

Lokaverkefni til BS gráðu í viðskiptalögfræði

Haustmisseri 2012

Er réttarstaða skipverja skýr?

-um 1. mgr. 36. gr. sjómannalaga

Sigursveinn Þórðarson

Leiðbeinandi: Eiríkur Elís Þorláksson

Lokaverkefni til BS gráðu í viðskiptalögfræði

Haustmisseri 2012

Er réttarstaða skipverja skýr?

-um 1. mgr. 36. gr. sjómannalaga

Einkunn

Stimpill skólans

Sigursveinn Þórðarson

Leiðbeinandi: Eiríkur Elís Þorláksson

Ágrip

Viðfangsefni ritgerðarinnar er 1. mgr. 36. gr. laga nr. 35/1985 sjómannalaga. Sérstaklega er túlkun dómstóla á málsgreininni skoðuð en fjölmargir dómar hafa fallið síðan lögin tóku gildi. Fyrst er litið á þróun vinnuréttar hér á landi er viðkemur rétti launafólks í sjúkdóma- og slysatilfellum. Sérstaklega er litið á þróun sjómannalaga en fyrstu lög sem tóku á rétti sjómanna voru sett 1914, þó var það ekki fyrr en 1930 sem fyrstu eiginlegu sjómannalögin voru lögfest. Hugtök sem skipta máli um túlkun réttar skipverja eru nánar útlistuð og þeir dómar sem taka á ákveðnum álitamálum eru reifaðir. Markmið höfundar er að komast að því hvort réttur skipverja sé nægilega skýr samkvæmt 1. mgr. 36. gr. laganna og þá sérstaklega varðandi skilgreiningu á orðinu „óvinnufær.“ Að lokum verða dregnar saman helstu niðurstöður höfundar, en þær eru að nokkur óvissa ríkir um skilgreiningu á óvinnufærni þegar kemur að réttindum skipverja.

Formáli

Ritgerðin er 12 ECTS einingar og er hún lokaverkefni höfundar til BS gráðu í viðskiptalögfræði við Háskólann á Bifröst. Ritgerðin er unnin haustið 2012 og var hún að mestu unnin í Vestmannaeyjum. Viðfangsefni ritgerðarinnar er að skoða 1. mgr. 36. gr. laga nr. 35/1985 með tilliti til skýrleika ákvæðisins og með hliðsjón af almennri löggjöf um réttindi og skyldur launþega. Leiðbeinandi ritgerðarinnar var Eiríkur Elís Þorláksson, kennari við Háskólann á Bifröst og vil ég þakka honum fyrir góða leiðsögn. Eins vil ég þakka þeim Erlu Sigríði Sigurðardóttur og Steinunni Jónatansdóttur fyrir prófarkalestur og Helgu Jónsdóttur fyrir yfirlestur og gagnlegar ábendingar.

Undirritaður lýsir því hér með yfir að hann sé einn höfundur þessa lokaverkefnis. Við vinnslu þess hefur höfundur fylgt reglum Háskólans á Bifröst.

Sigursveinn Þórðarson

Efnisyfirlit

1. Inngangur.....	1
2. Almennur slysa- og veikindaréttur í íslenskri löggjöf	2
3. Skilgreining á óvinnufærni.....	4
4. Sjómanna­lög og helstu hugtök.....	5
4.1. Skipverji.....	9
4.2. Skip­rúmssamningur.....	10
4.3. Staðgengils­laun.....	12
5. 1.mgr. 36. gr. laga nr. 35/1985	13
6. Andleg veikindi	19
7. Endurtekin forfallaréttur	21
8. Mat lækna á óvinnufærni	22
9. Frá hvaða tíma skulu laun reiknast	23
10. Ráðningarsamband.....	24
11. Skipverji missir rétt sinn til launa.....	26
12. Niðurstaða.....	28
Heimildaskrá:.....	31
Lagaskrá.....	32
Dómar Hæstaréttar.....	33

1. Inngangur

Sú þróun sem hefur átt sér stað í réttindabaráttu sjómanna síðustu 100 árin hófst með setningu laga nr. 53/1921 um hvíldartíma háseta á íslenskum botnvörpuskipum¹ en með þeim var sjómönnum tryggð lágmarkshvöld á sólahring. Fyrir setningu laganna var ekkert sem kom í veg fyrir að sjómenn væru látnir vaka heilu sólahringanna við vinnu úti á sjó. Þegar fyrstu lög um sjómenn litu dagsins ljós árið 1930 var í fyrsta skipti í lög leitt réttur launþega til greiðslu launa vegna forfalla. Var sá réttur mismunandi eftir stöðu einstaklings um borð og náði til launa þar til útgerðarmaður viki viðkomandi úr stöðu og sjö daga að auki hjá þeim sem minnsta réttinn höfðu. Lagabálknur var breytt í nokkur skipti áður en ný heildarlög voru sett árið 1985. Ákvæði um rétt sjómanna til launa í veikinda- og slysatilfellum hefur alla tíð verið umdeilt og sú lagagrein sem ollið hefur mestum deilum þegar litið er til réttarstöðu skipverja. Ákvæði um staðgengilslaun skipverja kom inn í lög árið 1980 við þá meginbreytingu á þágildandi sjómannalögum að í stað rétt til kaups vegna forfalla kom ákvæði um að skipverji skuli ekki missa neins af launum sínum í forföllum. Sjómannalögin voru endurskoðuð frá grunni árið 1985 og í upphaflegu frumvarpi var lagt til að falla frá notkun staðgengilsreglunnar í tilfalli veikinda skipverja og taka aftur upp greiðslu kauptryggingar í staðinn. Frumvarpið breyttist í meðförum Alþingis og staðgengilsreglan hélt gildi sínu. Var þetta eina ákvæðið sem nefnd sem skipuð var til að semja ný sjómannalög kom sér ekki saman um en tillaga minnihluta nefndarinnar varð ofan á þegar upp var staðið. Frá þeim tíma hafa fjölmörg dómsmál verið höfðuð til að skýra nánar rétt skipverja og útgerðar. Í ritgerð þessari verður farið yfir helstu deilumál sem upp hafa komið og reynt að ná gleggri mynd af túlkun og skilningi Hæstaréttar á 1. mgr. 36. gr. sjómannalaganna.

¹ Hér eftir nefnd vökulög.

2. Almennur slysa- og veikindaréttur í íslenskri löggjöf

Allt frá þarsíðustu aldamótum hafa verið lög sem taka á rétti launafólks en fyrstu lög in voru sett 1901 um greiðslu verkkaups. Verkalýðsfélög voru stofnuð og fyrstu lög in vinnuvernd voru sett 1921, vökulögin. Þau tóku á hvíldartíma háseta á íslenskum botnvörpuskipum. Árið 1938 urðu tímamót í verkalýðsbaráttu Íslendinga þegar lög um stéttarfélag og vinnudeildur voru sett. Eftir það hefur þróunin verið hröð og oft hafa kjarasamningar tekið fyrr á réttindum launafólks en löggjöfin. Þannig var til að mynda ákvæði um sjúkrasjóði komið inn í kjarasamninga löngu áður en greiðsluskylda atvinnurekenda var lögfest 1979. Það var fyrst með lögum nr. 16/1958 sem lögfestur var réttur verkafólks til uppsagnarfrests frá störfum og um rétt til launa vegna sjúkdóms og slysaforfalla. Með setningu laganna var launafólki sem fékk laun sín greidd í tíma- eða vikukaupi tryggður samskonar réttur til launa vegna sjúkdóma og slysa og föstum starfsmönnum sem fengu laun sín greidd mánaðarlega hafði verið tryggður í almannatryggingalögum 1956.²

Árið 1978 settu stjórnvöld lög á gildandi kjarasamninga og lofuðu launafólki félagslegum umbótum í staðinn. Voru allar umsamdar launahækkningar afnumdar með inngripi ríkisstjórnarinnar til að sporna við vaxandi verðbólgu. Á móti voru gefin fyrirheit um bættan rétt launafólks í félags- og réttindamálum sínum. Lög um réttindi launafólks til greiðslu launa í sjúkdóms- og slysatilfellum litu dagsins ljós 1979. Með nýju lögunum lengdist veikindaréttur verulega og réttarstaða verkafólks var skýrð.³ Réttur launafólks er óaðskiljanlegur hluti af launakjörum starfsfólks og ekki má semja um lakari rétt í kjarasamningum en segir til um í lögum nr. 19/1979 um rétt verkafólks til uppsagnarfrests frá störfum og til launa vegna sjúkdóms og slysaforfalla.⁴

Þrjú lagabálkar fjalla um almennan rétt launafólks til launa vegna slysa og veikindaréttar. Það eru lvs. sem fjallar um rétt verkafólks, lög nr. 70/1996 um réttindi og skyldur starfsmanna ríkisins og loks lög nr. 35/1985 sjómannalög.⁵ Um frekari rétt til launa í slysa- og veikindaforföllum er samið í kjarasamningum viðkomandi stéttarféлага. Ekki er skýrt kveðið á um í lvs. til hvers lögin eiga að ná. Lögin tiltaka verkafólk, fastráðið verkafólk og launþega. Félagsdómur hefur tvívegis fjallað um það álitaefni. Annars vegar

² Lára V. Júlíusdóttir (1993). Bls. 24-25.

³ Lára V. Júlíusdóttir (1993). Bls. 134.

⁴ Hér eftir nefnd lvs.

⁵ Hér eftir nefnd sjml.

var hvort atvinnuflugmenn falla undir ákvæði laganna og hins vegar blaðamenn. Í báðum dómunum var niðurstaðan sú að lögin næðu ekki til tilgreindra hópa. Réttur beggja stétta var mun meiri en veikindaréttur almenns launafólks samkvæmt kjarasamningum.⁶ Í röksemdarfærslu Félagsdóms í máli atvinnuflugmannanna segir:

Það kemur fram í greinagerð með frumvarpi að lögum nr. 16/1958, umræðum um lagafrumvarpið svo og í lögnum sjálfum að tilgangur löggjafans hefur fyrst og fremst verið að bæta kjör verkafólks sem fékk greidd laun sín í tíma- eða vikukaupi með því að mæla fyrir um rétt þess til uppsagnarfrests og launa í veikinda- og slysaförföllum, en jafnframt var kveðið á um lágmarksrétt fastra starfsmanna til launa í veikinda- og slysaförföllum. Lög nr. 19/1979 komu í stað laga nr. 16/1958, og bera þau heitið „Lög um rétt verkafólks til uppsagnarfrests frá störfum og til launa vegna sjúkdóms- og slysaförfalla.“ Félagsmenn stefnda í þjónustu sóknaraðila verða ekki taldir verkafólk í skilningi laga nr. 19/1979.⁷

Má velta því fyrir sér hvort niðurstaðan hefði orðið önnur ef í stað verkafólks hefði orðið „launafólk“ verið sett í lögin. Samkvæmt úrskurði félagsdóms er ein skilgreiningin að verkafólk fái greidd laun í tíma- eða vikulaunum. Í kjarasamningi blaðamanna eru launataxtar byggðir upp á þremur töxtum, allt eftir því hvernig vinnutíma viðkomandi er háttað. Innan venjulegs dagvinnutíma, að einhverju leyti í fastri vaktavinnu og loks blaðamenn sem vinna samkvæmt fyrirfram gefinni vaktaskipan. Heimilt er samkvæmt sérstöku samkomulagi að vinna eftir vaktafyrirkomulagi á fjölmiðlum en ákvæði er um lágmarkshvöld sem skal vera 11 klukkustunda samfelld hvöld á sólahring.⁸ Sé litið til túlkunar félagsdóms virðist skilgreining á hversu mikið er þénað fyrir hverja unna klukkustund þurfa til að lögin og réttindin sem þeim fylgja nái til viðkomandi verkamanns. Eða að samið hafi verið um vikulaun.

Ráðningarsamband þarf að vera á milli launamanns og atvinnurekanda til að réttur til launa í veikindum sé til staðar. Ráðningarsamband getur stofnast með óformlegum hætti og samningur sem þannig stofnast verður gildur. Ráðningarsamband kemst á með ráðningarsamningi milli aðila.⁹ Við ráðningu almenns launafólks er ekki krafa um formlegan starfsamning og lvs. ná til alls launafólks á almennum vinnumarkaði með örfáum undantekningum þó.¹⁰ Hafi launamaður unnið tilskilinn tíma hjá atvinnurekanda skiptir ráðningaform ekki máli þegar kemur að launum í veikinda- eða slysatilfellum. Í

⁶ Lára V. Júlíusdóttir (1993). Bls. 134-135.

⁷ Félagsdómur VIII:213

⁸ Blaðamannafélag Íslands (e.d.).

⁹ Alþýðusamband Íslands (e.d.).

