

Nd.

25. Frumvarp til laga

[25. mál]

um breyting á siglingalögum, nr. 66/1963, sbr. lög nr. 14/1968.

Flm.: Friðjón Þórðarson, Pétur Sigurðsson.

1. gr.

2. málsgr. 205. gr. 1. nr. 66/1963, sbr. 3. gr. 1. nr. 14/1968, orðist svo:

Ákvæði um takmarkaða ábyrgð gilda ekki um kröfur vegna lífs- eða líkamstjóns skipstjóra, skipverja, annarra manna, sem ráðnir eru hjá útgerðarmanni, eða leiðsögumanns, enda hafi slys borið að höndum, er hlutaðeigandi var staddur á skipi eða vann í þágu skips. Utgerðarmaður ber ábyrgð á kröfum þessum, enda þótt slysið eða tjónið verði ekki rakið til bilunar á tækjum eða ónógra öryggisráðstafana né heldur vanrækslu eða yfirsjónar þeirra, er starfa í þágu skips. Lækka má fébætur eða láta þær niður falla, ef sá, sem fyrir slysi eða tjóni varð, er meðvaldur þess eða meðábyrgur.

2. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Greinargerð.

Samhljóða frumvarp var flutt á síðasta Alþingi, en varð þá eigi útrætt. Því fylgdi allýtarleg greinargerð, og sagði þar m. a.:

„Fyrir á tímum töldu ýmsir fræðimenn í lögum, að litilla breytinga væri að vænta á sviði skaðabótaréttar. Þar mundi hin svokallaða „Culpa“-regla (almenna skaðabótareglan) ráða ríkjum um aldur og ævi. Hún er í stuttu máli þannig, að sá, sem veldur öðrum fjárhagstjóni með saknæmum og ólögmetum hætti, er skyldur að bæta honum það. Hér er m. ö. o. um huglæga (subjektív) fébótaábyrgð að ræða. Þessi regla er þó hvergi nærri einráð á vettvangi skaðabótaréttar nú á tímum. Þvert á móti hafa þar orðið margvíslegar breytingar og ör þróun í tímanna rás eigi síður en á öðrum sviðum réttarins. Breyttir atvinnuhættir, aukin vélvæðing, almenn framþróun hafa kallað á víðtækari skaðabótaskyldu. Nefna má t. d. reglur þær, sem víða hafa orðið til og snerta hættulegan atvinnurekstur. Þar er ekki fyrst og fremst spurt um sök. Ábyrgðin er hlutlæg (objektív). Slík dæmi er víða að finna, bæði í íslenskum og erlendum rétti. Nefna má t. d. hina hlutlægu ábyrgð bifreiðareiganda skv. 67., sbr. 69. gr. umferðarlaga nr. 40 frá 1968. Hlutlæg fébótaábyrgð eigenda ökutækja var fyrst formlega lögfest í íslenskum rétti með umferðarlögum, nr. 26 frá 1958.

Sjósókn við strendur Íslands mun af flestum talin erfiður og áhættusamur atvinnuvegur. Aðbúnaður sjómanna hefur að vísu tekið miklum stakkaskiptum. Skipin eru orðin stærri og traustari en áður var og búin margvíslegum öryggis-tækjum. Þó eru sjóslys enn óhugnanlega tíð. Erfitt mun reynast að koma í veg fyrir þau að öllu leyti, þótt fyllstu varúðar sé gætt. Á hinn bóginn er að sjálfsgöðu skylt að reyna að búa svo um hnútana, að sá, sem fyrir slysi verður á sjó, fái tjón sitt bætt, að svo miklu leyti sem unnt er og án mikillar fyrirhafnar eða langrar tafar. Hugleiðingar af þessu tagi hafa verið ofarlega á haugi meðal sjómanna og forustumanna þeirra undanfarin ár og ýmsar félags- og fundasamþykktir hnigið í svip- aða átt.

Í siglingalögum, nr. 66/1962, eru ákvæði um fébótaábyrgð útgerðar á kröfum út af lífs- eða líkamstjóni skipverja eða annarra, sem í þágu skips vinna. Samkvæmt 8. gr. laganna ber útgerðarmaður ábyrgð á tjóni, sem skipstjóri, skipshöfn, hafn- sögumaður eða aðrir, sem vinna í þágu skips, hafa valdið í starfi sínu með yfirsjónum eða vanrækslu, m. ö. o. sök þarf að vera fyrir hendi (ásætningur eða gáleysi). Samkvæmt ákvæðum þessum er því ekki um bótarétt að ræða, ef slys orsakast af óhappatilviljun, náttúruhamförum eða öðrum viðlíka ástæðum, t. d. ef

slys stafar af hálfu á þilfari. En þarna getur oft verið mjótt á mununum, erfið sönnunatriði og óviss úrslit. Réttarrannsókn verður oft viðamikil og málaferli langdregin og kostnaðarsöm. Stærri málum af slíku tagi lýkur varla fyrr en með dómi Hæstaréttar. Allan þann tíma verður hinn slasaði að bíða í óvissu um mála-
lok. Dómsniðurstaða getur orðið með ýmsum hætti, eins og dæmin sanna.

Frumvarp þetta gerir ráð fyrir, að lögfest verði svonefnd hlutlæg ábyrgð í þessum efnum. Óðlast hinn slasaði þá bótarétt án tillits til þess, með hverjum hætti tjónið hefur að höndum borið, nema hann sé meðvaldur þess eða meðábyrgur. Ljóst er, að bættum tryggingum fylgja aukin iðgjöld í einhverri mynd. Hvaða áhrif hefur hin nýja ábyrgðarregla, ef að lögum verður, á hagsmuni þeirra, sem við hana eiga að búa? Það er fyrst og fremst þessi spurning, sem svara þarf. Um hana verða tryggingafræðingar að fjalla. Að sjálfsögðu njóta sjómenn sem aðrir slysa-
bóta skv. ákvæðum almannatrygginga. Auk þess má vel vera, að um samnings-
bundnar viðbótartryggingar sé að ræða í sérstökum samböndum. Mál þessi þarf að skoða vandlega í heild og reyna síðan að marka skynsamlega stefnu með vaxandi heill og öryggi sjómanna í huga.

Þess skal getið, að frumvarpsgreinin er orðuð af dr. juris Þórði Eyjólfssyni, fyrrv. hæstaréttardómara.“