

Nd.

275. Frumvarp til laga

[157. mál]

um breyting á sjómanna­lögum, nr. 41 19. maí 1930.

Frá sjávarútvegsnefnd.

1. gr.

2. gr. laganna breytist þannig:

- a. Á eftir orðunum „fermingar eða affermingar“ síðast í fyrra málslið komi: eða þar, sem skipið hættir siglingu.
- b. Í stað orðanna „til ráðningarslita í fer­mingar- eða affermingarhöfn erlendis“ síðast í síðara málslið komi: til ráðningarslita í erlendri fer­mingar- eða affermingarhöfn eða þar, sem skipið hættir siglingu erlendis.

2. gr.

2. mál­gr. 4. gr. laganna orðist svo:

Ef skipstjóri hefur leynt veikindunum eða meiðslunum með sviksamlegum hætti, er hann réðst á skipið, á hann ekki rétt á launum lengur en hann gegnir starfi sínu. Sama gildir, ef hann hefur sjálfur átt sök á sjúkdóminum eða meiðslunum af ásetningi eða stórfelldu gáleysi, eftir að hann réðst á skipið.

3. gr.

7. gr. laganna orðist svo:

Um skipstjóra skulu og gilda eftirfarandi ákvæði um skipverja, eftir því sem við á:

1. Um umönnun og heimsendingu, þegar um sjúkdóm eða slys er að ræða, sbr. 28. gr.

2. Um kaupgreiðslu, er skipstjóri deyr, um greftrun eða líkbrennslu og um meðferð eftirlátinna muna hans, sbr. 24. gr., 29. gr. og 30. gr.
3. Um skyldu til að ganga undir læknisskoðun, sbr. 3. málsg. 10. gr.

4. gr.

9. gr. laganna orðist svo:

Skipstjóri ræður fyrir hönd útgerðarmanns stýrimenn, vélstjóra, bryta, loftskeytamenn og aðra skipverja og segir þeim upp störfum.

Skipstjóri skal, ef því verður við komið, ráðgast við yfirvélstjóra um ráðningu skipverja til starfa við vélgæzluna, við fyrsta stýrimann um ráðningu háseta og við bryta um ráðningu aðstoðarmanna hans.

5. gr.

10. gr. laganna orðist svo:

Eigi má hafa yngri karlmenn en 15 ára og ekki yngri konur en 18 ára við vinnu á skipi.

Yngri menn en 18 ára mega ekki vera kyndarar eða kolamokarar, og ekki mega yngri menn en 19 ára starfa við vélgæzlu.

Enginn má hefja starf á skipi, nema hann hafi gengið áður undir læknisskoðun.

6. gr.

Á eftir orðunum „ferma skal það eða afferma“ síðast í 12. gr. laganna komi: eða þar, sem það hættir siglingu.

7. gr.

13. gr. laganna orðist svo:

Ef eigi er annað ákveðið um lengd ráðningartíma, getur hvor aðili um sig sagt samningnum upp, þannig að skipverji fari úr skiprúmi á ráðningarstað, í ferðingardegn eða affermingarhöfn eða þar, sem skipið hættir siglingu. Nú er skipverji íslenskur og ráðinn á skipið í íslenskri höfn, og geta aðilar þá aðeins sagt samningi upp, þannig að skipverji fari úr skiprúmi í íslenskri ferðingardegn eða affermingarhöfn eða þar, sem skipið hættir siglingu hérlandis.

Ef ekki er öðruvísi samið, skal uppsagnarfrestur vera þrjú mánuðir á skiprúmsamningum stýrimanna, vélstjóra, bryta og loftskeytamanna, en einn mánuður á öðrum skiprúmsamningum, nema á íslenskum fiskiskipum sjö dagar.

8. gr.

Á eftir orðunum „ferðingardegn eða affermingarhöfn skipsins“ í 15. gr. laganna komi: eða þar, sem það hættir siglingu, hafi hann áður sagt skiprúmsamningnum upp með þeim fyrirvara, sem greinir í 2. málsg. 13. gr.

9. gr.

Orðin „eða ef skipið er seglskip, í 4 daga“ í 16. gr. laganna falli burt.

10. gr.

Í stað 2. og 3. málsg. 18. gr. laganna koma þrjár nýjar málsgreinar, svo hljóðandi:

Skipverji tekur kaup til þess dags og að honum meðtöldum, er starfa hans á skipi lýkur, eða, ef hann er skráður úr skiprúmi, þá til afskráningardags og að honum meðtöldum.

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.

