

Nd.

100. Frumvarp

til laga um slysatryggingar.

Flutningsmaður: Jón Baldvinsson.

1. gr.

Skylt er að tryggja gegn slysum samkvæmt ákvæðum þessara laga:

1. Sjómenn, þá er hjer greinir:
 - a. Farmenn og fiskimenn, er lögskráðir eru á íslensk skip.
 - b. Fiskimenn á vjelbátum og róðrabátum fjórrónum eða stærri, er stunda fiskiveiðar 1 mánuð á ári eða lengur.
2. Verkamenn og starfsmenn, sem vinna fyrir kaup í þeim atvinnugreinum, sem hjer eru taldar:
 - a. Ferming og afferming skipa og báta, svo og vöruhúsvinna og vöruflutningar í sambandi þar við.
 - b. Vinna í verksmiðjum og verkstæðum, þar með talið gas- og rafmagnsframleiðsla, námugróftur, enn fremur fiskverkun, ísvinna og vinna við rafleiðslur, þar sem notaðar eru aflvjarlar að staðaldri eða 5 manns eða fleiri vinna.
 - c. Húsabyggingar, bæði smiði nýrra húsa og viðbætur og breytingar á eldri húsum.
 - d. Vegavinna, brúagerð, hafnagerð, vitabyggingar, símalagningar og símaviðgerðir, vinna við vatnsleiðslur og gasleiðslur. Enn fremur skulu tryggðir hafnsögumenn, sótarar og slökkvilið, sem ráðið er af því opinbera.

Skilyrðið fyrir tryggingarskyldu þeirra, sem nefndir eru í 2. tölul., er, að starfið sje rekið annaðhvort fyrir reikning ríkis eða sveitarfjelags, eða þá einstaklings eða fjelags, sem hefir það að atvinnu. Þó fellur þar undir smiði nýrra húsa og verulegar breytingar á eldri húsum, þótt það sje framkvæmt fyrir reikning manna, sem ekki hafa húsasmiði að atvinnu.

Tryggingin samkvæmt 2. tölul. nær ekki til skrifstofufólks, nema það taki einnig beinan þátt í verklegum störfum fyrirtækisins.

Tryggingarskyldan hvilir á atvinnurekendum, svo og ríki eða sveitarfjelögum, er starfið er rekið fyrir þeirra reikning.

Ef ágreiningur verður um, hvort fyrirtæki sje tryggingarskyllt, hver skuli skoðast sem atvinnurekandi eða hverjir falli undir trygginguna, skal Slysatryggingin skera úr því, en skjóta má þeim úrskurði til dómstólanna.

2. gr.

Trygginguna samkv. 1. gr. annast stofnun, sem nefnist »Slysatrygging ríkisins«. Er henni stjórnað af 3 mönnum, er stjórnarráðið skipar til 3 ára í senn. Hefir stjórnarráðið yfirumsjón með stjórn Slysatryggingarinnar, og greiðist kostnaðurinn við hana úr ríkissjóði.

3. gr.

Slysatryggingin veitir bætur samkvæmt eftirfarandi reglum, þegar trygður maður slasast eða deyr af slysi við þann atvinnurekstur, sem hann er trygður í.

Sjómenn eru trygðir fyrir slysum á sjó á vátryggingartímabilinu eða þegar þeir eru á landi, annaðhvort í þarfir útgerðarinnar eða fyrir sjálfa sig, í erindum, sem leiðir af starfi þeirra sem sjómanna.

4. gr.

Valdi slysið meiðslum, skal Slysatryggingin greiða þær bætur, sem hjer segir:

- a. Ef meiðslin valda sjúkleika lengur en 4 vikur, þá skal greiða þeim, er fyrir slysinu varð, dagpeninga eftir þann tíma og þangað til hann verður aftur vinnufær eða úrskurður er feldur um varanlega örorku eða maðurinn deyr, þó aldrei lengur en í 6 mánuði. Dagpeningar eru 5 kr. á dag, þó mega þeir aldrei fara fram úr $\frac{3}{4}$ af venjulegu dagkaupi eða tekjum mannins við þá atvinnu, er hann hafði þegar slysið varð.
- b. Ef slysið hefir valdið varanlegri örorku, greiðast örorkubætur þeim, sem fyrir því varð. Fullar örorkubætur eru 4000 kr., og greiðast þær, ef sá, sem fyrir slysinu varð, er að læknis dómi algerlega ófær til nokkurrar vinnu þaðan í frá, en örorkubæturnar eru að því skapi lægri, sem minna skortir á, að hann sje til fulls vinnufær, og engar, ef minna skortir en að $\frac{1}{6}$ hluta.

5. gr.

Valdi slysið dauða innan eins árs frá því, að það bar að höndum, ber að greiða eftirlátnum vandamönnum dánarbætur 2000 kr.

Rjett til dánarbótanna hafa vandamenn í þeirri röð, sem hjer segir:

1. Ekkja hins látna, hafi þau gíft áður en slysið varð og þau verið samvistum, þegar það vildi til, eða hafi konan notið framfærslueyris frá mannum. Hafi þau eigi verið samvistum og konan eigi notið framfærslueyris frá mannum, er það á valdi Slysatryggingarinnar að skera úr, hvort hún skuli fá bæturnar að öllu eða nokkru leyti eða alls ekki.