¹⁰ Alþýðusamband Íslands. (e.d.).

sjómanna­lögum er ákvæði um skiprúmssamning en hafi slíkur samningur ekki verið gerður skerðir það ekki rétt skipverja. Samkvæmt 1. mgr. 6. gr. sjml. er það útgerðarmaður sem skal sjá til þess að gerður sé skriflegur ráðningarsamningur við skipverja. Talin eru upp þau atriði sem meðal annars skal koma fram í slíkum samningi. Þar á meðal skal greina frá tímabili sem ráðningin nær til, uppsagnarfrests sé um hann samið og launakjör. Eins önnur hlunnindi ef um slíkt er að ræða. Samkvæmt 2. mgr. 6. gr. sjml. getur ráðuneytið¹¹ sett nánari reglur um form og efni samninga.

3. Skilgreining á óvinnufærni

Skilgreining á hugtakinu óvinnufærni er mikilvæg þegar litið er til þess hvort launþegi eigi rétt á launum vegna veikinda eða slysa og þá hversu mikinn. Samkvæmt 1. mgr. 2. gr. laga nr. 50/1993 skaðabótalög skulu bætur vegna atvinnutjóns ná til þess tíma frá því að tjón varð og þangað til tjónþoli getur hafið vinnu að nýju eða heilsufar er orðið stöðugt. Forföll frá vinnu geta stafað af læknisfræðilegum aðgerðum, rannsóknum eða meðferð sem læknir staðfestir að nauðsynlegar eru. Starfsmaður þarf ekki að vera orðinn óvinnufær við upphaf meðferðar en það getur verið tekið mið af því hvort aðgerð sé valkvæð eða læknisfræðilega knýjandi.

Samkvæmt 1. mgr. 36. gr. sjml. á skipverji rétt á launum verði hann óvinnufær vegna sjúkdóms eða meiðsla meðan á ráðningu hans stendur. Skipverji er óvinnufær ef hann getur ekki sinnt skipsstörfum sínum vegna sjúkdóms eða meiðsla. Réttur skipverjans skerðist ekki þó hann teljist fullfær til starfa í landi en getur ekki sinnt sínum störfum um borð.¹² Í *Hrd. 2001, bls. 333 (mál nr. 294/2000)* var deilt um rétt skipverja til launa í slysaforföllum en skipverjanum var boðin staða á öðru skipi eftir að hann varð vinnufær. Skipverjinn hafnaði því og hélt því fram að hann hafi verið fastráðinn á ákveðið skip útgerðarinnar. Hann hafði á árunum áður starfað á nokkrum skipum útgerðarinnar. Í dómi Hæstaréttar segir að synjun skipverjans leiði til þess að hann hafi fyrirgert rétti sínum til staðgengilslauna. Í forsendum héraðsdóms sem komst að sömu niðurstöðu og Hæstiréttur segir: „*Samkvæmt vinnurétti sé meginskylda starfsmanns vinnuskyldan, þ.e. að inna af hendi þau verk sem hann hefur skuldbundið sig til.*“

¹¹ Samkvæmt 207. gr. laga nr. 162/2010 um breytingar á ýmsum lögum vegna sameiningar ráðuneyta kom orðið ráðuneyti í stað samgönguráðherra.

¹² Friðrik Á. Hermannsson (1998). Bls. 334.

4. Sjómannalög og helstu hugtök

Frá árinu 1914 hefur verið að finna í íslenskri löggjöf ákvæði um réttarstöðu sjómanna vegna slysa eða veikinda. Í 95. gr. siglingalaga nr. 56/1914 var heimild útgerðarmanns til að víkja skipverja úr skiprúmi sem var óstarfhæfur til langs tíma vegna veikinda eða slyss. Skipverjinn átti aldrei rétt á launum eftir að hann var skráður úr skiprúmi. Útgerðarmanni bar aðeins skylda til að greiða kostnað við hjúkrun skipverja, ýmist í fjórar eða átta vikur. Með lögunum var siglingalöggjöf á Íslandi samræmd í meginatriðum siglingalögum annarra Norðurlandþjóða.¹³ Vökulög voru sett til að tryggja hásetum að minnsta kosti tólf klukkustunda hvíld á sólahring en þau tóku ekki á réttindum manna til launa í veikinda og slysatilfellum.¹⁴ Vökulögin voru felld úr gildi með lögum nr. 31/2003 um breytingu á lagaákvæðum er varða vinnutíma sjómanna.

Fyrstu íslensku sjómannalögin voru nr. 41/1930. Með setningu þeirra var verið að fylgja fordæmi annarra Norðurlandþjóða með því að taka ákvæði er snertu áhafnir skipa út úr siglingalöggjöf og yfir í sérstakan lagabálk. Aðrar Norðurlandþjóðir höfðu gert slíkt á árunum 1922 og 1923.¹⁵ Voru þá ákvæði um kjör skipshafnar og skipstjóra tekin út úr siglingalögunum og sett í sérstök sjómannalög. Í 32. gr. laganna kom fram að sjómenn áttu rétt til launa í forföllum sínum þar til útgerðarmaður sliti ráðningu þeirra og sjö daga að auki. Ef um stýrimann eða vélstjóra var að ræða var rétturinn mánuður eftir að uppsögn hafði átt sér stað. Skipstjóri hafði svo mestan rétt eða þriggja mánaða laun eftir uppsögn samkvæmt 4. gr. sömu laga.

Árið 1960 lengdist sá réttur í einn mánuð hjá skipverja en tvo mánuði hjá yfirmanni um borð, með breytingum á lögum nr. 41/1930. Eftir breytingarnar kvað 18. gr. laganna á um að verði skipverji óvinnufær vegna sjúkdóms eða meiðsla, sem hann verður fyrir, á meðan á ráðningartíma stendur skal hann eiga rétt til kaups svo lengi sem hann er óvinnufær af þeim sökum en þó aldrei lengur en tvo mánuði, ef um er að ræða stýrimann, vélstjóra, bryta eða loftskeytamann, en einn mánuð ef skipverji gegnir annarri stöðu um borð. Þó aldrei í fleiri daga en skipverji hefur verið í þjónustu útgerðarmanns. Í greinargerð með frumvarpinu segir að með því að fastákveða tímenn sem skipverji á rétt á til launa sé unnt að koma í veg fyrir vafa og misræmi um

¹³ Alþt. 1960-1961, A-deild. Bls. 380.

¹⁴ Lára V. Júlíusdóttir (1993). Bls. 71.

¹⁵ Alþt. 1960-1961, A-deild. Bls. 380.

launagreiðslur. Þó þótti rétt að takmarka rétt skipverja við daga í þjónustu útgerðarmanns en tekið er fram að skylda útgerðarmanns til launagreiðslu samkvæmt nýrri málsgrein helst jafnt við það, þó ráðningartími sé fyrr á enda samkvæmt ákvæðum skiprúmssamnings eða vegna uppsagnar hans. Einnig var sett ákvæði í 18. gr. laganna sem fjallaði um missi réttinda til launa ef skipverji hliðri sér ólöglega hjá því að inna störf sín af hendi, eða er óstarfhæfur vegna sjúkdóms eða meiðsla, sem hann hefur þagað sviksamlega um við ráðningu sína. Sama gildir ef skipverji er valdur að meiðslum eða sjúkdómi með ásetningi eða stórfelldu gáleysi.¹⁶ Með breytingunni var kominn vísir að þeim réttindum sem fylgja skipverjum í dag og eru í núgildandi 36. gr. sjml.

Næsta breyting varð við setningu laga nr. 49/1980 en með þeim var 18. gr. laga nr. 67/1963 breytt og var það í samræmi við fyrirheit stjórnvalda til sjómanna um aukin félagsleg réttindi.¹⁷ Samkvæmt frumvarpinu gat veikinda- og slysaréttur yfirmanna á skipi lengst orðið sjö mánuðir en undirmanna 6 mánuðir. Var rétturinn mun meiri en þekktist hjá öðrum Norðurlandþjóðum. Í greinargerð með frumvarpinu kom fram að meginmarkmiðið með frumvarpinu væri að auka rétt sjómanna til greiðslu launa í veikinda- og slysatilfellum til samræmis við aukin réttindi landverkafólks á þessu sviði. Efnisbreytingarnar komast allar til skila samkvæmt greinargerðinni með því að breyta þágildandi 18. gr. sjómannalaga. Samkvæmt 2. mgr. 18. gr. tekur skipverji kaup til þess tíma er starfi hans lýkur á skipi eða til afskráningardags. Í greinargerðinni segir að ákvæðið stríði gegn ákvæðum laga um uppsagnarfrest á skiprúmssamningum og í ýmsum tilvikum er það andstætt ákvæðum kjarasamninga um vinnu milli veiðitímabila, veikindakaups og orlofsréttar. „*Svo virðist sem útgerðarmenn hafi stundum mistúlkað þetta ákvæði sjómönnum í óhag og lagt meira upp úr því en efni standa til.*“¹⁸ Breytingin á 3. mgr. 18. gr. snerti rétt sjómanna til greiðslu launa í veikinda og slysatilfellum. Fólst hún í því að í stað orðanna: „*rétt til kaups*“ kom „*eigi missa neins í af launum sínum í hverju sem þau eru greidd.*“ Var markmiðið að auka rétt skipverja og voru breytingarnar í samræmi við 1. mgr. 5. gr. og 6. gr. laga nr. 19/1979 en þær fjalla um staðgengilslaun landverkafólks. Loks var niðurlagsákvæði 3. mgr. 18. gr. breytt í þá veru að takmörkun á launagreiðslum vegna fjölda daga í þjónustu útgerðarmanns náði nú aðeins til veikindatilfella en ekki slysatilfella. Ef horft er til almennra reglna kröfuréttar þá er hægt

¹⁶ Alþt. 1960-1961, A-deild. Bls. 380.

¹⁷ Alþt. 1979-1980, A-deild. Bls. 645.

¹⁸ Alþt. 1979-1980, A-deild. Bls. 645.

að halda því fram að forföll sem ekki eru vegna vinnuslysa eða atvinnusjúkdóma ættu ekki að auka rétt launþega. Greiðsluskylda atvinnurekandans ætti því að falla niður þegar ráðningartíma lýkur hvort sem réttur til launa vegna forfalla er tæmdur eða ekki. Skipverjar njóta í þeim tilvikum ríkari réttar en aðrir launþegar.¹⁹Á þetta reyndi í *Hrd. 1954, bls 43*. Skipverja var dæmdur réttur til staðgengilslauna í slysaforföllum löngu eftir að ráðningartíma hans hefði átt að ljúka samkvæmt ráðningarsamningi. Bæði héraðsdómur og Hæstiréttur vísuðu í greinargerð með frumvarpi til laga nr. 49/1980 en túlkun dómstólanna á athugasemdunum var á tvenna vegu. Málsatvik voru þau að skipverjinn var ráðinn til einnar veiðiferðar og var lögskráður um borð 23. júní 1981. Þann 1. júlí varð skipverjinn fyrir slysi um borð í skipinu. Var hann óvinnufær til 18. ágúst sama ár og taldi sig eiga rétt á staðgengilslaunum frá því að skipið kom til hafnar 3. júlí og til 18. ágúst. Á þeim tíma fór skipið í fjórar veiðiferðir. Héraðsdómur taldi að réttur skipverja til forfallakaups í tiltekinn tíma styddist við 3. mgr. 18. gr. laganna. Vísaði dómurinn til ákvæðis í greinargerð um 10. gr. lagafrumvarpsins sem breytti 18. gr. eldri sjómannalaga, nr. 41/1930. Þar segir að þegar fastráðinn skipverji forfallast vegna sjúkdóms eða meiðsla, eigi hann rétt til launa í tiltekinn tíma. Með lögnum nr. 49/1980 var 18. gr. breytt í ýmsum atriðum. Taldi héraðsdómur að rétturinn sætti takmörkunum vegna orðalags þess efnis að fastráðinn skipverji eigi réttinn og breytingar á 18. gr. samkvæmt lögum nr. 49/1980 breytti þar engu um. Hæstiréttur horfði til greinargerðar með breytingu á 18. gr. laganna og í niðurstöðu dómsins segir: *„Fólst í ákvæði þessu að skipverji átti rétt til launa vegna veikinda eða slysa allan hinn tiltekna tíma og það eins, þó að ráðningu hans væri slitið fyrir lok hans samkvæmt ákvæðum í skiprúmssamningi eða fyrir uppsögn. Var þetta og skýrum stöfum tekið fram í athugasemdum við nefnda 18. gr. er frumvarpið var lagt fram á Alþingi. Átti ákvæðið því jöfnum höndum við þá skipverja sem ráðnir voru tímabundinni ráðningu og þá, sem ráðnir voru ótímabundið.“* Síðar í niðurstöðum dómsins segir að sú takmörkun sem fólst í niðurlagi 3. mgr. 18. gr. laga nr. 67/1963 taki aðeins til þeirra sem óvinnufærir verða vegna veikinda, en ekki þeirra sem fyrir slysum verða.

