

## Frumvarp til laga

um breytingu á sjómanna­lögum, nr. 35/1985.

Flm.: Hjálmar Árnason, Magnús Stefánsson, Guðjón A. Kristjánsson.

3. mgr. 26. gr. laganna verður svohljóðandi:

Verði skiprúmssamningi slitið af þeim sökum er greinir í 1. mgr. á skipverji rétt til kaups skv. 25. gr. að lágmarki í þrjá mánuði frá því að hann kemur til heimilis síns.

### Greinargerð.

Í 26. gr. núgildandi sjómanna­laga er svohljóðandi ákvæði:

„Farist skip eða verði það fyrir sjó­tjóni og sé dæmt óbætandi eða verði af óviðráðanlegum ástæðum tekið úr þjónustu útgerðarmanns um ófyrirsjáanlegan tíma, þó ekki skemmri en þrjá mánuði, er skiprúmssamningi slitið nema öðruvísi sé um samið. Skipverja er þó skylt að taka þátt í björguninni og að vera viðstaddur er sjóferðaskýrsla er tekin og á hann rétt á kaupi og dvalarkostnaði þann tíma er hann þarf að bíða á staðnum þess vegna eða hann þarf að bíða eftir ferð heimleiðis.

Ef skiprúmssamningi er slitið af þeim sökum sem segir í 1. mgr. á skipverji rétt á ferða­kostnaði, nauðsynlegum klæðnaði og fæðispeningum til heimilis síns og greiðir ríkissjóður þann kostnað.

Verði skiprúmssamningi slitið erlendis af þeim ástæðum sem greinir í 1. mgr. á skipverji rétt til launa á meðan hann er atvinnulaus af þessum sökum, þó ekki lengur en í tvo mánuði frá ráðningarslitum ef hann er stýrimaður, vélstjóri, bryti eða loftskeytamaður, en í einn mánuð frá sama tíma ef hann gegnir annarri stöðu á skipi.“

Framangreint ákvæði á sér langa sögu og hefur tekið litlum breytingum við endurskoðun sjómanna­laga á tuttugustu öld, sbr. lög nr. 41/1930, lög nr. 67/1963 og lög nr. 35/1985. Ákvæði þetta er til að mynda að finna í 103. gr. siglingalaga, nr. 56/1914, sbr. 2. másl. 1. mgr., en þar segir: „Ef skip tynist eða laskast og er dæmt óbætandi, eða sjóræningjar taka það, greiðir landssjóður kostnaðinn; svo er og, ef skip er hernumið og gert upptækt og skip­stjóri vissi ekki um ófriðinn, þá er hann ljet í haf síðast, og það var ekki kunnugt á þeim stað, sem hann fór frá. Annars kostar greiði útgerðarmenn þann kostnað.“

Ákvæði þessu var lítillega breytt með setningu sjómanna­laga nr. 41/1930, en í 1. og 2. mgr. 41. gr. laganna sagði um þetta atriði:

„Farist skip eða verði það fyrir sjó­tjóni og sé dæmt óbætandi eða verði af óviðráðanlegum ástæðum tekið úr þjónustu útgerðarmanna um ófyrirsjáanlegan tíma, er skiprúmssamningi slitið nema öðruvísi sé um samið. Skipverja er þó skylt að taka þátt í björguninni og að vera viðstaddur, er sjóferðaskýrsla er tekin, og á hann rétt á kaupi og dvalarkostnaði þann tíma, er hann þarf að bíða á staðnum þess vegna eða hann þarf að bíða eftir ferð heimleiðis.

Ef skiprúmssamningi íslenzks skipverja er slitið erlendis af þeim sökum, er segir í fyrstu máls­grein þessarar greinar, á hann rétt á ferðakostnaði og fæðispeningum til heimilis síns hér

á landi, og greiðist kostnaður þessi úr ríkissjóði. Auk kaups þess, er skipverji á rétt á samkvæmt fyrstu málsgrein þessarar greinar, á hann og rétt á kaupum meðan hann er á heimleið, þó eigi fyrir lengri tíma en tvo mánuði, sé hann stýrimaður eða vélstjóri, og eigi fyrir lengri tíma en einn mánuð, sé hann í lægri stöðu á skipinu. Skipverja er skylt að ganga í skiprúm á öðru skipi, samkvæmt ákvæðum 2. málsgreinar 28. gr., og á hann þá eigi rétt á kaupum frá útgerðarmanni skips er fórst, fyrir þann tíma, sem hann er í hinu skiprúminu.“

Framangreint ákvæði er að finna óbreytt í 41. gr. sjómannaalaga, nr. 67/1963, og ákvæði þetta í núverandi mynd er að finna í 26. gr. nógildandi sjómannaalaga, eins og fyrr greinir.

