

Frumvarp til laga

um breytingu á siglingalögum, nr. 34/1985 (um tryggingar skipaeigenda gegn sjóréttarkröfum).

(Lagt fyrir Alþingi á 140. löggjafarþingi 2011–2012.)

1. gr.

Á eftir 171. gr. laganna bætist við ný grein, 171. gr. a, með fyrirsögninni *1a. Ábyrgð á tjóni þriðja aðila* og orðast svo:

Útgerðarmenn íslenskra skipa sem eru 300 brúttótonn og stærri og útgerðarmenn allra erlendra skipa af sömu stærð sem koma í íslenskar hafnir skulu tryggja skip sín tryggingu vegna tjóns sem þeir valda þriðja aðila með skipum sínum. Þetta tekur þó ekki til herskipa, aðstoðarskipa sjóherja eða annarra skipa í eigu eða rekstri EES-ríkis sem hið opinbera starfrækir ekki í ábataskyni. Útgerðarmaður telst sá sem er skráður eigandi skips eða sérhver annar einstaklingur eða lögaðili, svo sem leigutaki þurrleiguskipa, sem ber ábyrgð á rekstri skipsins.

Þessi skylda hefur ekki áhrif á fyrirkomulagið sem komið hefur verið á með þeim gerningum sem eru í gildi samkvæmt alþjóðasamningi um einkaréttarlega ábyrgð vegna tjóns af völdum olíumengunar frá 1992, alþjóðasamningi um bótaskyldu og skaðabætur fyrir tjón í tengslum við flutning hættulegra og skaðvænlegra efna á sjó frá 1996 (HNS-samningurinn), alþjóðasamningi um einkaréttarlega ábyrgð vegna tjóns af völdum mengunar sem stafar frá eldsneytisolíu skipa frá 2001, Nairóbísamþykktinni um fjarlægingu skipsflaka frá 2007 og reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 392/2009 frá 23. apríl 2009 um bótaábyrgð flutningsaðila vegna slysa við farþegaflutninga á sjó, eins og ákvæði þeirra hafa verið innleidd í íslenskan rétt.

Tilvist tryggingarinnar skv. 1. mgr. skal staðfest með einu eða fleiri skirteinum sem tryggingafélagið gefur út og skulu þau geymd um borð í skipinu.

Í skirteinum, sem tryggingafélagið gefur út, skulu eftirfarandi upplýsingar koma fram:

- nafn skipsins, IMO-númer þess og heimahöfn,
- nafn útgerðarmanns og aðalstarfsstöð,
- tegund tryggingar og gildistími hennar,
- heiti tryggingafélagsins og aðalstarfsstöð þess og ef við á sú starfsstöð sem gefur trygginguna út.

Ef tungumálið sem notað er er hvorki enska, franska né spænska þarf textinn einnig að vera þýddur á eitt þessara mála.

Með tryggingu er átt við tryggingu með eða án sjálfsábyrgðar sem samanstendur t.d. af váttryggingu af þeirri tegund sem meðlimir í International Group of P&I Clubs veita og öðrum skilvirkum tegundum trygginga (þ.m.t. staðfestri sjálfsáhættutryggingu) ásamt fjárhagslegri tryggingu með svipuð skilyrði tryggingaverndar.

Tryggingin skal taka til sjóréttarkrafna sem eru háðar takmörkunum samkvæmt HNS-samningnum frá 1996. Tryggingarfjárhæðin fyrir hvert og eitt skip í tengslum við hvert atvik skal vera jöfn viðeigandi hámarksfjárhæð fyrir takmörkun á ábyrgð, eins og mælt er fyrir um í samningnum frá 1996, þ.e. uppfærðum texta úr samningnum um takmörkun ábyrgðar á sjóréttarkröfum frá 1976 sem Alþjóðasiglingamálastofnunin (IMO) samþykkti eins og honum var breytt með bókuninni frá 1996.

