það flytja saltfisk frá Íslandi til Spánar; á leiðinni hlekkist því á og verður það að leita hafnar á Englandi, Þýskalandi eða Frakklandi til viðgerðar. Hjer er nauðsyn á tvennu: skýrum lögum um það, hvers lands lög eigi að koma til greina, og að lög hinna ýmsu landa sjeu sem líkust.

Að því er fyrra atriðið snertir eru þjóðirnar mjög skamt komnar. Í sjórjetti er oft mjög vafasamt hvort ‚lex soli‘, ‚lex domicilii‘ eða ‚lex contractus‘ komi til greina.

Aftur á móti hafa sjólög landanna frá fornu fari verið mjög lík. Sjórjetturinn myndaðist hjá aðalsiglingaþjóðunum og fluttist þaðan til þeirra þjóða sem stóðu í sambandi við þær. Föníkíu-menn hafa vafalaust haft sjórjett og Grikkir notið

góðs af. Frá Grikkjum fengu Rómverjar ýmsar sjórjettarreglur, en annars þekkja menn lítið sjórjett fornaldarinnar. Á miðöldunum voru aðallega þrenn sjólög ráðandi. Elst eru »Les coutumes d'Oleron«, sem giltu á Frakklandi, Englandi og Hollandi. »Consolado del mare« gildi í miðjarðarhafslöndunum, en »Visby-sjórjetturinn« (Seerecht von Wisby) á Norðurlöndum¹. Öll þessi sjólög eru mjög lík og byggja á sömu grundvallarreglum. Og á þeim byggjast öll nútíma sjólög. Grundvallarreglurnar eru því flestar hinar sömu í sjólögum þeim sem nú gilda, en í mörgum aukaatriðum greinir þau á. Stefnurnar eru aðallega þrjár².

a. Enska stefnan (common law og Merchant shipping act 1906³). Á enskum lögum hvíla sjólög flestra enskra nýlendna; ennfremur sjólög Bandaríkjanna í Norðurameríku⁴.

b. Franska stefnan (Code de commerce 1807). Þau lög eru ýmist beint lögleidd eða að minsta kosti grundvöllur laganna í Hollandi, Belgíu, Spáni⁵, Ítalíu⁶, Grikklandi o.fl. löndum.

c. Þýska stefnan (Verslunarlögbókin frá 1897). Á þýskum lögum byggjast lögin í Japan, Danmörku (1. apr. 1892), Noregi (20. júlí 1893) og Svíþjóð (12. júní 1891)⁷.

3. Að því er íslensk lög snertir er grundvöllur sjórjettarins Farmannalög Jónsbókar. Þó eru þar ekki margar sjerstaklega sjórjettarlegar reglur; að mestu leyti var farið með siglingar eftir

1) Bentzon 15—16, Perels 8—9.

2) Sjá Boyens I, 10—16.

3) Jantzen 2—3.

4) Bentzon 17.

5) Grundtvig 9.

6) Grundtvig 9, Bentzon 17.

7) Bentzon 18—19.

alm. reglum fjármálarjettarins. Fml. Jb. eru tekin úr norskum lögum með hliðsjón af eldri íslenskum lögum⁸. Við þessi lög sat alt fram á síðustu öld. Að vísu var hvað eftir annað gerð tilraun til að láta endurskoða Jónsbók, sjerstaklega eftir að dönsku lög og norsku lög voru gefin út⁹. En það tókst ekki, og ekki voru sjólög dönsku eða norsku laga heldur leidd í lög hjer á landi, enda var þörfin ekki mikil á einokunartímunum. Fyrstu lögin sjórjettarlegs efnis sem nokkuð kveður að eftir Jónsbók eru l. um siglingar og verslun 15. apr. 1854, ts. um skrásetning skipa og ts. um mæling skipa, báðar frá 25. VI. 1869. Þá komu strandlögin 14. jan. 1876 og »farmannalögin« 22. mars 1890, Af seinni lögum eru merkust l. um veð í skipum 20 16. nóvbr. 1907 og l. um atvinnu við siglingar 50. 10. nóv. 1905.

Auk laganna eru rjettarvenjur heimildir farmannalaga, t. d. að því er snertir hleðsluskirteini (Konnossement). Þar sem hvorugt eru til lög eða rjettarvenjur verður að fara eftir eðli málsins. Sjerstaklega gætu í því atriði dómar yfirdómsins og hæstarjettardómar í íslenskum málum verið mikils virði. En þar er ekki um auðugan garð að gresja. Þeirra fáu dóma sem snerta farmannalög verður síðar getið.

4. Um íslensk farmannalög hefur ekkert verið ritað svo kunnugt sje. Eldri dönsku »sjórjettirnir« hafa talsverða þýðingu fyrir oss þarsem mörg íslensku lögin eru hjerumbil orði til orðs tekin eftir dönskum lögum sem giltu áður en nýju (dönsku)

8) Maurer, 96. Ó. H. Inng. XVI sbr. LXVII—LXVIII.

9) Sjá t. d. MKet. III 237, 238.

lögin frá 1892 gengu í gildi. Þessir sjórjettir eru »Den private Søret fremstillet af F. T. J. Gram, Kbh. 1851« og »Den private Søret fremstillet af Vilhelm Arntzen, Kbh. 1883«. Íslensk farmannalög og tilskipanir hafa meðal annars verið gefnar út í »Samling af Love og Forordninger om Fiskeri og Skibsfart paa Island. Udgivne paa Landbrugsministeriets Foranstaltning ved Hammer. Kbh. 1903«.

II. Skip.

1. Skip er í víðustu 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., og þannig verður að skilja orðið alstaðar þar sem lögin ekki sjálf skýra það á annan veg eða aðrar sjerstakar ástæður eru fyrir hendi til einhvern þrengri merkingar. Þessháttar lög og aðrar ástæður eru nú oft fyrir hendi og myndast þá sjerstakar tegundir skipa. Sumstaðar er talað um hafskip¹ og er þar aðallega átt við skip sem eru hæf til utanlandssiglinga. Víða er gerður greinarmunur á gufuskipum og seglskipum². Ennfremur má nefna: herskip, skemtiskip, fiskiveiðaskip, aðkomuskip o.s.frv. Í daglegu tali er skip venjulega haft um sexmannaför og stærri skip, en

1) Jb Fml. 16, 25, l. 2. 14. jan 1876, 1. gr., ts. 3. 20. jan. 1899, 1. gr. o. v.

2) T. d. ts. 31, 26. sept. 1890, 1. gr. l. 50, 10. nóv. 1905.

þau sem eru minni eru kölluð bátar; en sú greining hefur ekki mikla, lagalega þýðingu.

Þegar lögin tala um skip, eða samningar eru gerðir um þau, eða aðför í þeim er venjulega átt við skipið með öllum þeim lausum og föstum hlutum sem nauðsynlegir eru til þess að það geti farið ferða sinna (rá og reiða), t.d. áttavita (kompás), hraðamæli (log), segl, akkeri, festar, báta o.s.frv. Þegar skip gengur kaupum og sölum, er því ekki nauðsynlegt að beint sje tekið fram að þessir hlutir eigi að fylgja því; seljandinn ábyrgist að þeir fylgi með skipinu, nema hann undantaki einhverja þeirra. Aftur á móti er nauðsynlegt að taka sjerstaklega fram að veiðarfæri eigi að fylgja fiskiveiðaskipi, rúmföt farþegaskipi o.s.frv.

Skip eru eftir eðli sínu og að lögum³ lausafje og lúta reglum um það, nema annað sje tekið fram. Vegna stærðar og verðmætis skipa hafa lögin sumstaðar vikið frá reglunum um lausafje og annaðhvort heimfært reglurnar um fasteignir á þau eða sett nýjar reglur skyldar fasteignareglunum, sjá t. d. um skrásetning skipa og veð í skipum.

2. **Þjóðerni.** Áður hafði þjóðerni skipsins talsvert meiri þýðingu en nú. Þá voru allar siglingar til landsins áskildar dönskum skipum, og sömuleiðis allar fiskiveiðar kringum landið⁴. Eftir 1840 var þó farið að gera undantekningar frá þessari reglu að því er siglingar snertir, og með l. 15. apr. 1854, 1.—2. gr. var hún numin úr lögum, þó með þeirri undantekningu, að útlend skip

3) Sjá t. d. l. 13. apr. 1894, 22. gr., sbr. br. fjárm.stj. 11. des. 1849.

4) Oktr. 28. apr. 1614 og seinni oktr. og ts. 13. júní 1787 I § 10.

30 tonn og minni, mátti ekki hafa til strandsiglinga (vöruflutninga hafna á milli og innanríkis), nema þau væru tekin á leigu af innlendum mönnum. Samkv. l. 17. apr. 1868, er stjórninni samt heimilt, ef jafnrjetti kemur á móti, að veita skipum útlendra þjóða rjett til strandsiglinga. Nú hafa nærri allra þjóða skip þennan rjett⁶. Að því er fiskiveiðar snertir, sjá hjer síðar í kaflanum um landhelgina. Loks var innlendum skipum áður venjulega gert hærra undir höfði að því er snerti ýms gjöld, en það er einnig að mestu leyti fallið burt. Nú hefur þjóðernið aðallega — auk fiskiveiðarjettarins — þýðingu á ófriðartímum, þar sem skip hlutlausra ríkja njóta sjerstaks rjettar, og um það af hvaða verzlunarumboðsmanni skipstjórinn getur krafist aðstoðar.

Vegna sambandsins milli Íslands og Danmerkur er enginn greinarmunur gerður á skipum þjóðanna, en öll íslensk skip eru að lögum dönsk skip.

Skilyrðin fyrir því að skip sje íslenskt (danskt) eða »geti með skrásetning á Íslandi öðlast rjett til að hafa danskt flagg« eru nú samkv. l. 31. 13. desbr. 1895 (1. gr.): Ef skipið er eign eins manns verður hann að hafa rjett innborinna danskra manna, og ekki vera þegn annars ríkis, eða hafa fengið dönsk þegnrjettindi með því að vera orðinn heimilisfastur á Íslandi eða í Danmörku. Ef skipið er fjelagseign verður það að 2/3 hlutum að vera eign manna, sem fullnægja öðru hvoru áðurnefndra skilyrða. »Sje skipið hlutafjelagseign, þá á stjórn

5) Sbr. dómsmálastj.br. 25. júní 1869 og þá samn. sem veita samningsaðilanum jafnan rjett á við þær þjóðir sem mestan rjett hafa.

þess að hafa aðsetur sitt á Íslandi eða í Danmörku og fjelagsmenn að fullnægja skilmálum þeim sem settir eru hjer að framan«. Eftir orðunum liggur næst að krefjast þess, að allir þeir sem hlutabryjef eiga í fjelaginu sjeu annað hvort danskir þegnar eða búsettir á Íslandi eða í Danmörku⁶. En bæði væri það alveg óeðlilegt, ef kröfurnar væru strangari að því er snertir hlutafjelög en önnur fjelög og á hinn bóginn sjest á dönsku þýðingu laganna, að meiningin hefur ekki verið, að gera kröfurnar svo strangar. Orð greinarinnar má líka skilja þannig, að ætlast sje til að eignarhlutfallið sje hið sama og í öðrum fjelögum, þ. e.: að 2/3 hlutafjárins sje eign manna, sem fullnægja skilyrðum greinarinnar. Lengra verður aftur á móti ekki farið án þess að misbjóða orðunum. En við það kemur fram talsverður munur á skilyrðunum fyrir því, að skip verði skrásett sem dönsk eign hjer á landi og í Danmörku. Þar er þess nfl. einungis krafist, að stjórn hlutafjelagsins sje búsett og fullnægi persónuskilyrðunum⁷; hluthafarnir mega ef vill allir vera útlendir. Í framkvæmdinni er íslensku lögunum heldur ekki fylgt, heldur gerðar sömu kröfur og dönsku lögin gera⁸. Það eitt styður þessa venju, að enginn vafi leikur á því, að tilætlunin var sú, að skilyrðin yrðu hin sömu hjer á landi og í Danmörku. Auk þess að það sjest á dönsku þýðingu laganna, ber saga laganna það greinilega með sjer. Þegar skrásetningarlög voru sett hjer í fyrsta sinn⁹

6) Sbr. Alptíð. 1867 II 368.

7) Sjá Bentzon 24—25 og Grundtvig 16—17.

8) Sjá Instr. 7. maí 1896 B 3). Ef lögunum væri stranglega fylgt kæmi það líka illa í bága við l. 35. 27. sept. 1901. 1. gr.

9) Ts. 25. júní 1869.

voru bæði danski og íslenski textinn eins orðaðir og nú í þessu atriði, og íslenska textann varð því að skilja eins og að framan segir. Þetta þótti óhafandi¹⁰ og var því breytt þannig, að greinin tók skýrt fram að einungis stjórn fjelagsins þyrfti að fullnægja persónuskilyrðunum¹¹. Þegar svo nýju skrásetningarlögin (13. des. 1895) voru sett, var aðferðin sú, eins og gerist og gengur í löggjöf Íslendinga, að dönsk lög eru þýdd og gerð að íslenskum lögum; en þýðandinn virðist þá ekki hafa munað eftir breytingunni, sem orðin var á orðalagi þessarar greinar gömlu laganna, og því færist það í gamla horfið.

Öll íslensk skip eiga rjett á að hafa danska flaggið, 1. 1895. 1. gr. Á hinn bóginn mega þau ekki hafa neitt annað flagg, sem þjóðernismerki, 1. 1895. 2. gr. 5. mgr¹². Danska flaggið er rautt með hvítum krossi; breidd krossins á að vera 1/7 af breidd flaggsins við stöngina; rauðu tiglarnir sem nær eru stönginni eiga að vera jafnhliða rjetthyrningar, en hinir 1/3 lengri, ts. 11. júlí 1748 1. gr.

3. **Skrásetning.** Til þess að hafa eftirlit með því, að önnur skip en dönsk skip hafi ekki danska flaggið og njóti rjettinda danskra skipa, á að skrásetja flest íslensk skip. Aðallögin um þessa skrásetning eru lög 31. 13. desbr. 1895¹³. Samkvæmt þeim lögum á að skrásetja öll skip, sem eiga heima á Íslandi og eru meira en 12 tonn að rúmmáli, 1. gr.¹⁴ Auk þessarar skrásetningar fer fram sjer-

10) Alþ.tíð. 1883 C. 39.

11) L. 16. 21. sept. 1883.

12) Sbr. ts. 11. júlí 1748; 9. gr., kgl. augl. 2. 16. jan. 1893 og augl. 41. 20. apr. 1893.

13) Sbr. Instr. 7. maí 1896.

14) Sbr. ts. 25. júní 1869 (um mæling skipa) 1. gr.

stök skrásetning á öllum íslenskum fiskiskipum, sem stunda eða eiga að stunda fiskiveiðar í Norðursjónum, ts. 15. 2. mars 1900. 2. gr.¹⁵, eða utan landhelgi í hafinu umhverfis Færeyjar og Ísland, ts. 2. 2. mars 1903. 2. gr.¹⁶ Önnur íslensk skip eru ekki skrásett af því, að þau eru ekki hæf til utanlandsferða, og verður því sjaldan þörf á þjóðernissönnun¹⁷.

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. IX. 1902) og ts. 1903. 2. og 10. gr. Skip hvers umdæmis, sem eru yfir 30 tonn, eru sett á skipaskrá, en 30 tonna skip og minni á smáskipaskrá, l. 1895. 2. gr.¹⁸ Fiskiskipin eru sett á sjerstaka fiskiskipaskrá, ts. 1900 og 1903. 2. gr. Skrárnar á að rita í löggiltar bækur og á skrásetningarskrifstofan að láta af hendi útdrátt úr þeim, þegar þess er krafist. Skipeigandi á rjett á að fá skip sitt skrásett í hverju umdæmi sem hann vill¹⁹, og skal það umdæmi álitid heimili skipsins. Þó má ekki setja á skrárnar skip þeirra dönsku þegna eða hlutafjelaga, sem eru heimilisfastir annarstaðar en á Íslandi, nema stjórnin veiti sjerstaklegt leyfi til þess; og 30 tonna skip og minni á að skrásetja þar, sem eigandinn á heima; ef að skipseigandinn á heima erlendis getur hann þó sett fyrir sig umboðsmann á Íslandi, og á þá að

15) Sbr. l. 14. 2. mars 1900, sbr. ts. 32. 13. sept. 1901, sbr. l. 20. 13. sept. 1901, sbr. kgl. augl. 7. 31. maí 1884. 5. gr. i. f.

16) Sbr. kgl. augl. 3. 28. mars 1903 og l. 17. 8. júlí 1902.

17) Alþ.tíð. 1895 C. 108.

18) Sjá nánar 7. og 8. gr.

19) Sbr. lhbr. 166. 29. des. 1896.

skrásetja skipið á heimili umboðsmannsins; 1. 1895. 5. gr. — Sameiginlegar skrár fyrir alt landið eru haldnar í stjórnarráðinu, og loks eru öll skip sem skrásett eru á Íslandi sett á sjerstaka skrá á aðalskrá skrásetningar- og skipamælingarskrifstofunnar í Kaupmannahöfn, 1. 1895. 4. gr. ts. 1900 og 1903, 4. gr., en yfirstjórn skrásetningarmálefna er falin yfirstjórn skattamálanna í Danmörku, kg.úrsk. 20. mars 1896²⁰.

Eigandi eða umboðsmaður hans — ef um fiskiskip er að ræða er það skipstjóri eða útgerðarmaður, ts. 1900 og 1903. 3. gr. — skal segja skriflega til hvers skips, sem á að skrásetja, til skrifstofunnar í umdæmi því sem skipið er í, 1. 1895. 9. gr.; skip sem ekki er í neinu dönsku eða íslensku skrásetningarumdæmi, verður því ekki skrásett að svo stöddu, 1. 1895. 13. gr. Ef skipið á að eiga heima í öðru umdæmi en því, þar sem það er statt, sjá 5. gr., á dvalarumdæmið að sjá um tilkynninguna til heimilisumdæmisins, 1. 1895. 11. gr. — Þegar sagt er til skips skulu þessi skilríki fylgja með: 1. skipasmíðaskírteinið, og hafi orðið eigandaskifti síðan skipið var bygt, þá ennfremur heimildarbrjef þess eða þeirra, er vilja láta skrásetja skipið sem sína eign. Skjöl þessi skulu lögð fram í frumriti og eftirriti, og verður eftirritið kyrt í skjalasafni skrásetningarskrifstofunnar. 2. Skjal frá eiganda eða eigendum skipsins, er upplýsingar þær fylgja, er með þarf, og þar sem þeir upp á æru og trú lýsa því yfir, að þeir sje þesskonar menn, sem heimilt sje að eiga skip, er hefir danskt flagg,

20) Sbr. rhbr. 25. mars 1896.

eða ef skipið er eign hlutafjelds, þá skriflega yfirlýsing einnig upp á æru og trú frá stjórn fjeldsins um að skilmálunum fyrir því að eiga danskt skip sje fullnægt. Í yfirlýsingum þessum skal einnig vera heitorð um, að þjóðernis og skrásetningarskírteinið skuli ekki verða vanbrúkað til þess að útvega öðru skipi eða sama skipi í eign útlendra þegna sömu kjör og dönsk skip hafa 1. 1895 8. gr. Rangar skýrslur og skilríki verða sektum samkv. 22. og 23. gr. 1. 1895 auk hegningar samkv. alm. hegningarlögum eftir málavöxtum (sjerstakl. 156. gr. hl. 25. júní 1869). Undir yfirlýsinguna á sá, sem í hlut á, að skrifa annaðhvort í viðurvist hlutaðeigandi skrásetningarembættismanns, eða sjá um að hún sje staðfest af nótariús. Verði ágreiningur um hvort þeim, sem til skips segir, sje heimilt að eiga skip, er hafi danskt flagg, þá verður hann að sanna það með skírteini frá yfirvaldinu þar sem hann á heima. — Þegar sjerstaklega stendur á getur stjórnin vægt til um skilríki þau, sem hjer eru heimtuð, ef komið verður fram með upplýsingar þær, sem með þarf, á annan hátt svo að nægir; 1. 1895. 9. gr. 3. Loks er þess — að því er virðist án heimildar í lögunum — í framkvæmdinni krafist að lagt sje fram vottorð um, að skipið sje haffært, ef það er keypt í útlöndum, Instr. 7. maí 1896 C a 17 e. Þegar lögreglustjórinn hefir athugað skilríkin, og ekkert er að athuga, sendir hann alt saman tafarlaust til stjórnarráðsins, 1. 1895. 10. gr. Ef það hefur ekkert fram að færa á móti því, að skipið sje viðurkent sem danskt, er það skrásett til bráðabirgða, en endanleg skrásetning fer ekki fram fyr en skrásetninga- og skipamælingar-

skrifstofan í Kaupmannahöfn hefur athugað skjölin — en þangað sendir stjórnarráðið þau — og ekkert fundið athugavert við þau; l. 1895. 10. gr.

Verði þær breytingar á skrásettu skipi að það svarar ekki til þess, sem stendur í þjóðernisskírteininu, á eigandinn að tilkynna skrásetningarstofunni það, eða ef það verður erlendis verslunarumboðsmanninum, sem svo tilkynnir stjórnarráði utanríkismálanna breytinguna, l. 1895. 18. gr. Þegar skrásett skip ferst, er höggvið upp eða ónýtt á annan hátt á eigandinn þegar í stað að tilkynna skrásetningarstofu þeirri, sem í hlut á — eða eftir atvikum verslunarumboðsmanni — skriflega atvikin, til þess að skipið verði strykað út úr skipaskránni, l. 1895. 16. gr. Verði skipið dæmt upptækt erlendis, vegna þess að það sje óhaffært, á verslunarumboðsmaðurinn af eigin kvötum að sjá um það sem með þarf, 17. gr. — Verði nokkur breyting á eignarrjettinum yfir skipinu, sem þó ekki snertir rjett þess til að hafa danskt flagg, eða öðrum atvikum sem skrásett eru, þá ber eigandanum (o: nýja eigandanum), áður en 4 fjórar vikur eru liðnar frá því breyting þessi varð, að skýra hlutaðeigandi skrásetningarstofu — eða eftir atvikum verslunarfulltrúa — frá breytingunni og þurfi nokkrar sannanir fyrir þessu, sjá 9. gr., þá koma fram með þau skilríki, til þess að skráin verði leiðrjett, l. 1895. 18. gr. Ef skipið er selt þannig, að það fyrir þá sök missir rjett sinn til að hafa danskt flagg, á sá, sem átti skipið, áður en 4 vikur eru liðnar frá því hann fjekk að vita að salan væri fullgjörð, að skýra skrásetningarstofunni — eða ef salan fór fram erlendis verslunarfulltrúa þar sem hann er

— frá sölunni lil þess að skipið verði strykað út úr skránni. Ef skipið er selt við opinbert uppboð eða verður eign útlendings að erfðum eða lagt út á annan hátt²¹ á hlutaðeigandi rjettarþjónn eða ef það verður erlendis þá verslunarfulltrúi að sjá um það sem með þarf, l. 1895. 17. gr.

Vilji maður flytja skrásett skip úr einu umdæmi í annað má gjöra það ef eigandinn eða eigendurnir beiðast þess skriflega á skrásetningarstofunni sem skipið er skrásett á, l. 1895. 19. gr.

Um skrásetning skipsins er gefið út skjal, skrásetningar- og þjóðernisskírteini. Skip 30 tonn að rúmmáli og minni eru þó undanþegin ákvörðununum um þessi skírteini og fá einungis mælingarskírteini eða ef þau eiga að sigla til annara ríkja þjóðernisskírteini, l. 1895, 2. gr. Um skrásetning fiskiskipa er gefið út fiskiveiðaskírteini, ts. 1900 og 1903. 4. gr. Skírteini þessi eru viðurkenning landstjórnarinnar eða ríkisstjórnarinnar fyrir þjóðerni skipanna og vottorð um þjóðernið, sem viðurkent er í útlöndum²². Önnur skjöl þarf skipið ekki að hafa til sönnunar um þjóðernið, sbr. l. 1895, 2. gr. Skírteinið þarf því ávalt að fylgja skipinu og skal sýnt þegar þess er krafist eða þörf er, l. 1895, 12. gr. ts. 1900 og 1903, 11. gr. Það er bannað að rita neitt á skrásetningar- og þjóðernisskírteinið, nema það sje gert af stjórnarráðinu, skrásetningarstofu eða dönskum verzlunarfulltrúa, og

21) Lhbr. 53, 31. mars 1884.

22) Með samningum hafa flestar þjóðir skuldbundið sig til að viðurkenna dönsk skrásetningar- og þjóðernisskírteini, eins og Danir hafa skuldbundið sig til að viðurkenna þjóðernisskjöl þeirra þjóða.

getur það varðað hegningu ef út af er brugðið, jafnvel eins og fyrir fals, l. 1895, 12. gr. Fiskiveiðaskírteinið gefur lögreglustjórinn út, ts. 1900 og 1903, 10. gr., en þjóðernis- og skrásetningar-skírteinið er gefið út af skrásetningarskrifstofunni í Kaupmannahöfn, l. 1895, 4. gr., eftir þeim formála sem gildir í hvert sinn fyrir dönsk skip, l. 1895, 11. gr.

Skírteininu á að skila aftur þegar skipið missir rjettinn til að hafa danskt flagg, annaðhvort af því að það er ekki lengur til t. d. ferst, er höggvið upp eða ónýtt á annan hátt, l. 1896, 16. gr., eða kemst í eigu útlendinga, l. 1895, 17. gr. Láti maður fyrirfarast að skila skírteininu aftur samkv. þessum greinum getur það varðað sektum samkv. 25. gr. l. 1895. — Ef skipið er flutt úr einu skrásetningarumdæmi í annað á að skila gamla skírteininu aftur og fá nýtt, 19. gr. Ef þess er farið á leit má einnig annars fá nýtt skírteini gegn því að gamla skírteininu sje skilað aftur, 15. gr. Ennfremur má fá eftirrit af skírteini, sem enn er í gildi, l. 1895, 20. gr. — Það er vitaskuld að ef skírteini er tapað þarf ekki að skila því aftur, en venjulega verður hlutaðeigandi að færa sönnur á að skírteinið sje tapað.

Vegna þess, að ekki er hægt að byrja skrásetningu skips fyr en það er fullgert og komið í danskt eða íslenskt skrásetningarumdæmi, en það fær ekki þjóðernisskírteini fyr en skrásetningarskrifstofan í Kaupmannahöfn hefur athugað skilríki eigandans, yrði skipið venjulega að standa arðlaust þennan tíma þangað til skírteinið kemur frá Kaupmannahöfn, ef því nægði ekkert annað en þetta fullgilda skírteini. Skrásetningarlögin frá 1895

gera við þessu með því að leyfa skipinu að sigla með bráðabirgðarskírteini.

1. Ef eigandinn sjerstakra orsaka vegna æskir þess, að skipið megi áður en það er skrásett fara hafna á milli á Íslandi, þá getur sýslumaðurinn eða bæjarfógetinn²³, ef þess er farið á leit, leyft það og gefið út leiðarbrjef, sem hefur sama gildi innan tjeðra takmarka og þjóðernis- og skrásetningarskírteini, 1. 21. gr.

2. Þegar stjórnarráðið hefur athugað skrásetningarskjöl skipsins og hefur ekkert fram að færa móti því, að það sje viðurkent sem danskt, gefur það út bráðabirgðarþjóðernisskírteini, sem heldur gildi þangaðtil fullgilt skírteini er komið frá skrásetningarskrifstofunni í Kaupmannahöfn, 10. gr. sbr. 11. gr.

3. Þegar skip er smíðað eða keypt erlendis þannig, að það hefur rjett til að hafa danskt flagg, er dönsku verzlunarfulltrúunum heimilt, þegar búið er að fá þeim skilríki þau, sem um er rætt í 9. gr. 1) og 2), að gefa út þjóðernisskírteini til bráðabirgða, sem hefur sama gildi og fullkomið þjóðernisskírteini þangað til skipið verður skrásett fyrir fult og alt. Það heldur samt ekki gildi lengur en þangað til skipið kemur í fyrsta sinn inn í danska eða íslenzka höfn og aldrei lengur en í 2 ár, nema stjórnin veiti sjerstakt leyfi til þess. — Ef skipið er smíðað um erlendis getur skipstjórinn sömuleiðis fengið skírteini hjá verzlunarfulltrúa, sem veitir honum heimild til að nota þjóðernis- og skrásetningarskírteini sitt eftir sem áður þangað

23) Sjá ts. 12. 23. ág. 1904, I. 1. 1.

til hann kemur inn á næstu danska eða íslenzka höfn, þó ekki lengur en í 2 ár án sjerstaklegs leyfis stjórnarinnar; 1. 1895, 13. gr. — Loks getur danskur verzlunarfulltrúi gefið þjóðernisskírteini til bráðabirgða ef þjóðernis- og skrásetningarskírteini tynist erlendis. Þegar svo er, á sá, sem biður um skírteinið, að gefa skýrslu um hvernig það atvikaðist að skírteinið týndist, 15. gr. 4. mgr.

Sem sönnun fyrir því hvaða skip þjóðernisskírteini eigi við, og til þess að girða fyrir að annað skip geti hagnýtt sjer skírteinið, en það sem rjett hefur til þess, 1. 1895, 2. gr. 2. mgr., er sjerhvert skip sem skrásett er á skipaskrá mælt, sjá síðar, og fær fjóra einkennisbókstafi (L B C D o. s. frv.) sem eru skrásetningarstafir skipsins og ekki má breyta meðan skrásetningin er gild, 1. 1895, 6. gr. Stafir þessir eru letraðir á þjóðernisskírteinið og, ásamt nettotonnatalinu, markaðir á þiljubitann í aftari röndinni á stórlúkunni, eða ef því verður ekki komið við, þá einhversstaðar annarstaðar, þar sem hægt er að koma auga á það og vel fer á því. Þegar merki þessi sjást ekki lengur verður skipið ekki viðurkent sem skrásett danskt skip, 1. 1895. 7., 11. og 3. gr. Stafina tiltekur stjórnarráðið um leið og bráðabirgðarskírteinið er gefið út, en lögreglustjórinn sjer um að þeir sjeu markaðir á skipið um leið og hann skilar skírteininu, 10. gr.

Ennfremur á nafn skipsins og heimili að vera ritað aftantil á því, greinilega og þar sem hægt er að koma auga á það. Sigli skipið til annara ríkja á nafnið einnig að vera letrað á báðar hliðar þess. Það er bannað að leynd nafni skips eða heimili, að nefna skipið öðru nafni eða breyta nafninu.

Þó má breyta nafninu ef eigandaskifti verða og samþykki stjórnarinnar kemur til; sje nafninu breytt á að gefa út nýtt þjóðernisskírteini, en skrásetningarstafirnir haldast óbreyttir, l. 1895. 14. gr.²⁴ Á öllum skrásettum 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 tölurnar tölu skipsins í fiskiskipaskrá umdæmisins. Merki þessi á að mála beggja megin á framstafn skipsins, stórseglið og veiðarfæri, og samkv. ts. 1903 á reykháfinn, sjá nánar ts. 1900 og 1903, 5—10. gr.²⁵

4. **Mæling.** Vegna þess að skattar og gjöld sem hvíla á skipum, leiga og kaupverð venjulega er miðað við rúmmál þeirra er mæling skipa lögskipuð²⁶ með ts. 25. júní 1869.

Öll skip og bátar, sem heima eiga á Íslandi, og eru meira en 12 tonn að rúmmáli, svo og önnur skip, sem eiga að segja til farms síns á íslenskum höfnum, skulu mæld, ts. 1869. 1. gr. Samkvæmt ts. 2. 2. 3. 1903. 10. gr. og ts. 15. 2. 3. 1900. 10. gr. á ennfremur að mæla skip 12 tonn og minni, ef þau stunda eða eiga að stunda fiskiveiðar utan landhelgi í hafinu kringum Færeyjar og Ísland eða í Norðursjónum, að svo miklu leyti sem mæling er nauðsynleg vegna skrásetningar þessara skipa; lögreglustjórinn annast þessa mæl-

24) Sjáum nafnbreyting á veðsettu skipi, l. 20, 16. nóv. 1907, 4. gr.

25) sbr. leiðarvísir 37, 26. mars 1903. Ákvæðið í ts. 1900, 10. gr. um að skipseigandi greiði kostnað við merking skipsins er nú fallið úr gildi með lögum nr. 29, 25. sept. 1902 þótt gleymst hafi að breyta ákvæðinu samkv. lögunum.

26) Alþ.tíð. 1867, II. 189.

ingu og á hún ekkert skylt við hina almennu mælingu samkv. ts. 1869. Undanþegin almennu mælingunni eru:

1. Öll íslensk og dönsk skip, sem hafa mælingarbrjef útgefið af tolltökustað í Danmörku samkv. dönskum lögum 13. mars 1867, 1. gr., og útlend skip, sem hafa mælingarbrjef, sem eru lögð að jöfnu við dönsk mælingarbrjef, 15. gr. Með samningum eru nú mælingarbrjef flestra siglingaþjóða viðurkend jafngild dönskum mælingarbrjefum; samningar þessir eru að vísu ekki allir auglýstir hér á landi, en sem stendur er það líka ekki nauðsynlegt, sjá tölul. 3.

2. Herskip og önnur stjórnarskip hverrar þjóðar sem þau eru, nema þau sjeu höfð til vöruflutninga, 1. gr.

3. Stjórnin kveður nákvæmar á um, að hve miklu leyti önnur útlend skip skuli mæld, 1. gr. Samkvæmt þessari heimild hefur stjórnin fyrst um sinn undanþegið öll útlend skip frá mælingu hér á landi.²⁷

Skip, sem áður hefur verið mælt eða hefur viðurkent mælingarbrjef, á þó stundum að endurmæla. Fyrst og fremst þegar skipið er smíðað upp aftur og því breytt og þess er ekki þegar getið á mælingarbrjefinu, eða þegar breytt er stærð eða notkun rúma, sem eru undanþegin mælingu eða dregin frá þegar rúmmálið er reiknað, 15.—16. gr. sbr. 17. gr. Ennfremur fer endurmæling fram þegar eigandi skipsins eða skipstjóri krefst þess, og loks þegar hlutaðeigandi embættismenn telja þörf á því umsjónarinnar vegna, 17. gr.²⁸

27) Instr. 2. júní 1870 B IV c).

28) Sbr. skrásl. 13. des. 1895. 10. gr.

