

Nd. **266. Frumvarp til laga**
um váttryggingarfélag fyrir vélbáta.

Frá sjávarútvegsnefnd.

I. KAFLI

Stofnun ábyrgðarfélaga.

1. gr.

Skip merkir í lögum þessum öll skip og báta, stór og smá, sem sigla undir islenzkum fána, innan þeirra takmarka, sem löggin setja.

2. gr.

Fiskifélag Íslands skal gangast fyrir stofnun bátaábyrgðarfélaga í verstöðvum landsins. Takmörk hvers umdæmis ákveðist af Fiskifélaginu í samráði við skipaeigendur. Verði ágreiningur um takmörk umdæmanna, sker atvinnumálaráðuneytið úr, og er sá úrskurður bindandi fyrir alla hlutaðeigendur.

Til greiðslu kostnaðar við stofnun félaganna greiði skipaeigendur 1% af váttryggingarupphæð hvers skips í stofnsjóð, um leið og váttrygging fer fram í fyrsta sinn. Það, sem á kann að vanta að stofnkostnaðurinn sé að fullu greiddur, leggur ríkissjóður til eftir reikningi, sem atvinnumálaráðuneytið samþykkir, og endurgreiða félögin ríkissjóði þannig útlagðan kostnað, eftir því sem stofnsjóður vex og leyfir.

Allir skipaeigendur skulu skyldir til að taka þátt í stofnun félaga þessara, innan þeirra takmarka, sem um getur í 3. gr. þessara laga.

Vátryggingarfélag þau, sem nú eru starfandi, skulu breyta lögum sínum í samræmi við lög þessi, og skulu þau síðan gilda sem lög fyrir þau. Skal bera félagslögin þannig breytt undir Samábyrgð Íslands á fiskiskipum til staðfestingar eða breytingar, eftir því sem hún telur þurfa til þess að þau samrýmist lögum þessum og reglugerðum, sem gefnar kunna að verða út samkvæmt þeim.

3. gr.

Allir vélbátaeigendur, sem eiga vélbáta, opna eða með þilfari, sem eru allt að 70 smál. brúttó að stærð og aðallega eru ætlaðir til fiskveiða við Ísland, skulu skyldir til að vátryggja alla vélbáta sína af nefndri stærð hjá félagi því, sem stofnað hefir verið samkv. 2. gr. laga þessara, innan þess umdæmis, sem báturinn er skrásettur í eða gengur til fiskveiða frá, og með þeim skilmálum, sem lög þessi og reglugerð, sem sett kynni að verða af stjórnarvöldunum samkv. lögum þessum, ákveða.

Neiti einhver skipeigandi, sem vátryggingarskyldur er samkvæmt lögum þessum, að vátryggja skip sitt, skal það samt sem áður skoðað og metið af skoðunar- og virðingarmanni hlutaðeigandi félags og vátryggjast sem önnur tryggingarskyld skip, og iðgjald innheimtast með lögtaki samkv. 31. gr., ef þörf krefur.

Heimilt er þó félögum þessum að taka skip til vátryggingar allt að 150 smál. brúttó að stærð (sbr. þó 5. gr.).

4. gr.

Ríkissjóður ábyrgist með 300 000 kr., að félögin fullnægi skuldbindingum sínum. Geti þau eigi af eigin ramnileik greitt þær tjónbætur, er þau eru skyld til að greiða, leggur ríkissjóður það til, er á vantar, en þó aldrei meira en áður-nefnda upphæð.

Ef eitthvert félaganna hefir orðið að leita aðstoðar ríkissjóðs til þess að greiða tjónbætur, skal styrkur sá, er það hefir þegið af ríkissjóði, að viðbættum 4% í árlega vöxtu, endurgreiddur smátt og smátt, eftir því sem efni þess leyfa.

5. gr.

Félög þau, sem stofnuð verða samkv. lögum þessum, skulu endurtryggja að minnsta kosti helming þeirra upphæða, er þau taka ábyrgð á, hjá Samábyrgð Íslands á fiskiskipum. Hæsta upphæð, sem félögin mega hafa í eigin ábyrgð á einu skipi, má þó eigi fara fram úr 15000 kr., og skulu upphæðir þær, er fara fram úr þessari upphæð eftir að helmingaskiptin hafa farið fram, einnig yfirfærðar til Samábyrgðar Íslands á fiskiskipum, og skal Samábyrgðinni skylt að taka við þeim. Félögin greiði Samábyrgðinni sömu iðgjöld af upphæðum þeim, sem þau yfirfæra til hennar, og þau sjálf taka.