Skipverji á ekki rétt á kaupi þann tíma, sem hann hliðrar sér ólöglega hjá að inna störf sín af hendi, né fyrir þann tíma, sem hann er óstarfhæfur vegna sjúkdóms eða meiðsla, sem hann hefur þagað sviksamlega um við ráðningu sína. Sama gildir, ef skipverji er ekki starfhæfur vegna sjúkdóms eða meiðsla, sem hann hefur sjálfur bakað sér af ásetningi eða stórfelldu gáleysi.

11. gr.

2. málsliður 2. málsgr. 19. gr. laganna orðist svo:

Um rétt til greiðslu í erlendri mynt fer eftir því, sem landslög ákveða á hverjum tíma.

12. gr.

Aftan við 23. gr. laganna komi ný málsgr., svo hljóðandi:

Fækki stýrimönnum, meðan ferð stendur yfir, skal kaup, er við það sparast, meðan skipið er í hafi, skiptast jafnt á milli skipstjóra og stýrimanns eða stýrimanna.

13. gr.

Upphaf 3. málsgr. 28. gr. laganna orðist svo:

Ef skipverji á sjálfur sök á veikindunum eða meiðslunum af ásetningi eða stórfelldu gáleysi, eða hafi hann leynt þeim sviksamlega, er hann réðst á skipið, o. s. frv.

14. gr.

29. gr. laganna breytist þannig:

a. 1. málsgr. orðist svo:

Ef skipverji deyr, skal skipstjóri gera útför hans sæmilega. Ef líkbrennsla fer fram, ber skipstjóra að sjá um heimsendingu óskunnar.

b. Aftan við greinina komi ný málsgr., svo hljóðandi:

Skipstjóri skal tafarlaust tilkynna eftirlifandi maka, ef til er, en ella nánasta ættingja andlát skipverja og hafa samráð við þá, eftir því sem föng eru á, um þær ráðstafanir, sem að framan greinir.

15. gr.

1. málsgr. 30. gr. laganna orðist svo:

Ef skipverji deyr á þeim tíma, er útgerðarmanni bar að kosta umönnum hans, skal útgerðarmaður einnig bera kostnað af greftrun hans eða líkbrennslu.

16. gr.

32. gr. laganna orðist svo:

Ef skipverji verður lengur en um stundarsakir ófær til vinnu vegna veikinda eða slysa, eða sé hann haldinn sjúkdómi, sem öðrum mönnum á skipi stafar hætta af, þá getur skipstjóri vikið honum úr skiprúmi. Um rétt skipverja til launa fer þá eftir fyrirmælum 18. gr.

17. gr.

Aftan við 3. (síðustu) málsgr. 33. gr. laganna komi:

Ef skipverji gat ekki komið til skips vegna veikinda eða meiðsla, sem hann á ekki sök á, skal hann þó eiga rétt til kaups samkvæmt fyrirmælum 18. gr.

18. gr.

2. málsgr. 37. gr. laganna orðist svo:

Skipverji, sem fer úr skiprúmi, af því að ferð skipsins var breytt, á rétt á ferðakostnaði og fæðispeningum til ráðningarstaðarins, fari hann úr skiprúmi, áður en

ferð var hafin, en ella til þess staðar, sem ráðningu skyldi slitið samkvæmt samningnum. Skipverji á og þá rétt til kaups, einn mánuð frá ráðningarslitum, ef hann er stýrimaður, vélstjóri, bryti eða loftskeytamaður, en ella í hálfan mánuð, nema á íslenskum fiskiskpum 7 daga.

19. gr.

Orðin „eða skipti verði á útgerðarmanni“ síðast í 40. gr. laganna falli burt.

20. gr.

1. og 2. málsliður 2. málsgr. 41. gr. laganna orðist svo:

Ef skiprúmssamningi íslensks skipverja er slitið erlendis af þeim sökum, sem segir í 1. málsgrein, á hann rétt á ferðakostnaði, nauðsynlegum klæðnaði og fæðispeningum til heimilis síns hér á landi, og greiðist kostnaður þessi úr ríkissjóði. Auk kaups þess, sem skipverji á rétt á samkvæmt 1. málsgrein þessarar greinar, á hann rétt til kaups úr hendi útgerðarmanns í tvo mánuði frá ráðningarslitum, ef hann er stýrimaður, vélstjóri, bryti eða loftskeytamaður, en einn mánuð frá sama tíma, ef hann er í annarri stöðu á skipi, þó aldrei skemur en meðan á heimferð stendur.

21. gr.

