

**Nd.**

## **282. Frumvarp**

til laga um váttryggingar opinna vélbáta.

Frá sjávarútvegsnefnd.

### **1. gr.**

Fiskifélagi Íslands skal falið að gangast fyrir stofnun bátaábyrgðarfélaga fyrir opna vélbáta (trillubáta), í svo mörgum verstöðvum, er þurfa þykir, til þess að eigendur þeirra báta, er um ræðir, eigi kost á að váttryggja báta sína í ábyrgðarfélagi í verstöð sinni eða nágrenni.

Fiskifélagið semur frumvarp að félagslögum, ásamt reglugerð fyrir hvert félag.

### **2. gr.**

Í félagslögum skal váttryggingariðgjald ákveðið 5% á ári af virðingarupphæð.

Þegar váttryggður bátur stendur á landi fjóra til sex mánuði samanlagt á ári (eða meira), er skylt að endurgreiða hluta af váttryggingariðgjaldinu, svo sem nánar verður ákveðið í reglugerð, þó ekki yfir 25%. Nú stendur bátur á landi lengur en sex mánuði, og má þá endurgreiða allt að 40% af iðgjaldinu.

### **3. gr.**

Nú hefir félag verið stofnað samkvæmt lögum þessum, og skal samábyrgð Íslands á fiskiskipum þá skylt, er þess er leitað, að endurtryggja fyrir hvert félag helming samanlagðrar áhættuupphæðar með sömu kjörum og félagið, að því tilskildu, að lögfest sé í félagslögnum:

- a) að félagsmenn ábyrgist sameiginlega ábyrgðarskuldbindingar félagsins.
- a) að váttryggingin nái aðeins til  $\frac{1}{5}$  hluta virðingarverðs í hverjum fyrsta flokks bát, en  $\frac{1}{5}$  hluti sé hvergi tryggður, og til  $\frac{3}{4}$  hluta í hverjum annars flokks bát, en  $\frac{1}{4}$  hluti sé hvergi tryggður.
- a) að félagið bæti aðeins algerðan bátstapa. Þó skal skylt að bæta tjón á bát, er orsakast við það, ef bát er siglt í strand til að bjarga lífi skipshafnar.
- a) að lög félagsins og reglugerð hafi verið samþykkt af atvinnumálaráðuneytinu.
- a) að Samábyrgðin samþykki val virðingarmanna félagsins.

### **4. gr.**

Sérhverjum eiganda opins vélbáts (trillubáts), sem gengur til fiskiveiða á vertíðum, er skylt að hafa bát sinn váttryggðan fyrir sjótjóni samkvæmt lögum þessum.

### **5. gr.**

Ákveða má í reglugerð, að iðgjöld fyrir váttryggingar báta samkvæmt lögum þessum hafi lögtaksrétt.

### **6. gr.**

Lög þessi öðlast þegar gildi.

## Ástæður.

Frv. þetta er samið af millipinganevnd í sjávarútvegsmálum, og hefir atvinnuáráðherra mælt með því, að sjávarútvegsnevnd flytti það. Einstakir nefndarmenn áskilja sér rétt til að taka sjálfstætt tillit til breytinga, sem fram kunna að verða bornar.

Frá millipinganevndinni fylgdi frumvarpinu eftirfarandi

## Greinargerð.

Millipinganevndin í sjávarútvegsmálum hefir sérstaklega athugað það ástand, er ríkir hvað snertir váttryggingar á hinum opnu vélbátum (trillubátum), er til fiskiveiða ganga hér við land. Bæði heyrir rannsókn á váttryggingarkjörum skipanna undir athugun á hag útgerðarinnar, og auk þess var nefndinni sérstaklega bent á ástandið, hvað tryggingar á opnu vélbátunum snertir, af stjórn Útvegsbanka Íslands h/f, með bréfi því, dags. 17. apríl 1934, sem fylgir þessari greinargerð.

Nevndin kynnti sér þetta mál, eftir því sem föng voru á. Hefir hún bæði átt bréfaviðskipti og samtöl við Samábyrgð Íslands á fiskiskipum og Sjóváttryggingarfélag Íslands h/f um váttryggingar opnu vélbátanna.