Samkvæmt 4. mgr. 18. gr. skyldi réttur skipverja lengjast eftir þrjú og fimm ár í starfi hjá sama útgerðarmanni, eftir þrjú ár átti hann rétt á aukagreiðslu í mánuð en tvo mánuði eftir fimm ár í starfi. Auk þess var bætt inn 5. mgr. sem segir að skipverji sem forfallast

¹⁹ Viðar Már Matthíasson. (1989). Bls. 379.

frá vinnu vegna slysa skal halda föstu kaup, kauptryggingu eða sérlega umsömdu veikindakaupi, í allt að þrjá mánuði til viðbótar greiðslum samkvæmt 3. og 4. mgr. 18. gr.²⁰ Í breytingartillögu samgöngunefndar við frumvarpið var fellt út úr 3. mgr. skipting á réttindum eftir stöðu um borð og allir skipverjar settir undir sama rétt, þ.e. að eiga rétt á tveggja mánaða staðgengilslaunum. Eins var gerð tillaga um að í stað þriggja og fimm ára samfellda þjónustu við sama útgerðarmann kæmu tvö og fjögur ár.²¹ Þessar breytingar voru samþykktar og felldar inn í frumvarpið sem varð að lögum 21. maí 1980.

Bæði fulltrúar sjómanna og útgerðarmanna höfðu farið þess á leit við samgönguráðuneytið að gildandi reglur um veikinda- og slysatilfelli sjómanna yrðu endurskoðaðar. Samgönguráðuneytið réðst í það verk að endurskoða bæði siglinga- og sjómannalög. Var frumvarp lagt fram á 107. löggjafarþingi 1984-1985. Nefnd hafði starfað sem í voru fulltrúar allra helstu hagsmunaaðila greinarinnar. Nefndin var einhuga um frumvarpið í heild sinni en greindi á um hvernig 36. gr. frumvarpsins skyldi vera en hún tók á réttindum skipverja í slysa og veikindatilfellum. Þrír fulltrúar nefndarinnar skiluðu rökstuðningi sínum í andstöðu við meirihluta nefndarinnar en þeir vildu halda inni óbreyttri þágildandi 18. gr. sjómannalaga. Í greinargerð segir að aðeins séu tvö ár frá því að lögín voru samþykkt á Alþingi og náðist um þau víðtæk sátt. Engar forsendur og engin rök hafa verið lögð fram um að þau nái ekki tilgangi sínum eins og þau eru. Upphaflega frumvarpið til laga nr. 35/1985 gerði ráð fyrir að réttur til launa í veikinda- og slysatilfellum lengdist til muna, eða í 12 mánuði, en meginmunur var á hvernig greiðslur skyldu reiknaðar. Þannig var mælt fyrir með frumvarpinu að fallið yrði frá beitingu staðgengilsreglna nema um væri að ræða vinnuslys. Greiðslur vegna sjúkdóms eða meiðsla skyldu miðast við fast kaup, kauptryggingu eða sérlega umsamið forfallakaup í allt að sex mánuði. Í greinargerð með frumvarpinu segir að 36. gr. sé langþýðingarmesta ákvæði sjómannalaga. Um það vitni fjölmargir dómar sem fallið hafa og gefi það einnig vísbendingu um að víða sé pottur brotinn í þeim efnum.²²

Í greinargerðinni²³ segir að því sé ætlað að geyma ítarlegar reglur um helstu atriði er varða samskipti útgerðar og sjómanna. Taldi nefndin mikilvægt að réttarstaða manna væri sem skýrust. Kom einnig fram að það hafi verið erfiðleikum bundið að semja reglur

²⁰ Alþt. 1979-1980, A-deild. Bls. 645.

²¹ Alþt. 1979-1980, A-deild. Bls. 1854.

²² Alþt. 1984-1985, A-deild. Bls. 918.

²³ Alþt. 1984-1985, A-deild. Bls. 918.

sem átt geti við um alla sjómenn og vandrataður væri millivegurinn á milli þarfa fiskimanna annars vegar og farmanna hins vegar.

Útgerðarmenn færðu þau rök fyrir þeim breytingum sem lagt var upp með að aukin tilhneiging til misnotkunar vegna forfallakaups hafi verið meðal sjómanna. Forfallakaup hafi aukist verulega og ástæður þess megi rekja fyrst og fremst til staðgengilsreglunnar, að menn fái fullt kaup og sama kaup, hvort sem þeir vinna eða ekki. „Með lögum nr. 49/1980 var gerð breyting á 18. gr. sjómannalaganna, sem ekki átti sér norræna fyrirmynd. Var m.a. forfallakaupatíminn lengdur verulega og getur lengst orðið 7 mánuðir. Hefur þessi tími þannig lengst úr 7 dögum í 7 mánuði eða 210 daga á síðustu 20 árum eða þrjátíufaldast á þessum tíma.“ Samkvæmt frumvarpinu var gert ráð fyrir að lengja enn frekar rétt skipverja sem gat nú orðið mest 12 mánuðir vegna vinnuslysa en 10 mánuðir vegna annarra forfalla.²⁴

Breytingatillaga var lögð fram af samgöngunefnd Alþingis þar sem segir að eftir ítarlegar umræður hafi nefndarmenn orðið sammála um að leggja til að 36. gr. frumvarpsins skuli vera eins og 18. gr. laga nr. 67/1963, samanber 38. gr. laga nr. 49/1980. Voru ákvæðin því lögtekin í óbreyttu formi. Taldi nefndin að ekki væru komnar fram nægjanleg rök fyrir því að ákvæði um staðgengilsregluna svokölluðu yrði breytt svo skömmu eftir að ákvæðið var sett inn, fimm árum áður.²⁵ Var álit minnihluta nefndarinnar sem skipuð var til að endurskoða lögin frá grunni því tekið til greina.

Meginmunur er á almennri löggjöf um réttindi verkafólks og réttindum skipverja. Í sjml. er það skilyrði fyrir greiðslu útgerðarmanns til skipverja í veikinda- og slysatilfellum að skipverjinn sé óvinnufær. Svo er ekki í lsv., samkvæmt 5. og 6. gr. laganna er það forsenda að forföll frá vinnu stafi af sjúkdómum eða slysum til að atvinnurekandi sé skyldugur til að greiða laun.

4.1. Skipverji

Í sjml er fjallað um réttindi og skyldur skipverja. Er orðið skipverji skilgreint í 5. gr. laganna. „Með skipverja er í lögum þessum átt við hvern þann sjómann sem á skip er ráðinn til skipsstarfa.“ Í 2. mgr. 5. gr. segir: „Yfirmenn teljast: stýrimenn, vélstjórar, loftskýtamenn og brytar, svo og aðrir skipverjar sem skipstjóri eða útgerðarmaður hefur

²⁴ Alþt. 1984-1985, A-deild. Bls. 918.

²⁵ Alþt. 1984-1985, A-deild. Bls. 3175.

ráðið til sambærilegra og/eða sérhæfðra starfa.“ Í greinargerð með frumvarpi til sjml. segir að ákvæðið eigi sér ekki hliðstæðu í lögum nr. 67/1963 og hugtakið gefi tilefni til skýringar. Er átt við störf, sem eru nauðsynleg rekstri og ferðum skipsins og sem unnin eru af starfsmönnum, sem eru um borð í skipinu. Er nefnt dæmi um að skipslæknir á farþegaskipi vinni tvímælalaust skipsstörf en fiskifræðingur, sem vinnur að rannsóknarstörfum sínum um borð í togara meðan á veiðiferð stendur, starfar hins vegar ekki að skipsstörfum í þessari merkingu. Skiptir meginmáli að viðkomandi sé í raun ætlað að vinna skipsstörf um borð, og skiptir minna máli hvort viðkomandi hafi verið lögskráður um borð eða ekki. Almennt má segja að frumvarpinu er ekki ætlað að ná til þeirra sem vinna einungis um borð í skipi meðan það liggur í höfn. Skipstjóri er ekki talinn upp sem hluti af yfirmönnum skipsins í ákvæðinu en skýringin er sú að sérstök ákvæði gilda um skipstjóra vegna sérstöðu hans um borð. Í greinum 42. - 48. er sérstaklega fjallað um skipstjóra og samkvæmt 46. gr. skal skipstjóri hafa sama rétt og skyldur og aðrir skipverjar samkvæmt 36. gr. sjml.²⁶

4.2. Skiprúmssamningur

Samkvæmt 6. gr. sjml. skal útgerðarmaður sjá til þess að gerður sé ráðningarsamningur sem almennt er nefndur skiprúmssamningur. Þar skal meðal annars koma fram hver ráðningartíminn er. Er fyrirmynd af ákvæðum greinarinnar sótt í lög númer 67/1963 en eiga þó að henta betur þörfum nútímans. Dómstólar hafa hins vegar litið meira á raunverulega stöðu skipverja fremur en hvort ákvæðum 6. gr. um skiprúmssamning hafi verið uppfylltur. Í *Hrd. 2006, bls. 4611 (mál nr. 186/2006)* var tekist á um rétt skipstjóra til staðgengilslauna í veikindum. Ekki hafði verið gerður skiprúmssamningur við skipstjórann en það hafði þó ekki áhrif á niðurstöðu málsins. Fyrir lá viðurkenning útgerðarinnar á að umræddur einstaklingur hafi verið starfsmaður fyrirtækisins þann tíma sem deilt var um.

Ef ekki hefur verið gerður skiprúmssamningur samkvæmt 6. gr. sjml. þá hvílir sönnunarbyrði um stöðu skipverja á útgerðinni. Í *Hrd. 2001, bls. 333 (mál nr. 294/2000)* var deilt um ráðningarform en útgerðin hélt því fram að viðkomandi skipverji hafi verið ráðinn til útgerðar en ekki á tiltekið skip. Skipverjinn slasaðist um borð og krafðist staðgengilslauna byggðum á aflabrögðum skipsins sem hann var á þegar slysið átti sér stað. Enginn skiprúmssamningur hafði verið gerður og í forsendum Hæstaréttar segir að

²⁶ Alpt. 1984-1985, A-deild. Bls. 918.

gegn andmælum skipverjans hafi ekki verið leitt í ljós að við ráðningu hans hafi verið samið um að hann gegndi afleysingastörfum á skipum útgerðarinnar almennt. „*Stefndi ber hallann af sönnunarskorti um ráðningarkjör, þar með talið ráðningartíma áfrýjanda, enda hlutaðist hann ekki til um gerð skriflegs ráðningarsamnings svo sem skylt er samkvæmt 6. gr. sjómannalaga.*“ Skipverjinn hafði þó fyrirgert rétti sínum til staðgengilslauna með því að hafna starfi á öðru skipi útgerðarinnar eftir að hann varð vinnufær.

Í *Hrd. 2000, bls. 1422 (mál nr. 36/2000)* var einnig deilt um ráðningarform en þar snérist málið um hvort skipverji hafi verið ráðinn tímabundið, í eina veiðiferð eða til lengri tíma. Útgerðin hélt því fram að munnlegur samningur sem gerður var við skipverjann næði aðeins til einnar veiðiferðar. Héraðsdómur hafði sýknað útgerðina sökum tómlætis skipverjans en Hæstiréttur taldi að sökum þess að látið var hjá líða að gera skriflegan ráðningarsamning við skipverjann, þrátt fyrir ákvæði 1. mgr. 6. gr. sjml. væri ekki sannað að skipverjinn hafi einungis verið ráðinn í eina veiðiferð. Yrði því við það að miða að hann hefði notið ótímabundinnar ráðningar í skiprúm og ætti þannig rétt á launum í veikindaforföllum.

Samkvæmt niðurstöðu Hæstaréttar í umræddum dómum er mikilvægt fyrir réttarstöðu aðila að gerður sé samningur samkvæmt 6. gr. sjml. Ef slíkur samningur er ekki gerður þá er það útgerðin sem ber hallann af sönnunarskorti ef aðilum greinir á um réttarstöðu.

Þegar skiprúmssamningur er til staðar er ljóst að réttarstaða aðila er mun skýrari. Þó getur komið upp ágreiningur um túlkun slíks samnings. Þannig getur skiprúmssamningur stangast á við önnur ákvæði sjml., til að mynda veikindarétt skipverja við skipskaða. Deilt var um það í *Hrd. 2004, bls. 2294 (mál nr. 40/2004)*. Hæstiréttur leitaði skýringa á rétti skipverja í greinargerð með frumvarpi til laga númer 67/1963. Í athugasemd við þá grein frumvarpsins var tekið fram að skylda útgerðarmanns til launagreiðslu haldist þó að ráðningartími sé fyrr á enda samkvæmt ákvæðum skiprúmssamnings eða vegna uppsagnar hans. Í forsendum Hæstaréttar segir:

Ákvæði um að skipverji eigi rétt til launa í allt að tvo mánuði verði hann óvinnufær vegna sjúkdóms eða meiðsla meðan á ráðningartíma stendur, var í lög leitt árið 1963 með breytingu á 18. gr. þágildandi sjómannalaga. Var í athugasemdum með þeirri grein frumvarpsins tekið fram að skylda útgerðarmanns til launagreiðslu samkvæmt ákvæði skyldi haldast „jafnt fyrir það, þó að ráðningartími sé fyrr á enda samkvæmt ákvæðum skiprúmssamnings eða vegna uppsagnar hans.“ Er af þessum

athugasemdom ljóst að réttur samkvæmt 1. mgr. 36. gr. sjómannalaga til greiðslu launa í veikindaförföllum er ekki takmarkaður við ráðningartíma skipverja. Verður því að telja að sá réttur haldist einnig þótt ráðningarsamningi sé slitið samkvæmt 26. gr. laganna við það að skip ferst.

