

17. Frumvarp

til laga um slysatrygging sjómanna.

(Lagt fyrir Alþingi 1917).

1. gr.

Skylt skal að tryggja gegn slysum (sbr. 5. gr.) hjerlenda sjómenn, þá er hjer greinir:

1. farmenn og fiskimenn, er lögskráðir eru á islensk skip,
2. fiskimenn á vjelbátum og róðrabátum fjórrónum eða stærri, er stunda fiskveiðar minst eina vertíð á ári.

2. gr.

Um leið og lögskráning fer fram, skal skráningarstjóri gera sjerstaka skrá yfir skipverja þá, er 1. gr. nær til, hvort heldur þeir eru ráðnir hásetar, stýrimenn eða skipstjórar.

Þegar formaður á vjelbát eða róðrabát (sbr. 1. gr.) hefur ráðið háseta sína, skal hann jafnskjótt senda hreppstjóra eða bæjarfógeta, þar sem báturinn gengur, skrá yfir hásetana ásamt gjaldi því, er greiða ber eftir 3. gr., en hreppstjóri sendir skrána og gjaldið til sýslumanns sem skráningarstjóra. Skráningarstjóri skal senda skrá þessa og þá, sem nefnd er í fyrri málsgrein greinar þessarar, slysatryggingarstjórn þeirri, sem nefnd er í 8. gr. laga þessara.

3. gr.

Fyrir sjerhvern, sem trygður er samkvæmt lögum þessum, er skylt að greiða í slysatryggingarsjóð þann, er síðar getur um, iðgjald er nemur 70 auru fyrir hverja viku, sem hann er lögskráður fyrir eða ráðinn í skiprúm og reiknast iðgjaldið frá lögskráningardegi eða þeim degi, er hann kom í skiprúm. Annan helming iðgjaldsins greiði hinn trygði, en hinn helminginn greiði útgerðarmaður. Þó skulu útgerðarmenn róðrabáta og vjelbáta, sem eru minni en 8 lestir brúttó, aðeins greiða 10 auru vikugjald fyrir hvern háseta, en það sem á vantar fult iðgjald (25 auru á viku fyrir hvern) greiðist úr landssjóði. Útgerðarmaður skips, sem lögskráð er á, greiðir skráningarstjóra iðgjöldin, bæði sinn hluta og hluta skipverjanna; þann hluta iðgjaldanna, sem útgerðarmaður hefur galdið fyrir hönd skipverja, fær hann endurgreiddan af kaupum þeirra eða hlut. Gjald þetta greiðist þegar lögskráning fer fram og má taka það lögtaki. — Formaður vjelbáts eða róðrabáts greiðir iðgjöldin fyrir útgerðarmann og skipverja til hreppstjóra eða bæjarfógeta (sbr. 2. gr.) gegn endurgjaldi af afla bátsins eða hlutum hásetanna. Gjald þetta má og taka lögtaki. Skráningarstjóri skilar iðgjöldunum í slysatryggingarsjóð samkvæmt nánari fyrirmælum stjórnarráðsins. Honum ber 3% í innheimtulaun af skipum, sem lögskráð er á, og 6% af róðrar- og vjelbátum, og gengur helmingur hins síðarnefnda gjalds til hreppstjóra, þar sem hann hefur innheimtuna á hendi.

4. gr.

Þeir sem stunda fiskveiðar á róðrabátum, en eru ekki tryggingar-

skyldir samkvæmt lögnum, hafa rjett til þess að tryggja sig í slysaftryggingarsjóði á sama hátt sem tryggingarskyldir sjómenn, gegn 35 auru iðgjaldi á viku og greiðist þá einnig úr landssjóði 35 aurar á viku fyrir hvern þeirra.

5. gr.

Verði sjómaður fyrir slysi á skipi, á leið úr landi út í skip eða frá skipi í land, á því tímabili, er greitt hefur verið iðgjald fyrir samkv. 3. gr., skal úr slysaftryggingarsjóði greiða upphæðir þær, er hjer segir.

- a. Valdi slysið sivarandi ófærleik til vinnu, ber hinum slasaða 2000 kr. sje örorkan alger og að því skapi lægri upphæð sem örorkan er minni. Fyrir örorku minni en $\frac{1}{6}$ hluta af fullum vinnufærleik greiðast engar skaðabætur.
- b. Valdi slysið dauða innan eins árs frá því að slysið varð, ber að greiða eftirlátnum vandamönnum 1500 kr.

Rjett til skaðabótanna hafa eftirtaldir vandamenn í þeirri röð sem hjer segir:

1. Ekkja hins látna, hafi þau gifst áður en slysið varð og samvistum þeirra hafi þá eigi verið slitið.
2. Börn hins látna, skilgetin og óskilgetin, hafi á honum hvílt framfærslu- eða meðgjafarskylda gegn þeim.
3. Foreldrar hins látna hafi þau að nokkru eða öllu leyti verið á hans framfæri.