Lögreglustjórarnir framkvæma mælinguna.²⁹ Stjórnarráðið lætur endurskoða hana til bráðabirgða, en fyrir fult og alt er hún endurskoðuð af skrásetningar- og skipamælingarskrifstofunni í Kaupmannahöfn, ts. 1869. 9. gr. sbr. Instr. 2. júní 1870-B. II og l. 13. des. 1895. 10. gr. Yfirstjórn mælingarmálefna er falin yfirstjórn skattamálanna.³⁰

Skip, sem smíðuð eru á Íslandi, eða smíðuð um sbr. 15. gr., skulu mæld undir eins og búið er að leggja þilfarið og innri súðina og áður en nokkrar tilfærur eru gjörðar í skipinu að innan, er geti verið því til fyrirstöðu, að það sje mælt á alla vegu samkv. lögnum; sje heimili embættismannsins lengra en 2 mílur frá stað þeim, er skipið er smíðað, má þó skjóta mælingunni á frest þangað til seinna. Þegar skipið er fullgert á svo að mæla rúm þau, sem eru á þilfarinu, og er mælingunni ekki lokið fyrr en það er gjört. Skipasmiðurinn er skyldur til að segja skriflega til hvers skips, sem hann smíðar, svo tímanlega að mæling geti farið fram samkv. framansögðu; 11. gr.; vanræki skipasmiðurinn þessa tilkynningarskyldu varðar það fjesekt alt að 50 krónum, 21. gr. — Skip, sem aðflutt eru frá útlöndum, eða breytt í útlöndum sbr. 15. gr., skulu mæld, er skipið kemur í fyrsta sinn

29) Að vísu getur mæling einungis farið fram á 6 verslunarstöðum samkv. ts. 25. VI. 1869 (2. gr.), en nú er hún de facto framkvæmd í öllum lögsagnarumdæmum, lhbr. 166. 29. XII. 1896. Instr. 2. júní 1870 B I gerir líka ráð fyrir að mæling fari fram á öllum skrásetningarskrifstofum og fyrir hinu sama er gert ráð í skrásl. 13. des. 1895. 2. sbr. 3. gr., 7., 9., 11., 15, og sjerstaklega ljóst í 10. gr.

30) Kg.úrsk. 31. maí 1870 sbr. rhbr. 51. 25. mars 1896.

á höfn á Íslandi þar sem mæling getur farið fram,³¹ 12. gr. Tilkynningarskyldur er hjer skipstjórinn eða eigandinn, og varðar sektum ef út af er brugðið. — Skipstjórinn, eða þegar 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 tjeðir embættismenn skora á hann að ryðja rúm í skipinu innanverðu, ef þess þarf með vegna mælingarinnar. Enn fremur er það skylda skipstjórans á hverju slíku skipi, að ferma það ekki nje taka í það seglfestu, nema hann skýri hlutaðeigandi embættismanni frá því; 13. gr. Vanræki skipstjórinn eða eigandinn þessar skyldur varðar það sektum alt að 50 krónum, 22. gr.

Mælingin fer fram í dönskum fetum og tugabrotum úr fetum, 3. gr. sbr. 1. 33. 16. nóv. 1907. 7. gr. 2. mgr., en rúmmálið er tiltekið í tonnum öldungis af sömu stærð og ensk registurtonn eins og þau eru nú, 4. gr., og á rúmmálið að vera reiknað svo nákvæmlega að ekki skakki 1/100 úr tonni, 9. gr. sbr. 5 gr. Þetta getur þó einungis átt sjer stað þegar skipið er mælt eftir fullkomnu reglunni, sem kölluð er I. regla í ts. 1809. Þegar einhverjar sjerstakar tálmanir eru fyrir mælingu eftir I. reglu, sjerstakl. ef skipið er að öllu eða nokkru leyti fermt. má afturámóti til bráðabirgða mæla það eftir ónákvæmari aðferð, sem kölluð er II. regla, 5. gr. Aðferðin við mælingu eftir I. og II. reglu er svo nánara útskýrð í 6.—7. gr. ts. 1869

31) Sbr. lhbr. 148. 23. okt. 1896.

og ítarlegri reglum, sem stjórnin, samkv. 8. gr. ts, hefur sett í Instr. 2. júní 1870. Eftir að ‚breska skipmælingarreglan‘ hefur öðlast gildi á Íslandi, sbr. rhbr. 104. 13. júlí 1896, verður að fara eftir viðbótarreglum nr. 1. 1. septbr. 1901, þótt ekki verði sjeð að þær hafi verið settar fyrir Ísland.

Um mælinguna er gert mælingarbrjef, sem er tekið upp í þjóðernis- og skrásetningarskírteinið, 10. gr., sbr. skrás.l. 13. des. 1895, 11. gr. Þegar búið er einu sinni að mæla skip samkv. I. reglu er mælingarbrjefið, sem gert er um það, gilt meðan skipinu sjálfu er ekki breytt, og heldur ekki mælingatilskipuninni, 14. gr. Hafi mælingin farið fram eftir II. reglu, á að taka fram í brjefinu, hversvegna I. reglu hafi ekki orðið komið við, og mælingarbrjefið er ekki lengur gilt en þangað til mæling getur farið fram eftir I. reglu, 10. gr. 2. mgr. — Mælingarbrjef má auðvitað ekki gefa út, fyr en mælingunni er að fullu lokið, 11. gr. 2. mgr. Þegar ný mæling fer fram á skipi, á að gefa út nýtt mælingarbrjef; þó má skrifa breytingarnar á gamla brjefið ef stærð skipsins er hin sama á alla aðalvegu, 17. gr.³²

5. Skip eru **haffær** þegar þau eru fær um að fara ferða sinna án annarar hættu en þeirrar, sem siglingar venjulega hafa í för með sjer. Til þess að geta heitið haffær, verða skipin samkvæmt þessu að vera svo traust byggð, ófúin og ógölluð, svo vel útbúin að bátum, björgunartækjum, akkerum, keðjum, dælum og slökkviáhöldum, íbúðarrúm svo stór og loftgóð, áttavitar, hraðmælar og bendinga-

32) 18. gr. ts. 1869 er nú breytt með l. 1, 2. febr 1894, 57. gr. og 19. gr. með l 2, 2. febr. 1894, 8. gr.

tæki svo mörg og í svo góðu lagi sem krafist verður til þess, að skipverjum og farþegum eða farmi sje ekki þeirra hluta vegna hætta búin af að vera með skipinu. Stundum eru í lögum sett skilyrði sem sjerstakar tegundir skipa eiga að fullnægja og opinbert eftirlit með þeim, t. d. l. 25, 3. okt. 1903, l. 3, 14. jan. 1876, l. 49, 27. nóv. 1903 og l. 73, 22. nóv. 1907, og verður þeirra skilyrða nánar getið síðar á þeim stað sem við á. Hjer á landi er aftur á móti ekkert alment eftirlit frá hálfu þess opinbera með því að skip sjeu haffær.

Ef skipið er ekki haffært, er skipshöfnin ekki skyldug til að fara með því, farmeigandi ekki skyldur til að halda farmsamning sinn og vátryggjari venjulega ekki skyldur til að greiða skaðabætur þótt skipinu hlekkist á.

Það er vitaskuld að skip geta verið betur eða ver haffær eftir gæðum. Gæði skipsins hafa verulega þýðingu ekki einungis fyrir vátryggjara, heldur einnig fyrir farmsendendur og leigjendur, skipshöfnina og farþega. En þar sem þessir einstaklingar sjaldan hafa færi á að ransaka sjálfir gæði skipsins og ransóknin er bæði kostnaðar- og tafsöm, þar sem hún getur farið fram, er venjulega bygt á vottorðum skipaflokkunarfjelaganna um það hvaða flokks skipið sje. Helst þessara flokkunarfjelaga eru enska fjelagið Lloyd (Lloyds Register of British and Foreign Shipping), franska fjelagið Bureau Veritas og norska fjelagið Veritas³³.

6. Skipaskjöl. Skipaskjöl eru þau skjöl kölluð, sem skipið á að hafa meðferðis og sýna lög-

33) Arntzen 276—278.

reglustjóra eða umboðsmanni hans áður en það hefur mök við landsmenn. Skjöl þessi eru: Þjóðernis- og skrásetningarskírteini (mælingarskírteini eða fiskiveiðaskírteini), skrá yfir skipshöfnina (skipshafnarskrá), skrá yfir farminn (vöruskrá, tollskrá eða hleðsluskírteini) og heilbrigðisskírteini³⁴. Innlend skip sem ekki eru skrásett, þurfa engin skipaskjöl. Um þjóðernisskírteinið hefur verið talað hér að framan; um hin skjölin verður síðar rætt á þeim stöðum, sem við eiga.

III. Sjórinn.

1. Úthafið. Úthafið er öllum frjálst. Því eru öllum þjóðum jafn heimilar siglingar á því; allir hafa jafnan rjett til fiskiveiða utan landhelgi og eingin einstök þjóð getur tekið sjer vald yfir annara þjóða þegnum meðan þeir eru úti á rúmsjó. Þó er talið, að elta megi skip, sem drýgt hefur afbrot innan landhelgi, út á haf, handsama það þar og hafa með sjer til þess lands, sem afbrotið var drýgt í; og á ófriðartímum hafa herskip ransóknarrjett. Annars verða lög um úthafið eingöngu sett með þjóðasamningum, sem þó ekki skuldbinda aðra en þegna samningaþjóðanna eða þjóða, sem

34) L. 31, 13. des. 1895, 2. gr. og l. 34, 6. nóv. 1902. Um gjöld fyrir að skoða skipaskjöl sjá l. 1, 2. febr. 1894, 56. gr. og l. 2, 2. febr. 1894, 1. gr.

seinna hafa gengist undir samninginn¹. Þannig hafa verið gerðir samningar til þess að hefta þrælaverslun²; til þess að vernda neðansjávarsíma³; sjóræningja má herskip hverrar þjóðar sem er taka án tillits til þjóðernis þeirra og draga fyrir lög og dóm síns lands⁴. Siglinga- og bendingareglur hafa verið settar eins hjá flestum þjóðum og verður þeirra nánar getið síðar. Enn fremur hafa verið gerðir samningar til að hefta brennivínssölu til fiskimanna utan landhelgi í Norðursjónum og um löggæslu við fiskiveiðar þar, sjá ts. 15. 2. mars 1900⁵.

Um löggæslu við fiskiveiðar utan landhelgi í hafinu umhverfis Færeyjar og Ísland (innan ákveðinna takmarka, sjá 1. gr.) hafa Bretland og Danmörk gert samning 24. júní 1901⁶, sem er hjer um bil orðrjett eins og samningurinn um löggæslu við fiskiveiðar í Norðursjónum. Samkvæmt samningnum hefur verið gefin út ts. 2. 2. mars 1903. — Fiskiskipin eiga að taka hæfilegt tillit hvert til annars, ekki leggja veiðarfæri sín þannig, að af því stafi hættu fyrir veiðarfæri annara skipa, sem þegar eru tekin til starfa, eða gera á annan hátt á hluta þeirra, ts. 1903. 13. gr. Enginn fiskari nú undir nokkru yfirskeyni, skera sundur, festa sig í eða draga upp net, línur eða önnur veiðafæri, er eigi tilheyra honum, nema þegar bjarga þarf og þegar svo er ástatt, að net eða línur eru flæktar saman, 20. gr. Ef net flækjast saman má ekki skera þau sundur, nema allir sjeu samþykkir, ellegar það

1) Perels,-Liszt 211.

2) Sbr. hl.25.VI.1869.216.gr.

3) Sbr. l. 25. 16. XI. 1907.

4) Sbr. hl. 25. VI. 1869, 246. gr.; Perels 108, Liszt 216.

5) Kgl. Augl. 7, 31. V. 1884 og 34. 30. IX. 1890.

6) Sbr. kgl. augl. 3. 28. mars 1903.

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 línur flækjast saman má sá sem tekur þær upp ekki skera þær sundur nema hann sje tilneyddur, og skal hann þá þegar hnýta hinar skornu línur saman aftur, 19. gr. — Þegar þilskip og bátar jafnhliða gefa út reknet sín eiga bátarnir að leggja netin á vindborða við skipin, og 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 þegar eru teknir til, 15. gr. Heldur ekki má neitt skip varpa akkerum frá sólsetri 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 langlínunum; verði skaði, ber dragvaðsfiskarinn ábyrgðina, nema hann sanni, að hann væri í neyð eða að skaðinn sje honum ekki um 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 komu fyrst til eftir björgunina; en yfirvaldið sjer um, að hinir björguðu munir kom-

ist til rjettra hlutaðeigenda, 23. gr. — Um skrásetninguna samkvæmt 2.—11. gr. ts. er áður talað.

Eftirlitið með því, að ákvæðum samningsins sje hlýtt hafa herskip samningsþjóðanna; fyrir danska ríkið er þó svo um samið, að til þess megi einnig nota önnur skip, er ráða fyrir skipstjórar, sem sjerstaklega hafa verið kvaddir til þess, ts. 1903, 24. gr. — Eftirlit með því, að reglunum um skrásetning, merking, þjóðernisskírteini, og að ekki sjeu höfð óleyfileg verkfæri innanborðs hafa eingöngu herskip þeirrar þjóðar, sem fiskiskipið er frá, 25. gr.; en eftirlitið með því, að öðrum reglum samningsins sje hlýtt hafa jafnaðarlega herskip beggja semjanda jöfnum höndum, 26. gr. Venjulega eiga þó löggæsluskip, að láta sjer nægja, að heimta sýning á þjóðernisskírteininu, nema frekari ransókn innanborðs á skipinu sje nauðsynleg til þess að útvega sannanir fyrir brotinu, 27. gr. En ef slík nánari ransókn er nauðsynleg, er hún heimil, og ef tilfelli það, er fyrir liggur, virðist vera svo mikilsvert, að slík varúðarregla verði rjettlætt, er foringja löggæsluskipaforingjanum jafnvel heimilt, að flytja hið brotlega skip á einhverja af höfnum þeirra þjóðar er fiskimaðurinn er frá; hann getur einnig tekið um borð til sín nokkra af skipverjum, til þess að afhenda þá yfirvöldum þeirrar þjóða, sem skipið er frá, 28. gr., 2. mgr. Mótþrói gegn löggæsluskipaforingjanum 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 löggæsluskipaforingjarnir komið á sættum milli hlutaðeiganda úti á sjónum um skaðabætur. Verði

skaðabæturnar, þegar svo er ástatt, ekki greiddar þegar í stað, láta foringjarnir hlutaðeigendur undirskrifa 2 samhljóða frumrit af skuldabréfi; 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 skaða þann, 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 er 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 hvernar þjóðar getur sett lög sem skuldbinda þeirrar þjóðar menn jafnvel þó þeir sjeu úti á hafi. Á hinn bóginn er herskipum þjóðanna einnig utan landhelgi heimilt að gæta rjettar landa sinna⁷. Skipið er talið fljótandi partur þess lands sem það er frá⁸. Íslenska löggjafarvaldið hefur látið flestöll lög sem það hefur sett ná einnig til íslenskra skipa á hafi úti⁹. En um siglingar eru fá þeirra. Auk þeirra laga, sem áður eru nefnd, og sett eru samkvæmt eða í sambandi við þjóðasamninga, skal hjer aðeins mynt á að íslensk skip mega ekki koma nær en ¼ mílu frá

7) Kgbr. 3. maí 1846. 8) Lovs. XVIII. 570. 9) Hl. 25. júní 1869, 3. gr.

þeim stöðum þar sem starfað er að lagning eða viðgerð á sínum neðansjávar, l. 15, 16. nóv. 1907, 2.—3. gr. sbr. 6. gr., og að fiskiskip eiga að draga upp hið danska flagg 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 þess að gera samþykkt um ýmisleg atriði er snerta fiskiveiðar á opnum skipum og þiljuðum mótorbátum (sem eru 15 tonn eða minni og ganga frá Vestmannaeyjum)¹⁰. Stjórnarráðið¹¹ staðfestir samþykktina ef hún fullnægir skilmálum laganna, og hafa ákvæði hennar þá lagagildi, einnig fyrir utan landhelgi¹², og gagnvart utanhjeraðsmönnum ef þeir stunda fiskiveiðar frá þeim stað, sem samþykktin er gerð fyrir¹³; afturámóti gilda þau ekki fyrir innan- eða utan-hjeraðsmenn sem stunda fiskiveiðar frá öðrum stað enda þótt það sje á sömu miðum¹⁴. — Ákvæði samþyktarinnar 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 netalagning skuli hagað vegna fiskigangna og handfæra, um niðurburð fyrir fisk og slægingu, um að banna niðurskurð á hákalli um skemri eða lengri tíma árs, og önnur atriði, sem áriðandi eru fyrir fiskiveiðarnar á opnum skipum í því hjeraði er samþykktin nær yfir. Ennfremur má ákveða gjald til að bæta

10) L. 28. 14. des. 1877, l. 24. 4. des. 1886, l. 52. 20. des. 1901, l. 53. 10. nóv. 1905, l. 23. 9. júlí 1909.

11) Ts. 12. 23. ág. 1904. I. 11.

12) Sjá dóma í dómas. II. 217 og 366.

13) Sjá dóm í dómas. III. 34.

14) Sjá dóm í dómas. VI. 95.

lendingar og hegning fyrir brot á samþyktinni (sektir, upptaka ólöglega lagðra veiðarfæra án dómsúrskurðar, upptaka afla og veiðarfæra). — Samþyktir þessar halda ekki gildi lengur en 10 ár nema þær sjeu endurnýjaðar. — Samkvæmt þessari heimild hafa verið gerðar fjölmargar samþyktir, en fáar eru í gildi sem stendur¹⁵.

2. **Landhelgi** er sá hluti hafsins sem hægt er að verja með fallbyssum frá landi¹⁶. Það er því komið undir styrkleika fallbyssna á hverjum tíma hvað langt landhelgin nær út á haf. Þess er auðvitað ekki krafist að virki eða fallbyssur sjeu í raun og veru á ströndinni, heldur er fallbyssuskotlengdin einungis mælikvarði og gefur um leið í skyn ástæðuna til að sá hluti hafsins sem næstur er landi lýtur sjerstökum lögum. — Með fullkominni heimild þessara alþjóðalagasetninga hjeldu Danir því lengi vel¹⁷ fram að landhelgi umhverfis Ísland væri 4 mílur danskar frá landi á haf út, en Englendingar og Frakkar vildu ekki viðurkenna þetta, sjerstaklega að því er fiskiveiðarnar snerti, svo að Danir urðu að láta undan síga og settu nú takmörkin 1 danska mílu frá ströndinni¹⁸. En vegna stöðugar mótspyrnu Englendinga var þetta gert að samningsmáli og komust samningar loks á 24. júní 1902, sbr. kgl. augl. 3. 28. 3. 1903. Samkvæmt þeim telst landhelgi að því er fiskiveiðar snertir þrír fjórðungar úr mílu frá ströndinni, eða hólmi-

15) Sp. f. Vestm.ey.s. 43. 20. apr. 1906; sp. f. N.-Ísafj. s. 7. 30. júlí 1898, sbr. sp. 52. 19. maí 1905 og sp. 108. 30. nóv. 1907, og sp. f. Eyjafj.s. 54. 7. maí 1902.

16) Perels 21 —22, Liszt. 86. Matzen 72—74.

17) Alt fram að Instr. 18. maí 1850.

18) Dómsmálastj.br. 18. apr. 1859.

um, skerjum og grynningum við hana, frá ystu takmörkum þar er sjór gengur eigi yfir um fjöru. Í flóum telst 3 mílufjórðungafjarlægðin frá beinni línu sem dregin er þvert yfir flóann á þeim stað næst mynni hans, er breiddin fer eigi fram úr 10 mílufjórðungum; II. gr. Mílufjórðungur (ein míla ensk) er jarðmálsmílufjórðungur eða 1/60 úr breiddarstigi, III. gr. Þessar takmarkanir eru einungis skuldbindandi gagnvart Englendingum og einungis að því er fiskiveiðarnar snertir. Alstaðar annarsstaðar má ákveða landhelgistakmörkin eftir þeim alþjóðalögum sem áður eru nefnd.

Sjerstaða landhelginna er sú að ríkið eða landið¹⁹ hefur yfirráðin yfir henni; hún er lagalega sjeð — með takmörkunum — partur úr landinu. Rjettarstaðan er í einstökum atriðum þessi²⁰:

a. Landið getur áskilið innlendum mönnum rjettinn til strandsiglinga, sjá hjer að framan. Aftur á móti má ekki banna útlendum skipum siglingar um landhelgi (sjá kgl. augl. 3. 28. mars 1903. II. gr. 3. mgr.). Þessi alþjóðalög braut íslenska löggjafarvaldið með lögunum um bann gegn botnvörpuveiðum 10. nóv. 1894, þar sem 3. gr. lagði sekt við ef fiskiveiðaskip hittist í landhelgi með botnvörpu innanborðs þó það væri ekki að veiðum. Englendingar mótmæltu líka lögunum og var þeim breytt í samræmi við þjóðarjett²¹.

b. Landið getur áskilið innlendum mönnum og skipum allar fiskiveiðar í landhelgi (kgl. augl. 3, 28. mars 1903, II. gr.).

Fiskiveiðar — þar á meðal síldarveiði og

19) L. 2. jan. 1874, 3. gr. 7. liður.

20) Sjá nánar Perels, Liszt. 88. ff.

21) Alþ.tíð. 1897. C, 137—138.

hvalaveiði²² — eru í íslenskum lögum áskildar þegnum Danakonungs og dönskum skipum.

Einstaklingur, sem vill reka fiskiveiðar í landhelgi, 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., 1.35, 27. sept. 1901, 1. gr. Ef um fjelag er að ræða, verða allir fjelagsmenn að fullnægja þessum skilmálum²³, nema fjelagið sje hlutafjelag. Þá er nóg 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, 1. 35, 27. sept. 1901, 1. gr. Áður en slíkt fjelag tekur til starfa á að sýna lögreglustjóranum samþykktir þess, og á í þeim að vera ákveðið, að öll hlutabryjefin skuli hljóða á nafn og að engin afhending þeirra sje gild, nema stjórn fjelagsins sje skýrt skriflega frá henni; um alla hlutabryjefaeigendur á fjelagið að hafa bók, 1. 1901, 2. gr. — Þegnar Danakonungs eru auk Íslendinga: Danir, Færeyingar, Grænlandingar og eyjaskeggjar á hinum dönsku eyjum við Ameríku St. Thomas, St. Croix og St. Jan. Alþingi hefur hvað eftir annað óskað að tryggja Íslendingum einum fiskiveiðarnar fram með ströndum landsins, en stjórnin hefur jafnan neitað lögum í þessa átt um staðfestingu af því að þau brytu bág við jafnrjetti þegnanna²⁴. Það eitt hefur áunnist að

22) Dómsmálastj.br. 8. des. 1871, d. í dómas. V. 596, rh.br. 23. ág. 1910.
23) Rh.br. 76. 14. apr. 1882.

24) Sbr. rh.br. 82. 26. maí 1876, 118. 12. júlí 1878, 54. 18. apr. 1887 og 44. 25. apr. 1904.

með samþykkt má banna aðkomumönnum (þar á meðal Íslendingum) bátfiski á fjörðum, nema síldveiði, þar sem bátfiski fjarðarbúa annars væri hættu búin, l. 6, 19. júní 1888; engar samþykktir hafa þó verið gerðar samkv. þessari heimild, svo kunnugt sje.

Til fiskiveiðanna má ekki hafa önnur skip en dönsk (þar á meðal íslensk), ts. 13. júní 1787, l. 2. og 10. gr. Að vísu er það talsverðum vafa bundið, hvort ákvæði þessi eru ekki fallin úr gildi. Yfirdómurinn komst að þeirri niðurstöðu 1882²⁵ og leiddi ýms góð rök að henni. En líklega er samt skoðun hæstarjettar, að þau sjeu enn í gildi²⁶, rjettari, enda hefur yfirdómurinn beygt sig fyrir þessum dómi hæstarjettar²⁷, og stjórnin hefur stöðugt bæði fyr og síðar haldið sömu skoðun fram²⁸, svo að vafalaust er, að henni verður enn haldið fram í framkvæmdinni og þess krafist, að skipin sjeu dönsk. Þó er talið að bátar, sem ekki hafa nein þjóðerniseinkenni, megi vera hvernar þjóðar sem er²⁹.

Botnvörpuveiðar eru algjörlega bannaðar í landhelgi, l. 8, 6. apr. 1898, l. gr. Ennfremur liggur hegning við, ef Íslendingur leiðbeinir botnvörpungi í landhelgi eða jafnvel er um borð í honum, nema hann sje lögskráður skipverji, l. 27, 25. sept. 1902. Ef botnvörpungur er í landhelgi á hann að hafa veiðarfæri öll í búlka innanborðs, l. 18, 8.

25) Sjá d. í dómas. II. 147 og 195.

26) Sjá d. í dómas. II. 401.

27) Sjá d. í dómas. V. 595.

28) Sjá t.d. dómsmálastj.br. 21. nóv. 1864, 31. mars 1869, rhbr. 155, 7. nóv. 1881, lhbr. 62, 9. maí 1896. Alþingi vildi taka af allan vafa og nema ákvæðin úr gildi, en lögunum var synjað konungsstaðfestingar, rhbr. 55, 26. maí 1885.

29) Rhbr. 76, 14. apr. 1882.

júlí 1902; þó má landstjórnin veita innlendum skipum undanþágu frá þessu ákvæði, 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 í ísvök sje eða fastir á grynningum eða hamlaðir á annan hátt. Þó má reka hval á land og drepa, ef það er gert með handskutlum eða lagvopnum, en ekki með skotum, og skal þess þá ávalt gætt, að ekki sje síldveiði eða veiðarfærum spilt; l. 44, 13. nóv. 1903, 1. gr. — Um síldar- og upsaveiði með nót eru sett sjerstök lög, ts. 12. febr. 1872, en þau snerta nær eingöngu net-lögin og verður þeirra því nánar getið í 3. tölulið.

c. Landið getur sett lögreglutilskipanir, sem jafnt útlendir sem innlendir eru skyldugir að hlýða, meðan þeir eru í landhelgi, kgl. augl. 3, 28. mars 1903, II. gr. 3. mgr. Skipin eru í landhelgi skyldug til að hlýta íslenskum lögum, sbr. l. 15. apr. 1854, 10. gr. Þó eru herskip og þjóðhöfðingjaskip undanþegin landslögum samkvæmt alþjóðarjetti³⁰. — Lögreglustjórar og hreppstjórar hafa eftirlit með því að lögunum sje hlýtt í landhelgi, en eins og gefur að skilja, er það ekki nægilegt. Til þess að eftirlitið sje fullnægjandi, verður að hafa til þess skip. Stjórnin hefur haldið því fram að þessi skip geti ekki vænst þess að verða viðurkend sem löggæsluskip nema þau sjeu herskip³¹, en það er vafasamt hvort þessa varð krafist eftir alþjóðalögum. Nú er það vafalaust að þar sem jafnvel skip, sem hafa á hendi löggæslu utan landhelgi, sam-

30) Perels § 14. B.

31) Sjóvarnarstj.br. 14. febr. 1860.

kvæmt samningnum við England 5. maí 1902, þurfa ekki að vera herskip, Kgl. Augl. 3, 28. mars 1902. XXVI. gr., þurfa löggæsluskip innan landhelgi heldur ekki að vera það. En að sjálfsögðu verður skipið að vera löggilt af hinu opinbera sem löggæsluskip.

3. **Netlög** eru 60 faðmar á sjó út frá stórstraumsfjöru, ts. 20. júní 1849. 3. gr.

Landeigandi einn hefur rjett til þess að hagnýta sjer netlögin eftir því sem hægt er, til veiða, ts. 20. júní 1849. 3. gr., til fiskiveiða, Jb. rb. 2, beitutekju, l. 60. 10. nóv. 1905. 2. gr., o.s.frv. Þó er sjerhverjum þeim, sem rjett hefur til fiskiveiða í landhelgi, leyft að króa af síld eða upsa með nót 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. 12. febr. 1872. 1. gr. Fyrir þetta á hann að greiða landeiganda landshlut, 4 af hundraði af veiðinni, og ennfremur skaðabætur fyrir öll landspjöll og skaða á friðlýstu æðarvarpi og selalögnum, ts. 1872. 1. og 2. gr. Ef nótin er lögð á helgidegi á að greiða þóknun lil fátækra sjóðs, ts. 1872. 7. gr. — Þar sem nót 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 veiðarfæri 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 nótarinn rjett til að taka þau upp eða draga þau með nótinni í land, ef hann bætir eigandanum skaða og veiðispjöll; aftur á móti má eigandinn ekki sjálfur taka veiðar-

færin upp; ts. 1872. 8. gr. — Ef fleiri en einir nótarmenn sitja fyrir síld eða upsa, hafa þeir rjett til nótlnagnar, sem fyrst hafa byrjað að leggja nótina, og mega hinir ekki tálma þeim, ef þeir halda tafarlaust áfram lagningunni. Er tvennir nótarmenn byrja samstundis og aðrir innar, þá skulu þeir, ef síld eða upsi er í báðum nótum, og ytri nótin getur ekki bjargað afla sínum, áður en sú innri er upptekin, hafa drátt í sameiningu, og skal hlutur hvorra fyrir sig ákveðinn eftir áætlun, ef þeir geta ekki orðið á eitt sáttir. Ef tvennir nótarmenn leggja samstundis og hvorir á móti öðrum, og draga hvorugir nótina í 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.

4. **Hafnir** — í lagalegum skilningi — eru þeir staðir hjer á landi, sem taldir eru í o. b. 28. des. 1836. 1. gr. og þeir, sem síðar hafa verið löggiltir.

Öll skip, sem sigla til Íslands, eru skyld til að koma fyrst á einhverja löggilta höfn til þess að fullnægja þar lögunum um tollgreiðslu og sóttvarnir, 1. 28. 7. nóv. 1879. 3. og 4. gr., 1. 34. 6. nóv. 1902. 3. gr. — Hafnir geta verið eign einstakra manna, en frá fornu fari hafa verið settar sjerstakar takmarkanir fyrir eignarrjettinum yfir þeim.³² Þegar verslunin var gerð frjáls var skipað svo fyrir, að yfirleitt skyldi öllum vera jafnfrjálst að nota hafnir landsins og legufæri sem þar væru.³³ Engu að síður bannaði eigandi einnar

32) Sbr. Jb. fml. 5 og víðar.

33) Kgúrsk. 23. apr. 1788, rhbr. 13. júní 1789, rhbr. 27. sepl. 1823, rhbr. 13. mars 1824 og ts. 28. desbr. 1836. 11. gr.

hafnarinnar árið 1887 kaupmönnum í verslunarstaðnum afnot hennar og hæstirjettur dæmdi að kaupmaðurinn hefði rjett til þess.³¹ Þótt nú íslenskum lögfræðingum sje illmögulegt að fallast á þennan skilning dómsins á hjeraðlútandi íslenskum lögum, var sjáfsagt að skoðun hæstarjettar yrði fylgt framvegis. Því voru sett 1. 3. 13. mars 1891, sem tóku af allan vafa. Samkvæmt þessum lögum og ts. 28. des. 1836. 11. gr. hafa eigendurnir að vísu forgangsrjett til afnota hafnarinnar og hver sinna hafnartækja, og verða aðrir því að láta þau laus þegar 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 sínum við akkeri á höfninni, ferma þar og afferma, og nota legutæki þau sem þar eru. Ennfremur hafa þeir rjett til að gera hringa, landfestar eða önnur skipfestaráhöld, þar sem svo til hagar að þessháttar áhöld eru nauðsynleg fyrir skip á höfninni; þó má að eins gjöra það eftir tilvísun lögreglustjóra.³⁵ Fyrir afnotin á eigandinn rjett á leigu, sem ákveðin er af yfirköldunum ef hlutaðeigendur koma sjer ekki saman. Fastakaupmenn ganga fyrir lausakaupmönnum. — Um afnot hafnanna fer að öðru leyti eftir hafnarreglugerðunum.

34) Sjá d. í dómas. IV. 104. Gagnstætt dómi bæði undir- og yfirdóms, sjá d. í dómas. III. 447.

35) Sbr. Reglur 61. 1. maí 1891.

B. Rjettindi yfir skipum.

IV. Alment.

Eins og áður er tekið fram eru skip að lögum og samkvæmt eðli sínu lausafje og verður því að fara með rjettindi yfir þeim eftir lausafjárreglunum þar sem ekki eru sjerstök lög. Á hinn bóginn er það víst, að lausafjárreglurnar eru als ófullnægjandi, sjerstaklega að því er snertir upphaf ýmsra hlutarjettinda og endi samkvæmt samningi í lifanda lífi. Skip eru svo verðmæt að sá sem t. d. kaupir skip verður að geta verið öruggur um að sá sem selur sje eigandi, og hann verður að geta trygt rjett sinn svo að fyrverandi eigandi geti ekki grandað honum með því að gefa öðrum rjett yfir skipinu. Eftir gildandi lögum um lausafje vantar kaupandann oftast þessa tryggingu. Af verðmæti skipsins leiðir ennfremur að eigandinn þarf oft að fá lán til þess að geta eignast það, og á hinn bóginn er skipið í sjálfu sjer ágæt trygging fyrir láninu. Hjer er þörf á reglum sem geri veðsetning skipsins auðveldar og tryggja; reglurnar um veðsetning lausafjár eru of örðugar í framkvæmdinni og veita veðhafa í skipi alveg ófullnægjandi tryggingu.

Þörfin á sjerreglum um skip er því brýn. Og úr þessari þörf er auðveldara að bæta að því er skip snertir, en annað lausafje, því að með skrásetningunni og merkingunni má ávalt sanna samleik¹ þess.

Í flestum löndum hafa því verið sett sjerstök lög um stofnun og tryggingu rjettinda yfir skipum, skyld lögunum um fasteignir, sem eru greiðari og veita meiri tryggingu en lausafjárreglurnar. Venjulega er þess krafist að rjettindi yfir skipum sjeu skrásett í skipaskrárnar til þess að þau hafi fult gildi, en á hinn bóginn er slík skrásetning venjulega nægileg.² Hjer á landi eru aftur á móti mjög fá slík ákvæði til. Þegar skrás.lögin 13. des. 1895 voru sett þótti ekki ástæða til að fyrirskipa skrásetning einkarjettinda yfir skipum af því að viðskifti manna voru þá svo óbrotin.³ Að vísu er þar boðið að skrásetja skuli, hver sje eigandi skipsins, l. 1895. 7. gr. 4. mgr., 17. gr. og 18. gr., en það er gert einungis til þess að hægt sje að hafa eftirlit með að ekki sjeu önnur skip skrásett, en þau, sem hafa rjett til að sigla undir dönsku flaggi, og varðar aðeins hegningu ef út af er brugðið, en eignarafsalið sjálft er jafngilt hvort sem eigandaskiftin eru skrásett eða ekki. Sama er um skrásetning eiganda eftir ts. 15. 2. mars 1900. 3. gr. og ts. 2. 2. mars 1903. 3. gr. En eftir því sem skipastóllinn og skipaviðskifti óxu varð þörfin meiri, og stjórnin lagði fyrir alþingi 1907 frv. til laga um veð í skipum, sem fyrirskipaði þinglestur á veð-

1) »Identitet«, sjá orðabók Jónasar.

2) Sjá sjórjett Boyens og að því er dönsk lög snertir Grundtvig 19—23.