Við framkvæmd hafnarríkiseftirlits skal Siglingastofnun Íslands sjá til þess að sérhver skoðun skips, sem er í höfn í samræmi við ákvæði reglugerðar um hafnarríkiseftirlit, feli í sér staðfestingu þess efnis að skirteini skv. 3. mgr. sé um borð. Ef skirteinið er ekki um borð getur Siglingastofnun Íslands kveðið á um brottvísun skipsins sem skal tilkynnt framkvæmdastjórn ESB, öðrum EES-ríkjum og hlutaðeigandi fánaríki, sbr. þó reglugerð um hafnarríkiseftirlit þar sem kveðið er á um kyrrsetningu skipa af öryggisástæðum. Þegar slík ákvörðun um brottvísun er gefin út skulu EES-ríki meina skipi aðgangi að höfnum sínum þar til útgerðarmaðurinn tilkynnir um skirteini sem um getur í 3. mgr.

2. gr.

Á eftir 243. gr. laganna bætist við ný grein, 243. gr. a, sem orðast svo:

Lög þessi fela í sér innleiðingu á tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2009/20/EB frá 23. apríl 2009 um tryggingar skipaeigenda gegn sjóréttarkröfum eins og hún var tekin upp í samninginn um Evrópska efnahagssvæðið með ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 32/2010 sem birt var 7. október 2010 í EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópusambandsins nr. 56/2010.

3. gr.

Lög þessi öðlast gildi 1. janúar 2012.

Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.

Frumvarp þetta er samið í innanríkisráðuneytinu.

Með ákvæðum frumvarps þessa er innleidd í íslenskan rétt tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2009/20/EB frá 23. apríl 2009 um tryggingar skipaeigenda gegn sjóréttarkröfum. Tilskipunin er hluti af Erika III, þriðja siglingaöryggispakka ESB þar sem helstu markmiðin eru að fyrirbyggja sjóslys, gera ákveðnar ráðstafanir þegar slys verða og styrkja eftirlit með gæðum skipa.

Markmið frumvarpsins er að skylda útgerðarmenn til að tryggja sig gegn tjóni sem þeir valda þriðja aðila með skipum sínum. Er það til fyllingar alþjóðlegri siglingalöggjöf þar sem að þjóðarétti hvílir engin almenn skylda á útgerðarmönnum að tryggja sig gegn tjóni sem þeir valda þriðja aðila.

Frumvarpið tekur til allra skipa sem eru 300 brúttótonn og stærri, með þeirri undantekningu að það tekur ekki til herskipa, aðstoðarskipa sjóherja eða annarra skipa í eigu eða útgerð ríkis sem eru eingöngu starfrækt í þjónustu hins opinbera og ekki í atvinnuskyni. Kveðið er á um að öll skip sem sigla undir fána aðildarríkis í Evrópusambandinu, auk allra skipa sem koma í íslenskar hafnir þurfi að hafa ábyrgðartryggingu sem samsvarar efri mörkum þeirrar upphæðar sem mælt er fyrir um í bókun frá 1996 um breytingu á samningnum um takmörkun ábyrgðar á sjóréttarkröfum frá 19. nóvember 1976 (LLMC 1996) (e. Protocol of 1996 to amend the convention on limitation of liability for maritime claims, 1976). Ákvæði frumvarpsins eiga við þegar skip kemur til hafnar innan lögsögu Íslands. Hins vegar heimila

ákvæðin aðildarríkjum að gera sömu kröfur til skipa sem starfa í landhelgi þeirra, í samræmi við reglur Þjóðaréttar.

Ísland er ekki aðili að alþjóðasamþykktinni, né bókuninni frá 1996, en hefur tekið upp ákvæði þeirrar síðarnefndu í IX. kafla siglingalaga, nr. 34/1985, sbr. lög nr. 159/2007, sem tóku gildi 1. janúar 2009. Ábyrgðartakmörkunarreglurnar í íslensku siglingalögum eru sambærilegar þeim sem eru í dönsku-, finnsku- og sænsku lögum.

Gerð er krafa um að um borð í hverju skipi sé skírteini því til staðfestingar að tryggingarskyldunni sé fullnægt og er það á höndum hafnarrikkiseftirlits að framkvæma slíka skoðun í skipum af öðru þjóðerni þegar þau koma til hafnar í aðildarríki. Kemur fram hvaða upplýsingar skírteini þarf að innihalda svo það teljist vera gilt. Þess má geta að hafnarrikkiseftirlitið hefur heimild til að kyrrsetja skip ef það hefur ekki tilskilin skírteini um borð, samkvæmt reglugerð um hafnarrikkiseftirlit.

