31. Frumvarp

til sjómannalaga.

(Lagt fyrir Alþingi 1929).

I. KAFLI.

Um ráðningarsamning skipstjóra.

1. gr.

Útgerðarmanni ber að sjá um, að gerður sje skriflegur samningur við skipstjóra, um ráðningarkjör hans.

2. gr.

Sje eigi annað ákveðið í samningnum, um lengd ráðningartímans, getur hvor aðili um sig sagt samningnum upp, með þriggja mánaða fyrirvara, og sje ráðningu þá slitið í íslenskri höfn, er skipið kemur í til fermingar eða affermingar. Þó er skipstjóra rjett, eftir 18 mánaða starfstíma á skipinu, að segja ráðningarsamningi sínum upp, með 3 mánaða fyrirvara, til ráðningarslita í fermingar- eða affermingarhöfn erlendis.

3. gr.

Útgerðarmaður getur vikið skipstjóra úr stöðu hans hvenær sem er.

Sje honum vikið úr stöðu, áður en ráðningartími hans er úti, og án þess, að heimild sje til þess samkv. 4. og 5. gr., þá á hann rjett á bótum fyrir tjón það, er frávikningin bakar honum.

Sje annað eigi sannað, um upphæð tjónsins, á hann rjett á þriggja mánaða kaupi, og auk þess ferðakostnaði og fæðispeningum til hafnar þeirrar, er ráðningu skyldi slitið í, samkv. samningnum, eða til íslenskrar hafnar, hafi honum verið

Greinargerð.

Um síðustu áramót lækkaði dýrtíðaruppbót á laun embættismanna úr 40% niður í 34%. Í nóvemberblaði Hagtíðindanna 1928 er skýrt frá útreikningi á dýrtíðaruppbótinni og þess þá jafnframt getið, að búreikningsvísitala hagstofunnar sýni aðeins 1% lækkun frá því í október 1927 til jafnlengdar 1928. Raunveruleg lækkun á útgjöldum heimilanna hefir þannig sama sem engin orðið á árinu. Það eitt út af fyrir sig ætti að vera nægileg ástæða fyrir tillögu þessari, en margt fleira kemur og til greina til stuðnings henni.

Útgjöld ríkissjóðs vegna tillögu þessarar, ef samþykt yrði, mundu ekki nema hærri fjárhæð en 100.000 kr. fyrir ríkissjóð; er og á fjárlögum 1929 áætluð jafnhá fjárhæð vegna dýrtíðaruppbótar og gert var á fjárlögum 1928.

31. Frumvarp

til sjómannalaga.

(Lagt fyrir Alþingi 1929).

I. KAFLI.

Um ráðningarsamning skipstjóra.

1. gr.

Útgerðarmanni ber að sjá um, að gerður sje skriflegur samningur við skipstjóra, um ráðningarkjör hans.

2. gr.

Sje eigi annað ákveðið í samningnum, um lengd ráðningartímans, getur hvor aðili um sig sagt samningnum upp, með þriggja mánaða fyrirvara, og sje ráðningu þá slitið í íslenskri höfn, er skipið kemur í til fermingar eða affermingar. Þó er skipstjóra rjett, eftir 18 mánaða starfstíma á skipinu, að segja ráðningarsamningi sínum upp, með 3 mánaða fyrirvara, til ráðningarslita í fermingar- eða affermingarhöfn erlendis.

3. gr.

Útgerðarmaður getur vikið skipstjóra úr stöðu hans hvenær sem er.

Sje honum vikið úr stöðu, áður en ráðningartími hans er úti, og án þess, að heimild sje til þess samkv. 4. og 5. gr., þá á hann rjett á bótum fyrir tjón það, er frávikningin bakar honum.

Sje annað eigi sannað, um upphæð tjónsins, á hann rjett á þriggja mánaða kaupi, og auk þess ferðakostnaði og fæðispeningum til hafnar þeirrar, er ráðningu skyldi slitið í, samkv. samningnum, eða til íslenskrar hafnar, hafi honum verið

vikið úr stöðu erlendis, og komi ákvæði 2. gr., um ráðningarslit í íslenskri höfn, til greina.

4. gr.

Sje skipstjóra vikið úr stöðu sinni sakir veikinda eða meiðsla, er gera hann óhæfan til skipstjórnar, á hann rjett á þriggja mánaða kaupi frá ráðningarslitum.

Eigi hann sjálfur sök á veikindunum eða meiðslunum, eða hafi hann leynt þeim, er hann rjeðist á skipið, á hann eigi rjett á kaupi lengur en hann gegnir starfi sínu.

5. gr.

Sje skipstjóra vikið úr stöðu sinni vegna ódugnaðar, óráðvendni eða vegna stórkostlegra yfirsjóna eða hirðuleysis við starf hans, á hann ekki rjett á kaupi lengur en hann gegnir starfi sinu.

6. gr.

Farist skip, eða verði það fyrir sjótjóni og sje dæmt óbætandi, er ráðningu skipstjóra þar með slitið, sje eigi annað ákveðið i samningi. Skipstjóri er þó skyldur til að dvelja á staðnum, þar til skipverjum, skipi og farmi hefir verið ráðstafað, og á hann rjett á kaupi þann tíma og dvalarkostnaði.

Um rjett skipstjóra til ferðakostnaðar heim til sín, kaups og fæðispeninga á heimleið og bóta fyrir muni, er farist hafa, fer eftir því, sem ákveðið er um skipverja i 41. gr.

7. gr.

Um kaupgreiðslu, er skipstjóri deyr, um umönnun hans og heimsendingu, er sjúkdóm ber að höndum, um greptrun hans og meðferð eftirlátinna muna hans, fer eftir því, sem ákveðið er um skipverja í 24. og 28.—30 gr.

8. gr.