3) Alp.tíð. 1895 C. 107.

brjefum og heimildarbrjefum að skipum.⁴ Nefndin, sem sett var í málið, breytti formi frumvarpsins þannig, að það ákvað ekkert um hvað þinglesa ætti, heldur einungis hvernig þinglesturinn ætti að fara fram og um þýðing og gildi veðrjettar.⁵ Þannig varð frumvarpið að lögum nr. 20. 16. nóv. 1907. Það verður því enn að vera undir lausafjárreglunum komið hvað þinglesa á, og eftir íslenskum lögum er það einungis sjálfvörsluveð samkv. samningi. Yfirdómurinn hefur þó litið svo á í úrskurði 21. febr. 1910,⁶ að samkv. lögunum frá 1907 sje þinglestur kaupsamnings eða afsalsbrjefs nauðsynlegur til þess, að fá lagavernd gagnvart þeim, sem beiðist fjárnáms í eigum seljanda. Samkvæmt þessum úrskurði er líklegt, að þinglesturs verði í framkvæmdinni krafist, og ekki einungis á afsalsbrjefum heldur einnig öllum heftingarskjölum.

V. Einstök hlutarjettindi.

1. **Eignarrjett** yfir skipi fær maður með munnlegum afsalsgerningi í lifanda lífi; venjulega er þó gefið út skriflegt afsalsbrjef, enda er það öruggast. Þinglestur og skrásetning er óþörf, þó verður þess líklega krafist í framkvæmdinni að afsalsbrjefið sje þinglesið, sbr. áðurnefndan úrskurð yfirdómsins 21.

4) Alþ.tíð. 1907. A. 99.

5) Alþ.tíð. 1907. A. 488—489.

6) Dómas. VIII. 348.

febr. 1910; sömuleiðis er afhending óþörf¹. Ennfremur getur maður fengið eignarrjett yfir skipi með því að byggja eða láta byggja það, að erfðum, með hjónabandi, hefð o.s.frv.

2. **Veð.** Sameiginlegt með öllu veði í skipum er það, að ef skipið er vátrygt hjá Samábyrgðinni nær veðrjetturinn einnig til vátryggingarfjárins, l. 54. 30. júlí 1909. 10. gr. Að öðru leyti verður að greina á milli veðtegunda.

a. Samningsveð. α. Handveð er mjög sjaldgæft²; þegar skip er sett að handveði missir eigandinn það úr vörslum sínum, og getur því ekki hagnýtt sjer það fyllilega eftir ákvörðun þess.

β. Sjálfsvörsluveð. 1. Sjálfsvörsluveð í skipum, sem eru minni en 5 tonn, sbr. l. 20. 16. nóv. 1907, 7. gr., er stofnað með skriflegu veðbrjefi, sem veðsali á að undirskrifa í viðurvist tveggja áreiðanlegra manna, sem eiga að gæta þess nákvæmlega að rjett dagsetning sje á því. Ef veðsali á heima í Reykjavík á að þinglesa brjefið á fyrsta eða öðru þingi eftir dagsetningu þess, en ef veðsali á heima utan Reykjavíkur á næsta manntalsþingi eftir dagsetningu. Ef þessa er gætt fær veðrjetturinn gildi frá þinglestrardegi eða, utan Reykjavíkur, frá sýningardegi. En ef útaf er brugðið er veðrjetturinn alveg ógildur. Ef veðsali flytur í aðra þinghá á að lesa brjefið á þingi á ný eftir sömu reglum og í fyrsta sinn. Ef veðsali verður gjaldþrota er veðbrjefið ógilt ef það er ekki dag-

1) Sjá um ýmislegt viðv. eigendaskiftum að skipi dóma í dómas. III. 43, IV. 482, VII. 414 og VIII. 46.

2) Sbr. D.L. 5—7—7.

sett fullum 8 vikum áður en bú hans var tekið til skifta sem gjaldþrota³.

2. Sjálfsvörsluveð í skipum, sem eru 5 tonn eða meir, sbr. l. 20. 16. nóv. 1907. 7.gr., og eru skrásett hjer á landi, er stofnað með skriflegu veðbrjefi, sem á að þinglesa, l. 18. 4. nóv. 1887. 7. gr. Þinglesturinn á að fara fram þar, sem skipið er skrásett að eiga heima, l. 20. 16. nóv. 1907. 1. gr. 1. p. Innrita má slík brjef fyrirfram eftir ts. 24. apr. 1833. 4. gr. og o. b. 28. apr. 1841, l. 1907 1. gr. 3. p., og fær veðrjetturinn þá fult gildi á þeim degi er brjefið er sýnt til fyrirframinnritunar. Brjefin eru rituð í hinar venjulegu afsals- og veðmálabækur, l. 1907. 4. gr., en þeirra á að geta á blaðsíðu skipsins í skipaskrá umdæmisins eða, ef skipið er ekki skrásett á skipaskrá, á dálk þess á fiskiskipaskránni, 2. gr., og koma skrárnar að þessu leyti að því er skip snertir í stað fasteignaregístursins að því er fasteignir snertir⁴. — Þegar þinglesa skal eða fyrirframinnrita heimildarskjal eða brjef um haft á skipi, þá á hlutaðeigandi embættismaður að lita eftir því, hvort útgefandi hefur sjálfur eignarheimild fyrir skipi því, sem hann ráðstafar, og hvort nokkuð það hafi verið þinglesið áður, sem ónýtt geti eða rýrt gildi skjalsins; finnist nokkur brestur eða tálmun á að rita athugasemd á skjalið um heimildarbrest hans eða hið áður lesna heftingarskjal jafnframt vottorðinu um þinglesturinn eða fyrirframinnritunina, l. 1907. 3. gr. — Ef skrásett skip er flutt úr einu skrásetningarumdæmi í annað, á skrásetningarstjórinn í

3) L. 18. 4. nóv. 1887. 7—8. gr.

4) Alþ.tíð. 1907. A. 101-102.

Því umdæmi, sem skipið var skrásett í, að senda skrásetningarstjóranum í umdæmi því, er skipið á að flytjast í, eftirrit af veðbrjefum þeim, og öðrum eignarhaftsbrjefum, er þinglesin hafa verið um skipið, svo og útskrift af blaðsíðu skipsins í skipaskránum og ber skrásetningarstjóranum í hinu nýja umdæmi kauplaust að annast um innfærslu veðbrjefanna í afsals- og veðbrjefabók lögsagnarumdæmisins, og geta um veðsetningarnar á blaðsíðu skipsins í skipaskránni eða fiskiskipaskránni; slík innfærsla hefur sama gildi og hinn upprunalegi þinglestur, 1. 1907. 4. gr. Flutning skipsins í nýtt skrásetningarumdæmi má því aðeins leyfa, að allir þeir, sem þinglesinn veðrjett hafa í skipinu, samþykki það; sama er um nafnbreyting á skrásettu skipi sem er veðsett, 4. gr. 2. p.

Um þýðing og gildi veðrjettarins fer eftir almennum fyrirmælum laganna um veð í fasteignum, 1. 1907. 1. gr. 2. p. Sjerstaklega er það tekið fram, sem aðeins getur komið fyrir um skip, að ef það missir rjett til að sigla undir dönsku flaggi, eða er af öðrum ástæðum strykað út úr skrám yfir íslensk skip, þá hefur það engin áhrif á þinglesinn veðrjett eða aðrar þinglesnar eignartakmarkanir; en í gjalddaga fellur skuld, sem trygð er með þinglesnu veði í skipi eða skipshluta, um leið og skipið er selt út úr landinu, og verður þarafleiðandi strykað út úr skipaskránum, 1. 1907, 5. gr. — Annars er það talsvert vafasamt, hvernig skilja eigi aðalregluna; hver fyrirmæli laganna um veð í fasteignum eru »almenn« og hver »sjerstök«? Sjerstaklega er það mikilsvarðandi vafamál, hvort ákvæðið í 15. gr. laga 29. 16. des. 1885 geti komið

til greina við veð í skipum. Spurningin er þessi: Getur veðhafi samkvæmt þaraðlútandi ákvæði veðbrjefsins — sem einnig að öðru leyti fullnægir skilmálum 15. gr. l. 1885 — gert fjárnám í hinu veðsetta skipi án undangengins dóms eða sátta? Við framsögu málsins í neðri deild alþingis var þessu haldið fram⁵ mótmælalaust. En ef þessi regla er „almenn“ verður óneitanlega lítið um „sjerstakar“ reglur um veð í fasteignum⁶. En hvernig sem á .þetta er lítið, er ýmislegt annað í íslenskri löggjöf, sem mælir á móti því, að 15. gr. l. 1885 komi hjer til greina. Með l. 29. 16. nóv. 1907 er Fiskiveiðasjóðnum gefin heimild til, að ganga að veðsettum fiskiskipum og gjöra fjárnám í þeim, hvar sem þau eru, eins og sátt hefði verið gjörð fyrir skuldinni (11. gr.), en það er einmitt sami rjetturinn og allir fasteignaveðshafar geta fengið samkvæmt 15. gr. l. 1885. Ef lög nr. 20. 1907 hefðu látið þá reglu ná til skipaveðs, var lítil ástæða fyrir lög nr. 29. 1907 til þess að veita Fiskiveiðasjóðnum rjettinn, sem felst í reglunni, sjerstaklega, þar sem hann þá þurfti ekki annað, en að taka þaraðlútandi ákvæði upp i prentuð skuldabryjefaeyðublöð sín, til þess að fá hann eins og hver annar. Enn fremur benda hin mörgu ákvæði íslenzkra laga, sem gera opinberum stofnunum hærra undir höfði með lánstrygging og lánsinnheimtu, en einstaklingnum, til þess, að 11. gr. l. 29. 16. nóv. 1907 sje sjerstök hlunnindi fyrir Fiskiveiðasjóðinn. Eitt af þessum ákvæðum kemur máli þessu við einnig á annan

5) Alþ.tíð. 1907. B. 973—974.

6) Bentzon (bls. 42) telur samskonar danska reglu frá þessu sjónarmiði sjerstaka.

hátt. Veðdeild Landsbankans hefur nefnilega rjett til að selja (fasteigna-) veð sín á uppboði án undanfarandi dóms, sátta eða fjárnáms⁷. Fiskiveiðasjóðurinn verður aftur á móti að gera fjárnám í skipsveði sínu áður en hann getur selt það á uppboði. Þegar nú opinber stofnun með skipaveð er sett skör lægra, en opinber stofnun með fasteignaveð, og í öllu verulegu jafnfætis einstaklingi með fasteignarveð, virðist þetta sýna, að lögin telji ekki skipin alveg eins öruggan veðgrundvöll eins og fasteignir, og að einstaklingurinn með skipaveð eigi einnig að standa skör lægra, en einstaklingur með fasteignarveð. Þegar litið er á alt þetta, þá virðist rjett, að 15. gr. 1. 1885 geti ekki komið til greina um veð í skipum.

b. Lögveð. Í ýmsum tilfellum er mælt svo fyrir í lögum að skip og farmur eða skip skuli vera að veði fyrir nánar ákveðnum kröfum, án þess að neitt þurfi til stofnunar veðsins annað en staðreyndir þær sem lögin nefna, sjá t. d. ts. um síldar og upsa veiði með nót 12. febr. 1872. 6. gr., ts. um fiskiv. útlendra 12. febr. 1872. 4. gr., l. 16. 1. nóv. 1881. 6. gr., l. 3. 13. mars 1891. 4. gr., l. 27. 11. okt. 1899. 2. gr. og l. 54. 30. júlí 1909. 11. gr.

3. **Önnur hlutarjettindi.** Um þau er fátt að segja hjer. Í framkvæmdinni verður þess líklega krafist til stofnunar að stofnbrjefið sje þinglesið, ef þinglestur samskonar brjefa um fasteignir er lögboðinn, sbr. oftnefndan úrskurð yfirdómsins 21. febr. 1910. — Eiginleg leiga á skipi er mjög sjald-

7) Sjá l. 1. 12. jan. 1900, sbr. l. 27. 20. okt. 1905. 2. gr og l. 13. 9. júlí 1909. 2. gr.

gæf nú orðið. Löghald má leggja á skip og farm eftir almennum reglum; ef útlendingur er eigandi skipsins eða farmsins má framfylgja löghaldinu á þeim stað, þar sem það er álagt, eftir stefnu til skipstjórans, ef eigandinn er ekki í ríkinu eða hefur þar annan umboðsmann, og löghaldið heldur lagakrafti þótt bú eigandans sje tekið til skifta erlendis sem þrotabú; o. b. 30. nóv. 1821.⁸ — Haldrjett fær sá, sem hefur skip eða farm í vörslum sínum, einnig þegar hin almennu skilyrði eru fyrir hendi.⁹

8) Sjá enn fremur l. 18. 8. júlí 1902 og l. 10. 31. júlí 1907. 1. gr.

9) Haldrjettur fyrir uppskipunargjaldi, sjá d. í dómas. III. 194.

C. Útgerð.

VI. Útgerð.¹

Útgerðarmaður er sá, sem hefur útgjöld og tekjur af leiðangri skipsins (gerir það út á sinn kostnað). Venjulega er útgerðarmaðurinn eigandi skipsins, en stundum einungis leigjandi. Útgerðin getur verið eins manns útgerð eða fjelagsútgerð. Útgerðarfjelög eru aðallega tvennskonar: hlutafjelög og fjelög með ótakmarkaðri ábyrgð.

Ef fjelagið er hlutafjelag má skrásetja það í verslanaskrárnar, en ekki er það skylt.² Stjórn hlutafjellsins eða framkvæmdarstjóri annast dagleg störf þess, en öllum aðalmálum ráða hluthafafundir, og ræður þar afl atkvæða, nema öðruvísi sje um samið. Stjórnin boðar fundina. — Ef útgerðarfjellagið er „fjellag með ótakmarkaðri ábyrgð“ verður ekkert gert nema allir sjeu sammála. Þó er svo ákveðið í Jb. fml. 25, að ef sumir vilja fara (halda skipinu til gagns), en sumir ekki, þá geta þeir, sem fara vilja, krafist þess, að hinir kaupi hluti

1) Sbr. Gram 42—63 og Arntzen 32—43 og 93—93.

2) L. 42. 13. nóv. 1903. 35. gr. sbr. 16. gr.

þeirra í skipinu; en ef þeir geta ekki eða vilja ekki kaupa, mega þeir halda skipinu til gagns, sem vilja, en verða að greiða hinum réttan ágóðahluta. Ábati og halli af útgerðinni skiftist hlutfallslega milli fjelagsmanna.³ Fjelagsmenn bera einn fyrir alla og allir fyrir einn ábyrgð á skuldum fjelagsins. Venjulega hefur einn fjelagsmanna umboð til þess að annast dagleg störf fjelagsins, en í öllum vandamálum verður hann að leita atkvæða hinna, og samþykki þeirra þarf til allra óvenjulegra fyrirtækja.

2. Ábyrgð útgerðarmanns á gjörðum skipstjóra og skipverja. Sjólög flestra þjóða láta útgjörðarmanninn í ríkum mæli ábyrgjast fjárhagslega gjörðir skipstjóra og skipverja.⁴ Útgjörðarmaðurinn hefur allan ábatann af leiðangri skipsins, og þykir því rjett, að hann hafi einnig áhættuna. Á hinn bóginn er viðurhlutamikið að gjöra útgjörðarmanninn fjárhagslega algjörlega háðan athöfnum skipstjórans; því eru víðast sett takmörk við ábyrgðinni, ýmist þannig, að hún er bundin við ákveðna upphæð í peningum eftir tonnatali skipsins, ýmist þannig, að hún er bundin við skipið og farmgjaldið og missir kröfuhafi þann hluta kröfunnar sem skip og farmgjald hrökkva ekki fyrir; sumstaðar er útgjörðarmanninum gefinn kostur á að láta skipið af hendi uppí kröfuna, og er hann þá laus allra mála ef hann lýsir yfir þessu áður en dómur fellur um málið.

Íslensk lög um þetta efni eru óljós og glompótt; og hvergi er þó ef til vill eins brýn þörf á

3) Sbr. d. í dómas. VII. 161 og 308.

4) Bentzon 73—95, Grundtvig 42—49, þýska verslunarlögbókin §§ 485—487 (Boyens II).

skýrum og ítarlegum lögum eins og um þetta. Það er að vísu vafalaust, að útgjörðarmaðurinn ber fjárhagslega ábyrgð á samningum þeim, sem skipstjórinn gerir samkvæmt lagaumboði sínu, eða sem hinn samningsaðilinn hefur rjett til að álíta gerða samkvæmt umboðinu, sjá síðar í kaflanum um skipstjóra. Að því er afbrot snertir ber útgjörðarmaðurinn fjárhagslega ábyrgð á meðferð skipstjóra og skipverja á farminum, og vanrækslu skipstjóra á því að fullnægja gjörðum samningum. Ennfremur hefur ávalt verið litið svo á, að útgerðarmaðurinn beri ábyrgð á árekstri, sem verður af völdum skipstjóra eða skipverja.⁶ Loks ber hann fjárhagslega ábyrgð á brotum skipshafnarinnar á fiskiveiðalöggjöfinni ⁶ ⁷. — Á hinn bóginn er það vafalaust, að útgjörðarmaðurinn ber enga ábyrgð á því ef t.d. skipverji stelur frá skipverja eða í landi, ef skipstjóri ber mann í landi eða rýfur kaupsamning um hús o.s.frv. Til þess að útgjörðarmaðurinn beri ábyrgð á afbrotinu, verður athöfn sú, sem er afbrotið, að minsta kosti að vera framkvæmd af skipstjóra eða skipverja sem starfsmanni skipsins. En það er mjög vafasamt hvort útgerðin ber ábyrgð á öllum slíkum afbrotum.

Hitt er ekki síður vafasamt, hvort þessi ábyrgð útgjörðarmannsins er nokkrum takmörkum bundin eftir íslenskum lögum. Sumstaðar virðist gert ráð fyrir að ábyrgðin sje takmörkuð

5) D. í dómas. VIII. 36, 41, 63. Sbr. ts. 3. 20. jan. 1899. 29. gr.

6) L. 10. 31. júlí 1907. 1. gr. og l. 18. 8. júlí 1902.

7) Sbr. ennfr. t.d. fr. 17. febr. 1741, kgbr. 20. júní 1766 (sbr. kgbr. 16. maí 1766), ts. 28. des. 1792¹).

við skip og farm,⁸ en sumstaðar að hún sje ótakmörkuð.⁹ Það virðist því varhugavert að bregða út af grundvallarreglu íslenskra laga um ótakmarkaða ábyrgð, þótt ýmislegt mæli með því eftir eðli málsins. Ákvæðin, sem virðast gera ráð fyrir takmarkaðri ábyrgð, eru þar að auki ekki alveg ótvíræð um þetta atriði.

8) L. 10. 31. júlí 1907. 1. gr., 1. 18. 8. júlí 1902, 1. 44. 30. júlí 1909. 14. gr., ts. 3. 20. jan. 1899. 29. gr. Ef til vill d. í dómas. VIII. 36, 41, 63.

9) D. í dómas. VII. 431.

D. Farmenn

VII. Alment yfirlit.

Farmenn eru allir þeir, sem ráðnir eru á skipið. Þó eru þeir, sem ekki vinna að stjórn skipsins eða siglingu, t.d. þjónar á farþegaskipum, matsveinar o.s.frv., að ýmsu leyti háðir öðrum lögum, en hinir. Hjer verður aðeins rætt um þá, sem ráðnir eru á skipið til þess að starfa við stjórn þess og siglingu. — Á hverju skipi, sem er meir en 12 tonn, eða fer í utanlandssiglingar, á að vera skipstjóri, 1. 50. 10. nóv. 1905. 2.-3. gr. sbr. 7. gr. Skipstjórinn ræður einn öllu um stjórn skipsins; allir sem innanborðs eru, eru því að nokkru leyti háðir valdi hans, jafnvel þeir, sem ekki eru farmenn.¹ Í siglingum ber það oft við, að hætta vofir yfir lífi þeirra, sem eru með skipinu, og varningi þeim, sem það flytur, og verður oft ekki komist hjá hættunni nema allir leggist á eitt og fyrst og fremst hlýði nákvæmlega og tafarlaust boðum skipstjóra.² Þegar svo stendur á er á hinn bóginn hvorugt tími eða tækifæri til að leita aðstoðar yfir-

1) Arntzen 77, 88.

2) Jantzen 43. Sbr. alp.tíð. 1893. A. 93.

valdanna í landi gegn mótþróa.³ Þess vegna hefur skipstjóri vald til að þröngva skipverjum til hlýðni og refsa þeim eftir á fyrir óhlýðni; sömuleiðis liggur opinber hegning við mótþróa. — Vald það, sem skipstjóra þannig er í hendur fengið, væri varhugavert að leggja í hendur óvalins manns; því er þess krafist, að skipstjórar fullnægi ýmsum kröfum um kunnáttu í sjómannafræði og þekkingu á sjómensku og varðar sektum ef maður tekst á hendur skipstjórn án þess að fullnægja þeim skilmálum, l. 50. 10. nóv. 1905. 17. gr. — Skipstjórinn getur auðvitað ekki altaf verið viðstaddur og er því venjulega stýrimaður á skipinu til þess að gegna störfum hans á hvíldar- og svefntímum hans, og eins þegar hann er forfallaður. Ekkert íslenskt skip má afgreiða frá nokkurri höfn hjer á landi til ferða milli Íslands og annara landa nema því að eins að á því sje til starfa að minsta kosti einn stýrimaður, og sje um gufuskip að ræða, sem er meir en 300 tonn, þá 2 stýrimenn. Ekkert íslenskt skip, sem meira er en 70 tonn, má afgreiða eða láta fara í innanlandssiglingar nema því að eins að á því sje til starfa einn stýrimaður; l. 50. 10. nóv. 1905. 7. gr. Á öðrum skipum er ekki skylt að hafa stýrimenn. Stýrimaðurinn kemur að lögum í stað skipstjóra á sínum verði og í forföllum hans, en alt vald sitt framkvæmir hann í nafni skipstjóra, sem ber meðábyrgð á störfum hans. Enginn getur verið stýrimaður nema hann fullnægi skilmálum þeim, sem lögin um atvinnu við siglingar nr. 50. 10. nóv. 1905 setja. — Sjerhvert íslenskt gufu-

3) Sbr. alp.tíð. 1889 C 87.

skip á að hafa svo marga menn til gæslu á vjelinni og með þeirri kunnáttu, sem krafist er í reglugjörð um þetta efni, sem skipinu er fengin, l. 50. 10. nóv. 1905. 7. gr. 3. p. Vjelamenn vinna starf sitt undir umsjón skipstjóra, og ber hann að nokkru leyti ábyrgð á framkvæmd þess.

Íslensk lög um farmenn eru að miklu leyti sniðin eftir dönskum lögum,⁴ sem sett hafa verið aðallega um verslunarskip. Þau gilda þó hjá oss einnig um fiskiskip⁵ og ræður af líkum að þau eigi víða ekki vel við, að ýmsu sje ofaukið og ýmislegt vanti sem þörf er á eftir því sem tilhagar hjer á landi.

VIII. Skipstjórinn.

1. **Almenn skilyrði** til þess að vera skipstjóri eru sett í lögum um atvinnu við siglingar nr. 50. 10. nóv. 1905. Þó ná þessi lög ekki til þeirra, sem stundað hafa siglingaatvinnu áður en þau öðluðust gildi (1. jan. 1906, sbr. 20. gr.), 18. gr. — Skilyrðin eru:

A. Í innanlandssiglingum, þ.e. siglingum niilli hafna innanlands, og til fiskiveiða við strendur landsins.¹

a. Ef skipið er 12 tonn eða minna er

4) Sbr. alþ.tíð. 1889 C 290.

5) Lhbr. 64. 8. maí 1891. Sbr. alþ.tíð. 1889 C 88.

1) Sbr. alþ.tíð. 1889 C. 109—110 og 1893 B 1925.

rjetturinn engum skilyrðum bundinn, l. 1905. 1. gr. sbr. 2. gr.

b. Ef skipið er meira en 12 tonn en ekki yfir 30 tonn er rjetturinn til að vera skipstjóri bundinn því skilyrði, að hlutaðeigandi sanni með prófvottorði 3 valinkunnra skipstjóra, sem bæjarfógeti útnefnir, að hann a) kunni að marka stað skipsins á sjávaruppdrætti og hafi þekkingu á sjávaruppdráttum og notkun þeirra yfir höfuð; b) kunni að nota áttavita; c) kunni að nota skipshraðamæli (log); d) þekki alþjóðlegar reglur til þess að forðast ásiglingar; og e) hafi stundað siglingaatvinnu minst 24 mánuði á skipum ekki minni en 12 tonn; l. 1905. 2. gr. — Stjórnarráðið semur reglur um prófið,² sem að eins fer fram í kaupstað, og fyrirmynd fyrir prófvottorðum.

c. Ef skipið er meira en 30 tonn er rjetturinn til þess að vera skipstjóri bundinn því skilyrði, að hlutaðeigandi hafi fengið skírteini sem skipstjóri í innanlandssiglingum, l. 1905. 2. gr. i.f. Til þess að öðlast þetta skírteini útheimtist: a) að hlutaðeigandi hafi staðist hið minna stýrimannapróf við stýrimannaskólann í Reykjavík³; b) að hann hafi verið stýrimaður í 12 mánuði; c) að hann hafi rjett innborinna manna eða sje heimilisfastur í Danaveldi; d) að hann sje fullveðja; e) að hann hafi ekki orðið sekur að lagadómi um nokkurt það verk, sem svívirðilegt er að almenningsáliti; og f) að hann sanni að sjón hans sje svo fullkomin sem nauðsynlegt er fyrir skipstjóra; l. 1905. 8.

2) Reglur 42. 31. mars 1906.

3) L. 19. 22. maí 1890 og l. 58. 10. nóv. 1905, sbr. rglgj. 158. 30. nóv. 1898 og ítarlegari reglur 26. 4. nóv. 1891 og kgl. augl. 30. 28. nóv. 1895.

gr. Þegar sjerstaklega stendur á getur stjórnarráðið þó veitt undanþágu frá prófkröfum þessum og skilyrðum að því er sjómensku snertir, 13. gr. 1. p. Sá sem fullnægir skilmálunum á aftur á móti heimting á að fá skírteini sem skipstjóri, 1. 1905. 12. gr. Skírteinin eru gefin út af lögreglustjóranum á þeim stað, þar sem hlutaðeigandi er búsettur eða sje hann hvergi búsettur á Íslandi, þá á þeim stað, þar sem hann eða umboðsmaður hans er staddur, þegar beiðnin kemur fram. Fyrir skírteinið á að greiða 4 krónur í landssjóð. Nú vill einhver ekki hlíta úrskurði lögreglustjórans, að því er snertir útgáfu skírteinis, og skal hann þá senda stjórnarráðinu kæru sína, sem þá gerir út um málið; samt heldur kærandinn óskertum rjetti til að leita dómsákvæðis um það; 1. 1905. 12. gr.

B. Í utanlandssiglingum, þ. e. siglingum milli Íslands og útlanda, og líklega til fiskiveiða t.d. í Norðursjónum.

a. Seglskip. Rjetturinn til þess að vera skipstjóri á þeim í utanlandssiglingum er bundinn því skilyrði að hlutaðeigandi hafi fengið skírteini sem skipstjóri í utanlandssiglingum, 1. 1905. 3. gr. Til þess að öðlast þetta skírteini útheimtist hið sama og til þess að fá skírteini sem skipstjóri í innanlandssiglingum, þó svo að hert er á kröfunum um kunnáttu í sjómannafræði og þekkingu á sjómensku. Hlutaðeigandi á nefnilega að hafa staðist hið meira stýrimannapróf við stýrimannaskólann í Reykjavík eða hið almenna danska stýrimannapróf eða annað það próf, sem hefur sama gildi eftir dönskum lögum, og hann á að hafa verið stýrimaður í 12 mánuði og á þeim tíma farið

tvisvar milli landa eða siglt sem skipstjóri tvisvar milli landa; l. 1905. 9. gr. Þó getur stjórnarráðið veitt undanþágu frá þessum skilyrðum þegar sjerstaklega stendur á; sömuleiðis getur stjórnarráðið til 1. janúar 1916 veitt manni, er fengið hefur skírteini sem skipstjóri í innanlandssiglingum, rjett til að vera skipstjóri í utanlandssiglingum á íslensku seglskipi, sem er minna en 100 tonn, hafi hann verið skipstjóri í innanlandssiglingum í 18 mánuði; l. 1905. 13. gr. Um rjett til þess að fá skírteinið, og skírteinið að öðru leyti, gilda sömu reglur og að framan er sagt um skírteini sem skipstjóri í innanlandssiglingum, sjá l. 1905. 12. gr.

b. Gufuskip. Rjettur til þess að vera skipsjóri á gufuskipi í utanlandssiglingum er, auk þeirra skilyrða sem nefnd eru undir staflið a, bundinn því skilyrði, að hlutaðeigandi hafi fengið viðaukaskírteini um að hann sje fær um það, l. 1905. 3. gr. Til þess að öðlast þetta viðaukaskírteini útheimtist, að hlutaðeigandi hafi staðist próf í gufuvjelafræði við stýrimannaskólann í Reykjavík⁴ eða í Danmörku, eða á annan hátt færi sönnur á það, að hann hafi þá þekkingu á gufuvjelum, sem nauðsynleg er til þess að vera skipstjóri á gufuskipi; l. 1905. 14. gr. Stjórnarráðið gefur þetta skírteini út. — Skipstjóri fyrirgerir skipstjóraskírteini sínu ef hann að lagadómi verður sekur um eitthvað það verk, sem svívirðilegt er að almenningsáliti, l. 1905. 16. gr. Ennfremur er missir skipstjórnarrjettar lagður sem hegning við því að vanrækja að rita í

4) L. 19. 13. sept. 1901. sbr. ítarlegari reglur 9. 14. maí 1902.

leiðarbókina, eða skafa úr henni ritað mál eða stryka yfir nokkuð það, er í hana er skráð, svo að það verður ólæsilegt án þess það þó sje gert í saknænum tilgangi, ef skipstjóri verður sekur um þetta í þriðja sinn; sömuleiðis fyrirgerir sá maður skipstjórarjetti sínum, sem falsar leiðarbókina eða skefur úr henni eða strýkar út í saknæmum tilgangi; fml. 22. mars 1890. 7. gr. Loks fyrirgerir skipstjóri rjettinum, ef leiðabókin týnist þegar slys ber að höndum og það sannast, að hann ljet af ásettu ráði fyrirfarast að bjarga bókinni, fml. 22. mars 1890. 9. gr.

2. **Skipstjórasamningurinn.** Til þess að samningurinn sje gildur verður útgjörðarmaðurinn að vera fullveðja, en skipstjórinn þarf ekki að vera eldri en 16 ára, sbr. þó það sem áður er sagt, að enginn má vera skipstjóri á skipi, sem er meira en 30 tonn eða fer í utanlandssiglingar, nema bann sje fullveðja, l. 50. 10. nóv. 1905, 8. og 9. gr. Munnlegir samningar eru gildir. Vistráðabálkur og lögskráningarbálkur fml. 22. mars 1890 ná ekki til skipstjóra.

Skipstjórinn er skyldur til að vera fyrir skipinu þann tíma sem um var samið nema útgerðarmaðurinn geri sig sekan í verulegri vanrækslu á skyldum sínum eða aðrar verulegar forsendur bregðist. Ef ekki er samið um neinn ákveðinn tíma, og enginn ráðningartími getur heitið venjulegur ráðningartími þar, sem samningurinn var gerður, getur skipstjórinn sagt honum upp; þó er hann skyldur til að ljúka við þá ferð, sem skipið er í. — Útgjörðarmaðurinn getur riftað samningnum hvenær sem er, fyrirvaralaust; en geri hann

það án þess að nægar ástæður sjeu fyrir hendi, er hann skyldur til þess að greiða skipstjóra umsamið kaup þangaðtil samningnum átti að vera lokið. Útgjörðarmaðurinn hefur »nægar ástæður« til þess að rifta samningnum, þegar skipstjórinn vanrækir stöðu sína í einhverju verulegu atriði eða aðrar verulegar forsendur bregðast.

3. Rjettur skipstjóra. Skipstjóri á rjett á umsömdu kaup; stundum er það ákveðið í einu fyrir ferðina, en venjulega fá skipstjórar mánaðarkaup og auk þess oft ágóðahluta (t.d. premíur) og ýms hlunnindi. Ef ekki er samið um kaupið fer það eftir því, sem venja er, á þeim stað, sem samningurinn er gerður á eða skipið er gert út frá.⁵ Ef hvorugt eru samningar eða venja um kaupið getur skipstjórinn sjálfur sett upp; þó verður honum ekki dæmt kaup, sem er alveg ósanngjarnt. Fyrir kaupunum hefur skipstjórinn forgangsrjett í skipi, farmgjaldi og farmi (ef hann er eign útgjörðarmannsins) jafnvel á undan veðhöfum, ts. 28. desbr. 1792. 1.

Ennfremur á skipstjórinn rjett á viðurværi um borð, en um það, hvernig það eigi að vera, eru engar reglur settar.

Loks á skipstjórinn rjett á endurgjaldi á kostnaði, sem hann hefur haft fyrir skipið og útgjörðarmanninn, og að hann sje skaðlaus af samningum þeim, sem hann hefur gert, og haft rjett til að gera, fyrir útgjörðarmanninn, ef hann hefur orðið að takast persónulega ábyrgð á hendur. Fyrir þessum kröfum hefur skipstjórinn forgangsrjett í

5) D. í dómas. VIII. 51.

skipi, farmgjaldi og farmi (ef hann er eign útgjörðarmannsins) jafnvel á undan veðhöfum, ts. 28. desbr. 1792. 2.

