

Nd.

198. Frumvarp til laga

[136. mál]

um líf- og örorkutryggingu sjómanna.

Flm.: Pétur Sigurðsson, Matthías Bjarnason, Sverrir Hermannsson,
Matthías Á. Mathiesen, Lárus Jónsson, Guðlaugur Gíslason,
Friðjón Þórðarson.

1. gr.

Allir sjómenn, sem starfa á íslenskum fiskiskipum, sem lögskráð er á, skulu tryggðir eins og segir í lögum þessum.

2. gr.

Þeir sjómenn, sem lög þessi ná til, hvort heldur þeir eru um borð í skipi, við skipshlið eða við störf í þágu skips og útgerðar í landi, skulu tryggðir gegn öllum slysum, með þeim undantekningum, sem framkvæmdanefndin telur nauðsynlegar, til þess að unnt sé að ná tryggingu, sem hér segir:

- a. Fyrir kr. 750 000.00 — sjö hundruð og fimmtíu þúsund — við dauða.
- b. Fyrir kr. 1 000 000.00 — eina milljón — við varanlega 100% örorku, en við lægri varanlega örorku en 100% sami hundradshluti af einni milljón króna eins og örorkan er metin.

Tryggingarupphæðir þær, sem um getur í þessari grein, skulu breytast 1. febrúar ár hvert í sana hlutfalli og samningsbundin kauptrygging bátasjómanna hefur breytt á liðnu ári. Skal farið eftir meðaltali slíkra breytinga hjá félögum sjómanna.

Ef ágreiningur er innan nefndarinnar um slíka árlega breytingu, sker ráðherra úr.

Heimilt er framkvæmdanefnd að láta tryggingafjárhæðir jafnan standa á heilum tug þúsunda.

3. gr.

Trygging þessi gildir meðan viðkomandi sjómaður er lögskráður í skiprúm.

4. gr.

Tryggingarupphæð greiðist erfingjum hlutaðeigandi skipverja, ef hann deyr, en honum sjálfum eða fjárhaldsmanni, ef um örorku er að ræða.

5. gr.

Trygging þessi skerðir ekki rétt skipverja eða erfingja þeirra til samningsbundinna trygginga við útgerðarmenn eða greiðslu úr lífeyrissjóði.

6. gr.

Til þess að sjá um framkvæmd laga þessara skal sjávarútvegsráðherra skipa fimm manna framkvæmdanefnd. Skulu tveir skipaðir samkvæmt tilnefningu Landsambands íslenzkra útvegsmanna, einn samkvæmt tilnefningu Sjómannasambands Íslands, einn samkvæmt tilnefningu Farmanna- og fiskimannasambands Íslands. Sjávarútvegsráðherra skipar einn, og skal hann vera formaður nefndarinnar. Skipunartími nefndarinnar er til tveggja ára í senn.

7. gr.

Trygging sú, er lög þessi kveða á um, skal boðin út í einu lagi fyrir alla, sem tryggðir eru (hóprýgging). Skal framkvæmdanefnd vinna að nauðsynlegum undirbúningi og gagnasöfnun, áður en hún býður tryggingar þessar út.

Þá skal framkvæmdanefnd vinna úr tilboðum og taka ákvörðun um, hvaða tilboði skuli tekið. Hún gætir jafnframt réttar hinna tryggðu eða erfingja þeirra, og skal nefndin taka upp einstök mál, ef hún telur, að á þá sé hallað.

Heimilt er framkvæmdanefnd að gera samning um tryggingar þessar til allt að 3 ára í senn.

Samningar skulu undirritaðir af sjávarútvegsráðherra og formanni framkvæmdanefndar, fyrir hönd nefndarinnar sem tryggingartaka.

8. gr.

Iðgjaldakostnaður greiðist þannig:

- a. að hálfu af útflutningsgjaldi,
- b. að hálfu úr Atvinnuleysistryggingasjóði.

Allur kostnaður við framkvæmd laganna greiðist úr ríkissjóði.