Er réttur til veikindalauna því sterkari samkvæmt úrskurði Hæstaréttar en réttur samkvæmt skiprúmssamningi enda ekki hægt að semja um lakari rétt en segir til um í lögum.

4.3. Staðgengilslaun

Skipverji á rétt á staðgengilslaunum samkvæmt 36. gr. sjml. en með staðgengilslaunum er átt við að skipverji skuli ekki missa neins af launum í hverju sem þau eru greidd. Hann á því að njóta fulls réttar varðandi skiptahlut sinn í aflabrögðum skipsins á þeim tíma sem hann er óvinnufær, auk fæðispeninga, orlofs, sjómannaafsláttar o.s.frv. Getur þessi réttur varað í tvo mánuði. Engin takmörk eru í lögnum á því hvað telst til staðgengilslauna. Til að mynda getur löglega forfallaður skipverji átt rétt á hlutdeild í björgunarlaunum ef þau væru til staðar.²⁷ Samningur er á milli Sambands íslenskra tryggingarfélaganna annars vegar og Landssambands íslenskra útvegsmanna og Landhelgisgæslunnar hins vegar um björgunarlaun fiskiskipa stærri en 100 rúmlestir. Í því felst greiðsla til áhafnar þess skips sem kemur öðru til hjálpar ef það getur ekki komið sér til hafnar fyrir eigin vélarafli. Hlutur skipstjóra er 13,33% og aðrir í áhöfn skipta með sér 26,67% en afgangurinn fer til útgerðarinnar. Þetta þýðir að það getur komið upp sú staða ef skipverji er löglega forfallaður frá skipi og á rétt á staðgengilslaunum þá gæti hann átt rétt á hlut í björgunarlaunum. Ef um er að ræða aðra áhafnameðlimi en skipstjóra ætti hann rétt á hlut af 26,67% hlut áhafnar.²⁸ Ekki hefur reynt á rétt forfallaðs skipverja til björgunarlauna fyrir dómstólum hér á landi. Eins hefur verið deilt um meðal fræðimanna hvernig skuli farið með rétt til staðgengilslauna ef fækkað er um einn um borð í skipinu vegna veikinda skipverja. Enginn kemur í stað þess sem forfallaður er og þegar þannig stendur á hækka laun þeirra sem eftir eru um borð, samkvæmt lögum og kjarasamningum.²⁹ Meginreglan er þó alltaf sú við túlkun staðgengilslauna að skipverjinn eigi að vera eins settur fjárhagslega og ef forföllin hefðu ekki borið að höndum. Skipverjinn á ekki að hagnast á eigin veikindum, heldur vera eins settur og ef hann hefði verið um borð.³⁰ Í *dómi Hæstaréttar frá 6. mars 2008 í máli nr.*

²⁷ Friðrik Á. Hermannsson (1998). Bls. 344.

²⁸ Landssamband íslenskra útvegsmanna. (e.d.).

²⁹ Friðrik Á. Hermannsson (1998). Bls. 344-347.

³⁰ Lára V. Júlíusdóttir (1993). Bls. 145.

289/2007 voru málavextir þeir að tveir skipverjar deildu með sér hásetastöðu. Þeir skiptust á að fara í veiðiferðir og greiddi útgerðin þeim laun í samræmi við samning milli hásetanna. Hann hljóðaði upp á að í stað þess að hásetinn sem fór veiðiferðina fengi full laun fyrir hana þá skiptist hluturinn á milli hásetans sem var um borð og þess sem var í frítúr. Skiptingin var þó ekki alveg jöfn enda féllu aðrar greiðslur, svo sem fæðispeningar og hlífðarfatapeningar til þess háseta sem var um borð hverju sinni. Annar hásetanna veiktist og fór fram á staðgengilslaun í tvo mánuði með vísan í 1. mgr. 36. gr. sjml. Hásetinn hafði fengið greiddan hálfan hlut í veikindum sínum líkt og samkomulag var um á milli hásetanna tveggja. Útgerðin vildi meina að hásetinn væri með kröfum sínum að fara fram á að hann fengi staðgengilslaun líkt og hann væri einn um stöðuna. Í niðurstöðu Hæstaréttar segir að samkvæmt 1. mgr. 36. gr. sjml. hafi hásetinn átt rétt á óskertum launum í veikindum sínum og þau laun hafi verið greidd samkvæmt samningi milli hásetanna tveggja. Féllst Hæstiréttur á rök útgerðarinnar að hásetinn hafði fengið að fullu greidd þau laun sem hann átti rétt á samkvæmt 1. mgr. 36. gr. sjml.

Fram kom í málinu að fjölmargir ynnu eftir slíku samkomulagi. Um var að ræða frystitogara sem var á sjó í tæpan mánuð í senn. Vísaði Hæstiréttur til dóms *Hrd. 1994:2514* en þar var 1. mgr. 36. gr. sjml. skýrð á þann veg að það væri svo afdráttarlaust og ekki skilið öðruvísi en að skipverji skyldi fá greidd laun sem hann hefði fengið hefðu veikindin ekki gert hann ófæran til þess. Hásetinn sem um ræðir í *dómi Hæstaréttar frá 6. mars 2008 í máli nr. 289/2007* fékk áfram helmingshlut þrátt fyrir að vera ekki um borð og vísaði Hæstiréttur til þess, að hásetinn væri eins settur og ætti ekki að vera betur settur en ef hann hefði verið um borð.

5. 1.mgr. 36. gr. laga nr. 35/1985

Eins og farið hefur verið yfir hefur nógildandi 36. gr. sjml. verið talin ein af mikilvægustu greinum laganna og jafnframt sú sem oftast hefur reynt á. Fjölmargir dómur Hæstaréttar bera þýðingu ákvæðisins glögg merki. Sérstaklega hefur verið deilt um túlkun á 1. mgr. 36. gr. sjml. og verða hér rakin helstu álitamálin sem komið hafa til skoðunar ásamt því að farið verður stuttlega yfir aðrar málsgreinar 36. greinar.

Í 1. mgr. 36. gr. segir:

Ef skipverji verður óvinnufær vegna sjúkdóms eða meiðsla sem hann verður fyrir meðan á ráðningartíma stendur skal hann eigi missa neins í af launum sínum í hverju sem þau eru greidd svo lengi sem hann er óvinnufær af framangreindum ástæðum, þó ekki lengur en tvo mánuði. Sé skipverji í launalausum frí er hann veikist eða slasast tekur hann laun frá þeim tíma er hann skyldi hefja störf að nýju. Skipverji, sem forfallast vegna veikinda, á þó ekki rétt til launa í fleiri daga en hann hefur verið í þjónustu útgerðarmanns.

Í greinargerð³¹ með frumvarpi til sjml. segir um 1. mgr. að ákvæðið feli í sér að skipverji á fiskiskipi fái greiddan hlut ef fyrir er að skipta, annars kauptryggingu, en skipverji á farskipi fær auk grunnkaups og fastra álaga á það, greidda tilfallandi yfirvinnu. Samkvæmt ákvæðinu verður skipverji að vera óvinnufær. Ef svo er, nýtur hann launaréttar samkvæmt ákvæðinu, þ.e. fær full laun eins og hann væri um borð.

Skilgreining á hugtakinu óvinnufær í sjml. er í sjálfu sér ekki frábrugðið almennri skilgreiningu á því orði. Það er ástand, andlegt eða líkamlegt, sem geri skipverja ókleift að vinna sitt starf eða taka upp sambærilegt starf sem hann hafði, þegar hann veiktist eða slasaðist. Vottorð læknis gildir um tímabil, þ.e. skipverji er óvinnufær frá þeim tíma er hann er úrskurðaður óvinnufær og þar til læknir úrskurðar hann vinnufæran á nýjan leik.³² Er það í samræmi við 2. gr. laga nr. 50/1993 skaðabótalög.

Sú staða getur komið upp að skipverji veikist á ráðningartímanum en heldur áfram sínu starfi en verður síðar óvinnufær. Í *Hrd.* 1975, bls. 788 komst Hæstiréttur að þeirri niðurstöðu að skipverji ætti ekki rétt til launa vegna óvinnufærni þar sem ráðningartíma var lokið. Í vottorði læknis sem lagt var fyrir dóminn kom fram að læknir ráðlagði skipverja að hefja aftur vinnu þegar hann treysti sér til en óvíst var hvaða sjúkdómur hrjáði hann. Hæstiréttur skýrði 3. mgr. 18. gr. laga nr. 67/1963 á þá leið að skipverji ætti aðeins rétt til launa úr hendi útgerðarmanns á veikindatíma, að hann verði óvinnufær, meðan á ráðningartíma stendur. Í 3. mgr. 18. gr. segir: „*Ef skipverji verður óvinnufær vegna sjúkdóms eða meiðsla, sem hann verður fyrir, meðan á ráðningartíma stendur, á hann rétt til kaups, svo lengi sem hann er óvinnufær af framangreindum ástæðum, þó ekki lengur en tvo mánuði, ef um er að ræða stýrimann, vélstjóra, bryta eða loftskeytamann, eða einn mánuð, ef skipverji gegnir annarri stöðu á skipi, og þó aldrei í fleiri daga en skipverji hefur verið í þjónustu útgerðarmanns.*“ Var dómi héraðsdóms snúið við en dómurinn hafði dæmt útgerðina til greiðslu launa. Þótti sannað að skipverji hafði fengið

³¹ Alþt. 1984-1985, A-deild. Bls. 918.

³² Jónas Haraldsson. (1983). Bls. 11.

sjúkdóm meðan á ráðningartíma stóð en varð að vísu ekki óvinnufær fyrr en ráðningartíma lauk. Var horft til þess að í ákvæðinu var getið sérstaklega að rétturinn næði til greiðslu á ráðningartíma. Þó hafði skipverjinn leitað til læknis tæpum mánuði áður en hann var afskráður og samkvæmt vitnisburði læknis beið hann eftir sjúkrahúsvist frá 26. september 1972 en hann var afskráður 2. október sama ár. Hæstiréttur taldi, þrátt fyrir það, að skipverjinn hafi ekki verið orðinn óvinnufær þegar hann var afskráður af skipinu. Hæstiréttur snéri frá fyrra fordæmi sínu með *Hrd. 1993, bls. 365*. Skipverji kenndi sér meins í sjóferð sem læknar greindu síðar sem sár í skeifugörn. Ágreiningur var um það hvort hann hafi orðið óvinnufær í ferðinni. Skipverjinn taldi svo vera en að hann hafi harkað af sér. Í rökstuðningi Hæstaréttar segir: „*Verður við það að miða, að ekki hafi verið ráðlegt, að áfrýjandi væri á sjó, eins og sjúkdómi hans var háttað, og hafi hann því verið óvinnufær í skilningi 1. mgr. 36. gr. sjómannalaga, þegar hann kom úr ferðinni. Hann á samkvæmt ákvæðinu ekki að missa neins í af launum sínum, meðan hann er óvinnufær.*“ Aftur var héraðsdómi hrundið en í rökstuðningi héraðsdóms er það viðurkennt að skipverjinn hafi verið kominn með magasár í sjóferðinni en ekki verið orðinn óvinnufær meðan hann var enn um borð. Við setningu nýrra sjml. 1985 var 1. mgr. 36. gr. sjml. orðrétt eins og 3. mgr. 18. gr. laga nr. 67/1963 en túlkun Hæstaréttar á því hvenær skipverjarnir voru orðnir óvinnufærir mismunandi. Í *Hrd. 1993, bls. 365* stóð skipverjinn allar vaktir á siglingu skipsins frá Póllandi til Íslands en sjálfur sagði skipverjinn að hann hafi verið orðinn veikur en harkað af sér. Hæstiréttur lagði til grundvallar vottorð lækna þess efnis að skipverjinn hafi leitað til þeirra strax við komu til hafnar á Íslandi og ráðlagt að fara ekki aftur á sjó fyrr en sárið væri gróið. Var við það miðað að skipverjinn hafi verið orðinn veikur í ferðinni og orðinn óvinnufær í skilningi 1. mgr. 36. gr. sjml.

