

**Nd.** **255. Frumvarp til laga** [143. mál]  
um breyting á lögum nr. 61/1947, um váttryggingarfélög fyrir fiskiskip.

Frá sjávarútvegsnefnd.

1. gr.

Við 19. gr. laganna bætist:

Sama gildir um ábyrgðarupphæð samkvæmt 208. gr. siglingalaga, ef sú upphæð fer fram úr váttryggingarupphæð.

2. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

**G r e i n a r g e r ð.**

Sú breyting, sem hér er lögð til að gerð verði á 19. gr. l. nr. 61 frá 1947, um váttryggingarfélög fyrir fiskiskip, er nauðsynleg, ef frv. það um breytingar á siglingalögum, nr. 56 frá 1914, sem nú liggur fyrir þinginu, nær fram að ganga, þ. e. a. s. 11. gr. frumvarpsins 4. liður a, sem þannig hljóðar:

„4. (208. gr.). Við ákvörðun á ábyrgð útgerðarmanns, þegar hún er takmörkuð, skal bæta við verð skips eftirgreindum fjárhæðum:

a. Tíu hundraðshlutum af verði skips við upphaf ferðar.“

Þegar sjávarútvegsnefnd hafði siglingalagafrumvarpið til meðferðar á árinu 1961, gerði Íslensk endurtrygging eftirfarandi athugasemd varðandi þetta atriði í bréfi, dags. 16. febr. 1961:

„Oss virðist ekkert því til fyrirstöðu, að „verð“ skips skuli hækkað um 10% við ákvörðun á ábyrgð útgerðarmanns, ef útgerðarmaðurinn getur keypt sér tryggingu fyrir þessari auknu áhættu. Án tryggingar væri hækkunin hins vegar lítils virði, ef útgerðarmaðurinn ætti ekki aðrar eignir en skipið. Áhættu þessa ætti að vera auðvelt að fá tryggða fyrir útgerðarmenn farskipa og fiskiskipa yfir 100 rúmlestir, en samkvæmt 11. gr. laga nr. 61/1947, um váttryggingarfélög fyrir fiskiskip, má útgerðarmaður fiskiskips, sem þau lög taka til, ekki tryggja það nema fyrir 90% af virðingarverði þess.

Verði frumvarp það, sem hér liggur fyrir, að lögum, þarf að rannsaka, hvaða breytingar það gerir nauðsynlegar á hinum lögákvæðnu váttryggingarskilmálum fiskiskipa undir 100 rúmlestum.“

Málið hefur síðan verið athugað af samgöngumálaráðuneytinu og m. a. sent til umsagnar dr. jur. Þórðar Eyjólfssonar og Samábyrgðar Íslands á fiskiskipum, og er þetta frv. flutt að fenginni niðurstöðu af þeirri athugun.

Ef frv. þetta nær fram að ganga, mun 19. gr. laga nr. 61 frá 1947, um váttryggingarfélög fyrir fiskiskip, hljóða þannig í heild:

„Bætur, sem váttryggður hefur orðið að greiða þriðja manni vegna tjóns af árekstri (þegar skipið eða áhöld þess hafa rekizt á annan fastan eða fljótandi hlut), enn fremur kostnað við málarekstur, gerðardóm eða samkomulag, vegna þess greiðir félagið, en þó ekki fram yfir það, sem váttryggingarfjárhæð skipsins hrekkur til.

Ef skip verður fyrir slíku tjóni í utanlandssiglingum, að nauðsynlegt er að senda skipverja heim, greiðir félagið fargjöld fyrir þá með járnbraut og skipi, svo og nauðsynlega gistingu og fæðispeninga.