Sjávarútvegsráðherra setur í reglugerð ákvæði um afgreiðslu, bókhald og aðra framkvæmd laga þessara.

9. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Greinargerð.

Þegar höfð er í huga sú þróun, sem orðið hefur á síðustu áratugum í ýmsum þáttum okkar félagsmála, þar á meðal tryggingamála, er full ástæða til að gleðjast yfir þeim áföngum, sem náðst hafa.

Óhjákvæmilega hefur komið upp ýmis gagnrýni vegna framkvæmdar þessara mála. Ef tryggingamálin eru skoðuð sérstaklega, hefur gagnrýnin að mestu beint að of lágum bótum, og hafa stjórnvöld undanfarna áratugi óspart verið gagnrýnd vegna þessa.

Hlutur hinnar öflugu verkalýðshreyfingar okkar hefur verið stór í mótun allrar löggjafar um trygginga-, öryggis- og félagsmál almennt.

En m. a. vegna þeirrar gagnrýni, sem, að framan getur, hafa félög launþega í vaxandi mæli farið þá leið að ná fram frekari tryggingum í samningum sínum. Má m. a. benda á athyglisverða samninga á síðasta áratug, sem samtök sjómanna og Iðja, félag verksmiðjufólks, gerðu við sína viðsemjendur. Þá má og benda á nýgerða samninga almennu verkalýðsfélaganna, en í þeim eru athyglisverðir áfangar í tryggingamálum fyrir þessi félög, þótt um þá hafi verið samið fyrir nokkrum árum af áður nefndum samtökum sjómanna og iðnverkafólks.

Þrátt fyrir það, sem hér hefur verið sagt um umtalsverða áfanga í tryggingamálum, sem samtök sjómanna hafa náð fram í samningum sínum við útvegsmenn, er óhætt að fullyrða, að flestar vinnustéttir þessa lands væru löngu búnar að knýja fram með samningum — eða löggjöf — stórum hærri líf- og örorkutryggingar, ef sú staðreynd lægi fyrir, að 5 af hverju þúsundi létu árlega líf sitt í starfi.

Þetta er sorglega staðreyndin í íslenskri sjómannaástétt.

Á síðustu 11 árum hafa 254 sjómenn druknað eða látið lífið af öðrum orsökum í starfi sínu, þrátt fyrir stórbættan öryggisútbúnað skipanna. Samkvæmt upplýsingum, sem flm. hafa aflað sér, hafa dauðaslys sjómanna skipzt þannig á þetta árabli, og er þá talið frá sjómannaágeri 1960 til þess dags 1971:

1960 til 1961	23 sjómenn
1961 — 1962	36 —
1962 — 1963	23 —
1963 — 1964	26 —
1964 — 1965	19 —
1965 — 1966	13 —
1966 — 1967	20 —
1967 — 1968	16 —
1968 — 1969	31 —
1969 — 1970	21 —
1970 — 1971	26 —

eða samtals á þessu árabli 254 sjómenn.

Flm. hefur ekki tekizt að fá upplýsingar um fjölda þeirra sjómanna, sem fengið hafa varanlega örorku af slysum í starfi á þessu sama tímabili, en hitt má ljóst vera þeim, sem til þekkja, að þau eru því miður bæði of mörg og í of mörgum tilfellum orsök svo mikilla líkamsmeiðsla, að þeir, sem í hlut eiga, bíða þess aldrei bætur.

Í dag eru líf- og örorkutryggingar undirmanna á farskipum þær sömu og um getur í 2. grein þessa frumvarps.

Sömu tryggingar undirmanna á fiskiskipum eru kr. 600 000.00 við dauða og kr. 800 000.00 við 100% örorku.

Margir munu spyrja, þegar það, sem hér hefur verið sagt, er haft í huga, hvers vegna samtök sjómanna hafi ekki lagt meiri áherzlu á þessar tryggingar í samningum sínum en raun ber vitni um.

