

Nd.

### 36. Frumvarp til laga

[35. mál]

um bátaábyrgðarfélög.

(Lagt fyrir Alþingi á 87. löggjafarþingi, 1966.)

#### 1. gr.

Skip merkir í lögum þessum öll fljótandi för, stór og smá, sem sigla undir íslenskum fána, innan þeirra takmarka, sem löggin setja.

#### 2. gr.

Allir skipaeigendur, sem eiga vélskip með þilfari allt að 400 rúml. brúttó að stærð, sem aðallega eru ætluð til fiskveiða við Ísland, skulu skyldir að vátryggja þau hjá bátaábyrgðarfélagi, sem starfar samkvæmt lögum þessum innan þess svæðis, sem skipið er skrásett í, og með þeim skilmálum, sem settir eru í lögum þessum og reglugerðum, sem settar eru samkvæmt þeim.

Neiti einhver skipseigandi að vátryggja skip, sem tryggingarskyld er samkvæmt lögum þessum, skal það eigi að síður skoðað og metið af skoðunar- og virðingarmönnum hlutaðeigandi félags og vátryggt sem önnur tryggingarskyld skip og iðgjald-ið innheimt með lögtaki skv. 17. gr., ef þörf krefur.

Heimilt er bátaábyrgðarfélögunum að vátryggja fiskiskip, sem eru yfir 400 rúml. brúttó, en ávallt skal leita samþykkis Samábyrgðar Íslands á fiskiskipum áður en slík skip eru tekin í tryggingu, og skal ákveða iðgjöld fyrir þau í samráði við Samábyrgðina. Einnig er félögunum heimilt að taka til tryggingar opna vélbáta, að fengnu samþykki Samábyrgðarinnar.

#### 3. gr.

Eigi er skylt að vátryggja skip, sem vegna ágalla hefur ekki haffærisskirteini, enda leiði skoðun í ljós, að eigi sé útlit fyrir að gert verði við skipið eða að viðgerð hafi ekki hafizt innan eðlilegs tíma. Þegar svo stendur á, skal bátaábyrgðarfélag segja tryggingu skipsins upp, en tilkynna skal það veðhöfum með 14 daga fyrirvara.

#### 4. gr.

Ráðherra getur heimilað bátaábyrgðarfélagi að taka að sér endurtryggingu á hluta þeirrar áhættu, sem Samábyrgðin yfirtekur frá öðrum bátaábyrgðarfélögum.

#### 5. gr.

Ráðherra getur heimilað, að bátaábyrgðarfélögin taki að sér aðrar tryggingar, sem snerta útgerð fiskiskipa, svo sem tryggingar á afla, veiðarfærum og lausum munum skips og skipshafnar, slysatryggingar á sjómönnum og ábyrgðartryggingar.

Slíka heimild skal því aðeins veita, að löglegur félagsfundur, þar sem mætt er með a. m. k. helming allra atkvæða í félaginu, hafi samþykkt að óska heimildarinnar, enda hafi þess verið getið í fundarboði, að málið yrði á dagskrá.

Heimild skal binda þeim skilyrðum, sem þurfa þykir til þess að fjárhag félaganna verði ekki stofnað í hættu, og skal leita álits Samábyrgðar Íslands á fiskiskipum áður en heimildin er veitt.

Í reikningum félaganna skal tilgreina sérstaklega tekjur og gjöld vegna þeirra trygginga, sem um ræðir í þessari grein.

#### 6. gr.

Bátaábyrgðarfélag það, sem nú starfar í Vestmannaeyjum, er undanþegið ákvæðum þessara laga. Þó skal því skylt að tryggja fiskiskip, sem skrásett eru í Vest-

mannaeyjum og eru innan þeirra stærðartakmarka, sem ákveðin eru í 2. gr. laganna. Einnig skal það háð ákvæðum 14. gr. laganna um aðstoð.

Ákvæði laga þessara taka ekki til hvalveiðiskipa.

#### 7. gr.

Landinu skal skipt í váttryggingarsvæði. Ráðherra ákveður takmörk þeirra í samráði við Samábyrgðina.

Á hverju váttryggingarsvæði skal vera eitt bátaábyrgðarfélag. Allir eigendur váttryggingarskyldra fiskiskipa á hverju váttryggingarsvæði eru skyldir að vera í félagi því, sem þar starfar. Þó skal með samþykki hlutaðeigandi bátaábyrgðarfélaga og Samábyrgðarinnar heimilt að váttryggja skip hjá öðru bátaábyrgðarfélagi, er starfar samkvæmt lögum þessum.

Nú er skip flutt á annað tryggingarsvæði, og skal þá eigandi, skrásetningarstjóri og bátaábyrgðarfélag á því svæði, er skipið flyzt frá, tilkynna það bátaábyrgðarfélagi á því svæði, sem skipið flyzt á, og Samábyrgðinni. Vanræksla á tilkynningu varðar sektum frá 1000—25000 krónum. Sömu viðurlögum varðar það eiganda, ef hann vanrækir að skrásetja skipið tafarlaust á hinu nýja tryggingarsvæði. Ábyrgð fyrra félags fellur niður jafnskjött og skip hefur verið skrásett á öðru félagssvæði.

#### 8. gr.

Ráðherra ákveður, að fengnum tillögum Samábyrgðarinnar og bátaábyrgðarfélaganna, hámark þeirrar áhættu, sem hvert bátaábyrgðarfélag tekur á eigin reikning í hverju skipi.