Innheimtulaun af iðgjöldum, sem greidd verða samábyrgðinni, skulu ákveðin með samningi, sem atvinnuáráðuneytið samþykkir.

II. KAFLI

Stjórn félaganna.

6. gr.

Ábyrgðarfélögum, sem stofnuð verða samkv. 2. gr. þessara laga, skal stjórn- að af þriggja manna nefnd. Er einn þeirra formaður og tveir meðstjórnendur. Stjórnarnefndina velja eigendur hinna váttryggðu skipa, og kýs hún framkvæmd- arstjóra.

Stjórnarnefndin skal kosin á aðalfundi til þriggja ára í senn, og enn fremur 2 endurskoðendur til jafnlangs tíma. Stjórnarnefndarmenn og endurskoðendur má endurkjósa.

Stjórnarnefnd hefir æðsta úrskurðarvald í öllum málefnum félagsins innan takmarka þessara laga. Hún hefir og daglegt eftirlit með rekstri félagsins, skip- ar skoðunar- og virðingarmenn og úrskurðar skaðabótageiðslur. Hún skal halda fundabók og skrá í hana allar ákvarðanir sínar.

Framkvæmdarstjóri annast allan daglegan rekstur félagsins, gefur út og undirritar váttryggingarskirteini, innheimtir iðgjöld, annast reikningshald og hefir á hendi fjárvörzlu félagsins. Hann skal hafa að launum 4% af öllum inn- heimtum iðgjöldum, að frádregnum endurgreiddum iðgjöldum. Endurskoðend- ur skulu endurskoða reikninga félagsins, hver í sinu umdæmi, og hafa lokið endurskoðun sinni í síðasta lagi 5 dögum fyrir aðalfund, og skulu reikningar fé- laganna liggja frammi hjá framkvæmdarstjóra frá því endurskoðun er lokið og þar til aðalfundur hefst.

7. gr.

Til að framkvæma skoðunar- og virðingargerð þá, sem um getur í 12. gr., skal stjórn félagsins skipa 2 skoðunar- og virðingarmenn fyrir hvert félag og 2 til vara. Skal annar þeirra vera fróður um byggingu skipa og hinn vélfróður. Þeir skulu, áður en skip er tekið í tryggingu, skoða og meta skipið og gefa skriflega sundurliðaða skýrslu um matið.

Ef skoða skal skip, sem skoðunar- og virðingarmaður á að öllu eða nokkru leyti, skal varamaður framkvæma skoðun og mat.

Skoðunar- og virðingarmenn skulu einnig skoða og meta hvert það tjón, er váttryggt skip verður fyrir, áður en aðgerð á skipinu hefst, og gefa skriflega sundurliðaða skýrslu um mat sitt á tjóninu. Þeir skulu einnig skoða sömu skip eftir að aðgerð hefir farið fram og gefa skriflega skýrslu um, hvort þau eru komin í samt lagt aftur eftir aðgerðina.

8. gr.

Aðalfund skal halda fyrir hvert einstakt félag fyrir lok júnímánaðar ár hvert og aukafund þegar stjórnin telur þess þörf, eða 1/3 hluti skipaeigenda fer þess á leit. Til aðalfundar skal boðað með skriflegri eða símaðri tilkynningu til skipaeigenda, eigi síðar en 14 dögum fyrir fundardag, og aukafund skal halda svo fljótt sem auðið er eftir að stjórn félagsins hefir fengið tilmæli um fund- inn. Boða skal til aukafundar með viku fyrirvara.

Á aðalfundi skal lagður fram endurskoðaður reikningur félagsins og þriðja hvert ár kosin stjórn og endurskoðendur samkv. 8. gr.

Atkvæðisrétt á fundum hafa allir skipaeigendur, sem skip eiga í tryggingarfélaginu, og skulu þeir hafa eitt atkvæði fyrir hverjar 5000 krónur eða minni upphæð í einu skipi, sem þeir hafa tryggt hjá félaginu. Þó má enginn fara með meira atkvæðamagn fyrir sjálfan sig og aðra en 10% af heildaratkvæðamagni félagsins.

Eitt atkvæði er fyrir hvert skip, þótt váttryggingarfjárhæð sé undir 5000 krónum.

Ef fleiri en einn eru eigendur að sama skipi, skulu þeir fela einum sameignarmanni að fara með atkvæði skipsins, og skal tilkynna það stjórn félagsins, þegar váttrygging fer fram eða mannaskipti verða.