Þær kröfur hafa þó verið gerðar í öllum samningum, sem sjómenn og útgerðarmenn hafa gengið til á liðnum árum. Sú staðreynd hefur þó ætíð legið fyrir, að þegar brýnustu kröfum til lífsframbæris var náð að mati sjómanna, reyndist ekki meira til skipta, enda útgerðinni oft og tíðum skammtað af opinberum aðilum það, sem þeim sýndist að nægja mundi til að halda uppi eðlilegum rekstri. Í þetta dæmi blandast einnig skammsýni þeirra aðila, er telja hina liðandi stund það, sem lífa eigi fyrir.

Augljós er sú lífsnaúðsyn íslenzku þjóðarinnar að halda uppi sjósókn og siglingum.

Bezta trygging þess, að sóttz verði eftir störfum á fiskiskipaflotanum, er góð laun, aðbúnaður og tryggingar ekki sízt.

Ein höfuðkrafta allra sjómanna er stórhækkaðar líf- og örorkutryggingar. Útgerðum og skipafélögum hafa þegar verið bundnir stórir baggar í nýgerðum samningum almennu verkalýðsfélaganna. Að líkindum verður erfitt að finna lausn þessa vandamáls, svo að báðum líki, í þeim samningum, sem fyrir dyrum standa, milli sjómanna og viðsemjenda þeirra.

Ef frv. þetta verður samþykkt, telja flm., að það muni hjálpa til við, að samningar geti tekizt milli þessara aðila. Auk þess telja flm. með hliðsjón af því, sem komið hefur fram í þessari grg., og þýðingu fiskveiða fyrir landsmenn í heild, að tímabært sé fyrir Alþingi að viðurkenna enn frekar en gert hefur verið sérstöðu sjómannaástéttarinnar með samþykkt þessa frumvarps, sérstaklega þegar þess er gætt, að kostnaður sá, er um ræðir í frv., greiðist m. a. úr sjóðum, sem myndaðir eru m. a. með hluta af þeirra eigin aflafé.

Erfitt er að meta kostnað við tryggingu þessa, en sennilegt er, að hann verði rúmar 30 millj. kr. (30—35 millj.), miðað við þann fjölda dauðaslysa, sem að framan greinir, og bætur vegna þeirra og örorkubætur, sem eru u. þ. b. 34%—40% af þeim bótum.

Gera má ráð fyrir, að í framangreindu yfirliti sé um nokkur slys að ræða, sem ekki verði bætt af tryggingarfélögum (sbr. aths. við 2. gr.).

Ef miðað er við gildandi skilmála tryggingarfélaga og iðgjöld nú og iðgjöld lækkuð með tilliti til minni rekstrarkostnaðar við slíka hópryggingu, má reikna með, að kostnaðurinn verði 25—30 millj. kr., og er þá miðað við, að trygging þessi taki til um það bil 5000 sjómanna.

Athugasemdir við einstakar greinar frumvarpsins.

Um 1. gr.

Flutningsmenn þessa frumvarps hafa ákveðið að flytja sérstakt frv. til l. um breyt. á l. nr. 63 29. marz 1961, um lögskráningu sjómanna, þannig að skylt verði að lögskrá á öll þau skip, sem eru 6 metrar eða lengri, mælt milli stafna. Er þá um sömu stærð skipa og báta að ræða sem heyrir undir lög um eftirlit með skipum. Þá munu ákvæði þessarar greinar ná til nær allra báta, sem fiskveiðar stunda hér við land. Önnur lög og samningar mæla einnig með því, að lög um lögskráningu verði gerð víðtækari en nú er.

Um 2. gr.

Í fyrstu málsgrein 2. gr. er heimild fyrir framkvæmdanefnd að gera undantekningu frá því, að tryggt sé gegn „öllum slysum“, til þess að slíkar tryggingar verði keyptar svo sem frv. kveður á um.

Í almennum skilmálum fyrir slysatryggingum aðildarfélaga Sambands slysatryggjenda eru nokkur slys undanskilin bótaskyldu og eru þessi helzt:

- a) Slys af völdum hernaðaraðgerða, kjarnabreytinga o. þ. h.
- b) Slys, er verða í handalögmálum, undir áhrifum deyfi- og eiturlyfja eða í ölaði, nema sannað sé, að ekkert samband sé á milli ástands þessa og slyssins.
- c) Slys, er verða vegna stórkostlegs gáleysis hins tryggða (og vegna ásetnings).