Af framangreindu má sjá að réttur sjómanna við þær kringumstæður að skip ferst er nánast enginn. Um leið og skipverjinn er kominn til síns heima að björgun afstaðinni er hann atvinnulaus án nokkurs bótaréttar úr hendi útgerðar skipsins. Til samanburðar má geta þess að við sölu skips, nauðungarsölu eða frjálssa sölu, gjaldþrot útgerðarfélags eða við þau atvik að skipum er lagt fyrirvaralaust við bryggju vegna vöntunar á veiðiheimildum eða af öðrum ástæðum, njóta sjómenn fullra launa í þrjú mánuði miðað við aflareynslu skipsins síðustu mánuðina áður en nefnd atvik gerðust, ef um fiskiskip er að ræða, en miðað við meðalyfirvinnutíð ef um er að ræða kaupskip. Þau sjónarmið hafa nú nýverið verið staðfest af Hæstarétti en umræddur bótaréttur er ýmist leiddur af 25. eða 27. gr. nógildandi sjómannaalaga.

Það verður að teljast óeðlilegt og óviðunandi að sjómaður sem missir skip sitt í hafið njóti rýrari bótaréttar en sjómenn sem lenda í þeim atvikum sem að framan eru reifuð. Oftast nær eru sjómenn lengi að jafna sig eftir skipsskaða og eru sálrænt ekki færir um að hefja störf á öðrum skipum þegar í stað. Á það sérstaklega við um þá skipsskaða þar sem einhver eða einhverjir skipverjar farast.

Ákvæði 26. gr. nógildandi sjómannaalaga á í megindráttum rætur að rekja til dönsku sjómannaalaganna en íslensku sjómannaalögin eru byggð á þeim lögum. Sjómannaalög allra Norðurlanda eru svipuð að flestu leyti enda afsprengi norrænnar samvinnu á tuttugustu öld. Tilvísanir í þeim efnunum má finna í greinargerð með frumvarpi til íslensku sjómannaalaganna frá 1930, 1963 og 1985. Ákvæðið um réttarstöðu skipverja eftir að skip þeirra ferst hefur setið eftir við endurskoðun íslensku sjómannaalaganna en tilurð ákvæðisins á rætur að rekja til nítjándu aldar.

Upphaflega þótti það sanngjarnt að útgerðarmanni bæri ekki að greiða bætur til skipverja eftir að skip fórst enda var tjón útgerðarmannsins engu minna en tjón skipverjanna. Tryggingar á skipum voru lítt þekktar og eigandi skipsins var oft og tíðum skipstjóri þess. Um þessar mundir eru mál með gjörólíkum hætti enda eru öll skip tryggð hjá stórum tryggingafélögum. Þá er afkastageta útgerðarmannsins síður bundin við tiltekin skip með tilkomu „kvótakerfisins“. Þannig má segja að tjón útgerðarmannsins verði í flestum tilfellum lítið sem ekkert; hann fær tryggingabætur fyrir skipið og getur leigt frá sér veiðiheimildir sínar þar til hann fær nýtt skip í sínar hendur. Þá getur hann einfaldlega selt veiðiheimildirnar til annars útgerðarmanns. Önnur sjónarmið kunna vissulega að vera fyrir hendi hvað viðkemur útgerðum kaupskipa enda um annars konar rekstrarform að ræða en fiskiskipaútgerð. Þó má telja ljóst að kaupskipaútgerðir séu vel tryggðar fyrir áföllum sem þessum.

Tjón einstakra skipverja getur hins vegar orðið tilfinnanlegt. Óeðlilegt er að einstakir skipverjar þurfi að tryggja sig fyrir áföllum sem þessum enda verður að telja að um eðlilegan rekstrarkostnað útgerðarinnar sé að ræða. Þá er með öllu óljóst hvort sjómenn geti yfirhöfuð tryggt sig fyrir atvinnuleysi í kjölfar skipsskaða. Þá ber einnig til þess að líta að sjómenn skipta oft um skiprúm en framangreindar tryggingar hljóta alltaf að vera bundnar við tiltekin skip. Af þessu gæti því skapast töluvert óhagræði.