Eigi má fela utanfélagsmönnum að fara með umboð félagsmanna á fundum.

Fundur er lögmætur, ef mætt er með helming allra atkvæða á fundinum. Verði fundur ekki lögmætur, skal svo fljótt sem auðið er boða til nýs fundar með viku fyrirvara, og er sá fundur ályktunarfær án tillits til þess, hve mörg atkvæði mæta á þeim fundi.

III. KAFLI

Reikningshald og sjóðir.

9. gr.

Tekjur félaganna eru þessar:

1. Iðgjöld hinna váttryggðu skipa.
2. Tillög skipaeigenda til stofnkostnaðar samkv. 2. gr.
3. Allar aðrar tekjur, er félögunum kunna að áskotnast.

Gjöld félaganna eru þessi:

1. Tjónbætur.
2. Rekstrarkostnaður.
3. Öll önnur gjöld.

Sjóðir félaganna eru þessir:

1. Aðalsjóður. Í hann renna allar rekstrartekjur félaganna, og skal hann notaður til greiðslu á tjónbótum og öðrum rekstrarkostnaði.
2. Varasjóður. Í hann renna 25% af tekjuafgangi hvers reikningsárs, og skal hann notaður til greiðslu á tekjuhalla félaganna, er verða kann. 75% af tekjuafgangi skal fara til næsta árs.
3. Stofnsjóður. Í hann renna stofnsjóðsgjöld samkv. 2. gr. Hann skal aðeins nota til greiðslu á stofnkostnaði félaganna samkv. 2. gr. Að öðru leyti má ekki skerða stofnsjóðinn. Þó skal heimilt að nota hann til greiðslu á tekjuhalla, ef varasjóður hrekkur ekki til þessa, en endurgreiða skal stofnsjóði það, er þannig er tekið úr honum, svo fljótt sem ástæður félagsmanna leyfa það.

10. gr.

Eignir félaganna skal ávaxta í íslenskum bönkum eða sparisjóðum, sem ráðherra samþykkir.

11. gr.

Í reikningum félaganna ár hvert skal færa til skuldar ógreiddar tjónbætur, eftir því sem stjórnir félaganna telja nauðsynlegt, til vara fyrir óbættum tjónum, og telja þá upphæð til tekna í næsta ársreikningi þar á eftir.

IV. KAFLI

Um váttryggingu skipanna.

12. gr.

Áður en skip er váttryggt, skal það skoðað og metið af þar til skipuðum skoðunar- og matsmönnum, en þeir skulu skipaðir af stjórn hlutaðeigandi félags.

Sé skipi, er skoðun fer fram, í einhverju ábótavant, skal úr því bætt áður en skipið verður tekið í trygginguna. Skoðunarmenn skulu láta álit sitt og mat í ljós skriflega á þar til ætluð eyðublöð. Þóknun skoðunarmanna ákveður stjórn félagsins, og greiðist þóknunin af hlutaðeigandi skipseiganda.

Skoðun skips gildir til eins árs í senn. Öll áhöld, sem eru á skipsfjöl, að undanteknum matvælum, máhningu, olíum, sjóúrum, sjókortum og bókum, skal telja með í virðingarupphæð skipanna.

Nú er skipseigandi óánægður með skoðun og mat á skipi, og er honum þá heimilt að bera mál sitt upp við stjórn félagsins, og sker hún úr um skoðunina og matið.

Váttryggja skal $\frac{1}{10}$ hluta virðingarverðs hvers skips. Félagið ber ávallt „fyrstu áhættu“ á hverju einstöku eignatjóni. Þann $\frac{1}{10}$ hluta, sem þá verður eftir, má hvergi váttryggja.

Stjórn félagsins gefur út váttryggingarskirteini fyrir hvern bát um sig, til eins árs í senn.

Nú þykir Samábyrgðinni einhver skoðunar- og matsgerð eigi framkvæmd sem skyldi, og getur hún þá krafizt yfirskoðunar og yfirmats dómkvaddra manna.

Hún getur og látið fara fram yfirmat á skipum yfirleitt, sem endurtryggð eru hjá henni, ef henni þykir ósamræmi í matinu hjá hinum einstöku váttryggingarfélögum í landinu.

13. gr.

Við eigendaskipti fellur váttrygging úr gildi, og endurgreiðist þá hlutfallslega iðgjald þess fyrir þann tíma, er skirteinið átti eftir að gilda, að frádregnum $\frac{1}{4}$ af váttryggingarupphæðinni, sem rennur í stofnsjóð félagsins. Himn nýi eigandi skal þá váttryggja skipið af nýju.