Ef gift kona deyr af slysi, fær ekillinn bæturnar eftir sömu reglum sem ekkja.

2. Börn hins látna, skilgetin eða óskilgetin, hafi þau verið á hans framfæri þegar slysið varð. Sama gildir og um fósturbörn.
3. Foreldrar hins látna. Enn fremur fósturforeldrar, ef þeir voru á hans framfæri eða hann hefir verið til heimilis hjá þeim, þegar slysið varð.
4. Systkini hins látna, þau er að nokkru eða öllu leyti hafa verið á framfæri hans.

Hljóti ekkja eða ekkjumaður dánarbæturnar, skal að auki greiða 200 kr. fyrir hvert skilgetið barn innan 15 ára aldurs; enn fremur skal greiða óskilgetnum börnum innan sama aldurs 400 kr., er ekkja fær dánarbæturnar,

ef barnið er ekki á framfæri ekkjunnar, en 200 kr., ef það er á framfæri hennar. Sje að eins um eftirlátin börn að ræða, ber hverju barni 200 kr. í viðbót. Þó skal engin viðbótarupphæð greidd, ef eitt barn fær dánarbæturnar.

Frá dánarbótum, sem greiddar skulu vandamönnum, skal draga þær örorkubætur, er greiddar hafa verið samkv. 4. gr. b.

6. gr.

Til þess að standast útgjöld Slysatryggingarinnar önnur en þau, sem nefnd eru í 2. gr., skulu atvinnurekendur í þeim atvinnugreinum, sem nefndar eru í 1. gr., svo og ríki og sveitarfélög, greiða iðgjöld fyrir alla þá, sem þeim er skylt að tryggja, og má ekki færa iðgjöldin þeim, sem tryggðir eru, til útgjalda.

Iðgjaldaupphæðina ber að miða við slyshættuna. Eftir slyshættunni skal skifta þeim atvinnufyrirtækjum, sem falla undir trygginguna, í flokka, og fyrir hvern flokk skal ákveðin sjerstök iðgjaldsupphæð fyrir hvern trygðan mann í þeim flokki, miðuð við timalengd (klukkustund, dag, viku, mánuð eða ár), og skal við ákvörðun iðgjaldanna hafa það fyrir augum, að þau samanlögð hrökkvi fyrir þeim bótum, sem Slysatryggingunni ber að greiða.

Um skiftinguna í áhættuflokka og iðgjaldagrundvöllinn fyrir hvern flokk skal ákveðið með reglugerð, er stjórnarráðið setur, og ber að endurskoða hana 5. hvert ár. Þó getur stjórnarráðið hvenær sem er, þegar ástæða þykir til, gert breytingu á skiftingunni í áhættuflokka og á iðgjöldunum, en slíkar breytingar koma þó ekki til framkvæmda fyr en með byrjun næsta almanaksárs á eftir.

Ef atvinnufyrirtæki nær yfir starfsemi, er fellur undir mismunandi áhættuflokka, reiknast iðgjöldin sjerstaklega fyrir hvern hluta fyrirtækisins eftir iðgjaldi þess áhættuflokks, sem það heyrir undir. Þó getur Slysatryggingin, ef erfitt er að halda þessum hlutum aðgreindum, ákveðið meðaliðgjald fyrir all fyrirtækið, byggt á iðgjöldum þeirra áhættuflokka, sem það fellur undir.

7. gr.

Iðgjöld sjómanna, sem tryggðir eru samkvæmt 1. gr. 1, reiknast eftir vikum, sem sjómaðurinn er lögskráður fyrir eða ráðinn í skiprúm, og telst frá lögskráningardegi eða þeim degi, er hann kom í skiprúm.

Um leið og lögskráningin fer fram skal skráningarstjóri gera sjerstaka skrá yfir tryggingarskylda skipverja, hverja stöðu sem þeir hafa á skipinu. Útgerðarmaður greiðir skráningarstjóra iðgjöldin um leið og lögskráning fer fram.

Þegar formaður á vjelbát eða róðrabát (sbr. 1. gr. 1) hefir ráðið skipverja sína, skal hann jafnskjótt senda hreppstjóra eða bæjarfógeta (í Reykjavík lögreglustjóra), þar sem báturinn gengur, skrá yfir skipverjana ásamt iðgjaldi því, er greiða ber, en hreppstjóri sendir skrána og gjaldið til sýslumanns.

Útgerðarmenn vjelbáta minni en 5 lestir greiða að eins $\frac{4}{5}$ og útgerðarmenn róðrabáta $\frac{7}{10}$ af iðgjaldi því, sem ákveðið er fyrir þá, en það, sem á vantar fult iðgjald, greiðist úr ríkissjóði.

Skráningarstjóri skal senda skrár þær, sem nefndar eru í 2. og 3. máls-

grein greinar þessarar, til Slysatryggingarinnar. Hann skal og standa skil á iðgjöldunum samkvæmt nánari fyriræmum stjórnnarráðsins.