Í *Hrd. 2000, bls. 2073 (mál nr. 33/2000)* var tekist á um hvort skipverji hafi verið óvinnufær þegar hann gekkst undir aðgerð til að fjarlægja kýli neðarlega við spjaldhrygg. Útgerðin hélt því fram að skipverjinn hafi farið fram á launalaust leyfi og það hafi verið veitt. Síðar hafi komið fram krafa um greiðslu vegna veikinda. Taldi útgerðin að 36. gr. sjml. ætti ekki við um veikindi skipverjans, til þess hefði hann þurft að vera orðinn óvinnufær. Þegar skipverjinn hafi farið í umbeðið leyfi hafi hann verið fullkomlega vinnufær. Í framburði læknis sem lagt var til grundvallar niðurstöðu málsins sagði að umrætt sjúkdómsástand geri það að verkum að sjúklingur getur illa hreyft sig, eigi erfitt með að beygja sig og sitja. Að mati læknisins var sjúklingurinn með öllu óvinnufær til

sjós og lands. Hann sagði jafnframt að sjúkdómurinn gæti fræðilega haft lífshættu í för með sér eins og aðrar ómeðhöndlaðar ígerðir. Í niðurstöðu héraðsdóms sem Hæstiréttur staðfesti sagði að sannað væri að skipverjinn hafi verið þjáður af sjúkdómnum. Taldi dómariinn nægjanlega í ljós leitt með framburði lækna að það hefði leitt til óvinnufærni ef ekkert hefði verið að gert og jafnframt stofnað heilsu skipverjans í nokkra hættu. Var tilvikið því felld undir 1. mgr. 36. gr. sjml.

Ef læknisrannsókn leiðir það í ljós að sjúkdómur hafi verið til staðar hjá skipverja þegar hann var um borð en síðar afskráður leiðir það ekki til réttindaskerðingar skipverja. Mörg sjónarmið liggja til grundvallar því hvort skipverji hafi verið óvinnufær á þeim tíma er hann var lögskráður úr skiprúmi. Dómstólar horfa m.a. til vinnuframlags skipverjans fram að afskráningu, hvort veikindi hans eða meiðsl hafi verið öðrum kunn um borð, hvort hann hafi gert fyrirvara um mögulegan veikindarétt við afskráningu, hvort hann hafi leitað strax til læknis við komu í land og hvort hann hafi gefið útgerð tækifæri á að láta trúnaðarlækni sinn skoða sig.³³

Eins og áður er getið þarf skipverji að vera óvinnufær til að geta átt rétt á launum vegna veikinda eða slysa. Deilt hefur verið um rétt skipverja vegna ýmiss konar læknisaðgerða. Á það hefur verið bent að skipverji sem þarfnast læknisaðgerðar en er vinnufær áður en hann fer í slíka aðgerð uppfylli ekki skilyrði 36. gr. um óvinnufærni. Skipverjinn þarf að vera orðinn óvinnufær þegar aðgerðin á sér stað til að njóta réttarins. Á hinn bóginn ef það er að læknisráði sem skipverji fer í aðgerð þá sé hann í raun óvinnufær frá því hann er lagður inn og þar til læknir úrskurðar hann vinnufæran á nýjan leik. Ef 1. mgr. er túlkuð bókstaflega þá gæti það boðið þeirri hættu heim að skipverji hunsi fyrirmæli eða ráðleggingar læknis, af ótta við launatap, sé um fyrirbyggjandi aðgerð að ræða. Skipverji sem greinist með krabbamein en getur þó sinnt sínu starfi áfram þó hann þurfi á meðferð að halda, ætti þannig ekki rétt á staðgengilslaunum meðan á meðferð stendur, ef ákvæðið er túlkað bókstaflega.³⁴

Dómstólar hafa frekar litið til þess hversu brýn þörf er á læknisaðgerð við mat á því hvort skipverji eigi rétt til staðgengilslauna. Í *Hrd. 1994, bls. 64* þótti ekki vafi leika á að aðgerð sem framkvæmd var hafi verið nauðsynleg til að bæta úr sjúklegu ástandi skipverjans. Málsatvik voru þau að skipverjinn brenndist illa í andliti 1987 um borð í

³³ Friðrik Á. Hermannsson. (1988). Bls. 331

³⁴ Friðrik Á. Hermannsson. (1988). Bls 334-335.

skipi. Í janúar 1989 þurfti hann að gangast undir aðgerð vegna brunaöra í andliti og til að lagfæra hægra augnlok og efri vör. Skipverjinn hafði unnið um borð í millitíðinni en fram kom að honum hafði liðið mjög illa vegna sýkinga og kláða í andliti. Taldi Hæstiréttur að líta ætti á þennan sjúkleika í beinum tengslum við slysfarirnar og telja að hann hafi leitt til óvinnufærni í skilningi 36. gr. sjml. Skipverjinn fékk þó ekki dæmd staðgengilslaun vegna aðgerðarinnar þar sem hann hafði áður, þegar slysið átti sér stað tekið út sinn rétt.

Ekki eru allar aðgerðir nauðsynlegar og í raun skiptir ekki máli hvenær á lífsleiðinni skipverji fer í ákveðnar aðgerðir. Ef svo er, veitir hún ekki rétt til launa. Ef sjúkdómur ágerist og óþægindi samfara honum getur aðgerð verið metin nauðsynleg. Þá telst það orðið bráðavandamál og skipverjinn þá óvinnufær. Alltaf er það þó skilyrði að sjúkleikinn muni að lokum leiða til óvinnufærni skipverjans.³⁵ Í *Hrd. 1991, bls. 484* var deilt um rétt skipverja vegna tannréttingaaðgerðar. Málavextir voru þeir að skipverjinn fékk ígerð í tennur í veiðiferð. Þurfti að fjarlægja tvær tennur úr neðri góm og hafði tannlæknir ákveðið að heppilegast væri að loka skarðinu með tannréttingaaðgerð. Fór skipverjinn í slíka aðgerð og missti af tveimur veiðiferðum vegna þess. Útgerðin hélt því fram að skipverjinn hafi ekki verið óvinnufær í skilningi 1. mgr. 36. gr. sjml. og á það var fallist. Í niðurstöðu héraðsdóms sem Hæstiréttur staðfesti segir að skipverjinn hafi ekki náð að sýna fram á að hann hafi verið ófær til vinnu, þó svo aðgerðin hafi verið nauðsynleg. Í *dómi Héraðsdóms Reykjavíkur frá 25. september 1995 í máli nr. E-82/1995* var deilt um rétt skipverja til staðgengilslauna í tæpan mánuð. Útgerðin taldi að skipverjinn hafi ekki verið óvinnufær í skilningi 1. mgr. 36. gr. sjml. þó hann hafi kosið að fara í aðgerð vegna óþæginda í tá. Skipverjinn hafi verið vinnufær þegar hann fór í aðgerðina. Í vottorði læknis kom fram að távandamálið sem um ræddi væri aldrei bráðavandamál en versnar yfirleitt með tímanum og getur gert menn óvinnufæra ef ekkert er að gert. Í niðurstöðu héraðsdóms er ekki dregið í efa að aðgerðin hafi verið eðlileg og jafnvel nauðsynleg læknisfræðilega eða að skipverjinn hafi verið óvinnufær í kjölfar hennar. Hún var hinsvegar valkvæð þrátt fyrir að fyrirbyggja ástand sem síðar gæti leitt til óvinnufærni. Ekki var fallist á kröfu skipverjans um að teljast óvinnufær vegna sjúkdóms eða meiðsla í skilningi 1. mgr. 36. gr. laga nr. 35/1985. Dómarnir benda til þess að skipverji þurfi að sanna það, með vottorði læknis eða með öðrum hætti að hann hafi ekki getað sinnt sínum vinnuskyldum um borð þegar aðgerð er ákveðin. Ljóst

³⁵ Friðrik Á. Hermannsson. (1988). Bls 335.

er og viðurkennt af héraðsdómi að skipverjinn sem fór í aðgerð vegna távandamáls yrði síðar á starfsferlinum líklega óvinnufær vegna vandamálsins en ekki á þeim tímapunkti er aðgerð var ákveðin. Samkvæmt því hefði skipverjinn átt að harka af sér þangað til hann gæti ekki lengur sinnt sínu starfi og þá fara í aðgerð.

Almenna reglan varðandi það ástand er skipverji þarf að leggjast inn á sjúkrahús vegna gruns um sjúkdóm er sú að þá teljist skipverji óvinnufær í skilningi 36. gr. sjml. Þó má finna dóma þar sem Hæstiréttur hefur komist að annarri niðurstöðu. Í *Hrd. 1994, bls. 58* var skipverji ekki talinn óvinnufær en hann kenndi sér meins fyrir brjósti sem að mati læknis kallaði á hjartaþræðingu. Í forsendum héraðsdóms sem Hæstiréttur staðfesti segir að skipverjinn hafi sinnt starfi sínu að fullu fram á síðasta dag áður en hann gekkst undir aðgerðina. Ekkert lá fyrir um það að hann gæti ekki sinnt starfi sínu áfram þótt hann hafi ekki farið í slíka rannsókn. Hann teljist því ekki óvinnufær í skilningi sjml. Fram kom í málsástæðum útgerðar að viðkomandi skipverji hafi stefnt á atvinnuflugmannspróf og eitt af skilyrðum fyrir slíku prófi var hjartaþræðing.

Í dómi *Héraðsdóms Reykjavíkur frá 10. mars 1995 í máli nr. E-10417/1992* var skipverja dæmdur launaréttur en hann gekkst undir skurðaðgerð til að ráða bót á fæðingargalla til að laga bit. Skipverjinn gat aðeins notað nokkrar tennur til að tyggja. Taldi héraðsdómur sannað að skipverjinn hafi verið ófær til vinnu þann tíma sem hann krafði útgerðina um laun. „*Ekki skiptir neinu máli í þessu sambandi þó stefnandi hafi verið vinnufær áður en hann fór í aðgerðina.*“ Taldi dómurinn að aðgerðin hafi verið nauðsynleg og þó hún hafi ekki verið lífsnauðsynleg mat dómurinn það svo að aðgerðin væri réttmæt og eðlilegt að skipverjinn gengist undir hana til að fá bót meina sinna. Dómurinn var annar dómurinn sem féll um þetta mál en Hæstiréttur hafði ógilt fyrri úrskurð héraðsdóms og sent málið aftur til meðferðar í héraðsdómi. Héraðsdómur taldi að það vantaði upp á hvernig skýra ætti hugtakið sjúkdómur samkvæmt 1. mgr. og ekkert um það ritað. Vísar héraðsdómur í *Hrd. 1994, bls. 58* og niðurstöðu Hæstaréttar um að skipverji hafi ekki verið óvinnufær vegna veikinda í skilningi 36. gr. þegar hann gekkst undir hjartaþræðingu. „*Af þessum dómi verður ekki ráðin örugg afmörkun á hugtakinu sjúkdómur í ákvæðinu. Til þess er einnig að líta að orðið sjúkdómur er ekki notað til skýrrar afmörkunar í lagatextanum, nema hvað í því felst afmörkun að nokkru frá hugtakinu slys, en skipverjar eiga rétt til launa um lengra forfallatímabil ef um vinnuslys er að ræða.*“

Dómar á Íslandi eru misvísandi þegar kemur að túlkun þess hluta ákvæðis 36. gr. sjml. sem varðar rétt skipverja til launa vegna veikinda í kjölfar lækniáðgerða. Niðurstöður hér á landi hafa verið aðrar en í norrænum rétti. Skilyrði fyrir rétti skipverja er að aðgerðin sé nauðsynleg að mati læknis. Það er læknir sem tekur ákvörðun um aðgerð og því er matið á nauðsyn aðgerðarinnar í höndum hans. Sé skipverji á leið í aðgerð sem að mati læknis er nauðsynleg ætti hann að eiga rétt á launum í þeim veikindaförföllum sem fylgja aðgerðinni.³⁶

Hæstiréttur metur skipverjann vinnufæran í *Hrd. 1991, bls 484* þrátt fyrir mat læknis um að skipverjinn þurfti að fara í hjartaþræðingu. Hæstiréttur taldi að þar sem hann hafi unnið alveg þangað til kom að aðgerð þá benti ekkert til að hann yrði óvinnufær í náinni framtíð. Þess vegna átti hann ekki rétt á veikindalaunum. Í *dómi Héraðsdóms Reykjavíkur frá 10. mars 1995 í máli nr. E-10417/1992* var niðurstaðan hins vegar sú að skipverji átti rétt á veikindalaunum þegar hann lét lagfæra fæðingargalla til að laga bit og skipti þá engu máli hvort skipverjinn væri vinnufær fram að aðgerð eða hvort aðgerðin hafi verið aðkallandi á þessum tíma. Héraðsdómur segir hins vegar í niðurstöðu sinni að útgerðin hafi ekki að neinu leyti byggt á reglu 5. mgr. 36. gr. sem fjallar um rétt útgerðar til að krefja skipverja um vottorð læknis um veikindi eða slys. Í fyrrgreindum *Hrd. 1991, bls. 484* og *dómi Héraðsdóms Reykjavíkur frá 25. september 1995 í máli nr. E-82/1995* var í hvorugu tilfellana fallist á að skipverji ætti rétt á staðgengilslaunum samkvæmt 1. mgr. 36. gr. þar sem skipverjarnir voru ekki orðnir óvinnufærir þegar farið var í aðgerð. Er því *dómur Héraðsdóms Reykjavíkur frá 10. mars 1995 í máli nr. E-10417/1992* í miklu ósamræmi við aðra dóma er taka á hvenær réttur er til staðgengilslauna vegna óvinnufærni. Dómnum var ekki áfrýjað til Hæstaréttar en miðað við þau fordæmi sem áður er getið um má draga þá ályktun að Hæstiréttur hefði komist að annarri niðurstöðu enda byggist mat dómstólsins fyrst og fremst á hugtakinu óvinnufær og hvorki hjartaþræðing né tannréttingar hafa verið tekið gild sem ástæða fyrir staðgengilslaunum, heldur fyrst og fremst ástand skipverja þegar aðgerð er framkvæmd.