Sje skipstjóra heitið hluta af farmgjaldi skips eða af öðrum tekjum af ferðinni eða af ágóða útgerðarmanns af útgerðinni, og ráðningu er slitið, áður en ferðinni er lokið eða reikningsárið er liðið, og á hann þá rjett á að fá svo mikinn hluta þessarar þóknunar, sem svarar til starfstíma hans, að tiltölu við ferðina alla eða reikningsárið alt.

Eigi skipstjóri samkv. 3., 4. eða 6. grein, rjett á kaupi fyrir lengri tíma en hann gegnir starfi sínu, eða sje kaupgjald reiknað eftir 7. sbr. 24. gr., skal þóknun sú, sem ræðir um í 1. málsgr. þessarar greinar, ef aðila greinir á um upphæð hennar, ákveðin með mati lögskráningarstjóra, þó svo, að hver aðili um sig getur lagt það mat undir úrskurð sjódóms.

II. KAFLI.

Um skiprúmssamning skipverja.

1. Um samningsgerðina.

9. gr.

Skipstjóri ræður fyrir hönd útgerðarmanns, stýrimann, vjelstjóra og aðra skipverja.

Skipstjóri skal, ef því verður viðkomið, ráðgast við yfirvjelstjóra, um ráðningu þeirra skipverja, er starfa við vjelgæsluna.

Skipstjóri má eigi ráða neinn mann á skip, er hann veit, að ráðinn er annarsstaðar.

10. gr.

Eigi má hafa börn yngri en 14 ára til vinnu á skipi.

Yngri menn enn 18 ára mega eigi vera kyndarar eða kolamokarar, og eigi hjálpardrengir við vjelgæslu, þeir sem yngri eru en 16 ára.

11. gr.

Sjerhver skipverji, sem ráðinn er á skip, stærra en 12 smál. brúttó, skal hafa sjóferðabók eða sjóferðavottorð. Skipstjóri geymir sjóferðabækur eða sjóferðavottorð skipverja, meðan skipverji er í skiprúminu.

Sjerhver samningur um ráðningu í skiprúm á skipi, sem stærra er en 12 smálestir brúttó, skal gerður skriflega. Skal hann skráður á skipshafnarskrá og báðir aðilar undirrita hann í skipshafnarskránni. Í samningnum skal meðal annars greina,

1. fult nafn skipverja, fæðingarár og dag, fæðingarstað og heimili,
2. stöðu hans á skipinu,
3. ferð þá eða tímabil, sem skipverji er ráðinn til, hvar ráðningu skuli slitið og uppsagnarfrest, sje um það samið,
4. umsamið kaup, og sje það ákveðið í einu fyrir ferðina, þá hve lengi búist er við að sú ferð standi yfir,
5. umsamið kaup fyrir auka- eða eftirvinnu,
6. önnur hlunnindi, er skipverji kann að vera ráðinn fyrir.

Þegar skipverji er ráðinn á skip, skal skipstjóri afhenda honum viðskiftabók, skipverja að kostnaðarlausu. Í viðskiftabók skal skiprúmssamningurinn skráður, svo og það, hvenær skipverji kemur í skiprúm eða fer úr því, uppsögn á samningi, og hvenær hún fer fram, greiðslur allar á kaupi, aflahlut eða annari þóknun. Sje vísað til kaupgjaldsskrár í skiprúmssamningi, skal skipstjóri sjá um að eftirrit af skránni sje á skipinu, til afnota fyrir skipverja.

Í viðskiftabók skulu vera prentuð ákvæði laga og reglugerða, er mestu varða fyrir sjómannastjettina.

Atvinnu- og samgöngumálaráðuneytið setur nánari reglur um gerð viðskiftabóka, svo og sjóferðabóka og sjóferðavottorða.

2. *Um ráðningartímann.*

12. gr.

Sje skipverji ráðinn um ákveðinn tíma, eða með tilteknum uppsagnarfresti, en eigi ákveðið hvar hann fari af skipi, og endi ráðningartíminn meðan skip er í ferð, þá skal samningurinn gilda þar til skipið kemur til hafnar, þar sem ferma skal það eða afferma.

13. gr.

Sje eigi annað ákveðið, um lengd ráðningartímans, getur hvor aðili um sig sagt samningnum upp, þannig, að skipverji fari úr skiprúmi í höfn, er ferma skal eða afferma skipið í. Sje skipverji íslenskur, og ráðinn á skipið í íslenskri höfn, geta aðilar þó að eins sagt samningi upp, þannig, að skipverji fari úr skiprúmi í íslenskri fermingar- eða affermingarhöfn.

Uppsagnarfrestur á skiprúmssamningi stýrimanna og vjelstjóra skal vera einn mánuður, en 7 dagar á öðrum skiprúmssamningum.

14. gr.

Sje skipverji ráðinn um ákveðinn tíma eða til ákveðinnar ferðar, og verði hann kyr á skipinu, eftir að ráðningartíminn er liðinn eða ferðinni lokið, en eigi gerður nýr samningur, og getur þá hvor aðila um sig sagt samningnum upp samkvæmt 13. gr.

15. gr.

Skipverji, sem verið hefir í skiprúmi í $1^1/_2$ ár frá því ráðningarsamningur síðast var gerður við hann, getur, enda þótt öðru vísi sje umsamið, og þrátt fyrir ákvæði 13. gr. um brottför úr skiprúmi í íslenskri höfn, farið úr skiprúmi í fermingar- eða affermingarhöfn skipsins, hafi hann áður sagt skiprúmssamningnum upp, með þeim fyrirvara, sem greinir í 2. málsgr. 13. gr.

16. gr.