Félögin skulu endurtryggja hjá Samábyrgðinni þann hluta áhættunnar í hinum váttryggðu skipum, sem þau bera ekki sjálf, og getur hún ekki undan því skorast.

Verði ágreiningur milli bátaábyrgðarfélags og Samábyrgðarinnar um endurtryggingariðgjöld, sker ráðherra úr.

#### 9. gr.

Stjórn bátaábyrgðarfélags skal skipuð fimm mönnum, sem kosnir eru á aðalfundi til tveggja ára í senn. Skulu þeir ganga úr stjórninni til skiptis, tveir annað árið og þrír hitt árið.

Aðalfundur ákveður þóknun stjórnarinnar.

Stjórnin kys sér formann og varaformann.

Stjórnarfundur skal halda þegar formaður telur þess þörf eða þegar tveir stjórnarmenn krefjast. Formaður er fundarstjóri, en varaformaðurinn, ef formaður er ekki mættur. Stjórnin er ályktunarfær, ef þrír stjórnarmenn eru mættir, þar á meðal formaður eða varaformaður. Meiri hluti atkvæða ræður úrslitum máls, en ef atkvæði eru jöfn, ræður atkvæði fundarstjóra.

Stjórnarmaður má ekki taka þátt í afgreiðslu máls, sem snertir hann sjálfan fjárhagslega.

Stjórnin skal halda fundabók og skrá í hana allar ákvarðanir sínar.

Stjórnin hefur æðsta úrskurðarvald í öllum málefnum félagsins innan takmarka þessara laga. Hún úrskurðar skaðabótageiðslur, en þó þarf jafnan samþykki Samábyrgðarinnar, ef bótaupphæð nemur 20000 kr. eða meiru.

Stjórnin ræður framkvæmdastjóra fyrir félagið og ákveður starfssvið hans og laun. Einnig ræður stjórnin annað starfsfólk eftir því, sem þörf er á.

#### 10. gr.

Reikningar bátaábyrgðarfélaganna skulu endurskoðaðir af tveimur endurskoðendum, sem kosnir eru á aðalfundi til tveggja ára í senn. Þeir ganga úr til skiptis. Á sama hátt skulu kosnir tveir endurskoðendur til vara til sama tíma. Aðalfundur ákveður þóknun endurskoðenda.

Endurskoðendur skulu hafa lokið endurskoðun sinni í síðasta lagi 5 dögum fyrir aðalfund, og skulu reikningar félaganna liggja frammi hjá fundarstjóra frá því endurskoðun er lokið og þar til aðalfundur hefst.

#### 11. gr.

Aðalfund skal halda fyrir hvert einstakt félag fyrir lok júnímánaðar ár hvert og aukafund, þegar stjórnin telur þess þörf eða  $\frac{1}{5}$  hluti skipaeigenda fer þess á leit.

Til aðalfundar skal boðað með auglýsingum í blöðum og útvarpi eða á annan öruggan hátt eigi síðar en 14 dögum fyrir fundardag, og aukafund skal halda svo fljótt sem auðið er eftir að stjórnin hefur fengið tilmæli um fundinn. Boða skal til aukafundar með viku fyrirvara.

Á aðalfundi skal lagður fram endurskoðaður reikningur félagsins og kosin stjórn og endurskoðendur skv. 9. og 10. gr.

Atkvæðisrétt á fundum hafa allir skipaeigendur, sem eiga skip í frumtryggingu hjá félaginu, og skulu þeir hafa eitt atkvæði fyrir hverjar 500 000 kr. eða minni upphæð í einu skipi, sem þeir hafa tryggt hjá félaginu.

Ef fleiri en einn eru eigendur að sama skipi, skulu þeir fela einum sameignarmanni að fara með atkvæði skipsins, og skal tilkynna það stjórn félagsins.

Félagsmaður getur farið með atkvæðisrétt fyrir aðra félagsmenn, enda hafi hann fengið til þess skriflegt umboð. Þó má enginn fara með meira atkvæðamagn en 10% af heildaratkvæðamagni félagsins.

Fundur er lögmætur, ef mætt er með helming allra atkvæða í félaginu. Verði fundur ekki lögmætur, skal svo fljótt sem auðið er boða til nýs fundar með viku fyrirvara, og er sá fundur ályktunarfær án tillits til þess, með hve mörg atkvæði er mætt á þeim fundi.

Sendu skal ráðuneytinu og Samábyrgðinni afrit af ársreikningum félagsins að afloknum aðalfundi ár hvert. Skulu reikningarnir vera í því formi, sem ráðuneytið ákveður.

#### 12. gr.

Eignum félaganna má eingöngu verja skv. tilgangi þeirra, og skulu þær ávaxtaðar í innlendum bönkum eða sparisjóðum, er ráðherra samþykkir.

#### 13. gr.

Stjórn bátaábyrgðarfélags og Samábyrgðin skipa hvor um sig einn skoðunar- og virðingarmann fyrir hvert félag og einn til vara til að framkvæma skoðunar- og virðingargerðir samkvæmt fyrirmælum þessara laga. Þeir skulu, áður en skip er tekið í tryggingu, skoða og meta skipið og gefa skriflega, sundurliðaða skýrslu um matið.

Ef skoða skal skip, sem skoðunar- og virðingarmaður á að öllu eða nokkru leyti, skal varamaður framkvæma skoðun og mat.

Skoðun skipa gildir til tveggja ára í senn. Þó er aðilum heimilt að krefjast þess, að skoðun og mat fari fram, hvenær sem þeim þykir ástæða til.