4. **Skyldur skipstjóra.** Skipstjórinn á að koma til skipsins á umsömdum tíma, kgbr. 28. febr. 1758 § 1, og stjórna því ferð þá eða farleið, sem um var samið. Hann verður að gera það sjálfur og getur ekki sett annan í sinn stað. Hann ræður menn á skipið, fml. 22. mars 1890. 13. gr., og á að sjá um að þeir geri skyldu sína, kgbr. 28. febr. 1758. 6.-7. gr. - Skyldur skipstjóra í einstökum greinum eru mjög margar og margvíslegar, og skal hjer getið hinna helstu:

a. Skipstjórinn á að sjá um að skipið sje sjófært⁶. Þegar um þilskip er að ræða, sem notuð eru til fiskiveiða eða vöruflutninga, á útgerðarmaðurinn að láta skoða skipið af þar til kvöddum mönnum, áður en það leggur út í fyrsta skifti á almanaksárinu, og má eigi lögskrá menn á skipið fyr en skoðunargerð þessi hefur farið fram, l. 25. 3. okt. 1903. 1. gr., en skipstjórinn verður að sjá um að skipið verði ekki ósjófært á árinu og á hann að gera útgerðarmanni viðvart ef það verður. Í sambandi við þetta skal nánar minst á þessa skoðunargerð, sem útgerðarmaðurinn á að láta framkvæma. Í hverju lögsagnarumdæmi í landinu skulu vera svo margir skoðunarmenn, er þurfa þykir. Lögskráningarstjóri útnefnir skoðunarmennina, sem eiga að vera valinkunnir og óvilhallir menn, og að öðru leyti svo hæfir til starfsins sem föng eru á. Skoðunargjörðin er framkvæmd af

6) Sbr. t. d. l. 73. 22. nóv. 1907. 2. gr.

tveim skoðunarmönnum og kjósa þeir sjer oddamann, ef ágreiningur verður. Þegar skoðunargjörðinni er lokið senda skoðunarmenn lögskráningarstjóra eða umboðsmanni hans brjeflega skýrslu um hana og getur útgerðarmaður krafist að þeir eiðfesti hana ef þörf er; 1. 25. 3. okt. 1903. 2. gr. Landstjórnin getur þó samþykkt, að skoðunargjörð sú, sem þilskipaábyrgðarfjelagið við Faxaflóa eða önnur hjerlend þilskipaábyrgðarfjelög (nú Samábyrgðin) láta árlega fram fara, að því er skip þau snertir, sem í sjóábyrgð eru, komi í stað þessarar skoðunargjörðar, ef hún er eins tryggileg, 1. 25. 3. okt. 1903. 5. gr. - Það, sem staðreyna á með skoðunargerðinni, er, að skipið sje þannig úr garði gjört, að lífi eða heilsu skipverja sje ekki hættu búin, sakir þess hvað það er veikbyggt, eða sakir fúa og annara galla, ónógra og gamalla segla eða reiða, eða af því að skipið hafi eigi svo trausta eða næga báta, sem þörf krefur; ennfremur að íbúðarrúm skipverja sjeu nægilega vel útbúin, stór og loftgóð; 1. 1903. 3. gr. Ef eitthvað reynist ábótavant verður að bæta úr því áður en lögskrá má menn á skipið, 1. 1903. 1. og 3. gr.

b. Um skyldur skipstjóra að því er snertir skrásetning og mæling skipa sjá 1. 31. 13. des. 1895. ts. 25. júní 1869 og hjer að framan bls. 11 og 20.

c. Skipstjórinn á að sjá um að farminum sje komið vel fyrir í skipinu, svo að hann liggi ekki undir skemdum eða hættu stafi af fermingunni fyrir skipið.⁷ Hann hefur umsjón með farminum meðan á ferðinni stendur⁸ og hefur lögumboð til

7) Sbr. ts. 22. mars 1620 i.f.

8) Sbr. ts. 5. febr. 1751.

þess að gæta hagsmuna farmeiganda ef á þarf að halda, sjá síðar. Skipstjórinn ber ábyrgð á bannvarningi sem er um borð.⁹

d. Skipstjórinn á á siglingunni að fara eftir siglingareglunum, og varðar það hann sektum, ef hann bregður út af þeim án þess að nauðsyn bjóði, 1. 25. 9. des. 1889; auk þess er hann stundum skyldur að bæta skaða, sem hlýst af brotinu, ts. 3. 20. jan. 1899. 29. gr.

e. Á hverju skipi, sem fer milli landa, á skipstjóri að hafa leiðarbók, fml. 22. mars 1890. 1. gr. Leiðarbók þessi á að vera þannig gerð, að hægt sje að nota hana á öllum þeim ferðum, sem skipið fer. Hún á að vera úr góðum sterkum pappír í haldsterku bandi, blaðsíður tölusettar, og bókin gegnumþrædd traustum streng og gerð eftir fyrirmyndinni í 12. gr. fml. Lögreglustjóri á þeim stað, sem skipið hefur ferð sína á, löggildir hana fyrir 2 kr. ef skipið er 100 tonn eða minna, en annars 4 kr.¹⁰ Lögreglustjórinn hefir eftirlit með því að leiðarbók sje á skipinu og ritar vottorð sitt endurgjaldslaust í hana um það, að hún hafi verið sýnd honum. Ef leiðarbók verður fullrituð á ferð getur skipstjóri snúið sér til næsta danska verslunarræðismanns eða vararæðismanns á hafnarstað utanríkis, eða til lögreglustjóra á dönskum hafnarstað, í Kaupmannahöfn til dómsmálaritarans í farmanna- og verslunarrjettinum og á Færeyjum utan Þórshafnar til næsta sýslumanns, og skal sá þessara manna, sem hann snýr sjer til löggilda

9) L. 44. 30. júlí 1909. 5, 14. og 15. gr; 1. 25. 9. júlí 1909.

10) Nú l. 1. 2. febr. 1894. 59. gr.

endurgjaldslaust fyrir hann nýja leiðarbók.¹¹ Sú leiðarbók gildir þó einungis fyrir það sem eftir er ferðarinnar; fml. 2. gr.

Frá þeim degi, er mateldur er kveiktur á skipinu, skal sá, er verði stýrir, rita í leiðarbókina undir eins og hann er leystur af verði, alt sem fram fór meðan hann stýrði verði, það er til siglingar eða stefnu kom, svo og sjerhvern annan atburð, sem á nokkurn hátt kynni að geta haft þýðingu fyrir útgjörðarmenn skipsins, farmsendendur eða vátryggjendur. Ef eitthvað misritast í leiðarbókina má hvorugt stryka það út eða á annan hátt gera það ólæsilegt, heldur á að stryka eða punkta þannig yfir það að lesa megi það, sem áður var skrifað, fml. 3. gr. Í 7. gr. fml. er sett ströng hegning við því að vanrækja að skrifa í leiðarbókina, fyrir að rita ósannindi í hana, og að skafa út eða stryka út það, sem skrifað hefur verið, þannig að það verði ólæsilegt. Fölsun leiðarbókar varðar við almennu hegningarlögin.

Allir skipstjórar og stýrimenn eiga að vera við því búnir að bjarga leiðarbókinni ásamt öðrum skjölum skipsins, ef slys ber að höndum. Ef skipaskjölin bjargast, en leiðarbókin ekki, á skipstjóri að færa sönnur á það með framburði skipshafnarinnar, að leiðarbókinni hafi ekki orðið bjargað. Geti hann ekki sannað það varðar það hann sektum (10-100 kr.). En sannist það, að hann hafi af ásettu ráði látið fyrirfarast að bjarga leiðarbókinni á hann að sæta refsingu eins og hann hefði falsað hana; fml. 9. gr.

- Leiðarbók má ekki

11) Sbr. rhbr. 101. 26. júní 1890.

fyrirfara fyr en öll mál eru á enda kljáð, sem skylt eiga við ferðina, milli útgerðarmanna, farmsendenda og vátryggjenda. Ef skipið leggur út í nýja ferð áður en öll slík mál eru á enda kljáð, má skipstjóri ekki taka leiðarbókina með sjer, en á að kaupa nýja leiðarbók á kostnað útgjörðarmanns, fml. 10. gr.

Þýðing leiðarbókarinnar er sú, að hún a að vera til sanninda um það, hvað gerst hafi á ferðinni, fml. 6. gr. Skipstjóri er því skyldur til að leggja fram leiðarbók sína, hvenær sem útgerðarmenn, farmsendendur eða vátryggjendur æskja þess, málstað til sönnunar; ef ferð skipsins er eigi lokið, svo að frumbókin verður ekki lögð fram, á skipstjóri að láta í tje endurrit að henni staðfest af notariús, fml. 6. gr. Þar sem það er skipstjóri sjálfur eða umboðsmaður hans, sem rita á bókina, getur hún þó ekki haft fult sönnunargildi nema þar sem það, sem bókfært er, er skipstjóra í óhag. Um sönnunargildi annars, sem í hana er skráð, verða dómstólarnir að dæma. Til þess að tryggja sönnunargildi leiðarbókarinnar, svo sem hægt er, er, eins og áður er getið, lögð hegning við því að má út nokkuð það, sem áður er ritað. Ennfremur er í sama skyni boðið að skipstjóri skuli sýna opinberum starfsmönnum bókina. Ef skipið á ferð sinni bíður tjón, sem mótmælum ber á að lýsa, þá á skipstjórinn, í síðasta lagi innan sólarhrings frá því hann náði höfn, að skila leiðarbókinni lögreglustjóra, ef hann nær höfn hjer á landi og lögreglustjóri er búsettur þar, sem hann nær höfn eða þar í grendinni, ella umboðsmanni hans löggiltum; nái hann höfn í Danmörku á hann að sýna lögreglu-

stjóra bókina, í Kaupmannahöfn þó dómsmálaritaranum í farmanna- og verslunarrjettinum, og í Færeyjum utan Þórshafnar sýslumanninum í því umdæmi, og náí hann höfn utanríkis ræðismanninum eða vararæðismanninum. Embættismenn þessir eiga skrifa rjett neðanundir það, er síðast var innfært í bókina, vottorð sitt að tilgreindum stað og stund um, að bókin hafi verið sýnd innan 24 stunda frá því að skipið kom; jafnframt eiga þeir að geta þess hvort skipulega hafi reynst ritað í bókina á hverjum degi að undanfögnu. Ef bókinni er ekki skilað innan sólarhrings á að geta þess í árituninni, og eins hversu lengi það hafi dregist fyrir skipstjóra. Eftir að þessar áritanir eru gerðar fær skipstjóri bókina aftur; fml. 4. gr. Vanræki skipstjóri þessa sýningu varðar það hann 2—5 króna sekt fyrir hvern sólarhring, fml. 8. gr. Þegar skipstjóri leggur skipi sínu á hjerlenda höfn og ferð hans er lokið á hann á sama hátt að sýna lögreglustjóra eða umboðsmanni hans bókina, jafnvel þótt ekkert tjón hafi beðið verið á ferðinni. Embættismaður þessi ritar vottorð sitt um sýninguna, rjett neðan undir það, er síðast var í hana skráð; ennfremur á hann að votta hvort bókinni hafi verið skilað í tæka tíð og hvort ritað hafi verið í hana á hverjum degi eða ekki. Ef ferðinni er lokið í danskri höfn eða utanríkishöfn fer um sýning bókarinnar eftir sömu reglum og þegar skipið hefur beðið tjón á ferðinni. Ferð er talin á enda, þegar skip kemur á hjerlenda höfn og affermir þar að mestu eða öllu leyti, eða skipshöfnin er lögskráð þar úr skiprúmi, ef ekki verður annað sjeð um ferðalok af skjölum skipsins; fml. 5. gr.

f. Um skyldur skipsljóra við strönd sjá 1. 2. 14. jan. 1876, og hjer síðar í kaflanum um aðstoð og björgun.

g. Þá er skip rekast á, er hvor skipstjóra skyldur til, að svo miklu leyti sem það er hættulaust fyrir skip hans, skipshöfn og farþega, að veita hinu skipinu, skipshöfn og farþegum, alla þá hjálp, sem í hans valdi stendur og nauðsynleg er til þess að koma þeim úr þeirri hættu, sem af árekstrinum leiðir, og skýra skipstjóra þess frá nafni skips síns og heimili og frá þeim stað eða höfn, sem það kemur frá og ætlar til. Skipstjóri sá, sem ekki hlýðir fyrirmælum þessum án gildrar ástæðu, skal talinn sekur í árekstrinum, nema annað sannist, og sæti fangelsi eða sektum, ekki lægri en 100 krónum; 1. 13. 9. septbr. 1899. 2. gr.

h. Skyldur skipstjóra að því er sóttvarnir snertir, samkvæmt lögum um varnir gegn því að næmir sjúkdómar berist til landsins, nr. 34. 6. nóv. 1902. — Íslensk skip mega ekki utan hafna, 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. Skip, sem koma frá útlöndum og ætla að hafa samband við land og landsbúa, skulu hafa sóttgæsluskírteini frá brottfarstað sínum og, ef hann er utanríkis, þá á skírteinið að vera staðfest af hinum danska verslunarfulltrúa sem þar er, en sje hann þar enginn, þá af yfirvaldinu. Ekkert aðkomuskip má hleypa mönnum eða farangri annarstaðar á land en á höfnum, nema það sje tilneytt. Þegar aðkomuskip vill hleypa mönnum eða

farangri á land - og er ekki skylt til að hafa sóttvarnarveifu, sjá síðar - á skipstjórinn einn að ganga á land og fara beina leið til bæjarfógeta, sýslumanns eða umboðsmanns hans, og sýna honum sóttgæsluskírteinið og skýra frá heilsufari manna á skipinu. Ef ekkert löglegt sóttgæsluskírteini er til, á skipstjóri að 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 sjúkdómum. Skipstjórinn fær þá heilbrigðisvottorð og má skipið eftir það hafa mök við land. Fyrri má aftur á móti enginn fara í land úr skipinu, ekki einusinni hafnsögumaður, og enginn fara um borð í það. Þó er skipum sem fara reglubundnar ferðir milli landa, veitt sú tilslökun í þessu, að þau mega hleypa mönnum og farangri í land strax, ef skipstjórinn sendir sóttgæslumanni með fyrstu ferð til lands æru- og samviskuyfirlýsingu um að ekkert sje athugavert við heilsufar manna um borð¹². — Ef nokkuð er athugavert við heilsufarið á skipinu eða sóttgæsluskírteinið verður heilbrigðisvottorð ekki veitt fyr en eftir nánari ransókn.

Ef skipið kemur frá stað, sem stjórnarráðið hefur auglýst um, að erlend sótt¹⁸ gangi á, eða sem sóttgæsluskírteinið segir að slík sótt gangi á, eða skipið hefur á leið sinni haft mök við slíkan stað, eða skipið hefur á leið sinni haft mök við skip, sem á eru eða hafa verið sjúkir menn eða

12) L. 1902. 9. gr. sbr.augl. 56. 9. júní 1903.

13) Sbr. l. 1902, 1. gr.

dauðir, og vissa er fyrir eða grunur á, að um erlenda sótt sje eða hafi verið að ræða, eða á skipinu hafa verið eða eru 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 gula¹⁴ sóttvarnarveifu upp á framsiglihúni, og ef gul veifa er ekki á skipinu þá hvíta veifu, og skal veifan vera uppi þangaðtil skipið er komið aftur út fyrir landhelgi, eða hefur tekið íslenska höfn og fengið þar sóttgæsluskírteini. Ef skipið leitar hjer hafnar, þegar svo stendur á, má enginn fara í land af því og enginn um borð í það fyr en læknisransókn hefur farið fram, og yfirleitt gilda um þessi skip miklu strangari sóttvarnareglur, en um önnur aðkomuskip, sjá l. 34. 6. nóv. 1902. 10.-23. gr.

Til varnar því, að næmur sjúkdómur¹⁵ breiðist út, 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.

i. Vegna tollinnheimtunnar er skipstjóra gert að skyldu að afhenda lögreglustjóra öll skjöl, sem snerta farminn, og skrá yfir skipsforðann af tollskyldum vörum. Jafnframt á hann að gefa skriflegt vottorð upp á æru og samvisku um það, að eigi sjeu fleiri tollskyldar vörur í skipinu; l. 37. 8. nóv. 1901. 3. gr. Ef skýrslurnar eru ófullnægjandi eða ástæða er til að rengja að rjett sje skýrt frá, má ransaka farminn og fellur kostnaðurinn af

14) Venja, kgl. augl. 34, 30. des. 1887. Sumstaðar er hafður grænn litur, Perels 138.

15) L. 24. 16. nóv. 1907. 2. gr.

ransókninni á skipstjóra, ef skýrslurnar reynast rangar eða ónákvæmar, l. 1901, 6. gr. — Skipstjóri ber ábyrgð á, að ekki sje byrjað að skipa tollskyldum vörum upp fyr en farmskjölin eru sýnd lögreglustjóra. Ennfremur varðar það skipstjóra sektum, alt að 200 krónum, ef vörurnar eru afhentar viðtakanda án samþykkis innheimtumanns áður en tollurinn er greiddur¹⁰.

Skipstjóri á að gefa skýrslu uppá æru og samvisku um útflutningsgjaldskyldar vörur, og ber hann ábyrgð á að skýrslan sje rjett, l. 16. 4. nóv. 1881. 3.-5. gr.

j. Skipstjórinn er gagnvart útgerðarmanninum farmsendendum og vátryggjendum skyldur til þess að nota hafnsögumann þar sem vandrötuð er skipaleið og skipstjórinn ókunnugur. Hafnsögumaðurinn er ráðgjafi skipstjórans og stjórnar skipinu á hans ábyrgð¹⁷. — Um hafnsöguskyldu og sambandið við hafnsögumann annars sjá síðar, í kaflanum um reglur til að forðast hættur á sjó.

k. Skipstjóri, sem kemur í höfn utanríkis til þess að taka við eða skipa upp vörum, á að senda verslunarfulltrúanum (danska) eða varaverslunarfulltrúanum skriflega skýrslu um komu sína áður en hann fer þaðan aftur. Ef skipið kemur í höfnina af öðrum ástæðum, t. d. vegna andviðris, til þess að fá skipun o.s.frv., er ekki skylt að senda verslunarfulltrúum neina tilkynningu¹⁸.

l. Hvert skip, sem afgreitt er frá höfn á Ís-

16) Sbr. þó l. 23. 22. maí 1890 og l. 53. 16. nóv. 1907.

17) Jantzen 18—19, Bentzon 426—428.

18) Kgl. augl. 22. 18. sept. 1903, sbr. kgl. augl. 21. 18. sept. 1893, rhbr. 104. 15. sept. 1893. Instr. 24. mars 1868 § 30.

landi, er skyldugt til þess, eftir áskorun frá póststjórninni, að taka til flutnings laus brjef, og skip, sem eru höfð í reglubundnum ferðum, eru skyldug til þess að taka allskonar póstflutning. - Útgjörðarmaður eða skipstjóri skips, sem fer í reglubundnar ferðir, er skyldur til að segja póststjórninni í tækan tíma til um leið skipsins, viðkomustaði, farartíma og komutíma. Önnur skip eru ekki skyldug til að segja til sín, nema póststjórnin hafi óskað þess, annaðhvort við sjerstakt tækifæri eða með almennri auglýsingu. - Á leiðinni á skipstjóri að geyma póstflutnings vandlega og annast um hann, sjerstaklega þegar einhver 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 ýmsar skyldur skipstjóra ótaldar. Hann er skyldur til þess að flytja menn, sem senda á á alþjóðlegan eða opinberan kostnað, þá leið sem hann ætlar, fyrir sanngjarna borgun, sem lögreglustjóri ákveður, ef ekki semur, ts. 3. febr. 1836 I; skipstjórar á þilskipum og formenn á opnum bátum, sem ganga til fiskjar, eru skyldir til þess að láta hlutaðeigandi stjórnarvöldum í tje skýrslur um afla þeirra, til undirbúnings hagfræðisskýrslum, l. 29. 8. nóv. 1895. 4. gr. sbr. 8. gr.¹⁹; o.s.frv. Sumar skyldur skipstjóra hafa verið nefndar hjer áður, um sumar verður síðar getið.

19) Sbr. rglgj. 56. 20. apr. 1897.

5. **Ábyrgð skipstjóra á brotum skipverja.** Eftir almennum reglum ber skipstjóri ábyrgð á þeim verkum skipverja, sem unnin eru eftir boði hans. Sömuleiðis ber hann ábyrgð á þeim afbrotum skipverja, sem kenna má gáleysi hans í mannvali, eða ónægu eftirliti, eða ónákvæmum fyrirskipunum. En auk þessa er skipstjóranum víðast hvar af sjórjettar ástæðum lögð víðtækari ábyrgð á herðar; í íslenskum lögum og dómvenju verður þessa líka vart, þótt mjög erfitt sje að greina hve víðtæk ábyrgðin er.

Af stöðu skipstjórans eftir íslenskum lögum virðist leiða, að hann beri ábyrgð á stjórn stýrimannsins á skipinu á hans verði og framkvæmd vjelamanna á starfi þeirra við vjelina. Ennfremur ber skipstjóri ábyrgð á brotum á fiskiveiðalöggjöfinni²⁰, jafnvel þótt brotið hafi verið framið móti vilja hans. Í tilfelli þar sem útgerðarmaður og eigandi skipsins sjálfur stóð fyrir veiðinni, en skipstjóri var ekki um borð í skipinu, hefur yfirdómurinn þó sýknað skipstjórann²¹. Loks hefur verið lögð á skipstjóra ábyrgðin af árekstri, sem varð án þess honum yrði gefin sök á því²², og jafnvel árekstri, sem óhlýðni skipverja gagnvart boðum hans olli²³. Það virðist nú vafalaust, að ekki beri að skoða lög þessi og dóma sem einstæð tilfelli, heldur sem vitni um grundvallarreglu, sem gildi um ábyrgð skipstjóra á brotum skipverja yfirleitt²⁴. Á hinn bóginn er það vafalaust að grundvallar-

20) L. 27. 25. sept. 1902. 4. gr., rhbr. 63. 7. maí 1902.

21) D. í dómas. VIII. 282.

22) D. í dómas. VIII. 36, 63.

23) D. í dómas. VIII. 41.

24) Sbr. ennfr. fs. 20. júní 1849 17. gr. o. fl.

regla þessi nær ekki til allra afbrota skipverja; skipstjóri ber t. d. vafalaust enga ábyrgð á áflogum skipverja í landi eða vanefndum á einkasamningum þeirra. Athöfn sú, sem er afbrotið, verður að minsta kosti að vera framin af skipverjanum sem starfsmanni skipsins; en það er allvafasamt hvort öll slík afbrot eru á ábyrgð skipstjóra.

Þá er skipstjóri ber ábyrgð á brotum skipverja, er ábyrgð hans ótakmörkuð persónuleg ábyrgð. — Sá, sem olli skaðanum, ber auðvitað sjálfur fulla ábyrgð á honum jafnframt skipstjóranum; þó er talið að skipstjórinn einn beri ábyrgð á brotum á fiskiveiðalöggjöfinni²⁵.

6. Vald skipstjórans sem yfirmanns á skipinu. Ef einhver af skipverjum neitar að hlýða því, sem fyrir hann er lagt, eða sýnir mótþróa eða þrjósku, þá hefur skipstjóri rjett til þess að beita valdi og þvingun til þess að þröngva honum til hlýðni. Ef í nauðir rekur, einkum ef skipið er í háska statt, eða skipverjar gjöra samblástur eða sýna mótþróa með ofbeldi, þá er jafnvel leyfilegt að taka til sjerhverra þeirra úrræða, sem nauðsyn kann til að bera, til þess að koma á reglu og hlýðni, og er sjerhver af skipverjum skyldur til, þegar þannig er ástatt, að veita skipstjóranum lið, jafnvel án þess að á hann sje skorað; fml. 22. mars 1890. 34. gr.²⁶.

Annars má skipstjóri ekki beita við skipverja likamlegum refsingum, fml. 33. gr., en í nokkrum tilfellum, sem eru nákvæmlega tiltekin í lögunum, hefur skipstjóra verið fengið í hendur opinbert²⁷

25) Rhbr. 63. 7. maí 1902.

26) Sbr. einnig 35. gr.

27) Sbr. Torp: Straffer. alm. Del. Kbh. 1905. 7. bls.

hegningarvald. Tilfelli þessi eru samkvæmt 36. gr. fml.: 1) Ef skipverji gerir sig sekan í ósæmilegu framferði gegn skipstjóra eða öðrum yfirmönnum, má skipstjóri dæma hann til þess að missa fjöggra daga kaup; sömuleiðis fyrir óhlýðni, nema þeim, sem brotlegur varð, hafi þegar í stað verið þröngvað til hlýðni; 2) Ef farmaður kemur ekki til skips í tæka tíð, þegar hann hefur fengið landgönguleyfi, en kemur þó samdægurs, varðar tveggja daga kaupmissi, en fjórðungi mánaðarkaupts ef síðar kemur. Ef farmaður gengur í land í óleyfi, en kemur samdægurs aftur, varðar fjöggra daga kaupmissi, en hálfsmánaðar ef síðar kemur; 3) Ef farmaður er sendur í land með bát og yfirgefur hann í óleyfi, varðar fjöggra daga kaupi; 4) Ef farmaður flytur fatnað sinn allan eða nokkuð til muna af honum af skipi í óleyfi, varðar fjórðungi mánaðarkaupts; 5) Ef skipverji, sem settur er við stýri eða á vörð til útsjónar, gengur frá í óleyfi eða hann finst þar sofandi eða ölvaður, varðar hálfsmánaðar kaupi; 6) ef skipverji vanrækir varðstöðu sína eða annað verk, sem honum er á herðar lagt, eða hann finst þar ölvaður eða sofandi, varðar fjöggra daga kaupmissi; 7) Ef skipverji flytur í óleyfi brennivín á skip eða annan áfengan drykk, varðar fjórðungi mánaðarkaupts og fyrirgjörir ölföngunum; 8) Ef skipverji fer ógætilega með ljós eða eld, varðar hálfsmánaðar kaupi; 9) Ef skipverji hefur eldspítur undir þilfari eða ljós kveykt eða lampa í hásetabyrgi eftir þann tíma, er skipstjóri hefur tiltekið, varðar tveggja daga kaupmissi; 10) Ef skipverji vekur illindi eða annan ófrið á skipi eða við vinnu í skipsins þjónustu, varðar fjöggra daga kaupi; og

11) ef skipverji leyfir ókunnum mönnum að koma á skip í leyfisleysi, varðar eins dags kaupi. — Verði stýrimanni einhver af þessum yfirsjónum á, má þyngja sektirnar alt að helmingi. Ef brot er ítrekað má þyngja sektirnar um helming. Þó mega þær aldrei nema meiru samtals en hálfu því kaupi, sem hann hefur unnið fyrir á ferðinni. Ef kaupið er ákveðin upphæð fyrir alla ferðina eða hluti af aflanum, skulu sektirnar miðaðar við mánaðarkaup það, sem tíðkanlegt var, þar sem farmaðurinn rjeðist á skip um það leyti er hann rjeðist. — Hegning sú, sem kann að liggja við brotinu eftir almennum lögum, fellur ekki niður þótt skipstjóri beiti hegningarvaldi sínu. — Þá er skipstjóri vill beita hegningarvaldi sínu verður hann að fara nákvæmlega eftir fyrirmælum 37. gr. fml. um aðferðina. Hann á að kalla þann, sem afbrotið framdi, fyrir sig í viðurvist skipshafnarinnar, eða sje hún fjölmenn, þá í viðurvist að minnsta kosti tveggja hinna helstu manna á skipinu, og leiða honum stillilega fyrir sjónir afbrot hans og refsing þá, sem hann ætlar að láta hann sæta og veita síðan áheyrn, því er hinn kann fram að bera sjer til varnar eða málsbóta. Þetta skal þó venjulega ekki gjört fyr en 12 stundir eru liðnar eftir að yfirsjónin var drýgð. Nú þykir skipstjóra vörn hans ónóg eða hann hefur ekkert fyrir sig að bera, og á hann þá þegar, meðan vottarnir og sakborningur eru enn viðstaddir, að lesa upp skýrt 37. gr. farmannalaganna og skrifa í leiðarbókina (ef nokkur er á skipinu, en ella í aðra bók, sem rjettur dómari hefur löggilt til þess) skýrslu um yfirsjónina og hegningu þá, sem hann leggur á hinn seka, og skal

þess jafnframt getið, hvort hann hafi kannast við yfirsjónina og hvað hann hafi framfært til varnar sjer. Þvínæst á hann að lesa skýrslu þessa skýrt upp og rita nafn sitt undir; ennfremur á sakborningurinn að undirskrifa skýrsluna og loks vottarnir. Ef hinn seki vill ekki undirskrifa, eiga vottarnir að taka það skýlaust fram, að hann hafi færst undan því, þótt skorað hafi verið á hann. Ef skipstjórinn hefur tekið málið fyrir áður en 12 tímar voru liðnir frá því, er afbrotið var framið, á einnig að geta um ástæðurnar til þess í bókinni. - Ef skipverjinn vill bera sig upp undan hegningu þeirri, sem skipstjóri hefur lagt á hann, á hann að kæra málið fyrir rjetti, áður en 3 sólar eru af lofti frá því, er hann kom með skipinu á einhverja hjerlenda höfn, þar sem afferma skal, og má skipstjóri ekki neita honum um landgönguleyfi í þessu skyni. Ef það reynist fyrir rjettinum, að skipstjóri hefur ekki haft aðferð þá, sem hann samkvæmt framansögðu á að hafa við hegningarálagninguna, eða að hegningin fer fram úr því sem hún má fara, eða að ekki var næg ástæða til þess að hegna, þá á að fella úrskurð hans úr gildi og getur eftir atvikum varðað hann sektum eða fangelsi samkv. 42. gr. fml. eða strangari hegningu eftir almennum lögum, t.d. ef hann vísvitandi hefur gert skipverja rangt til. - Ef sá, sem sektaður hefur verið, fer af skipinu áður en það hefur affermt hjer á landi, þá skal danski verslunarfulltrúinn, ef nokkur er í þeirri höfn, skera úr því til bráðabirgða, hvort fylgt hafi verið fyrirmælum laganna um aðferðina og hvort hegningin fari út fyrir takmörk þau sem lögin heimila. Nú þykir fulltrúanum hegningin

rjett á lögð, og skal þá farið eftir úrskurði skipstjóra, þegar reikningar eru gjörðir upp. Ef enginn danskur verslunarfulltrúi er þar á staðnum skal samt farið eftir úrskurði skipstjóra. Ef skipverjinn fer af skipi í danskri höfn hefur lögskráningarstjórinn sama hlutverk í þessu efni og verslunarfulltrúinn í utanríkishöfn. Í öllum þessum tilfellum getur farmaðurinn þó lögsótt skipstjórann seinna við dómstóla hjer á landi, til ónýtingar úrskurði hans og greiðslu á því, sem haldið var eftir af kaupinu. Ef verslunarfulltrúinn eða lögskráningarstjórinn aftur á móti fella úrskurð skipstjóra úr gildi á að gjöra reikninginn upp eftir því, en þá getur skipstjórinn eftir á skotið málinu til dómstólanna. - Ef skipstjórinn vill ekki neyta hegningarvalds þess, sem lögin heimila honum, eða hann hefur ekki beitt allri þeirri hegningu, sem honum er heimilt, og eins ef úrskurður hans er feldur úr gildi af því að hann hefur ekki haft hina lögskipuðu aðferð eða hegningin hefur farið út fyrir lögheimil takmörk, þá getur hann dregið hinn seka fyrir lög og dóm þegar heim kemur, fml. 38. gr.

Ef skipstjóri hefur ástæðu til að gruna að einn eða fleiri af skipshöfninni ætli sjer að strjúka, og skipið er í utanríkishöfn, þá er honum heimilt að taka fatnað skipverja í vörslur sínar til þess að afstýra strokinu, fml. 47. gr. 2. p.

Nú drýgir einhver skipverja glæp á skipi og skipið er ekki í höfn á Íslandi, og skal skipstjóri þá, svo fljótt sem auðið er, halda bráðabirgðaransókn yfir hinum seka og yfir þeim af skipverjum og farþegum, sem borið geta um verkið. Ef af-

brotið er framið í höfn, en ekki á Íslandi, skal þetta þó því að eins gjört, að því sje jafnframt samfara brot á skyldum hans í þjónustu skipsins. Ransóknina skal rita í leiðarbókina eða þá bók, sem áður er um getið, og eftir sömu reglum. - Skipstjórinn á því næst, eftir því sem kostur er á, að annast það, að afbrotamaðurinn verði kyr á skipinu, og getur hann byrgt hann inni eða beitt öðrum ráðum til þess að halda honum á skipinu, en hann ber ábyrgð á því, að ekki verði farið ver með hann, en nauðsyn krefur. - Þegar skipið síðan kemur til danskrar hafnar eða í utanríkishöfn, þar sem skipaður er danskur verslunarfulltrúi, á skipstjóri þegar í stað að skýra lögreglustjóra eða fulltrúa frá glæpum og fá þeim staðfest eftirrit af bráðabirgða ransókninni. Lögreglustjóri eða verslunarfulltrúi ransakar þá málið og sker úr því, hvort afbrotamaðurinn skuli látinn laus eða sendur heim, og ef það verður ofan á, skal hann sjá svo um, að hann verði sendur svo fljótt sem verða má annaðhvort með sama skipi eða á annan hátt eftir málavöxtum. Ef enginn danskur verslunarfulltrúi er í þeim höfnum sem skipið kemur til á leiðinni, verður að geyma glæpamanninn þangað til það kemur til hafnar innanríkis; fml. 52. gr.

7. **Umboð skipstjóra.** Skipstjórinn er að lögum umboðsmaður útgerðarmanns, farmsendanda og vátryggjenda, sjerstaklega meðan á ferðinni stendur²⁸. Hjer skal aðeins rætt um umboð hans til þess að gera samninga. Í því efni verður að greina á milli umboðs þess, sem skipstjóri hefur í

28) Sbr. 1. 2, 14. jan. 1876. 7. gr., innanríkistj.br. 11. des. 1854 og dómsmálástj.br. 30. sept. 1867.

raun og veru, og þess, sem hinn samningsaðilinn hefur rjett til að álíta að hann hafi.

Ef skipstjóra hefur verið fengið í hendur skriflegt umboð, er það auðvitað jafnaðarlega undir því komið, hvaða samninga hann hefur heimild til að gera fyrir hönd umbjóðanda. Eins er ef munnlegt umboð er. En ef þau atvik koma fyrir, sem þetta beina umboð ekki hefur gert ráð fyrir, eða þegar ekkert beint umboð er, þá á skipstjóri að snúa sjer til útgerðarmanns, farmeiganda eða vátryggjanda ef auðið er, og skera hlutaðeigendur þá úr hvort semja skuli eða ekki. En ef ekki næst til útgerðarmanns, farmeiganda eða vátryggjanda virðist skipstjóri samkvæmt stöðu sinni hafa umboð til þess að gera þá samninga, sem skynsömum manni eftir atvikunum mundi þykja nauðsynlegir. — Samningar, sem skipstjóri hefur umboð til þess að gjöra, skuldbinda umbjóðendur hans, og geta þeir ekki krafist neinna skaðabóta af skipstjóra þótt samningarnir reynist skaðlegir og sjeu þeim þvert um geð.

