

Nd.

35. Frumvarp til laga

[35. mál]

um breyting á siglingalögum, nr. 66 31. des. 1963.

Flm.: Sverrir Júlíusson, Matthías Bjarnason.

1. gr.

Aftan við 199. gr. laganna komi ný málsgrein, svo hljóðandi:

Öll íslensk fiskiskip, svo og skip, sem ríkissjóður eða ríkisstofnanir gera út, eru skyldug til að hjálpa hvert öðru úr hættu, án þess að útgerðarmenn eða áhöfn eigi rétt til björgunarlauna. Fyrir slíka hjálp skal sá, er aðstoð þiggur, aðeins greiða aðstoðarþóknun, sem miðast við beint tjón það og kostnað, sem sá, er aðstoð veitti, leggur í vegna aðstoðarinnar, þ. á m. áætlað aflatjón. Reglur þessar gilda þó eigi, ef skipi er bjargað úr stórkostlegri neyð, svo að allar líkur séu til, að það hefði annars farizt eða eyðilagzt að miklu leyti. Skip telst t. d. ekki vera í stórkostlegri neyð, þó að það hafi orðið fyrir vélarbilun eða fengið veiðarfæri í skrúfu og komist ekki til hafnar hjálparlaust af þeim sökum, ef aðstæður eru ekki óvenjulega hættulegar. Nefnd þriggja manna úrskurðar, hvort skipi hafi verið bjargað úr stórkostlegri neyð, og upphæð aðstoðarþóknunar eða björgunarlauna. Í nefnd þessa tilnefna Samband íslenskra tryggingafélaga og Landssamband íslenskra útvegsmanna einn mann hvor aðili til þriggja ára og annan til vara, en þriðji maðurinn og varamaður hans skal tilnefndur af Sjómannasambandi Íslands og Farmanna- og fiskimannasambandi Íslands í sameiningu til sama tíma. Sjávarútvegsráðherra ákveður þóknun nefndarmanna, en hún leggst við kostnað aðstoðarinnar. Úrskurði nefndarinnar má skjóta til dómstólanna. Ákvæði þessarar málsgreinar breyta ekki ákvæðum 14. gr. laga nr. 41/1967.

2. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Greinargerð.

Á síðasta Alþingi (90. löggjafarþingi) var samhljóða frumvarp og hér liggur fyrir flutt af sömu flm., en málið varð ekki útrætt, en því frumvarpi fylgdi þá svo hljóðandi greinargerð:

„Samkvæmt 14. gr. laga nr. 41/1967 gildir sú regla um öll skip, sem vátryggð eru hjá bátaábyrgðarfélagunum og Samábyrgð Íslands á fiskiskipum, svo og varðskip og önnur skip ríkisins eða ríkisstofnana, að þau eru skyld til að hjálpa hvert öðru úr háska, án þess að fyrir hjálpina komi björgunarlaun skv. siglingalögum, heldur skal aðeins greiða fjártjón og tilkostnað, sem hjálpin hefur bakað þeim, er hana veitti.

Öll fiskiskip undir 100 lestum að stærð eru skyldutryggð hjá bátaábyrgðarfélagunum og Samábyrgðinni, en aðeins fá stærri skip eru tryggð þar. Stærri skipin lúta því flest hinum almennu reglum siglingalaganna um björgun, þ. á m. að því leyti, að þau verða að greiða björgunarlaun, þegar þau þiggja hjálp af varðskipi, ef hjálpin

telst vera björgun í skilningi siglingalaganna. Skilyrði til björgunarlauna eru almennt talin vera fyrir hendi, ef sýnt þykir, að skip hefði ekki komið til hafnar hjálparlaust. Þetta á til dæmis oftast við, ef skip verður fyrir vélarbilun og er dregið til hafnar, eða ef það fær nótt í skrúfunu og þarf að fá aðstoð froskmanns af öðru skipi, og eru það e. t. v. algengustu afbrigði björgunar. Björgunarlaun eru yfirleitt allrífleg. Þau greiðast af váttryggjanda skipsins, en iðgjald skips fer eftir tjónareynslu þess, og hafa því björgunarlaun eins og aðrar tjóngreiðslur þau áhrif, að iðgjald skipsins hækkar.