2.—4. málsgrein 4. gr. laga nr. 36 27. júní 1941 verði 49. gr., og breytist greinatalan á eftir samkvæmt því. Tilvísanir í greinar í lögnum þannig breyttum breytast þá einnig, svo sem hér segir:

- Í 33. gr.: Fyrir „64. gr.“ komi: 65. gr.
- Í 38. gr.: Fyrir „59. gr.“ komi: 60. gr.
- Í 60. gr.: Fyrir „50. gr.“ komi: 51. gr.
- Í 62. gr.: Fyrir „64. gr.“ komi: 65. gr.
- Í 63. gr.: Fyrir „54. gr.“ komi: 55. gr.
- Í 70. gr.: Fyrir „62. gr.“ komi: 63. gr.
- Í 72. gr.: Fyrir „49., 50., 54., 57., 58., 60., 61., 85. og 87. grein“ komi: 50., 51., 55., 58., 59., 61., 62., 86. og 88. grein.
- Í 73. gr.: Fyrir „71. greinar“ komi: 72. greinar.
- Í 74. gr.: Fyrir „60. gr. og í 1. málsgr. 61. gr.“ komi: 61. gr. og í 1. málsgr. 62. gr.
- Í 75. gr.: Fyrir „73. gr.“ komi: 74. gr.
- Í 77. gr.: Fyrir „73.—75. gr.“ komi: 74.—76. gr.
- Í 84. gr.: Fyrir „59. grein“ komi: 60. grein.
- Í 85. gr.: Fyrir „74. gr.“ komi: 75. gr.
- Í 1. málsgr. 89. gr. Fyrir „77. gr., 1. málsgr. 78. gr., 79., 80., 85. og 87. gr.“ komi: 78. gr., 1. málsgr. 79. gr., 80., 81., 86. og 88. gr.
- Í 2. málsgr. 89. gr.: Fyrir „84. og 86. gr.“ komi: 85. og 87. gr.
- Í 90. gr.: Fyrir „62. gr.“ komi: 63. gr.

22. gr.

53. gr. laganna orðist svo:

Skipstjóri skal taka í gæzlu sína þá muni, sem skipverji skilur eftir í skipinu við ráðningarslit. Skal hann, svo fljótt sem unnt er, gera vottfasta skrá um muni þessa. Telji skipstjóri vandkvæðum bundið að geyma munina, getur hann selt þá með hagkvæmum hætti.

Ef skipverji hefur strokið úr skiprúmi, má selja muni, sem hann hefur skilið eftir, til lúkningar á skaðabótakröfu útgerðarmanns og kostnaði, sem ríkið kann að hafa haft af skipverja. Ef afgangur verður af söluandvirði, skal fara um hann eftir ákvæðum 70. gr. Sama er, ef skipverji hefur ekki gert tilkall til eftirskilinna eigna innan tveggja ára, frá því að hann fór úr skipi.

23. gr.

Á eftir orðunum „Flytji hann áfengi“ í 7. tölulið 62. gr. laganna komi: eða eiturlyf.

24. gr.

1. málsg. 64. gr. laganna orðist svo:

Skipstjóri skal í viðurvist tveggja prófvotta, sem hann kveður sjálfur til meðal hinna reyndustu manna af skipshöfninni, halda próf, áður en hann beitir refsivaldi sínu. Annar prófvotturinn skal vera stýrimaður, vélstjóri eða loftskýtamaður, en hinn úr flokki annarra skipverja.

25. gr.

Síðari málsliður 68. gr. laganna orðist svo:

Mál samkvæmt 68. og 69. gr. sæta meðferð opinberra mála.

26. gr.

2. málsliður 70. gr. laganna fellur burt.

27. gr.

Í stað orðanna „10—1000 kr., eða fangelsi“ í 73. gr. laganna komi: 1000—10000 kr., varðhaldi eða fangelsi allt að 2 árum.

28. gr.

Í stað orðsins „konungur“ í 74. gr. laganna komi: forseti.

29. gr.

Í stað orðanna „10—1000 króna“ í 75. gr. laganna komi: 1000—10000 króna.

30. gr.

Í stað orðanna „5—500 króna“ í 77. gr. laganna komi: 500—5000 króna.

31. gr.

Í stað orðanna „fangelsi eða betrunarhúsvinna“ í 78. gr. laganna komi: varðhald eða fangelsi.

32. gr.

Í stað orðsins „fangelsi“ í 79. gr. laganna komi: varðhaldi.

33. gr.