Að því er hina spurninguna snertir, hvaða samninga hinn samningsaðilinn hafi rjett til að álíta að skipstjórinn hafi umboð til að gera, verður að greina á milli samninga, sem gerðir eru á heimili skipsins, og þeirra, sem gerðir eru utan heimilisins. — Meðan skipið er á heimili sínu hefur hinn samningsaðilinn ekki rjett til að álíta að skipstjórinn hafi umboð til að gera neina samninga. Það er því, þegar svo stendur á, komið undir umboði skipstjóra í raun og veru hvaða samningar hans skuldbinda umbjóðendur hans. Þó eru það undantekningar frá þessu, að ráðningarsamningar skipstjóra eru gildir þótt þeir sjeu gerðir móti vilja út-

gerðarmanns, fml. 22. mars 1890 13. gr., að skipstjóri samkvæmt venju getur skrifað undir hleðsluskírteini á heimili skipsins og tekið út í reikning útgerðarmanna almennar nauðsynjavörur handa skipinu²⁹. — Ef skipið er utan heimilis síns virðist hinn samningsaðilinn hafa rjett til að álíta að skipstjóri hafi umboð til þess að gera alla þá samninga, sem skynsamur maður mundi meta að fælust í stöðu hans sem skipstjóra³⁰, enda sje honum ókunnugt um að skipstjóri hafi samt ekki umboðið. — Samningar, sem skipstjóri hefur ekki umboð til þess að gera, en sem hinn samningsaðilinn hefur rjett til að álíta að hann hafi umboð til þess að gera, skuldbinda útgerðarmanninn (eða eftir atvikum farmsendanda eða vátryggjanda), en hann getur krafist skaðabóta af skipstjóra.

IX. Skipverjar.

1. **Almenn skilyrði** frá hálfu þess opinbera. Yfirleitt er þess ekki krafist, að skipverjar fullnægi neinum skilmálum, sbr. l. 50, 10. nóv. 1905 1. gr. (e contrario); skipstjóranum er heimilt að ráða þá menn á skipið, sem honum þykja hæfir til þess, og hann vill. Bannið gegn því að ráða útlenda menn á skip, sem gerð eru út frá stað á Íslandi,

29) D. í dómas. VII. 431.

30) Sbr. l. 2, 14. jan. 1876 7. gr., 5. og 8. gr., ts. 28. des. 1792.

er úr lögum numið¹. En vegna þess, að stýrimenn og vjelamenn koma að ýmsu leyti í stað skipstjóra og vinna verk hans fyrir hans hönd, er þó gerð undantekning að því er þessa starfsmenn skipsins snertir og krafist tryggingar fyrir því, að þeir hafi þá kunnáttu í sjómannafræði og þekkingu á sjómensku, sem nauðsynleg þykir. Lög þau, sem nú gilda um þetta efni, eru l. nr. 50, 10. nóv. 1905; en um þá, sem voru stýrimenn 1. janúar 1906, fer eftir eldri lögum, sjá l. 1905. 18. gr.

I. Stýrimenn. A. í innanlandssiglingum. a. Skip, 70 tonn eða minni. Rjetturinn til þess að vera stýrimaður er hjer engum skilyrðum bundinn, l. 50, 1905 1. gr. sbr. 4. gr. (e contrario).

b. Skip meira en 70 tonn að stærð. Rjettur til að vera stýrimaður í innanlandssiglingum á íslensku skipi, sem er meira en 70 tonn, er bundinn því skilyrði, að hlutaðeigandi hafi fengið skírteini sem stýrimaður í innanlandssiglingum, l. 1905. 4. gr. Til þess að öðlast þetta skírteini útheimtist: a) að hlutaðeigandi hafi staðist hið minna stýrimannspróf við stýrimannaskólann í Reykjavík; b) að hann hafi verið fullgildur háseti á þilskipi í 12 mánuði; c) að hann hafi eigi verið dæmdur í hegningarvinnu fyrir nokkurt það verk, sem svívirðilegt er að almenningsáliti; og d) að hann sanni, að sjón hans sje svo fullkomin sem nauðsynlegt er fyrir stýrimenn, l. 1905. 10. gr. Þegar sjerstaklega stendur á getur stjórnarráðið þó veitt undanþágu frá prófkröfunum og skilyrðunum að því er sjómensku snertir, l. 1905. 13. gr.

1) O.b. 27. maí 1859 og l. 14, 21. sept. 1883.

B. Í utanlandssiglingum. a. Seglskip.

a. 100 tonn eða minni. Rjettur til þess að vera stýrimaður á slíkum skipum í utanlandssiglingum, er bundinn því skilyrði, að hlutaðeigandi hafi fengið skírteini sem stýrimaður í innanlandssiglingum og hafi auk þess verið stýrimaður innanlands í 12 mánuði, l. 1905. 5. gr.

ß. Seglskip yfir 100 tonn. Rjetturinn til þess að vera stýrimaður í utanlandssiglingum á slíku skipi, er bundinn því skilyrði, að hlutaðeigandi hafi fengið skírteini sem stýrimaður í utanlandssiglingum, l. 1905. 6. gr. Til þess að öðlast þetta skírteini útheimtist hið sama og til þess að öðlast skírteini sem stýrimaður í innanlandssiglingum, þó þannig, að hlutaðeigandi á að hafa staðist hið meira stýrimannapróf við stýrimannaskólann í Reykjavík, eða hið almenna danska stýrimannspróf, eða annað próf, sem hefur sama gildi eftir dönskum lögum; og hafa verið í förum sem fullgildur háseti í utanlandssiglingum í 12 mánuði, eða farið tvær ferðir landa á milli sem stýrimaður, l. 1905. 11. gr. Þegar sjerstaklega stendur á getur stjórnarráðið þó veitt undanþágu frá þessum prófkröfum og skilyrðum að því er sjómensku snertir, l. 1905. 13. gr.

b. Gufuskip, sem eru meira en 100 tonn. Rjetturinn til þess að vera stýrimaður á slíku skipi í utanlandssiglingum er ennfremur bundinn því skilyrði, að hlutaðeigandi hafi fengið viðaukaskírteini um að hann hafi þá þekkingu á gufuvjelum, sem nauðsynleg er til þess að vera stýrimaður á gufuskipi, l. 1905. 6. gr. sbr. 14. gr. Viðaukaskírteini þetta er þó ónauðsynlegt, ef hlutað-

eigandi hefur staðist hið almenna danska stýrimannspróf eða annað próf, sem jafngildir því eftir dönskum lögum, 1. 1905. 6. gr.²

Stýrimaður fyrirgerir skírteini sínu sem stýrimaður, ef hann verður dæmdur í hegningarvinnu fyrir nokkurt það verk, sem svívirðilegt er að almenningsáliti, 1. 1905. 16. gr. Ennfremur fyrirgerir stýrimaður rjetti sínum til þess að vera í förum sem stýrimaður, þegar hann í þriðja sinn verður sekur um vanrækslu á að rita í leiðarbókina eða að stryka eða skafa úr henni það, sem í hana er skráð, og gera það ólæsilegt, án þess að það sje gert í saknæmum tilgangi, og er hann verður sekur um fölsun á leiðarbókinni eða að skafa eða stryka út það, sem í hana er skráð, og gera það ólæsilegt, í saknæmum tilgangi, eða að láta af ásettu ráði fyrirfarast að bjarga leiðarbókinni þegar skipinu hlekkist á; fml. 22. mars 1890. 7. og 9. gr.

II. Vjelamenn. Á hverju íslensku gufuskipi skal vera reglugjörð um gæslu á gufuvjelinni, sem ráðherra Íslands gefur út; skal í henni gera ákvæði um það, eftir skýrslum þeim, sem fram eru komnar um hestafl vjelarinnar, hverjum skilyrðum vjelaliðið skuli fullnægja að því er snertir tölu og kunnáttu gæslumanna. — Nú verður sú breyting gjörð síðar á vjel skipsins eða kötlum þess, að hestaflíð

2) Tilvitnunin í þessari gr. til 4. greinar er auðsjáanlega röng, á að vera til 3. greinar; á þessari villu stendur þannig, að 3. gr. í frv. eins og það var lagt fyrir þingið var feld úr því; við það varð 4. gr. að 3. gr., en þess ekki gætt að breyta tilvitnuninni í 6. gr. samkvæmt breytingunni á greinaröðinni.

eykst að mun, og skal útgerðarmaður þess þá skyldur til að útvega nýja reglugjörð, l. 1905. 15. gr.

2. **Stofnun skiprúmssamningsins.** Samningurinn er skriflegur. Skipstjóri á að fá hverjum skipverja, sem hann ræður á skip hjá sjer, viðskiftabók, fml. 1890. 13. gr.; landshöfðingi sjer um að viðskiftabækurnar fáiðst hjá lögskráningarstjórum og ákveður verð þeirra⁸, 15. gr. Í viðskiftabókinni á að vera eyðublað undir samninginn, og á hann að tiltaka ljóst og skilmerkilega ferð þá eða farleið, sem sjómaðurinn er ráðinn til, fult nafn sjómannsins, aldur og fæðingarstað, stöðu hans á skipinu og vistarkjör, kaup það er honum er heitið annaðhvort fyrir mánuðinn eða ferðina, tilgreina hvort það skuli goldið í peningum eða öðrum eyri⁴ og hve mikið honum er greitt fyrirfram af kaupinu; sje kaup ákveðið fyrir alla ferðina með tiltekinni upphæð í peningum eða öðrum gjaldeyri, skal þess getið jafnframt, hve lengi á er ætlað að ferðin muni standa, og eins, hve hátt mánaðarkaup megi telja algengt á þeim stað og tíma, er samningurinn er gjörður. Skipstjórinn á svo að rita nafn sitt undir samninginn; fml. 13. gr. Í viðskiftabókina á því næst að rita alt, sem sjómanninum er greitt meðan þeir er í förum, eða þá er þeir lúka viðskiftum sínum; sjómaðurinn er skyldur til að gefa ritaða viðurkenningu fyrir sjerhverri upphæð, sem honum er greidd, bæði sjerstaklega og í viðskiftabókina, ef skipstjóri krefst þess; fml. 14. gr. Auk samningsins eiga að vera í viðskiftabókinni 6 fyrstu greinar vistráðabálks farmanna-

3) Leiðarvísir 173, 15. nóv. 1890. 24. gr. (15 aur.).

4) Sbr. nú l. 4, 14. febr. 1902. 1. gr.

laganna 1890 og helstu ákvæðin úr skipsagabálki sömu laga og úr reglugj. fyrir danska verslunarræðismenn (24. mars 1868), þau er til farmanna taka, fml. 15. gr. Viðskiftabókina má, með samþykki sjómannsins, nota meðan hún endist, þótt sjómaðurinn sje ráðinn á ný, ef samningnum er ekki breytt og ekkert hlje verður á förum skipsins, fml. 14. gr. i.f.

Ennfremur á að rita nafn sjómannsins og allan samninginn í skipshafnarskrá, þ.e. skrá yfir alla skipshöfnina sem skrifuð er á eyðublað, sem gert er til þess, með dálkum fyrir sjerhvert atriði samningsins, og síðast dálki, sem skipverji ritar nafn sitt í aftast í þeirri línu, sem hans samningur er skráður í. Af skipshafnarskránni eru gerð tvö samhljóða eintök. Þegar einungis er ráðinn einn eða fleiri menn í viðbót við þá skipverja, sem áður eru á skipinu, má nota gömlu skipshafnarskrána, þannig, að hinum nýráðna er bætt við á hana eða viðaukaskrá. Lögskráningarstjóri er skyldur til að hafa bæði aðalskrár- og aukaskráreyðublöð handa þeim, sem þess óska; fml. 16. og 25. gr. — Ef viðskiftabók og skipshafnarskrá ber ekki saman, þá gilda þau ákvæðin, sem skipverja eru hagkvæmari, fml. 16. gr.

Lögskráningarstjóri er skyldur til að fylla út viðskiftabækur og skipshafnarskrár fyrir skipstjóra hönd, gegn gjaldi, sem sá, sem beiðist þess, greiðir⁵, fml. 17. og 25. gr.

5) Gjaldið er 20 aur. fyrir að fylla út viðskiftabók, en 30 aura fyrir fyrsta manninn á skipshafnarskrá og 15 aura fyrir hina, leiðarvisir 173, 15. nóv. 1890. Sbr. 1. 2, 2. febr. 1894 2. gr.

Stundum er gerður sjerstakur skriflegur skiprúmssamningur, og lögskráningarstjóri er skyldur til að gera þennan samning, ef hlutaðeigendur óska þess, gegn gjaldi, sem er 1 króna ef skipið fer í innlandssiglingar, en 2 kr. ef ferðinni er heitið til útlanda⁶. Samningurinn skuldbindur farmanninn ekki í þeim atriðum, sem eru í ósamræmi við farmannalögin 1890, og leysir skipstjórann ekki undan skyldunni til þess að láta farmanninn fá viðskiftabók og gera skipshafnarskrá um skipverjana.

Ákvæðin um viðskiftabækur og skipshafnarskrár eru hjá oss aðallega sett til þess að tryggja hag skipverjanna, og ná ekki tilgangi sínum, nema þau sjeu skoðuð sem formsákvæði í eiginlegum skilningi, þ. e. að samningurinn sje ógildur ef þeim er ekki fylgt. Ennfremur varðar vanræksla í þessu skipstjórann hegningu, fml. 18. og 30. gr. Og til frekari tryggingar og eftirlits er lögskráning skipverja til skiprúms fyrirskipuð.

Skipstjóri er skyldur til þess að láta lögskrá skipshöfn sína til skiprúms 1) þegar hjerlent skip byrjar fyrstu ferð sína á almanaksárinu frá einhverri höfn innanlands, eða er í fyrsta sinn á almanaksárinu fermt eða affermt á hjerlendri höfn, þótt engin breyting hafi orðið á skipshöfninni meðan skipið dvaldi hjer; 2) þegar hann hjerlendis ræður nýja menn á (íslenskt) skip sitt, hvort heldur einn eða fleiri eða alla skipshöfnina; 3) þegar hann hefur ráðið nýja menn á (íslenskt) skip í útlöndum; þá á hann að láta lögskrá skipshöfnina til skipsrúms, þegar hann fær afgreiðslu frá hinni

6) Leiðarvísir 173, 15. nóv. 1890. 18. gr,

fyrstu höfn hjerlendis, þar sem hann hafði fermt skipið eða affermt eftir að hann kom hingað til lands; fml. 20. gr.; loks á 4) skipstjóri á útlendu skipi, sem ræður mann eða menn á skipið, meðan það liggur í höfn hjer við land, að jafnaði að láta lögskrá menn sína til skiprúms; þó getur hann, ef mennirnir eru útlendir, látið verslunarfulltrúa þjóðar sinnar, ef til er á þeim stað, rita breytinguna, sem á er orðin, á skipshafnarskrána; en þá verður hann síðan að sýna lögskráningarstjóranum skrána eða eftirrit af henni staðfest af verslunarfulltrúanum; lögreglustjóri má ekki afgreiða skipið fyr en þessum fyrirmælum er fullnægt; fml. 27. gr. - Lögskráninguna framkvæmir lögskráningarstjórinn, þar sem skip þá liggur, fml. 23. gr., en lögskráningarstjórar eru sýslumenn og bæjarfógetar (eða umboðsmenn þeirra), fml. 22. gr. - Þegar lögskrá á nýja menn á skipið eiga þeir sjálfir að ganga fyrir skráningarstjóra; endrarnær er venjulega ekki þörf á að skipverjar komi sjálfir, nema skráningarstjóri krefjist þess; þá er skipstjóri skyldur að hlýða því, fml. 26. gr. Skipstjórinn á ávalt að mæta sjálfur og leggja fram viðskiftabækur skipverja og önnur skilríki, fml. 24. gr. Ennfremur á hann að leggja fram tvö samhljóða eintök af skipshafnarskránni, fml. 25. gr. Lögskráningarstjóri athugar þá hvort viðskiftabækur og skipshafnarskrár sjeu fylltar út lögum samkvæmt og hvort þeim beri saman; ef honum þykir tilefni til að hafa á móti samningi þeim, sem gjörður hefur verið, á hann að reyna að fá honum breytt; fml. 17. gr. Ef ferðinni er heitið til útlanda er sjerstaklega tekið fram, að skipstjóri og skipshöfnin eiga að játa

samningnum, eins og hann hefur verið gjörður, fyrir lögskráningarstjóra áður en lögskráningin má fara fram, fml. 17. gr. Ennfremur á lögskráningarstjóri að ransaka hvort skipshafnarskrárnar sjeu rjettar, fml. 28. gr., t.d. með því að spyrja skipverja um aldur, fæðingarstað, nafn o.s.frv. og bera hana saman við skjölin⁷. Þá á lögskráningarstjóri að ransaka, hvort nokkuð sje því til fyrirstöðu, að menn þeir, sem á skránni standa, megi vera í förum með skipinu, og reynist svo, á hann að neita að lögskrá þá til skiprúms, fml. 28. gr.; þetta ákvæði hefur hjer á landi einungis þýðingu að því er snertir eftirlitið með því að stýrimenn og vjelamenn fullnægi skilmálum l. 50. 10. nóv. 1905⁸. Loks á lögskráningarstjóri yfirleitt að gæta þess, að skipstjóri hafi ekki í neinu brotið fyrirmæli lögskráningarbálks farmannalaganna 1890, fml. 28. gr. Þegar skráningarstjóri hefur ransakað alt þetta, á hann að rita í viðskiftabókina og á skipshafnarskrána athugasemd um að hann hafi gætt skyldu sinnar og ekkert sje athugavert, fml. 17., 27. og 28. gr. Hann heldur eftir öðru eintaki skipshafnarskrárinnar, en skilar skipstjóra hinu aftur eftir að hann hefur ritað athugasemdina á það, fml. 25. gr. - Nú lætur skipstjóri fyrirfarast að láta lögskráningarstjóra lögskrá menn sína til skiprúms, þá er honum er skylt að gjöra það, eða hann fær skráningarstjóra ranghermda skipshafnarskrá, eða gefur honum rangar skýrslur við samningu skrána eða

7) Leiðarvísir 173, 15. nóv. 1890. 10. gr.

8) Ákvæðið er tekið úr dönskum lögum, sbr. Alþ.tíð 1889 C. 95, en þar er það sett aðallega vegna landvarnarskyldunnar eins og skipshafnarskráin yfirhöfuð, sbr. Arntzen 62.

áritun á þær, eða hann tekur aðra menn á skip sitt en þá, sem á skránum standa eða breytir þeim eftir að skráning er fram farin, og skal hann þá sæta sektum eða fangelsi, fml. 30. gr.

3. **Endir skiprúmssamnings.** Skipstjórinn getur riftað samningnum hvenær sem er, þ.e. neitað að taka við skipverjanum á skipið og þiggja vinnu hans í þarfir skipsins, en stundum verður hann að greiða skipverjanum skaðabætur fyrir samningsrofin og heimfararkostnað, fml. 53. gr. 2. p., 58., 61., 62. og 63. gr., sjá hjer síðar (4. tölulið). — Skipverji er aftur á móti skyldur til að vera með skipinu tíma þann eða ferð þá, sem hann var ráðinn til; þó er farmönnum heimilt að ganga frá skipinu í hverri höfn eða tryggu skipalægi, þar sem skipað er upp úr því, þegar tvö ár eru liðin að minsta kosti, frá því er skiprúmssamningar voru gjörðir, og skipið er enn ókomið aftur til þess staðar, er menn voru ráðnir á það, eða þar sem samningar heimila þeim að ganga frá því, nema það eigi nú að fara beina leið til þessara staða; fml. 53. gr. Á hinn bóginn eru skipverjar skyldir til að vera með skipinu að minsta kosti í tvö ár jafnvel þótt það breyti ferð sinni eða lengi hana fram yfir þann tíma, sem um var samið, ef skipið ekki innan þess tíma kemur til ráðningarstaðarins eða annars þess staðar, sem samningarnir heimila að ganga frá því á, fml. 53. gr. Frá þessum ströngu reglum eru tvær undantekningar. Skipverji, sem sannar að hann geti orðið skipstjóri á öðru skipi, má þegar ganga úr skiprúmi; en hann verður að setja annan mann í sinn stað, sem vaxinn sje stöðu hans, eða borga aftur kaup það, sem hann hefur unnið fyrir,

þó ekki meira en 6 mánaða kaup, fml. 54. gr. 1. p. Og stýrimaður, sem ráðist hefur sem háseti á skip, getur gengið úr skiprúmi þegar í stað, ef hann sannar að hann geti orðið ráðinn sem fyrsti stýrimaður á öðru skipi; en hann verður einnig að setja annan í sinn stað, sem vaxinn sje stöðu hans, fml. 54. gr. 2. p.; aftur á móti þarf hann ekkert að endurborga af kaupi sínu, sem hann hefur unnið fyrir. - Auðvitað hefur hver farmaður auk þessa rjett til þess að rifta samningnum og ganga úr skiprúmi, þegar skipstjóri eða útgerðarmaður vanefna samninginn í einhverju verulegu atriði, eða þegar aðrar verulegar forsendur hans bregðast. Þó heimilar það engum að fara úr skiprúmi, að skipið skiftir um skipstjóra, fml. 53. gr. 3. p.

Hvenær sem skipverji fer af skipinu, á að lögskrá hann úr skiprúmi, fml. 21. og 27. gr., á þeim stað, þar sem skipið þá liggur, fml. 23. gr., og varðar það skipstjórann hegningu samkv. 30. gr. fml. ef hann vanrækir þetta. Skipstjóri snýr sjer til lögskráningarstjóra og sýnir honum viðskiftabækur og önnur skilríki þess eða þeirra, sem lögskrá á úr skiprúmi, og skipshafnarskrána eins og þegar lögskráð er til skiprúms, fml. 24. og 25. gr., en skráningarstjóri ransakar hvort skips-hafnarskráin sje rjett og hvort skipstjóri í nokkru hafi brotið fyrirmælin um lögskráningu, fml. 28. gr., og lögskráir síðan manninn eða mennina úr skiprúmi. Ef skipið er í útlendri höfn, þegar skipverji er leystur úr vist, verður skipstjórinn að fara eftir þess lands lögum um lögskráningu, en jafnframt á hann að snúa sjer með skipshafnarskrána

til danska verslunarfulltrúans, sem ritar á hana um breytinguna⁹.

4. **Rjettur skipverja.** Skipverjar eiga rjett á að sómasamlega sje farið með þá, fml. 22. mars 1890 33. gr. Þeir eiga rjett á íbúðarrúmum og viðurværi um borð. Íbúðarrúmin eiga að vera sæmilega stór, loftgóð og holl¹⁰; rúmföt verða skipverjar að leggja sjer til sjálfir. Viðurværið má ekki vera lakara en segir í reglugjörðum þeim, sem prentaðar eru í viðskiftabókum farmanna¹¹.

Ennfremur eiga skipverjar rjett á umsömdu kaupi. Þó getur skipstjóri minkað kaup þess úr skipshöfninni, sem reynist ónýtur til starfans, ef það sannast með áliti tveggja helstu af skipverjum að svo sje; kaupið má þó aldrei minka um meir en helming, og skal þess jafnframt gætt að ástæðurnar fyrir áliti þeirra tveggja skipverja, sem til voru kvaddir, og úrskurður skipstjóra verði með nákvæmni ritaður í bók þá, sem áður er sagt að rita eigi í úrskurði um hegningu, sem skipstjóri leggur á skipverja fyrir afbrot; aðferðin er hin sama og þar er sagt og eins fer eftir sömu reglum um það, hvernig skipverjinn getur borið sig upp undan úrskurðinum; fml. 67. gr. Skipverji fær heldur ekki umsamið kaup, ef hann hefur verið dæmdur í kaupmissi fyrir afbrot, 36. gr. fml., og ef skipverji strýkur af skipinu fyrirgerir hann kaupi því, sem hann kann að eiga inni, fml. 47. gr. — Þegar samið hefur verið um ákveðna upphæð í kaup fyrir tiltekna ferð og henni verður breytt svo,

9) Instr. 24. mars 1868 § 40.

10) Sbr. l. 25, 3. okt. 1903 3. gr.

11) Fml. 1890 71.-72. gr. sbr. rglgj. 4, 2. jan. 1901 og 10, 29. febr. 1896.

að hún stendur lengur en gert var ráð fyrir í skiprúmssamningnum, þá á skipverji sá, nema öðruvísi standi með berum orðum í samningnum, heimting á, að fá jafnframt hinu tilskilda kaupi, uppbót fyrir ferðarlenginguna, er talin sje eftir því mánaðarkaupi, sem algengt var á þeim stað og tíma, er skiprúmssamningur var gjörður, fml. 56. gr. (sbr. 13. gr. i.f.). Sömu uppbót á skipshöfn heimting á, þegar um tiltekna upphæð er samið í kaup, fyrir þann tíma er skipinu dvelst ferð, og hættir þó eigi við, fyrir sakir kyrrsetningar, herkvíunar eða halds á skipi eða fyrir þá sök, að skipið hefur orðið að hleypa í höfn til aðgjörðar eða uppskipunar, nema ferðin standi eigi fyrir það lengur en gjört var ráð fyrir þegar skiprúmssamningarnir voru gjörðir. Hið sama er um, þegar svo stendur á, að borga skal skipstjóra dvalaukabót; telst þá uppbótin fyrir þann tíma, sem skipstjóri fær dvalaukabót fyrir; fml. 57. gr. Hafi verið samið um ákveðna upphæð í kaup fyrir tiltekna ferð, verður kaupið aftur á móti ekki sett niður, þótt ferðin standi skemur en í skiprúmssamningnum er tiltekið án þess þó sje hætt við að halda ferðinni áfram, fml. 59. gr. Ef skipverjum fækkar á leiðinni, á að skifta því sem sparast milli hinna annara í skipshöfninni (að skipstjóra undanskildum) að tiltölu við kaup hvers; þó á þetta sjer ekki stað, þegar stök veldur fækkun, fml. 68. gr., því að, ef svo væri, yrði það kvót fyrir skipverja til þess að aðstoða þann, sem ætlar sjer að strjúka. Ennfremur eiga skipverjar rjett á aukakaupi, þegar skip liggur við land og þeim er fengið starf á sunnudögum og öðrum helgidögum umfram venjulega vinnu að því

að halda skipinu hreinu, þurka segl, gegna nauðsynlegum bátstörfum, tilbúa mat og hagræða eftir þörfum skipinu, svo að óhult sje; aukakaupið er hálf dags kaup fyrir hverja tveggja stunda vinnu, fml. 69. gr. Loks eiga skipverjar — auk kaups síns — rjett á hæfilegri þóknun fyrir það, sem þeir hafa unnið að björgun, þegar skipinu hlekkist á, fml. 61. gr. 2. p. — Kaupið á að greiða í gjaldgengum peningum hásetum og öðrum starfsmönnum á þilskipum, sem ganga á fiskiveiðar eða hvalaveiðar, hvort sem eru seglskip eða gufuskip, nema kaupið sje hluti af aflanum sjálfum (t.d. hálfdrætti), og má ekki greiða kaupið með skuldajöfnuði, nema svo hafi áður verið sjerstaklega um samið, l. 4, 14. febr. 1902 1. gr. - Gjaldldagi á kaupi er að jafnaði, ef ekki er öðruvísi um samið, þegar skipverjinn er lögskráður úr skiprúmi, fml. 17. gr. og 55. gr. Lögskráningarstjóri á að gera upp viðskiftareikninginn, ef skipstjóri óskar þess eða einhver af skipshöfninni fyrir sitt leyti; ef skipstjóri og einhver af skipverjum verða ekki á eitt sáttir, á lögskráningarstjóri að reyna að jafna ágreininginn með fortölum, en takist það ekki, skal hann leiðbeina þeim, sem honum þykir á hallað um það, hvernig hann skuli fara að til að ná rjetti sínum, fml. 17. gr. Annað mál er það, að ef skipverjinn, svo sem algengt er, selur útgjörðarmanninum afla þann, sem er kaup hans á fiskiskipi, þá á hann ekki rjett á kaupverði aflans fyr en hægt er að ákveða það með vissu, t.d. ef aflinn er seldur verkaður, þegar búið er að verka hann, nema venja sje að greiða nokkurn hluta kaupverðsins fyrirfram eða svo um samið. Stundum fellur nokkur hluti

kaupsins í gjalddaga áður en ferðinni er lokið. Sá, sem verður að vera með skipinu á ferð, sem ekki var ákveðin fyrri en eftir að hann var ráðinn á það, hefur þannig rjett á, þegar hann er búinn að vera ár í vist á skipinu, og þaðan af hvert missiri, að fá alt að því tvo þriðjunga af kaupi því, sem álotið verður, að hann hafi unnið fyrir, enda þótt vist hans sje ennþá ekki á enda; hálft kaupið skal borgað honum í peningum, en hinn helmingurinn annaðhvort í peningum eða með ávísun á útgerðarmenn, og ræður skipstjóri hvern kostinn hann kys, fml. 55. gr. — Hafi skipverja verið greiddur nokkur hluti kaups eða kaupið alt fyrirfram, er það ekki afturkræft, þótt hætt sje við ferðina, fml. 58. gr., eða skipverjinn sýkist, fml. 63. gr., og vistráðin fyrir þá sök endi. Vörur, sem skipverji tekur út hjá útgerðarmanni, eru taldar fyrirframgreiðsla á kaupi, að minsta kosti ef ekki er ljóst að úttektin hafi átt sjer stað án nokkurs tillits til vistráðanna¹². - Skipverji virðist hafa lögveð fyrir kröfu sinni í skipi, farmgjaldi og farmi (ef hann er eign útgerðarmannsins) jafnvel á undan þinglesnum veðskuldum, ts. 28. desbr. 1792. Krafan fyrnist á 4 árum frá gjalddaga, nema hún sje viðurkend, lögsótt eða þvíumlíkt áður en fresturinn er liðinn¹³.

Ef skipstjórinn rýfur skiprúmssamninginn og segir farmanni úr vist að ástæðulausu, þá á farmaðurinn rjett á fullum skaðabótum, sem venjulega má meta kaup og fæðispeninga til þess dags,

12) Sjá d. í dómas. VI. 654.

13) L. 14, 20. okt. 1905. 3. gr. 1°, 5. gr og 1. gr.

sem vistráðunum átti að vera lokið. Ef liðin eru tvö ár frá því skiprúmssamningurinn var gjörður, og skipverja er sagt upp vist fyrir þá sök, á hann þó einungis rjett á kaupi þangað til hann er kominn heim, ef honum var sagt upp vistinni erlendis, fml. 53. gr. Og ef farmanni er sagt úr vist á þeim stað, sem ferðin skyldi hafin frá, fyrir því að hætt er við hana eða önnur ákvörðun tekin, á hann einungis rjett á eins mánaðar kaupi auk þess kaups, sem hann hefur unnið fyrir, fml. 58. gr. Ef skipið lýkur ferð sinni erlendis eiga skipverjar rjett á kaupi þangaðtil heim er komið, fml. 60. gr. sbr. 62. gr. i.f. — Ef lögleg ástæða var til riftunarinnar, er skipverjanum veittur rjettur til »kaups« fram yfir það, sem hann hefur unnið fyrir, þegar ástæðan var sú, að hann sýkist eða slasast án þess að honum sje sjálfum um að kenna; þá á hann rjett á kaupi meðan hann er við skipið, eða, ef hann er sendur í land, til þess dags er skipið fer frá þeim stað, þar sem hann verður eftir; fml. 63. gr.¹⁴ Þegar aðrar löglegar ástæður eru til riftunarinnar, á farmaðurinn aftur á móti ekki rjett á neinum skaðabótum; t. d. á skipverji sem deyr einungis kaup til dauðadags, fml. 64. gr.; ef verulegar forsendur bregðast, t. d. ef skipið fyrir slys verður ósjófært, eða hætt er við ferðina fyrir stríð, herkvíun eða hald, fml. 58. gr., eða skip verður hernumið og gjört upptækt eða því hlekkist á og hættir við ferð sína erlendis, fyrir því, að það hefur lask-

14) Fátækral. 44, 10. nóv. 1905 23.-26. nema 63.-66. gr. fml. einungis úr gildi að því er snertir skyldu útgerðarmanns gagnvart því opinbera til þess að annast sjúka farmenn og dauða.

ast svo mjög, að annaðhvort verður ekki við það gjört eða kostnaðurinn við aðgjörðina mundi nema meiru en skipið yrði vert á eftir, fml. 61. og 62. gr., þá á skipshöfnin einungis rjett á kaupi til þess dags er þessi atvik komu fyrir eða skipshöfninni er sagt upp vist af þeim ástæðum. Ef skipverji sýkist eða slasast, og er honum sjálfum um að kenna, fær hann að eins umsamið eða venjulegt mánaðarkaup fyrir þá daga, sem hann hefur unnið fyrir kaupi, fml. 63. og 65. gr.

Ennfremur er útgerðarmaðurinn skyldur til að kosta heimferð skipverja og greiða þeim fæðispeninga þangað til heim er komið, ef þeim er sagt upp vistinni utanlands, sbr. fml. 53., 60., 61., 62. og 63. gr. (sbr. l. 44. 10. nóv. 1905 23. gr.)¹⁵, nema skipverja sje sjálfum um að kenna, að honum var sagt úr vist, sbr. fml. 65. gr. Þegar senda á skipverja »heim«, á skipstjóri kost á að velja, hvort heldur hann vill þann stað, þar sem skiprúmssamningar fóru fram, eða annan stað, þar sem hann eftir samningnum átti kost á að láta þann, sem heim á að fara eða sendast, fara úr skiprúmi, fml. 70. gr.¹⁶

Loks á skipverji oft rjett á að útgerðarmaður sjái um lækning og hjúkrun, ef hann sýkist, sjá l. 44, 10. nóv. 1905 23.-26. gr. Ef lögskráður skipverji sýkist eða slasast þannig, að hann kemst ekki með skipinu, á hann því að eins rjett á hjúkrun og læknishjálp, að hann hafi sýkst eða slasast við vinnu sína í þarfir skipsins og að honum sje ekki sjálfum um að kenna; en sje þessum skilmálum

15) Sbr. Instr. 24. mars 1868 § 44.

16) Sbr. rhbr. 16, 14. jan. 1889.

fullnægt á útgerðarmaðurinn að kosta hjúkrun og læknishjálp, þó ekki lengur en um 4 vikur. Ef skipverji sýkist eða slasast, meðan skipið er á ferð, á hann altaf rjett á hjúkrun á skipinu, og ef þörf er á og það gerandi á að senda hann í land til lækninga og hjúkrunar. Ef hann er eigi orðinn svo ferðafær, þegar skipið fer þaðan, sem hann var fluttur í land, þá á skipstjóri að annast um að haldið verði áfram að veita honum hjúkrun og að hann verði, þegar þar að kemur, sendur heim. Ef sjúkdómurinn er ekki skipverjanum sjálfum að kenna, á útgerðarmaður að bera kostnaðinn af hjúkrun og læknishjálp þangað til heim er komið. En ef skipverjanum er sjálfum um að kenna fellur kostnaðurinn á hann; þó á skipstjóri, ef það er erlendis, að leggja út fyrirfram fje í þessu skyni, svo sem þörf er á, en getur dregið það frá kaupi skipverjans meðan það hrekkur; ef kaupið hrekkur ekki fyrir öllum kostnaðinum, virðist útgerðarmaðurinn ekki hafa neina endurgjaldskröfu á hendur skipverja til þess, sem á vantar. Ef skipverji, sem sýkist meðan skipið er á ferð, er ekki sendur í land til lækningar, en er enn sjúkur þegar skipið kemur heim, og sjúkdómurinn er ekki honum sjálfum að kenna, þá á hann að fá lækning og aðhjúkrun í alt að 4 vikur á kostnað útgerðarmanns.