Skipverja, sem rjett hefir til að fara úr skiprúmi, samkv. samningi eða samkvæmt ákvæðum þessa kafla, skalt þó skylt, að vinna nauðsynleg störf á skipinu, sje þess krafist, þó eigi lengur en í 2 daga, eða ef skipið er seglskip, í 4 daga, frá því skipið kom til hafnar.

Ef gefa skal sjóferðaskýrslu eða halda sjóferðapróf er skipverji skyldur til að dvelja þar á staðnum þar til því er lokið, gegn kaupi og dvalarkostnaði þann tíma.

17. gr.

Ef lög eða yfirvöld í erlendri höfn, þar sem skipverji skyldi fara úr skiprúmi, banna honum landsvist eða heimta þær tryggingar fyrir landsvistarleyfi hans, er hann eigi getur sett, skal honum skylt að gegna áfram stöðu sinni á skipinu, þar til það kemur til hafnar, sem hann getur farið úr skiprúmi í.

3. Um kaup skipverja.

18. gr.

Skipverji tekur kaup frá og með þeim degi, sem hann kemur til vinnu á skipinu. Þurfi hann að ferðast frá ráðningarstað til skips, tekur hann kaup frá og með þeim degi, er sú ferð hefst.

Skipverji tekur kaup til þess dags, og að honum meðtöldum, er þjónustu hans á skipinu lýkur, eða sje hann skráður úr skiprúmi, þá til afskráningardags og að honum meðtöldum, enda hafi hann eigi áður mist rjett til kaups vegna sjúkleika eða af öðrum ástæðum.

Skipverji á ekki rjett á kaupi um þann tíma, er hann hliðrar sjer ólöglega hjá að inna störf sín af hendi.

Þurfi að reikna kaup fyrir mánuð eða brot úr mánuði telst mánuðurinn 30 dagar.

19. gr.

Greiðslu á kaupi getur skipverji einungis krafist, þegar skipið er í höfn, og að eins einu sinni á viku.

Kaupið greiðist í peningum, hafi skipverji ekki óskað að fá það greitt með ávísun á útgerðina. Greiðslu má krefjast í mynt þeirri, sem gjaldgeng er á greiðslustaðnum, með því gengi, er bankar þar þá greiða fyrir mynt þá, sem kaupið er talið í í samningnum.

Ef íslenskur skipverji, sem staddur er erlendis, óskar að senda kaup sitt heim til Íslands, eru íslenskir ræðismenn skyldir til að veita honum aðstoð til þess ókeypis. Ríkissjóður ábyrgist peningasendingar þessar. Atvinnu- og samgöngumálaráðuneytið setur nánari reglur um peningasendingar skipverja.

20. gr.

Skipverji getur krafist þess, að tveir þriðju hlutar af kaupi hans sjeu greiddir nafngreindum manni hjer á landi eftir ávísun, eða lagðir inn í banka eða sparisjóð hjer á landi.

Ávísanagreiðslur má eigi stöðva nje lækka án samþykkis skipverjans fyr en ráðningu hans er slitið, nema svo sje, að sá hluti kaupsins, er eigi var ávisað, hrökkvi eigi fyrir greiðslum á sektum, er skipstjóri hefir lagt á hann samkv. lögum þessum, skaðabótakröfum, er útgerðin á á hendur honum, og rísa af starfi hans á skipinu, og kröfum yfirvalda á hendur honum, sem útgerðarmanni að lögum er skylt að tryggja, með því að halda eftir kaupi skipverjans.

21. gr.

Skipstjóra er heimilt að halda eftir þriðjungi af þeim hluta kaups, er skipverji sjálfur getur tekið á móti, þar til skipverji fer úr skiprúmi, þó aldrei hærri upphæð en hálfsmánaðarkaupi.

22. gr.

Sje samið um ákveðna upphæð í kaup fyrir ferðina, skal farið eftir áætlun

þeirri um lengd ferðarinnar, sem gerð er i viðskiftabókinni, ef reikna þarf kaup eftir tímalengd.

Standi ferðin lengur yfir en áætlað var, er skipverji rjeðist á skipið, á hann rjett á tiltölulegri viðbót við kaupið, sje eigi öðru vísi umsamið. Standi ferðin skemur, yfir á hann alt að einu rjett á hinu umsamda kaupi að fullu.

23. gr.

Fækki skipverjum meðan ferð stendur yfir, skal kaup það, er við það sparast, meðan skipið er í hafi, skiftast milli þeirra, sem eftir eru, að tiltölu við aukna vinnu hvers þeirra um sig, hafi þeir eigi fengið hana greidda með borgun fyrir yfirvinnu.

24. gr.

Deyji skipverji telst kaup hans til dánardags, og að þeim degi meðtöldum, enda hafi hann eigi áður mist rétt til kaups, vegna sjúkleika eða af öðrum ástæðum.

Sje skipverji íslenskur, og hafi hann verið í þjónustu útgerðarmannsins i siðustu sex mánuði áður en hann dó, skal útgerðarmaður greiða ekkju hans, eða ólögráða börnum, viðbótarkaup um einn mánuð.

Hverfi skip, og verði eigi upplýst, hvenær það fórst, skal kaupið reiknast eins og dauða skipverja hefði að höndum borið, er sá tími var liðinn, sem skip slikt sem þetta, þurfti, á þeim tima árs, til ferðar sinnar til ákvörðunarstaðar síns, þaðan sem siðast spurðist til þess.

25. gr.

Komi það i ljós, er reikningar eru gerðir upp, að skipverji hafi fengið meira greitt, en honum bar, þá er það fje eigi afturkræft, ef svo er, að ráðningu skipverja sje slitið af þeim ástæðum einhverjum, sem ræðir um í 24. gr., 1. málsgr. 32. gr,, 34. eða 38.—41. gr.

4. Um umönnun skipverja í veikindum og útför hans.

26. gr.