Í stað orðanna „5—500 króna sektum, eða fangelsi“ í 80. gr. laganna komi: 500—5000 króna sektum eða varðhaldi.

34. gr.

Í stað orðanna „fangelsi eða hegningarvinnu“ í 81. gr. laganna komi: varðhaldi eða fangelsi.

35. gr.

Í stað orðsins „fangelsi“ í 1. málslið 82. gr. laganna komi: varðhaldi. Og í stað orðsins „hegningarvinnu“ í 2. málslið sömu gr. komi: fangelsi.

36. gr.

Í stað orðanna „5—500 króna sektum, eða fangelsi“ í 83. gr. laganna komi: 500—5000 króna sektum eða varðhaldi.

37. gr.

Í stað orðanna „fangelsi eða sektum“ í 1. málsg. 84. gr. laganna komi: sektum, varðhaldi eða fangelsi.

38. gr.

Í stað orðanna „5—500 króna sektum eða fangelsi“ í 85. gr. laganna komi: 500—5000 króna sektum, varðhaldi eða fangelsi.

39. gr.

Í stað orðanna „einföldu fangelsi“ í 86. gr. laganna komi: varðhaldi.

40. gr.

Í stað orðanna „5—500 króna“ í 87. gr. laganna komi: 500—5000 króna.

41. gr.

3. málsgr. 88. gr. laganna fellur burt.

42. gr.

90. gr. laganna orðist svo:

Mál, sem greinir í þessum kafla og ekki eiga undir siglingadóm, skulu rekin í sjódómi.

43. gr.

Þegar lög þessi koma til framkvæmdar, skal fella meginmál þeirra inn í lög nr. 41 1930 og gefa þau út svo breytt.

44. gr.

Lög þessi öðlast gildi Falla þá jafnframt úr gildi lög nr. 36 27. júní 1941, um breyting á sjómanna­lögum, nr. 41 19. maí 1930.

Greinargerð.

Frumvarp þetta er flutt að beiðni samgöngumálaráðherra. Einstakir nefndarmenn áskilja sér rétt til að bera fram eða fylgja breytingartillögum, sem fram kunna að koma við frumvarpið, og hafa óbundnar hendur um afstöðu til þess.

Svo hljóðandi greinargerð fylgdi frumvarpinu af hálfu ráðuneytisins:

Að undirbúningi frumvarps þessa hafa unnið þeir Þórður Eyjólfsson hæstaréttar­dómari, Gunnar Þorsteinsson hæstaréttarlögmaður og Guðbjartur Ólafsson hafn­­sögumaður, sem falin hafði verið endurskoðun á siglingalögunum og sjómanna­lög­unum. Er nánar skýrt frá störfum nefndarinnar í greinargerð fyrir frumvarpi til breytinga á siglingalögunum, sem lagt var fram á Alþingi 1958.

Ákvæði um réttarstöðu skipshafnar voru upphaflega í siglingalögunum nr. 56 30. nóv. 1914. Með þeim lögum var siglingalöggjöf Íslands samræmd í meginatriðum siglingalögum annarra Norðurlandþjóða. Árið 1930 voru ákvæði um kjör skipshafnar og skipstjóra tekin út úr siglingalögunum og sett í sérstök sjómanna­lög, nr. 41 19. maí 1930. Var um það fylgt fordæmi annarra Norðurlandþjóða, sem sett höfðu sér sjómanna­lög á árunum 1922 og 1923. Síðan hafa hinar Norðurlandþjóðirnar endur­skoðað sjómanna­lög sín og gefið þau út að nýju, sbr. dönsk Sömandslov frá 7. júní 1952, sænsk Sjömanslag frá 30. júní 1952 og norsk Sjömannslov frá 17. júlí 1953. Höfðu viðkomandi lönd samráð með sér um setningu laga þessara og þær breytingar, sem með þeim voru gerðar á eldri sjómanna­lögum þeirra.

Með því að ljóst er, að breytingar þær, sem aðrar Norðurlandþjóðir hafa gert á sjómanna­lögum sínum, horfa yfirleitt til bóta og eru í betra samræmi við siglinga­starfsemi nútíðarinnar en hinar eldri reglur, þá hafa gildandi sjómanna­lög þeirra verið höfð til fyrirmyndar við samningu frumvarps þessa. Það er og mikilsvert að rjúfa ekki samræmi það, sem um langt skeið hefur verið milli siglingalöggjafar Íslendinga og annarra Norðurlandþjóða. Í nokkrum atriðum hefur þó verið vikið frá ákvæðum hinna norrænu sjómanna­laga, þar sem annað þótti betur fara vegna ís­lenzkra atvinnuhátta eða annarra ástæðna.