Hljóti ekkja skaðabæturnar skal að auki greiða 100 kr. fyrir hvert skilgetið barn innan 15 ára aldurs; ennfremur skal greiða óskilgetnum börnum innan sama aldurs 200 kr., er ekkja fær skaðabæturnar. Sje aðeins um eftirlátin börn að ræða ber hverju barni 100 kr. í viðbót; þó skal engin viðbótarupphæð greidd ef eitt barn fær skaðabæturnar.

Dregin skal frá skaðabótunum sú upphæð, er hinum slasaða hefur verið greidd samkvæmt a-lið.

Enginn skuldheimtumaður í dánarbúi eða þrotabúi hefur rjett til að k erða nokkuð af skaðabótum þeim, er greiddar eru samkvæmt þessum lögum.

6. gr.

Skaðabótakrafa skal svo fljótt sem auðið er sendast sýslumanni (bæjarfógeta) eða hreppstjóra áleiðis til sýslumanns, í síðasta lagi innan árs frá því slysið varð eða hlutaðeigandi vandamenn fengu vitneskju um það. Sýslumaður (bæjarfógeti) skal svo senda kröfuna hið fyrsta til stjórnar slysaftryggingarsjóðsins, ásamt nauðsynlegum upplýsingum.

7. gr.

Undir eins og stjórn slysaftryggingarsjóðsins hafa borist nægar upplýsingar um slysið, úrskurðar hún hvort greiða skuli skaðabætur fyrir það og ákveður upphæð skaðabótanna. Úrskurðir sjóðsstjórnarinnar eru fullnaðarúrskurðir.

8. gr.

Slysaftryggingasjóðnum skal stjórnað af 3 mönnum, er stjórnarráðið

skipar til 3 ára í senn. Stjórnarráðið hefur yfirumsjón með stjórn sjóðsins. Kostnaðurinn við stjórn sjóðsins greiðist úr landssjóði.

9. gr.

Landssjóður ábyrgist með alt að 15000 kr., að slysatryggingarsjóðurinn standi í skilum. Slysatryggingarsjóðurinn tekur við eignum og skuldbindingum vátyggingarsjóðs þess, er stofnaður var með lögum nr. 53, 30. júlí 1909. Að öðru leyti eru þau lög úr gildi numin.

10. gr.

Stjórnarráðið setur nánari reglur um framkvæmd laga þessara, að fengnum tillögum stjórnar slysatryggingarsjóðsins.

11. gr.

Brot gegn lögum þessum varða 5–100 kr. sektum, sem renna að hálfu í slysatryggingarsjóð og að hálfu í sveitarsjóð, þar sem brotið er framið. Með mál út af brotum þessum skal farið sem almenn lögreglumál.

12. gr.

Lög þessi öðlast gildi 1. júlí 1918.

Athugasemdir við frumvarp þetta.

Fyrsti vísir til slysatryggingar verkamanna hjer á landi voru lög nr. 40, 10. nóv. 1903 um lífsábyrgð fyrir sjómenn, er stunduðu fiskiveiðar á þilskipum (reglugerð 12. jan. 1904). Samkvæmt þeim lögum bar að greiða 100 kr. á ári í 4 ár, ef maður druknaði eða dó af slysförum á því tímabili, er hann greiddi vátryggingargjald fyrir. Rjett til dánarbótanna höfðu eftirlátnir vandamenn þ. e. ekkja, börn, foreldrar og systkini; ef um enga slíka vandamenn var að ræða, eignaðist vátryggingarsjóður upphæðina, nema öðruvísi væri ákveðið í lögumætri erfðaskrá. Iðgjöld sjómanna voru 15 aurar fyrir hverja viku á vetrarvertið og 10 aurar fyrir hverja viku á vorvertið, en útgerðarmanni bar að greiða helming á móts við gjald skipverja allra.

Lögum þessum var breytt með lögum nr. 53, 30. júlí 1909 um vátrygging sjómanna (reglugerð 29. jan. 1910). Breytingarnar voru aðallega í því fólgnar, að tryggingarskyldan var gerð miklu víðtækari og iðgjöldin hækkuð. Samkvæmt lögnum er skylt að vátryggja líf allra hjerlendra sjómanna, er lögskráðir eru á íslensk skip, hvort sem þeir stunda fiskiveiðar eða eru í förum meðfram ströndum landsins eða landa á milli, og enn fremur er skylt að vátryggja líf hjerlendra sjómanna, er stunda fiskiveiðar á vjelbátum og róðrabátum fjórrönnum eða stærri, minst eina vertið á ári. Iðgjöldin voru hækkuð þannig, að nú ber hverjum sjómanni að greiða 18 aura fyrir hverja viku, sem hann er lögskráður fyrir eða ráðinn í skiprúm, en útgerðarmaður skal greiða þriðjung á móts við gjald skipverja allra. Um upphæð dánarbótanna og hverjir rjett hafi til þeirra eru ákvæðin hin sömu sem í lögnum frá 1903.

