

Nd.

37. Frumvarp til laga

[37. mál]

um breyting á siglingalögum, nr. 66/1963.

Flm.: Jónas Árnason, Lúðvík Jósefsson.

1. gr.

8. gr. laganna orðist svo:

Nú hlýzt slys eða tjón á skipstjóra, skipverja, hafnsögumanni eða öðrum, er vinnur í þágu skips, og er þá útgerðarmanni skylt að láta koma fébætur fyrir, enda þótt slysið eða tjónið verði eigi rakið til bilunar á tækjum eða ónógra öryggisráðstafana né heldur vanrækslu eða yfirsjónar þeirra, er starfa í þágu skips.

Ef tjónþoli er sjálfur valdur að tjóni sínu með vítaverðu gáleysi eða vanrækslu, er heimilt að lækka bætur með hliðsjón af sök tjónþola.

2. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Greinargerð.

Svo háttar um íslenzkan skaðabótarétt, að úrlausnir dómstóla á því sviði hafa að mestu byggzt á eðli máls, dómvenju og fræðikenningum, en aðeins að litlu leyti á beinni löggjöf. Sú dómvenja, sem myndast hefur og sprettur að nokkru af vissum ákvæðum íslenzkra siglingalaga, veldur því, að sjómönnum, sem fyrir slysum verða við störf sín, er í mjög ríkum mæli gert að þola tjón sitt bótafalaust. Íslensk löggjöf og dómvenja gera réttarstöðu íslenzkra sjómanna að þessu leyti mjög ótrygga. Sé

litið til annarra stétta þjóðfélagsins, svo sem fólks, er vinnur í verksmiðjum eða við stórvirkar vélar — þ. e. stundar hættuleg störf á svipaðan hátt og sjómenn — þá sést, að réttarstaða þess er miklu tryggari en sjómanna. Ábyrgð vinnuveitanda þess er hlutlæg (objektiv), eins og það heitir á lagamáli. Sé ábyrgðin hlutlæg, þarf ekki að vera um neina sök að ræða hjá vinnuveitanda, til þess að hann verði skaðabótaskyldur, né hjá verkstjóra eða öðrum yfirmönnum, er hann ber ábyrgð á.

Að því er varðar slys og tjón, sem sjómenn verða fyrir, er hins vegar um að ræða svonefnda **huglæga** (subjektiv) ábyrgð af hálfu útgerðarmanna. Það þarf að vera um sök að ræða hjá útgerðarmanni eða yfirmönnum, er hann ber ábyrgð á, til þess að tjónþoli fái bætur. Tjón af völdum svonefndra „óhappatilviljana“ er til að mynda ekki bætt. Óhappatilviljun nefnist það, þegar tjón verður, án þess að rekja megi orsakir þess til yfirsjónar eða vanrækslu tjónþola sjálfs eða annarra. Sem dæmi má nefna, að tjón, sem verður vegna mistaka við stjórnök skips, telst skaðabótaskyld. Komi hins vegar sjór á skip, án þess að um slík mistök sé að ræða, en með þeim afleiðingum þó, að skipsmenn verða fyrir tjóni, þá er litið svo á — samkvæmt dómvenju og orðanna hljóðan — að ekki sé við neinn að sakast og því enginn skaðabótaskyldur.

Eins og af framansögðu má ráða, gera íslensk lög og dómstólar miklu strangari kröfur til sjómanna um aðgæzlu og varfærni við störf heldur en annarra, sem, eins og þeir, stunda hættuleg störf (til að mynda verksmiðjufólks og þeirra, sem vinna við stórvirkar vélar). Má rökstyðja þetta frekar með mörgum niðurstöðum íslenskra dómstóla, sam hafa vakið kröfur sjómanna um, að misrétti þessu verði aflétt. Mun enda varla nokkur maður treystast til að mæla því gegn, að það sé íslenzku þjóðfélagi til næsta lítils sóma að láta sjómenn sína búa við miklu minna réttaröryggi en þá, sem í landi vinna.

Með þessu frumvarpi er lagt til, að skaðabótaskylda útgerðar verði gerð ríkari en hún hefur verið hingað til, ábyrgð hennar á þessu sviði verði hlutlæg, sjálfsagður réttur íslenskra sjómanna til skaðabóta verði skýlaust og óumdeilanlega lögfestur.