V. KAFLI

Um sjótjón.

14. gr.

Þar sem annað er ekki ákveðið í lögum þessum, reglugerð, sem út kann að verða gefin, eða váttryggingarskirteinum, bætir félagið tjón það, sem verður af

sérhverri þeirri áhættu, sem skip lendir í á vátryggingartímabilinu. Félagið greiðir þannig tjón, sem verður af völdum storms, sjávar, eldingar, íss, jarðskjálfta, elds, straums, árekstrar á grunn, skipbrots, veltu, ásiglingar eða sjóráns.

Það hefir engin áhrif á skaðabótaskyldu félagsins, þótt svo kunni að standa á, að tjónbóta verði krafizt af þriðja aðilja, og eigi heldur þótt skipstjóri eða skipshöfn hafi valdið tjóninu (sbr. þó 26. gr.).

Hvert sinn, sem skip verður fyrir bótaskyldu slysi, skal það skoðað og metið af skoðunar- og virðingarmönnum hlutaðeigandi félags, eða sé skipið statt utan takmarka vátryggingarsvæðis síns, af þeim mönnum, er stjórn félagsins útnefnir, áður en aðgerð á biluninni hefst. Skipaeigendur annast sjálfir um aðgerð skipa sinna.

15. gr.

Þegar greiddar eru tjónbætur fyrir viðgerð á skipi, skal ávallt draga frá viðgerðarkostnaðinum eða matsverði sem hér segir:

Frá tjónbótum fyrir skip, sem er:

- a. Yngra en árgamalt ekkert.
- b. 1—6 ára gamalt allt að 15%.
- c. 7 ára og eldri allt að 25%.

Verði aðgerð á tjóni, sem vátryggt skip hefir orðið fyrir, frestað án samþykkis félagsstjórnarinnar, bætist ekki sá tjónauki, sem af drættinum kann að hafa hlotizt.

16. gr.

Tjón á vélum, ásamt ásum og skrúfum eða öðrum útbúnaði, bætist því aðeins, að það stafi af:

1. Eldi eða sprengingu, sem ekki stafar frá vélinni.
2. Að skipið sökkvi, strandi, veltist á hliðina eða rekist á grunn.
3. Árekstur á fasta eða fljótandi hluti, þar með talinn ís.

17. gr.

Tjón á seglum, ábreiðum, köðlum, reiða og öðrum lausum áhöldum, útbúnaði í herbergjum skipverjanna, þó ekki á föstum tré- eða málmhlutum, bætist því aðeins, að það stafi af:

1. Eldi eða sprengingu.
2. Að skipið sökkvi, velti á hliðina, strandi eða rekist á grunn.
3. Árekstri skipsins eða áhalda þess á fasta eða fljótandi hluti fyrir utan skipið, þar með talinn ís.

18. gr.

Vátryggður hefir rétt til bóta fyrir algerðum skiptapa, þegar:

1. Skipið tynist algerlega.
2. Skipið sekkur, strandar eða á annan hátt verður fyrir tjóni, þannig að ekki er hægt að bjarga því.
3. Skipið verður fyrir tjóni, sem vátrygging þess nær til, en ekki er hægt að endurbæta, hvorki á staðnum eða með því að flytja skipið á annan stað.

4. Skipið er löglega dæmt óbætandi, þ. e. hefir orðið fyrir svo miklum skemmdum vegna sætjóns, að aðgerð á því borgar sig ekki, þar eð kostnaðurinn við aðgerð á öllu tjóninu fer fram úr verði skipsins í viðgerðu ástandi, að frá-dregnu verði þess óviðgerðs.

Greiði félagið bætur fyrir algerðan skiptapa, ber því hlutfallslegur hluti af andvirði þess, er inn kann að koma fyrir leifar þess, miðað við þann hluta virðingarverðsins, sem félagið hefir tekið ábyrgð á.

Nú sekkur skip, strandar eða verður fyrir öðru tjóni, og ekki verður af þar til bæfum mönnum, útnefndum af stjórn hlutaðeigandi félags, álitíð, að því með sanngjörnum kostnaði verði bjargað, og hefir þá vátryggði rétt til bóta, sem um algerðan skiptapa væri að ræða. eins og að ofan greinir, sbr. 2. tölul. Vilji þó vátryggjandi reyna björgun á skipinu á eigin ábyrgð og geri hann slíka tilraun án þess að óþarfur dráttur verði á, gilda ákvæði 1. málsg. því aðeins, að björgun skipsins sé ekki lokið í síðasta lagi 10 mánuðum eftir að áfallið varð, eða björgunartilrauninum sé ekki áður hætt.