Á þinginu 1911 kom fram þingmannafrumvarp (Sig. Sig. o. fl.)¹⁾ um breyt-

1) Alpt. 1911, A. þingskj. 108, 280, 301 og 547; umr. B. III, 1824–1844.

ing á lögunum frá 1909. Frumvarpið, sem gekk í þá átt að lækka iðgjöldin fyrir sjómenn á vjelbátum og róðrabátum, var felt.

Á aukþinginu 1912 komu fram tvö þingmannafrumvörp um váttrygging sjómanna. Annað þeirra var um breytingu á lögunum frá 1909 (flm. Sig. Sig. o. fl.)¹⁾ og var það að mestu leyti eins og frumvarpið, sem kom fram á þinginu 1911. Hitt var frumvarp til laga um líftrygging sjómanna (M. Ó.)²⁾. Samkvæmt því átti tryggingarskyldan að ná til allra þeirra hjer á landi, er sjó stunda um lengri eða skemmri tíma, hvort heldur á fiskiskipum, farmskipum, mannflutningaskipum eða róðrabátum og enn fremur áttu lögin að ná til ferjumanna. Dánarbæturnar voru ákveðnar 1000 kr., er greiðast skyldu með 200 kr. á ári í 5 ár. Áttu þær að greiðast ef líftrygður sjómaður druknaði í sjó eða vatni, og enn fremur ef hann ljetst af afleiðingum þess, að hann hafði komist í skipsreka, tekið út af skipi eða bát, eða fallið í sjó eða vatn. Um það hverjir rjett höfðu til dánarbótanna voru ákvæðin hin sömu sem í lögunum frá 1909. Öllum þeim, er undir lögin fjellu, bar að láta innrita sig sem sjómenn í janúarmánuði ár hvert, og iðgjaldið, sem ákveðið var 10 kr. fyrir hvern, átti að greiðast við innritun.

Báðum þessum frumvörpum var vísað til sömu nefndar. Vegna þess hve frumvörpin voru sundurleit og lítið undirbúin, sá nefndin sjer ekki fært að koma fram með tillögur um sjálf frumvörpin, heldur lagði hún til að samþykkt yrði þingsályktunartillaga í málinu. Tillagan var um að skora á stjórnina að leggja fyrir næsta reglulegt Alþingi frumvarp til laga um líftrygging sjómanna og voru nánar tekin fram ýms atriði, er ætlast var til að stjórnin tæki sjerstaklega til athugunar, meðal annars hvort eigi væri unt að taka upp í slíka löggjöf slysaábyrgð. Þingsályktunartillaga nefndarinnar var samþykkt³⁾.

Á þinginu 1913 var aftur flutt sama frumvarp um líftrygging sjómanna (M. Ó. o. fl.)⁴⁾ sem árið áður, þó með nokkrum breytingum. Ferjumenn voru nú ekki tryggingarskyldir eftir frumvarpinu og dánarbæturnar voru lækkaðar úr 1000 kr. niður í 800 kr., er greiðast skyldu með 200 kr. á ári í 4 ár. Iðgjöldin voru ákveðin þannig: Fyrir tímabilið $\frac{1}{3}$ — $\frac{30}{4}$ 5 kr., $\frac{1}{5}$ — $\frac{30}{8}$ 3 kr.; $\frac{1}{8}$ — $\frac{31}{12}$ 4 kr. og ef greitt var fyrir alt árið í einu þá 10 kr. Frumvarpið varð ekki útrætt.

Á þinginu 1914 kom enn fram sama frumvarpið (M. Ó. o. fl.), en var nú að mestu í sömu mynd sem það fyrst kom fram (1912)⁵⁾. Frumvarpið varð ekki heldur útrætt á þessu þingi.

Loks var á þinginu 1915 samþykkt þingsályktunartillaga (S. B.)⁶⁾, þar sem meðal annars, var skorað á stjórnina að rannsaka möguleika á því að koma á innlendum slysatryggingum.

Það er ofur eðlilegt að hingað til hefur nær eingöngu verið hugsað um slysatrygging sjómanna. Slyshættan er svo margfalt meiri meðal þeirra heldur en nokkurrar annarar stjettar, að þar kemst enginn samjöfnuður að. Stjórnin

1) Alpt. 1912, A. þingsk. 53, umr. B. III, 466—474.

2) Alpt. 1912, A. þingsk. 85, umr. B. III, 557—561.

3) Alpt. 1912, A. þingsk. 261 og 317, umr. B. III, 849—850.

4) Alpt. 1913, A. þingsk. 103, umr. C. 357—363.