8. gr.

Nú forfallast slysafrygður skipverji og gengur óafrygður maður í skip-rúm hans, skal þá skylt að afryggja þann skipverja, svo sem að framán greinir, meðan hann er í því skiprúmi, þó aldrei skemur en eina viku.

Útgerðarmaður eða skipstjóri tilkynnir tafarlaust skráningarstjóra eða hreppstjóra mannskiftin, og ábyrgist útgerðarmaður iðgjaldagreiðslu.

9. gr.

Sjerhver forráðamaður þesskonar atvinnufyrirtækis eða starfrækslu, sem nefnd er í 1. gr. 2., skal þegar lög þessi ganga í gildi, eða þegar fyrirtækið tekur til starfa, senda hreppstjóra eða bæjarfógeta (í Reykjavík lögreglustjóra) tvíritaða tilkynningu samkvæmt fyrirmynd, er Slysafryggingin gerir, með öllum þeim upplýsingum, sem nauðsynlegar eru til þess að ákveða iðgjaldagreiðslu þess. Sömuleiðis skal senda tilkynningu, ef fyrirtækið verður fyrir verulegum breytingum, er máli geta skift að því er afrygginguna snertir. Hreppstjóri sendir lögreglustjóra tilkynningar þessar, en lögreglustjórar gera samkvæmt þeim skrá um öll afryggingarskyld fyrirtæki, en annað eintak tilkynninganna senda þeir Slysafryggingunni. Verkamenn skoðast afrygðir frá þeim tíma, er lögin ganga í gildi eða fyrirtækið byrjar, hvort sem það hefir verið tilkynnt eða ekki.

Forráðamenn þeirra fyrirtækja og starfrækslna, er getur í 1. gr. 2., skulu skyldir að halda vinnuskrár í því formi, sem Slysafryggingin tekur gilt. Samrit af skráum þessum sendist hreppstjóra eða lögreglustjóra, og miðast iðgjöldin við þær, en lögreglustjóri sjer um innheimtu iðgjaldanna og stendur skil á þeim, eftir nánari fyriræmum stjórnnarráðsins. Lögreglustjóri getur, ef honum þykir ástæða til eða Slysafryggingin óskar þess, látið rannsaka vinnuskrár og bækur fyrirtækisins til þess að fullvissa sig um, hvað fyrirtækinu beri að greiða í iðgjöld.

10. gr.

Iðgjöld samkvæmt 7., 8. og 9. gr. má taka lögtaki.

Lögreglustjóra ber í innheimtulaun 3% af skipum, sem skráð er á, og 6% af róðrar- og vjelbátum, sem eru minni en 12 lestir. Af iðgjöldum samkvæmt 9. gr. greiðast 6% í innheimtulaun. Þar, sem hreppstjóri hefir innheimtuna á hendi, gengur helmingur innheimtulaunanna til hans.

11. gr.

Nú er vanrækt að greiða iðgjöld samkvæmt 7., 8. og 9. gr. fyrir afryggingarskylda menn, og skulu þeir þó jafnt fyrir það teljast slysafrygðir samkvæmt lögum þessum, en hlutaðeigandi atvinnurekandi skal skyldur að greiða Slysafryggingunni tvöföld iðgjöld þau, sem vangöldin eru, og sæti auk þess sektum.

12. gr.

Þegar slys ber að höndum, sem ætla má að greiða beri bætur fyrir samkvæmt lögum þessum, skal forráðamaður fyrirtækisins senda svo fljótt sem auðið er lögreglustjóra, eða hreppstjóra áleiðis til lögreglustjóra, tilkynningu um slysið í því formi, sem Slysatryggingin skipar fyrir um. Ef lögreglustjór álitur, að slysið veiti rjett til bóta frá Slysatryggingunni, sendir hann tilkynninguna áfram til Slysatryggingarinnar, ásamt öðrum nauðsynlegum upplýsingum. Getur lögreglustjóri, ef honum þykir ástæða til eða Slysatryggingin óska þess, haldið próf í málinu.

Ef sá, sem átti að tilkynna slysið, hefir vanrækt það, skal það eigvera því til fyrirstöðu, að hinn slasaði, eða eftirlátnir vandamenn hans, get gert kröfu til bóta, ef það er gert áður en ár er liðið frá því að slysið varð

13. gr.

Undir eins og Slysatryggingunni hafa borist nægar upplýsingar um slysið og annað, sem til greina kemur við ákvörðun bóta, úrskurðar hún hvort bætur skuli greiða samkvæmt lögum þessum og ákveður bæturnar. Eum meiddsl er að ræða, eru bæturnar fyrst ákveðnar til bráðabirgða (dagpeningar), þar til lækningu er lokið og maðurinn getur farið að stunda vinnu sína aftur, eða sjá má, hve mikið hann hefir mist af vinnuafli sínu. Eru þá örorkubætur ákveðnar.

14. gr.

Skaðabótakröfur samkvæmt lögum þessum er eigi leyfilegt að fram selja eða veðsetja, og enginn skuldheimtumaður í dánarbúi eða þrotabúi hefir rjett til að skerða neitt þær bætur, sem greiddar eru samkvæmt lögunum, nje leggja á þær löghald eða gera í þeim fjárnám eða lögtak.