Með frumvarpi þessu eru ekki gerðar neinar veigamiklar breytingar á réttarstöðu skipshafna. Hér er fremur um að ræða lagfæringar, ýmist til að nema burt úrelt ákvæði og setja önnur viðeigandi í staðinn eða til að fella fyrirmæli laganna betur að reglum almennrar atvinnulöggjafar.

Með lögum nr. 36 27. júní 1941 voru gerðar nokkrar breytingar á sjómannaögunum, aðallega viðvíkjandi réttarstöðu loftskeytamanna. Hafa þau ákvæði verið felld inn í frumvarp þetta.

Um 1. gr.

Í 2. gr. gildandi laga er uppsögn á ráðningarsamningi skipstjóra bundin við, að skip sé komið í höfn, þar sem ferma skal það eða afferma. Hér er lagt til, að koma skips í höfn, þar sem það hættir siglingu, sé í þessu sambandi látin jafngilda því, að það komi í fermingarhöfn eða affermingar. Hér er aðallega átt við það, að skip sé komið í höfn, þar sem ferð þess sé lokið, og að þess sé ekki að vænta, að það hefji ferð að nýju um óákveðinn eða a. m. k. alllangan tíma. Koma skips í höfn til viðgerðar mundi oftast ekki fullnægja þessum skilyrðum.

Um 2. gr.

Ekki þykir rétt, að skipstjóri missi tilkall til launa samkvæmt 1. málsg. 4. gr. laganna, þó að hann verið talinn eiga nokkra sök á veikindum sínum eða meiðslum, ef ekki kemur til ásetningur eða stórfellt gáleysi. Hin ströngu ákvæði núgildandi 2. málsg. 4. gr. geta reynzt ósanngjörn, sérstaklega ef meiðsli ber að höndum við skyldustörf. Sama er um það, ef skipstjóri hefur ekki skýrt frá sjúkdómi eða meiðslum, er hann réðst á skipið, ef slíkt yrði ekki talið svíksamlegt atferli af hans hálfu. Grunur einn mundi því yfirleitt ekki nægja til að svipta skipstjóra launum og ekki heldur vitund um sjúkdóm eða meiðsli, sem skipstjóri hefur ástæðu til að álíta svo smávægileg, að þau mundu ekki hindra hann í starfi, þó að annað kunni að reynast síðar.

Um 3. gr.

Að því er snertir 1. og 2. tölulið þessarar greinar, eru efnisákvæði óbreytt frá því, sem nú er mælt í 7. gr. laganna. Hins vegar eru fyrirmælin í 3. tölulið ný, og vísast um þau til athugasemda við 5. gr. frv.

Um 4. gr.

Í 2. málsg. 9. gr. laganna er nú mælt, að skipstjóri skuli ráðgast við yfirvæljara um ráðningu manna, sem starfa við vélgæzluna. Er þetta látið haldast, en því bætt við, að skipstjóri skuli einnig ráðfæra sig við bryta um ráðningu aðstoðarmanna hans og við fyrsta stýrimann um ráðningu annarra skipverja. Er þetta í samræmi við ákvæði annarra norrænna sjómanna laga.

Um 5. gr.

Í 1. málsg. 10. gr. laganna er bannað að hafa yngri börn en 14 ára við vinnu á skipi. Aldursmark þetta var hækkað í 15 ár með 39. gr. barnaverndarlaga, nr. 39 frá 1947. Er það látið haldast hér, að því er tekur til karlmanna, en hækkað í 18 ár, að því er konur snertir. Er það sama aldursmark og í 10. gr. dönsku og sænsku sjómanna laganna, en í 10. gr. norsku laganna er bannað að ráða yngri kvenmenn en 20 ára til vinnu á skipi. Ákvæði 2. málsg. eru í samræmi við fyrirmæli 2. málsg. 10. gr. dönsku laganna, að því er varðar aldursmark manna, sem vinna við vélgæzlu.

Í 3. málsg. er það nýmæli, að skipverjar skuli ganga undir læknisskoðun, áður en þeir hefja starf sitt á skipi. Eins og sambúð skipverja er háttáð, verður að telja þetta nauðsynlega heilbrigðisráðstöfun. Í lögum eru nú engin almenn ákvæði um slíka skyldu, en sérákvæði, sem að þessu líta, eru í 8. og 15. gr. berklavarnalaga, nr. 66 frá 1939.

Um 6. gr.