5) Alpt. 1914, A. þingsk. 21, umr. B. III, 1027—1035.

6) Alpt. 1915, A. þingsk. 1007 og 1011, umr. B. III, 1890—1891.

álitur því sjálfsagt, að fyrst og fremst sje gerð tilraun til þess að fullkomna einmitt slysatryggingu sjómanna. Auðvitað á markið að vera að koma hið bráðasta á slysatryggingu fyrir verkamenn alment, helst alla sem eru í annara þjónustu, án tillits til þess hve slysaþættan er mikil. Slysa er jafn þungbært þeim, er fyrir því verður, þótt yfirleitt sje lítið um slysa innan atvinnugreinarinnar, og iðgjöldin verða auðvitað því lægri fyrir hverja grein, sem slysaþættan er minni.

Lögin frá 1909, eins og frumlögin frá 1903, tryggja sjómenn að eins gegn þeim slysum, er valda dauða, en samkvæmt frumvarpi því, er hjer liggur fyrir, nær tryggingin einnig til þeirra slysa, er valda sívarandi ófærleik til vinnu, þó eigi þeirra, er valda minni rýrnun en $\frac{1}{5}$ hluta af fullum vinnufærleik. Dánarþæturnar eru hækkaðar úr 400 kr. upp í 1500 kr. auk viðbótagreiðslu til barna. Öryrkjapþæturnar eru ákveðnar 2000 kr. ef slysið veldur algerðum ófærleik til vinnu, en að því skapi lægri sem rýrnun vinnufærleiks er minni. Æskilegast hefði verið að taka upp í trygginguna á einn eða annan hátt dagpeninga og læknishjálp, en stjórnin hefur ekki sjeð sjer fært að gera það. Slysatryggingar eru yfirleitt mjög erfiðar viðfangs og því erfiðari verða þær hjer þar sem engar skýrslur eru til um atvinnuslysa hjer á landi og reynsla eigi önnur en sú, er fengist hefur við vátrygging sjómanna. Þetta frumvarp er því að eins tilraun til viðtækari slysatryggingar og álitur stjórnin heppilegast að hafa trygginguna ekki margbrotnari en svo, að hægt sje að nota fyrirkomulag það, sem nú er á framkvæmd vátryggingar sjómanna. Væri tryggingin látin ná til dagpeninga og læknishjálpar, yrði eigi hjá því komist að gerbreyta fyrirkomulaginu, t. d. yrði að hafa sjerstaka umboðsmenn á öllum aðalútgerðarstöðum. Aðstaðan væri betri ef hjer væri öflug og útbreidd sjúkratrygging; gæti þá á ýmsan hátt verið samvinna milli hennar og slysatryggingarinnar. Eitt af frumvörpum þeim, er stjórnin leggur fyrir þingið, er um breytingu á lögum um sjúkrasamlög. Nái það samþykki þingsins, eru miklar líkur til þess, að sjúkrasamlögum fjölgi bráðlega, og gæti þá slysatryggingin haft not af þeim er um væri að ræða greiðslu á dagpeningum og læknishjálp.

Eins og fyr er getið, er frumvarp þetta að eins tilraun til fullkomnari slysatryggingar. Áður en lengra er gengið á slysatryggingarbrautinni, virðist bráð nauðsyn á því, að alþýðutryggingar í heild sinni sjeu teknar til ítarlegrar athugunar. Þá fyrst má búast við því, að tryggingunum verði komið svo fyrir, að það sje til verulegrar frambúðar.

Hjer á eftir fana athugasemdir um einstakar greinar frumvarpsins.

Um 1. gr.

Ákvæði greinarinnar eru hin sömu sem í 1. gr. laga nr. 53, 30. júlí 1909 um vátrygging fyrir sjómenn, að eins orðalaginu er breytt. Fiskimenn á róðrarbátum fjórrónum eða stærri eru því að eins tryggingarskyldir, að fiskveiðarnar sjeu stundaðar minst eina vertíð á ári. Þetta ákvæði hefur þótt óheppilegt, aðallega vegna þess að þeir sem sjó stunda skemur en eina vertíð, komast eigi undir trygginguna. Nú er þessum mönnum, samkv. 4. gr. frumv., gefinn kostur á frjálsri tryggingu með sömu kjörum, og hefur stjórninni því eigi fundist ástæða vera til að breyta ákvæðinu.

Um 2. gr.

Greinin er samhljóða 2. gr. váttryggingarlaga frá 1909.

Um 3. gr.