Bætur fyrir tjón á lífi manna eða fyrir meiðsli eru váttryggingarfélögunum óviðkomandi. *Sama gildir um ábyrgðarupphæð samkvæmt 208. gr. siglingalaga, ef sú upphæð fer fram úr váttryggingarupphæð.*“

Í bréfi Samábyrgðar Íslands á fiskiskipum 21. marz 1962 segir svo um þetta atriði:

„Á hinn bóginn virðist Samábyrgðinni naumast verða komizt hjá að breyta 19. gr. l. 61/1947 til samræmis við ákvæði frumvarpsins, og virðist neðangreind viðbót við greinina eiga að nægja: „eða ábyrgðarupphæð samkvæmt 208. gr. siglingalaga, ef sú upphæð fer fram úr váttryggingarupphæð.“

Verð skips í byrjun ferðar þarf eigi að vera hið sama og virðingarverð til váttryggingar, getur hvort sem er verið hærra eða lægra. Eigi er heldur víst, að verð skips í byrjun ferðar að viðbættum upphæðum samkvæmt a- og b-liðum væntanlegrar 208. gr. siglingalaga fari jafnan fram úr váttryggingarfjárhæð.

Þrátt fyrir slíka breytingu á 19. gr. gæti sjálfstrygging eiganda verið óbreytt, 10% af váttryggingarverði skipsins. Áhættuupphæð váttryggjenda gæti á hinn bóginn aukizt við breytinguna, en við því yrði að sjá með breyttum váttryggingarskilmálum að sama skapi, svo sem hækkuðum iðgjöldum.

19. gr. l. 61/1947 virðist gera ráð fyrir skyldutryggingu, einnig að því er varðar ábyrgðartryggingu fyrir tjóni, er skip veldur 3. manni, og virðist eigi ástæða til að gera neina breytingu á l. 61/1947 að því leyti.

Þórði Eyjólfssyni hæstaréttardómara hefur verið kynnt framanritað, og hafði hann ekkert við það að athuga.“

Dr. jur. Þórður Eyjólfsson segir í bréfi, dags. 11. marz 1962, til samgöngu- og iðnaðarmálaráðuneytisins:

„Um 11. gr. (4,a):

Þetta ákvæði er einnig í fullu samræmi við samsvarandi ákvæði í siglingalögum Norðurlandarikja, sbr. 257. gr., 1. tl., í dönsku, norsku og sænsku lögunum. Ákvæðið á rót sína að rekja til alþjóðasamþykktar um ábyrgð útgerðarmanna, sem

sett var í Brüssel 25. ágúst 1924. Samkvæmt gildandi lögum ábyrgjast útgerðarmenn sjókröfur með skipi og farmgjaldi, sbr. m. a. 236. gr. siglingalaganna, nr. 56/1914, en samkvæmt alþjóðasamþykktinni og þeim lögum einstakra ríkja, sem fylgja samþykktinni, kemur 10% viðbót við verð skips í stað farmgjaldsins. Sökum þess, hve siglingar eru alþjóðlegar og siglingalögum hvers lands er oft beitt um erlend skip, tel ég varhugavert að víkja í íslenskum lögum frá umræddu ákvæði. Þó að í lögum um váttryggingarfélög fyrir fiskiskip, nr. 61/1947, 11. gr., sé ákveðið að  $\frac{1}{10}$  hluti virðingarverðs fiskiskipa undir 100 rúmlestum skuli vera í sjálfstryggingu, þá tel ég ekki koma til greina að miða almennt ákvæði í siglingalögum um ábyrgð útgerðarmanna við þá undantekningu. *En auk þess lít ég svo á, að ákvæði 11. gr. laga nr. 61/1947 um sjálfstryggingu eigi aðeins við um skipsverðið, en að aðra áhættu útgerðarmanna, þar á meðal nefnd 10%, sé heimilt að váttryggja sérstaklega. En ef svo yrði talið, að vandkvæði væru á þessu, þá álit ég réttara, eins og líka er bent á í bréfi íslenzkrar endurtryggingar, að athugað verði, ef frv. verður að lögum, hvort og þá hvaða breytingar þurfi að gera á hinum lögákveðnu váttryggingarskilmálum fiskiskipa undir 100 rúmlestum.*

Að þessu athuguðu hefur nefndin talið rétt að flytja framangreint frumvarp.