15. gr.

Eigandi tryggingarskylds fyrirtækis má tryggja sjálfan sig, ef hann óskar þess, með verkamönnum sínum og með sömu skilmálum. Ennfremur getur hann krafist þess, að aðrir þeir, sem starfa við fyrirtækið, en eru eig tryggingarskyldir, sjeu látnir falla undir trygginguna.

16. gr.

Þeir, sem stunda fiskiveiðar á róðrabátum, en eru ekki tryggingarskyldir samkvæmt lögunum, hafa rjett til þess að tryggja sig í Slysatryggingunni á sama hátt sem tryggingarskyldir sjómenn, gegn hálfu iðgjaldi fyrir hverja viku, og greiðist þá hinn helmingurinn úr rikissjóði.

17. gr.

Þeir, sem stunda einhverja þá atvinnu, er nefnd er í 1. gr. 2., en ekk eru tryggingarskyldir, hafa rjett til að tryggja verkamenn sína og einnig sjálfa sig gegn slysum hjá Slysatryggingunni, með sömu kjörum sem tryggingarskyld

fyrirtæki sömu tegundar. Ef vafi er á, til hvaða áhættuflokks slíkt fyrirtæki skuli telja, sker Slysaftryggingin úr því.

18. gr.

Heimilt er atvinnurekendum að skipa 5 manna nefnd til þess að gæta hagsmuna sinna við skiftingu í áhættuflokka og ákvörðun iðgjalda. Í nefndinni eiga sæti: einn fulltrúi fyrir gufuskipaútgerð, sem Fjelag íslenskra botnvörpuskipaeigenda skipar, tveir fyrir mótorbáta- og róðrabátaútgerð, sem Fiskifjelag Íslands skipar, einn fyrir skipaafgreiðslu og hafnarvinnu, sem Verslunarráð Íslands skipar, og einn fyrir verksmiðjuíðnað, sem Íðnaðarmannafjelag Reykjavíkur skipar. Ef stofnaður verður almennur fjelagsskapur meðal atvinnurekenda í mótorbáta- og róðrabátaútgerð, skipaafgreiðslu og verksmiðjuíðnaði, fellur kosning fulltrúa þessara atvinnugreina undir hann. Nefnd þessi getur gert tillögur um skiftingu í áhættuflokka og um iðgjaldagreiðslu, og er skylt að leita álits hennar áður en ákvörðun er tekin um þau efni. Ennfremur hefir nefndin rjett til að velja einn mann til þess að fylgjast með stjórn og rekstri Slysaftryggingarinnar. Sama rjett hefir og Alþýðusamband Íslands. Báðir þessir menn hafa aðgang að öllum skjölum Slysaftryggingarinnar, og er stjórn hennar skylt að veita þeim allar upplýsingar, sem þeir óska, viðvikjandi framkvæmd tryggingarinnar, enda er þeim heimilt að mæta á stjórnarfundum.

19. gr.

Ríkissjóður ábyrgist, að Slysaftryggingin standi í skilum. Þær fjárhæðir, er ríkissjóður kynni að greiða samkvæmt þessu, skulu endurgoldnar ríkissjóði jafnskjótt sem Slysaftryggingin verður þess megnug.

20. gr.

Slysaftrygging ríkisins tekur við eignum og skuldbindingum Slysaftryggingarsjóðs sjómanna. Að öðru leyti eru lög nr. 32, 27. júní 1921, úr gildi numin.

21. gr.

Stjórnarráðið setur nánari reglur um framkvæmd laga þessara, að fengnum tillögum stjórnar Slysaftryggingarinnar og þeirra 2 fulltrúa, er um getur í 18. gr.

22. gr.

Brot gegn lögum þessum varða 50—1000 kr. sektum, sem renna til Slysaftryggingarinnar. Með mál út af brotum þessum skal farið sem almenn lögglumál.

23. gr.

Lög þessi öðlast gildi 1. janúar 1926.

Greinargerð.

Samkvæmt þingsályktun frá Alþingi 1924 skipaði atvinnumálaráðherra þriggja manna nefnd til þess að semja frumvarp til laga um almennar slysatryggingar. Í nefndina voru skipaðir Þorsteinn Þorsteinsson hagstofustjóri, formaður, Gunnar Egilson forstjóri og Hjeðinn Valdimarsson skrifstofustjóri.

Með brjefi 14. febrúar 1925 sendi nefndin atvinnu- og samgöngumálaráðuneytinu frumvarp það, sem hjer er borið fram, en atvinnumálaráðherra sendi allsherjarnefnd neðri deildar málið.

Allsherjarnefnd hefir ekki haft tók á að athuga málið til hlítar, og telur rjett, að frumvarpið komi sem fyrst fram, til þess að þingmenn geti athugað þetta merkilega mál.

Frumvarpi nefndarinnar fylgdi svolátandi greinargerð:

Á Alþingi 1924 var samþykkt þingsályktun um að skora á stjórnina að skipa 3 manna nefnd til þess að semja frumvarp til laga um almennar slysatryggingar. Samkvæmt því skipaði atvinnu- og samgöngumálaráðuneytið slíka nefnd 23. ágúst f. á., og er meðfylgjandi frumvarp árangurinn af starfi nefndarinnar.

