

Nd.

41. Frumvarp til laga

um breyting á lögum nr. 27 13. jan. 1938, um váttryggingarfélög fyrir vélbáta.

Flm.: Sigurður Kristjánsson.

1. gr.

- a. Orðin „opna eða“ í 1. málsg. 3. gr. laganna falli burt.
- b. 3. málsg. sömu lagagr. skal orða svo:

Heimilt er þó félögum þessum að taka skip til váttryggingar allt að 250 smál. brúttó að stærð (sbr. þó 5. gr.), en ávallt skal leita samþykkis Samábyrgðar Íslands á fiskiskipum, áður en skip, sem er yfir 70 smál. brúttó að stærð, er tekið í tryggingu, og skal ákveða iðgjöld fyrir þau í samráði við Samábyrgðina.

- c. Á eftir sömu lagagr. koma tvær nýjar málsg.:

1. Heimilt er félögunum að taka opna vélbáta til váttryggingar, að fengnu samþykki Samábyrgðar Íslands á fiskiskipum.
2. Einnig er félögunum heimilt að váttryggja afla og veiðarfæri, ef um algerðan skipstapa er að ræða.

2. gr.

Í stað orðanna „skal þá félag það ... og tekur um leið við áhættunni“ í 13. gr. laganna kemur: skal skipseigandi þá þegar í stað flytja trygginguna í félag þess umdæmis, er skipið flyzt í. Þegar flutningur tryggingarinnar hefir farið fram, ber félag það, er skipið flyzt frá, ekki áhættu vegna hins flutta skips, en er skylt að endurgreiða skipseiganda það váttryggingargjald, sem hann hefir ofgreitt, miðað við flutningsdag. Þó fellur endurgreiðsla niður, ef skipseigandi vanrækir flutning tryggingarinnar.

3. gr.

Aftan við 14. gr. laganna bætist ný málsg., er hljóðar svo:

Tjónbætur greiðast samkvæmt mati á tjóninu, nema aðgerðarkostnaður verði lægri en matið. Þá skal greiða tjónið samkvæmt viðgerðarreikningi.

4. gr.

Stafliðir 15. gr. laganna verða 5, svo hljóðandi:

a. 6 rúmlesta eða minni	200 kr.
b. 6—12 rúmlesta	300 —
c. 12—20 rúmlesta	400 —
d. 20—30 rúmlesta	500 —
e. yfir 30 rúmlesta	700 —

5. gr.

Aftan við 22. gr. laganna bætist ný málsg., er hljóðar svo:

Ef skip er að staðaldri notað til einhvers, sem er óviðkomandi fiskveiðum, er tjón, sem það veldur eða hlýtur, því aðeins bótaskyldt, að váttryggjandi hafi samþykkt notkunina.

6. gr.

- a. Í stað „10%“ í niðurlagi fyrri málsgr. 23. gr. laganna kemur: 50%.
- b. Á eftir orðunum „af stjórn hlutaðeigandi félags“ í síðari málsgr. sömu lagagr. kemur: ef bæði skipin eru tryggð hjá sama félagi, ella af stjórn Samábyrgðar Íslands á fiskiskipum.

7. gr.

Aðra málsgr. 25. gr. laganna skal orða svo:

Bætur fyrir tjón á opnum vélbáti skal greiða samkvæmt sömu reglu sem um aðra vélbáta, ef báturinn ferst algerlega eða er dæmdur ónýtur eða óbætanlegur af skoðunarmönnum félagsins, en hálfar ella.

8. gr.

- a. 3. málsgr. 31. gr. laganna orðist svo:
Vátryggingarfélag hefir lögveð í skipi fyrir skoðunarkostnaði og eins árs vátryggingariðgjaldi.
- b. Aftan við sömu lagagr. bætist ný málsgr., svo hljóðandi:
Nú leikur vafi á, hvaða vátryggingarfélagi ber að vátryggja skip, og sker þá Samábyrgð Íslands á fiskiskipum úr þeim ágreiningi.

9. gr.

Þrjár fyrstu málsgr. 33. gr. laganna skal orða svo:

Ágreining milli félags og skipseiganda má leggja í gerð. Í gerðardóminn kveður hvor málsaðili einn mann, en héraðsdómari í því héraði, þar sem félagið á heima, eða fulltrúi hans, skal vera oddamaður, enda séu þeir á engan hátt við málið riðnir. Sé svo, skipar atvinnumálaráðherra oddamann.

Ágreining milli félaga, sem endurtryggja hjá Samábyrgð Íslands á fiskiskipum, og milli félaganna og Samábyrgðarinnar, skal leggja í gerð á sama hátt, en þá skipar atvinnumálaráðherra oddamann gerðardómsins, og skal það vera einn af dómurum hæstaréttar.

Gerðardómur í ágreiningsmáli félags og skipseiganda skal háður þar, sem félagið á lögheimili, en sé ágreiningurinn milli tveggja félaga, eða milli félags og Samábyrgðarinnar, skal gerðardómurinn háður í Reykjavík.

10. gr.