Stjórn félagsins ákveður þóknun skoðunarmanna, og greiðist hún af eiganda skipsins.

Bátaábyrgðarfélag, vátryggður og Samábyrgðin geta hvert um sig krafizt yfirmats, og skal það framkvæmt af þremur dómkvöddum, sérfróðum mönnum.

Sé skipi í einhverju ábótavant, er skoðun fer fram, skal úr því bætt, áður en skipið er tekið í tryggingu.

Vátryggingarverð skipanna skal miða við matsverð eftir nánari fyrirmælum, sem sett verða í reglugerð.

Skoðunar- og virðingarmenn skulu einnig skoða og meta hvert það tjón, sem vátryggt skip verður fyrir, áður en viðgerð á skipinu hefst, og gefa skriflega,

sundurliðaða skýrslu um mat sitt á tjóninu. Þeir skulu einnig skoða sömu skipin, eftir að viðgerð hefur farið fram, og gefa skriflega skýrslu um, hvort þau eru komin í samt lag aftur eftir viðgerðina.

14. gr.

Öll skip, sem tryggð eru samkvæmt lögum þessum eða af Samábyrgðinni, svo og öll þau skip, sem ríkisstofnanir eða ríkissjóður gera út eða sjá um útgerð á, eru skyld til að hjálpa hvert öðru úr háska. Greiðslu fyrir slíka hjálp verður ekki krafizt eftir venjulegum björgunarreglum, heldur skal hún ákveðin af stjórn hlutað-eigandi félags, ef bæði skipin eru tryggð hjá sama félagi, ella af stjórn Samábyrgðarinnar. Greiða skal aðeins það fjártjón og þann tilkostnað, sem hjálpin hefur bakað þeim, er hana veitti, og aldrei getur greiðslan orðið hærri en váttryggingarfjárhæð skipsins, sem hjálpina þáði. Ákvæði laga nr. 32 9. jan. 1935 um hlutdeild skips-hafnar í björgunarlaunum breytist í samræmi við ákvæði greinar þessarar.

15. gr.

Iðgjöld skulu á hverjum tíma ákveðin af ráðuneytinu, að fengnum tillögum Samábyrgðarinnar og bátaábyrgðarfélaganna.

16. gr.

Ef fjárhagur félags telst ekki sæmilega traustur, getur ráðherra ákveðið, að lagt skuli aukaiðgjald á váttryggðu. Gjald þetta má eigi vera hærra en 20% af iðgjöldum af váttryggðum skipum og 100% af iðgjöldum trygginga skv. 5. gr. Gjald þetta renni í sjóð félaganna.

Aukaiðgjald verður eigi lagt á iðgjöld tiltekins árs, nema ákvörðun um það hafi verið tekin áður en 2 mánuðir eru liðnir frá lokum ársins.

17. gr.

Bátaábyrgðarfélag hefur lögveð í skipi og lögtaksrétt fyrir skoðunarkostnaði og váttryggingariðgjöldum af skipum, þó eigi fyrir lengra tímabil en 2 ár frá gjald-daga þeirra að telja. Sama gildir um aukaiðgjöld, sem reiknuð eru af váttryggingar-iðgjöldum skipa.

18. gr.

Nú hefur bátaábyrgðarfélag ekki innheimt váttryggingariðgjöld og stendur jafn-framt ekki í skilum við Samábyrgðina með endurtryggingariðgjöldin, og skal þá ráðuneytinu heimilt að leggja félagið niður og ráðstafa tryggingunum yfir á annað félagssvæði eða beint til Samábyrgðarinnar. Öðlast þá sá aðili, sem tekur við trygg-ingunum, allar eignir félagsins, kröfur og réttindi.

19. gr.

Ágreining milli félags og skipseiganda, milli félaga, sem endurtryggja hjá Samábyrgðinni, og milli félaganna og Samábyrgðarinnar, annan en þann, sem um ræðir í 8. gr. laga þessara, skal leggja í gerð. Gerðardómsmenn skulu vera þrír og til-nefndir af Hæstarétti.

Gerðardómur skal háður í Reykjavík.

Í gerðardómnum skal ákveðið, hvort málskostnaður skuli að öllu eða nokkru leyti falla á annan málsaðila, eða hvernig skuli skipta honum milli málsaðila.

Gerðardómur uppkveðinn samkvæmt þessum ákvæðum er óraskanlegur.

20. gr.

Þegar váttryggðar eignir eru veðsettar, nær veðrétturinn einnig til váttryggingarfjárins. Þegar váttryggingarfé er útborgað, ber félaginu skylda til þess að rannsaka, hverjir hafi þinglesin veð í skipinu, og að haga útborgun fjárins eftir því.

21. gr.

Bátaábyrgðarfélög, sem starfa samkvæmt lögum þessum, eru undanþegin eignar- og tekjuskatti til ríkissjóðs og gjöldum til sveitarfélaga, nema fasteignaskatti og aðstöðugjaldi samkv. II. og III. kafla laga um tekjustofna sveitarfélaga.

Váttryggingarskirteini, sem bátaábyrgðarfélögin gefa út, eru undanþegin stimpilgjaldi.

22. gr.

Ráðherra setur með reglugerð nánari ákvæði um framkvæmd þessara laga, þar á meðal um váttryggingarskilmála, að fengnum tillögum stjórnar Samábyrgðar Íslands á fiskiskipum.

23. gr.