6. Andleg veikindi

Skipverji sem þjáist af andlegum veikindum á sama rétt og skipverji sem þjáist af líkamlegum veikindum samkvæmt 36. gr. sjml. Sjómenn líkt og aðrar stéttir glíma við

³⁶ Friðrik Á. Hermannsson. (1988). Bls. 338.

ýmsa andlega kvilla og þunglyndi er einn af þeim. Vart var við þunglyndi í auknum mæli meðal sjómanna með tilkomu lengri veiðiferða, til dæmis í Smuguna og á Flæmska hattinn. Samkvæmt skýrslu Landlæknisembættisins voru sálrænir erfiðleikar og streitueinkenni tæplega fjórðungur af þeim veikindum sem sjómenn greindust með í Smugunni.³⁷

Samkvæmt 33. gr. sjml. getur skipstjóri látið lækni rannsaka heilsufar skipverja og samkvæmt 2. mgr. þá skal skipstjóri, ef hann hefur ástæðu til að ætla að skipverji sé sjúkur, sjá til þess að skipverji gangist undir lækni skoðun, sé þess kostur. Hann getur ekki sjálfur skorið úr um það hvort skipverji sé veikur og kom það skýrt fram í *Hrd. 1987, bls. 1358*. Skipstjórinn vildi að skipverji færi í frí eftir að hafa farið fjóra túra í röð. Skipverjinn vildi það ekki og þegar skipstjórinn skikkaði hann í frí leit hann á það sem fyrirvaralaus brottvikningu úr starfi. Í röksemdarfærslu útgerðarinnar fyrir dómi var því lýst að í fjórðu veiðiferðinni hafi skipverjinn verið farinn að haga sér undarlega og það væri nauðsynlegt, bæði fyrir skipverjann og aðra áhafnarmeðlimi að hann færi í frí. Í niðurstöðu héraðsdóms sem Hæstiréttur staðfesti segir að skipverjinn hafi verið skráður veikur en engin læknisvottorð hafi verið lögð fram sem sanni veikindin. Var skipverjanum heimilt að líta svo á að honum hafi verið sagt upp fyrirvaralaust og voru honum dæmd full laun í sjö daga í samræmi við þágildandi lög.

Í *Hrd. 2005, bls. 4121 (mál nr. 207/2005)* fór skipverji fram á staðgengilslaun í tvo mánuði en hann hafði verið óvinnufær vegna andlegs áfalls. Skipverjinn mætti ekki til vinnu þann 5. júní eftir frítúr en hann hafði misst son sinn nokkrum dögum áður. Fór svo að hann kom ekki aftur til starfa fyrr en í nóvember sama ár. Var deilt um rétt skipverjans til launa þetta tímabil. Lá fyrir yfirlýsing lækni þess efnis að skipverjinn hafi verið með öllu óvinnufær vegna þess andlega áfalls sem hann varð fyrir. Útgerðin hélt því fram að skipverjinn hafi ekki verið óvinnufær sökum sjúkdóms í skilningi 36. gr. sjml. Ekki var dregið í efa að skipverjinn hafi verið gagntekinn af sorg og reiði vegna fráfalls sonar síns, en það þýði ekki að skipverjinn hafi verið haldinn sjúkdómi af þeim sökum. Forsenda fyrir greiðslu veikindalauna samkvæmt 36. gr. sé að starfsmaður sé óvinnufær vegna sjúkdóms en reiði og sorg geti varla talist sjúkdómur í skilningi lagagreinarinnar. Skipverjinn benti á vottorð lækni en þar segir meðal annars að skipverjinn hafi verið óvinnufær vegna mikilla andlegra veikinda sem meðal annars hafi verið reynt að ráða

³⁷ Sigurður Kristinsson. (1995). Bls. 27.

bót á með lyfjagjöf. Hvergi er skilgreint í sjml. að veikindi í skilningi 36. gr. séu bundin við líkamlega áverka enda væri sá skilningur fráleitur. Engin rök séu fyrir því að útiloka fólk, sem lendir í tímabundnum andlegum veikindum frá launagreiðslum. Benti útgerðin einnig á að samkvæmt 5. mgr. 36. gr. sjml. skuli skipverji, vilji hann nýta rétt sinn til launa í veikinda- og slysatilfellum afhenda læknisvottorð óski vinnuveitandi eftir slíku. Eins er bent á ákvæði í kjarasamningi aðila sem segir að útgerð megi láta trúnaðarlækni skoða skipverja sem fjarverandi er vegna veikinda eða slysa. Útgerðinni hafi ekki gefist kostur á að fara fram á vottorð né láta trúnaðarlækni skoða skipverjann þar sem krafan um laun fyrir umrætt tímabil hafi ekki borist útgerðinni fyrr en einu og hálfu ári eftir að óvinnufærni hans hafi lokið. Hæstiréttur taldi að útgerðinni hafi verið fullkunnugt um aðstæður skipverjans sem leiddu til fjarvista hans og þó hann hafi ekki skilgreint þær fjarvistir vegna veikinda verður það ekki talið skipverjanum til réttarspjalla að hafa ekki tilkynnt útgerð að hann tæki sér leyfi vegna veikinda. Það að útgerðin hafi unnt skipverjanum fjarvistir í fjóra mánuði án þess að grennslast fyrir um hvers vegna hann var frá vinnu svo lengi gefi vísbendingu um að útgerðinni hafi mátt vera ljóst að fjarvistir skipverjans hafi verið meiri en svo að skýra mætti þær með eðlilegum viðbrögðum við sviplugu fráfalli ástvarnar. Voru skipverjanum dæmd staðgengilslaun í tvo mánuði auk kauptryggingar í aðra tvo.

7. Endurtekin forfallaréttur

Ágreiningur hefur verið milli sjómanna og útgerðar varðandi hvenær búið er að taka út að fullu launarétt samkvæmt 36. gr. sjml., til að mynda ef sjúkdómur eða meiðsli vegna slyss taka sig upp aftur síðar. Talsmenn sjómanna hafa haldið því fram að 36. gr. sjml. takmarkaði ekki rétt sjómanna til forfallalauna ef forföllin yrðu á öðru almanaksári en eldri forföll. Talsmenn útgerðarinnar hafa hins vegar haldið því fram að forfallalaunaréttur væri tæmandi hvað snertir einstakan sjúkdóm eða slys. Skipverji gæti aðeins einu sinni nýtt sér veikindarétt sinn varðandi sjúkdóm eða slys. Hafa útgerðarmenn bent á sementsverksmiðjudóminn svokallaða, *Hrd. 1960, bls. 332*. Í forsendum Hæstaréttar segir að 4. gr. laga nr. 16/1958 sé rétt að skýra þannig að þegar um er að ræða endurteknar fjarvistir vegna sama sjúkdóms eða slysfara þá eigi starfsmaður aðeins rétt fyrstu fjórtán forfalladagana. Væri mjög óeðlilegt að endurtekin og jafnvel margítrekuð fjarvist starfsmanns vegna sama sjúkdóms eða slysa veitti honum

ítrekað rétt til launa í veikindum hans. „Orðalag greinarinnar leyfir ekki þá skýringu, sem gagnáfrýjandi heldur fram, enda væri það aðeins á færi löggjafans, en ekki dómstóla, að einskorða greindan rétt starfsmanns við nokkurt tiltekið tímabil, hvort heldur almanaksárið, 12 mánaða tíma með tilfærslu milli almanaksára eða annað tímabil.“ Í áðurnefndum dómi, *Hrd. 1994, bls. 64* komst Hæstiréttur að þeirri niðurstöðu að sjúkleiki sá sem deilt var um hafi verið í beinum tengslum við slys sem skipverjinn varð fyrir ári áður en hann fór í aðgerð. Hann hafði klárað rétt sinn til launa í veikindaforföllum eftir slysið. Orðalag 36. gr. sjml. heimili ekki svo rúma túlkun að hægt sé að fara fram á rétt til launa á öðru almanaksári en áður hafði verið nýtt.

8. Mat lækna á óvinnufærni

Það er mat læknis sem skiptir máli hvað varðar óvinnufærni skipverja. Því mati verður varla hnekkt nema með matsgerð dómkvaddra sérfræðinga. Leggja þarf fram læknisvottorð og fá dæmi eru um það í málum tengdum skipverjum að læknisvottorð sé véfengt. Það gerðist þó í dómi *Héraðsdóms Reykjavíkur frá 26. apríl 1996 í máli nr. E-4510/1995*. Þar var læknisvottorð eitt og sér ekki tekið gilt, heldur litið á kringumstæður málsins í heild sinni.

Læknisvottorð hefur almennt ríkt sönnunargildi. Dómafordæmi eru þó fyrir því að læknisvottorð um óvinnufærni geti verið ófullnægjandi sönnunargagn, þegar önnur mikilvæg sönnunargögn benda til að viðkomandi sé ekki óvinnufær. Athuga verður kringumstæður og önnur atvik um það leyti er það er gefið út og framkomu launþegans á þeim tíma.

Var ekki talið sannað að skipverjinn hafi tilkynnt útgerðinni veikindi sín eins fljótt og hann gat eða gert sérstaklega grein fyrir veikindum sínum, þegar hann hafi orðið þeirra var. Í kjarasamningum sem í gildi voru á þessum tíma bar skipverjum skylda til að tilkynna um veikindi eins fljótt og auðið var. Eins getur skipt máli hvernig meðferð og skoðun læknis fer fram. Í dómi *Hæstaréttar frá 5. júní 2008 í máli nr. 498/2007* voru málavextir þeir að skipverji fór í land að eigin ósk vegna fráfalls náins ættingja. Hann krafðist síðar staðgengilslauna vegna andlegra veikinda. Meðal málsskjala var vottorð læknis þar sem fram kom að skipverjinn hafi verið óvinnufær vegna sjúkdóms á því tímabili sem deilt var um. Annað vottorð var lagt fram sem tiltók að vegna langvarandi geðrænna erfiðleika hafi skipverjinn verið illa undir það búinn að takast á við áfallið sem fylgdi því að missa nákominn ættingja. Fram kom í málinu að læknirinn sem skrifaði

undir vottorðið hafði ekki hitt skipverjann, heldur talað við hann margsinnis í síma. Kom fram að læknirinn hafði ávísað til skipverjans bæði lyfjum vegna þunglyndis og svefntruflana á því tveggja mánaða skeiði sem skipverjinn fór fram á staðgengilslaun. Ennfremur kom fram að læknirinn hafði ávísað honum samskonar lyfjum bæði fyrir og eftir umrætt tímabil en ekki borið við að hann hafi verið óvinnufær áður en áfallið átti sér stað. Af þeim sökum taldi Hæstiréttur ekki sannað að skipverjinn hafi verið óvinnufær í skilningi 36. gr. sjml.

9. Frá hvaða tíma skulu laun reiknast

Það getur skipt máli varðandi rétt skipverja hvenær hann veikist. Í *Hrd. 1992, bls. 1002* voru málavextir þeir að skipverji veiktist meðan hann var í launalausú leyfi í ágúst 1988. Deilt var um frá hvaða tíma staðgengilslaun skyldu reiknast. Skipverjinn hélt því fram að samkvæmt 36. gr. skyldi skipverji fá greidd laun frá þeim tíma er hann ætti að byrja að vinna að nýju eftir launalausu leyfi. Skilningur útgerðarinnar á 36. gr. var á þann veg að réttur til forfallakaups væri frá þeim degi er skipverji er óvinnufær samkvæmt læknisvottorði og þar sem skipverjinn hafi verið í launalausú leyfi hluta af þeim tíma er hann var óvinnufær skertist réttur hans sem því nemur. Í niðurstöðu Hæstaréttar segir:

Eins og fram er komið í máli þessu, hefur stefnandi ekki gert neina kröfu um það, að sér væru greidd laun fyrir þann tíma, er hann var veikur og í launalausú fríi. Telur dómari, að veikindi stefnanda á þeim tíma séu stefnda í máli þessu óviðkomandi, a.m.k. eigi hann ekki að hagnast á þeim fjárhagslega. Verður að telja, að tilgangur 36. gr. sé að tryggja skipverja óskert laun í tvo mánuði, og sé þá átt við tvo mánuði, er hann þægi ella laun, væri hann ekki veikur, en alls ekki, meðan launalausu leyfi varir, en með þeirri túlkun er girt fyrir, að unnt sé að hafa fjárhagslegan ábata af veikindunum, hvor aðila sem í hlut á. Telur dómari, að hafi vilji löggjafans verið sá, að útgerðarmaður nyti með þessum hætti fjárhagslegs ávinnings af veikindum skipverja, hlyti slíkur vilji að koma skýrt fram í orðalagi áður nefndrar 36. greinar laga 35/1985.