- Ef einhver skipverja deyr á ferð, þá annast skipstjóri útför hans, en útfararkostnaðinn má borga af kaupi hans meðan það hrekkur; ef kostnaðurinn verður meiri, en kaupi því nemur, sem skipverjinn á inni, virðist það falla á útgerðarmanninn. -

Í sambandi við rjett skipverja skal loks minst

á að samkvæmt, 1. nr. 53, 30. júlí 1909¹⁷ á að vátryggja líf hjerlendra sjómanna, sem lögskráðir eru á íslensk skip, hvort sem þeir stunda fiskiveiðar, eru í förum meðfram ströndum landsins eða landa milli, og hjerlendra sjómanna, sem reka fiskiveiðar á vjelarbátum eða róðrarbátum, fjórrónum eða stærri, minst eina vertíð á ári, gegn drukknun og dauða af slysförum á skipi, 1. 1909 1. og 5. gr. Vátryggingarskyldan hvílir bæði á skipverja og útgerðarmanni. Skipverji greiðir 18 aura í vátryggingarsjóð fyrir viku hverja, sem hann er lögskráður eða ráðinn í skiprúm, en útgerðarmaður greiðir þriðjung á móts við gjald skipverja; útgerðarmaðurinn (formaður á bátum) stendur skil á öllu gjaldinu gegn endurgjaldi af kaupi skipverja eða hlut; minni tími en vika telst heil vika¹⁸. Ef skipverjinn druknar eða deyr af slysförum á skipi á því tímabili, sem vátryggingargjaldið er greitt fyrir á ekkja hans, börn, foreldrar eða systkyni rjett á 100 króna styrk úr vátryggingarsjóðnum um næstu 4 ár og getur enginn skuldheimtumaður í dánar- eða þrotabúi skert neitt af þessum styrk, 1. 1909 5. og 6. gr.

5. **Skyldur skipverja.**¹⁹ Skipverjar eru skyldir til þess að koma á skipið í tækan tíma, kgbr. 28. febr. 1758 § 1²⁰, og vera við skipið þann tíma, sem um var samið, sbr. fml. 22. mars 1890 43. gr. Þeir eiga að vinna þá vinnu, sem samningarnir tilgreina, og felst í stöðu þeirra á skipinu (sem stýrimanna, vjelamanna, háseta, matreiðslumanna o.s.

17) Sbr. rglgj. 9, 29. jan. 1910.

18) Rhbr. 1, 2. jan. 1905.

19) Sbr. Gram 128—131 og Arntzen 147—152.

20) Sbr. fml. 22. mars 1890 45. gr. og 36. gr. 2).

frv.), og yfirhöfuð alt, sem nauðsynlegt er í þarfir skips og farms eða til viðhalds reglu á skipinu, hvort heldur í landi eða á skipsfjölg, hvort heldur tjón hefur að höndum borið eða endrarnær, fml. 1890 32. gr.²¹ Til dæmis eru skipverjar skyldir til að aðstoða við útbúning skipsins, vinna að fermingu og affermingu, að stjórn skipsins og siglingu, og björgun þegar hættu ber að höndum. Skipstjóri ákveður hvað vinna skuli og hvernig það skuli gert, en skipverjar eru skyldir til þess að hlýða boðum hans og láta í ljósi með skýru svari, að þeir hafi skilið þau, fml. 1890 32. gr.²² — Skipverjar eiga að varast að vekja illindi eða annan ófrið á skipi úti eða við vinnu í skipsins þjónustu, fml. 1830 36. gr. 10. liður. Ef skipstjóri eða útgerðarmaður verður fyrir skaða af verkum skipverja eru þeir skyldir að bæta skaðann eftir almennum lögum, sbr. kgbr. 28. febr. 1758 § 11.

6. Rjettarvernd skiprúmssamningsins. Ef skipverji ræður sig hjá tveimur fyrir sama tímann, segir í rjettarb. 1314 § 26²³, að skipverjinn skuli vera þar sem hann rjeði sig fyrri, ef þeim, sem seinna tók hann, voru fyrri vistráðin kunn. Ef skipverji ræður sig hjá tveimur, og hinum seinni er ókunnugt um fyrri vistráðin, virðist fyrri samningurinn einnig eiga að vera rjetthærri, að svo miklu leyti sem það er framkvæmanlegt, þótt ekki sjeu bein lög um það.

Ef lögskráður skipverji neitar að ganga á skip eða kemur eigi til skips í ákveðna tíð eða gengur af skipi í leyfisleysi, þá getur skipstjóri á sína á-

21) Sbr. kgbr. 28. febr. 1758 §§ 5, 6, 7 og 10.

22) Sbr. kgbr. 28. febr. 1758 §§ 2. og 4.

23) § 23 í Ó.H. og NgL.

byrgð látið þröngva honum með lögregluvaldi til þess að uppfylla skuldbindingu sína. Gjöri einhver skipverja sig sekan í slíku framferði, þegar skipið liggur í höfn utanríkis, þá á danskur verslunarfulltrúi, ef hann er þar nokkur til, að veita skipstjóra liðveislu sína, til þess að fá tilstyrk yfirvaldsins þar til að þröngva skipverjanum til hlýðni²⁴; fml. 1890 35. gr. - Ef skipverji kemur eigi til skips í tæka tíð með þeim ásetningi að koma alls ekki, eða fer af skipi og ætlar sjer ekki að koma aftur, verður hann sekur um strok²⁵. Nú er maður ekki kominn til skips, þegar það leggur á stað, eða hann er frá skipi meira en tvo sólarhringa í óleyfi, eða fram yfir þann tíma sem honum var leyft, þá skoðast hann sem strokumaður, nema hann sýni fram á þau atvik, sem gjöri það sennilegt, að hann hafi ekki ætlað að svíkjast úr þjónustu sinni, fml. 45. gr. Ef skipverji hefur gildar ástæður til þess að neita að koma á skip, eða ganga af skipi, t. d. ef skipið er ósjófært, er hann ekki strokumaður²⁶. Fyrir strok er farmanni venjulega refsað með einföldu fangelsi ekki skemur en 14 daga og ekki lengur en 3 mánuði, fml. 43. gr. Hegninguna má færa niður (í sektir 20—100 krónur) ef strokumaður snýr aftur til skipsins ótilknúður áður en skipið leggur út þaðan, sem hann strauk, fml. 43. gr. Hegninguna á að hækka 1) ef fleiri menn strjúka saman eða eftir undirlögðu samráði (einfalt fangelsi í lengri tíma en venjulega eða fangelsi við

24) Sbr. Instr. 24. mars 1868 § 35, sbr. samninga við ýmsar þjóðir, t. d. Þýskaland og Bretland kgl. augl. 7 og 8 20. júlí 1881.

25) Sbr. Instr. 24. mars 1868 § 30.

26) D. í dómas. VIII 340.

vatn og brauð), fml. 44. gr. 1. p., 2) ef sýnilega leiðir hættu eða tjón fyrir skipið af strokinu, hvort heldur það eru heilar eða hálfar skipshafnir, sem strjúka, eða einstakur maður aðeins (alt að þyngsta vatns og brauðs fangelsi eða eins árs betrunarhússvinnu), fml. 44. gr. 2. p., og 3) ef maður strýkur með kaup sitt, það er hann hefur ekki unnið fyrir, hvort sem hann var áður kominn í vist á skipið eða ekki, nema málavextir gjöri það sennilegt, að hann hafi ekki ætlað að draga undir sig kaup það, sem honum hafði verið greitt fyrirfram, en hann hafði ekki unnið fyrir (alt að 2 ára betrunarhússvinnu eða jafnvel 6 ára hegningarvinnu, ef mjög miklar sakir eru eða honum hefur orðið það á áður), fml. 46. gr.²⁷ Auk hegningar þessarar, sem lögð er á strokumann, fyrirgjörir hann kaup því, sem hann kann að eiga inni og öllum fjármunum þeim, sem hann skilur eftir á skipi, og eignast það útgjörðarmenn skipsins. Nægi þetta ekki til þess að bæta þeim tjón það, sem þeir hafa beðið af strokinu, er strokumaður enn fremur skyldur að bæta þeim að fullu það, sem á vantar²⁸; fml. 47. gr. Ákæran er opinber, ef strokið er með kaup, en annars bundin því skilyrði að skipstjóri eða útgerðarmaður beiðist þess; ef til þess kemur að dæma strokumann í fangelsi við vatn og brauð eða betrunarhússvinnu á sakborningur rjett á, að sjer sje skipaður talsmaður, ef hann óskar þess, fml. 48. gr.

Ef skipverji brýtur hlýðnis skyldu sína getur

27) Sbr. hl. 25. júní 1869 253. gr.

28) Sbr. hl. 25. júní 1869 302. gr.

skipstjóri sjálfur beitt þvingun og hegningum til þess að þröngva honum til hlýðni, sjá hjer að framan bls. 73-77. En auk þess liggur stundum opinber hegning við brotum á hlýðnisskyldunni. Ef einhver af skipshöfninni gerir skipstjóra eða staðgöngumanni hans tálmanir í að gegna köllun sinni varðar það sektum eða fangelsi, fml. 50. gr. 2. p. Ef skipshöfnin í heild sinni eða nokkrir menn af henni í sameiningu setja sig með valdi á móti framkvæmd einhverra fyrirmæla skipstjóra eða þess, sem í hans stað hefur skipstjórnina á hendi, þá skal forgöngumönnunum refsað með hegningarvinnu alt að 6 árum, nema þyngri hegning liggi við eftir málavöxtum, og hinum hluttakendum með fangelsi, ekki vægara en 3 mánaða einföldu fangelsi, eða með betrunarhússvinnu alt að 2 árum, ef ofbeldi hefur verið beitt við menn eða fjármuni; hafi engu ofbeldi verið beitt varðar brot forgöngumanna fangelsi, ekki vægara en 3 mánaða einföldu fangelsi, eða betrunarhússvinnu alt að 2 árum; öðrum hluttakendum er þá hegnt með fangelsi, fml. 49. gr. Ef hluttakendur, annaðhvort af sjálfsdáðum eða eftir áskorun skipstjóra eða staðgöngumanns hans, hverfa frá samblástrinum án þess að óskundi hafi verið gjörður mönnum eða fjármunum, þá er forgöngumönnunum einum refsað með fangelsi eða betrunarhússvinnu alt að því árlangt, fml. 49. gr. — Ef einhver af skipshöfninni ræðst á skipstjóra eða staðgöngumann hans með ofbeldi eða ofbeldishótun til þess að þröngva þeim til að gera eða ógert láta eitthvað það, sem að köllun þeirra lýtur, þá skal hinum seku refsað með hegningarvinnu alt að 6 árum

eða fangelsi, ef málsbætur eru, þó ekki vægara en 3 mánaða einföldu fangelsi, nema afbrotið sje þannig vaxið að þyngri hegning liggi við eftir öðrum lögum²⁹, fml. 50. gr. Nú gjörir skipshöfnin í heild sinni eða nokkur hluti hennar uppreisn til þess að ná stjórn skipsins á vald sitt, eða til að þröngva skipstjóra til að breyta stefnu skips eða að öðru leyti gjöra nokkuð eða ógert láta, að því er til ferðarinnar lýtur, þá er forgöngumanni og hluttakendum hegnt eins og að framan er sagt um það, þegar skipverjar í sameiningu setja sig á móti framkvæmd einhverra fyrirmæla skipstjóra, fml. 49. gr. Ofbeldi þarf ekki að vera beitt við skipstjóra til þess að harðasta hegningin komi til greina.

Ef skipverji brýtur skyldu þá, sem á honum hvílir, sjá fml. 32. gr., til þess að sýna skipstjóra tilhlýðilega virðingu með því að ráðast á skipstjóra á skipi úti eða í landi, með ofbeldi eða ofbeldishótun, þá skal hann sæta fangelsi eða sektum, nema þyngri hegning liggi við glæpnum eftir málavöxtum; sje slík árás gjörð á skipstjóra eða staðgöngumann hans, þegar þeir eru að gegna köllun sinni, varðar það hegningarvinnu alt að 6 árum, eða fangelsi, ef málsbætur eru, þó ekki vægara en 3 mánaða einföldu fangelsi, nema afbrotið sje svo vaxið, að þyngri hegning liggi við því eftir almennum lögum, fml. 50. gr.³⁰

Fyrir aðra glæpi, en þá sem taldir eru hjer að framan, á að hegna eftir almennum lögum, fml. 51. gr.³¹

29) T.d. hl. 25. júní 1869 213. eða 206. gr.

30) Sbr. hl. 25. júní 1869 202., 205. og 206. gr.

31) Sbr. hl. 25. júní 1869 5. gr.

7. Sjerstaða stýrimannsins. Stýrimenn eru »farmenn« og ná ákvæði farmannalaganna 22. mars 1890 og annara laga um skipverja því einnig til þeirra, sjá t.d. fml. 36. gr. 2. p. En staða stýrimanna á skipinu er þó að ýmsu leyti önnur en annara skipverja. Þeir eru staðgöngumenn skipstjóra í forföllum hans og hvíldartímum³², og þegar svo er eru þeir að flestu leyti sömu lögum háðir sem skipstjórar. Að vísu er ávalt sá verulegi munur á stöðu þeirra, að stýrimennirnir vinna starf sitt í umboði skipstjóra og eru altaf skyldir að hlýða fyrirmælum hans; og þótt stýrimennirnir ábyrgist stjórn sína á skipinu, ber skipstjóri fjárhagslega ábyrgð á henni með þeim. En út á við gerir þessi sjerstaða stýrimanna að verkum, að þeir líta út eins og yfirmenn skipsins, enda eru þeir stundum kallaðir það í lögum.

Stýrimenn stýra verði til skifta við skipstjóra, fml. 3. gr. Á sínum verði stjórna þeir skipinu eftir fyrirmælum skipstjóra, og geta því krafist sömu hlýðni og skipstjóri af skipverjum, fml. 32. gr., og geta beitt sama valdi til þess að þröngva þeim til hlýðni, sem sýnir þrjósku og mótþróa, fml. 34. gr. Aftur á móti hafa þeir ekkert hegningarvald, nema þeir hafi algjörlega tekið við stjórn skipsins, t.d. ef skipstjóri deyr. Árásir á og mótþrói móti stýrimanni varðar sömu hegningu og árásir á eða mótþrói móti skipstjóra, fml. 49. og 50. gr. — Stýrimenn rita í leiðarbókina það sem gerist á þeirra verði, fml. 3. gr., og sæta sömu hegningu fyrir föls-

32) Sbr. fml. 22. mars. 1890 3. gr. o. v., l. 2, 14. jan. 1876 7. gr. Arntzen 152.

un leiðarbókar, útstrykun o.s.frv., og fyrir vanrækslu á að bjarga leiðarbók, þegar hættu ber að höndum, sem skipstjóri, sjá fml. 1890 7. og 9. gr.³³

Ef stýrimanni verður á eitthvert afbrot, sem skipstjóri má refsfa, má hegning sú, sem á hann er lögð vera alt að því tvöföld á við hegningu annara skipverja fyrir samskonar afbrot, fml. 36. gr. 2. p.

Manni, sem hefur rjett til að vera stýrimaður sbr. l. 50, 10. nóv. 1905 4.-6. gr., en ráðist hefur sem háseti á skip, er veitt sjerstök heimild til þess að rifta vistráðunum, þar sem hann getur gengið úr skiprúmi þegar í stað, ef hann sannar, að hann geti orðið ráðinn sem fyrsti stýrimaður á öðru skipi, en setja skal hann annan í sinn stað, er vaxinn sje stöðu hans, fml. 54. gr. 2. p.

33) Sbr. hjer að framan bls. 58-59, 64 og 8.

E. Fartekja.

X. Alment.

Ef eigandi skips hagnýtir sjer það með því að láta það ganga á fiskiveiðar fyrir sjálfan hann eða flytja vörur hans sjálfs eingöngu, er ekkert sjerstakt að athuga. Ef eigandinn leigir öðrum skipið, er leigjandinn útgerðarmaður þess (sjá hjer að framan C). Um leigu á skipi gilda almennar reglur kröfu- og hlutarjettarins; skipleiga var áður algeng, en er nú fremur sjaldgæf¹. Nú er það algengast, að eigandi skipsins sje jafnframt útgerðarmaður þess, en tekst með flutningasamningi á hendur að flytja menn eða vörur fyrir aðra sjóleiðis frá einum stað til annars. - Samningurinn milli umráðamanns skips og farþega eða farmsendanda er í Jónsbók kallaður fartekja². Fartekja getur verið tvennskonar: fyrir vörur og fyrir menn.

1) Sjá um framþróun fartekjusamningsins Grundtvig 4-6.

2) Jb. fml. 1.

XI. Vöruflutningar.

1. Útgerðarmaðurinn gerir venjulega samninginn um flutning á vörum með skipi. Báðir samningsaðilar verða að vera fullveðja. Ef útgerðin er fjelagsútgerð hefur venjulega einn umboð hinna til þess að gera samningana. Ef ekki næst til útgerðarmannanna hefur skipstjórinn líklega umboð til þess að semja. — Samningurinn er ekki formbundinn¹, en venjulega er hann þó skriflegur (Certeparti) þegar um alt skipið er samið². — 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 þeim³. Ennfremur er bannað að flytja til landsins frá útlöndum sauðfjenað, nautgripi, hesta, svín, geitur og hunda⁴. Og frá 1. jan. 1912 má ekki flytja til Íslands neinn áfengan drykk, nema gert sje í sjerstökum tilgangi, sem lögin nefna⁵. Út úr landinu er bannað að flytja síldarnætur, sem notaðar hafa verið til fiskiveiða⁶, og ljót, mögur eða illa útlítandi hross⁷. A hinn bóginn er skipstjóri stundum gagnvart hinu opinbera skyldur til þess að flytja hluti á skipi sínu⁸.

2. **Skyldur farseljanda.** Skipstjóri er skyldur

1) Formsákvæðið í Jb. fml. 1 er fallið úr gildi.

2) Venjulegt certeparti í Íslandsföllum sjá Jantzen 171.

3) L. 3, 14. febr. 1902 sbr. kgl. augl. 20, 12. júlí 1902.

4) L. 56, 10. nóv. 1905 og l. 25, 9. júlí 1909.

5) L. 44, 30. júlí 1909 l. og 23. gr.

6) L. 28, 25. sept. 1902, sbr. d. í dómas. VIII 334.

7) L. 73, 22. nóv. 1907 l. gr.

8) Sjá hjer að framan bls. 70 — 71 og l. 44, 30. júlí 1909 4. gr.

til að koma með skipið í tækan tíma, í umsömdu ástandi og til umsamins staðar. Það eru samningsrof, ef komið er með annað skip en það, sem nefnt var í samningnum. Útgerðarmenn, sem láta skip sín fara reglubundnar ferðir eftir áætlun sem samin er fyrirfram, áskilja sjer þó venjulega rjett til þess að skifta um skip. Skipið á að vera sjófært; stundum er þess krafist af hinu opinbera að skipið fullnægi sjerstöfum skilmálum⁹. Ef skipið kemur ekki á umsömdum tíma eða er ósjófært, má farkaupandi venjulega rifta samningnum jafnvel þótt farseljanda sje að engu leyti um að kenna. — Þegar skipið er komið á umsaminn stað á skipstjórinn að tilkynna farkaupanda það, og biða síðan nokkra daga eftir farminum (»biðdaga«). Dagatalan er venjulega ákveðin í samningnum, en fer annars eftir venju á fermingarstaðnum¹⁰. Ef ekki tekst að ferma skipið áður en biðdagarnir eru úti, á skipið enn að biða nokkra daga (»aukabiðdaga«), en fyrir þá daga á það rjett á borgun auk farmgjaldsins (»aukabiðdagagjald«)¹¹. Skip, sem fara reglubundnar ferðir eftir áætlun, sem samin er fyrirfram, eru þó ekki skyldug til að biða fram yfir áætlunartíma; farmsendandi verður þá að koma strax með vörur sínar. — Skipstjóri á því næst að taka á móti farminum og sjá um að honum sje komið vel fyrir, sjá hjer að framan bls. 62-63. Með lögum nr. 19, 6. nóv. 1897 (sbr. l. 47, 20. des. 1901 1. gr.) er leyft að ferma og afferma

9) Um hrossaútflutningsskip sjá l. 73, 22. nóv. 1907 2. gr.

10) Sjá t. d. um reglugjörðir og venjur á Þýskalandi Boyens II. 369 o. eft.

11) »Dvöl«, »dvalauki«, »dvalaukabót« sjá fml. 22. mars 1890 57. gr.

skip hjer á landi á helgidögum þjóðkirkjunnar, en þó eigi á kirkjustöðum, meðan á messugjörð stendur, nema brýna nauðsyn beri til. - Jafnskjótt sem fermingunni er lokið er skipstjóri skyldur til þess að gefa út farmbrjef (konnossement) um móttöku farmsins, sjá síðar. Því næst er skipstjórinn skyldur til að leggja á stað með farminn og halda til ákvörðunarstaðarins án þess að leggja króka á leið sína að nauðsynjalausum.

Meðan á ferðinni stendur á skipstjórinn að gæta þess að vel fari um farminn og að hann skemmist ekki. Útgerðarmenn og skipstjóri bera ábyrgð á því, ef nokkuð af farminum ferst fyrir ásetningsverk eða gáleysi skipshafnarinnar eða skipstjóra. Hann á að nota aðstoð hafnsögumanns þar, sem vandrötuð er skipaleið og hann sjálfur ókunnugur. — Þegar komið er til ákvörðunarstaðarins á skipstjóri að tilkynna hlutaðeigendum komu sína og biðja síðan biðdaga og aukabiðdaga meðan á affermingunni stendur. Hann á að skila farminum við hlið skipsins og ber enga ábyrgð á honum eftir að hann er kominn niður í báta við skipshliðina¹². Ef farmbrjef er gefið út er hann ekki skyldur til þess að skila farminum, nema brjefinu sje skilað um leið. Ef farmgjaldið er ógreitt er hann að jafnaði ekki heldur skyldur að skila vörunum, nema gjaldið komi á móti.

3. **Skyldur farkaupanda.** Farmsendandi er skyldur til þess að koma með vörur sínar á umsömdum tíma, í síðasta lagi svo snemma, að skipið verði fermt áður en biðdagar og aukabiðdagar

12) D. í dómas. VI. 87.

eru liðnir. Komi farmsendandi ekki innan þessa tíma getur farseljandi oft riftað samningnum, eða siglt á stað og heimtað fult farmgjald, eða krafist skaðabóta fyrir töfina ef farkaupandi á sök á drættinum. Farmsendandi á að koma með vörunar að skipshliðinni, en skipstjóri annast innbyrðingu. — Þegar komið er á ákvörðunarstaðinn á farkaupandi að sjá um að tekið verði á móti vörunum áður en biðdagar eða aukabiðdagar eru liðnir. Ennfremur á farkaupandi að greiða umsamið kaup fyrir flutninginn, farmgjaldið. Hann er þó því aðeins skyldur til þess að greiða farmgjaldið - eða alt farmgjaldið - að vörunum, eða nokkru þeirra, sje skilað heilu og höldnu á ákvörðunarstaðnum. Ef ekkert af vörunum kemst til skila á farmsendandi ekkert farmgjald að greiða. Ef sumt kemst til skila, en sumt ekki, á farmsendandi einungis að greiða farmgjald fyrir það, sem kemst til skila. Þó á skipstjóri rjett á farmgjaldi fyrir vörur, sem alls ekki voru sendar með skipinu, þrátt fyrir að samið hafði verið um farmrúm handa þeim; og ef til vill er sama máli að gegna ef ástæðan til þess að vörunar komust ekki til skila er sú, að hald er lagt á þær á leiðinni eða aðflutningsbann hefur verið lögleitt á ákvörðunarstaðnum meðan á ferðinni stóð¹³. Ef vörunar komast til skila, en eru þá skemdar, á skipstjóri rjett á farmgjaldinu, en, verður stundum að greiða skaðabætur fyrir skemdirnar og getur skuldajöfnuður þá átt sjer stað. — Farmgjaldið fellur venju-

13) Arntzen 198.

lega í gjalddaga þegar vörunum er skilað á ákvörðunarstaðnum, og er skipstjóri þá ekki skyldur til þess að skila vörunum, nema það sje greitt um leið. — Farmgjaldið er stundum ákveðið eftir tonnatali skipsins. Stundum er það ákveðið fyrir mánuðinn. Í Íslandsförum er oft bæði tekið tillit til stærðar skipsins og tímans, sem ferðin tekur¹⁴. Stundum er farmgjaldið ákveðið eftir rúmmáli eða þyngd vörunnar¹⁵.

4. **Farmbrjefið** (Konnossement, Bill of lading). Farmbrjef er skriflegt skjal, sem skipstjórinn gefur út um móttöku farmsins og hljóðar til dæmis eins og sýnishornið á næstu blaðsíðu. Farmbrjef eru afarmikið notuð í öðrum löndum og gilda um þau ýmsar sjerstakar, strangar reglur. Hjer á landi eru þau nú einnig orðin mjög algeng, en engin sjerstök lög hafa þó verið sett um þau. Að vísu eru þau nefnd sumstaðar í lögum, og eru þá ýmist kölluð farmbrjef¹⁶, farmskrár¹⁷ eða hleðsluskírteini¹⁸, og sjest á því, að lögin gjöra ráð fyrir því, að þau sjeu notuð, og viðurkenna þau, en engar sjerkennilegar reglur um þau felast í þessum ákvæðum. Með rjettarvenju virðast aftur á móti hafa myndast ýmsar sjerstakar reglur um farmbrjef, strangari en um önnur skjöl af sama tagi. Engir dómar eru, svo kunnugt sje, til um þetta efni.

Til þess að skjalið sje farmbrjef verður í því að vera viðurkenning skipstjóra um að hann hafi tekið við vörunum til flutnings og skuld-

14) Jantzen 103 og 174.

15) Sbr. d. í dómas. VIII. 215.

16) Kgl. augl. 23, 9. nóv. 1894 fullnaðargjörð III.

17) L. 13. apr. 1894 16. gr., 1. 16, 4. nóv. 1881 3. gr.

18) L. 16, 9. júlí 1909 2. gr.

Sýnishorn farmbrjefs.

GUFUSKIPAFJELAGIÐ

ÍSLAND

FARMGJALD

Kr. -----

Greiðist við móttöku.

Jeg undirritaður Sig. Sigurðsson skipstjóri á gufuskipinu Skarphjeddinn, sem nú liggur á Reykjavíkurhöfn og ætlar til Hamborgar, viðurkenni hjermeð, að jeg hef tekið á móti, um borð í ofan nefnt skip, frá hr. J. Jónssyni kaupmanni í Reykjavík

J. J. nr.250 lússtunna
R.

þannig merkt og að utan að sjá í góðu ástandi, og skuldbind mig til þess að skila þessum vörum í jafngóðu ástandi þeim, sem kemur með eitt eintak af þessu farmbrjefi eftir að jeg er kominn til Hamborgar, gegn greiðslu farmgjaldsins sem nefnt er á þessu farmbrjefi.

Um skiptapajöfnuð fer eftir York-Antwerp Rules 1890.

Til tryggingar því, að jeg fullnægi þessum skuldbindingum er sjálfur jeg, eignir mínar og ofan nefnt skip með rá og reiða. Til staðfestu hef jeg eða umboðsmaður gufuskipafjelagsins Ísland undirskrifað 3 samhljóða farmbrjef; þegar einu er fullnægt eru hin ógild.

Reykjavík 26. október 1910.

Sig. Sigurðsson

binding hans til þess að skila þeim á ákvörðunarstaðnum. Ennfremur virðist nauðsynlegt að nefna nafn sendanda og skipsins. Nafn viðtakanda þarf aftur á móti ekki að vera nefnt (handhafabrjef). Venjulega eru gefin út þrjú eintök af farmbrjefinu; eintökin eru öll frumrit ef ekki er annað tiltekið. Skipstjóri fær eitt eintakið, en farmsendandi hin og sendir hann móttakanda venjulega annað þeirra. Stundum eru gefin út fleiri eintök, en þrjú. Skipstjóri eða umboðsmaður hans (afgreiðslumaður skipsins) undirskrifar öll eintökin. Stundum eru eintökin tölusett (nr. 1, 2, 3 o.s.frv., prima, secunda, tertia o.s.frv.).

Reglurnar, sem myndast hafa um farmbrjef, virðast að mestu leyti vera í samræmi við reglurnar um víxla í l. 1, 13. jan. 1882 39. og 76. gr. sbr. reglurnar um önnur skuldabryf í ts. 9. febr. 1798 2. gr. og l. 18, 4. nóv. 1887 7. gr.¹⁹

Sá, sem hefur farmbrjefið í höndum, og heimild hans er að forminu til lögmæt, getur krafist þess að skipstjórinn láti vörurnar af hendi við sig. Ef brjefið er handhafabryf er það formlega lögmæt heimild að hafa brjefið í höndum; en ef brjefið er nafnbryf verður framsalsröðin að vera óslitin og enda á nafni þess, sem hefur það í höndum eða vera að síðustu framselt til handhafa. Skipstjóri er þá skyldur til þess að fá handhafa vörurnar, nema hann hafi ástæðu til þess að ætla, að heimild hans sje þrátt fyrir formið ó-

19) Sbr. l. 19. 4. nóv. 1887 48. gr. og l. 3, 12. jan 1900 8. gr.

lögleg. Á hinn bóginn er skipstjóri laus allra mála, ef hann (bona fide) skilar handhafa vörunum. Og skipstjóri er aldrei skyldur til að láta vöruna af hendi nema gegn farmbrjefinu. Ef fleiri en eitt eintak hefur verið gefið út af farmbrjefinu getur sá krafist vörunnar, sem kemur með eitt eintak farmbrjefsins á ákvörðunarstaðnum, nema fleiri komi. Komi fleiri, og brjefin eru tölusett, á sá rjett á að fá vörunnar, sem lægst hefur númer. En ef fleiri koma og brjefin eru ótölusett, er ekki annar úrkostur en að koma vörunum fyrir til geymslu og verða hlutaðeigendur þá að útkljá málið með lögsókn. Nú á að skila vörunum utan ákvörðunarstaðarins, t.d. fyrir strand, aðflutningsbann eða þesskonar, þá má skipstjóri ekki láta vörunnar af hendi nema komið sje með öll eintökin eða, ef brjefin voru tölusett, þá með númer 1. Ef framsal farmbrjefs er bannað (N. N.²⁰ eða þessh.) gilda þessar reglur ekki, en skipstjóri getur skilað þeim vörunum, sem þær áttu að fara til, þótt hann geti ekki sýnt farmbrjefið. — Samkvæmt framansögðu getur eigandi farmbrjefs, sem glatar því, verið mjög illa staddur. Hann verður að fá ógildingardóm á því og veitir dómurinn honum þá svipaða rjettarstöðu sem brjefið sjálft.

Farmbrjefið er grundvöllur rjettarsambandsins milli skipstjóra og þess, sem fengið hefur brjefið til eignar með viðskiftasamningi í lifenda lífi. Meðan farmsendandinn hefur farmbrjefið í höndum fer því eftir almennum reglum,

20) P.e. not negotiable.

og skipstjóri er ekki skyldur til þess að skila öðrum eða meiri vörum en þeim, sem hann tók við, jafnvel þótt farmbrjefið tilnefni aðrar eða meiri. Sama er ef farmsendandi hefur sent umboðsmanni sínum farmbrjefið. Og sömuleiðis fer eftir almennum reglum, þótt brjefið sje komið í eign annara manna, ef það er fyrir arf, fjárnám, gjaldþrot eða hjónaband. Gagnvart öllum þessum eigendum hefur skipstjóri sömu mótbárur, sem gagnvart farmsendanda sjálfum. En ef farmsendandi hefur selt farmbrjefið eða annar maður hefur með öðrum viðskiftagerningi í lifanda lífi öðlast rjett yfir því, þá getur sá maður krafist þess, að skipstjóri skili þeim vörum, sem farmbrjefið nefnir, jafnvel þótt hann hafi aldrei tekið við þeim öllum. Farmbrjefaviðskifti eru svo nauðsynleg að skipstjóri verður að bera hallann af ritvillum og þessh. fremur en sá, sem kaupir brjefið án þess að vita um ritvilluna eða annan galla, sem kann að vera á því. Þó er gerð undantekning, ef farmbrjefið hefur verið falsað; skipstjórinn ber eingöngu ábyrgð á því farmbrjefi, sem hann hefur undirskrifað í raun og veru. Og ef vörurnar hafa skemst eða farist á leiðinni, án þess að hann beri ábyrgð á því, þá getur hann borið það fyrir sig. Loks leiðir það af reglunni sjálfri, að ef brjefið hefur verið undirskrifað með fyrirvara þá verður að skýra ábyrgð skipstjóra í samræmi við fyrirvarann.

Sá, sem hefur farmbrjefið í höndum með viðskiftaheimild, sem er að forminu til lögmæt, er ekki skyldur til þess að láta það af hendi við

þann, sem hefur glatað því, nema það sannist, að hann hafi fengið farmbrjefið með órjettu móti, og að hann hafi vitað það, eða hann hafi sýnt stórkostlegt gáleysi²¹. Eftir almennum reglum gæti sá, sem fengið hefur rjett yfir farmbrjefi með viðskiftasamningi í lifanda lífi, aldrei verið öruggur um rjett sinn. Heimildarmaður hans, eða hans heimildarmaður, gæti hafa stolið því eða fengið það á annan órjettmætan hátt, og gæti þá heimildarmaður hans heimtað brjefið af núverandi handhafa. Farmbrjefsviðskifti væru þá svo áhættumikil, að ekki væri eigandi undir að kaupa eða taka veð í slíkum brjefum. Á hinn bóginn má eigandi brjefs og veðhafi sjálfum sjer um kenna, ef öðrum mönnum gefst færi á að ná í brjefið; eigandinn þarf ekki annað en gæta brjefsins vel; veðhafi þarf ekki annað en að rita veðrjett sinn á það. Af þessum ástæðum hefur ofan nefnd regla myndast. — Reglan sker ekki úr því, hvernig fari, ef farmsendandi hefur selt fleiri mönnum sitt eintakið hverjum, eða selt eitt og veðsett annað o. s. frv. Þá verður að fara eftir almennum kröfurjettarreglum: Sá, sem brjefið fyrst hefur verið afselt, hefur bestan rjett (prior tempore potior jure); sjeu eintökin tölusett, er sá rjetthafi, sem lægst hefur númer, samkvæmt tilgangi tölusetningarinnar.

21) Sbr. víxillög 1, 13. jan. 1882 76. gr.