Með lögum þessum eru úr gildi numin lög nr. 61 31. maí 1947.

24. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

**Bráðabirgðaákvæði:**

Ákvæði 6. gr. 1. nr. 61/1947, um stjórn félaganna skulu halda gildi sínu, þar til ný stjórn hefur verið kosin skv. 9. gr. þessara laga.

Núgildandi váttryggingarskilmálar skyldutryggðra skipa skulu haldast, þar til nýir skilmálar hafa verið ákveðnir, og skulu þeir gagnvart skipum, sem nú eru tryggð hjá bátaábyrgðarfélögunum, taka gildi um áramót.

Skip undir 400 rúml. að stærð, sem nú eru váttryggð utan bátaábyrgðarfélaganna, skulu tekin í tryggingu hjá bátaábyrgðarfélögunum jafnskjótt og váttryggingartímabili hjá núverandi váttryggjanda lýkur, þó eigi fyrr en váttryggingarskilmálar hafa verið ákveðnir í reglugerð og eigi síðar en einu ári eftir gildistöku laga þessara.

**Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.**

Frumvarp þetta var lagt fyrir síðasta Alþingi, en varð ekki útrætt. Eftir að frumvarpið hafði verið lagt fyrir Alþingi var svofelld ályktun samþykkt á aðalfundi Landssambands íslenskra útvegsmanna 1965:

„Aðalfundur L.Í.Ú. telur, að frumvörp til laga, sem nú liggja fyrir Alþingi, og send hafa verið samtökunum til umsagnar, um Samábyrgð Íslands á fiskiskipum og um bátaábyrgðarfélög, þurfi frekari athugunar við en hægt er að gera á þeim skamma tíma, sem aðalfundur stendur yfir. Þess vegna samþykkir fundurinn að kjósa þriggja manna nefnd til þess að semja umsögn um bæði frumvörpin, og skal nefndin hafa samráð við stjórn samtakanna um efni hennar, áður en hún er send Alþingi.

Þó vill fundurinn taka eindregna afstöðu gegn hækkaðri skyldutryggingu úr 100 lestum í 400 rúmllestir.“

Er frumvarpið var lagt fram á síðasta Alþingi, fylgdu því þær athugasemdir, sem hér fara á eftir:

Lögum þeim, sem drög eru lögð að með þessu frumvarpi, er ætlað að koma í staðinn fyrir lög nr. 61 31. maí 1947 um váttryggingarfélög fyrir fiskiskip. Frumvarpið

er samið á vegum sjávarútvegsmálaráðuneytisins af Jóni Erlingi Þorlákssyni, tryggingafræðingi.

Þýðingarmestu breytingar, sem í frumvarpinu felast, eru sem hér segir:

1. Fiskiskip, sem eru allt að 400 rúml. brúttó að stærð, verði skyldutryggð hjá bátaábyrgðarfélögunum, en nú nær skyldutryggingin til skipa allt að 100 rúml.
2. Bátaábyrgðarfélögunum verði með vissum skilyrðum heimilað að taka að sér aðrar tryggingar fyrir útgerðina, aðallega slysatryggingar og ábyrgðartryggingar, sem útgerðarmenn hafa með samningum við sjómannasamtökin skuldbundið sig til að kaupa.
3. Vátryggingarskilmálar verði ekki lengur ákveðnir í lögum, heldur með reglugerð að fengnum tillögum stjórnar Samábyrgðar Íslands á fiskiskipum.

Samkvæmt l. nr. 61/1947 eru öll fiskiskip með þilfari allt að 100 lestir að stærð skyldutryggð hjá bátaábyrgðarfélögunum, en félögin eru aftur skyld að endurtryggja skipin hjá Samábyrgð Íslands á fiskiskipum, sem er miðstöð fyrir bátaábyrgðarfélögin. Um þá stofnun gilda nú lög nr. 23 1921, en samhliða þessu frumvarpi er lagt fram frumvarp til nýrra laga um Samábyrgðina.

Bátaábyrgðarfélögin, sem nú eru starfandi, eru þessi:

1. Vélbátatrygging Reykjaness.  
Félagssvæði: Frá Krísvíkurbergi að Keilisnesi.
2. Vélbátaábyrgðarfélagið Gróttá.  
Félagssvæði: Frá Keilisnesi í Hvalfjarðarbotn.
3. Vélbátaábyrgðarfélag Akurnesinga.  
Félagssvæði: Frá Hvalfjarðarbotni að Búðum (Búðir ekki með).
4. Bátatrygging Breiðafjarðar.  
Félagssvæði: Frá Búðum að Brjánslæk.
5. Vélbátaábyrgðarfélag Ísfirðinga.  
Félagssvæði: Frá Brjánslæk að Skagatá.
6. Vélbátatrygging Eyjafjarðar.  
Félagssvæði: Frá Skagatá að Digranesi.
7. Skipatrygging Austfjarða.  
Félagssvæði: Frá Digranesi til Hornafjarðar.
8. Vélbátaábyrgðarfélagið Hekla.  
Félagssvæði: Rangárvallasýsla og Árnessýsla.
9. Bátaábyrgðarfélag Vestmannaeyja.  
Félagssvæði: Vestmannaeyjar.

Skyldutryggingu á fiskiskipum var fyrst komið á með l. nr. 27 1938, og náði tryggingarskyldan þá til skipa allt að 70 rúml. að stærð, en takmarkið var fært upp í 100 lestir með l. nr. 31 1942. Þá var langmestur hluti fiskiflotans, nema togararnir, undir 100 lestum að stærð, þar sem einungis rúm 20 skip voru stærri, flest gömul skip.

