

**Nd.**

**139. Frumvarp**

til laga um mannafla á islenzkum eimskipum og mótorskipum.

Flutningsm.: Sigurjón Á. Ólafsson, Héðinn Valdimarsson,  
Haraldur Guðmundsson.

**I. KAFLI.**

*Um stýrimenn.*

**1. gr.**

- a. Á eimskipum og mótorskipum, er sigla með flutning og farþega milli hafna innanlands og til útlanda, skal auk skipstjóra vera minnst:
- |          |                           |         |              |
|----------|---------------------------|---------|--------------|
| á skipum | 25—150 rúmlestir          | .....   | 1 stýrimaður |
| - —      | 150—450                   | — ..... | 2 stýrimenn  |
| - —      | 450 rúmlestir og þar yfir | .       | 3 —          |
- b. Á eimskipum og mótorskipum, er sigla til útlanda og milli hafna innanlands með varning eingöngu, skal auk skipstjóra vera minnst:
- |                 |                       |       |              |
|-----------------|-----------------------|-------|--------------|
| á skipi allt að | 300 rúmlestir         | ..... | 1 stýrimaður |
| - —             | frá 300—750 rúmlestir | ..    | 2 stýrimenn  |
| - —             | — 750—1500            | — ..  | 3 —          |
| - —             | yfir 1500 rúmlestir   | ..... | 4 —          |

## 2. gr.

Nú er islenzkt botnvörpuskip eða önnur fiskiskip notuð til flutninga milli hafna innanlands eða til útlanda, og skulu þá á þeim vera minnst 2 stýrimenn.

## II. KAFLI.

### Um háseta.

## 3. gr.

Á eimskipum og mótorskipum 700 rúmlesta og stærri, er flytja fólk milli hafna innanlands og til útlanda, skal vera hátsmaður.

Á sömu tegund og stærð skipa, er sigla milli hafna innanlands og til útlanda með farþega, skal vera trésmiður eða maður með smiðakunnáttu, er sé vanur sjómaður. Á skipum minni en 1000 rúmlestir má fela sama manni bátsmanns- og trésmiðastörf, eða einn af hásetunum gegnir því starfi.

## 4. gr.

Á eimskipum og mótorskipum, er flytja fólk milli hafna innanlands og til útlanda, skulu fullgildir hásetar, viðvaningar og óvaningar vera fæstir sem hér segir:

Á	25— 60	rúmlesta skipi	3	fullgildir hásetar	1	viðvaningur		
—	60— 250	—	—	4	—	1	—	1 óvaningur
—	250— 500	—	—	4	—	2	—	1 —
—	500— 700	—	—	5	—	2	—	1 —
—	700—1000	—	—	6	—	2	—	—
—	1000—1500	—	—	6	—	2	—	1 —
—	1500—3000	—	—	6	—	2	—	2 —

Á skipum yfir 3000 rúmlestir skal fjölga um einn fullgildan háseta fyrir hverjar 1000 rúmlestir.

## 5. gr.

Á eimskipum og mótorskipum, er flytja varning milli hafna innanlands og til útlanda, þar með talin fiskiskip, er eingöngu flytja fisk, hvort sem þau veiða hann eða taka til flutnings af öðrum, skulu fullgildir hásetar, viðvaningar og óvaningar minnst vera sem hér segir:

Á	12— 25	rúmlesta skipi	3	fullgildir hásetar				
—	25— 60	—	—	4	—			
—	60— 200	—	—	5	—			
—	200— 500	—	—	6	—			
—	500—1000	—	—	6	—			1 viðv.
—	1000—1500	—	—	6	—	1	—	1 óvan.
—	1500—2000	—	—	6	—	2	—	1 —

Auk þess skal vera trésmiður, vanur sjómennsku, eða maður með smiðakunnáttu, á skipi yfir 1000 rúmlesta.

Fyrir hverjar 1000 rúmlestir yfir 2000 skal fjölga um 1 fullgildan háseta.