Skipverji er skyldur til að láta lækni rannsaka heilsufar sitt, ef skipstjóri krefst þess, enda sje það gert skipverja að kostnaðarlausu.

Atvinnu- og samgöngumálaráðuneytið getur með reglugerð skipað fyrir um læknisskoðun skipverja.

27. gr.

Veikist skipverji eða slasist, skal skipstjóri sjá um, að hann fái nauðsynlega umönnun á skipinu eða í landi, þar með talið fæði, húsnæði, hjúkrun, læknishjálp og lyf.

Ef ástæða er til að ætla, að skipverji sje haldinn sjúkdómi, sem hætta stafar af fyrir aðra menn á skipinu, skal skipstjóri, svo fljótt sem auðið er, láta lækni skoða sjúklinginn. Sje eigi örugt, að verjast megi smithættu á skipinu, skal skipstjóri láta flytja sjúklinginn i land.

Geti sjúkur skipverji eigi sjálfur gætt muna sinna, skal skipstjóri annast um þá.

Sje skipverji skilinn sjúkur eftir erlendis, skal skipstjóri fela hann umsjá íslensks ræðismanns, eða sjá honum sjálfur fyrir góðri umönnun, ef ræðismaður er eigi á þeim stað, og tilkynna þetta þeim ræðismanni, sem næstur er.

28. gr.

Útgerðarmaður greiðir allan kostnað af umönnun sjúkra skipverja, meðan ráðningu þeirra er eigi slitið.

Sje skipverji veikur eða slasaður, er ráðningu hans er slitið, á hann rjett á að útgerðarmaður kosti umönnun hans í veikindunum, í alt að sex vikur, eða í alt að tólf vikur, sje skipverji íslenskur og njóti umönnunar erlendis. Þetta tímabil telst frá því að skipverji er skráður úr skiprúmi, eða frá því skipið ljet úr höfn, hafi hann eigi verið skráður úr skiprúmi. Sje íslenskur skipverji skilinn eftir erlendis, á hann auk þess rjett á ferðakostnaði og fæðispeningum til heimilis sins hjer á landi. Sje hægt að útvega honum stöðu, eigi lægri en þá, er hann áður hafði, og eigi ver launaða, á skipi, sem fara á hingað til lands, eða til hafnar, sem hægara er að senda hann frá heim til sín, þá er hann skyldur að taka þeirri stöðu, ef heilsa hans leyfir.

Eigi skipverji sjálfur sök á veikindunum eða slysinu, eða hafi hann leynt þeim, er hann rjeðist á skipið, skal hann sjálfur bera kostnaðinn við umönnun sína vegna veikindanna, bæði áður en ráðningu var slitið og eftir, og ferð sína heim, og má þá draga kostnað þann, sem útgerðarmaður hefir haft af þessu, frá kaupi skipverjans.

Sje ráðningu skipverja, sem haldinn er smitandi berklaveiki, slitið, greiðir ríkissjóður kostnað þann við umönnun hans og heimferð, sem útgerðarmaður skyldi greiða, samkv. annari málsgr. þessarar greinar.

Sje ráðningu íslensks skipverja, sem haldinn er smitandi kynsjúkdómi, slitið erlendis, greiðir ríkissjóður kostnaðinn við umönnun hans vegna veikindanna, eftir að ráðningu hans var slitið.

29. gr.

Deyji skipverji, skal skipstjóri gera útför hans sæmilega, og tilkynna vandamönnum hans látið.

Skipstjóri skal i votta viðurvist láta gera skrá yfir muni hins látna, sem á skipinu eru. Deyji skipverji erlendis, skal skipstjóri afhenda næsta ræðismanni íslenskum skrá þessa. Reynist vandkvæði á að geyma muni þessa á skipinu, skal skipstjóri annaðhvort afhenda ræðismanni þá, eða selja þá með sem heppilegustum hætti.

30. gr.

Deyji skipverji, áður en ráðningu hans er slitið, skal útgerðarmaður greiða útfararkostnað hans. Sama gildir, ef hann deyr eftir að ráðningu hans var slitið, en á þeim tíma, að útgerðarmanni var skylt að greiða kostnaðinn við umönnun hans.

Deyji íslenskur skipverji á þeim tíma, að ríkissjóði bar að greiða kostnaðinn við umönnun hans, ber ríkissjóði einnig að greiða útfararkostnað hans.

31. gr.

Verði skipstjóri að skilja veikan eða slasaðan skipverja eftir erlendis í umsjá ræðismanns, er honum skylt að setja tryggingu fyrir kostnaði þeim við umönnun skipverjans og annað, sem útgerðarmanni er skylt að greiða samkv. 28. og 30. gr.

Kaup það, er skipverji kann að eiga inni, skal greitt ræðismanni, og má skipverji eigi ráðstafa því, án leyfis ræðismanns, meðan hann er í umsjá hans.

Geti skipstjóri eigi fengið aðstoð íslensks ræðismanns, og verði því að greiða kostnað við umönnun íslensks skipverja, vegna veikinda, er útgerðarmanni eigi bar að greiða, getur hann krafist þess, að það fje sje endurgreitt sjer úr ríkissjóði.

Ákvæði næstu málsgr. hjer að framan, gilda einnig um kostnað vegna erlends skipverja, enda færi skipstjóri sönnur á það með læknisvottorði, að nauðsynlegt hafi verið að flytja skipverjann í land, annaðhvort sjálfs hans vegna eða vegna annara manna á skipinu, og að heilsufari hans hafi í engu verið áfátt, er hann rjeðist á skipið.

Atvinnu- og samgöngumálaráðuneytið setur nánari reglur um umönnun, greptrun og heimsendingu skipverja samkv. lögum þessum.

5. Um rjett skipstjóra til að víkja skipverja úr skiprúmi.

32. gr.