Skipverjanum voru því dæmd staðgengilslaun frá þeim tíma er hann átti að koma aftur til starfa. Er þessi túlkun áréttuð í *dómi Hæstaréttar frá 19. apríl 2011 í máli nr. 389/2010*. Skipverja var sagt upp störfum eftir að hann meiddist í baki í veiðiferð en læknir hafði metið skipverjann óvinnufæran eftir að veiðiferðinni lauk. Skipverjinn átti að fara í frí í næstu veiðiferð og vildi útgerðin borga honum laun frá þeim tíma er hann átti að koma aftur um borð. Eins hélt útgerðin því fram að ekki hafi verið um vinnuslys

að ræða, heldur hafi skipverjinn tagnað í baki sem teljist veikindi en ekki vinnuslys. Hann hafi fengið greidd laun frá þeim tíma er hann átti að mæta aftur til starfa en útgerðin neitaði að greiða laun á þeim tíma er skipverjinn átti að vera í fríi. Í forsendum Hæstaréttar er vísað í fyrri dóma réttarins sem og athugasemdir við frumvarp sem varð að lögum nr. 49/1980 en þar kemur skýrt fram að skipverji sem forfallast við vinnu sína, skal halda launum sínum þótt hann hafi átt að fara í launalaust leyfi síðar. Skipverjinn fékk dæmd staðgengilslaun frá þeim tíma er slysið átti sér stað og í tvo mánuði.

Í *Hrd. 1996, bls. 3309* var tekist á um frá hvaða tíma laun skyldu reiknast en skipverjinn hafði slasast í desember 1993 en þá var skipverjinn í launalausum leyfi. Hann hefði átt að hefja aftur störf 3. janúar 1994 en þá voru sjómenn í verkfalli. Fór skipið aftur til veiða 15. janúar 1994. Ekki var deilt um hvort útgerðinni bæri að greiða skipverjanum tveggja mánaða staðgengilslaun heldur við hvaða dagsetningu skyldi miða, þ.e. daginn sem hann hefði átt að koma um borð eða daginn sem skipið fór til veiða eftir verkfall. Skipverjinn hélt því fram að hann ætti að fá staðgengilslaun frá þeim degi er skipið hélt til veiða en útgerðin að miða ætti við dagsetningu sem gefin hafði verið út áður en skipverjar fóru í launalaust jólaleyfi. Hæstiréttur taldi eðlilegt að skipverjinn beri áhættu af því, að verkfall stéttarfélags hans kom í veg fyrir að vinna á skipi útgerðarinnar hæfist þegar að loknu leyfi.

10. Ráðningarsamband

Ráðningarsamband aðila getur skipt miklu máli þegar réttindi skipverja eru annarsvegar. Alla jafna eins og farið hefur verið yfir skiptir raunveruleg staða skipverjans máli, þ.e. ekki er einvörðungu horft til formlegs ráðningarsamnings, heldur raunverulegrar stöðu aðila, þ.e. efni fram yfir form. Það geta hins vegar verið málefnaleg rök fyrir því að ráðningarsambandi sé slitið milli veiðiferða. Í *Hrd. 2004, bls. 3587 (mál nr. 117/2004)* var tekist á um rétt skipverja til veikindalauna í tvo mánuði samkvæmt 1. mgr. 36. gr. sjml., málavextir voru þeir að skipverji veiktist og var frá vinnu í nokkurn tíma og krafðist tveggja mánaða veikindalauna. Skipverjinn var ekki fastráðinn heldur var samið við alla áhöfnina um hverja veiðiferð fyrir sig. Ástæðan var leigusamningur útgerðarmannsins vegna skipsins en samkvæmt honum áskyldi eigandi skipsins sér rétt til að selja skipið á leigutímanum og var uppsögn á leigusamningnum þrjár vikur. Vegna þeirra óvissu hafi útgerðarmaðurinn samið við áhöfn um hvern veiðitúr fyrir sig.

Umræddur skipverji hafði gert sex ráðningarsamninga við útgerðina frá því hann kom til starfa. Skipverjinn byggði á því að hann hafi verið í föstu ráðningarsambandi við útgerðina og svonefndir tímabundnir ráðningarsamningar hafi einvörðungu verið til málamynda í því skyni að hafa af áhöfn lögbundinn rétt í veikinda- og slysaforföllum auk uppsagnarfrests. Ennfremur var byggt á að um ósanngjarna samningsgerð hafi verið að ræða samkvæmt 36. gr. laga nr. 7/1936 um samningsgerð, umboð og ógilda löggerninga. Útgerðin taldi að um lögmæta tímabundna ráðningarsamninga væri að ræða sem helguðust af ákvæðum leigusamningsins, um þriggja vikna uppsagnarfrest. Hæstiréttur komst að þeirri niðurstöðu að efnislegar forsendur hafi legið að baki hinum tímabundnu ráðningarsamningum og fallist á það með útgerð að ráðningarsamband aðila hafi verið lokið þegar skipverji veikist. Þegar dómurinn féll höfðu lög nr. 139/2003 um tímabundna ráðningu starfsmanna verið samþykkt. Í 2. mgr. 2. gr. laganna segir að markmið þeirra sé að koma í veg fyrir misnotkun sem byggir á því að hver tímabundinn ráðningarsamningur taki við af öðrum án hlutlægra ástæðna. Ekki var byggt á umræddri lagagrein í málinu en miðað við forsendur Hæstaréttar verður að telja líklegt að það hefði engu breytt um niðurstöðuna, enda ástæður útgerðarinnar um tímabundna ráðningarsamninga teknar gildar.

Skipverjum sem starfað hafa lengi hjá sömu útgerð er tryggður meiri réttur í 2. mgr. 36. gr. sjml. Þó ekki hafi verið gerður skiprúmssamningur við viðkomandi skipverja er miðað við upphaf lögskráningar hans í skiprúm. Þannig getur réttur fastráðinna og lausráðinna skipverja verið sá sami ef vinnusamband skipverja og útgerðar hefur ekki verið rofið með fastri vinnu fyrir annan vinnuveitanda. Ef skipverji er afskráður hefur það ekki áhrif á réttarstöðu hans nema ráðningu hans sé jafnframt slitið. Það eru ýmsar ástæður fyrir því að skipverji er afskráður úr skiprúmi, til að mynda getur skipverji farið í launalaust leyfi og eins getur skipinu verið lagt um stundarsakir, til að mynda vegna viðhalds.³⁸

Atvinnusjúkdómar eru lagðir að jöfnu við slys í sjml. en slasaðir skipverjar eiga ríkari rétt en veikir og getur þá skipt máli greinarmunurinn á atvinnusjúkdómum og hefðbundnum sjúkdómum. Hvaða sjúkdómar teljast atvinnusjúkdómar hjá skipverjum? Í 4. mgr. 22. gr. laga nr. 117/1993 um almannatryggingar segir að til slysa teljist

³⁸ Arnljótur Björnsson. (1988). Bls. 44.

sjúkdómar sem stafi af skaðlegum áhrifum efna, geislaorku eða öðru hliðstæðu sem ríkjandi eru í hæsta lagi í fáeina daga og rekja megi til vinnu viðkomandi.

11. Skipverji missir rétt sinn til launa

Alls eru þrjár ástæður tilgreindar sérstaklega til að skipverji eigi ekki rétt á kaupum þann tíma sem hann er frá vinnu. Ef hann kemur sér hjá vinnu með ólöglegum hætti, ef hann er óstarfhæfur vegna sjúkdóms eða meiðsla sem hann hefur vísvitandi leynt við ráðningu sína og eins ef hann er óstarfhæfur vegna meiðsla eða sjúkdóms sem hann hefur sjálfur bakað sér af ásetningi eða stórfelldu gáleysi. Að hliðra sér ólöglega frá því að inna störf sín af hendi samkvæmt upphafsákvæði 4. mgr. 36. gr. hefur verið skýrt á þann hátt að verið sé að verja rétt skipverja til launa ef hann t.d. missir af skipsferð vegna þess að skipstjóri gaf upp rangan brottfaratíma. Ef skipverji slasast eða veikist í landi á meðan beðið er eftir skipi þá á hann fullan rétt til forfallalauna enda kom hann sér ekki hjá því að inna starf sitt af hendi. Ef skipverji hefur hins vegar enga skýringu eða lögmæta afsökun á því að mæta ekki til skips á hann ekki rétt til launa.

Við ráðningu skipverja er eðlilegt að útgerðarmaður geri þá kröfu að skipverji geti uppfyllt vinnuskyldur sínar um borð og heilsufar hans sé ekki þannig háttáð að búast megi við því að forföll séu meiri en eðlilegt getur talist. Skipverji skal upplýsa útgerðarmann um þau heilsufarsatriði sem hann veit eða má vita að gætu skipt máli. Ef skipverji heldur slíkum upplýsingum frá útgerðarmanni getur það leitt til þess að útgerðarmaður sé ekki skyldugur til greiðslu forfallalauna. Ekki má skilja ákvæðið á þann hátt að skipverji verði að skýra frá öllum verulegum veikindum sem hann hefur orðið fyrir um ævina, heldur aðeins þeim veikindum eða sjúkdómum sem sérstök ástæða er til að ætla að gæti leitt til óvinnufærni. Dómstólar hafa gert ríkar kröfur til þess að útgerðarmaður sanni það að skipverji hafi vísvitandi haldið upplýsingum frá honum.³⁹ Í *Hrd. 1994, bls. 58* var deilt um það hvort skipverji hafi vísvitandi haldið leyndu fyrir útgerðarmanni að hann væri með hjartasjúkdóm. Skipverjinn leitaði til læknis þann 21. nóvember 1988 og kom í ljós að hjartalínurit væri afbrigðilegt og taldi læknir að skipverjinn væri með tvískipta hjartaloku. Tveimur dögum eftir rannsóknina réði hann sig um borð í skip útgerðarfélagins. Þegar komið var í land eftir fyrsta túr skipverjans hafi læknirinn sem rannsakaði hann tjáð honum að þörf væri á frekari

³⁹ Friðrik Á. Hermannsson. (1988). Bls. 365-367

rannsóknnum og hann þyrfti að fara í hjartaþræðingu. Í febrúar 1989 hafi umrædd rannsókn farið fram en útgerðin neitaði að greiða veikindalaun. Tvær meginástæður voru í röksemdum útgerðarfélagsins, í fyrsta lagi að skipverjinn ætti ekki rétt samkvæmt 4. mgr. 36. gr. þar sem hann hafi vísitandi leynt sjúkdómnum og í öðru lagi að hann hafi ekki verið óvinnufær samkvæmt skilningi 1. mgr. 36. gr. þegar hann fór í hjartaþræðingu. Héraðsdómur sem Hæstiréttur staðfesti segir um þetta:

Varðandi fyrri málsástæðu stefnda um leyndina verður ekki séð af gögnum málsins að stefnandi hafi við ráðningu sína leynt stefnda slíkum upplýsingum að hann glati rétti til að heimta laun fyrir umkrafið tímabil. Verður ekki séð að stefnandi hafi mátt ætla að frekari rannsókna yrði þörf, og að lækurinn hafi ekki gefið honum tilefni til að ætla slíkt. Að sama skapi verður að telja að verkur sá, sem stefnandi hafði fyrir brjósti, hafi ekki gefið honum ástæðu til að ætla að hefði áhrif á ráðningu hans hjá stefnda. Verður þar að taka tillit til aldurs stefnanda. Ef um eldri mann hefði verið að ræða ættu hugsanlega önnur sjónarmið við. Auk þess liggur fyrir að stefnandi tilkynnti skipstjóra skipsins um að frekari rannsókna yrði þörf, strax og hann fékk veður af því hjá lækni sínum. Gat stefndi þá þegar gripið til þeirrar aðgerða, sem hann taldi nauðsynlegar vegna þessa. Verður því að telja að skilyrði 4. mgr. 36. gr. sjóml. um vísitandi leynd eigi ekki við hér.