### III. KAFLI.

#### *Um vélstjóra.*

##### 6. gr.

Á eimskipum og mótorskipum, sem sigla hafna á milli innanlands og með ströndum fram eða eru í förum til útlanda, þar með talin öll fiskiskip, skal vélalið vera minnst sem hér segir:

a. Á eimskipi með 100— 350 hestafla vél 2 vélstjórar							
— — — 350— 650 — — 2 —						1 aðstoðarm.	
— — — 650—1200 — — 3 —							
— — — 1200—1500 — — og stærri						4 vélstj.	
b. Á mótorskipi með 12— 50 hestafla vél 1 vélstj. 1 aðstoðarm.							
— — — 50— 150 — — 2 —							
— — — 150— 350 — — 2 —						1 —	
— — — 350— 650 — — 3 —						1 —	
— — — 650—1000 — — 3 —						2 —	
— — — yfir 1000 — — 4 —						3 —	

##### 7. gr.

Á eimskipum og mótorskipum, er flytja farþega milli hafna innanlands og til útlanda, skal vélalið ver minnst sem hér segir:

a. Á eimskipi með 100— 350 hestafla vél 2 vélstj.							
— — — 350— 500 — — 3 —							
— — — 500—1000 — — 3 —						1 aðstoðarm.	
— — — 1000—1500 — — 4 —							
— — — 1500—2000 — — 4 —						1 —	
b. Á mótorskipum sé vélalið hið sama og á eimskipum skv. staflíð a., og auk þess 1 aðstoðarmaður við vél 500—1000 hestafla og 3 aðstoðarmenn við vél frá 1000—2000 hestafla.							

### IV. KAFLI.

#### *Um kyndara, yfirkyndara og kolamokara.*

##### 8. gr.

Á eimskipum, þar með talin fiskiskip, er sigla á milli hafna innanlands, stunda veiðar með ströndum fram og erlendis, eða eru í förum til útlanda, skulu kyndarar, yfirkyndarar og kolamokarar vera fæstir sem hér segir:

Á skipi með 100— 250 hestafla vél 1 kyndari							
— — — 250— 400 — — 2 —							
— — — 400— 800 — — 3 —							
— — — 800—1000 — — 4 —							
— — — 1000—1500 — — 5 —							

#### 9. gr.

Verzlunarskip með 500 hestafla vél og stærri skulu auk áðurtaldrá kyndara hafa einn yfirkyndara. Á skipi, sem eyðir 9—16 smál. af kolum á sólarhring, skal vera 1 kolamokari, og 2, ef kolaeyðsla fer yfir 16 smál. á sólarhring. Kolaeyðslan miðast við fulla ferð skips.

Tala þeirra kyndara, sem ákveðin er í 8. gr., skal ávallt miðast við, að ekki séu færri en 1 kyndari á skipi fyrir hverjar 3 smál. af kolum, sem skipið eyðir á sólarhring. En þó skal tala kyndara aldrei minni vera en þar greinir, þó kolaeyðsla sýni minna.

Engum kyndara má ætla á verði meira en 4 eldstæði til kyndingar og gæzlu.

### V. KAFLI.

#### *Um matreiðslu og þjónalið.*

#### 10. gr.

Á eimskipum og mótorskipum, sem ekki eru farþegaskip, skal fjöldi matreiðslumanna miðast við stærð skipshafnar þannig: Fyrir allt að 18 manna skipshöfn 1 fullnuma matreiðslumaður. Fyrir 18—30 manna skipshöfn 1 fullnuma matreiðslumaður og 1 aðstoðarmatsveinn (nemandi).

Fyrir stærri skipshöfn en 30 manns séu 2 fullnuma matreiðslumenn, og hjálparengur, ef um verzlunarskip er að ræða.

#### 11. gr.

Á eimskipum og mótorskipum, er flytja fólk milli hafna innanlands og til útlanda, skal tala matreiðslumanna og annara manna á skipinu, veitingum tilheyrandi, vera sem hér segir:

- a) á skipi með minna en 15 manna skipshöfn og farrými fyrir 60 manns 1 bryti, 1 fullnuma matreiðslumaður, 1 þerna og 1 þjónn,
- b) á skipum með allt að 25 manna skipshöfn, þjónustulið meðtalið og farrými fyrir allt að 100 manns, 1 bryti, 1 fullnuma matreiðslumaður, 1 aðstoðarmaður (nemandi), 1 hjálparsveinn, búrmaður, 2 þjónar og 2 þernur,
- c) á skipum með yfir 25 manna skipshöfn og farrými fyrir allt að 200 manns 1 bryti, 2 fullnuma matreiðslumenn, 1 aðstoðarmaður (nemandi), 1 hjálparsveinn, búrmaður, 2 þjónar og þerna á 1. farrými og 1 þjónn, þerna og drengur á 2. farrými.