Á undanfórnum árum hefur þróunin orðið sú, að ný skip, sem bætzt hafa í flotann, hafa langflest verið yfir 100 lestir að stærð, og er ekki útlit fyrir, að breyting verði á því á næstunni. Þessi skip eru flest vátryggð hjá einkafélögum.

Hér fer á eftir yfirlit um fjölda skipa, sem vátryggð eru hjá hverju bátaábyrgðarfélagi, vátryggingarfjárhæðir og iðgjöld, og í öðru lagi þau skip yfir 100 lestir, sem skrásett eru á félagssvæði hvers félags og munu koma í tryggingu hjá viðkomandi félagi, ef frumvarpið verður að lögum. Nokkrir bátar yfir 100 lestir eru nú tryggðir hjá bátaábyrgðarfélögunum.

	Nú í tryggingu hjá bátaábyrgðarfél.			Nú tryggð hjá einkafél.		
	Tala skipa	Vátr. fjárh. þús. kr.	Iðgjald þús. kr.	Tala skipa	Vátr. fjárh. þús. kr.	Iðgjald þús. kr.
Bátaábyrgðarfélag						
Reykjanes .....	84	240 707	13 886	27	254 836	8 381
Gróttta .....	91	146 980	8 132	41	390 677	15 830
<b>Akranes .....</b>	<b>21</b>	<b>66 949</b>	<b>3 568</b>	<b>9</b>	<b>74 756</b>	<b>2 820</b>
<b>Breiðafjörður .....</b>	<b>52</b>	<b>98 669</b>	<b>5 827</b>	<b>6</b>	<b>50 005</b>	<b>1 693</b>
<b>Ísafjörður .....</b>	<b>156</b>	<b>207 161</b>	<b>10 823</b>	<b>19</b>	<b>181 993</b>	<b>5 654</b>
<b>Eyjafjörður .....</b>	<b>105</b>	<b>137 620</b>	<b>8 673</b>	<b>23</b>	<b>226 906</b>	<b>7 494</b>
<b>Austfirðir .....</b>	<b>74</b>	<b>111 676</b>	<b>6 485</b>	<b>22</b>	<b>215 945</b>	<b>7 134</b>
<b>Vestmannaeyjar .....</b>	<b>81</b>	<b>159 896</b>	<b>9 426</b>	<b>8</b>	<b>84 428</b>	<b>2 666</b>
<b>Hekla .....</b>	<b>18</b>	<b>52 217</b>	<b>4 073</b>	<b>0</b>		
	<b>682</b>	<b>1 221 875</b>	<b>70 893</b>	<b>155</b>	<b>1 479 546</b>	<b>51 672</b>

Yfirlitið ber það með sér, að nú eru 155 bátar yfir 100 lestir tryggðir hjá einkafélögunum og að vátryggingarverð þessara báta er meira samtals en allra báta, sem tryggðir eru hjá bátaábyrgðarfélögunum. Það er því augljóst, að bátaábyrgðarfélögin gegna ekki nú nema að nokkru leyti því hlutverki, sem þeim var ætlað, þegar núgildandi lög voru sett.

Á aðalfundi Landssambands íslenskra útvegsmanna í nóv. s. l. var gerð svo-  
hljóðandi samþykkt:

„Aðalfundur L. Í. Ú., haldinn 26.—28. nóvember, telur, að ekki megi lengur dragast að setja ný lög um vátryggingarfélög fyrir fiskiskip, þar sem gildandi lög eru fyrir löngu orðin úrelt og á margan hátt ógerlegt að starfa eftir þeim.

Fundurinn telur æskilegt að skyldutrygging fiskiskipa verði miðuð við allt að 400 rúmlestir brúttó og bátaábyrgðarfélögin verði efld frá því sem nú er og verksvið þeirra fært út þannig, að þau annist allar tryggingar fyrir fiskiskipafлотann.

Það er álit fundarins, að stjórn Samábyrgðar Íslands eða sambands báta-  
ábyrgðarfélaganna eigi að vera í höndum útvegsmanna sjálfra að verulegu leyti, en telur eðlilegt að ríkisvaldið eigi þar einnig sinn fulltrúa. Fundurinn skorar á sjávarútvegsmálaráðherra að leggja fram á Alþingi því, sem nú situr, frumvarp til laga um vátryggingarfélög fyrir fiskiskip.“

Framangreind samþykkt aðalfundar Landssambandsins var höfð til hliðsjónar við samning frumvarpsins.

Bátaábyrgðarfélögin hafa nú auk skipatrygginganna heimild til að taka að sér tryggingar á afla, veiðarfærum og lausum munum skips og skipshafnar með samþykki Samábyrgðarinnar og samkvæmt nánari fyrirmælum, sem hún kann að setja, sbr. 5. málsg. 2 gr. 1. nr. 61/1947. Ekki hefur þó orðið af framkvæmdum í þessu efni, nema hjá Bátaábyrgðarfélögu Vestmannaeyja, sem er að mestu undanþegið ákvæðum laganna.

