

**Ed.**

## **147. Frumvarp til laga**

um stríðsslysatriygingu íslenzkra skipshafna.

(Lagt fyrir Alþingi á 62. löggjafarþingi, 1943.)

### **I. KAFLI**

#### **Um Stríðstryggingafélag íslenzkra skipshafna.**

##### **1. gr.**

Nafn vátryggingafélags þess, sem hér ræðir um, er Stríðstryggingafélag íslenzkra skipshafna. Heimili félagsins og varnarþing er í Reykjavík.

##### **2. gr.**

Hlutverk félagsins er að tryggja fyrir stríðsslysum skipshafnir á íslenskum skipum.

Skýlt er að kaupa slíkar tryggingar hjá félaginu, ef það getur tekið þær að sér að dómi félagsstjórnar.

Heimilt er félaginu að taka sams konar tryggingar á erlendum skipum í íslenskri þjónustu.

##### **3. gr.**

Til tryggingar á þeim skuldbindingum, sem félagið lekur á sig, hefur það áhættufé, er nemur kr. 600000.00. Ábyrgist ríkissjóður 60% af áhættufénu, vátryggingafélögin þrjú, Tryggingarstofnun ríkisins, Brunahótafélag Íslands og Sjóvátryggingarfélag Íslands h/f, 10% hvert, 10% eru lögð fram af útgerðarmönnum skipa þeirra, sem tryggt hafa skipshafnir sínar hjá félaginu í millilandasiglingum. Hefji skip millilandasiglingar, sem ekki hefur stundað þær áður, er útgerðarmanni þess heimilt að gerast þátttakandi í félaginu, enda leggi hann fram áhættufé fyrir skipið, og fer þá um rétt hans til hlutdeildar í tekjuafgangi eftir ákvæðum 5. og 6. gr., sbr. 22. gr.

Í lok hvers árs skal gerð skrá um eigendur áhættufjárins og skiptingu þess.

Fari framlagt áhættufé útgerðarmanna fram úr kr. 60000.00, skulu þó eigi nema kr. 60000.00 af því vera í áhættu. Af framlögðu áhættufé hvers útgerðarmanns verður þá jafnmikill hluti í áhættu eins og kr. 60000.00 eru mikill hluti af öllu því áhættufé, er útgerðarmenn hafa lagt fram og eigi er endurgreitt. Meðan eigi er

þörf áhættufjár til greiðslu slysabóta, má endurgreiða áhættufé fyrir skip, sem félagsstjórn telur fyrirsjáanlegt, að ekki muni frammar fylla flokk þeirra skipa, sem tryggja þarf skipshafnir á. Samanlagt áhættufé útgerðarmanna má þó ekki fara niður úr kr. 60000.00.

Engir þeirra, er taka þátt í félaginu, ábyrgjast skuldbindingar þess umfram hið framlagða áhættufé, að viðbættum hluta þeirra af tekjuafgangi og sjóðum, sem í vörzlu félagsins eru.

#### 4. gr.

Stjórn félagsins skal skipuð 3 mönnum. Tilnefnið ríkisstjórnin einn þeirra, og er hann formaður stjórnarinnar. Annan tilnefna eigendur skipa þeirra, sem lagt hafa fram áhættufé. Þann þriðja tilnefna váttryggingafélögin þrjú, sem taka þátt í áhættufjárábyrgð fyrir félagið. Komi skipaeigendur eða váttryggingafélögin sér ekki saman um tilnefningu manna í stjórnina, skipar ríkisstjórnin þá.

Stjórnin skiptir að öðru leyti sjálf með sér verkum og ákveður starfstilhögun félagsins.

Stjórnin er tilnefnd til 3 ára í senn og skal næst tilnefnd árið 1945.

Stjórnin ákveður sjálf laun sín, en þó skulu þau samþykkt af ráðherra.