Hjer á landi hefir hingað til aðeins verið skyldutrygging gegn slysum fyrir eina stjett manna, sjómennina. Þó að við þau störf sje að visu miklu hættara við slysum heldur en við nokkur önnur, þá hafa þó líka ýms önnur störf töluverða slyshættu í för með sjer, og þess vegna hafa oft komið fram óskir um að láta slysatrygginguna ná til fleiri starfsgreina. Af því er sprottin þingsályktun síðasta þings um að semja frumvarp um almennar slysatryggingar. Frumvarp það, sem hjer liggur fyrir, fullnægir því að því leyti, að það nær til flestra þeirra starfa, sem nokkra verulega slyshættu hafa í för með sjer. En nefndin hefir eigi treyst sjer til að leggja það til, að tryggingarnar yrðu að svo stöddu gerðar svo almennar, að þær yrðu lögboðnar fyrir alla verkamenn við hverskonar störf sem er. Er það eigi fyrir þá sök, að hún viðurkenni ekki, að slíkt væri fullkomlega rjettmætt. En það, sem fyrir nefndinni hefir vakað, er það, að gera trygginguna sem umsvifaminsta og ódýrasta í rekstri, en ef hún ætti að verða svo víðtæk, að hún næði til allra verkamanna við hverskonar störf sem er, þá mundi reksturinn, einkum viðvikjandi innheimtu iðgjaldanna, verða miklu erfiðari og dýrari, en vinningurinn hinsvegar minni, þar sem um störf með tiltölulega lítilli slyshættu væri að ræða. Virðist nefndinni heppilegast að ganga út frá þeirri tryggingu, sem fyrir er, og bæta við hana þeim atvinnugreinum, sem mest slyshætta er í. Þegar reynsla væri komin á um þær tryggingar, sem hjer er slungið upp á, þá gæti og verið auðveldara að færa trygginguna út til fleiri greina síðar, ef svo sýndist. En aðalatriðið virðist að koma nú á slysatryggingu í sem flestum starfsgreinum, er nokkra verulega slyshættu hafa í för með sjer, og það virðist fengið með frumvarpi því, sem hjer liggur fyrir. Þau störf, sem ekki falla undir frumvarpið, munu yfirleitt hafa mjög litla slyshættu í för með sjer, nema helst

landbúnaður. En nefndin hefir ekki viljað leggja til að taka hann með að svo stöddu. Það mundi gera innheimtuna miklu fyrirhafnarmeiri og reksturinn dýrari. Hinsvegar virðist slík trygging ekki vera eins knýjandi þar eins og annarsstaðar, þar sem hjúin fá aðhlynningu hjá húsbændum sínum allt að þrem mánuðum, enda erfitt að koma þar við tryggingu frá landsstofnun. Það hafa heldur ekki heyrst raddir frá bændum nje sveitahjúum um, að til slíkra trygginga væri stofnað.

Sjómannatryggingin, sem nú er, veitir aðeins bætur fyrir slys, er valda dauða eða örkuðum, er gera menn ófæra til vinnu upp frá því eða draga að minsta kosti verulega úr vinnufærleik þeirra. En þótt slysið valdi langvarandi sjúkleika, greiðast engar bætur fyrir það, ef maðurinn nær sjer, svo að hann verður aftur nokkurn veginn fullfær til vinnu. Það er þó augljóst, að langvarandi heilsumissir hlýtur að vera mjög þungbær fyrir verkamanninn, enda þótt lækning fáiast um síðir. Hefir því nefndinni þótt ástæða til að taka upp nokkrar bætur í slíkum tilfellum, enda er svo víðast hvar gert, þar sem slysatryggingar eru lögleiddar. Eru bæturnar ákveðnar sem dagpeningar á meðan maðurinn er ófær til vinnu sinnar. Þó er sú takmörkun gerð, að engir dagpeningar greiðast fyrir fyrstu 4 vikurnar eftir að slysið varð og aldrei lengur en fyrir 6 mánuði. Það er því einungis fyrir slys, er valda langvarandi sjúkleika, að slíkar bætur veitast. En fyrir þann sjúkleika, er eigi varir lengur en 4 vikur, þykir eigi hentugt að veita bætur úr slysatryggingarsjóði, sem er einn fyrir allt landið, því að þá yrði varla komist hjá, að Slysatryggingin hefði umsjónarmenn úti um allt land til þess að hafa eftirlit með því, að dagpeningar yrðu eigi greiddir, nema þegar ástæða væri til og eigi lengur en ástæða væri til, og það mundi gera trygginguna miklu dýrari. Að visu væri æskilegt, að menn gætu einnig trygt sig gegn þessum skammvinnu slysaafleiðingum, en það væri þá nánast með sjúkratryggingu, sem venjulega tekur aðeins yfir lítið svæði. Svo er líka víðast erlendis, að slysatryggingin veitir eigi bætur fyrir ákveðinn tíma næstan eftir að slysið varð, heldur er sjúkratryggingunum eða atvinnurekanda án nokkurs milliliðs ætlað að sjá um þann tíma, en sá tími er misjafnlega langur á ýmsum stöðum, í Danmörku og Þýskalandi 13 vikur, Svíþjóð 5 vikur, Noregi 10 dagar (en ráðgert að lengja þann tíma) o. s. frv. Þau slys, er Slysatryggingin kæmi þá til að greiða dagpeninga fyrir samkvæmt frumvarpinu, yrðu einungis hin alvarlegri slys, sem eru tiltölulega mjög fá á móts við hin smærri, og auðveldari viðfangs fyrir landsstofnun í fjarlægð.