Regla bátaábyrgðarfélaganna um hjálp, sem getið er að framan, var fyrst lögtekin árið 1938 og hefur gilt síðan. Fram undir 1960 var meginhluti bátaflotans innan þeirra stærðartakmarka, sem skyldutrygging bátaábyrgðarfélaganna náði til, og féll þannig undir samhjálparrégluna. Með hinni miklu endurnýjun flotans frá 1960 hefur þetta gjörbreytzt, og er nú svo komið, að aðeins um þriðjungur bátaflotans að rúmlestatölu er undir 100 lestum, en tveir þriðju eru stærri. Samhjálparrégla hefur því nú orðið hlutfallslega miklu minna gildi en áður. Síðustu árin hafa tryggingafélögin gert út hjálparskipið Goðann, sem veitir hjálp eftir gjaldskrá, til að forðast björgunarkröfur frá varðskipum og öðrum aðilum. Telja félögin sig hafa sparað mikið fé með þessu, en langt er þó frá því, að þetta eina skip geti þjónað öllum flotanum. Þegar á heildina er litið, mun vera hagkvæmara, að varðskipin veiti aðstoðarþjónustu á svipuðum grundvelli.

Samhjálparákvæði það, sem í frumvarpinu felst, er ekki eins víðtækt og hliðstætt ákvæði bátaábyrgðarlaganna. Ákvæði frumvarpsins er ætlað að koma í veg fyrir, að greiða þurfi björgunarlaun fyrir hjálp veitta skipi, sem ekki er í stórkostlegri neyð, t. d. þótt skip sé með bilaða vél eða veiðarfæri í skrúfu, ef aðstæður eru ekki óvenjulega hættulegar. Hins vegar þykir ekki ráðlegt að afnema björgunarlaun í þeim tilvikum, þegar verulega mikið veltur á skjótum viðbrögðum til björgunar, þ. e. ef skip er í stórkostlegri neyð, enda verða þá bjargendur oft að leggja sig í verulega hættu við björgunina. Þá þykir ekki heldur rétt að taka úrskurðarvald um aðstoðarlaun undan lögsögn dómstóla, eins og gert er í bátaábyrgðarlögunum.

Frumvarp þetta er einn liður í aðgerðum til lækkunar á váttryggingarkostnaði fiskiflotans, sem er hin brýnasta nauðsyn. Það er samið af nefnd, sem sjávarútvegsráðherra skipaði hinn 27. apríl 1968 til að gera tillögur um ráðstafanir til að draga úr útgjöldum Tryggingasjóðs fiskiskipa. Í nefndinni áttu sæti Jón Erlingur Þorláksson tryggingafr., form., Bjarni Bragi Jónsson hagfr., tilnefndur af Efnahagsstofnuninni, Baldvin Einarsson forstjóri, tilnefndur af Sambandi ísl. tryggingafélaga, Jón Sigurðsson framkvstj., tilnefndur af Sjómannasambandi Íslands, Matthías Bjarnason alþm., stjórnarform. Samábyrgðar Íslands, og Sverrir Júlíusson alþm., tilnefndur af Landssambandi ísl. útvegsmanna. Nefndin leitaði álits próf. Magnúsar Torfasonar, kennara í sjórétti við Háskóla Íslands, um frumvarpið, og tók til greina ýmsar ábendingar hans við endanlega gerð þess.

Gert var ráð fyrir, að frumvarp þetta yrði flutt sem stjórnarfrumvarp, en á því hefur orðið dráttur. Frumvarpið er flutt með vitund sjávarútvegsráðherra.“