#### 5. gr.

Tekjuafgangur félagsins skal allur lagður í varasjóð, unz varasjóður er orðinn jafnhár og áhættuféð. Eftir það skal leggja eigi minna en 50% af tekjuafganginum í varasjóð, unz hann er orðinn tvöfalt hærri en áhættuféð, en eigi minna en 10% eftir það. Af þeim hluta tekjuafgangs hvers árs, sem ekki er skylt að leggja í varasjóð samkvæmt framansögðu, skulu tryggingatakar fá að minnsta kosti 50% sem iðgjaldsendurgreiðslu (bónus). Skiptist hún á milli þeirra í réttu hlutfalli við þau iðgjöld, sem þeir hafa greitt á árinu fyrir þann hluta trygginganna, sem félagið hefur tekið í eigin ábyrgð. Þeim hluta tekjuafgangs, sem þá er eftir, ráðstafar stjórn félagsins. Nemi sá hluti tekjuafgangs, sem kemur til úthlutunar sem iðgjaldsendurgreiðsla, eigi 5% af iðgjöldum ársins fyrir þær tryggingar, sem félagið hefur tekið í eigin ábyrgð, getur stjórn félagsins þó ákveðið, að iðgjaldsendurgreiðsla skuli engin vera það ár. Yfirferist þá til næsta árs allur sá tekjuafgangur, sem ekki er skylt að leggja í varasjóð samkvæmt framansögðu.

Ef tekjur félagsins hrökkva ekki fyrir bótum, skal greiða úr varasjóði það, sem á vantar, áður en áhættuféð er skert.

#### 6. gr.

Verði félagið leyst upp, skal skipta varasjóði þeim, sem eftir kann að verða, þegar eignir þess og skuldbindingar hafa verið gerðar endanlega upp, milli eigenda áhættufjárins og iðgjaldsgreiðenda, þeirra sem greitt hafa yfir kr. 10000.00 í iðgjöld samanlagt fyrir tryggingar, er félagið hefur tekið í eigin ábyrgð.

Skipta skal þannig:

1. Fyrstu kr. 300000 ganga óskiptar til eigenda áhættufjárins.
2. Af næstu kr. 300000 ber áhættufjäreigendum 75%, en iðgjaldsgreiðendum 25%.
3. Af næstu kr. 600000 ber áhættufjäreigendum 50%, en iðgjaldsgreiðendum 50%.
4. Af því, sem umfram kann að verða, ber áhættufjäreigendum 25%, en iðgjaldsgreiðendum 75%.

Hluti áhættufjäreigenda skiptist milli þeirra í réttu hlutfalli við áhættufjäreign hvers eins.

Hluti iðgjaldsgreiðenda skiptist milli þeirra í hlutfalli við greidd iðgjöld, sbr. 1. mgr.

#### 7. gr.

Skráningarstjórar skipshafna skulu senda félaginu afrit af skráningu skipshafna á tryggingarskyld skip.

Deir skulu og annast innheimtu iðgjalda og umboðsmennsku, eftir því sem félagsstjórn ákveður, gegn þóknun, er um semst við hana.

Verði ágreiningur, sker ráðherra úr.

8. gr.

Reikningsár félagsins er almanaksárið.

Reikningar þess skulu endurskoðaðir af hinni umboðslegu endurskoðun og birtir á þann hátt, er ráðherra ákveður.

9. gr.

Félagið er undanþegið öllum opinberum sköttum og gjöldum, hvort heldur er til ríkis eða bæjarfélaga.

Skirteini þess og önnur skjöl, er það gefur út, eru ekki stimpilskyld.

## II. KAFLI

### Um stríðstryggingar.

10. gr.

Skylt er að tryggja fyrir stríðsslysum skipshafnir á öllum íslenskum skipum og bátum, ef skylt er að slysatryggja þær samkvæmt lögum nr. 74 31. des. 1937. Tryggingarskylda þessi hvílir á sömu aðilum og skyldan til að tryggja skipshafnirnar hinni almennu slysatryggingu samkvæmt nefndum lögum.

11. gr.

Með stríðsslysum er átt við öll slys, sem verða beinlínis af völdum styrjaldar eða borgaraóeirða, þar sem vopnum er beitt. Ef styrjaldaraðgerðir eru aðeins meðvaldandi að slysinu, má lækka skaðabætur um þriðjung eða tvo þriðju hluta eða fella þær alveg niður, eftir því hve mikinn þátt aðrar orsakir teljast eiga í slysinu.

Trygging samkvæmt lögum þessum tekur einnig til þess, er skipshöfn ferst með skipi, sem tynist, án þess að til spyrjist, hversu tynzt hefur. Þó má lækka skaðabætur eða fella þær niður með öllu, á sama hátt og fyrir greinir, eftir því hve miklar líkur eru fyrir því, að skipið hafi farizt af öðrum orsökum en styrjaldaraðgerðum, nema sérstaklega hafi verið um samið milli útgerðarmanns eða skipverja og félagsins, að það taki fulla áhættu gegn ákveðnu viðbótargjaldi. Takmörkun þessi tekur ekki til skipshafna skipa, þegar þau eru í millilandasiglingum.