Sje skipverji eigi vinnufær um lengri tíma vegna veikinda eða slysa, eða sje hann haldinn sjúkdómi, er hætta stafar af fyrir aðra menn á skipinu, og getur skipstjóri þá vikið honum úr skiprúmi. Á skipverji þá rjett á fullu kaupi sínu þar til ráðningu er slitið, og auk þess i einn mánuð frá ráðningarslitum, sje hann stýrimaður eða vjelstjóri, eða í 7 daga, sje hann i annari stöðu á skipinu.

Sje skipverji sjálfur valdur að veikindunum eða slysinu, eða hafi hann leynt þaim, er hann rjeðist á skipið, á hann rjett á kaupi aðeins fyrir þann tíma, sem hann var vinnufær þeirra vegna, hvort sem honum er vikið úr skiprúmi eða eigi.

33. gr.

Skipstjóri getur ennfremur vikið skipverja úr skiprúmi,

1, ef hann reynist óhæfur til þess starfa, sem hann var ráðinn til,
2, ef hann kemur ekki til skips á ákveðnum tíma, og skipið á að láta úr höfn, eða ráða verður annan mann í hans stað,
3, ef hann verður sekur um mikil afglöp í starfi sínu, svo sem það, að óhlýðnast hvað eftir annað skipunum yfirmanna sinna, að beita ofbeldi við yfirmenn sína, að misþyrma öðrum mönnum á skipinu, eða er hvað eftir annað drukkinn við störf sín,
4, ef hann verður sekur um þjófnað eða annan meiri háttar glæp, ef hann leynir manni á skipsfjöl, eða tollskyldum varningi, eða þeim varningi, sem

útflutningsbann er á á fráfararstað skipsins eða innflutningsbann á ákvörðunarstað þess,

5, ef hann ber ágreining, sem ris af starfi hans á skipinu, undir erlend stjórnarvöld.

Skipstjóri skal, ef þess er kostur, halda próf eftir fyrirmælum 64. gr., áður en hann víkur skipverja úr skiprúmi samkv. þessari grein.

Skipverji, sem vikið er úr skiprúmi samkv. þessari grein, á ekki rjett á kaupi lengur en hann gegndi starfi sínu.

34. gr.

Ef skipverja er vikið úr skiprúmi, áður en ráðningartími hans er liðinn, og án þess að heimild sje til þess í 32. eða 33. gr., þá á hann rjett á ferðakostnaði til þeirrar hafnar, er ráðningu skyldi slitið í, samkv. samningnum, eða til íslenskrar hafnar, ef ákvæði 13. gr. um ráðningarslit i íslenskri höfn eiga við. Ennfremur á hann rjett á kaupi meðan á ferðinni stendur, þó eigi skemri tíma en einn mánuð, sje hann stýrimaður eða vjelstjóri, eða 7 daga, sje hann í annari stöðu á skipinu.

6. Um rjett skipverja til að krefjast lausnar úr skiprúmi.

35. gr.

Ef skipverji sannar, að hann eigi kost á að verða skipstjóri, stýrimaður eða vjelstjóri, eða að hann eigi kost á æðri stýrimanns- eða vjelstjórastöðu, en hann þá er í, eða að ástæður hans hafi breytst svo frá því hann rjeðist á skipið, að það sje velferðarmál fyrir hann, að geta losnað úr skiprúminu, og á hann þá rjett á að krefjast lausnar, ef hann fær annan dugandi mann í sinn stað, og auki það ekki útgerðarmanni kostnað.

Þegar þannig stendur á, á skipverji aðeins rjett á kaupi fyrir þann tíma, sem hann er í skiprúminu.

36. gr.

Ef illkynjuð farsótt geisar á áætlunarstað skipsins, og fái skipverji eigi vitneskju um það, fyr en eftir að hann rjeðist á skipið, og er honum þá rjett að krefjast lausnar úr skiprúmi þegar í stað, ef ferð er eigi hafin, en ella í fyrstu höfn, er skipið kemur í, eftir að hann fjekk vitneskju um þessi atvik. Kaup tekur hann þá aðeins til þess tíma, er hann gengur úr skiprúminu.

Sama gildir, ef það kemur í ljós eftir að skipverji rjeðist á skipið, að hætta er á að skipið verði hernumið eða verði fyrir tjóni af hernaðarvöldum eða þess háttar hætta eykst til muna, frá því sem áður var.

37. gr.

Ef skipverji er ráðinn til ákveðinnar ferðar, og ferðinni er breytt til muna, og á hann þá rjett á að krefjast lausnar úr skiprúmi, þegar í stað, ef ferð er ekki hafin, en ella í fyrstu höfn, er skipið kemur í, eftir að hann fjekk vitneskju um breytinguna.

Skipverji, sem fer úr skiprúmi af því að ferð skipsins var breytt, á rjett á kaupi í einn mánuð, frá því hann fer úr skiprúminu, sje hann stýrimaður eða vjelstjóri, en i 7 daga, sje hann í annari stöðu á skipinu, og auk þess ferðakostnaði og fæðispeningum til ráðningarstaðarins, fari hann úr skiprúmi áður en ferð var hafin, en ella til þess staðar, er ráðningu skyldi slitið á, samkvæmt samningnum.

38. gr.

Ef skip er óhaffært eða íbúðir skipverja bersýnilega heilsuspillandi, og skipstjóri bætir eigi úr þessu, eða ef skipstjóri neitar að láta skoða skipið samkvæmt 59. gr., og á þá skipverji rjett á, að krefjast lausnar úr skiprúmi, og fer þá um greiðslu á kaupi, ferðakostnaði og fæðispeningum, svo sem segir í 34. gr.

.39. gr.