Útgerðarmenn hafa á seinni árum skuldbundið sig með samningum við sjómannasamtökin til að kaupa sérstaka slysatryggingu að upphæð kr. 200 þús. á hvern skipverja og ábyrgðartryggingu að upphæð allt að kr. 1 250 000 fyrir hvert einstakt tjón með hámarksgræiðslu kr. 500 000 til hvers einstaklings. Þessar tryggingar kaupa útgerðarmenn nú hjá einkafélögunum, venjulega hjá því félagi, sem vátryggir skipið, ef um er að ræða skip í frjálsri tryggingu. Æskilegt er, að bátaábyrgðarfélögin geti tekið þessar tryggingar að sér, þar sem þau ættu að geta boðið hagstæðari kjör, auk þess sem það er hagræði fyrir útgerðarmanninn að geta haft þær tryggingar, sem hann þarf á að halda, á sama stað, í stað þess að verða að skipta við fleiri félög.

Vátryggingarskilmálar stærri skipanna, sem tryggð eru á frjálsum markaði, eru aðrir og víðtækari en á minni skipunum. Stóru skipin eru t. d. tryggð 100% og tryggingin nær að nokkru til véltjóna og fleiri atriða, sem trygging bátaábyrgðarfélaganna bætir ekki. Ef þessi skip verða tekin inn í skyldutrygginguna, eins og trumvarpið gerir ráð fyrir, er óhjákvæmilegt að tryggja þau með víðtækari skilmálum en nú eru hjá bátaábyrgðarfélögunum. Hins vegar er óvíst og raunar ólíklegt, að heppilegt verði talið að nota sömu skilmála fyrir smá skip og stór.

Vátryggingarskilmálar skyldutryggðu skipanna eru nú ákveðnir með lögum frá 1947. Þeir eru orðnir úreltir í mörgum greinum. Það er t. d. orðið óraunhæft, að skipseigandi hafi 10% af verði skips í eigin áhættu. Einnig eru reglur um frádrátt frá tjónbótum úreltar.

Það hefur alltaf verið álitamál, hvort rétt væri að ákveða vátryggingarskilmálana með lögum. Slíkt er þungt í vöfum, en æskilegt er að breyta skilmálunum eftir því sem breyttar aðstæður krefjast. Ef nú þar við bætist, að sömu skilmálar geta ekki gilt fyrir öll skipin, þá má telja sjálfsagt að binda skilmálana ekki lengur með lögum.

Athugasemdir við einstakar greinar frumvarpsins.

Um 1. gr.

Samhljóða 1. gr. l. nr. 61/1947.

Um 2. gr.

Efnislega samhljóða 1.—4. málsgr. 2. gr. l. nr. 61/1947 að öðru leyti en því, að hér er gert ráð fyrir að öll skip allt að 400 rúmlesta að stærð verði skyldutryggð hjá bátaábyrgðarfélögunum í stað allt að 100 lesta skipa nú.

Í frumvarpi þessu er notað orðið „bátaábyrgðarfélög“ um þau gagnkvæmu tryggingarfélag, sem um er að ræða. Þannig eru þau aðgreind frá öðrum vátryggingarfélagum. Athugandi væri að breyta nöfnum félaganna þannig að orðið bátaábyrgðarfélag kæmi fyrir í nöfnum þeirra allra.

Um 3. gr.

Það er ekki óalgengt, þegar skip eru orðin gömul og léleg, að þeim er lagt við festar eða dregin á land og ekki hirt um þau frammar. Þegar svo er komið er nauðsynlegt, að skipin séu felld úr tryggingu. Um þetta eru ekki sérstök ákvæði í núgildandi lögum, og hefur það valdið erfiðleikum. Hér er reynt að bæta úr því.

Um 4. gr.

Ákvæði þessarar greinar er nýmæli. Með því er opnuð leið til þess að Samábyrgðin dreifi áhættunni milli bátaábyrgðarfélaganna. Þannig má auka hlutdeild þessa tryggingakerfis í áhættunni og spara endurtryggingar út úr kerfinu. Í Noregi er þessi háttur hafður á og hefur gefizt vel.

Um 5. gr.

Hér er gert ráð fyrir, að ráðherra geti heimilað bátaábyrgðarfélögunum að taka að sér aðrar tryggingar fyrir fiskiskipaflotann, og er þetta í samræmi við ályktun aðalfundar Landssambands íslenskra útvegsmanna, sem getið er um að framan. Hér er aðallega um að ræða slysatryggingar sjómanna og ábyrgðartryggingar, auk trygginga á afla, veiðarfærum og lausum munum skips og skipshafnar, sem félögunum er nú þegar heimilt að taka að sér með samþykki Samábyrgðarinnar, og vísast til þess, sem sagt er í almenna hluta athugasemdanna.

Gæta verður að því, að slysa- og ábyrgðartryggingarnar fela í sér mikla áhættu, og stórtjón veiða gjarnan samtímis tjóni á skipinu sjálfu (ef áhöfnin ferst, týnist skipið einnig). Þess vegna þarf að fara með gát í þessu efni, og verður óhjákvæmilegt að félögin endurtryggi mikinn hluta þeirrar áhættu, sem þau taka að sér í



Þessum tryggingum, enda er gert ráð fyrir því í öðru frumvarpi, að Samabyrgðin geti tekið endurtrygginguna að sér. Af sömu ástæðum þykir rétt að gera það að skilyrði fyrir því, að bátaábyrgðarfélag fái heimild til að taka þessar tryggingar að sér, að félagsmenn hafi almennt áhuga á því, sjá 2. mgr.

Sjálfsgætt er að halda þessum tryggingum sér í reikningum félaganna. Hins vegar þykir ekki ráðlegt að ákveða, að aðalsjóður félags beri ekki ábyrgð á skuldbindingum vegna þessarar starfsemi, þar sem það mundi gera fjárhagslegan grundvöll hennar of veikan.