12. gr.

Lögboðin trygging skipshafna samkvæmt lögum þessum fær gildi, þótt farizt hafi fyrir að tryggja.

Samningsbundin trygging fær ekki gildi, fyrr en félagið gefur út iðgjaldskvittum eða tryggingarskirteini.

13. gr.

Ákveða skal með reglugerð hámark þeirra dánartrygginga, sem félagið má taka að sér í eigin áhættu á hverju skipi í einni og sömu ferð.

Ef sú upphæð nægir ekki til lögboðinnar eða unsaminnar tryggingar á skipshöfninni, skal félagið þó taka það, sem á vantar, enda sé endurtrygging fáanleg hjá öruggu vátryggingafélagi, að dómi félagsstjórnar.

Sé slík endurtrygging ekki fáanleg, eða ef hún ferst fyrir vegna vanrækslu þess, sem tryggingarskyldan hvílir á samkv. 10. gr., ábyrgist ríkissjóður, gegn iðgjaldi, er ráðherra ákveður eftir tillögum félagsstjórnar, þann hluta hinnar lögboðnu tryggingar, sem umfram er eigin áhættu félagsins.

14. gr.

Útgerðarmanni ber hverju sinni að tilkynna félaginu eða umboðsmanni þess, fyrir hvaða upphæð hann þarf að tryggja skipshöfn sína, og veita aðrar þær upplýsingar, er þýðingu hafa fyrir áhættuna.

Nú rennur trygging út, og skal hún þá endurnýjuð óbreytt á kostnað útgerðarmanns, ef hann hefur ekki tilkynnt félaginu í tæka tíð, að henni skuli breytt eða hún falla niður. Útgerðarmaður ber ábyrgð á því, að váttryggingaupphæðir séu nægilega háar.

Ef vanrækt hefur verið að tryggja þá, sem tryggja ber, á félagið engu að síður kröfu á iðgjaldi fyrir áhættuhluta sinn, samkvæmt almennum reglum sinum.

Útgerðarmönnum ber að bæta félaginu, eða eftir atvikum ríkissjóði, allt tjón, er hlýzt af röngum eða villandi upplýsingum þeirra eða annarri vanrækslu á tryggingum, er þeim ber að sjá um.

15. gr.

Iðgjöld ákveður stjórn félagsins fyrir ákveðna ferð eða ákveðinn tíma, í samræmi við áhættuna, þegar trygging hefst eða er endurnýjuð, og með hliðsjón af því, hvað sams konar tryggingar kosta erlendis. Iðgjöldin hafa lögtaksrétt og hvíla sem lögveð á skipinu eða váttryggingarbotum þess.

16. gr.

Fyrir hvern tryggðan skipverja greiða útgerðarmenn fiskiskipa 5 rúmlesta (brúttó) og stærri 4 kr. í iðgjald á viku, en útgerðarmenn smærri báta 2 kr. á viku. Það, sem vantar á fullt iðgjald, greiðir ríkissjóður, enda fær hann uppbót (bónus), er þessir útgerðarmenn kunna að eignast tilkall til.

Hlunninda samkv. þessari grein njóta aðeins skip innan við 80 rúmlestir brúttó, enda hafi þau ekki siglt til útlanda á almanaksárinu.

### III. KAFLI

#### Um stríðsslysabætur.

17. gr.

Bætur fyrir stríðsslys skal greiða samkvæmt eftirfarandi reglum:

- I. a. Auk þeirra dagpeninga, sem ákveðnir eru í 10. gr. laga nr. 74 31. des. 1937, skal greiða hinum slasaða 10 krónur á dag, frá því er slysið vildi til, í allt að 52 vikur samtals.
- b. Auk þeirra örorkubóta, sem ákveðnar eru í 10. gr. fyrrgreindra laga, skal greiða kr. 22000.00 fyrir fulla örorku og hlutfallslega lægra fyrir minni örorku. Örorkubætur greiðast ekki fyrir minni örorku en 5%. Félagisstjórn getur ákveðið, að örorkubætur greiðist sem árlegur lífeyrir, ef örorkan er metin 50% eða meiri.
- c. Auk þeirra dánarbóta, sem ákveðnar eru í 11. gr. fyrrnefndra laga, greiðast dánarbætur samkvæmt eftirfylgjandi töflu:

	Ekkja (ekkill) kr.	Börn innan 16 ára kr.	For- eldrar kr.	Samtals kr.
Ekkja (ekkill) .....	12000	„	„	12000
— með 1 barn .....	12000	5000	„	17000
— með 2 börn eða fleiri .....	12000	9000	„	21000
— og foreldri(ar) .....	12000	„	9000	21000
— foreldri og 1 barn .....	12000	5000	4000	21000
— foreldri og 2 börn eða fleiri .....	12000	6000	3000	21000
— foreldrar og 1 barn .....	12000	3000	6000	21000
— foreldrar og 2 börn eða fleiri .....	12000	5000	4000	21000

	Ekkja (ekkiil) kr.	Börn innan 16 ára kr.	For- eldrar kr.	Samtals kr.
1 barn .....	„	12000	„	12000
2 börn .....	„	17000	„	17000
3 börn eða fleiri .....	„	21000	„	21000
1 barn og foreldri(ar) .....	„	12000	9000	21000
2 börn eða fleiri og foreldri(ar) .....	„	17000	4000	21000
Foreldri(ar) .....	„	„	12000	12000

II. Auk þeirra trygginga, sem unn ræðir í b- og c-lið hér að framan, er skylt að tryggja alla skipverja á skipum 300 smálesta (brúttó) og stærri, öðrum en togurum, fyrir jafnháum upphæðum og þar segir, og skal félagsstjórnin verja þeim til kaupa á árlegum lífeyri hjá viðurkenndum tryggingafélögum, til tryggða sjálfs eða þeirra vandamanna hans, er bæturnar eiga að hljóta. Þessi lífeyrir skal ekki skerða önnur eftirlaun, er hlutaðeigendur kunna að eiga rétt á.

Ef togarar eða önnur skip minni en 300 smálestir (brúttó) sigla til útlanda, skulu skipverjar þeirra tryggðir á sama hátt og segir í næstu málsgrein hér á undan, frá því er skip lætur úr síðustu höfn hér á landi og þar til er það tekur hér höfn aftur.

#### 18. gr.

Börn hljóta því aðeins bætur, að þau hafi verið á framfæri hins látna. Fóstur- börn hafa sama rétt til bóta og börn. Þau börn hins látna, sem eru eldri en 16 ára og hafa verið á framfæri hans sökum varanlegrar örorku (eigi minni en 50% örorku), hafa sama rétt til bóta og börn yngri en 16 ára. Systkini hins látna, sem voru algerlega á framfæri hans sökum bernsku eða örorku (50%), þegar slysið vildi til, hafa sama rétt til bóta og börn, en bætur til þeirra skerða þó ekki bótarétt barna eftir reglum fyrstu málsgreinar, staflið c, 17. gr.

#### 19. gr.

Óheimilt er að framselja eða veðsetja bótakröfur samkvæmt lögum þessum, og ekki má leggja á þær lögðald né gera í þeim fjárnám eða löglak. Enginn skuldheimtu- maður í dánarbúi eða þrotabúi hefur rétt til að skerða kröfurnar á nokkurn hátt.

#### 20. gr.

Eigi hinn tryggði eða bú hans skaðabótarétt gegn þriðja aðila út af atviki því, er olli greiðsluskyldu félagsins, öðlast félagið þann bótarétt, er það greiðir bæturnar, að því leyti er með þarf, til þess að það verði skaðlaust.

### IV. KAFLI

#### Almenn ákvæði

#### 21. gr.

Brot á lögum þessum varða sektum allt að kr. 100000.00, og skal farið með mál út af brotum á þeim sem almenn lögreglumál.

#### 22. gr.

Nánari ákvæði um félagið og starfsemi þess, réttindi og skyldur þátttakenda í félaginu, hinna tryggðu og hinna tryggingarskyldu, skulu sett með reglugerð, er stjórn félagsins semur, en ráðherra staðfestir.

Í reglugerðina má setja ákvæði um, að brot gegn henni varði refsingu, allt að kr. 100000.00 sekt.

Þar til ný reglugerð hefur verið staðfest, gilda ákvæði reglugerðar nr. 33 12. marz 1941, eftir því sem við á.

23. gr.

Með lögum þessum eru numin úr gildi lög nr. 37 12. febr. 1940, lög nr. 66 7. maí 1940, lög nr. 76 27. júní 1941, lög nr. 95 9. júlí 1941 og lög nr. 54 14. apríl 1943.

24. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

#### Athugasemdir við lagafrumvarp þetta:

Alls eru í gildi 5 lög varðandi stríðsslysstryggingu, þ. e. lög nr. 37 1940, nr. 66 1940, nr. 76 1941, nr. 95 1941 og nr. 54 1943.

Breyttar aðstæður, síðan lögin voru sett, og fengin reynsla valda því, að óhjákvæmilegt er að gera á þeim nokkrar breytingar. Hefur þá þótt rétt að nota tækifærið jafnframt til þess að fella lögin saman í eina heild, breyta kerfi þeirra nokkuð til betra yfirlits og orðalagi á nokkrum stöðum.

Um einstaka kafla og greinar skal tekið fram:

#### I. KAFLI

Hér ræðir um skipulag félagsins og réttarstöðu þátttakenda í því.

Um 1. gr.

Gefur ekki tilefni til athugasemda.

Um 2. gr.

1. mgr. Sbr. 1. mgr. 1. gr. l. 37/40 og 1. gr. l. 95/41. Hér er hlutverk félagsins markað. Fyrst og fremst er því ætlað að annast hina lögboðnu stríðstryggingu skipshafna, en jafnframt er því ætlað að taka að sér samningsbundnar stríðstryggingar skipshafna, að því leyti sem félagsstjórnin telur fært.

2. mgr. Sbr. 1. mgr. 5. gr. l. 37/40. Félaginu er að sjálfsögðu jöfn þörf nú og áður á því, að það eigi forgangsrétt að tryggingum. Geti félagið ekki sjálf tekið tryggingarnar, kemur til kasta ríkissjóðs, sbr. 13. gr., að því er lögboðnar tryggingar snertir. En samningsbundnar tryggingar er félaginu ekki skylt að taka, nema félagsstjórn telji félaginu fært. Er það sjálfsögð takmörkun á áhættu félagsins.

3. mgr. Það hefur nokkuð tíðkapt, að íslenzkir menn hefðu erlend skip á leigu. Hafa þá skipshafnir stundum verið íslenzkar að meira eða minna leyti. Er þá eðlilegt, að skipverjar séu tryggðir á sama hátt og á íslenzkum skipum, enda er þetta heimilt nú, sbr. 1. mgr. 1. gr. l. 95/41.

Um 3. gr.

Sbr. 2. gr. l. 37/40. Um efnisbreytingar er ekki að ræða, en orðalag er fært til samræmis við ástandið nú. Réttara þykir, að lögin kveði á um, hverjir séu þátttakendur, heldur en það sé ákveðið í reglugerð.

Ákvæði um, að skrá skuli haldin um áhættufjáreigendur, er sett til þess, að hvorki orki tvímælis, hverjir séu þátttakendur, né um hlutdeild hvers. Er þetta og í samræmi við ákvæði laga um hlutafélög, samvinnufélög o. fl.

Um 4. gr.

Sbr. 3. gr. l. 37/40. Breytingar eru engar, sem máli skipta. Það eru eigendur áhættufjárins, en ekki skip, sem eru þátttakendur í félaginu, og er orðalag fært til samræmis við það. Rétt þykir, að starfstími stjórnarinnar sé ákveðinn í lögnum.

Um 5. gr.

Sbr. 1. mgr. 8. gr. l. 37/40. Rétt þykir, að reglurnar um ráðstöfun tekjuafgangs séu í lögunum. Eru ákvæðin því fyllri en var í 8. gr. Um breytingar er ekki að ræða, sbr. 14. og 16. gr. reglug. nr. 33 12. apríl 1941.

Um 6. gr.

Sbr. 2. mgr. 8. gr. l. 37/40 og 18. gr. reglug. 33/41.