Breyting sú, sem hér er gerð á 12. gr. laganna, svarar til þess, sem áður er komið í 1. gr. frv. um slit á ráðningarsamningi skipstjóra. Visast til athugasemda við þá grein.

Um 7. gr.

Um breytingu á fyrri málsgr. 13. gr. visast til athugasemda við 6. gr. frv., sbr. 1. gr. þess.

Í 2. málsgr. eru ákvæði um uppsagnarfresti á ráðningarsamningum skipverja. Ákvæði þessi koma ekki til greina, þegar fyrir fram er samið um tiltekinn ráðningartíma, svo sem þegar samningur skal gilda um ákveðna vertíð. Samkvæmt gildandi lögum er uppsagnarfrestur á ráðningarsamningum stýrimanna, vélstjóra, bryta og loftskýtamanna 1 mánuður, sbr. 2. málsgr. 13. gr. og 70. gr. laganna, og á skiprúmsamningum annarra skipverja 7 dagar, nema á íslenskum fiskiskipum 1 dagur. Hér er um óvenjulega stutta uppsagnarfresti að ræða, því að almennt má telja, að föstum starfssamningum verði aðeins sagt upp með 3 mánaða fyrirvara hið skemmsta. Þessir stuttu uppsagnarfrestir sjómannalaganna munu hafa verið settir með það fyrir augum, að útgerð skipa er að ýmsu leyti ótryggari en venjulegt er um annan atvinnurekstur. Búast má við, að oft verði með litlum eða engum fyrirvara að taka skip úr notkun, t. d. vegna viðgerðar, af því að ekki sé vól á nýjum flutningasamningum, fiskveiðar bregðist o. s. frv. Væri þá óheppilegt, ef útgerðarmaður væri bundinn við langa uppsagnarfresti. Einnig getur verið óhagkvæmt fyrir skipverja, sem ekki fellur dvöl á skipi, að vera bundinn þar um langan tíma. En þó að tillit sé tekið til þessara sjónarmiða, þá verður samt að telja, að uppsagnarfrestir laganna séu óhæfilega stuttir. Er því lagt til, að frestir þessir verði lengdir, svo sem í þessari grein frv. segir.

Um 8. gr.

Breyting á 15. gr. laganna er í samræmi við áður gerðar breytingar á 2., 12. og 1. málsgr. 13. gr. þeirra, sbr. 1., 6. og 7. gr. frumvarps þessa og athugasemdir við þær.

Um 9. gr.

Sérákvæðið í 16. gr. laganna um seglskip er nú orðið úrelt. Er því lagt til, að það sé fellt burt.

Um 10. gr.

Hér eru gerðar nokkrar breytingar á 18. gr. laganna. Fyrsta og síðasta málsgr. haldast þó óbreyttar og sömuleiðis fyrri hluti 2. málsgr. Hins vegar er bætt við nýjum ákvæðum um áhrif sjúkleika eða meiðsla á rétt skipverja til launa. Er þá einnig felld þar inn óbreytt regla sú, sem nú er í 3. málsgr. 18. gr.

Í 2. málsgr. 18. gr. laganna er ráðagerð um það, að skipverji hafi „misst rétt til kaups vegna sjúkleika eða af öðrum ástæðum“, án þess að nánari reglur séu um það settar, sbr. þó ákvæði 32. gr. um brottvikningu skipverja úr skiprúmi. Hér er lagt til, að í nýrri málsgr. (sem verður 3. málsgr.) komi sú almenna regla, að þegar fastráðinn skipverji forfallast vegna sjúkdóms eða meiðsla, eigi hann rétt til launa tiltekinn tíma, tvo mánuði, ef um er að ræða stýrimann, vélstjóra, bryta eða loftskýtamann, en einn mánuð, ef skipverji gegnir annarri stöðu á skipi. Með því að fastákveða tímann þannig er unnt að koma í veg fyrir vafa og misræmi um launagreiðslur. Ef skipverji hefur aðeins verið mjög skamman tíma í þjónustu útgerðarmanns, þykir þó rétt að draga úr skyldu útgerðarmannsins, þannig að hann þurfi ekki að greiða laun fyrir fleiri daga, eftir að sjúkleikann eða meiðslin bar að höndum, en þeim tíma nemur, sem skipverji hafði gegnt starfi á skipinu. Skylda útgerðarmanns til launagreiðslu samkvæmt þessari málsgr. helzt jafnt fyrir það, þó að ráðningartími sé fyrr á enda samkvæmt ákvæðum skiprúmssamningsins eða vegna uppsagnar hans.