Í núgildandi lögum um slysatryggingu sjómanna eru ákveðnar bæði bæturnar, sem greiddar eru úr sjóðnum, og iðgjöldin, sem greiðast í hann, hvorttveggja jafnhátt fyrir alla. Þessu leggur nefndin til, að breytt verði þannig, að í lögnum sjeu aðeins ákveðnar bæturnar eins fyrir alla, en iðgjöldin verði ákveðin með reglugerð, mismunandi há eftir því, hvort slysaáttan er mikil eða lítil, og skuli þeim breytt eftir því, sem reynslan sýnir að þörf er á. Tryggingin á þannig ávalt að bera sig sjálf án nokkurs styrks úr ríkissjóði fram yfir það, sem slysatrygging sjómanna nýtur nú (greiðsla stjórnarkostnaðar og nokkur hluti iðgjalds fyrir sjómenn á smábátum). Jafnframt leggur nefndin til, að öll iðgjöldin greiðist af atvinnurekendum. Er það í samræmi við þá

almennu meginreglu, sem fylgt er svo að segja undantekningarlaust alstaðar þar, sem slysatryggingar hafa verið teknar í lög, að sjálfur atvinnureksturinn sje látinn bera slysaáhættuna, en ekki hinir einstöku verkamenn, enda virðist það eðlilegt, þar sem slysaáhættan er svo misjöfn við mismunandi atvinnurekstur og venjulega eigi tekið mikið tillit til þess mismunar við ákvörðun vinnukaups. Og það virðist því sanngjarnara, að atvinnurekendur beri kostnaðinn við þessar tryggingar, sem þeir eru eigi skyldir að taka neinn beinan þátt í kostnaði við aðrar tryggingar verkamanna, svo sem sjúkratryggingar og ellitryggingar. Nefndinni þótti því eðlilegt, að kostnaðurinn við hinar nýju tryggingar, sem stungið er upp á í frumvarpinu, yrði lagður á atvinnurekendur, en þá þótti líka eðlilegt, að sama regla yrði látin gilda um tryggingu sjómanna, enda þótt verkamenn sjálfir hafi þar hingað til tekið nokkurn þátt í kostnaðinum.

Nefndinni er ljóst, að með frumvarpi þessu er eigi fengin fullkomin slysatrygging, en hún hyggur, að með því sje samt stigið allstórt spor í þá átt.

Að öðru leyti visast til athugasemdanna um hinar ýmsu greinar frumvarpsins. Núgildandi lög um slysatryggingu sjómanna hafa verið tekin upp í frumvarpið með mjög litlum breytingum.

Um 1. gr.

1. Töluliður er tekinn upp úr lögnum um slysatryggingu sjómanna, með tveim smábreytingum. Önnur er sú, að tryggingin er eigi aðeins bundin við hjerlenda sjómenn, heldur við alla sjómenn, sem eru á íslenskum skipum, hvort sem þeir eru íslenskir eða útlendir. Það virðist eigi ástæða til að útiloka frá tryggingu útlenda menn, sem vinna fyrir íslensk fyrirtæki, því að þeir eru eigi trygðir heima fyrir á meðan. Að öðrum kosti mundi útgerðarmaður verða að kaupa tryggingu fyrir slíka menn hjá útlendum slysatryggingarfjelögum. Hin breytingin er sú, að sá tími, sem bátar þurfa að stunda veiðar árlega til þess að verða tryggingarskyldir, er settur 1 mánuður, í stað einnar vertíðar. Er það skýrara, því að sumstaðar á landinu eru engar eiginlegar vertíðir.

Í 2. tölulið eru taldar upp þær atvinnugreinar, sem nefndin leggur til, að verði gerðar slysatryggingarskyldar, en eru það eigi nú. Er það aðallega vinna við skipaafgreiðslu, verksmiðjuvinna, húsasmíðar, svo og ýmisleg vinna, mestmegnis fyrir hið opinbera, svo sem við vegi, brýr, hafnir, vita, síma o. fl. Við suma slíka vinnu fyrir hið opinbera mun það upp á síðkastið vera farið að tíðkast, að bætur sjeu veittar fyrir meiriháttar slys, en það er engin laga-skylda og það eru engar fastar reglur um það, hvernig þær bætur skuli vera. Virðist því eðlilegast að ákveða, að um þau slys skuli fara sem um samskonar slys, er menn verða fyrir við atvinnufyrirtæki einstaklinga.