Eins og 5. gr. ber með sér, er ætlazt til, að a. m. k. 50% af árlegum tekjuafgangi (þegar fullnægt hefur verið ákvæðum laganna um varasjóðstillag) verði í árslok varið til iðgjaldsendurgreiðslu til hinna tryggðu. Hér í 6. gr. ræðir um endanlega skiptingu, ef félagið hættir störfum. Er þá ætlazt til, að skipt verði milli eigenda áhættufjárins, í réttu hlutfalli við áhættu hvers eins, og þeirra, sem greitt hafa iðgjöldin. Er þetta í samræmi við það, sem verið hefur. Þó er endurgreiðsla til iðgjaldsgreiðenda takmörkuð á þann hátt, er greinin ber með sér. Er það af handhægnisástæðum gert, því að stundum tryggja lausasamtök manna eða stundarfélagsskapur, sem síðan er lagður niður, og þá óvíst, hverjum greiða beri. Þá getur og verið um svo hverfandi smáupphæðir að ræða, að ekki svari kostnaði útreikningur og reikningshald um þær. Á hinn bóginn er takmörkunin svo rúm, að allir þeir, sem tryggja hjá félaginu, svo að nokkru nemi, njóta endurgreiðslu. Ríkissjóður fær að sjálfsögðu úthlutað í samræmi við framlagt áhættufé sitt og iðgjöld, sem hann hefur greitt fyrir sjálfan sig eða aðra. Síðar verður þá tekin ákvörðun um ráðstöfun þess fjár, er um kann að verða að ræða í hlut ríkissjóðs. Sjálfsagt þykir, að tryggingafélög þau, sem lagt hafa fram áhættufé, séu jafnsett öðrum aðilum.

Um 7. gr.

Svipuð ákvæði hafa áður verið í reglugerð — sbr. 10. gr. —, en réttara þykir, að þau séu í lögunum. Breytingarnar eru gerðar í samræmi við þá framkvæmd, sem á þessu er.

Um 8. gr.

Hér er um sjálfsögð ákvæði að ræða, sem eiga heima í lögunum, en voru áður í reglugerð 33/41, sbr. 15. gr.

Um 9. gr.

Sbr. 9. gr. l. 37/40.

## II. KAFLI

Í þessum kafla er rætt um réttindi og skyldur hinna tryggðu og hinna tryggingarskyldu, hvað tryggt er og hvernig.

Um 10. gr.

Sbr. 1. og 2. gr. l. 66/40, sbr. 1. gr. og 1. mgr. 2. gr. l. 76/41, sbr. 1. gr. l. 54/43. Greinin fjallar um, hve hin lögboðna stríðstrygging skipshafna sé viðtæk og á hverjum hún hvílir. Orðalagi er breytt, en að efni til er greinin eins og nógildandi ákvæði.

Um 11. gr.

Samhljóða 2., 3. og 4. mgr. 1. gr. l. 95 9/7 1941. 4. mgr. er þó sameinuð 3. mgr., til þess að ekki geti orkað neins tvímælis, að hún á aðeins við seinni málsgreinina, en ekki þá fyrri.

Um 12. gr.

1. mgr. er að efni til samhljóða fyrri hluta 2. mgr. 5. gr. l. 37/40, enda er nauðsynlegt, að sjómenn geti ekki misst neins í af lögboðinni tryggingu, þótt hún sé vanrækt, og er það einnig í samræmi við alþýðutryggingalögin.

2. mgr. hefur ekki verið orðuð í lögnum áður, en það leiðir af almennum tryggingareglum, að sammingsbundin trygging fær ekki gildi, fyrr en um hana er beðið. Þetta hefur þó verið dregið í efa af sumum og því jafnvel haldið fram, að félagið beri ábyrgð samkvæmt samningum útgerðarmanna og sjómanna, þótt ekki hafi verið beðið um tryggingu. Gæti þá félagið orðið bundið áhættum, þótt félagsstjórnin hafi ekki vitað né haft möguleika til þess að vita um, hverjar þær væru né hve víðtækar. Gæti félagið með þessu móti lent í mikilli hættu, og er því nauðsynlegt, að um þetta séu skýr ákvæði. Til þess að félagið sé öruggt að þessu leyti, geti gert ráðstafanir til endurtrygginga o. s. frv., er nauðsynlegt, að greinilegar og fullnægjandi upplýsingar, svo sem um tölu manna, skip í ferð, tryggingaupphæðir o. fl., séu fram komnar, er áhættan byrjar. Nú eru beiðnir um tryggingu oft ófullkomnar að þessu leyti, og má því telja nauðsynlegt, að upphaf áhættunnar sé miðað við útgáfu skirteinis eða annarrar skriflegrar og greinilegrar viðurkenningar félagsins

Um 13. gr.

Sbr. 4. gr. 1. 37/40, sbr. 2. mgr. 2. gr. 1. 76/41. Þar sem löggjöfin ákveður upphæðir hinna lögboðnu trygginga, er óhjákvæmilegt, að rikissjóður ábyrgist, að þær fáiast greiddar. Varla kemur þó til þessarar ábyrgðar, því að gera verður ráð fyrir, að félagið geti tekið að sér og fengið endurtryggðar allar lögboðnar stríðstryggingar skipshafna.