#### Um 6. gr.

1. mgr. er efnislega samhljóða síðustu mgr. 2. gr. l. nr. 61/1947, sjá l. nr. 110/1949. Útgerð hvalveiðiskipa er svo frábrugðin útgerð annarra fiskiskipa, að sjálfsgætt þykir að þau falli utan við skyldutrygginguna.

#### Um 7. gr.

1. og 2. mgr. eru efnislega samhljóða 1. og 2. málsg. 3. gr. l. nr. 61/1947, sjá l. nr. 103/1952.

3. mgr. er efnislega samhljóða 12. gr. l. nr. 61/1947, sjá l. nr. 103/1952. Þó er hámark sektar hækkað úr 5000 kr. í 25000 kr. vegna breytts peningagildis.

#### Um 8. gr.

Þessi grein kemur í stað 5. gr. l. nr. 61/1947.

Bátaábyrgðarfélögin hafa nú öll 15% af váttryggingarupphæð hvers skips í eigin áhættu, þó aldrei yfir ákveðið hámark, sem nú er þannig:

Reykjanes .....	150 þús.
Gróttá .....	100 —
Akranes .....	100 —
Breiðafjörður .....	200 —
Ísafjörður .....	300 —
Eyjafjörður .....	500 —
Austfirðir .....	200 —
Hekla .....	100 —

Eyjafjarðarfélagið kaupir sérstaka toppatryggingu vegna tjóna, sem ella færu yfir 200 000 kr. í ábyrgð félagsins.

Vestmannaeyjafélagið, sem er undanþegið ákvæðum laganna, endurtryggir aðeins helming af totaltjónum og björgunarkostnaði, en ekkert af öðrum tjónum.

Óheppilegt verður að telja að binda það í lögum, að félögin megi ekki hafa nema 15% af váttryggingarupphæð hvers skips í eigin áhættu. Frá áhættusjónarmiði gætu a. m. k. stærri félögin haft í eigin áhættu stærri hluta í litlum bátum. Þess vegna er betra að binda hámarksáhættu félags eingöngu við ákveðna upphæð í hverju skipi, en ekki hundradshluta af váttryggingarfjárhæð. Eðlilegt er að slík hámarksupphæð sé mismunandi eftir félögum, þar sem félögin eru misjafnlega öflug.

Af 2. mgr. leiðir, að ekki er ætlunin að skylda bátaábyrgðarfélögin til að endurtryggja hjá Samabyrgðinni þær áhættur, sem þau kunna að taka að sér skv. 5. gr., heldur er hugmyndin að þau ráði því, hvar slík endurtrygging er keypt.

#### Um 9. gr.

Þessi grein kemur í stað tilsvareandi ákvæða í 6. gr. l. nr. 61/1947.

Hér er gert ráð fyrir, að stjórn bátaábyrgðarfélags sé skipuð 5 mönnum, sem kosnir eru á aðalfundi, en nú eru stjórnarmenn þrír, þar af einn skipaður af Samabyrgðinni, auk þriggja varamanna. Jafnframt eru sett fyllri ákvæði um stjórnarfundir og að stjórnarmaður megi ekki taka þátt í afgreiðslu máls, sem snertir

hann sjálfan fjárhagslega, og má það teljast sjálfsagt. En þetta mælir aftur með því, að stjórnarmenn séu fleiri en þrír. Hins vegar er lagt til, að stjórnin sé ályktunarfær ef þrír mæta, og þá á ekki að vera þörf á varamönnum.

Um 10. gr.

Ákvæði þessarar greinar eru efnislega samhljóða hliðstæðum ákvæðum í 6. gr. l. nr. 61/1947.

Um 11. gr.

Ákvæði þessarar greinar eru að mestu efnislega samhljóða ákvæðum 8. gr. l. nr. 61/1947. Helzta breytingin er sú, að eitt atkvæði er fyrir hverjar 500 000 kr. eða minni upphæð í hverju skipi, en skv. núgildandi lögum er eitt atkvæði fyrir hverjar 5000 kr., sem er orðið fráleitt. Einnig er hér gert ráð fyrir að fundur sé boðaður með „auglýsingum í blöðum og útvarpi eða á annan öruggan hátt“, en skv. gömlu lögnum á að bæta fund með skriflegri eða símaðri tilkynningu til skipaiegenda.

Um 12. gr.

Þessi grein er samhljóða 9. gr. l. nr. 61/1947

Um 13. gr.

1. og 2. málsg. eru efnislega samhljóða 1. og 2. mgr. 7. gr. l. nr. 61/1947, sjá l. nr. 103/1952.

3. mgr. er samhljóða 1. og 2. málslíð 4. mgr. 11. gr. l. nr. 61/1947.

4. mgr. er efnislega samhljóða 2. málslíð 3. mgr. 11. gr. l. nr. 61/1947.

5. mgr. er efnislega samhljóða 5. málsgrein 11. gr. l. nr. 61/1947, sjá l. nr. 103/1952

6. mgr. er samhljóða 2. mgr. 11. gr. l. nr. 61/1947.

7. mgr. kemur í stað 7. mgr. 11. gr. l. nr. 61/1947 (sjá breytingu á númerum málsgreina með l. nr. 103/1952). Fellt er niður ákvæðið um, að aðeins skuli váttryggja 9/10 af virðingarverði skips. Hins vegar þurfa að koma í reglugerð ákvæði um frádráti frá tjónbótum, sem væntanlega ná einnig til alskaða, og því er orðalag málsgreinarinnar haft svo.