XII. Mannflutningar.

1. Alment. Yfirleitt gilda um mannflutninga á skipum almennar reglur kröfurjettarins, með þeim tilbreytingum, sem leiða af eðli þessa samnings. Samningurinn er ekki formbundinn, og er venjulega gerður með því að farþegi kaupir farbrjef (farseðil) hjá skipstjóra eða afgreiðslumanni skipsins, eða fer með skipinu. 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 slíkan flutning¹. Á hinn bóginn er skipstjóra skylt að flytja menn, sem senda á á alþjóðlegan eða opinberan kostnað². - Farseljandi á að sjá um að skipið sje ferðbúið á umsömdum tíma; útgerðarmenn, sem láta skip sín fara reglubundnar ferðir samkvæmt áætlun, sem samin er fyrirfram, áskilja sjer þó venjulega að vera vítalausir þótt skipið haldi ekki áætlunina, og ef töfin stafar af atvikum, sem útgerðarmaðurinn gat ekki ráðið við, er hann einnig oft vítalaus³. Skipið á að vera sjófært; ef svo er eigi getur farþegi riftað samningnum, þótt útgerðarmanninum sje ekki um að kenna. - Farþegi á að greiða umsamið eða venjulegt fargjald, og stundum fæðisgjald. Fargjaldið fellur venjulega í gjalddaga fyrirfram. Til tryggingar greiðslu fargjalds hefur skipstjóri haldsrjett yfir því af fjár-

1) L. 24, 16. nóv. 1907 4. gr.

2) Sjá hjer að framan bls. 71.

3) Sbr. lhbr. 34, 8. mars 1883 og rhbr. 112. 9. sept. 1895.

munum farþega, sem hann flytur með sjer og eru í vörslum skipstjóra. Farþegi er að jafnaði skyldur að gjalda fargjaldið, þótt hann fari ekki með skipinu, eða fari af því áður en það kemur á ákvörðunarstaðinn. Aftur á móti er hann ekki skyldur til að borga neitt, ef skipið kemst ekki á stað; og verði skipið að hætta við ferðina áður en henni er lokið, er hann að minsta kosti ekki skyldur að greiða fargjald, nema fyrir það, sem af er ferðinni; þó er oft svo um samið, að fargjald, sem greitt er, verði ekki endurgoldið þegar svo stendur á. - Farþegi getur venjulega ekki framselt rjett sinn til fars.

2. **Útflutningar.** Viðast hvar hefur þótt ástæða til þess að setja sjerstök lög um útflutninga, þ.e. flutning á mönnum alfarið til annara landa⁴. Þegar Ameríkuferðirnar hófust að mun hjer frá landi, eftir 1870, var einnig hjer tekið að hugsa um lagaákvæði til þess að tryggja hag útfara⁵. Hættan er sú, að almenningur, sem ekki er vanur ferðalagi, ókunnugur tungu þess lands, sem þeir ætla til, og landshögum þar öllum, láti ginna sig með ósönnum fortölum til þess að fara með allar eignir sínar til fjarlægs, framandi lands, og sjeu svo þegar þangað er komið bjargarlausir⁶. Því voru sett lög nr. 3. 14. janúar 1876 um tilsjón með útflutningi á þeim mönnum, sem flytja sig úr landi í aðrar heimsálfur⁷, og síðar **viðaukar** við þau lög með l. 14, 18. sept. 1891 og l. 9, 1. apr. 1896. En þar

4) Um dönsk lög sjá Arntzen 202—203; þýsku lögin eru prentuð hjá Boyens II.

5) Lhbr. 64, 25. mars 1874 og 44, 27. nóv. 1871.

6) Sbr. alþ.tíð, 1875 I 208, 1895 B 126 og C 316.

7) Sbr. lhbr. 73, 28. júní 1876.

sem lög þessi einungis náðu til flutninga í aðrar heimsálfur fóru þeir, sem stóðu fyrir útflutningum, kringum þau með því að flytja útfarana fyrst til einhverrar hafnar í Norðurálfu og þaðan aftur samkvæmt nýjum samningi til Vesturheims⁸. Því voru enn sett lög nr. 49, 27. nóv. 1903 um eftirlit með mannflutningum til útlanda. - Um útfarasamning þenna vísast til áðurnefndra laga; hjer skal að eins minst á helstu aðalákvæðin.

Samningurinn um mannflutninga í aðrar heimsálfur á að vera gerður af löggiltum útflutningastjóra, skriflegur og að efni til eins og 13. gr. 1. 1876 tiltekur. Sjerhver samningur, sem gerður er við útfarann á annan hátt, er ekki skuldbindandi fyrir hann. Sömuleiðis er samningurinn ógildur, ef svo er ákveðið í honum, að útfarar skuli vinna af sjer fargjaldið. Útfarinn heldur frumriti samningsins⁹. Sjá nánar 1. 1876 13. gr., 1. 1891 1. og 3. gr. og 1. 1896 1. gr. — Enginn má með ósönnum fortölum tæla eða leitast við að tæla menn til útflutninga, og varðar sektum ef út af er brugðið, 1. 1896 1. gr.

Skip, sem flytja eiga útfara í aðrar heimsálfur, eða til útlanda á óæðra farrúmi (þ. e. lakara farrúmi, en 2. farþegarúm á skipum þeim, sem landstjórnin notar), sbr. 1. 1903 1. og 2. gr., eiga að fullnægja skilmálum þeim, sem sett eru í 1. 1876 10.-12. gr., um stærð, birtu, rekkjustæði o. s. frv. Til þess að hafa eftirlit með því að skilmálunum sje fullnægt eru skipin háð umsjón lögreglustjóra, sem á að sjá um að skoðunargjörð fari

8) Sbr. alþ.tíð. 1903 C 303.

9) Lhbr, 130, 17. okt. 1891.

fram á þeim, og gefa út handa þeim leyfisbrjef til þess að flytja útfara. Lögreglustjóri á þeirri höfn, sem skipið kemur fyrst á gefur út leyfisbrjefið, en lögreglustjóri þar, sem skipið leggur út frá til útlanda, gætir þess að fylgt hafi verið því, sem leyfisbrjefið lagði fyrir um tölu útfara o.s.frv., sjá l. 1896 3. og 4. gr.

Til tryggingar útförum er svo ákveðið, að enginn má gera samninga við útfara um flutning í aðrar heimsálfur eða hafa á hendi nokkra atvinnu í þarfir 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 þegar eitt ár er liðið frá því útflutningastjóri hætti starfi sínu. Útflutningastjóri getur gefið öðrum umboð til þess að koma fram fyrir sína hönd og á sína ábyrgð. — Hafi útfari nokkra kæru fram að bera í sambandi við útflutninginn getur hann snúið sjer til lögreglustjóra eða, ef það er erlendis, næsta danska verslunarfulltrúa, og sjer embættismaður þessi þá um mál hans¹⁰.

10) Um gjöld fyrir eftirlit með útflutningum sjá nú l. 1, 2. febr. 1894 58. gr. og l. 2, 2. febr. 1894 7. gr.

F. Hættur á sjó.

XIII. Lög, sem miða að því að minka sjóhætturnar.

1. **Siglingareglur.** Englendingar settu fyrstir siglingareglur fyrir skip sín, en aðrar þjóðir tóku það brátt upp eftir þeim og sniðu sínar reglur eftir ensku reglunum, því að nauðsynlegt er, að reglurnar sjeu sem næst því hinar sömu hjá öllum þjóðum. Siglingareglur þjóðanna eru því í öllu verulegu eins, þótt ekki sjeu þær settar með þjóðasamningum¹. — Hjer á landi veita lög nr. 25, 9. desbr. 1889 heimild til að setja með konunglegri tilskipun reglur, sem skipstjórar á gufu- og seglskipum skuli fara eftir til þess að komast hjá ásiglingum. Samkvæmt þessum lögum gildir nú hjer á landi kgl. ts. nr. 3, 20. jan. 1899 með þeim breytingum, sem kgl. ts. nr. 18, 11. des. 1906 gerir á 9. gr. hennar.

Þessar tilskipanir setja fyrst reglur um ljóskeraburð á skipum. Flest skip eiga að hafa grænt ljós á stjórnborða og rautt á bakborða, en auk

1) Perels 133, sbr. alþ.tíð. 1889 C 123.

þess eiga flest skip að hafa önnur ljós, sem eru mismunandi eftir tegund þeirra og því, hvort þau eru undir stjórn, við símalagningu o. s. frv., sjá ts. 1899 2.-14. gr. og ts. 1906. — Því næst eru reglur um hljóðbendingar í þoku, dimmviðri, snjókomu og steypiskúrum, sjá ts. 1899 15. gr., og um það, að sigling skuli lögð í slíku veðri, 16. gr. - Þá eru reglur um stjórn og siglingu, þ. e. um það hvernig skip eigi að víkja úr leið þegar 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 landsjóðs, alt að 200 krónum, 1. 1889 sbr. ts. 1899 31. gr. - Á hinn bóginn leysir það eitt, að reglunum hefur verið fylgt, ekki skipið, útgerðarmann eða skipstjóra undan skyldunni til þess að gæta allra þeirra varúðarreglna, sem almenn sjómenska eða sjerstök atvik, sem til kunna að bera, útheimta, 29. gr. - Í sambandi við siglingareglurnar er (kgl.) auglýsing um ásigkomulag ljóskera og hljóðbendingaverkfæra, sem viðhafa skal á íslenskum seglskipum og gufuskipum, 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 næturbendingar fyrir skip, sem eru í sjávarháska stödd og æskja hjálpar frá öðrum skipum eða úr landi. Samkvæmt þessum lögum hafa verið útgefnar kgl. ts. 22, 28. sept. 1899 og viðauka ts. 4, 20. mars 1901².

2) Auk þess hafa skip, sem vátrygð eru í Samábyrgðinni sjerstaka neyðarbendingu, sbr. l. 54, 30. júlí 1909 12. gr.

Útgerðarmaður skipsins er skyldur til þess að sjá um, að skipið sje útbúið bendingatækjum þeim, sem tilskipanir þessar tiltaka, og varðar það hann sektum, alt að 200 krónum, ef hann vanrækir það. Sömu hegningu sætir sá skipstjóri, sem sýnir bendingar þessar á þann hátt, sem skipum er boðið að gjöra í sjávarháska, án þess að gild ástæða hafi verið til þess.

3. **Hafnsaga og hafnsöguskylda.** Gagnvart útgerðarmanni, farmsendendum og vátryggjendum er skipstjóri skyldur að nota aðstoð hafnsögumanns þar sem vandrötuð er skipaleið og hann sjálfur ókunnugur³. Gagnvart hinu opinbera hvílir aftur á móti venjulega engin skylda á skipstjóra til að nota hafnsögumann⁴. Undantekning er þó gerð að því er snertir Reykjavík, 1. 19. 16. sept. 1893, og Ísafjarðarkaupstað, 1. 26, 3. okt. 1903, en afleiðingin af vanrækslu á skyldunni er sú ein, að skipið verður að greiða hafnsögugjaldið eftir sem áður í fyrsta skifti, sem þau koma á höfnina á almanaksárinu⁵. Undanþegin hafnsöguskyldu í Ísafjarðarkaupstað eru öll herskip, skemtiskip og fiskiskip, hverrar þjóðar sem þau eru⁶. En í Reykjavík eru eingöngu 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 á hann að nota löggiltan hafnsögumann, þar sem nokkur slíkur er til, því að löggiltir hafn-

3) Sjá bls. 70 og 109.

4) Sbr. lhbr. 52, 2. mars 1891; s. 27. mars 1831 1. gr.

5) Hafnsöguskyldan er álögð aðalega til þess að tryggja hafnsögumönnum tekjur, sbr. alp.tíð. 1903 B 1327—1328.

6) L. 76, 22. nóv. 1907.

sögumenn hafa einkarjett til hafnsögu hver í sínu umdæmi. Taki skipstjóri annan mann er hann því skyldur að greiða hinum löggilta hafnsögumanni hafnsögugjald⁷. — Hvort sem er hafnsöguskylda eða ekki er skipstjóri ekki skyldur að greiða hafnsögugjald og getur notað aðstoð hvers sem er, ef hafnsögumaður kemur ekki á skipið í tækan tíma⁸. Skipstjóri, sem óskar eftir hafnsögumanni, á að gefa merki það, sem ákveðið er á hverjum stað og tíma. Hafnsögumaðurinn á strax að bregða við og fara út í skipið og stjórna því fyrir skipstjórann inn á höfnina og leggja því þar svo að óhult sje⁹.

4. Til varnar gegn sjóhættum eru gerðir vitar og hafnir. Um afnot hafnanna eru gerðar hafnarreglugjörðir¹⁰⁻¹¹.

XIV. Lög, sem miða að því að staðreyna hverjum sjóskaði er að kenna.

1. Þegar sjóskaði verður er oft mjög erfitt að staðreyna hver á sök á honum. Venjulega eru

7) Ts. 27. mars 1831 1. gr.

8) Gjaldið er fyrir Rvík ákv. í l. 19, 16. sept. 1893 1. gr., fyrir Ísafj. í taxta 21, 16. febr. 1904.

9) Um skyldur hafnsögumanna sjá ts. 27. mars 1831, rglgj. 1. des. 1811, rglgj. 20, 16. febr. 1904.

10) Sjá hjer að framan bls. 38—39.

11) Rvík rglgj. 55, 1. apr. 1905, Ísafj. 14, 12. maí 1898, Seyðisfj. 41, 26. mars 1906, Akureyri 17, 5. sept. 1895, Vestm.e. 141, 8. des. 1908, Eskifj. 91, 22. nóv. 1907, Siglufj. 51, 10. maí 1907, Stykkish. 48, 7. mars 1908, Hafnarfj. 142, 8. des. 1908.

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 þá skiftir að minsta kosti að meira eða minna leyti máli, hvernig litið verði á að skaðinn hafi orðið. Hinar almennu sönnunarreglur munu oft reynast ónógar. Stundum er því farið eftir löglíkum, ef sá, sem líkur eru á móti, getur ekki sannað, að hann hafi þó ekki átt sök á skaðanum, t. d. ef siglingareglurnar hafa verið brotnar¹. En auk þess eru ýmsar almennar reglur, sem eru að miklu leyti sjerstakar fyrir sjórjettinn, og eiga að tryggja, svo sem hægt er, að sannleikurinn komi í ljós; hjer skal lauslega drepið á hinar helstu.

2. **Leiðarbókin** er meðfram lögskipuð til þess að hægt sje að sjá hvernig skipinu hefur verið stjórnað þegar slys bar að höndum, sbr. sjerstaklega bannið gegn því að stryka út og gera ólæsilegt það, sem í hana hefur verið skráð, og hegninguna, sem lögð er við brotum á þessu banni. Um leiðarbókina er talað hjer að framan á bls. 63-66.

3. **Skipstjóramótmæli** eru í því fólgin að skipstjóri gerir skriflega skýrslu um slysið með mótmælum á móti því, að hann beri ábyrgð á því, og sýnir hana notarius publicus, innan 24 stunda frá því hann kom til fyrstu hafnar eftir slysið, en notarius publicus ritar á hana vottorð sitt um sýninguna og hvenær sýnt hafi verið. **Sjóferðaskýrsla** er munnleg skýrsla skipstjórans um hvernig slysið

1) Sbr. ennfr. regluna í l. 9. sept. 1899 2. gr.

hafi atvikast, gefin í rjetti. Skipstjóri og nokkrir af skipverjum staðfesta mótmælin eða skýrsluna með eiði². — Þessi skipstjóramótmæli og sjóferðaskýrslur eru talsvert algengar og er gert ráð fyrir þeim í íslenskum lögum, t.d. fml. 22. mars 1890 4. gr.³, en hvergi eru þau lögboðin eða neinar nánari reglur um aðferðina eða gildi þeirra. Venjulega hafa þau lítið sönnunargildi, nema sem játning skipstjóra á því, sem er honum í óhag.

4. **Sjóferðapróf** er próf, sem lögregludómarinn heldur í tilefni af tjóni, sem beðið hefur verið, til þess að komast fyrir orsakir tjónsins. Sjóferðapróf á að halda þegar menn hafa farist við tjónið eða grunur leikur á að um glæp sje að ræða, þegar skip strandar, sjá l. 2, 14. jan. 1876 11. gr., og þegar bóta er krafist af Samábyrgðinni fyrir tjónið, sjá l. 54, 30. júlí 1909 9. gr. En hlutaðeigendur virðast enn fremur ávalt, þegar sjótjón hefur verið beðið, geta krafist þess að sjóferðapróf sje haldið.

Sá er aðalmunur á skipstjóramótmælum (eða sjóferðaskýrslu) og sjóferðaprófum, að þegar um mótmæli er að ræða vottar dómurinn einungis að þannig hljóðandi skýrsla hafi verið gefin á umræddum tíma, en ransakar ekki hvort skýrslan sje rjett eða taki fram alt það, sem máli skiftir. Þegar um sjóferðapróf er að ræða ransakar dómurinn aftur á móti sjálfur, með þeim meðulum, sem heimil eru við opinberar ransóknir, hvernig tjónið hafi atvikast. Hann stefnir því til sín öllum þeim, sem líkindi eru til að geti gefið upplýsingar, sem

2) Sbr. Arntzen 123-124.

3) Ennfr. l. 1, 2. febr. 1894 51. gr., Instr. 24. mars 1868 § 33.

máli skifta, spyr þá spjörunum úr og lætur þá staðfesta framburð sinn með eiði ef honum þykir þörf á því. Þegar útlend skip stranda eru oft lagðar fyrir skipverja skriflegar spurningar; en auk þess á lögreglustjóri, ef hann getur, að spyrja þá munnlega um alt það, sem annars kann að vera þörf á til þess að skýra málið og leiða í ljós ástæðurnar til strandsins⁴⁻⁵.

XV. Sjótjón alment.

Þegar skip strandar, rekst á sker eða annað skip, sjór tekur vörur út, sigla brotnar, eldur grandar vörum eða skipi, eða annað tjón er beðið á sjó, verður að leysa úr því, hver eigi að bera hallann. Venjulega er hluturinn, sem týndist, vátryggður og verða vátryggjendur þá að bæta eigandanum skaðann; en bæði getur verið, að hluturinn sje ekki vátryggður, og þótt svo sje, verður að leysa úr því, hvort vátryggjendur hafi ekki skaðabótakröfu á hendur neinum fyrir tjónið. — Eftir almennum skaðabótareglum á sá að bæta skaðann, sem með ásetningi eða af gáleysi er valdur að honum. Ef enginn á sök á tjóninu í þessum skilningi (skaðinn verður af hendingu) lendir það á þeim, sem fyrir því varð. Í sjórjettinum er gerð undantekning frá fyrri reglunni að því er

4) Lhbr. 163, 14. okt. 1878.

5) Gjald fyrir sjóferðapróf sjá l. 1, 2. febr. 1894 60. gr.

snertir skiptapajöfnuð, sjá XVI, og þegar skip rekast á, er að ýmsu leyti svo sérstaklega ástætt, að nánar verður minnst á það tilfelli í XVII. kafla.

XVI. Skiptapajöfnuður

Það er rjettmætt að leggja verðmæti (skip eða farm) í sölurnar til þess að bjarga skipi og farmi úr hættu, sem vofir yfir hvorutveggja, en þá á að jafna skaðanum hlutfallslega niður á alla þá, sem hafa fjárhagslegan hag af því, að ferðin lánist. Þetta er reglan um skiptapajöfnuð (Groshavari). Sögur fara fyrst af henni¹ í lögum eyjarinnar Rhódos og er hún því mjög gömul. Rómverjar tóku hana úr Rhódoslögunum og kölluðu »Lex Rhodia de jactu«. Á miðöldunum gleymdist hún aftur, af því að fyrirkomulag siglinga breyttist; en eftir því sem siglingar urðu margbrotnari varð þörfin á líkri reglu meiri, enda er grundvallarreglan tekin upp í sjórjettina frá síðari hluta miðaldanna² og sjólög allra siðaðra þjóða hafa erfð hana eftir þá. Í íslenskum lögum er reglan viðurkend³ í Jb. fml. 10, sbr. l. 54, 30. júlí 1909 7. gr. a), l. 2, 14. jan. 1876 20. gr. og ef til vill l. 1, 2. febr. 1894 51. gr. Grundvallarreglan er því hin sama í lögum allra siðaðra þjóða, en í einstökum atriðum ber víða mikið á milli. Þetta er að ýmsu leyti

1) Um sögu reglunnar sjá Bentzon 292-299.

2) Sbr bls. 4-5.

3) Sjá áður Grágás, Kgbók II. bls 71.

mjög bagalegt⁴ og hefur því á seinni árum verið reynt að bæta úr því. 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 siglingaþjóðum, samþykkt reglur um ýmisleg atriði viðvíkjandi skiptapajöfnuði. Reglur þessar eru kallaðar 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, en samkvæmt áskorun fundanna er það mjög algengt að semja svo um í farmsamningum, vátryggingarsamningum og farmbrjefum, að farið skuli eftir þeim um skiptapajöfnuð⁵.

Í íslenskum lögum eru yfirhöfuð nærri engar reglur um einstök atriði skiptapajafnaðar. Þar sem Jb. fml. 10 og nýnefnd lög ná ekki til, verður því að fara eftir grundvallarreglum laganna og eðli málsins. Reglan um skiptapajöfnuð er sprottin af sömu grundvallarhugsun sem reglan um neyðarrjett í hl. 25. júní 1869 42. gr. o. fl. lögum, reglan um lögnám í stj.skr. 5. jan. 1874 50. gr. og »negotiorum gestio« reglan. Hugsunin virðist vera sú, að ef menn eða fjármunir eru í veði, þá má leggja í sölurnar það, sem minna er virði, til þess að bjarga hinu, sem meira er virði; en sá, sem átti það sem í veði var, er skyldur til að greiða þeim, sem átti það, sem lagt var í sölurnar, skaða-

4) Sbr. bls. 4 2. tölul.

5) Frumtexti York-Antwerpen reglnanna er enska, Boyens II 463, og eru þær prentaðar á því máli ásamt þýskri þýðingu hjá Boyens II 566-574. Dönsk þýðing er hjá Bentzon 301 og Jantzen 196 o.eft.

bætur. Samkvæmt þessu skal hjer reynt að skýra aðalreglurnar um skiptapajöfnuð eins og þær virðast vera eftir íslenskum lögum. - Fyrst skal þess getið, að í flestum lögum er svo ákveðið, að um skiptapajöfnuð skuli fara eftir lögum þess lands, þar sem farmurinn er tekinn úr skipinu fyrir fult og alt⁶. Ef til vill gildir sama regla hjer á landi, sbr. Jb. fml. 10 »í þeim kaupstað er þá koma þeir til«.

1. **Skilyrðin** fyrir því, að skiptapajöfnuður eigi sjer stað, eru, að verðmæti sje af ásettu ráði lagt í sölurnar til þess að bjarga skipi og farmi úr hættu, sem vofir yfir hvorutveggja, Jb. fml. 10, l. 54, 30. júlí 1909 7. gr. a)⁷.

a. Hættan. Þær orsakir verða að vera fyrir hendi, sem mundu leiða til glötunar eða tjóns á skipi og farmi ef þær næðu framgangi. Á hinn bóginn þarf ekki að vera útlit fyrir gjöreyðingu. Það skiftir engu hver ástæðan er til hættunnar; hún getur verið skipstjóra að kenna eða skipverjum eða veðri og sjó. Jb. fml. 10 kallar hættuna »vanda« og nefnir sem dæmi að menn hitta storma eður »válk« og skipið reynist of hlaðið. Auk þess má nefna sem dæmi, að skipið tekur grunn, legst á hliðina, að eldur kemur upp í því, að það lendir í ís, siglur brotna, vjelin bilar o. s. frv. Hættan verður að vofa bæði yfir skipi og farmi; fyrir það, sem ekki er í neinni hættu statt, er ekkert lagt í sölurnar, og á það ekki að taka þátt í neinum björgunarkostnaði.

b. Verðmætið á að vera lagt í sölurnar af

6) Bentzon 295.

7) Sbr. Y.A. reglu nr. II.

ásettu ráði og til þess að bjarga skipi og farmi úr hættunni, Jb. fml, 10, l. 54, 30. júlí 1909 7. gr. a)⁸. Skiptapajöfnuður á sjer því ekki stað, ef sjór tekur út farm, jafnvel þótt nauðsynlegt hefði verið að kasta honum fyrir borð til þess að ljetta skipið, sem stendur grunn, eða sigla brotnar, sem nauðsynlegt hefði verið að fella til þess að rjetta skipið við. - Ennfremur á verðmætið að vera lagt í sölurnar til þess að bjarga skipi og farmi úr hættunni. Ef skipstjóri notar hættuna til þess að varpa útbyrðis vörum óvinar síns eða þessháttar, þá á eigandi aðgang að honum einum. Aftur á móti gildir það einu, hvort skipstjóri dæmir rjett um hvað gera skuli til þess að bjarga, eða úrræði hans reynast til ils eins, en skaðabætur verður hann að greiða eftir almennum reglum, ef hann hefði átt að geta sjeð, að fyrirskipun hans mundi leiða til tjóns.

Skipstjóri leggur venjulega sjálfur verðmætið í sölurnar eða einhver skipverja eftir skipun hans. En skipverji eða annar, sem er á skipinu, getur líka gert það á eigin spýtur, t. d. ef skipstjóri er ekki viðstaddur (*negotiorum gestio*). Jafnvel þótt verðmætið sje lagt í sölurnar móti vilja skipstjóra virðist skiptapajöfnuður eiga að fara fram ef önnur skilyrði eru fyrir hendi.

c. Verðmætið, sem lagt er í sölurnar, getur verið bæði farms- eða skipsverðmæti, t. d. vörur sem kastað er útbyrðis, sigla feld o. s. frv., og bein útgjöld, t. d. að annað skip er keypt til þess að draga skipið af grunni. En hvað af

8) Sbr. Y.A. reglu VII.

tjóni því, sem beðið hefur verið, er lagt í sölurnar? Ef skip t. d. stendur grunn og annað skip er keypt til þess að draga það af grunninum, þá getur verið að skipið sje litlu betur sett eftir en áður, t. d. fyrir leka; hitt skipið er því enn keypt til þess að draga það til næstu hafnar; þar verður að greiða hafnsögu og hafnargjald. Til þess að hægt sje að gera við skipið, verður ef til vill að afferma það, og í affermingunni skemmist eitthvað af farminum. Eftir viðgerðina verður að ferma skipið aftur og leggur það síðan á stað, en hreppir þá storm, sem það hefði ekki hrept ef það hefði ekki tafist í neyðarhöfn, og verður nú aftur að leita hafnar og greiða hafnsögu- og hafnargjöld. Þegar skipið loks eftir þessar tafir kemur til ákvörðunarstaðarins geysar þar næmur sjúkdómur, sem ekki var þar þá, er skipið átti að vera þar. Skipið verður enn að bíða, og þegar farmurinn loks er tekinn úr því reynist mikið af honum skemt vegna tafanna. Loks hefur eigandi skipsins mist af flutningi þann tíma allan, sem skipið hefur tafist um fram ferðartímann sjálfan. Það er nú vafalaust, að kostnaðurinn við að draga skipið af grunninum er ekki einn lagður í sölurnar, heldur einnig kostnaðurinn við að koma skipinu í höfn, hafnsögugjaldið og hafnargjaldið þar. En hvernig fer um hitt tjónið? Eftir íslenskum lögum virðist alt það tjón (beint og óbeint), sem fyrirsjáanlegt var, að nauðsynlegt væri til þess að bjarga skipi og farmi úr hættunni, eða mundi leiða af því, sem gert er í þessa átt, eiga að koma til skiptapajafnaðar. Í York-Antwerpen reglunum⁹ er aftur á móti farið

9) Sjá sjerstaklega X. reglu.

eftir »Common benefit system«, sem nær til þess eins, sem nauðsynlegt er til þess að ljúka ferðinni. Sum lög fara eftir »Common safety system«¹⁰, sem fer skemst og nær einungis til þess að bjarga skipi og farmi úr hættunni. - Víðast hvar (og sömuleiðis í York-Antwerpen reglunum) er sjerstaklega undantekið frá skiptapajöfnuði, ef þilfarsfarmi er kastað fyrir borð og ef segl skemmast fyrir ofraun, en í íslenskum lögum virðist ekki heimild til þessara undantekninga.

d. Loks verður að skera úr því, hvort það er skilyrði fyrir skiptapajöfnuði að eitthvað bjargist. Þá virðist fyrst ekki vera undir því komið, hvort skip og farmur bjargast, vegna þess að verðmætið var lagt í sölurnar. Ef t. d. skip stendur á grunninum, og farmi er kastað fyrir borð til þess að ná því af grunninum, en það tekst ekki, en svo kemur annað skip og dregur hitt af grunninum, þá á að jafna því, sem lagt var í sölurnar, eftir reglunum um skiptapajöfnuð. Á hinn bóginn á skiptapajöfnuður sjer ekki stað, er ekkert bjargast úr hættunni, því að þá er ekkert í raun og veru lagt í sölurnar. Sama er ef skip og farmur að vísu bjargast úr hættunni, en ferst seinna fyrir atvik, sem mundu hafa leitt til þess að verðmætið, sem lagt var í sölurnar, einnig hefði farist, ef það hefði þá verið innanborðs. Vafi leikur þá einungis á því, hvort reglan um skiptapajöfnuð kemur þá til greina, er skip og farmur farast seinna á

10) Sjá um »Common benefit« og »Common safety system« Bentzon 322-323 og Grundtvig 222-223.

ferðinni fyrir atvik, sem ekki hefðu náð til verðmætisins, sem lagt var í sölurnar. Eftir íslenskum lögum virðist þó rjettast að jafna tjóninu niður á eigendur þess, sem bjargaðist úr hættunni; verðmætið hefur í raun og veru verið lagt í sölurnar, og þau atvik sem leiddu til seinna tjónsins virðast ekki skifta neinu máli, úr því þau hefðu ekki snert það, sem lagt var í sölurnar.

2. **Reglan** um skiptapajöfnuð. Þegar skilyrðin, sem nefnd eru í 1. tölulið, eru fyrir hendi á að jafna tjóninu hlutfallslega niður á alla þá, sem hafa fjárhagslegan hag af ferðinni, eftir peningavirði þess hags, Jb. fml. 10. Hjer er tvent að athuga: a) hversu mikið tjónið er og b) hverjir hafa fjárhagslegan hag af að ferðin gangi vel.

a. Tjónið. Ef skipið hefur verið skemt, t. d. sigla feld eða skipinu siglt á grunn, verður að meta skaðann eftir því hvað viðgerð mundi kosta. Ef búið er að gera við skipið kemur viðgerðarkostnaðurinn í stað virðingarupphæðarinnar. Frá þessum upphæðum verður svo að draga verðhækkun skipsins vegna þess nýja. Ef ekki er hægt að gera við skipið er tjónið virðingarverð þess á heimili þess, að frádregnu andvirði þess, sem bjargast. - Ef farmur er skemdur, t. d. kastað fyrir borð, er tjónið verð vörunnar á þeim stað, þar sem skip og farmur skilja, sbr. Jb. fml. 10, eða mismunurinn á skemdu vörunum og sömu vörum óskemdu á þeim stað. þar sem skip og farmur skilja. - Ennfremur verður að telja með tjóninu farmgjaldið fyrir farm, sem lagður er í sölurnar, því að fyrir hann á ekkert farmgjald að greiða, að frádregnum sjerstökum kostnaði, sem útgerðar-

manninum sparast með því að farmurinn er úr skipinu. - Loks teljast til tjónsins bein útgjöld eftir reikningi.

b. Gjaldendurnir. Hluttakendurnir í ferðinni verða ekki einungis að taka þátt í skaðanum fyrir það, sem bjargast beinlínis, heldur einnig fyrir það, sem bjargast óbeinlínis með því að þeir fá endurgjaldkröfu fyrir það, sem lagt var í sölurnar. Allra skaði á að verða jafnmikill að jöfnu fje, Jb. fml. 10, en það verður hann því að eins, að sá, sem átti það, sem lagt var í sölurnar, taki einnig þátt í honum; annars verður hann sá eini sem engu tapar. Skipseigandi tekur því ekki einungis þátt í skaðanum eftir verði skipsins, þegar skaðinn varð, heldur einnig eftir endurgjaldkröfu sinni fyrir skemdir á skipinu. Farmeigandi tekur þátt í skaðanum eftir verði þess af farminum, sem bjargaðist úr hættunni, og upphæð kröfu sinnar fyrir farm, sem lagður var í sölurnar. Útgerðarmaðurinn tekur þátt í skaðanum eftir farmgjaldi því, sem hann á rjett á af því að farmur var lagður í sölurnar, alt að frádregnum kostnaði við að leiða ferðina til lykta og sjerstökum kostnaði, sem hann hefur af því, að koma því, sem eftir er af farminum til skila, en sem honum hefði sparast, ef farmurinn hefði farist. - Loks taka boðmerí lánveitendur og aðrir, sem hafa fjárhagslegan hag af því að ferðin gangi vel, þátt í skaðanum eftir hag sínum.

3. **Niðurjöfnunin** fer fram þar, sem farmurinn er tekinn úr skipinu fyrir fult og alt. Lögreglu-

stjóri virðist eiga að sjá um sjálfa niðurjöfnunina¹¹, en skipstjóri um virðingargerðir og innheimtu gjaldanna og greiðslu til þeirra, sem kröfu eiga til endurgjalds fyrir verðmæti, sem lagt hefur verið í sölurnar.

XVII. Árekstur skipa.

Þegar skip rekast á getur áreksturinn verið öðru skipinu að kenna, hvorugu eða báðum. Úr þessu verður fyrst að skera. L. 13, 9. sept. 1899 2. gr. mæla svo fyrir, að sá skipstjóra skuli talinn sekur í árekstri, nema annað sannist, sem án gildrar ástæðu lætur hjáliða að veita hinu skipinu, skipshöfn og farþegum alla þá hjálp, sem í hans valdi stendur að hættulausu fyrir skip hans, skipshöfn og farþega, og sem nauðsynleg er til að koma þeim úr hættu þeirri, sem af árekstrinum leiðir, eða lætur hjá líða að skýra frá nafni skips síns og heimili og frá þeim stað eða höfn, sem það kemur frá og ætlar til. Að öðru leyti verður að fara eptir almennum sönnunarreglum¹. Verði ekki sannað, að neinn eigi sök á árekstrinum, verður að líta svo á sem hann hafi orðið af hendingu (enginn eigi sök á honum).

Ef það sannast, að öðruhvorum skipanna sje einu gefandi sök á árekstrinum, verður það eptir

11) Sbr. til stuðnings ef til vill 1, 1, 2. febr. 1894 51. gr.