Váttrygging sjómanna nær að eins til drukknana og annara slysa, er valda dauða. Reynsla váttryggingarsjóðsins kemur því að eins að haldi til þess að ákveða þann hluta iðgjaldsins, sem ætlaður er fyrir dánarbótunum. Við reynslu váttryggingarsjóðsins er enn fremur það að athuga að fiskiflotinn er nú að gerbreystast. Pilskipin (kúttararnir) eru að heita má horfin, en í stað þeirra komnir stórir vjelbátar og vjelskip; enn fremur mun vjelbátarflotinn sjálfur vera að breytast þannig, að smávjelbátum fækkar, en viðbótin öll er stærri vjelbátar en áður tíðkuðust. Reynsla sjóðsins er því að miklu leyti um alt annan skipastól, en búast má við, að hjer verði á næstu árum. Það er ekki unt að segja hver áhrif þessi breyting muni hafa á slysa fjöldann. Þó eru, ef til vill, líkur til þess, að drukknunum fækki nokkuð, en aftur fjölgi þeim slysum er valda meiðslum og þar af leiðandi ófærleik til vinnu. Þrátt fyrir þetta er eigi annað úrræði, en að byggja á reynslu sjóðsins, það sem hún nær.

Það verður ekki tekið tillit til árána 1915 og 1916, enda er talsvert af skaðabótakröfum fyrir slys, er orðið hafa þessi tvö ár, enn ókomið til sjóðsstjórnarinnar. Hjer er því að eins bygt á reynslu sjóðsins árin 1910—1914. Á því tímabili var tala slysa, er greiddar voru váttryggingarupphæðir fyrir:

	Tala slysa		Tala slysa
1910	53	1913	26
1911	25	1914	44
1912	70	1910--14	218

Alls hafa á öll árin komið 218 slys. Iðgjöldin mega þó ekki miðast við þessa slysatölu, þar eð hjer kemur tilgreina, að samkvæmt frumvarpinu hafa færri rjett til skaðabóta, en eftir gildandi lögum. Tölur þær, er hjer fara á eftir sýna skifingur slysa árin 1910—14, eftir því hverjir fengu váttryggingarupphæðirnar:

Ekkjur	87
Börn	11
Foreldrar	97
Systkini	15
Erfingjar	8

Alls 218

Systkini hafa ekki skaðabótarjett eftir frumvarpinu og falla því 15 slys algert burtu. Fyrir 8 slys hafa skaðabæturnar verið greiddar erfingjum og er lítill vafi á því, að fyrir ekkert þessara slysa hefðu skaðabætur verið greiddar samkvæmt frumvarpinu. Enn fremur er takmarkaður skaðabótarjettur barna og foreldra. Það er því ekki ógæfilega áætlað, að takmörkun skaðabótarjettarins hafi alls í för með sjer 15% lækkun á tölu slysa, þ. e. að árin 1910—14 hefðu, samkvæmt ákvæðum frumvarpsins, alls 33 af þessum 218 slysum fallið burtu og skaðabætur því að eins verið greiddar fyrir 185 slys.

Samkvæmt frumvarpinu eru dánarbæturnar 1500 kr. og auk þess viðbót-

argreiðslur til barna. Ef gert er ráð fyrir að ekkjur þær, er hljóta skaðabætur, eigi að meðaltali 3 börn innan 15 ára, hefði sú viðbótargreiðsla numið alls á tímabilinu 26100 kr. ($87 \times 3 \times 100$). Börn hafa hlotið skaðabætur fyrir 11 slys árin 1910—14. Eftir frumvarpinu hafa börn því að eins skaðabótartjett, að á hinum látna hafi hvílt framfærslu- eða meðgjafarskylda gegn þeim. Það er því riflega áætlað, að einnig eftir frumvarpinu hefðu skaðabætur verið greiddar fyrir öll slysin og að þær hefðu, að meðaltali skiftst milli 2 barna. Viðbótargreiðslur til þessara barna hefðu þá alls numið á tímabilinu (1910—14) 2200 kr. ($11 \times 2 \times 100$). Sjerskaðabætur til óskilgetinna barna, þegar ekkja fær aðalskaðabæturnar, geta aldrei numið nema lítilræði. Til þess að þær sjeu þó teknar til greina í kostnaðaráætluninni, er gert ráð fyrir að sjerskaðabætur þessar hefðu numið árin 1910—14 2200 kr. Kostnaðurinn við allar viðbóta- og aukagreiðslur til barna mundi þá hafa numið samtals á tímabilinu 1910—14 $26100 + 2200 + 2200 = 30500$ kr. eða 165 kr. að meðaltali á hvert slys ($30500 : 185$).