Með lögum þessum eru úr gildi felld lög nr. 34 12. júní 1939, um breyting á lögum nr. 27 13. jan. 1938, um vátryggingarfélög fyrir vélbáta, og lög nr. 82 7. maí 1940, um breyting á sömu lögum.

G r e i n a r g e r ð .

Lögin um skyldutryggingu vélbáta hafa verið í gildi hálf trettíu ár. Á þessu stutta tímabili hefir lögunum tvisvar verið breytt, bæði skiptin eftir ósk skipaeigenda. Vátryggjendur hafa hinsvegar ekki talið, að reynslutíminn mætti vera skemmri en þetta, og hafa því ekki óskað þess fyrr en nú, að lagfæringar væru gerðar á þeim göllum, sem fram hafa komið.

Fyrsta breytingin, sem fram er farið á í þessu frv., er við 3. gr. Er ætlað til, að samþykki Samábyrgðar Íslands á fiskiskipum þurfi til þess, að félögin vátryggi skip, sem ekki er skylt, að þau vátryggi. Þetta stafar af því tvennu, að félögin eru flest fátæk og verða því að gæta varúðar í því að bera áhættu fram yfir það, sem skylt er. Og einnig og ekki síður af því, að örðugt er, eins og sakir standa, að endurtryggja erlendis þau skip, sem hér koma til greina. En það eru að langmestu leyti gömul og léleg skip.

Árið 1939 var sú breyting gerð á lögunum, að undanskilja opna vélbáta skyldutryggingu, en gera félögunum hinsvegar að skyldu að vátryggja fyrir þá, er þess óskuðu. Afleiðingin af þessu hlaut að verða sú, að fjárhagslega sjálfstæðir hirðu-

menn vátryggja ekki, en skuldugir menn og miður hirðusamir verða að vátryggja. Félögin sitja því með þann hluta þessarar útgerðar, sem slysagjarnast er. Sjálfsagt er, að annað tveggja séu báðir skyldir að tryggja, bátaeigendur og félögin, eða hvorugir.

Þá er því nýmæli bætt við þessa grein, að heimilt sé að vátryggja afla og veiðarfæri þeirra skipa, sem vátryggð eru samkvæmt lögnum.

Ágreiningur hefir oft orðið út af flutningi tryggingar milli félaga. Ákvæði 13. gr. laganna um þetta eru ekki eins glögg og æskilegt væri. Með breytingu þeirri, sem með 2. gr. þessa frumvarps er gerð á 13. gr., á flutningur tryggingar ekki að geta valdið þrætu

Ákvæði 14. gr. laganna um það, hvort bæta skal tjón samkvæmt mati eða viðgerðarkostnaði, hafa valdið ágreiningi. Með 3. gr. þessa frv. eru tekin af öll tvímæli um þetta.

Komið hafa fram kvartanir um það, að frádráttur frá tjónbótum samkv. 15. gr. laganna væri ekki réttlátur miðað við stærð skipanna. Í 4. gr. þessa frv. er svo fyrir mælt, að flokkarnir skuli vera 5, í stað þriggja eins og nú er. Verður frádráttarupphæðin þá í réttara hlutfalli við verðmæti skipsins.

Sökum þeirrar stórfelldu hækkunar, sem orðið hefir á viðgerðarkostnaði skipa, síðan lögin komu í gildi, væri eðlilegt að hækka frádráttinn verulega. Ekki þykir þó fært að svo komnu að gera þetta. Mundi það verða óvinsælt meðal skipaeigenda, en hinsvegar ekki ólíklegt, að tilgangi þessa ákvæðis verði náð án þess að hækka frádráttarupphæðirnar.

Skyldutrygging sú, sem lögin ákveða, er aðallega miðuð við skip, sem stunda fiskveiðar. Nú eru talsverð brögð að því, að skip, sem vátryggð eru samkvæmt lögnum, séu notuð til annars en fiskveiða, oft við áhættusama flutninga svo mánuðum eða jafnvel árum skiptir. Þetta meðal annars verður þess valdandi, að hin almennu vátryggingargjöld verða að ákveðast hærri en ella mundi þurfa. Óeðlilegt er, að einstök skip hækki þannig vátryggingarkostnað hjá öðrum skipaeigendum. Ákvæði 5. gr. frumvarpsins eiga að leiðrétta þetta.

Árin 1939 og 1940 var nál. þriðjungur allra bótaskyldra tjóna hjá félögnum dráttarhjálpar vegna vélbilunar. Árið 1939 voru þessi tjón 85, en 1940 urðu þau 112. Sá geigvænlegi kostnaður, sem félögin hafa af þessu, er án efa að verulegu leyti sjálf-ráður. Engir aðrir en skipaeigendur hafa aðstöðu til þess að draga úr þessum kostnaði. Breytingar þær, sem felast í 6. gr. frumvarpsins, miða að því að koma hér á leiðréttingu.

Ákvæði 33. gr. laganna um gerðardóm eru ógreinileg. Hefir það valdið miklum örðugleikum. Breytingar þær, sem felast í 9. gr. frumvarpsins, eiga að bæta úr þessu.

Allar þær breytingar, sem til er stofnað með frumvarpinu, stefna að því, að vátryggingargjöldin geti orðið sem lægst.