Hinn opni vélbátafloki telst nefndinni til, að verið hafi í árslok 1932 394 bátar, og mun ekki vera of hátt áætlað, að hver slíkur vélbátur sé um 2000 kr. virði að meðaltali. Er þá hér um skipastól að ræða, sem er um 800000 króna virði. Við athugun á aflamagni vélbátanna árið 1932 hefir nefndin komið að þeirri niðurstöðu, að á „trillurnar“ hafi aflazt 19,6% af samanlögðu aflamagni vélbátaflotans það ár.

Opnu vélbátarnir eru því mjög þýðingarmikill aðili í bátafiskiveiðum vorum. Hin mikla aukning „trillubáta“-flotans hin síðari ár stafar, að áliti nefndarinnar, að nokkru leyti af því, að menn hafa vegna fjárskorts síður ráðið við það að eignast betri og þiljaða báta en „trillubátana“, og því orðið að taka þann síðari kostinn.

Þessi skipakostur, sem fleytir um fimmta hluta alls bátafiskafllans að landi, er því nær alveg óváttryggður. Tíu slíkir bátar munu nú vera váttryggðir hjá Sjóváttryggingarfélaginu. Í bréfi frá Samábyrgð Íslands til nefndarinnar, dags. 6. júní þ. á., segir um þetta:

„... Þá teljið þér og það með réttu, að þörfin muni vera mest aðkallandi hvað snertir váttryggingu trillubáta. Saga þessa máls er, að svo miklu leyti sem Samábyrgðin þekkir hana, þessi: Á Fiskipinginu 1928 var stjórn þess félags falið, í samráði við Samábyrgðina, að semja uppkast að lagafrv. og reglugerð fyrir héraðafélög, sem svo var gert ráð fyrir, að endurtryggja hjá váttryggingarfélagi hér í Reykjavík. Frumvörp þessi voru samin og að sögn forseta Fiskifélagsins send öllum deildum þess þá um haustið, en ekki er Samábyrgðinni kunnugt um, að eitt einasta félag hafi verið stofnað af þessu tægi, menn sýnilega ekki viljað eða komið sér saman um að leggja neitt á sig í þessu skyni, hvorki ómak né áhættu.

Þetta, að stofna héraðafélög, er taki að sér váttryggingu trillubáta, þó aðeins fyrir algerðum skiptapa og með þeim váttryggingarkjörum, þ. e. iðgjaldsupphæð, að félögin fái endurtryggðan helming váttryggingarupphæðarinnar frá félögum hér í bænum, er hin *eina* leið, sem farin verður í þessu máli. Því til tafar hefir önnur leið vist verið reynd, þ. e. bein trygging, en mun hafa gefizt illa, þar sem hlutaðeigandi félag mun alveg hafa kippt að sér hendinni og hætt að taka að sér slíkar váttryggingar.

Ekki getur Samabyrgðin látið neitt uppi um það, hvar helzt ætti að stofna héraðafélög eða yfir hve stórt svæði hvert félag ætti að ná. Það fer eftir staðhättum og álitum kunnugra manna á hverjum stað, en víðast hvar, ef ekki alstaðar, gætu þau náð til eða yfir fleiri en einn útgerðarstað. . . .“

Af þessu er auðsætt, hversu ástandið er með váttryggingar opnu bátanna, og virðist nefndinni nauðsyn bera til þess, að freistað sé að ráða bót á því. Bæði er hér um mikið verðmæti að ræða og svo eru þessar eignir ekki veðhæfar eins og nú er.

Í bréfi Samabyrgðarinnar, því sem hér var birtur kafli úr, er því lýst, hversu mistekizt hafi að fá menn til að ganga í félög með frjálsum samtökum. Nefndin hefir rætt við forstjóra Samabyrgðar Íslands um endurtryggingu fyrir félög í héruðum, er önnuðust tryggingarnar, og hefir komizt að samkomulagi við hann í öllum höfuðatriðum um grundvöll fyrir skipulagi, er gerði Samabyrgðinni það kleift að taka að sér endurtryggingarnar.

Þá hefir nefndin ennfremur rætt þetta mál, og þó einkum þær aðferðir til að koma skipan á þessi mál, er í frv. felast, við forseta Fiskifélagsins, en Fiskifélagið hefir þegar undirbúið stofnun héraðafélaga, með því að útbúa frv. til félagslaga og reglugerða fyrir væntanleg váttryggingarfélög. Tjáði forsetinn sig samþykkan hugmynd nefndarinnar í öllum höfuðatriðum og sagði Fiskifélagið jafnfúst og áður til að koma þessari váttryggingarstarfsemi af stað.