Iðgjöldin í váttryggingarsjóð hafa árin 1910—14 numið:

1910	24573. ⁷⁶ kr.	1913	27408. ⁹⁸ kr.
1911	25683. ⁷¹ —	1914	25665. ²³ —
1912	28225. ¹² —	1910—14	131520. ³⁰ —

Iðgjöldin hefðu því hrokkið til þess að greiða 710 kr. fyrir hvert slys ($131520 : 185$). Vikugjaldið er nú 24 aurar, en eftir frumvarpinu er vikugjaldið alls 70 aur. og eru þar af ætlaðir 60 aurar til þess að standast kostnað við dánarbæturnar. Ætti þá sá hluti iðgjaldanna að hrökkva til þess að greiða dánarbætur $710 \times 2.5 = 1775$ kr. fyrir hvert slys, en eftir frumvarpinu eru dánarbæturnar 1500 kr. og viðbótar- og aukagreiðslur til barna er áætlað að nemi 165 kr. að meðaltali á hvert slys, og meðaltal allra dánarbóta yrði þannig 1665 kr. Samkvæmt reynslu váttryggingarsjóðsins á því 60 aur. vikugjald að vera nægilega hátt, einkum er tekið er tillit til þess, að kostnaðurinn við viðbótar- og aukagreiðslur til barna er riflega áætlaður.

Þá er eftir sá hluti iðgjaldsins, sem ætlaður er fyrir kostnaði við slys, er valda örorku. Skýrslur eru hjer engar til um þessháttar slys og verður því eingöngu að fara eftir erlendri reynslu, og liggur þá næst að leita til Noregs. Þar er sjómannatryggingin tvískift, farmannatrygging og fiskimannatrygging, en samkvæmt frumvarpinu er tryggingin óskift og nær til allra sjómanna. Þar sem hjer á landi er, enn sem komið er, lítið um aðra sjómenn en fiskimenn, verður tryggingin nær eingöngu fiskimannatrygging og er því norska fiskimannatryggingin vafalaust besti grundvöllurinn að byggja á. Tryggingin er stofnuð með lögum $\frac{2}{8}$ 1908 og tók til starfa 1. jan. 1909. Dánarbæturnar voru í byrjun 800 kr. og skaðabætur fyrir algerða örorku sömuleiðis 800 kr.; engar skaðabætur voru greiddar ef örorkan var minni en 20%. Bæði dánarbætur og öryrkjabætur voru með l. $\frac{18}{8}$ 1911 hækkaðar upp í 1000 kr. og gekk breytingin í gildi 1. jan. 1912. Skilyrðin fyrir skaðabótartjetti eftir frumvarpinu og eftir norsku lögnum eru það svipuð, að þeirra vegna má vel byggja á reynslu norsku fiskimannatryggingarinnar. Samkvæmt skýrslum Ríkistryggingarstofnunarinnar hafa greiddar skaðabætur skift þannig árin 1909—14¹⁾.

1) Í skýrslum Ríkistryggingarst. er haldið sjer upphæðum, er lagðar hafa verið fyrir eða úrskurðaðar til bráðabirgða, en hjer hefur þessum upphæðum verið skift milli dánarbóta og öryrkjabóta, eftir því hverjum flokknum þær tilheyrðu.

	Dánarbætur kr.	Öryrkjabætur kr.
1909	139200	15653
1910	154000	14067
1911	127600	14928
1912	133600	16040
1913	182400	18540
1914	148800	13343
1909—14	885600	92571

Arin 1909—14 hefur samtals verið greitt í dánarbætur 885600 kr., en í öryrkjabætur 92571 kr. og hafa því öryrkjabæturnar numið 10.5% af upphæð þeirri, er gengið hefur til dánarbóta. Eftir norsku tryggingarlögunum hafa skaðabæturnar fyrir algerða örorku verið jafnháar dánarbótunum (sbr. að framan), en eftir frumvarpinu eru skaðabæturnar fyrir algerða örorku 2000 kr. og dánarbæturnar 1500 kr. + 165 kr. (áætlað fyrir viðbótar- og aukagreiðslum til barna). Hámark öryrkjabóta er því samkvæmt frumvarpinu 20% hærra en dánarbætur. Til þess að fiskimannatryggingin norska sje, að þessu leyti, sambærileg við frumvarpið, verður að hækka upphæð þá er gengið hefur til öryrkjabóta um 20% og verða þá öryrkjabæturnar í heild sinni 12.5% af upphæð þeirri, er gengið hefur til dánarbóta.

Samkvæmt því, er fyr hefur verið sagt, verður 60 aura vikugjald að teljast nógu hátt til þess að standast kostnað við dánarbætur og ætti þá 7.5 aur. vikugjald (þ. e. 12.5% af 60 aur.) að vera nægilegt til þess að standast kostnað við öryrkjabæturnar. Þessi áætlun er auðvitað því að eins rjett, að hjer á landi verði svipað hlutfall milli dauðaslysa og örorkuslysa, eins og verið hefur í Noregi. Dauðaslys (aðallega druknanir) eru hjer miklu tíðari en í Noregi og er þannig gert ráð fyrir að örorkuslysin sjeu að sama skapi tíðari hjer; nokkur líkindi eru fyrir því að reynslan verði oss hagstæðari, að því er örorkuslysin snertir, og iðgjaldið reynist því fyllilega nógu hátt.