Tilkoma slíkra tryggina er til hagsbóta fyrir útgerðarmenn sem eru með fullnægjandi tryggingar, vegna þess að eftir að þær hafa verið lögbundnar þurfa þeir aðilar ekki að vera í samkeppni við vantryggð eða ótryggð skip sem af þeim sökum geta boðið hagstæðri kjör.

Í siglingalögum er kveðið á um skyldu útgerðarmanns til að vera með tryggingu vegna krafna sem á hann geta fallið. Meðal annars er í 4. mgr. 145. gr. laganna lögð skylda á þann sem stundar farþegaflutninga til að vera tryggður gegn tjóni sem hann ber ábyrgð á. Þess er krafist að um borð í skipinu sé skjal er sanni gildi váttryggingarinnar.

Varðandi aðrar tryggingar sem kveðið er á um, er þess ekki krafist að um borð í skipinu sé skjal er staðfesti gildi váttryggingar og er því um auknar kröfur samkvæmt frumvarpinu að ræða miðað við gildandi rétt. Má sem dæmi nefna að í 2. mgr. 172. gr. siglingalaga, segir m.a. að útgerðarmanni sé skylt að kaupa tryggingu fyrir dánarbótum og slysabótum er á hann kunni að falla. Ekki er hins vegar minnst á skyldu til að hafa skjal því til staðfestingar að hann hafi slíka tryggingu. Ekki er krafa um að farmflytjandi kaupi váttryggingu gegn tjóni sem hann ber ábyrgð á samkvæmt ákvæðum siglingalaganna.

Lög nr. 33/2004, um varnir gegn mengun hafs og stranda, og reglugerð um tryggingar skipa og starfsemi á landi vegna bráðamengunar, nr. 1078/2005, sem sett eru á grundvelli laganna fjalla m.a. um ábyrgð á mengunartjóni og skyldu til að hafa tryggingu. Í 7. gr. laganna er fjallað um ábyrgð aðila vegna mengunartjóns sem þeir valda og kemur fram að mengunarvaldur beri ábyrgð samkvæmt almennum skaðabótareglum. Ekki er krafist að aðilar hafi ábyrgðartryggingu vegna ábyrgðar á tjóni gagnvart þriðja aðila samkvæmt greininni. Í IV. kafla laganna er fjallað sérstaklega um bráðamengun einsog hún er skilgreind í 2. tölul. 3. gr. Í 16. gr. er kveðið á um ábyrgð á bráðamengunartjóni, einsog það er skilgreint í reglugerð nr. 1078/2005. Bótagrundvöllurinn samkvæmt þessari grein er hlutlæg ábyrgð, ef mengunin er af völdum flutnings á olíu, eiturefnum eða hættulegum efnum eða atvinnustarfsemi sem talin er upp í a-lið viðauka I við lög. Það þarf því ekki að sanna sök mengunarvalds svo hann verði bótaskyldur. Einsog algengt er fylgir hinni hlutlægu bótaábyrgð skylda til að hafa ábyrgðartryggingu og þarf Umhverfisstofnun að meta hana gilda. Þess er hins vegar ekki krafist að um borð í skipi sé skírteini sem staðfestir að skip sé tryggt fyrir tjóni af þessu tagi.

Fylgiskjal.

*Fjármálaráðuneyti,
fjárlagaskrifstofa:*

Umsögn um frumvarp til laga um breytingu á siglingalögum, nr. 34/1985.

Í frumvarpinu er lagt til að tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2009/20/EB frá 23. apríl 2009 um tryggingar útgerðarmanna vegna sjókrafna verði innleidd í íslenskan rétt. Tilskipunin er hluti af Erika III, þriðja siglingaöryggispakka ESB, þar sem fjallað er um markmið til að fyrirbyggja sjóslys, gera ákveðnar ráðstafanir þegar slys verða og styrkja eftirlit með gæðum skipa.

Markmið tilskipunarinnar er að knýja útgerðarmenn til að tryggja sig gegn tjóni sem þeir valda þriðja aðila með skipum sínum.

Ef frumvarp þetta verður að lögum yrði það til hagsbóta fyrir útgerðarmenn sem eru með fullnægjandi tryggingar þar sem þeir þurfa þá ekki að vera í samkeppni við vantryggð eða ótryggð skip sem af þeim sökum geta boðið hagstæðari kjör.

Verði frumvarpið óbreytt að lögum er ekki gert ráð fyrir að það hafi í för með sér aukin útgjöld fyrir ríkissjóð.