Heimild sú, er framkvæmdanefnd fær til að láta tryggingarfjárhæðir standa á heilum tug þúsunda, er til vinnusparnaðar.

Um 3. gr.

Skýrir sig sjálf.

Um 4. gr.

Í samningum sjómanna um líf- og örorkutryggingar er skilgreiningin „aðstandendur“ látin nægja. Talið er, að sú skilgreining sé alls ekki nægilega glögg, því að ekki komi fram, hverjir „aðstandendur“ séu eða hvernig fjárhæð skuli skipt milli þeirra, enda munu dæmi þess, að upp hafi komið ágreiningur um skiptingu dánarbóta.

Í 105. gr. laga um váttryggingarsamninga, nr. 20 1954, eru ákvæði um skilgreiningu á, hverjir séu réttihafar til líftryggingarfjár. Með hliðsjón af þessu ákvæði telja flm. réttara, að um erfingja sé að ræða.

Um 5. og 6. gr.

Skýra sig sjálfar.

Um 7. gr.

Í þessari grein eru skýr ákvæði þess efnis, að trygging þessi skuli boðin út í einu lagi fyrir alla sjómenn, sem undir lög þessi falla, að undangengnum undirbúningi framkvæmdanefndar.

Framkvæmdanefnd gerir samninga við tryggingafélag, og er henni einnig ætlað að taka upp einstök mál, ef nefndinni þykir hallað á hina tryggðu eða erfingja þeirra.

Ekki er talið rétt, að tryggingartímabil sé lengra en þrjú ár í senn. Þar sem hinir tryggðu taka ekki á sig neinar skuldbindingar, telja flm., að eðlilegt sé að líta á framkvæmdanefndina sem tryggingartaka.

Um 8. gr.

Lagt er til, að iðgjaldakostnaður skiptist að jöfnu og verði helmingur tekinn af útflutningsgjaldi, en hinn úr Atvinnuleysistryggingasjóði. Vátryggingariðgjöld fiskiskipanna eru nú greidd með hluta af útflutningsgjaldi. Á árinu 1970 nam útflutningsgjaldið samtals kr. 401 779 932.60 og skiptist þannig það ár:

Til trygginga fiskiskipa 80%	kr. 321 423 946.60
— Fiskveiðasjóðs 12.7%	— 51 026 051.00
— Fiskimálasjóðs 3.5%	— 14 062 298.00
— L. Í. Ú. 0.5%	— 2 008 900.00
— A. S. Í. 0.167%	— 669 633.00
— F. F. S. Í. 0.167%	— 669 633.00
— S. S. Í. 0.167%	— 669 633.00
— fiskirannsóknna 0.8%	— 3 214 239.00
— haf- og fiskirannsóknaskips 2.0%	— 8 035 599.00

Samtals kr. 401 779 932.60

Augljóst er, að á muni skorta tugi milljóna króna til að anna greiðslum vegna trygginga skipanna. Ef halda á sama skipulagi sem að framan greinir, verður að hækka útflutningsgjöldin riflega á næstunni.

Virðist eðlilegt, að nokkur hluti þessa fjár renni til frekari trygginga þeirra manna, sem á skipunum starfa, eða um það bil fimmtán milljónir kr. skv. frv. þessu.

Þá er og lagt til, að helmingur iðgjaldakostnaðar greiðist úr Atvinnuleysistryggingasjóði. Í þennan sjóð hefur mikið fé safnast á síðustu árum. Í hann greiða útgerðarmenn sem aðrir vinnuveitendur, ásamt velflestum sveitarfélögum.

Flest byggðarlög hér á landi eiga allt sitt undir því, að þaðan sé stunduð útgerð og fiskveiðar. Afli fiskimanna okkar er grundvöllur þessa atvinnuvegar, og svo mun verða framvegis.