

## Frumvarp til laga

um breytingu á siglingalögum, nr. 34 19. júní 1985, með síðari breytingum.

Flm.: Guðmundur Hallvarðsson, Gísli S. Einarsson, Guðjón Guðmundsson,  
Kristinn H. Gunnarsson, Kristján Pálsson.

### 1. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 220. gr. laganna:

a. Á eftir 3. mgr. kemur ný málsgrein, svohljóðandi:

Ef erlent skip skv. 2. og 3. mgr. er rekið eða gert út af íslenskum aðila eða er í ferð á hans vegum er honum heimilt að krefjast þess að sjópróf séu haldin vegna atvika sem tilgreind eru í 2. og 3. mgr., með sömu skilyrðum og þar greinir. Ef áhöfn eða hluti áhafnar eru jafnframt í íslensku stéttarfélagi er viðkomandi stéttarfélagi heimilt að krefjast þess að sjópróf verði haldin vegna sömu atvika.

b. Í stað orðanna „2. og 3. mgr.“ í 4. mgr. kemur: 2., 3. og 4. mgr.

### 2. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

### Greinargerð.

Síðari ár hefur mjög færst í vöxt að íslenskar skipaútgerðir noti í rekstri sínum skip sem skráð eru annars staðar en á Íslandi en manni þau eigi að síður með íslenskri áhöfn, alfarið eða að hluta til. Íslensk löggjöf hefur ekki náð að fylgja þessari þróun að öllu leyti og er í sumum tilfellum nauðsynlegt að laga löggjöfina að þessum veruleika. Má í því sambandi meðal annars benda á breytingu sem gerð var á lögum nr. 117/1993, um almannatryggingar, á haustþingi 1997 um að slysatryggja íslenska sjómenn sem starfa um borð í erlendum skipum sem gerð eru út af íslenskum aðilum.

Samkvæmt siglingalögum er einungis Siglingastofnun Íslands og rannsóknarnefnd sjóslysa heimilt að krefjast sjóprófs þegar um er að ræða erlend skip og skiptir þá engu þótt skipin séu rekin eða gerð út af íslenskum aðilum og mönnum með íslenskri áhöfn. Upp hafa komið tilvik þar sem slíkt hefur verið til boga og má í því sambandi nefna alvarlegt vinnuslys um borð í kaupskipi sem var í leigu hjá íslenskri útgerð en sigldi undir erlendum fána. Í því tilfelli var útgerðaraðilanum mjög umhugað um að haldin yrðu sjópróf til þess að fullnægjandi sönnun fengist um aðdraganda slyssins. Atvik voru þau að gámagripla slóst í íslenskan sjómann, sem var fulltrúi útgerðarinnar um borð í skipinu, þegar verið var að losa skipið í höfninni í Argentía á Nýfundnalandi, með þeim afleiðingum að hann hlaut beinbrot á hægri lærlegg og missti þrjá fingur hægri handar, auk annarra meiðsla. Íslenska útgerðin, leigutaki skipsins, óskaði eftir því að sjópróf yrðu haldin vegna þessa slyss en héraðsdómur Reykjavíkur hafnaði því með þeim rökum að útgerðarmanni skips væri ekki heimilt að óska sjóprófs þegar um væri að ræða erlend skip.

Mikilvægt er að tryggja bæði stéttarfélögum íslenskra sjómanna og útgerðaraðila skipsins rétt til þess að krefjast sjóprófs í slíkum tilfellum. Er slíkt til að auka réttaröryggi viðkomandi sjómanna og útgerðar þannig að tryggð verði fullnægjandi sönnun á tildrögum slysa og þannig megi með fyrirbyggjandi aðgerðum koma í veg fyrir frekari slys í framtíðinni.

Frumvarpið gerir ráð fyrir að útgerðaraðilum verði tryggður réttur til að krefjast sjóprófa vegna atvika sem verða um borð í skipum sem þeir hafa í sínum rekstri að uppfylltum skilyrðum 2. og 3. mgr. 220. gr. laganna. Auk þessa er íslenskum stéttarfélögum tryggður sami réttur, þó að því tilskildu að um sé að ræða skip sem rekin eru eða gerð út af íslenskum útgerðaraðilum.

Tekið skal fram að ákvæði frumvarpsins ber að túlka með þeim fyrirvara sem greinir í 1. gr. siglingalaga um að virða beri reglu þjóðaréttarins við slík sjópróf og við mat á því hvort þau verði haldin.

Útgerðaraðili í frumvarpinu tekur hvort tveggja til útgerðaraðila kaupskipa og fiskiskipa, hvort sem félög eða einstaklingar standa að slíkum rekstri.