19. gr.

Nú hefir ekki spurzt til skips í 3 mánuði frá því það lagði síðast úr höfn til fiskveiða innanlands, og skal þá lita svo á, að það hafi farízt algerlega, og skal greiða bætur fyrir það sem algerlega tapað. Sé skipið í utanlandssiglingum, lengist þessi frestur í 6 mánuði.

Nú er skip yfirgefið af áhöfn úti í rúmsjó og því hefir ekki verið bjargað innan 3 mánaða frá því að það var yfirgefið, og hefir vátryggði þá kröfu til bóta sem um algerðan skiptapa væri að ræða.

20. gr.

Bætur, sem vátryggður hefir orðið að greiða þriðja manni vegna tjóns af árekstri (þegar skipið eða áhöld þess hafa rekízt á annan fastan eða fljótandi hlut), ennfremur kostnað við málarekstur, gerðardóm eða samkomulag vegna þess, greiðir félagið. Bætur fyrir tjón á lífi manna eða fyrir meiðsli eru vátryggingarfélögunum óviðkomandi.

21. gr.

Sameiginlegt sætjón (havari grosse) skal leitt til lykta samkvæmt York-Antwerpen-ákvæðumun frá 1924.

22. gr.

Þetta skal ekki bæta sem sjótjón:

1. Tjón, sem verður vegna þess, að skip var þegar það lagði síðast úr höfn ekki sjófært, hæfilega útbúið, mannað og lestað, nema ætla megi að hvorki vátryggði né skipstjóri hafi vitað eða hlotið að sjá, að ábótavant var.
2. Tjón, sem verður vegna þess, að skipið hefir ekki verið í gildu ástandi þegar því var lagt upp, eða ekki frá því gengið svo sem vera bar eða haft undir nægilegu eftirliti, nema vátryggða verði ekki gefin sök á því.
3. Tjón, sem verður á skipi, sem liggur mannaust við bryggju eða hafnarvirki.
4. Tjón, sem verður meðan áfallið iðgjald er ekki greitt (sbr. þó 31. gr. 3. málsg.).

5. Tjón á áhöldum eða skipshluta, sem orsakast af almennri notkun hlutað-eigandi skipshluta eða áhalds.

6. Tjón, sem orsakast af hernaði, horgarastyrjöld eða þessháttar.

Ef tjón verður vegna smíðis eða efnisgalla, verður tjón á hlutum þeim, sem gallinn er í, ekki bætt.

Ef tjón verður vegna ofhleðslu, slits, fúa, ryðs, tæringar maðkskemmda, rottu, músa eða af öðrum slíkum orsökum, verður tjón á þeim hlutum, sem áður nefndar orsakir hafa valdið, ekki bætt.

23. gr.

Nú verður skip fyrir einhverri bilun á vél eða útbúnaði og hefir þess vegna þegið hjálp hjá öðrum, og skal þá þóknun fyrir slíka hjálp greidd af váttryggingarfélaginu í hlutfalli við váttryggingarupphæðina, að frádregnum 10%.

Öll skip eru skyld til að hjálpa hvert öðru úr háska. Borgunar fyrir slíka hjálp verður ekki krafizt eftir venjulegum hjörgunarreglum, en skal ákveðin af stjórn hlutaðeigandi félags eða, ef málsaðilar verða ásáttir um, af gerðardómi samkv. 33. gr. laga þessara. Þóknunina skal ávallt miða við það fjártjón og þann tilkostnað, sem hjálpin hefir bakað þeim, er hana veitti.

24. gr.

Þegar gert er við skip, sem orðið hefir fyrir tjóni, sem váttryggjendum ber að greiða, greiðir félagið ekki þann aukakostnað, sem stafar af yfir- eða helgidagavinnu, nema að svo miklu leyti sem við þá vinnu sparast önnur útgjöld fyrir váttryggjendur.

Leifar skips, sem farizt hefir eða dæmt hefir verið ónýtt, svo og verð braks, sem rífið er úr skipi, sem gert er við á kostnað váttryggjanda, er eign váttryggjanda að rétttri tiltölu við virðingarupphæð þess, sem váttryggt er.

25. gr.