Fyrir tryggingarskyldu við verksmiðjuvinnu eru sett þau skilyrði, að notaðar sjeu aflvjarlar að staðaldri eða að minsta kosti 5 manns vinni við fyrirtækið. Það hefir eigi þótt ástæða til að láta tryggingarskylduna ná til smærri fyrirtækja, því að það mundi gera innheimtu iðgjaldanna töluvert erfiðari, enda í slíkum fyrirtækjum slysaætta miklu minni heldur en í hinum stærri,

en öll slík fyrirtæki, sem óska þess, geta fengið að taka þátt í tryggingunni (sbr. 17. gr.).

Um 2. gr.

Hún er að efni til samhljóða 10. gr. nógildandi laga um slysatryggingu sjómanna.

Um 3. gr.

Undir slysatrygginguna falla aðeins atvinnuslys, þ. e. slys, sem menn verða fyrir við vinnu þá, sem þeir eru tryggðir við. Síðari málsgrein þessarar greinar er því nær orðrjett tekin upp úr nógildandi lögum, og er hún dálítið viðtækari.

Um 4. gr.

Hjer eru ákvæði um greiðslu dagpeninga og örorkubóta. Örorkubæturnar eru eins og eftir nógildandi lögum, en dagpeningar eru ákveðnir 5 kr. á dag þann tíma, sem þeir eru veittir, þó svo, að þeir fari aldrei fram úr $\frac{3}{4}$ af venjulegu dagkaupi mannsins. Það þótti ekki fært að hafa dagpeningana misjafnlega háa eftir ástæðum, vegna þess hve eftirlit er örðugt með slíku fyrir landsstofnun.

Um 5. gr.

Þessi grein hljóðar um dánarbætur, og er hún því nær óbreytt frá því, sem nú er. Helsta breytingin er sú, að fósturbörn og fósturforeldrar hafa rjett til dánarbóta, auk barna og foreldra. Virðist það rjettmætt, er þau missa framfæranda sinn.

Nefndin hefir látið upphæð örorku- og dánarbóta haldast óbreytta frá því, sem nú er. Að vísu munu upphæðir þessar ekki geta talist fullnægjandi, sist á meðan gengi íslenskra peninga er svo lágt sem nú, en með dagpeningagreiðslunni hefir tryggingin verið aukin nokkuð, og mun ekki fært að fara lengra, nema iðgjöld verði hækkuð yfirleitt til muna á sjómannatryggingunni, en nefndin hefir eigi sjeð sjer fært að leggja það til að svo stöddu.

Um 6. gr.

Nefndin telur sjálfsagt, að tryggingin eigi ávalt að bera sig sjálf. Ef iðgjöldin því reynast of lág, þá verður að hækka þau. Hinsvegar má líka lækka þau, ef það sýnir sig, að þau sjeu óþarflega há til þess, að tryggingin standist skuldbindingar sínar. Slíkum breytingum er mjög örðugt að koma við, ef iðgjöldin eru ákveðin með lögum, og er því lagt til, að þau verði ákveðin með reglugerð. Það virðist og sjálfsagt og í samræmi við eðli allra vátrygginga, að iðgjöldin lagi sig eftir áhættunni, sjeu hæst þar, sem áhættan er mest, en eftir því lægri sem hún er minni. Við fyrstu ákvörðun iðgjaldanna verður auðvitað bygt á þeirri reynslu, sem fengin er um slysatryggingu sjómanna, svo langt sem hún nær, en þar sem hana þrýtur, verður að byggja á erlendri reynslu, þar til fengin er reynsla hjer.

Samkvæmt skýrslu, sem nefndin hefir fengið frá Slysaftryggingu sjómanna um reynslu áráanna 1919—1923, þá hafa dánarbætur fyrir slys frá þessum árum numið 79.9% af þeim iðgjöldum, sem greiðst hafa fyrir þessi ár, en örorkubætur 4.6%, svo að alls hafa bæturnar numið 84,5% af iðgjöldunum. Annar kostnaður, sem sjóðurinn hefir borið, mun hafa verið nálægt 5½%, svo að þá hafa um 10% af iðgjöldunum gengið af og safnast fyrir í sjóði. Þar sem eitt af þessum árum (1922) var mjög óhagstætt fyrir sjóðinn, þar sem skipskaðar urðu þá miklir og útborganir fóru langt fram úr iðgjöldunum, þá má líklega gera ráð fyrir, að iðgjöld þurfi ekki að hækka yfirleitt í sjómannaftryggingunni til þess að standast þær bætur, sem greiddar hafa verið hingað til, og jafnvel ekki eða þá aðeins sáralítið, þó að þær væru auknar nokkuð með greiðslu dagpeninga, eins og hjer er stungið upp á.