Sé aftur á móti um að ræða tryggingar samkvæmt samningi, er það óeðlilegt, að rikissjóður ábyrgist hversu háar upphæðir sem einhverjum aðilum kann að detta í hug að semja um. Afskipti og ábyrgð félagsins og rikissjóðs á sammingstryggingum sýnist fullvel fyrir komið þannig, að þær séu því aðeins teknar, að endurtrygging fáiast, enda nær útilokað, að samningar séu gerðir, sem ekki fæst endurtrygging á.

Um 14. gr.

Þau nýmæli, sem greinin hefur að geyma, eru í samræmi við almennar tryggingareglur og hafa flest verið í reglugerðinni áður, sbr. enn fremur 2. mgr. 5. gr. 1. 37/40.

Um 15. gr.

Sbr. 6. gr. 1. 37/40 og 2. gr. 1. 95/41.

Um 16. gr.

Sbr. 3. mgr. 2. gr. 1. 76/41 og 2. gr. 1. 54/43. Þátttaka rikissjóðs í iðgjaldagreiðslu er til komin vegna þess að útgerðarmenn báta og smærri skipa, sem ekki njóta sérstaks stríðsgróða af siglingum til útlanda, þóttu ekki geta staðið undir fullri iðgjaldagreiðslu. En eins og greinin ber með sér, er ekki skýrt, hvaða skip hlunnindanna njóta, t. d. þegar um er að ræða skip, sem siglir stundum til útlanda, en stundum ekki, eða skip, sem siglir e. t. v. aðeins 2—3 ferðir og síðan ekki meir. Hefur þetta valdið ágreiningi, og er því nauðsynlegt, að skýrari mörk séu dregin. Virðist þá eðlilegt, að hlunnindin séu ekki veitt skipum, sem hæglega geta siglt og almennt gera það, enda aldrei til ætlazt, að rikissjóður greiddi iðgjald t. d. fyrir togara, sem stundar sildveiðar. Hefur markið verið sett við 80 smálestir brúttó. Á hinn bóginn hefur þótt ástæðulaust að svipta minni skip hlunnindum alveg, þótt þau hafi einhvern tíma siglt út. Þykir því rétt, að skip undir 80 smálestum, sem siglt hefur verið út t. d. á árinu 1942, en ekki á árinu 1943, njóti hlunninda síðara árið. Iðgjald fyrir slíkt skip yrði útgerðarmaður þó að greiða, þar til sýnt væri, hvort skipið sigldi út, en fengi þá endurgreitt, ef ekki yrði um siglingu að ræða. Annars er hér um reglugerðarákvæði að ræða, sem haga má nokkuð eftir atvikum.

### III. KAFLI

Hér ræðir um bótarétt hinna tryggðu og upphæð bóta.

Um 17. gr.

1. mgr. Sbr. 1. mgr. a-, b- og c-lið 3. gr. l. 66/40.

2. mgr. Sbr. 3. gr. l. 76/41. Eins og greinin ber með sér, er hér gerð nokkur breyting í því skyni að fá skýra og greinilega reglu um, hvenær skipshafnir skuli tryggðar tvöföldum bótum. Samkvæmt gildandi reglum er þetta óglöggt og til þess fallið að valda deilum, enda hefur komið til ágreinings.

Upphaflega var gert ráð fyrir, að um tvöfaldar bætur yrði aðeins að ræða á sérstökum hættuvæðum, er siglt væri til útlanda. En fljótlega var farið að semja um tvöfaldar tryggingar á ýmsum skipum og skipaflokkum — fyrst og fremst farskipum í utanlandssiglingum. Var þetta með ýmsu móti og engin almenn regla. Þá er og óljóst, hvort tvöföld trygging sé á skipverjum skips, þegar það er að veiðum hér við land, ef það siglir út með aflann, og einnig óljóst, hvað átt er við með orðunum „ef þau sigla til útlanda“. Hugmyndin var að visu sú, að átt væri við skip, meðan það er í utanlandssiglingu. En sumir hafa skilið þetta þannig, að tvöföld trygging væri t. d. á skipverjum skips, sem væri að veiðum, ef það sigldi síðar út með aflann. Eins óljósar reglur og þetta eru mjög erfiðar í framkvæmd og geta skapað félaginu áhættur, sem því yrðu ekki viðráðanlegar nema með litt bærum iðgjöldum. Það verður einnig að teljast ástæðulaust, að tvöfalda, lögboðna tryggingin sé svo viðtæk, enda lægi nær, að hún yrði látin ná til allra skipa án undantekningar. Hér hefur því verið orðuð ný regla, sem vonandi er nægilega skýr. Er hún að mestu í samræmi við það, sem í framkvæmdinni hefur verið. Hin lögboðna tvöfalda trygging nær þá fyrst og fremst til allra skipa yfir 300 smálestir brúttó, og eru þá komin í þann flokk öll skip, sem telja verður farskip. Verður tvöföld trygging á þeim, hvar sem þau eru stödd. Undanteknir eru þó togarar yfir 300 smálestir. Eru þeir settir í flokk með skipum undir 300 smálestum. Þessum skipum er sameiginlegt, að annaðhvort eru þau alls ekki í utanlandsferðum eða þá aðeins annað veifið. Á þessum skipum er gert ráð fyrir einfaldri tryggingu sem aðalreglu, en á meðan þau eru í utanlandssiglingum, tvöfaldri tryggingu, og eru sett greinileg ákvæði um, hvenær utanlandsferð byrjar og hvenær hún endar.