67.5 aur. iðgjald á viku ætti því, samkvæmt framansögðu, að vera nægilega hátt, en í frumvarpinu hefir iðgjaldið þó verið ákveðið lítið eitt hærra, 70 aur. á viku. Vonandi reynast iðgjöldinn rifleg, en í byrjun er full ástæða til þess að fara varlega, einkum þar sem, að nokkru leyti, er bygt á erlendri reynslu.

Samkvæmt lögunum um váttrygging sjómanna skiftast iðgjöldin þannig, að útgerðarmenn greiða $\frac{1}{4}$ en sjómenn $\frac{3}{4}$ hluta iðgjaldanna. Eftir frumvarpinu skiftast iðgjöldin jafnt milli útgerðarmanna og sjómanna, og er það sama skifting sem var í lögum um liftrygging sjómanna frá 1903.

Þessi skifting iðgjaldana er þó ekki látin ná til útgerðarmanna róðrabáta og smábáta. Flestir þessara manna eru svo efna- og tekju litlir, að þeim er um megn að greiða helming iðgjaldanna móts við háseta alla og oft mun jafnvel um engan sjerstakan útgerðarmann að ræða, heldur eru hásetarnir í samlagi um bátinn og lendir þá alt iðgjaldið á þeim. Til þess að ljetta undir með þessum mönnum er það ákvæði frumvarpsins, að útgerðarmenn róðrabáta og vjelbáta, sem eru minni en 8 lestir brúttó, skulu aðeins greiða 10 aur. vikugjald fyrir hvern háseta, en það sem á vantar fult iðgjald (25 aur. á viku fyrir hvern) greiðist úr landssjóði. Rjettast hefði verið, að þeir einir útgerðarmenn yrðu læk-

unarinnar aðnjótandi, er hefðu minni tekjur en tiltekið hámark. Hjer yrði þannig lagað ákvæði óframkvæmilegt vegna þess hve erfitt er að fá rjettar skýrslur um tekjur manna. Því hefur sá kosturinn verið tekin að láta ákvæðið ná til allra útgerðarmanna róðrabáta og ennfremur til útgerðarmanna vjelbáta minni en 8 lestir brúttó. Meðal þessara útgerðarmanna eru að sjálfsgöðu margir sem ástæðulaust er að ljetta undir með, en þó verður varla fundin önnur heppilegri leið. Ákvæðið hefur líka þann kost, að það er auðvelt í framkvæmdum.

Tillag landssjóðs samkvæmt þessari grein og tillagið til frjálsu tryggingarinnar (samkv. 4. gr.) má gera ráð fyrir að nemi 8—10 þús. kr. árlega, verði tryggingarrjetturinn samkvæmt 4. gr. alment notaður.

Vegna aukinnar fyrirhafnar, einkum við upplýsingar viðvikjandi slysum, hafa innheimtunarlaunin verið hækkuð uppi 3^o/_o og 6^o/_o (eru samkv. váttryggingarl. 2^o/_o og 4^o/_o).

Um 4. gr.

Hjer er þeim fiskimönnum á róðrabátum, sem ekki eru tryggingarskyldir samkvæmt frumvarpinu, gefinn kostur á því að tryggja sig gegn slysum á sama hátt sem tryggingarskyldir sjómenn. Rjett til slysatryggingar, samkvæmt þessari grein, hafa því fiskimenn á róðrabátum fjórrónum eða stærri, sem ekki stunda fiskiveiðar fulla vertíð á ári og ennfremur fiskimenn á róðrabátum, sem eru minni en fjórrónir bátar. Ætlast er til að landssjóður greiði helming iðgjaldsins fyrir þessa menn. (Sjá ennfremur athugas. um 3. gr.).

Um 5. gr.

Í þessari grein er tekið fram hver slys falli undir trygginguna og hverjar skaðabætur skuli greiddar. Að framan hefur þegar verið skýrt frá hverjar breytingar hjer er um að ræða og vísast því til þess.

Skaðabótarjettinum er allmikið breytt frá því sem er, samkvæmt lögum um váttrygging fyrir sjómenn. Nú hafa ekkjur, börn, foreldrar og systkini skilyrðislausan skaðabótarjett, og sje um enga slíka vandamenn að ræða, má í lögmati erfðaskrá ákveða hverjum skuli greiða dánarbæturnar. Þar sem hjer er um tryggingu gegn atvinnuslysum að ræða og vinnuveitendum (útgerðarmönnum) er gert að skyldu að greiða helming iðgjaldsins, er það gegn tilgangi tryggingarinnar, að aðrir fái skaðabætur en þeir, er mist hafa framfæranda af völdum slyssins. Samkvæmt frumvarpinu hafa rjett til skaðabóta ekkjur, börn og foreldrar. Börn hafa þó því aðeins skaðabótarjett, að á hinum látna hafi hvilt framfærslu- eða meðgjafarskylda gegn þeim, og rjettur foreldra er bundinn því skilyrði, að þau hafi verið að nokkru eða öllu leyti á hans framfæri. Þegar reynsla er fengin fyrir því hvernig tryggingin ber sig, má rýmka skaðabótarjettinn þannig, að hann nái einnig til systkina og annara er kunna að hafa verið á framfæri hins látna.