Opnir vélbátar eru allir þeir vélbátar, sem ekki eru með fullu þilfari. Fyrir þá gilda þessi ákvæði sérstaklega:

Bætur fyrir tjón á opnum vélbáti greiðist aðeins, ef báturinn ferst algerlega eða er dæmdur ónýtur eða óbætanlegur af skoðunarmönnum og matsmönnum félagsins.

Þó skal félagið ávallt greiða að sínum hluta kostnað við hjörgun á opnum vélbáti, sem orðið hefir fyrir áfalli, og skaða, er hlýzt af nauðlendingu.

Þar sem því verður við komið vegna staðháttar og annars, getur stjórn félagsins krafizt þess, að opnir vélbátar séu settir á land eftir hverja notkun í sjóferð. Hafi félagsstjórn krafizt þessa, verða engar bætur greiddar fyrir tjón, sem af því kann að leiða, að út af er brugðið.

26. gr.

Nú sannast það, að skipstjóri hafi af ásettu ráði eða í sviksamlegum tilgangi valdið tjóninu, og má þá draga allt að því 20% af skaðahótafénu. Hafi váttryggður sjálfur í sviksamlegum tilgangi tvítryggt hið sama, eða hafi hann

gerzt valdur að tjóni af ásettu ráði eða fyrir hirðuleysi, er félagið laust allra mála um skaðabótaskyldu gagnvart honum. Hinsvegar skal félagið ávallt skylt að greiða svo mikið af skaðahótafénu sem þarf til að greiða lán af almannafé, þar með talin lán úr islenzkum bönkum og sparisjóðum, er veitt hafa verið gegn veði í skipinu eða bátnum. Þó er eigi skylt að greiða meira en nemi $\frac{3}{5}$ tryggingarfjárhæðarinnar, og á félagið þá endurgjaldskröfu á hendur þeim, sem sekur er.

27. gr.

Öll skjöl og reikninga snertandi tjón og aðgerð á skipi skal þegar að aðgerðinni lokinni afhenda hlutaðeigandi félagi. Skal tjónið þá gert upp innau eins mánaðar frá afhendingu skjalanna. Tjónbætur skal miða við aðgerðarreikninga með hliðsjón af tjónmatinu, þannig, að þó að aðgerðarkostnaður fari fram úr matsupphæðinni, skal miða greiðslur við matsupphæð.

Aðgerðarreikningar eða aðrar kröfur vegna sjótjóns, sem ekki eru komnar í hendur stjórnar félagsins áður en 1 mánuður er liðinn frá því að aðgerðinni er lokið, eða ef um tjón án aðgerðar, svo sem dráttarhjálp eða annað því um líkt er að ræða, verða ekki teknar til greina, nema sannað sé fyrir stjórn félagsins, að gildar ástæður séu að hennar dómi fyrir þeim drætti, sem orðið hefir á því að gera kröfu.

Afrit af tjónbótaniðurfjöfnun skal ávallt senda Samábyrgð Íslands á fiskiskipum.

VI. KAFLI

Skyldur vátryggða.

28. gr.

Þegar vátryggt skip verður fyrir tjóni, sem bótaskyld er samkvæmt lögum þessum, skal eigandi skipsins, eða formaður þess í hans stað, þegar í stað tilkynna það skriflega til hlutaðeigandi félagsstjórnar og gefa nákvæma skýrslu um atvikin.

Tjón, sem ekki hefir verið tilkynnt um innan hálf mánaðar frá því að það vildi til, getur félagsstjórnin neitað að taka til greina, nema sannað sé fyrir henni, að óviðráðanlegar orsakir séu til dráttarins.

29. gr.

Skyld er bæði skipstjóra og útgerðarmönnum að gera allt, sem í þeirra valdi stendur, til þess að draga úr tjóni, svo að það verði sem allra minnst. Þeim ber að hlíta þeim ráðstöfunum, sem stjórn félagsins kann að gera í því skyni.

Á vátryggðum hvílir skylda til þess að færa sönnur á tjónið og hve miklu það hefir numið.

30. gr.

Skipstjórar á hinum vátryggðu skipum verða að fullnægja þeim reglum, sem settar eru í gildandi lögum á hverjum tíma um rétt til að vera skipstjóri á

slikum skipum, sem þeir stjórna, og í þeim siglingum, er þau ganga. Skipin verða einnig að fullnægja ákvæðum laganna um útbúnað, áhöfn, ljós- og bendingarfæri o. fl.