8. mgr. er efnislega samhljóða 3. mgr. 7. gr. l. nr. 61/1947.

Um 14. gr.

Þessi grein er eftir því sem við á samhljóða 2. mgr. 22. gr. l. nr. 61/1947 að öðru leyti en því, að niður er fellt ákvæði um, að eigi megi greiða meira en 50% af afla- og veiðarfæratjóni, sem skip, er kemur til hjálpar, verður fyrir, en það ákvæði er óheppilegt.

Þar sem 2. gr. frv. gerir ráð fyrir, að tryggingarskyldan nái framvegis til skipa allt að 400 rúmlestir í stað 100 rúmlesta áður, ná ákvæði þessarar greinar að sjálfsögðu einnig yfir þeim mun viðtækara svið. Ætti það að stuðla verulega að ódýrari tryggingu skipanna.

Um 15. gr.

Þessi grein er efnislega samhljóða 1. mgr. 30. gr. l. nr. 61/1947.

Um 16. gr.

Ákvæði þessarar greinar koma í stað ákvæða 4. gr. l. nr. 61/1947, sjá l. nr. 103/1952.

Samkvæmt gömlu lögnum ber ríkissjóður vissa ábyrgð á skuldbindingum félaganna, þó hámark kr. 800 000, sem síðan á að endurgreiðast. Auk þess er heimild til að veita félögnum ríkisábyrgð fyrir lánnum allt að 1 millj. króna. Lagt er til, að þessi ákvæði falli niður, enda hafa þau litla þýðingu nú orðið vegna verðfalls

krónunnar. Auk þess er eðlilegt að ganga út frá því, að félögin verði að standa á eigin fótum fjárhagslega án aðstoðar ríkisins.

Samkvæmt núgildandi lögum er heimilt að innheimta allt að 1% aukagjald á ári af váttryggingarverði skipanna, ef fjárhagur félags telst ekki sæmilega traustur, og renni gjaldið í sjóð félagsins. Þetta ákvæði hefur verið notað talsvert, en frá og með 1964 er aukagjald ekki innheimt.

Nú er lagt til, að heimild til álagningar aukagjalds sé miðað við 20% af iðgjöldum skipanna sem hámark, en eðlilegra verður að telja, að miðað sé við hundraðshluta af iðgjöldum heldur en hundraðshluta af váttryggingarverði. Þá er lagt til að leggja megi allt að 100% aukagjald á tryggingar skv. 5. gr., þ. e. tryggingar á afla og veiðarfærum, slysa- og ábyrgðartryggingar, og er að sjálfsögðu til þess ætlað, að aukagjald verði því aðeins lagt á þessar tryggingar, að halli hafi orðið á þeim. Til samanburðar má geta þess, að í lögum norskra bátaábyrgðarfélaganna er heimild til álagningar allt að 200% aukagjalds.

Af síðustu málsgreininni leiðir, að unnt er að ákveða aukagjald eftir á, þ. e. þegar séð er nokkurn veginn, hvernig útkoma ársins hefur orðið, þó eigi síðar en 2 mánuðum eftir lok ársins.

Heimildin til álagningar aukagjalds hefur það markmið að gera félögunum kleift að taka meiri áhættu á eigin reikning en ella, og á það að geta stuðlað að lægri iðgjöldum.

Um 17. gr.

Fyrri málsliður er efnislega samhljóða 1. málslið 3. mgr. 30. gr. l. nr. 61/1947. Síðari málsliður er hliðstæður síðustu mgr. 4. gr. l. nr. 61/1947, sjá l. nr. 103/1952. Hér er ekki minnst á inntökugjald, enda er ætlað til að það falli niður.

Ekki er gert ráð fyrir, að félag eigi lögveð í skipi fyrir iðgjöldum af trygging-samkv. 5. gr.

Um 18. gr.

Þessi gr. er efnislega samhljóða síðustu mgr. 11. gr. l. nr. 61/1947.

Um 19. gr.

Þessi gr. er efnislega samhljóða 32. gr. l. nr. 61/1947, eftir því sem við á. Þó þykir ekki ástæða til að undanþiggja ágreining út af þóknun fyrir aðstoð gerðar-dómsmeðferð, eins og gert er í núgildandi lögum.

Um 20. gr.

Þessi gr. er samhljóða 33. gr. l. nr. 61/1947.

Um 21. gr.

Fyrri mgr. er efnislega samhljóða 35. gr. l. nr. 61/1947, sjá l. nr. 44/1962.

Síðari mgr. er hliðstæð 2. málslið 8. mgr. 11. gr. l. nr. 61/1947. Hér er gert ráð fyrir, að váttryggingarskirteini vegna trygginga skv. 5. gr. séu einnig undanþegin stimpilgjaldi.

Um 22. gr.

Eins og áður var nefnt eru váttryggingarskilmálar ekki teknir upp í frumvarp þetta nema að litlu leyti, heldur gert ráð fyrir að þeir verði ákveðnir með reglu-gerð. Þær greinar l. nr. 61/1947, sem falla niður af þessum sökum, eru 7. mgr. 11. gr., 13.—21. gr., 1. mgr. 22. gr., 23.—29. gr., 4. mgr. 30. gr.

Um 23. gr.

Þarfnast ekki skýringa.

Um 24. gr.

Þarfnast ekki skýringa.

Um bráðabirgðaákvæði,

Þarfnast ekki skýringa.