1) Sbr. hjer að framan bls. 124—127.

almennum reglum að bæta allan skaðann². Ef hvorugur á sök á skaðanum eða það verður ekki sannað hverjum hann er að kenna, verður hvort skipið að bera sinn skaða³. Ef báðir eiga meiri eða minni sök á og hægt er að greina hvað hvorum er að kenna, þá leiðir það af almennum reglum, að hvor bætir það, sem honum er að kenna. En venjulega er ekki hægt að greina þannig að hvað leiðir af handvömm eður ásetningi hvors um sig. Ef annar hefur unnið verk það, sem olli skaðanum, af ásetningi, en hinn sitt af gáleysi, virðist rjett, að sá, sem vann ásetningsverkið, bæti allan skaðann. Ef báðir hafa unnið verk sín af ásetningi, verður hvor að bera sinn skaða. Sama niðurstaða liggur eftir almennum reglum næst, ef áreksturinn orsakast af handvömm beggja. En oft virðist sú niðurstaða leiða til órjettlátrar skiftingar á skaðanum. Gáleysi hvors um sig getur verið mismunandi mikið, og skaðinn getur komið mjög ójafnt niður. Ef t. d. stórt skip rekst á lítið skip, fer allajafna svo, að minna skipið bíður mikinn skaða eða jafnvel týnist alveg, en stærra skipið hruflast eitthvað, sem varla er teljandi. Ef áreksturinn nú hefur orðið fyrir óafsakanlegt skeytingarleysi skipshafnarinnar á stærra skipinu, og því verður á hinn bóginn ekki neitað, að stjórnendur minna skipsins hefðu átt að geta sjeð áreksturshættuna með því að gæta allrar þeirrar athygli, sem hægt er að krefjast af skipsstjórnendum, þá á eftir almennum reglum hvort skipið að bera sinn

2) Sbr. d. í dómas. VI 6, VIII 36, 41 og 63.

3) Sbr. d. í dómas. VII 270.

skaða. En það virðist í þessu tilfelli augljóst ranglæti. Rjettast væri að leggja saman skaða beggja skipanna, ef áreksturinn orsakast af gáleysi beggja; og ættu dómstólarnir þá að hafa rjett til þess að ákveða, hve mikið af öllum skaðanum hvort skipið á að greiða eftir mati á gáleysi hvors um sig. Ef ekki sannast að öðrum sje gefandi meiri sök á árekstrinum en hinum virðist rjettast að skifta skaðanum til helminga. En það er mjög vafasamt hvort áðurnefndar ástæður eru nægilega sterkar til þess, að heimilt sje að víkja frá almennum skaðabótareglum, þar sem engin lög eru um það, og engir dómar um þetta efni, að því er kunnugt er.

XVIII. Aðstoð og björgun.

1. **Aðstoðar- og björgunarskylda.** Yfirleitt hvílir engin skylda á mönnum til þess að aðstoða skip, sem óska þess, þótt svo standi á, að aðstoðin varði þau einhverju eða jafnvel þótt þau sjeu í hættu stödd, nema þá er skip rekast á¹ og þegar hætta er á strandi, sjá síðar. En ef skipið er svo nauðulega statt, að útsjeð er um það, ef því kemur ekki hjálp að utan², þá eru allir, sem verða varir við það, skyldir til að gera alt sem í þeirra valdi stendur til þess að bjarga mönnum og góssi

1) L. 9. sept. 1899 2. gr.

2) Sbr. d. í dómas. VII 484.

(björgun í þrengri merkingu). Heimild til þessarar skyldu er í l. nr. 2, 14. jan. 1876 1. gr. sbr. 3. og 6. gr., ef um björgun á strönduðu hafskipi (þ.e. þilskipi³) frá ströndinni er að ræða. Ef skip er bjargarlaust úti á hafi fyrirskipa lög 9. sept. 1899 2. gr. skylduna fyrir það skip, sem rekist hefur á hitt skipið og þannig komið því í bjargleysisástandið, og með lögum 54, 30. júlí 1909 12. gr. er skipum, sem vátrygð eru hjá Samábyrgðinni gert að skyldu að hjálpa hvert öðru úr háska og eins skipum, sem vátrygð eru hjá öðrum fjelögum, sem hafa gert samning hjeraðlútandi við Samábyrgðina. Ef skip er mannlaust á hafi, er björgunarskyldan lögskipuð í 25. gr. áðurnefndra l. 1876 (strandl.). Ef menn eru með skipinu eru allir skyldir að bjarga mönnunum samkv. hl. 25. júní 1869 201. gr.⁴ Í öðrum tilfellum en þeim, sem nú voru nefnd, er aftur á móti ekki beint lögskipað að bjarga skuli skipum, sem eru bjargarlaus á hafi úti og með mönnum eða bjarga strönduðu skipi frá hafi. En þar sem skylt er að bjarga mannlausum skipum, og mönnum úr mönnuðu skipi, virðist sama regla verða að gilda um skipið sjálft. Þegar búið er að bjarga mönnunum úr skipinu, er það mannlaust og virðist 25. gr. strandl. þá ná til þess. Að minsta kosti virðast ástæðurnar, sem 25. gr. strandl. er byggð á, vera öldungis hinar sömu sem mæla með björgunarskyldu einnig í þessu tilfelli. Björgunarskyldan samkv. Jb. fml. 12 virðist einnig hafa náð til allra skipa, sem ekki geta bjargað sjer sjálf. Samt sem áður virðist sú skoðun almenn, að eng-

3) Sbr. alþ.tíð. 1875 I 274—276.

4) Sbr. ts. 4. ág. 1819.

in skylda hvíli á mönnum til þess að bjarga skipum, sem eru bjargarlaus úti á hafi eða strönduðum skipum frá hafi⁵.

Skyldan nær ekki lengra en til þess, sem hlutaðeigandi getur gert án þess að stofna lífi eða velferð sjálfs sín eða skipverja og farþega í hættu. Þessi takmörk eru tekin fram berum orðum í l. 9. sept. 1899 2. gr. og 201. gr. hl. 25. júní 1869. Og í samræmi við þessi ákvæði og grundvallarreglur íslenskra laga verður að skilja ákvæðið í l. gr. strandl. 1876 (og l. 54, 30. júlí 1909 12. gr.) »alt það, sem í hans valdi stendur«, enda hefur sá skilningur orðanna verið talinn sjálfsagður⁶.

Eftir þessi inngangsorð um björgunarskylduna alment skal lauslega skýrt frá (2) nánari ákvörðununum um björgunina og (3) frá launum þeim, sem bjargendur eiga heimting á fyrir starf sitt.

2. **Björgunin.** Um björgun frá landi, þá er skip strandar eru ítarleg lög nr. 2, 14. jan. 1876, sem samin eru eftir hinni dönsku ts. um skipströnd 28. des. 1836⁷. Lögreglustjórar og hreppstjórar í þeim hjeruðum, þar sem skipströnd geta að borið, eiga jafnan að hafa í vörslum sínum nokkur eintök bæði af þessum lögum sjálfum og enskri og franskri þýðingu af þeim, strandl. 30. gr. Hver, sem verður var við að hafskip sje í hættu, eða að strandað góss reki á land, er skyldur til þess að gera alt, 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, strandl. 1. gr.

5) Sjá Gram 326, 334 og Arntzen 230.

6) Sbr. alþ.tíð. 1873 I 204; Gram 325.

7) Sbr. alþ.tíð. 1875 I 236-237.

Ef skipið strandar, á hreppstjóri tafarlaust að skýra lögreglustjóra frá því, 2. gr.⁸ Til þess má hafa skyndiboða og greiðist honum borgun af því, sem bjargað verður. Lögreglustjóri skýrir stjórnarráðinu frá skipbroti með fyrstu ferð, og fer þegar í stað þangað, sem skipið hefur strandað. — Nú er skipstjóri, eða annar, sem er í hans stað, viðstaddur, og má enginn undir því yfirskeyni, að veita honum hjálp, bjarga neinu á móti vilja hans. En ef hjálpar er leitað með merki eða á annan hátt⁹ skal hún mótmælalaust í tje látn. Þó er það enn undir skipstjóra komið, hvort hann vill semja um björgun við einstaka menn, eða fela valdsmanninum að annast hana; 5. gr. Ef skipstjóri semur um björgun, á samningurinn að vera í því formi, sem 8. gr. strandl. mælir fyrir um, sjá í 3. tölulið. Ef löglegur björgunarsamningur er gerður, fer um björgunina eftir honum. — Sömuleiðis geta eigendur, eða annar umboðsmaður þeirra en skipstjóri, samið um björgun og, hvenær sem er, látið afhenda sjer skip og fjármuni, sem bjargaðir eru, 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 kostnaðar, strandl. 5. og 7. gr. — Ef hvorugt er skipstjóri, eigendur eða neinn annar, sem hefur umboð til að gæta hagsmuna þeirra í þessu efni, þá er lögreglustjórinn lögskipaður umboðsmaður þeirra, strandl. 7. gr.¹⁰ Ef ríki það, sem hið strandaða skip er frá, á fulltrúa

8) Sbr. reglugj. 68, 29. apr. 1880 33. gr.

9) Sjá bls. 122-123.

10) Sbr. rhbr. 140, 7. des. 1906.

(konsúl) hjer á landi, er honum að vísu 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, strandl. 19. gr., en lögreglustjóri er ekki skyldur til að hlýða fyrirmælum hans. Sama rjett, og ekki frekari, hefur umboðsmaður strandbótafjelags þess, sem tekið hefur hið strandaða skip eða fjármuni í ábyrgð, 19. gr.

Þegar skipstjóri er ekki viðstaddur og heldur ekki eigendur eða umboðsmenn þeirra, og eins þegar þeir fela valdsmanninum að sjá um björgunina, á lögreglustjórinn að skipa fyrir um hana, strandl. 3. og 9. gr. Hann sker úr öllum þrætum, sem rísa af framkvæmdunum við björgunina og bókar úrskurðinn í strandbókina, 13. gr.; úrskurðinum má áfrýja til stjórnarráðsins og ef veruleg rjettarþræta rís af skipstrandi, t. d. um gildi björgunarsamninga og þýðing þeirra, þá mega slík mál ganga til dóms og laga, strandl. 26. og 27. gr. Hreppstjóri kemur í stað lögreglustjóra, þangað til hann getur komið til strandsins sjálfur eða sent umboðsmann sinn, 3. gr., og ef skip hefur strandað í nánd við vita er vitaverði gert sjerstaklega að skyldu að aðstoða við björgunina¹¹. Til þess að tryggja hag skipbrotsmanna er svo fyrirmælt í 28. gr. strandl., að enginn embættismaður, sem á að gæta hags skipbrotsmanna, megi í sínu umdæmi eiga hlut í nokkrum björgunarsamningi, eða þiggja gjafir eða þóknun af skipbrotsmönnum, bjargendum eða öðrum hlutaðeigendum, að laun-

11) Rglgj. 156, 21. okt. 1897 54. gr.

um fyrir frammistöðu sína í strandmálum. Þeir mega heldur ekki 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, strandl. 3. gr.¹² Lögreglustjóri (og hreppstjóri) geta kvatt sér 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, hesta, kaðla eða önnur áhöld, sem á þarf að halda við björgunina, láti þau af hendi; strandl. 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 fjármunir 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 gegn sanngjörnu verði húsnæði, mat og aðrar nauðsynjar, á valdsmaður að 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

12) Um fæðis- og dagpeninga við strönd sjá nú l. 2, 2. febr. 1894 6. gr.

að skipbrotsmönnum veitist fararbeiðni heimleiðis, ef þeir hafa ekki sjálfir fararbeiðna. Geti skipbrotsmenn 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; strandl. 10. gr.¹³ - Því næst á skipstjóri 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 viðkomið, skal fyrst og fremst bjarga öllum skipaskjölum og varðveita þau¹⁴. 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 spilt; strandl. 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

13) Stundum er skyldan til þess að aðstoða við skipströnd og koma skipbrotsmönnum heim til sín fyrirskipuð með þjóðasamningum, t. d. við Noreg, Svíþjóð, Þýzkaland og England. - Sbr. um þetta efni rhbr. 58, 16. apr. 1891 og 16, 14. jan. 1889.

14) Sbr. fml. 22. mars 1890 9. gr.

fundioð neitt sjálfir, 12. gr. 3. p. Lögreglustjóri skal hafa svo nákvæmt eftirlit, sem hægt er, með björguninni og strax rannsaka, ef eitthvað hverfur, glatast eða sætir illri meðferð, 11. gr. 2. p.¹⁵

Lögreglustjóri á því næst að gjöra allar þær ráðstafanir, sem þörf er á, til þess að uppboð verði haldið á hinum björguðu fjármunum, strandl. 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 að 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 fjeð verði útvegað með slíku uppboði. Til uppboðs þessa skal helst taka þær vörur, sem mestur kostnaður yrði við að geyma. Þegar björguninni er lokið til fulls á svo að selja alt það, sem bjargað var, á uppboði; strandl. 17. gr.¹⁶ 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 selur veð fyrir kostnaði og björgunarlaunum, 17. gr. sbr. 5. gr. — Lögreglustjóri má ekki selja þær vörur, sem hættulegar eru fyrir heilsu manna, ef nýttar eru, og vör-

15) Sbr. hl. 25. júní 1869 230. og 251. gr.

16) Ath. sjerstaklega að því er uppboðin snertir lhbr. 30, 6. mars 1878.

ur, sem skaðlegar eru fyrir heilsu manna, má aðeins selja með sjerstökum skilmálum, sjá nánar strandl. 14. gr. Ef grunsemd er um, að næm sótt flytjist inn í landið 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; strandl. 15. gr.¹⁷ Ef tollskyldar vörur eru meðal þess, sem strandað er, á lögreglustjóri að sjá um, að tollur greiðist af þeim, 16. gr. Tollinn á að taka af uppboðsandvirði hverrar tollskyldrar vöru sjerilagi¹⁸. — Ef hið strandaða skip er skrásett íslenskt skip, á eigandinn að sjá um, að hlutaðeigandi skrásetningarskrifstofu sje skýrt frá strandinu, skrás.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 ennfreður, ef því verður við komið, hafa tvo lögfasta votta, sem skilja mál þeirra, og skulu þeir vera túlkar og undirskrifa bókina ásamt hinum, strandl. 11.-12. gr. Handa lögreglustjórum og hreppstjórum, sem ekki skilja mál strandmanna, eru ennfreður prentuð eyðublöð á ýmsum málum, með spurningum, sem strandmenn svara skriflega¹⁹.

Jafnskjótt sem uppboð er haldið á því, sem bjargað er, skal lögreglustjóri þegar semja reikning

17) Sbr. sjerstakl. 8. og 21. gr. 1. 1902.

18) Sbr. rhbr. 50, 20. apr. 1900.

19) Sbr. dómsm.stj.br. 17. ág. 1864.

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 stjórnarráðinu²⁰ reikninginn með fylgiskjölum til endurskoðunar og úrskurðar; ennfremur á hann að senda ásamt reikningnum eftirrit af sölubókinni, sjóferðaprófinu og strandbókinni, og loks skipaskjöl þau, sem bjargast hafa. Stjórnarráðið sendir reikninginn endurskoðaðan til verslunarfulltrúa ríkis þess, sem skipið er frá, ef hann er nokkur hjer á landi, eða útgerðarmanninum eða öðrum, sem eftir löglega gjörðum skiptapajöfnuði eru rjettir hlutaðeigendur, ef þeir eiga heima hjer á landi eða í Danmörku. Stjórnarráðið setur lögreglustjóra frest til þess að gera skil eftir reikningnum, strandl. 20. gr. Uppboðsandvirðið 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 Statstidende²¹ og skora á eigendur að segja til sín 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, strandl. 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 fylli-

20) Sbr. ts. 12, 23. ág. 1904 I 11.

21) Sbr. 1. 32, 16. nóv. 1907. »Statstidende« er í Danmörku komið í stað »Berlingske Tidende«.

lega, má að jafnaði ekki fá honum andvirðið fyr en eftir ár og dag; en að þeim tíma liðnum getur stjórnarráðið úrskurðað, að greiða skuli honum andvirði hinna björguðu fjármuna, strandl. 23. gr. Fjármunir, sem enginn helgar sjer innan árs og dags, renna í landsjóð; 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 skipsbrot 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 eftir því, sem að framan er sagt um björgun og sölu á strönduðum fjármunum, strandl. 25. gr. Þegar strandlögin voru sett var gert ráð fyrir því, að skipinu yrði hleypt á land sem næst væri, og yrði þannig að strandi. En það leiðir af eðli málsins og m. a. af 9. gr. strandl., að, ef hægt er, á að flytja skipið til næstu 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 úti á sjó, ef álitid verður að skylt sje að bjarga því; að öðrum kosti fer eftir samningum.

3. **Björgunarlaun.** Fyrir aðstoð á sá, sem aðstoðina þiggur, að greiða hæfilega þóknun, sem miðast við fyrirhöfn og kostnað við aðstoðina²². Fyrir björgun eiga bjargendur einnig rjett á launum, og gilda um þau ýmsar sjerstakar reglur. Að því er snertir upphæð björgunarlauna, verður að

22) Sbr. d. í dómas. VII. 485 og Højesteretstidende 1910 252.

greina á milli björgunar við strönd, björgunar á mannlausu skipi á hafi úti og björgunar á skipi með mönnum á hafi.

a. Björgun frá ströndu á strönduðu skipi og öðrum fjármunum. Ef gerður hefur verið samningur um björgun, fer um björgunarlaun eftir honum. Ef lögreglustjóra hefur verið falið að sjá um björgunina og í öðrum tilfellum, sem lögreglustjóri á að sjá um björgun samkvæmt framansögðu, er honum heimilt að semja um björgun við einstaka menn, án þess að miða björgunina við daglaun; þó mega björgunarlaunin ekki vera meir en þriðjungur andvirðis þess, sem bjargað er, og ekki má gera samninginn án samþykkis skipstjóra, eigenda eða annara hlutaðeigenda, ef þeir eru við; strandl. 7. gr. 3. p. Ef eigendur eða aðrir umboðsmenn þeirra, en skipstjóri eða hans umboðsmaður, semja um björgun er samningurinn gildur eftir almennum reglum, strandl. 5. gr. sbr. 8. gr. Sama er og ef váttryggingarfélag það, sem hefur skipið í ábyrgð eða þess umboðsmaður, semur um björgunina. Enn fer eftir almennum reglum, ef skipstjóri eða umboðsmaður hans gerir samning um björgunarlaun, eftir að búið er að bjarga, sbr. strandl. 8. gr. 3. p. En ef skipstjóri eða umboðsmaður hans semur um björgun fyrirfram, á að gangast undir samninginn eða gera hann í viðurvist lögreglustjóra, og skal lögreglustjóri leiða athygli skipstjóra eða umboðsmanns hans að því, að hann þurfi ekki að ganga að neinum afarkostum, því að lögin gefi honum kost á björgun fyrir sanngjörn laun. Sömuleiðis á lögreglustjóri með berum orðum að vara skipstjóra við, ef laun, sem samið er um, eru ó-

sanngjörn. Ef ríki það, sem skipið er frá, á umboðsmann í grend við strandið, þá skal skipstjóra skýrt frá því, svo að hann geti sótt hann að ráðum, áður en samningur er gjörður. Þegar skipstjóri, eða sá sem er í hans stað, síðan lýsir því yfir, að hann vilji, að samningurinn verði staðfestur, skal gjöra hann að fullu og öllu; lögreglustjóri ritar á hann vottorð um það, sem fram hefur farið, og verður hann þá skuldbindandi að lögum. Ennfremur getur lögreglustjóri þess í strandbókinni, að samningur hafi verið gjörður um björgun²³. Sje björgunarsamningur gjörður, en eigi gætt formsins, sem að framan segir, getur skipstjóri, eða hver annar, sem á að gæta hagsmuna eigenda, mótmælt borgun þeirri, sem í honum er ákveðin, og heimtað að lögreglustjóri ákveði hana eftir þeim reglum, sem síðar verða nefndar; strandl. 8. gr. Til tryggingar því, að lögreglustjóri gæti hagsmuna skipbrotsmanna við samningagjörð þessa, er honum bannað að eiga þátt í neinum björgunarsamningi, strandl. 28. gr.

Ef enginn björgunarsamningur er gjörður, eða þeim, sem gjörður hefur verið, er mótmælt, eru björgunarlaunin ákveðin eftir fyrirsögn 7. gr. strandl. Skipshöfnin sjálf á þó einungis rjett á »hæfilegri þóknun« fyrir það, sem hún hefur unnið að björgun, fml. 22. mars 1890 61. gr., og hún er skyldug til að láta endurgjaldslaust af hendi til björgunar báta þá, kaðla og önnur áhöld, sem skipinu fylgja, strandl. 7. gr. Aðalreglan er, að bjargendur eiga rjett á sanngjarnri borgun fyrir ómak sitt og fyrir-

23) Strandl. 11. gr.

höfn, þannig að líta ber á öll sjerstök atvik, sem hafa gjört mönnum hægra cða örðugra fyrir að bjarga. Öllum bjargendum á að veita hæfileg daglaun fyrir þann tíma, sem þeir eru við björgun að tilhlutun valdsmanns eða annara, sem hlut eiga að málum. Ef bjargendur verða að missa arðsamrar atvinnu, á að ákveða daglaun þeirra með tilliti til þess. Hækka má daglaun þeirra bjargenda, sem hafa gengið mjög vel fram eða stofnað sjer í hættu. Hreppstjórum og þeim, sem valdsmaður felur á hendur umsjón með björgun, má veita hærri laun, sem sambjóða dugnaði þeirra og atorku, en þó ekki meir en tvöföld daglaun á við daglaun þau, sem vant er að veita bjargendum. Auk daglauna skal veita bjargendum endurgjald fyrir kostnað, sem þeir hafa haft við björgunina. Ennfremur á að greiða þeim, sem hafa látið í tje hús²⁴, báta, hesta, kaðla og önnur áhöld til björgunarinnar, hæfilega borgun, og skal ákveða hana á sama hátt sem björgunarlaunin. - Í stað þess að miða björgunina við daglaun, getur lögreglustjóri, eins og áður er sagt, gert samning um björgun fyrir borgun miðaða við upphæð þess, sem bjargast.

b. Björgun á mannlausu skipi frá hafi. Finnist skipið á hafi úti, eiga finnendur fyrir flutning þess til lands þriðjung andvirðis þess að frádregnum öllum kostnaði við björgun og sölu. Finnist skipið á fjörðum, víkum eða skamt frá landi, eiga finnendur fimtung andvirðisins. Þyki finnendum þetta ekki hæfileg laun fyrir starf sitt, eiga þeir

24) Strandl. 9. gr.

kost á að gefa fyrir það reikning, sem lögreglustjóri úrskurðar; strandl. 25. gr.

c. Björgun á skipi með mönnum á hafi úti. Um upphæð björgunarlauna þegar svo stendur á eru ekki bein lög, nema bæði skipin sjeu vátrygð í Samábyrgðinni; þá á ekki að ákveða björgunarlaunin eftir »venjulegum björgunarreglum«, heldur á að miða þóknunina við kostnað þann og fjártjón, sem hjálpin hefur bakað þeim, sem veitti, l. 54, 30. júlí 1909 12. gr. Strandl. 1876 ná, eins og áður er sagt, ekki beinlínis til björgunar frá hafi²⁵.

Ef samningur hefur verið gjörður um björgunarlaunin, fer um upphæð þeirra eftir honum. En nú má spyrja, hvort ákvæði 8. gr. strandl. um form björgunarsamninga komi ekki til greina hjer. Að vísu er það ljóst, að samningurinn er fullgildur að lögum, þótt hann sje ekki gjörður í viðurvist lögreglustjóra, verslunarfulltrúa eða umboðsmanns vátryggingarfjelags. En þar sem aðalákvæði 8. gr. strandl. - að skipstjóri eða aðrir hlutaðeigendur geti mótmælt björgunarlaunum þeim, sem ákveðin eru í samningnum, ef þau eru ósanngjörn - er sett til þess að tryggja strandmenn, sem gera björgunarsamninga fyrir fram, gegn því að neyð þeirra sje hagnýtt til þess að fá þá til að ganga að afarkostum, og þessar ástæður eru öldungis hinar sömu, þótt ekki sje um strönd að ræða, heldur áfall á hafi úti, virðast tilfellið að þessu leyti hliðstæð. Það virðist því mega líta svo á, að skipstjóri, sem gerir fyrirfram samning um björgun á hafi, geti mótmælt borgun þeirri, sem ákveðin er

25) Sbr. 1. og 2. gr. 1. 1876; Alp.tíð. 1875 I 236.

í samningnum, og verður þá að skjóta ákvörðun björgunarlaunanna til dóms og laga, eins og þegar enginn samningur hefur verið gerður, ef hlutaðeigendur koma sjer ekki saman.

Um laun fyrir björgun af hafi, þá er enginn björgunarsamningur er gerður, eða gerðum samningi er mótmælt, fer yfirdómurinn svofeldum orðum í dómi 16. des. 1907²⁶: »í vorum lögum eru engin ákvæði um bjarglaun nje upphæð bjarglauna, er miðist við verðmæti hins bjargaða, þegar svo á stendur, eins og hjer á sjer stað; ákvæðin í lögum um skipströnd 14. jan. 1876, svo sem í 25. gr. þeirra, geta eigi átt hjer við, hvorki beinlínis nje analogice«. Hæstirjettur staðfesti dóm yfirdómsins²⁷, en segir ekkert um björgunarlaun, því að báðum dómum kemur saman um, að einungis sje um aðstoð að ræða í tilfelli því, sem um var dæmt. Orð yfirdómsins eru heldur ekki, að minsta kosti ekki nú, öldungis rjett. Í l. 54, 30. júlí 1909 12. gr., sem áður er nefnd, segir að ekki skuli ákveða björgunarlaun eftir »venjulegum björgunarreglum«, heldur einungis eftir »fjártjóni og kostnaði«; í þessum orðum felst ákveðin forsenda um, að í íslenskum lögum sje til almenn björgunarregla, sem heimili hærri laun fyrir björgun, en nemi fjártjóni og kostnaði. Samskonar forsenda felst ef til vill í 61. gr. fml. 22. mars 1890, sem segir að skipshöfnin eigi »hæfilega þóknun« fyrir það, sem hún hefur unnið að björgun. Og þótt strandl. 1876 nái ekki beinlínis til þessa tilfellis, er ekki öldungis víst, að ekkert verði bygt á þeim um það. Að

26) Dómas. VII 483—484.

27) Højesteretstidende 1910 252.

minsta kosti er ekki heimilt að álykta e contrario, að úr því að strandl. tali ekki um laun fyrir björgun frá hafi, þá gildi um þau almennar reglur kröfurjettarins um vinnulaun. L. 1876 eru sem sje samin eftir hinni dönsku ts. 28. desbr. 1836, og ástæðan til þess, að björgun á hafi er ekki nefnd, er, að á þeim tíma voru þau tilfelli mjög sjaldgæf; ástæðurnar til þess að íslensk strandlög voru ekki sett fyr en 1876 voru formellar, en að efni eru l. 1876 í öllu verulegu samhljóða lagafrumvarpi því, sem lagt var fyrir nefndarfundinn 1839²⁸. Það virðist því heimilt að heimfæra reglur strandlaganna á björgun á hafi, ef tilfellin eru hliðstæð. Og kemur það þá til athugunar. Reglur strandlaganna um björgun eru í fáum orðum þær, að bjargendur eiga heimting á hæfilegum daglaunum, ef björgunin hefur ekki verulega hættu í för með sjer, en daglaunin má hækka ef björgunin er hættuleg. Þegar hægt er að koma því við²⁹ á lögreglustjóri að semja um björgun fyrir ákveðna upphæð, sem miðast við verð þess, sem bjargast; 7. gr. Lögreglustjóri ákveður björgunarlaun, en úrskurði hans má skjóta til dómstólanna. Þegar mannlausu skipi er bjargað á hafi úti eru björgunarlaunin 1/3—1/5 hluti verðs þess, sem bjargaðist, 25. gr. Grundvallarreglan er því sú, að þegar sjerstaklega stendur á geta dómstólarnir ákveðið sem björgunarlaun ríflega upphæð alt að 1/3 verðs þess, sem bjargaðist. Ástæður þess að björgunarlaun samkv. l, 1876 eru venjulega hærri en önnur vinnulaun, eru sumpart, að

28) Sjá tíð. frá nf. fundum G5—67, Alþ.tíð. 1873 II 11, Alþ.tíð. 1875 I. 228.

29) Sbr. Alþ.tíð. 1875 I 238-239.

venjulega er meira í veði, og björgunin hættumeiri en önnur vinna, sumpart, að eigendurnir hefðu tapað öllu því, sem í veði var, ef bjargendurnir hefðu ekki veitt hjálp sína. Ástæður þessar virðast nú allar vera hinar sömu, þegar svo stendur á, sem hjer ræðir um. Hjer er jafnvel venjulega meira í veði, en þegar skip er strandað eða mannlaust á sjó, og áhættan við björgunina er venjulega meiri. Tilfellið eru því hliðstæð; dómstólunum virðist heimilt að dæma sem laun fyrir björgun á hafi ríflega upphæð alt að 1/3 verðs þess, sem bjargast. —

Björgunarlaunin greiða eigendur þess, sem í veði var eða bjargaðist. Hæfileg daglaun og kostnað eru þeir skyldir að greiða, þótt ekkert bjargist³⁰, en ríflegri launin virðast bundin því skilyrði að eitthvað bjargist, enda á að miða upphæð þeirra við það.

30) Gram 77-78; lhbr. 135, 17. sept. 1879.

G. Sjólán

XIX. Boðmerí¹.

Skipstjórinn hefur heimild til þess að taka »boðmerí« lán, ts. 28. des. 1792 2. gr.² Um þetta lán segir ts. 19. des. 1794 7. gr. að skuli fara eftir D.L. 4-5.

Skipstjóri má ekki taka »boðmerí« lán, nema brýna nauðsyn beri til að fá peninga og ómögulegt sje að fá þá á annan hátt. D.L. 4-5-1³. Því á hann að jafnaði ekki að taka lánið, nema hann sje í útlöndum; til útlanda telst Danmörk⁴. Til tryggingar

láninu gefur skipstjóri út skriflegt skuldabréf og selur lánveitanda að veði skip, farm og farmgjald. Lánveitandi hefur forgangsrjett fyrir öllum öðrum skuldheimtumönnum, sbr. þó ts. 28. des. 1792 1. gr.; yngra »boðmerí« bréf gengur fyrir eldra »boðmerí« bréfi⁵. Aftur á móti eru eigendur eða útgerðarmenn ekki persónulega skuldbundnir samkvæmt »boðmerí« samningi; týnist skipið tap-

1) Sjá um sögu boðmerí lánsins Matthiass.

2) Sbr. ts. 22. mars 1620, dómsmálastj.br. 4. júlí 1848.

3) Sbr. ts. 28. des. 1792 2. gr.

4) O.b. 16. des. 1840.

5) D.L. 4-5-4.

ast lánið⁶. Lánveitandi á að hafa lögsótt lántakanda til greiðslu á láninu innan 6 mánaða frá því, er skipið kom til ákvörðunarstaðarins; ella týnir hann réttinum⁷.

»Boðmerí« lán eru nú orðið mjög sjaldgæf.

XX. Respondentia.

»Boðmerí« lán eru lán, sem tekin eru meðan á ferð skipsins stendur. »Respondentia« lán eru lán, sem tekin eru áður en ferð er hafin. Um »respondentia« lán gildir hjer á landi ts. 19. des. 1794.

Lánveitandi hefur forgangsrjett fyrir almennum skuldareigendum, en ekki »boðmerí« lánveitendum nje löglegum samningsveðhöfum. Ef skipið verður eign annara, en lántakanda, missir lánveitandi rjettinn yfir því, en getur lögsótt lántakanda sjálfan. Týnist skipið aftur á móti, tapast rjetturinn. Ef fleiri »respondentia« lán eru veitt, en eitt, hafa þau að jafnaði jafnan rjett.

6) D.L. 4-5-5 og 7.

7) D.L. 4-5-8.

Efnisyfirlit

A.	Inngangur. Forsendur	3
	I Sjórjettur	3
	II Skip	7
	III Sjórinn	26
B.	Réttindi yfir skipum	40
	IV Alment	40
	V Einstök hlutarjettindi	42
C.	Útgerð	49
	VI Útgerð	49
D.	Farmenn	53
	VII Alment yfirlit	53
	VIII Skipstjórinn	55
	IX Skipverjar	80
E.	Fartekja	106
	X Alment	106
	XI Vöruflutningar	107
	XII Mannflutningar	117
F.	Hættur á sjó	121
	XIII Lög sem miða að því að minka sjöhættur	121
	XIV Lög sem miða að því að staðreyna hverjum sjóskaði er að kenna	124
	XV Sjötleik alment	127
	XVI Skiptapajöfnuður	128
	XVII Árekstur skipa	136
	XVIII Aðstoð og björgun	138
G.	Sjólán	156
	XIX Boðmeri	156
	XX Respondentia	157

Skammstafanir.

Alþ.tíð. þýðir alþingistíðindi.

Augl. auglýsing.

Br. brjef.

D. dómur.
D.L. dönsku lög Chr. V.
Dómas. dómasafn landsyfirdómsins.
Fjárm.stj.br. fjármálastjórnarbrjef.
Fml. farmannalög.
Hl. hegningarlög.
i.f. in fine.
Instr. instrúx.
Jb. Jónsbók.
Kgbr. konungsbrjef.
Kgl. konungleg(ur).
Kgúrsk. konungsúrskurður.
L. lög.
Lhbr. landshöfðingjabrjef.
Lovs. Lovsamling for Island.
MKet. Kgl. Forordninger og aabne Breve gefin út af Magnúsi Ketilssyni.
NL. norsku lög Chr. V.
Ob. opið brjef.
ÓH. Jb. útgáfa Ól. Halldórss. Kh. 1904.
Oktr. Oktroy.
Rb. rekabálkur.
Rglgj. reglugjörð.
Rhbr. ráðherrabrjef.
Rkbr. rentukammerbrjef.
Sbr. samanber.
Sp. samþykkt.
Ts. tilskipun.

Ritaskrá.

Þegar vitnað er í þessi rit er einungis tilfært nafn höfundarins, bindi og blaðsíðutala.

Arntzen, V.: Den private Söret efter dansk Lovgivning Kh. 1883,
Bentzon, V.: Den danske Söret. Kh. 1899,
Boyens, E.: Das deutsche Seerecht. Leipzig 1897 (I) og 1901 (II),
Gram, F. T. J.: Den private Söret Kh. 1851,
Grundtvig, L. A.: Kort Fremstilling af den danske Söret. Kh. 1907,
Jantzen, J. J.: Lærebog i Söret til Brug ved Navigationsskolerne. Kh. 1908,
Liszt, F. v.: Das Völkerrecht. 5. uitg, Berlín 1907,
Matthiass. B.: Das phoenus nauticum und die geschichtliche Entwicklung der Bodmerei. Würzburg 1881,

Matzen, H.: Den positive Folkeret. Kh. 1900,
Maurer, K.: Udsigt over de nordgermanske Retskilders Historie.
Chria 1878,
Perels, F.: Das internationale öffentliche Seerecht der Gegenwart.
Berlín 1882 (2. Útg. 1903).
- Þar sem vitnað er í Jónsbók er vitnað í Akureyrarútgáfuna, en
þess getið neðanmáls ef kapítulaskifting er önnur í ÓH. og Ngl.
(Norges gamle Love).