Hvert það skip, sem hefir mótur í lokuðu rúmi, skal hafa meðferðis öflugt slökkvitól, sem tekið er gilt af Samábyrgð Íslands á fiskiskipum, og skal það haft einhversstaðar fyrir utan vélarrúmið, þar sem auðvelt er að ná til þess. Í vélarrúmi mega ekki vera nein þau tæki, sem eldur er notaður við, að undanteknum lömpum þeim, sem nauðsynlegt er að hafa við rekstur og gæzlu mótorsins.

VII. KAFLI

Um iðgjöld og iðgjaldaendurgreiðslu.

31. gr.

Iðgjöld skulu ákveðin af atvinnumálaráðuneytinu eftir tillögum Samábyrgðar Íslands á fiskiskipum og starfandi vélbátaábyrgðarfélagi, og má með samþykki atvinnumálaráðuneytisins breyta þeim eftir því sem þörf og reynsla krefur.

Þar, sem sérstaklega stendur á, að álitu atvinnumálaráðuneytisins og Samábyrgðar Íslands á fiskiskipum, skal heimilt að ákveða iðgjöldin með hliðsjón af því áhættusvæði, sem skipinu er ætlað að vera í förum um.

Veita má gjaldfrest á iðgjöldum, en þó eigi lengur en svo, að $\frac{1}{4}$ hluti þeirra greiðist ávallt fyrirfram fyrir hvern ársfjórðung.

Nú er iðgjald ekki greitt á réttum gjalddaga, og hefir vátryggjandi þá rétt til með viku fyrirvara að upphefja trygginguna.

Iðgjöld og virðingargjöld má taka lögtaki, og hvila þau á hinum vátryggðu skipum og ganga fyrir öllum öðrum veðskuldum í 2 ár, reiknað frá gjalddaga þeirra.

Vátryggingin gengur ekki í gildi fyrr en áskilið iðgjald og stofnsjóðsgjald er greitt. Félögin eiga þó ávallt fulla kröfu á að fá greitt iðgjald fyrir vátryggt skip frá þeim tíma, er beðið var um vátrygginguna.

32. gr.

Endurgreiða skal iðgjald fyrir skip, sem staðið hefir í landi eða verið lagt tryggilega fyrir festum á öruggum stað, sem stjórn félagsins telur gildan, ef slik landstaða eða hafnlega hefir varað að minnsta kosti einn mánuð samfleytt. Ef tjónbætur á vátryggingarárinu fara fram úr helmingi hins greidda iðgjalds, fellur endurgreiðsla niður fyrir það vátryggingarár.

Endurgreiðslu þessa skal reikna hlutfallslega af hinu greidda ársiðgjaldi.

Vottorð tveggja manna, sem stjórn félagsins tekur gilda, um uppistöðu eða hafnlegu þá, er hér um ræðir, skal afhenda stjórn félagsins og er skilyrði fyrir, að endurgreiðsla verði látin af hendi.

Skipin eru þó ávallt tryggð fyrir venjulegri hafnaráhættu (revier), þegar þau „liggja uppi“, en fyrir þá áhættu skal greiða iðgjald eins og ákveðið verður í iðgjaldaskránni.

VIII. KAFLI

Ýms ákvæði.

33. gr.

Ágreining milli félaganna og skipaeigenda eða Samábyrgðar Íslands á fiskiskipum má leggja í gerð. Í gerðardóminn kveður hvor málsaðili einn mann, en héraðsdómari í því héraði, þar sem félögin eiga heimili, skipar oddamann. Ef ágreiningsatriði milli félaganna og Samábyrgðar Íslands á fiskiskipum verða lögð í gerð, skipar atvinnumálaráðherra sem oddamann einn af dómurunum í hæstarétti.

Gerðardómurinn skal háður þar, sem hlutaðeigandi félag á lögheimili, en sé Samábyrgð Íslands á fiskiskipum annar aðili, skal gerðardómurinn háður í Reykjavík.

Ef gerðardómsmenn verða ekki á eitt sáttir, ræður atkvæði oddamanns úrslitum.

Nú hefir annarhvor málsaðilja ekki kvatt mann í gerðardóminn og tilkynnt það, svo sannanlegt sé, hinum málsaðila 30 dögum eftir að sannanlegt er, að hann hafi fengið vitneskju um kvaðningu andstæðings síns, og skal þá héraðsdómari í því lögsagnarumdæmi, þar sem gerðardómurinn er háður, skipa gerðardómsmann í hans stað.