Í nýrri málsgr. (sem verður 4. málsgr.) eru svo greind atvik, sem hafa í för með sér launamissi. Þar kemur fyrst regla sú, sem nú er í 3. málsgr. 18. gr. laganna, en við er bætt sams konar ákvæðum og ætlað er til að komi um skipstjóra í 2. málsgr. 4. gr. laganna, sbr. 2. gr. frumvarpsins og athugasemdir við hana.

Um 11. gr.

Ákvæðið í 19. gr. laganna um rétt skipverja til að krefjast greiðslu í erlendri mynt, þegar kaupgreiðsla fer fram erlendis, fær ekki staðizt, eins og gjaldeyris-málum er nú háttað. Ekki er heldur unnt að setja neitt fast ákvæði til frambúðar um það efni.

Um 12. gr.

Í 23. gr. laganna er nú mælt, að skipverjar fái rétt til launaviðbótar, ef störf þeirra aukast við það, að mönnum fækkar á skipi, meðan á ferð stendur. Rétt þykir, að skipstjóri hafi sams konar rétt, þegar störf bætast við hann, vegna þess að stýrimönnum fækkar.

Um 13. gr.

Hér er um að ræða sams konar breytingu og áður hefur verið gerð á ákvæðum 2., 12. og 13. gr. laganna, sbr. 1., 6. og 7. gr. frv. og athugasemdir við þær.

Um 14. gr.

Hér er lögð skylda á skipstjóra að hafa samráð við vandamenn látins skipverja, áður en gerðar eru ráðstafanir þær, sem greinin fjallar um. Að öðru leyti eru ákvæði 29. gr. óbreytt að efni til.

Um 15. gr.

Hér er aðeins um að ræða orðalagsbreytingu, sem ekki þarfnast skýringar.

Um 16. gr.

Heimild til að víkja skipverja úr skiprúmi vegna veikinda eða meiðsla er óbreytt frá því, sem nú er mælt í 1. málsgr. 32. gr. laganna. Um rétt skipverja til launa fer þá eftir hinum nýju fyrirmælum í 18. gr., eins og gert er ráð fyrir að henni verði breytt, sbr. 10. gr. frv. og athugasemdir við hana. Fellur þá og burt 2. málsgr. núgildandi 32. gr. laganna.

Um 17. gr.

Rétt þykir að taka af tvímæli um það, að skipverji glatar ekki rétti til launa samkvæmt 2. tölulið 33. gr. laganna, þó að veikindi eða meiðsli, sem hann á ekki sök á, hindri hann frá því að koma til skips í tæka tíð. Að því er sökina varðar, gilda að sjálfsgöðu saknæmisskilyrði 18. gr., eins og henni er breytt með 10. gr. frumvarps þessa.

Um 18. gr.

Samkvæmt 2. málsgr. 13. gr. laganna, eins og henni er breytt með 7. gr. frumvarps þessa, er uppsagnarfrestur á ráðningarsamningum stýrimanna, vélstjóra, bryta og loftskeytamanna 3 mánuðir, en 1 mánuður, að því er tekur til annarra skipverja, nema á íslenskum fiskiskipum 7 dagar. Ef skipverja er vikið úr skiprúmi, án þess að heimild sé til þess eftir 32. eða 33. gr. laganna, á hann ávallt rétt til kaups áðurgreindan uppsagnarfreststíma, en þó ekki skemur en meðan á heimferð stendur, sbr. 34. gr. laganna. Samkvæmt 37. gr. laganna á skipverji rétt til að krefjast lausnar úr skiprúmi, ef breytt er til muna ferð þeirri, sem hann var ráðinn til, en ekki á hann þá rétt til launa lengur en stendur á heimferð hans til ráðningarstaðarins eða þess staðar, þar sem ráðningu skyldi slitið samkvæmt samningnum. Þessi ákvæði eru óhagstæð skipverjum, þar sem þeir fá engu um það ráðið, hvort ferð skips er breytt. Getur það ekki talizt sanngjarnt, enda í ósamræmi

við almennar reglur réttarins, að þeir fái engar bætur, þegar ráðningarsamningi slítur þannig án sakar af þeirra hálfu. Er því lagt til hér, að tekin séu upp ákvæði annarra norrænna sjómanna laga um nokkrar bætur til skipverja, þegar þannig stendur á, en þó ekki laun fyrir fullan uppsagnarfreststíma, nema að því er snertir skipverja á íslenskum fiskiskipum, en uppsagnarfrestur þeirra er svo skammur, að ekki er ástæða til að miða bætur þeirra við styttri tíma.

