

## Frumvarp til laga

### um breytingu á siglingalögum, nr. 34/1985, með síðari breytingum (uppfærsla takmörkunarfjárhæða).

(Lagt fyrir Alþingi á 145. löggjafarþingi 2015–2016.)

#### 1. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 177. gr. laganna:

- a. Í stað „2.000.000 SDR“ í 1. másl. 2. mgr. kemur: 3.020.000 SDR.
- b. Í stað „800 SDR“ í 1. tölul. 2. mgr. kemur: 1.208 SDR.
- c. Í stað „600 SDR“ í 2. tölul. 2. mgr. kemur: 906 SDR.
- d. Í stað „400 SDR“ í 3. tölul. 2. mgr. kemur: 604 SDR.
- e. Í stað „1.000.000 SDR“ í 1. másl. 3. mgr. kemur: 1.510.000 SDR.
- f. Í stað „400 SDR“ í 1. tölul. 3. mgr. kemur: 604 SDR.
- g. Í stað „300 SDR“ í 2. tölul. 3. mgr. kemur: 453 SDR.
- h. Í stað „200 SDR“ í 3. tölul. 3. mgr. kemur: 302 SDR.

#### 2. gr.

Lög þessi öðlast gildi 1. janúar 2017.

Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.

#### 1. Inngangur.

Frumvarp þetta er samið í innanríkisráðuneytinu. Með því eru lagðar til breytingar á takmörkunarfjárhæðum (ábyrgðarmörkum) 177. gr. siglingalaga, nr. 34/1985, með síðari breytingum, sem fjallar um skaðabótakröfur farþega vegna lífs- og líkamstjóna.

#### 2. Tilefni og nauðsyn lagasetningar.

Starfsemi á sjó fylgir töluverð áhætta og óhöpp og slys geta leitt til verulegs tjóns eða kostnaðar, ekki bara á skipi, farþegum og farmi, heldur einnig kostnaðar við að fjarlægja skip og farm, hreinsa mengað svæði o.s.frv.

Samkvæmt almennum reglum skaðabótaréttar skal sá sem ber skaðabótaábyrgð á tjóni bæta það að fullu. Reglur IX. kafla siglingalaga, um ábyrgð útgerðarmanns og takmörkun ábyrgðar, fela í sér undantekningu frá þessari meginreglu. Er þar kveðið á um heimild útgerðarmanns til að takmarka skaðabótaábyrgð sína.

Reglur sem miða að því að takmarka ábyrgð útgerðarmanns eru eitt af sérkennum sjóréttar og hafa fylgt honum um langa tíð. Helstu rökin fyrir þessari takmörkun eru þau að útgerð skipa er sérstaklega hættulegur atvinnurekstur, þar sem möguleikar á því að tjóni sé

valdið eru miklir. Þá hefur einnig verið bent á að ef ekki væri fyrir að fara reglum um takmörkun ábyrgðar mundi reynast erfiðara fyrir útgerðarmenn að tryggja sig fyrir bótaskyldu þar sem tjón, sem þeir geta borið ábyrgð á, geti orðið svo stórkostlegt að bótaskyldan fari langt út fyrir það sem eðlileg greiðslugeta útgerðarfyrirtækis leyfi.

### **3. Samningur um takmörkun ábyrgðar á sjóréttarkröfum frá 1976 og bókun við hann frá 1996.**

Þann 19. nóvember 1976 var í London gengið frá samningi um takmörkun ábyrgðar á sjóréttarkröfum (e. „Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims“, LLMC). Samningurinn var saminn að tilstuðlan Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar („International Maritime Organization“, IMO) og öðlaðist hann gildi 1. desember 1986.

Við samningu frumvarps er varð að siglingalögum nr. 34/1985 var höfð hliðsjón af lagaákvæðum og frumvörpum annarra Norðurlandþjóða sem hugðust fullgilda samninginn. Ísland gerðist þó aldrei aðili að samningnum en siglingalögin endurspegluðu þó efni hans.

Þann 2. maí 1996 var á vettvangi Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar samþykkt bókun við samninginn frá 1976 (1996-bókunin). Meginástæðan var sú að takmörkunarfjárhæðir sammingsins voru ekki lengur taldar fullnægjandi, m.a. vegna verðlagsbreytinga. Með 1996-bókuninni voru takmörkunarfjárhæðirnar hækkaðar verulega til styrktar stöðu tjónþola.

Með lögum nr. 159/2007 var siglingalögum breytt til samræmis við efni 1996-bókunarinnar (sjá Alþt. 135. löggjafarþing, 88. mál). Þá gerðist Ísland aðili að 1996-bókuninni 30. október 2008.

#### **3.1. Breytingar á bókuninni frá 1996.**

Þann 19. apríl 2012 voru samþykktar breytingar á takmörkunarfjárhæðum 1996-bókunarinnar með hliðsjón af verðlagsbreytingum og reynslu af framkvæmd hennar. Breytingarnar öðluðust gildi 8. júní 2015, í samræmi við málsmeðferð 7. mgr. 8. gr. 1996-bókunarinnar, sem kveður á um að breytingar sem samþykktar eru á henni öðlist gildi átján mánuðum eftir að Alþjóðasiglingamálastofnunin hefur tilkynnt aðildarríkjunum um breytingarnar nema einn fjórði aðildarríkja mótmæli á þeim tíma. Enginn hreyfði slíkum mótmælum. Breytingarnar eru því orðnar skuldbindandi að þjóðarétti gagnvart Íslandi og því nauðsynlegt að breyta ákvæðum 177. gr. siglingalaga til samræmis.

#### **4. Samráð.**

Drög að frumvarpinu voru kynnt á vef ráðuneytisins og frestur gefinn til athugasemda frá 7. janúar til og með 20. janúar 2016. Í ljósi efnis frumvarpsins var ákveðnum haghöfum send sérstök tilkynning um að frumvarpið væri til kynningar en um var að ræða útgerðir farþega-skipanna *Herjólfss*, *Baldurs*, *Sævars*, *Sæfara* og *Annýjar*. Engar athugasemdir bárust um efni frumvarpsins.

#### **5. Mat á áhrifum.**

Ekki er ástæða til að ætla að ákvæði frumvarpsins muni hafa stjórnsýslulegar eða fjárhagslegar afleiðingar fyrir íslensk stjórnvöld. Hins vegar er ekki ólíklegt að reglur frumvarpsins geti haft einhvern kostnaðarauka í för með sér fyrir þá sem bera ábyrgð á flutningi. Er því lagt til í 2. gr. frumvarpsins að það taki ekki gildi fyrr en 1. janúar 2017 svo veita megi útgerðum nægjanlegan frest til að aðlagast breyttum reglum.

*Athugasemdir við einstakar greinar frumvarpsins.*

Um 1. gr.

Í þessari grein eru lagðar til breytingar í samræmi við breytingar sem gerðar voru á 1996-bókuninni árið 2012 og öðluðust gildi 2015. Um nánari skýringar vísast til almennra athugasemda með frumvarpi þessu.

Um 2. gr.

Lagt er til að frumvarpið öðlist gildi 1. janúar 2017 svo veita megi útgerðum hæfilegan tíma til að laga sig að breyttum reglum.