Nú hefir ágreiningurinn ekki getað orðið útkljáður vegna vanrækslu annars gerðardómsmanna 30 dögum eftir að hann var nefndur í dóminn, og á þá hinn gerðardómsmaðurinn rétt á að gera út um málið ásamt oddamanninum, og ræður þá atkvæði oddamanns úrslitum, ef þeir verða eigi á eitt sáttir. Oddamaður sker úr því, hvort gerðardómsmaður hafi gert sig sekan í vanrækslu.

Í gerðardómnum skal það og ákveðið, hvort málskostnaður skuli að öllu eða nokkru leyti falla á annan málsaðila eða hvernig skuli skipta honum milli málsaðilja.

Gerðardómur uppkveðinn samkvæmt þessum ákvæðum gildir fyrir báða málsaðila, sem dómur, er ekki verður áfrýjað.

34. gr.

Þegar váttryggðar eignir eru veðsettar, nær veðrétturinn einnig til váttryggingarfjárins.

35. gr.

Ef félögin leggjast niður, skal eignum þeirra varið í þarfir hlutaðeigandi héraðs, eftir tillögum bæjarstjórnar eða sýslunefndar, enda komi samþykki atvinnumálaráðuneytisins til.

36. gr.

Váttryggingarfélög, sem starfa samkvæmt lögum þessum, eru undanþegin gjöldum til bæjar- og sveitarsjóða, svo og undanþegin tekjuskatti til ríkissjóðs.

37. gr.

Í tilfellum, sem engin ákvæði eru sett um í lögum þessum, skal farið eftir reglum þeim og venjum, sem á hverjum tíma gilda um samskonar tilfelli hjá Samábyrgð Íslands á fiskiskipum.

38. gr.

Með lögum þessum eru úr gildi numin lög nr. 20 9. jan. 1935, um váttryggingar opinna vélbáta, svo og önnur ákvæði, sem fara í bága við lög þessi.

39. gr.

Lög þessi öðlast gildi 1. janúar 1937.

Greinargerð.

Frv. þetta er flutt samkv. beiðni atvinnumálaráðherra og er upphaflega samið af forseta Fiskifélags Íslands og forstjóra Samábyrgðar Íslands á fiskiskipum. Sjútvn. hefir athugað frv. mjög nákvæmlega og gert á því allmiklar breytingar, m. a. í samræmi við tillögur erlends sjótryggingarfræðings.

Frumsemjendur segja svo um höfuðtilgang frv. í eftirfarandi greinargerð:

„Þegar Samábyrgð Íslands á fiskiskipum var með lögum nr. 54 30. júlí 1909 sett á stofn, mun það hafa verið tilgangur löggjafarvaldsins, að hún aðallega starfaði sem endurtryggingarfélag fyrir innlend héraðafélög, sem þá sumpart voru starfandi hér á landi og sumpart yrðu stofnuð eftir að Samábyrgðin væri tekin til starfa.

Í framkvæmdinni hefir þessum tilgangi þó ekki verið náð, þar sem mikill meiri hluti váttrygginga í Samábyrgðinni hafa verið beinar tryggingar. Það hefir verið ýmsum vandkvæðum bundið með þessu fyrirkomulagi að hafa nægilegt eftirlit með hinum váttryggðu skipum, sem flest eiga heima utan Reykjavíkur, þar sem Samábyrgðin hefir aðsetur sitt. Slikt eftirlit er vitanlega að miklum mun auðveldara, ef skipin eru váttryggð hjá félagi, sem starfar í því héraði, sem skipin eiga heima og ganga til fiskveiða frá, þar sem stjórn þess félags þá auðveldlega getur haft fullt eftirlit með hinum váttryggðu skipum.

Frumvarp þetta gerir ráð fyrir, að allir skipaeigendur séu skyldir til að váttryggja skip sín. Fjöldi skipa hefir til þessa verið óváttryggður. Hafi þau t. d. orsakað tjón á öðrum skipum, hefir í flestum tilfellum verið ómögulegt að fá þann skaða bættan hjá eigendum þess, sem þeim þó vitanlega ber að gera. Ef skipin aftur á móti eru tryggð, bætir váttryggingarfélagið að sjálfsgöðu slikt tjón.

Í frumv. er gert ráð fyrir, að ríkissjóður styrki félögin með allt að 300000 króna láni, ef þau skyldu þurfa á að halda í svipinn. Í flestum tilfellum mundi nægilegt, að ríkissjóður tæki að sér ábyrgð fyrir félögin á lánum, er þau kynnu að geta fengið í þessu skyni.

Er því lagt til, að fyrirkomulag váttryggingarinnar verði haft eins og I. kafli lagafrumvarpsins mælir fyrir.“

Nánar í framsögu.