Um 19. gr.

Með því að fella burt orð þau úr 40. gr. laganna, sem hér ræðir um, er ætlað til þess, að um rétt skipverja til að krefjast lausnar úr skiprúmi, þegar skipt er um útgerðarmann, fari eftir almennum réttarreglum um aðilaskipti að starfssamningum.

Um 20. gr.

Ef ráðningarsamningi lýkur með þeim hætti, sem segir í 1. málsg. 41. gr. laganna (skip ferst, er dæmt óbætandi o. s. frv.), á skipverji samkvæmt 2. málsg. sömu greinar aðeins rétt til launa, meðan hann er á heimleið, og þó ekki allan þann tíma, ef heimferð tekur meira en 2 mánuði, ef um er að ræða stýrimann, vélstjóra, bryta eða loftskeytamann, en 1 mánuð, að því er tekur til annarra skipverja. Lagt er til, að réttur skipverja sé hér rýmkaður, þannig að stýrimenn, vélstjórar, brytar og loftskeytamenn fái jafnan rétt til launa um 2 mánuði, en aðrir skipverjar um 1 mánuð, en þó aldrei skemur en meðan á heimferð stendur.

Um 21. gr.

Með lögum nr. 36 frá 1941 var einni grein bætt við upphaflegu sjómanna lögin, nr. 41 frá 1930, og ákveðið, að hún skyldi verða 49. gr. laganna. Er sú grein, eins og önnur ákvæði nefndra viðbótarlaga, felld inn í frumvarp þetta, enda er jafnframt lagt til í 44. gr. frv., að lög nr. 36 frá 1941 verði felld úr gildi. Vegna viðbótargreinarinnar breytist greinatala laganna og tilvitnanir í greinar, svo sem segir í þessari grein frv.

Um 22. gr.

Í þessari gr. frv. eru ákvæði um ráðstafanir á munum, sem skipverji skilur eftir í skipi við ráðningarslit, án tillits til þess, af hvaða ástæðum hann fer úr skipi, en í núgildandi lögum ræðir aðeins um muni, sem skipverji, er strokið hefur úr skipi, skilur þar eftir. Sá munur er þó gerður hér, að hafi skipverji strokið, er heimilt að selja munina þegar í stað til lúkningar kröfum á hendur honum, sem útgerðarmaður eða ríkissjóður hefur eignast vegna dvalar hans í skipi, en ella er sala ekki heimil, fyrr en tvö ár eru liðin frá brottför skipverja, nema geymsla munanna sé sérstökum vandkvæðum bundin.

Um 23. gr.

Parfnast ekki skýringa.

Um 24. gr.

Hér er felld burt það ákvæði núgildandi laga, að prófvottar skuli báðir vera úr flokki yfirmanna á skipi, ef þess eru föng, þegar einhver þeirra er hafður fyrir sök. Það atferli yfirmanna, sem þeim er gefin sök á, kann að varða aðra tiltekna skipverja eða skipshöfnina í heild, og er þá rétt, að prófvottur úr flokki undirmanna geti fylgzt með prófunum.

Um 25. gr.

Með mál, sem fyrrum sættu meðferð einkalögreglumála, er nú farið eftir ákvæðum laga nr. 27 frá 1951, um meðferð opinberra mála. Er 68. gr. laganna breytt hér til samræmis við það.

Um 26. gr.

Fyrirmæli, sem sérstaklega varða bryta, hafa nú verið felld inn í viðeigandi greinar frumvarps þessa. Á 2. málsliður 70. gr. laganna því að falla burt.

Um 27. gr.

Ákvæðum um refsivist er hér breytt til samræmis við fyrirmæli almennra hegningarlaga, nr. 19 frá 1940, sbr. einkum 268. gr. þeirra. Sektorupphæð er og hækkuð, eftir því sem hæfilegt þykir eftir gildi peninga nú og öðrum ástæðum.

Um 28. gr.

Þarfnast ekki skýringa.

Um 29.—40. gr.

Visast til athugasemda við 27. gr.

Um 41. gr.

Visast til athugasemda við 25. gr.

Um 42. gr.

Rétt þykir, að þau mál samkvæmt VI. kafla sjómannalaganna, sem ekki eiga undir siglingadóm, sbr. VIII. kafla laga um eftirlit með skipum, nr. 50 frá 1959, skuli vera rekin fyrir sjódómi.

Um 43. og 44. gr.

Þarfnast ekki skýringa.