Skaðabótaupphæðirnar, bæði dánarbætur og öryrkjabætur, eru fjærri því að vera eins háar og æskilegt væri, en þar varð iðgjaldið að sjálfsgöðu að ráða og hefur stjórnin ekki sjeð sjer fært að hafa það hærra. Viðbótargreiðslunar bæta nokkuð úr, að því er dánarbæturnar snertir. Fáí ekkja dánarbæturnar greiðist henni að auki 100 kr. fyrir hvert barn innan 15 ára og á þann hátt verða dánarbæturnar því hærri sem þörfin er meiri fyrir þær. Af sömu ástæðum eru viðbótargreiðslunar í þeim tilfellum að börn fá dánarbæturnar. Því fleiri sem börnin

eru, því minni upphæð fær hvert barn fyrir sig, en viðbótagreiðslurnar bæta nokkuð úr þessari rýrnun dánarbótanna.

Um 6. gr.

Í lögum um váttrygging fyrir sjómenn er ekkert ákvæði um að skaðabótakröfur skuli komnar innan tiltekins tíma. Reyndin hefur orðið sú að tilkynningar um slys koma mjög seint til sjóðsstjórnarinnar og meðfram þess vegna, varð eigi bygt á reynslu váttryggingarsjóðsins fyrir árin 1915 og 1916. Tölurnar hjer á eftir sýna hvernig þessu hefur verið varið árin 1910—14. Slysunum er hjer skift eftir því, hve langur tími hefur liðið frá því slysið varð, þangað til það var tekið fyrir á fundi sjóðsstjórnarinnar:

Vikur.	Tala slysa.
0— 13	55
14— 26	88
27— 39	31
40— 52	19
53— 78	15
79—104	7
105 og þar yfir	3
	<hr/> 218

Um rúml. $\frac{1}{10}$ hluta slyssanna bærust tilkynningarnar sjóðsstjórninni fyrst ári eða meir eftir að slysið varð. Í einu tilfelli hefur liðið $3\frac{1}{2}$ ár frá því slysið varð þangað til stjórn sjóðsins fjekk tilkynningu um það. Að vísu má búast við að fljótar komi skaðabótakröfur fyrir þau slys, er frumvarpið nær til, þar er fullorðin börn og systkini hafa eigi skaðabótarjett samkvæmt frumvarpinu, en frá þeim munu einmitt þær skaðabótakröfur, er síðast hafa komið. Ástæðan er auðvitað sú, að í flestum tilfellum hefur þeim fyrst seint og síðar meir komið til hugar að þau hefðu rjett til skaðabóta. Samkvæmt ákvæði frumvarpsins skal skaðabótakrafan sendast sýslumanni eða hreppstjóra í síðasta lagi innan árs, frá því slysið varð eða hlutaðeigandi vandamenn fengu vitneskju um það. Tíma takmark er nauðsynlegt meðfram til þess, að eigi þurfi að biða í mörg ár eftir því, að hægt sje að fá vitneskju um hag tryggingarinnar.

Um 7. gr.

Ekkert sjerstakt að athuga.

Um 8. gr.

Í stjórn váttryggingarsjóðsins skipar stjórnarráðið aðeins einn mann; hina tvo kjósa útgerðarmenn og hásetar. En samkvæmt frumvarpinu skipar stjórnarráðið alla 3 stjórnendur slysatryggingarsjóðsins. Vegna örorku tryggingarinnar er það mikið undir stjórn sjóðsins komið hvort iðgjöldin reynast nægilega há. Örorku tryggingin er bygd á norskri reynslu og kostnaðaráætlunin miðast því við það, að slysin verði úrskurðuð á svipaðan hátt og venja er í norskum fiskimannatryggingunni. Þar eð landssjóður ábyrgist að tryggingin standi í skilum og auk þess greiðir nokkuð af iðgjöldunum, virðist rjettmætt að stjórnarráðið velji stjórn sjóðsins. Einkum í byrjun, meðan venja er að komast á um það, hvernig slysin skuli úrskurðuð, er mikið undir því komið hvernig stjórnin er skipuð.

Um 9.—11. gr.

Ákvæði þessarar greinar eru hin sömu sem í 7.—10. gr laga um váttrygging sjómanna.

Um 12. gr.

Til þess að nægur tími sje til undirbúnings á framkvæmd laganna er ætlast til að þau öðlist eigi gildi fyr en 1. júlí n. á.