Skipverjinn fékk þó ekki greidd laun enda taldi dómurinn hann ekki vera óvinnufæran í skilningi 36. gr. sjml. þar sem ekkert lægi fyrir um það að hann hefði ekki getað sinnt starfi sínu áfram þótt hann hefði ekki farið í slíka rannsókn. *„Jafnvel þótt rannsókn sem slík sé bráðnauðsynleg gerir það menn ekki óvinnufæra í þeim skilningi að þeir geti ekki sinnt því starfi sem þeir eru ráðnir til að sinna.“*

Í 2. ml. 4. mgr. 36. gr. sjml. segir að skipverji getur misst rétt sinn ef hann hefur bakað sér meiðsl sín eða veikindi með stórfelldu gáleysi eða ásetningi. Þarna verður að skýra nánar hugtakið stórfellt gáleysi í samræmi við hugtakið einfalt gáleysi. Hugtakið stórfellt gáleysi er langt í frá fastmótað af dómstólum en þó mun vera átt við vangá á mjög háu stigi.⁴⁰ Á þetta reyndi í *Hrd. 1998, bls. 592*. Skipverji slasaðist í áflogum við skipsfélaga sinn og krafðist staðgengilslauna í tvo mánuði vegna meiðsla sem hann hlaut í áflogunum. Útgerðin fór fram á sýknu, á þeim forsendum að ekki væri sannað að meiðsli skipverjans hafi komið til í átökum við annan skipverja. Eins að ef svo væri, þá hafi skipverjinn sjálfur stofnað til illinda og hafi því fyrirgert rétti sínum samkvæmt 4. mgr. 36. gr. sjml. með stórfelldu gáleysi. Af lýsingu vitna taldi Hæstiréttur sannað að umræddur skipverji hafi stofnað til illinda við skipsfélaga sinn en vitnum bar ekki saman

⁴⁰ Arnljótur Björnsson. (1988). Bls. 132.

um „hvor kastaði fyrst fiski að hinum“, eða hvað gerðist í kjölfarið á því. Var því ekki hægt að slá því föstu að skipverjinn hafi einn átt alla sök. Samkvæmt vitnisburði skipsfélaga mannsins var hann erfiður í samstarfi og uppstökkur og ekki spurning um hvort, heldur hvenær hann lenti í áflogum við einhvern þeirra. Þá hafi hann að minnsta kosti einu sinni verið staðinn að því að hafa hass undir höndum um borð og verið grunaður um neyslu þess þar. Hæstiréttur segir að skipverjinn hafði verið í þjónustu útgerðarinnar í eitt og hálf ár og allan þann tíma hafði háttsemi hans ekki gefið útgerðinni tilefni til að vara hann við, að háttsemi hans kynni að kosta hann starfið, þrátt fyrir vitnisburð skipsfélaganna. Var ekki talið nægilega sýnt fram á að háttsemi skipverjans hafi firrt hann rétti til launa í veikindum á grundvelli 4. mgr. 36. gr. sjml. Í *Hrd. 2005, bls. 3987* var tekist á um rétt skipstjóra til að víkja skipverja úr starfi samkvæmt 24. gr. sjml. og rétt skipverja til launa í veikindarétti. Málavextir voru þeir að skipverjinn lenti í áflogum við skipsfélaga sinn í landlegu í Færeyjum og slösuðust þeir báðir. Við komu um borð í skipið aftur var skipverjinn umsvifalaust rekinn frá borði í votta viðurvist. Skipverjinn krafðist bóta á grundvelli þess að honum hafi verið vikið frá skipi fyrir að vera óvinnufær vegna slyss, og hafi rétt til fullra launa í tvo mánuði og kauptryggingar í þrjá mánuði samkvæmt 1. og 2. mgr. 36. gr. sjml. Skipverjinn taldi að 23. gr. og 36. gr. sjml. væru til þess að vernda áhafnir á íslenskum skipum og skuli þeim því beitt á sem hagstæðastan hátt fyrir skipverja, þegar skipstjóri láti ógert að tilgreina ástæður brottvikningarinnar. Hæstiréttur hafnaði málalíbúnaði skipverjans, taldi í ljós leitt að skipverjanum hafi verið vikið frá störfum fyrir að ráðast á annan skipverja en ekki vegna óvinnufærni og skipstjóranum hafi verið heimilt samkvæmt 5. tl. 24. gr. sjml. að víkja honum úr starfi. Að mati dómsins á skipverjinn engan rétt samkvæmt 36. gr. þar sem hann hafi slasast í áflogum.

12. Niðurstaða

Ef horft er til þróunar réttinda skipverja á undanförunum áratugum er veigamesta breytingin fólgin í þeirri orðalagsbreytingu sem varð árið 1980, þegar kom inn í þágildandi 18. gr. að skipverji skuli eigi missa neins af í launum sínum í stað rétt til kaups. Með því var réttur skipverja aukinn verulega til launa í slysa- og veikindatilfellum. Með heildarendurskoðun laganna árið 1985 var gerð tilraun til að minnka vægi staðgengilsreglunnar en ekkert varð úr þeirri breytingu og réttur skipverja

hélst hinn sami og þeim var tryggður árið 1980. Fjöldi dóma sem fallið hafa eftir gildistöku sjml. gefur skýra mynd um hversu miklir hagsmunir eru í húfi, hvort sem litið er til hagsmuna skipverja eða útgerðar.

Það sem vekur einna helst athygli við skoðun á þeim dómum sem fallið hafa síðan lög nr. 35/1985 tóku gildi er túlkun og skilningur á orðinu „óvinnufær.“ Hvenær skipverji er óvinnufær samkvæmt ákvæðinu er enn frekar óljóst. Þannig hefur vottorðum lækna um óvinnufærni verið vikið til hliðar ef önnur gögn máls benda til þess að skipverjinn sé í raun fær um að sinna vinnuskyldum sínum. Að vera óvinnufær er huglægt mat hverju sinni og erfitt, ef ekki ómögulegt að festa það niður í lagatexta hvenær einstaklingur er óvinnufær. Ríkar kröfur hafa verið gerðar til skipverja um að sanna óvinnufærni sína, samanber *dóm Héraðsdóms Reykjavíkur frá 25. september 1995 í máli nr. E-82/1995* þar sem þó var viðurkennt í dómsorðum að það vandamál sem skipverjinn glímdi við myndi seinna á starfsferlinum líklega leiða til óvinnufærni. Sama meginniðurstaða fékkst í *Hrd. 1991, bls. 484* þar sem tannréttingar í kjölfar sýkingar voru ekki taldar leiða til óvinnufærni. Er *dómur Héraðsdóms Reykjavíkur frá 10. mars 1995 í máli nr. E-10417/1992* í algjörrri andstöðu við niðurstöður dómstóla, bæði fyrir og eftir að hann féll. Þar var skipverji úrskurðaður óvinnufær þó hann hafi verið að láta laga fæðingargalla í munni sem háði honum ekki við vinnu. Í öllum þessum tilvikum var viðurkennt að nauðsynlegt væri fyrir skipverjana að fara í umræddar aðgerðir en tímasetning þeirra skiptir máli.

Vekur það upp spurningar um fyrirbyggjandi aðgerðir. Skipverji sem samkvæmt læknisráði þarf að gangast undir hjartaþræðingu á ekki rétt á launum í veikindaleyfi. Á þá skipverji sem þarf að gangast undir meðferð vegna krabbameins eða annarra sjúkdóma rétt á launum? Samkvæmt skilgreiningu Hæstaréttar þarf skipverji að vera orðinn óvinnufær þegar hann fer í lækni meðferð. Í niðurstöðu Hæstaréttar í *Hrd. 1994, bls. 58* segir að skipverjinn hafi sinnt sínu starfi til síðasta dags um borð og það bendi til þess að hann hafi ekki verið orðinn óvinnufær. Hins vegar segir í *Hrd. 1993, bls. 365* að skipverji hafi verið orðinn veikur um borð og eigi því rétt á staðgengilslaunum, en skipverjinn hafi sinnt sínum störfum um borð fram á síðasta dag en samkvæmt vitnisburði hans hafði hann „harkað af sér.“ Virðist Hæstiréttur líta mjög til málavaxta þegar skilgreining á óvinnufærni er skoðuð.

Ráðningarsamband aðila getur skipt miklu um heildarrétt skipverja. Hæstiréttur hefur látið skipverjana njóta vafans í þessum efnum, enda lögbundið í 6. gr. sjml. að gera skuli skiprúmssamning og er það á ábyrgð útgerðar. Ef slíkt hefur ekki verið gert hefur það ekki skert rétt skipverja og hefur dómurinn litið meira til raunverulegrar stöðu aðila en formlegrar. Þannig hefur verið litið til lögskráningar um borð í skip ef enginn samningur er til staðar og ef aðilum greinir á um réttarstöðu hefur útgerðin verið látin bera hallan af því.

Er það niðurstaða höfundar að nokkur óvissa ríki enn um réttarstöðu skipverja í skilningi 1. mgr. 36. gr. sjml., sérstaklega hvað varðar óvinnufærni. Verður það að teljast nokkuð ströng skilgreining að einstaklingur sé ekki óvinnufær þegar hann þarf að gangast undir aðgerð vegna sjúkdóms einfaldlega vegna þess að hann getur enn sinnt sínu starfi um borð. Fyrirbyggjandi aðgerðir eru alla jafna ekki teknar til greina þegar réttur skipverja er til umræðu, hvort sem þær aðgerðir eru til að koma í veg fyrir óvinnufærni síðar á starfsferlinum né til að laga lýti sem komi vinnuframlagi ekkert við.

Mikilvægt er, bæði hvað varðar hagsmuni skipverja og útgerðar að skýrt sé betur hvað felist í hugtakinu „óvinnufær.“ Að nánar sé útlistað hvað getur fallið undir fyrirbyggjandi aðgerðir og hvað ekki. Fjölmargir dómar Hæstaréttar eftir gildistöku sjómannalaga benda eindregið til þess að þrátt fyrir að stefnt hafi verið að því með nýjum sjómannalögum 1985 að skýra betur út réttarstöðu aðila, virðist enn vera mikil óvissa og þá sérstaklega með 1. mgr. 36. gr. laganna.

Heimildaskrá:

Alþingistíðindi.

Alþýðusamband Íslands. (e.d.). *Veikindaréttur*. Sótt 30. september 2012 af <http://asi.is/desktopdefault.aspx/tabid-199/>.

Arnþjótur Björnsson. (1988). Laun sjómanna í slysa- eða veikindatilfellum. *Úlfjótur*. 1. tbl. 41. árg. Reykjavík. Orator, félag laganema, Háskóla Íslands.

Blaðamannafélag Íslands. (e.d.). *Lykilatriði*. Sótt 23. október 2012 af <http://www.press.is/index.php/kjarasamningar/lykilatridhi>.

Friðrik Á. Hermannsson. (1998). Launaréttur sjómanna í slysa- og veikindaforföllum samkvæmt 36. gr. sjómannalaga nr. 35/1985. *Úlfjótur*. 3. tbl. 51. árg. Reykjavík. Orator, félag laganema, Háskóla Íslands.

Lára V. Júlíusdóttir. (1993). *Réttindi og skyldur á vinnumarkaði*. Reykjavík. Alþýðusamband Íslands.

Sigurður Kristinsson. (1995). *Smuguferð með varðskipinu Óðni*. Reykjavík. Landlæknisembættið. Heilbrigðisskýrslur, fylgirit nr. 3.

Viðar Már Matthíasson. (1989). Um ráðningarsamninga. *Úlfjótur*. 4. tbl. 42. árg. Reykjavík. Orator, félag laganema, Háskóla Íslands.

Lagaskrá

Lög nr. 7/1936 um samningsgerð, umboð og ógilda löggerninga.

Lög nr. 19/1979 um rétt verkafólks til uppsagnarfrests frá störfum og launa vegna sjúkdóma og slysaforfalla.

Lög nr. 35/1985 sjómannaölög.

Lög nr. 50/1993 skaðabótölög.

Lög nr. 70/1996 um réttindi og skyldur starfsmanna ríkisins.

Brottfallin lög

Lög nr. 56/1914.

Lög nr. 53/1921.

Lög nr. 41/1930.

Lög nr. 16/1958.

Lög nr. 67/1963.

Lög nr. 49/1980.

Lög nr. 117/1993.

Dómar Hæstaréttar

Hrd. 1960:332.

Hrd. 1975:788.

Hrd. 1985:43.

Hrd. 1987:1358.

Hrd. 1991:484.

Hrd. 1992:1002.

Hrd. 1993:365.

Hrd. 1994:58.

Hrd. 1994:64.

Hrd. 1994:2514.

Hrd. 1996:3309.

Hrd. 1998:592.

Hrd. 2000:1422. (36/2000).

Hrd. 2000:2073. (33/2000).

Hrd. 2001:333. (294/2000).

Hrd. 2004:2294. (40/2004).

Hrd. 2004:3587. (117/2004).

Hrd. 2005:3987. (177/2005).

Hrd. 2005:4121. (207/2005).

Hrd. 289/2007.

Hrd. 498/2007.

Hrd. 389/2010.

Dómar héraðsdóms

E-10417/1992.

E-82/1995.

E-4510/1995.

Aðrir dómur:

Félagsdómur VIII:213.



HÁSKÓLINN Á BIFRÖST
BIFRÖST UNIVERSITY