Þessar reglur munu vera mjög nærri því, sem til hefur verið ætlað, að giltu um tvöfaldar tryggingar, þ. e. að þær næðu til farskipa, hvar sem væri, og fiskiskipa í utanlandssiglingum.

Eins og ljóst er af framangreindu, gilda þessar reglur aðeins um lögboðnar tryggingar. Þær eru þess vegna ekki því til fyrirstöðu, að semja megi um viðtækari tryggingar við félagið.

Um 18. gr.

Sbr. tvær síðustu mgr. 3. gr. l. 66/40. Breytingar frá gildandi bótareglum eru þær, að felldar eru niður bætur þær, sem nú eru greiddar til dánarbúsins, ef hinn látni lætur ekki eftir sig neinn af þeim vandamönnum, sem taldir eru í staflíð c. 1. mgr. 3. gr. l. nr. 66/40. Hins vegar er gert ráð fyrir, að stundum verði greiddar bætur til barna eldri en 16 ára og til systkina. Tilefni þessara breytinga er sú reynsla, sem fengizt hefur. Sérstaklega er ástæða til að benda á, að börn og fósturbörn, sem eru öryrkjar, hafa fulla þörf fyrir bætur, þótt þau séu eldri en 16 ára. Hið sama gildir um öryrkja systkini, sem verið hafa á framfæri hins látna og ekki haft aðra framfærslumenn. Dánarbætur, sem greiddar eru dánarbúi, ganga til lánardrottna eða útarfa. En engin ástæða virðist til að tryggja þá í örfáum tilfellum, úr því að þeir fá yfirleitt ekki neina hlutdeild í bótunum.

Breytingarnar valda væntanlega ekki breytingum á meðaldánarbótaupphæðum, svo að neinu nemi, og gefa þá ekki heldur tilefni til iðgjaldsbreytinga.

Um 19. gr.

Rétt þykir að taka af allan vafa um það, að bótaréttur samkvæmt lögum er persónulegur réttur þeirra vandamanna, er lögín tiltaka. Er þetta og í samræmi við alþýðutryggingalögin, sbr. 87. gr. þeirra.

Um 20. gr.

Sett til samræmis við 19. gr. alþýðutryggingalaganna, enda eðlilegast, að þeir, sem bæturnar fá, fái jafnt, hvernig svo sem varið er skaðabótaskyldu.

Um 21. gr.

Sbr. 2. mgr. 5. gr. l. 37/40.

Um 22. gr.

Nauðsynlegt er, að sett verði reglugerð um nánari framkvæmd einstakra atriða. En þar til ný reglugerð verður sett, má nota hina gömlu að því leyti, sem hún samrýmist lögnum.

Um 23. gr.

Þótt þess sé ekki sérstaklega getið, að heimild sú, sem felst í 3. gr. l. 54/43, haldi gildi, er ætlazt til, að hún falli ekki niður, enda þegar búin að skapa þeim bótarétt, sem þar ræðir um. Greinin er svo hljóðandi:

„Slys þau, sem orðið hafa á bátum undir 4 rúmlestum á tímabilinu frá 27. júní 1941 til gildistöku laga þessara og ætla má, að séu af stríðsvöldum, skulu bætt af Stríðstryggingafélagi íslenskra skipshafna eftir sömu reglum og hliðstæð slys á stærri bátum á þessu tímabili. Ríkissjóður endurgreiðir félaginu þessar bætur.“