Ef skipverji sannar, að skipstjóri hafi misþyrmt sjer, eða aðrir menn hafi misþyrmt sér á skipinu og skipstjóri eigi veitt sjer vernd, þó þess væri beiðst, eða hann sannar, að skipstjóri láti sig eigi fá sæmilegt fæði, og á hann þá rjett á að krefjast lausnar úr skiprúmi, og fer þá um greiðslu á kaupi, ferðakostnaði og fæðispeningum, svo sem segir i 34. gr.

40. gr.

Ef skip missir rjett til að sigla undir íslenskum fána, eiga skipverjar rjett á að krefjast lausnar úr skiprúmi, og fer þá um greiðslu á kaupi, ferðakostnaði og fæðispeningum svo sem segir i 34. gr.

Eigi heimilar það skipverja að krefjast lausnar úr skiprúmi, þó skipstjóraskifti verði á skipinu, eða skifti verði á útgerðarmanni, ef sá er íslenskur, sem við tekur.

7. *Um slit skiprúmssamnings, er skip verður fyrir sjótjóni.*

41. gr.

Farist skip, eða verði það fyrir sjótjóni og sje dæmt óbætandi, er skiprúmssamningi slitið, nema öðruvísi sje um samið. Skipverja er þó skylt að taka þátt í björguninni og að vera viðstaddur, er sjóferðaskýrsla er tekin, og á hann rjett á kaupi og dvalarkostnaði þann tima, er hann þarf að biða á staðnum þess vegna.

Ef skiprúmssamningi íslensks skipverja er slitið erlendis af þeim sökum, er segir í fyrstu málsgrein þessarar greinar, á hann rjett á ferðakostnaði og fæðispeningum til heimilis síns hjer á landi, og greiðist kostnaður þessi úr ríkissjóði. Auk kaups þess, er skipverji á rjett á, samkvæmt fyrstu málsgrein þessarar greinar, á hann og rjett á kaupi meðan hann er á heimleið, þó eigi fyrir lengri tíma en tvo mánuði, sje hann stýrimaður eða vjelstjóri, og eigi fyrir lengri tíma en einn mánuð, sje hann í lægri stöðu á skipinu. Skipverja er skylt að ganga í skiprúm á öðru skipi, samkvæmt ákvæðum 2. málsgreinar 28. gr., og á hann

þá eigi rjett á kaupi frá útgerðarmanni skips þess, er fórst, fyrir þann tíma, sem hann er í hinu skiprúminu.

Bætur fyrir eignir íslenskra skipverja, þær er farist hafa við slysið, er útgerðarmanni skylt að greiða samkvæmt reglum, er atvinnu- og samgöngumálaráðuneytið setur.

Eigi skipverji samkv. 32., 34. eða 37.—41. gr. rjett á kaupi fyrir lengri tíma, en hann gegnir starfi sínu, eða sje kaupgjald reiknað samkv. 24. gr. og hafi honum verið heitið einhverri slíkri þóknun, sem ræðir um í fyrri málsgr. 8. gr., skal sú þóknun ákveðin svo sem segir í síðari málsgr. 8. gr. Eigi skal sú þóknun skerða kaupgjald annara skipverja.

8 Um erlenda skipverja.

42. gr.

Konungur getur ákveðið, að erlendir skipverjar á íslenskum skipum skuli njóta hlunninda þeirra, er íslenskum skipverjum eru veitt í 28. og 41. grein, enda njóti þá íslenskir skipverjar sama rjettar um þessi efni sem innlendir í heimalandi hinna erlendu skipverja.

9. Um miskliðir út af ráðningunni.

43. gr.

Ef skipverji er óánægður með reikningsgerð skipstjóra, þá á hann rjett á að lögskráningarstjóri rannsaki reikninginn, hvort sem skipveri er skráður úr skiprúmi eða eigi.

Ef skipið er statt erlendis, og ágreiningur ris milli skipstjóra og skipverja út af reikningsgerð skipstjóra eða starfi skipverja, skal leggja þann ágreining undir úrskurð þess ræðismanns íslensks, er fyrst næst til.

Báðum aðilum er skylt að hlíta úrskurði ræðismannsins, þar til hægt er að leggja málið fyrir íslenska dómstóla.

III. KAFLI.

Um skipsstörfin.

1. Um yfirmenn skipsins.

44. gr.

Skipstjóri hefir í öllum efnum hið æðsta vald á skipinu.

45. gr.

Það er skylda stýrimanns einkanlega, að vera skipstjóra til aðstoðar við

siglinguna og mælingar þær og reikninga, er þar að lúta, svo og við bókun í leiðarbók eða dagbók skipsins. Hann skal og líta eftir öðrum skipverjum, eftir skipinu sjálfu, áhöldum þess og útbúnaði, að svo miklu leyti, sem annað eigi leiðir af ákvæðum 47. greinar. Hann skal sjá um nauðsynlega skrásetningu á farmi, sem fer í skip eða úr skipi, líta eftir fermingu og affermingu og búlkun farms og vista.

Riti stýrimaður leiðarbók eða dagbók, ábyrgist hann, að rjett sje ritað.

46. gr.

Ef skipstjóri forfallast eða sje hann fjarverandi, og beri eitthvað það að höndum, sem hann hefir enga fyrirskipun gert um, skal stýrimaður, eða sá þeirra, sem æðstur er, ráða fram úr því, er eigi má fresta.

Deyji skipstjóri eða verði hann óhæfur til skipsstjórnar eða víkji hann úr stöðu sinni, kemur stýrimaður, eða sá þeirra, sem æðstur er, í hans stað, þar til nýr skipstjóri tekur við skipsstjórn.

47. gr.