#### 12. gr.

Atvinnumálaráðherra getur, ef nauðsyn ber til, veitt undanþágu frá ákvæðum laga þessara, með því skilyrði, að viðkomandi stéttarfélag eða stjórn þess hafi samþykkt slíka undanþágu.

13. gr.

Brot gegn lögum þessum varða 50—500 króna sektum, ef ekki liggur þyngri refsing við brotinu samkv. öðrum lögum. Sektirnar renna í rikissjóð.

14. gr.

Mál út af brotum gegn lögum þessum sæta meðferð almennra lögreglumála

15. gr.

12. gr. laga nr. 43, 3. nóv. 1915, 18. gr. laga nr. 40, 19. júní 1922, og 6. gr. laga nr. 50, 4. júní 1924, eru úr gildi felldar, að svo miklu leyti, sem þær koma í bága við lög þessi.

16. gr.

Lög þessi öðlast gildi 1. jan. 1932.

Greinargerð.

Í islenzkri löggjöf eru engin ákvæði um, hversu margir menn skuli fæstir vera á islenzkum skipum, hvað snertir háseta og annað starfslíð, sem óhjákvæmilegt er, svo að skipað sé í hvert rúm. Þó eru til ákvæði um stýrimenn í lögum um atvinnu við siglingar frá 1922, og um vélstjóra frá 1915 og mótórista frá 1924. En ákvæði þessi eru mjög takmörkuð og fullnægja ekki kröfum þeim, sem nú eru gerðar um tölu þessara manna á skipi hverju. Krafa sjómanna yfirleitt fer í þá átt, að skipin séu betur mönnuð en tíðkamt hefir fram til þessa tíma.

Um allan heim meðal farmenskubjóða er krafa þessi mjög hávær og hefir borið þann árangur, að ýmsar þjóðir hafa sett lög um þetta. Norðmenn voru fyrstir norðurlandþjóðanna, með lögum frá 1918 og breytingum á þeim 1922. Í Danmörku er nú unnið að því, að löggjöf sé sett um þetta efni. Með tilliti til alls öryggis fyrir lífi manna, farmi og skipi er það mikilsvert atriði, að mannafla sé nægur á hverju skipi, og ekki sízt á siglingaleiðum á norðanverðu Atlantshafi, þar sem stormar eru tíðir, snjóhriðar og langt skammdegismyrkur, landtaka ill oft og einatt og vogskorin strönd, óhrein siglingaleið, vitar og sjómerki ófullnægjandi, eins og kunnugt er, að á sér stað við okkar land. Á öllum þeim skipum, er flytja farþega, er almennt viðurkennt, að mannafla þurfi að vera meiri en á vöruflutningaskipum almennt, og er þeirri reglu fylgt í frv. Farþegaskip okkar eru yfirleitt verr mönnuð en samskonar skip á Norðurlöndum, og væri þó ástæða til þess, að þau væru betur mönnuð, með hliðsjón af því, hvaða leið þau sigla allan ársins tíma og oftast eftir strangri áætlun.

Ein er sú ástæða enn, sem réttlætir að lögbinda mannafla á skipunum, sú, að útgerðarmenn hafa ríka hvöt til þess að spara mannahald, og eiga því stéttarfélag sjómanna oftast í baráttu um að halda því, sem unnizt hefir á í því efni.

Að síðustu má benda á, að nú er unnið að því af alþjóðafélagsskap sjómanna, að vinnutími á öllum verzlunarskipum verði fastákveðinn 8 tímar í sólarhring. Er málið komið á þann rekspól, að alþjóðafélagsskapur útgerðarmanna og sjómanna hefir haldið ráðstefnu um það, og á næsta ári verða framhaldsumræður

um málið. Allar líkur benda til, að samkomulag náist um 8 stunda vinnudag sjómanna. En það þýðir, að vökuskiptum verður þannig fyrir komið, að  $\frac{1}{3}$  skips-hafnar er á verði í hvert sinn. Búið er við, að verkamáladeild þjóðabandalagsins taki málið að sér til framkvæmda. Enginn vafi getur leikið á því, að slíkt hið sama verður ofan á hjá okkur, þegar aðrar þjóðir hafa lögfest slík ákvæði hjá sér. Með tilliti til þessa er mannaflí á íslenskum skipum ákveðinn í frv.

Nánar í framsögu.