Það er talið vist, að Sjóváttryggingarfélagið hafi orðið að hækka iðgjöldin, svo sem raun varð á, vegna þess, hve lítil þátttaka varð í tryggingunum. Í viðræðum við forstjóra Samabyrgðarinnar kom það og ljóst fram, að því aðeins væri unnt að hafa endurtryggingariðgjöld hófleg, að þátttaka væri almenn í tryggingunum.

Þegar litið er til þeirrar reynslu, sem fengin er, virðist nefndinni nauðsynlegt að gera bátaeigendum þeim, er hér eiga hlut að máli, skylt að hafa báta sína váttryggða, og hefir nefndin horfið að því ráði.

Nefndin telur, að mjög verði að stilla í hof með öll gjöld, sem eigendum bátanna er gert að greiða í sambandi við váttrygginguna.

Inntökugjald í félögin má ekki, að hennar álitum, fara fram úr ½% af váttryggingarupphæð, og virðingargjald eigi yfir 8 kr. til hvers virðingarmanns og endurvirðing helmingi lægri.

Fylgiskjal.

Bréf Útvegsbanka Íslands h/f til nefndarinnar.

Reykjavík, 17. apríl 1934.

Í tilefni af rannsókn þeirri á kjörum útvegsmanna, sem háttvirt milliþinganefnd í sjávarútvegsálum vinnur nú að, og með tilliti til knýjandi nauðsynjar þess, að allt sé gert, sem unnt er, til þess að bæta rekstrarskilyrði útvegsins, leyfum vér oss hér með að benda nefndinni á eitt atriði, sem mjög væri æskilegt, að tekið yrði til skjótrar athugunar og endurbóta, eftir því sem mögulegt er, en það eru váttryggingarskilyrði smábáta eða svonefndra trillubáta.

Það mun hafa verið svo, fyrst í stað eftir að notkun trillubáta fór að aukast, að þeir voru ekki váttryggðir. En með vaxandi lánþörf útvegsmanna varð þeim nauðsynlegt að fá lán út á bátana sem veð, en það var ekki unnt með öðru móti en því, að bátarnir væru váttryggðir.

Því var það, að Sjóváttryggingarfélag Íslands gerði á árinu 1930 (eða 1931) tilraun með að váttryggja trillubáta, og að því er félagið hefir tjáð oss, hafði það þá von um, að notkun trygginganna mundi verða það almenn, að unnt yrði að hafa hóflega iðgjaldagreiðslu. Var iðgjaldið ákveðið 5% yfir árið, endurgreiðslulaust, og 3% fyrir hálf ár. Ef einungis var tryggt gegn algerðu tapi, var iðgjaldið 4% allt árið og 2% hálf árið.

Vegna litillar þátttöku útvegsmanna í tryggingum þessum og sérstakra óhappa, sem félagið varð fyrir með þá fáu báta, sem það tryggði, hefir það nú nýlega ákveðið að hækka iðgjöldin þannig, að þau verði 10% á ári, með endurgreiðslurétti fyrir allt að 4 mánaða landstöðu (iðgjald þann tíma  $\frac{1}{8}$ %), þannig að hin raunverulega greiðsla verður sem næst 7,20%. Þó verða bátaeigendur sjálfir að bera fyrstu 300 krónur af öllum sköðum og fimmta hluta af því, sem þar er fram yfir.

Það liggur í augum uppi, að svona há iðgjöld eru mjög tilfinnanlegur baggi á útvegsmenn, og það svo, að freistingin verður mjög sterk að hafa bátana óváttryggða. En þá er aftur komið í sama horfið með öryggisleysið gagnvart veðhafa.

Vér teljum það hinsvegar líklegt, að með aðstoð ríkisstjórnarinnar, og ef til vill í samvinnu við Fiskifélagið, megi takast að skipuleggja þessar — og reyndar allar tryggingar fiskibáta — á betri og að verulegum mun hagkvæmari hátt en nú er, og teljum vér ákjósanlegast, að milliþinganefndin í sjávarútvegsálum beiti sér fyrir málinu.

Virðingarfyllt

Útvegsbanki Íslands h/f

Jón Ólafsson.

Jón Baldvinsson.

Til milliþinganefndar í sjávarútvegsálum, Reykjavík.