Það er skylda vjelstjóra einkanlega að stjórna vjelgæslunni. Hann ber ábyrgð á rekstri, meðferð og viðhaldi vjelarinnar og leiðslum þeim og útbúnaði, sem til hennar heyra, svo og þess hluta af bol skipsins, sem lykur um katla og vjelarúm, ásamt tilheyrandi kolabyrgjum, vatnsgeymum og ásgöngum. Hann lítur eftir eldsneytisforða skipsins og öðrum vjelarnauðsynjum, veitir þeim móttöku og athugar magn þeirra og gæði. Hann lítur ennfremur eftir vjelgæslumönnum skipsins og vistarverum þeirra.

Vjelstjóri skal tafarlaust tilkynna skipstjóra, ef hann verður var við galla á þeim hlutum skips, eða á áhöldum þeim eða útbúnaði, er nefndur er hjer að framan.

Vjelstjóri ritar í vjelarbók og ábyrgist að rjett sje ritað.

48. gr.

Ef vjelstjórar eru fleiri enn einn á skipi, ber yfirvjelstjóri ábyrgð á vjelgæslunni í heild sinni. Hann skiftir verkum milli hinna vjelstjóranna.

Ef yfirvjelstjóri forfallast eða sje hann fjarverandi og beri eitthvað það að höndum, sem hann hefir enga fyrirskipun gert um, skal sá hinna vjelstjóranna, sem æðstur er, ráða fram úr því, sem eigi má fresta.

2. *Almennar starfsskyldur.*

49. gr.

Skipstjóri og aðrir yfirmenn skulu koma sómasamlega fram við undirmenn sína. Líkamlegri refsingu má aldrei beita.

Allir skulu skipsmenn hegða sjer sómasamlega, kurteislega og friðsamlega og gæta nákvæmlega þeirra fyrirmæla, sem sett verða um góða siðu og reglu á skipinu. Þegar skipverji fær skipun frá yfirboðara sínum, skal hann láta á sjer skilja með skýrum svörum, að hann hafi skilið skipunina.

50. gr.

Skipverji skal hlýða skipunum yfirboðara sinna, er að starfinu lúta, vera umhyggjusamur um skip og farm og yfirleitt vinna störf sín með áhuga og trúmensku.

Tjón það, er skipverji veldur, með yfirsjónum eða vanrækslu við störf sín, skal honum skylt að bæta. Dómstólarnir geta þó fært skaðabótaupphæðina niður, með hæfilegu tilliti til þess, hve mikil sökin var og tjónið, til efnahags skipverjans og annara atvika.

3. Um upphaf vistar skipverja, fjarveru hans og farangur.

51. gr.

Skipverji er skyldur að koma á ákveðnum tíma í skiprúmið. Eftir það má hann eigi fara frá skipi leyfislaust.

Eigi má neita skipverja um landgönguleyfi á frístundum hans, nema því að eins, að nauðsynlegt sje, að hann fari eigi frá skipinu, vegna öryggis skips, farms eða manna, sem á skipinu eru, vegna nauðsynlegra skipstarfa eða vegna þess, að skipið er búið til brottferðar eða flytja á það til innan hafnar.

Geti skipverji eigi komið á skip á rjettum tíma, skal hann tafarlaust skýra skipstjóra frá því.

52. gr.

Ef skipverji kemur eigi til skiprúms síns á ákveðnum tíma, fer frá skipi í leyfisleysi eða kemur eigi á rjettum tima aftur til skips úr landgönguleyfi, getur skipstjóri látið flytja hann á skip með aðstoð lögreglunnar, sje skipið eigi nægilega mannað án hans eða sje skipverji ölvaður.

53. gr.

Ef skipverji strýkur, getur skipstjóri selt með haganlegum hætti muni þá, er hann ljet eftir á skipinu.

Nemi söluverð munanna og kaup það, er skipverji á inni, meiru en skaðabótakröfu útgerðarmanns, skal farið með afganginn samkv. ákvæðum 69. gr.

54. gr.

Skipverja er heimilt að hafa með sjer á skipinu hæfilega mikið af farangri, er hann þarf til eigin nota, enda sje það eigi til baga fyrir skip eða farm og eigi hætt við, að af því stafi óregla á skipinu. Verslunarvörur fyrir sig eða aðra má hann eigi hafa á skipinu, nema með leyfi skipstjóra.

Skipverja er skylt að greiða venjulegt farmgjald fyrir varning, sem hann hefir ólöglega með sjer á skipinu og bæta skaða þann er af því hlýst.

Ef skipstjóri hefir grun um, að ólöglegur varningur sje á skipinu, getur hann látið rannsaka hirslur skipverja. Skipverjar þeir, er rannsakað er hjá, mega vera viðstaddir rannsóknina. Varning, sem skipverji hefir með sjer ólöglega, getur skipstjóri tekið í sínar vörslur, látið flytja á land eða varpa útbyrðis, ef nauðsyn krefur.

4. *Um vinnu á skipi, viðurværi skipverja og aðbúð.*

55. gr.

Þegar verkum er skift, skal taka tillit til stöðu hvers skipverja á skipinu og þess gætt eftir föngum, að hann taki framförum í kunnáttu í starfi sínu.

Þeim manni, er verkum stjórnar, er skylt að gæta þess, að fylgt sje nauðsynlegum varúðarreglum gegn slysum og sjúkdómum.

56. gr.

Á sunnudögum eða öðrum helgidögum, sem lögteknir eru hjer á landi, má eigi setja skipverja til vinnu við þau störf, sem fresta má.

Skipverjum skal, ef þess er kostur, gefið tækifæri til að halda guðþjónustu á skipinu á helgidögum þessum.

57. gr.

Skipstjóri skal sjá um, að skipverjar fái nægan mat og góðan og skal hann um það efni hlíta tilskipun, er konungur setur, um viðurværi skipverja á íslenskum skipum.