Í skýrslu Slysaftryggingarinnar hefir allri sjómannaftryggingunni verið skift í 5 flokka, og hafa bæturnar í samanburði við iðgjöldin í hverjum flokki verið svo sem hjer segir árin 1919—1923:

	Dánarbætur	Örorkubætur	Alls
Gufuskip	18.1%	4.6%	22,7%
Seglskip	87.6 —	0.0 —	87.6 —
Mótorskip yfir 12 tonn . .	120.0 —	5.6 —	125.6 —
Mótorbátar undir 12 tonn .	126.5 —	5.5 —	132.0 —
Róðrabátar	41.0 —	4.5 —	45.5 —
	Alls 79.9 —	4.6 —	84.5 —

Skýrslan sýnir, að bætur fyrir slys á mótorbátum og mótorskipum hafa þessi 5 ár farið langt fram úr iðgjöldunum. Fyrir slys á seglskipum hafa bæturnar slagað hátt upp í iðgjöldin, en fyrir slys á róðrabátum og gufuskipum hafa bæturnar aðeins numið litlum hluta af iðgjöldunum.

Hve mikil iðgjöldin þurfi að vera í þeim atvinnugreinum, sem við bætast samkvæmt frumvarpi þessu, verður ekki sagt með neinni vissu, og nefndin hefir ekki fundið ástæðu til að reyna að gera neina áætlun um það eftir erlendum fyrirmyndum. En svo mikið mun mega fullyrða, að iðgjaldið um vikuna muni yfirleitt verða miklu lægra fyrir þessar atvinnugreinar heldur en í sjómannaftryggingunni.

Um 7. og 8. gr.

Greinar þessar svara til 2.—4. gr. laganna um slysaftrygging sjómanna. Fyrirkomulagið er alt óbreytt, og það er gert ráð fyrir, að ríkissjóður taki jafnmikinn þátt sem nú í iðgjaldi smærri bátanna.

Um 9. gr.

Hinum tryggingarskyldu fyrirtækjum, sem bætast við trygginguna samkvæmt frumvarpi þessu, er gert að skyldu að senda lögreglustjóra tilkynningu, því að hann á að hafa skrá um öll tryggingarskyld fyrirtæki til notkunar við innheimtu iðgjaldanna. Þeim er einnig gert að skyldu að halda vinnuskrár, er nota skal við útreikning iðgjaldanna, en að öðru leyti eru í frumvarpinu ekki settar reglur fyrir því, hvernig innheimtunni skuli hagað,

heldur er gert ráð fyrir, að stjórnarráðið skipi fyrir um það í reglugerð þeirri um framkvæmd laganna, sem ráð er gert fyrir í 21. gr.

Um 10. gr.

Hjer eru hin nógildandi ákvæði um innheimtulaun og tilsvarendi fyrir þær tryggingar, sem við bætast.

Um 11. gr.

Nógildandi ákvæði um refsingu fyrir að vanrækja að tryggja tryggingarskylda menn virðast vera nokkuð hörð, þar sem þeim, er gert hafa sig seka í sliku, er gert að skyldu að endurgreiða Slysatryggingunni allar bætur fyrir hina ótrygðu menn. Hjer er því stungið upp á, að látið sje nægja, að þeir greiði tvöföld iðgjöld og sekt að auki.

Um 12. og 13. gr.

Greinar þessar, sem hljóða um tilkynningar um slys og úrskurðun bóta, gefa ekki tilefni til neinna athugasemda.

Um 14. gr.

Samhljóða nógildandi lögum.

Um 15.—17. gr.

Í þessum greinum er öðrum en þeim, sem eru tryggingarskyldir, heimilað að taka þátt í tryggingunni, ef þeir óska þess. Að því er sjómanna-trygginguna snertir, eru ákvæðin þar um óbreytt í 16. gr. Í 15. gr. er eigendum tryggingarskyldra fyrirtækja heimilað að tryggja sjálfa sig og aðra, sem vinna við fyrirtækið, en eru ekki tryggingarskyldir, og í 17. gr. er sama heimild veitt öðrum fyrirtækjum en þeim, sem tryggingarskyld eru, en þó samkynja, sem líklega mundu aðallega vera smærri iðnaðarfyrirtæki.

Um 18. gr.

Þar sem atvinnurekendur eiga samkvæmt frumvarpinu að standa allan straum af tryggingunni, þá virðist sjálfsagt, að þeir hafi ihlutunarrjett um skiftingu atvinnugreinanna í áhættuflokka og um ákvörðun iðgjaldanna í hverjum flokki. Til þess að gæta hagsmuna þeirra í þessu efni er hjer stungið upp á nefnd, sem í sjeu fulltrúar fyrir alla hina stærstu flokka atvinnurekenda, sem undir trygginguna falla. Ennfremur er gert ráð fyrir, að atvinnurekendur og verkamenn hafi hvorir sinn fulltrúa til þess að fylgjast með stjórn og rekstri Slysatryggingarinnar og gæta þess, að hagsmunir hvorugs þessara aðilja sjeu þar fyrir borð bornir.

Um 19. gr.

Ábyrgð rikissjóðs er hjer gerð ótakmörkuð, en ef til hennar skyldi þurfa að taka, yrði þar aðeins um bráðabirgðaframlag að ræða, því að jafn-skjótt mundu verða gerðar ráðstafanir til þess að hækka iðgjöldin, svo að

tryggingin gæti greitt allar sínar skuldbindingar, og þar með einnig endurgreitt
framlag rikissjóðs.

Um 20.—23. gr.

Gefa eigi tilefni til athugasemda.