Ef nauðsyn ber til að matur sje dreginn af skipverjum á ferð, skal greiða þeim sanngjarnar bætur þess.

58. gr.

Skipstjóri skal hafa eftirlit með heilbrigðismálum og hreinlæti á skipinu. Hann skal gæta þess, að fylgt sje nákvæmlega reglugerð þeirri, er atvinnu- og samgöngumálaráðuneytið setur, um vistarverur skipverja, viðhald á þeim og hreinlæti í þeim.

5. *Um haffærisskoðun.*

59. gr.

Ef meiri hluti skipshafnar ber sig upp við skipstjóra yfir því, að skipið sje eigi haffært, í ferð þá, sem því er ætluð, eða yfirvjelstjóri, og umkvartanirnar lúta að þeim hluta skips, áhalda þess eða útbúnaðar, er hann hefir umsjón með, og er þá skipstjóra skylt að láta fara fram aukaskoðun á skipinu, samkvæmt því, sem fyrir er mælt í lögum um eftirlit með öryggi skipa og reglugerðum, er settar eru samkvæmt þeim lögum. Komi kvörtunin fram í erlendri höfn, þar sem aukaskoðun eigi getur farið fram samkvæmt áðurnefndum reglum, skal skipstjóri snúa sjer til yfirvaldanna þar á staðnum og fara fram á, að skoðunarmenn sjeu útnefndir til að dæma um haffæri skipsins.

Reynist það við skoðunina, að umkvartanirnar um óhaffæri skipsins höfðu eigi við skynsamleg rök að styðjast, skulu þeir, sem kærðu, greiða kostnaðinn við skoðunina og skaðabætur svo sem segir í annari málsgr. 50. gr.

Ef skoðunargerð fer fram erlendis, samkvæmt grein þessari, skal ræðismaður sá, er málið hefir haft með höndum, en ella skipstjóri, tafarlaust senda atvinnu- og samgöngumálaráðuneytinu skýrslu um skoðunina.

6. Um agavald skipstjóra.

60. gr.

Skipstjóri, eða sá sem gengur í hans stað í fjarveru hans eða forföllum, getur þröngvað skipverjum til hlýðni með valdi, ef það er nauðsynlegt til að halda góðri regln á skipinu.

Þá er skip er í háska statt, eða skipverjar gera samblástur, eða önnur nauðsyn rekur til, er leyft að þrífa til hverskyns nauðsynjaúrræðis til að koma á hlýðni og góðri, reglu og er hver af skipverjum skyldur til að veita yfirmanni sínum aðstoð sína, jafnvel ótilkvaddur.

Bíði sá tjón við þetta, er mótþróann sýndi, á enginn ábyrgð á því, ef yfirmaður beitti eigi meira harðræði en atvik kröfðu.

61. gr.

Drýgi skipverji meiri háttar glæp og sje skipið eigi statt í innlendri höfn, skal skipstjóri, svo fljótt sem auðið er, taka bráðabirgðaskýrslu um málið, samkvæmt því, sem fyrir er mælt í 64. gr. Ef glæpurinn var unninn í landi eða landhelgi annars ríkis, skal rannsókn þessi því að eins fara fram, að yfirvöld á þeim stað reki eigi málið.

Þar til íslenskur ræðismaður eða íslensk yfirvöld geta tekið málið í sínar hendur, skal skipstjóri gæta þess eftir föngum, að sakborningur hverfi eigi á burt og er heimilt að byrgja hann inni eða hefta á annan hátt, ef þörf krefur, og ábyrgist skipstjóri, að hann sje ekki harðara leikinn en vera þarf.

IV. KAFLI.

Um refsivald skipstjóra.

62. gr.

Skipstjóri má refsa skipverja með kaupmissi í einn til sjö daga fyrir þessar yfirsjónir:

1. Komi hann eigi í skiprúmið á ákveðnum tíma, fari hann frá skipi í leyfisleysi eða komi eigi á ákveðnum tíma til skips úr landgönguleyfi.
2. Vanræki hann að tilkynna forföll, er valda því, að hann kemur eigi til skips á ákveðnum tíma.
3. Valdi hann hættu eða tjóni með hirðuleysi í starfi sínu.
4. Víki hann af verði, er hann hefir verið settur við stýri eða skipuð útsýn, eða komið er þar að honum sofandi eða ölvuðum, eða sje hann endranær ölvaður við störf sín.
5. Sói hann matvælum eða fari hann ótilhlýðilega með þau á annan hátt.
6. Leyni hann óviðkomandi manni á skipi eða hleypi manni á skip í leyfisleysi.
7. Flytji hann áfengi á skip eða annan varning, sem honum er óheimilt að hafa á skipi samkvæmt ákvæðum 54. gr.

8. Hegði hann sjer ósæmilega við yfirmenn sína eða óhlýðnist skipunum þeirra, er að starfi hans lúta.
9. Taki hann þátt i barsmíðum eða gæti hann á annan hátt ekki góðrar háttsemi og reglu á skipinu.

63. gr.

Refsingu þessari má eigi beita á skipum, sem eru í innanlandssiglingum nje á öðrum skipum, meðan þau eru stödd í íslenskri höfn, og eigi fyrir yfirsjónir, sem drýgðar eru í íslenskri höfn, og unt var að kæra áður en skipið ljet úr höfninni.

Eigi má úrskurða skipverja refsingu fyr en 12 klukkustundir eru liðnar frá því að yfirsjónin var drýgð, og eigi síðar en vika er liðin, nema sjerstök nauðsyn sje til þess, að frá því sje vikið.

64. gr.

Skipstjóri skal í viðurvist tveggja prófvotta, er hann sjálfur kveður til meðal hinna reyndustu manna af skipshöfninni, halda próf, áður en hann beitir refsivaldi sínu. Annar prófvotturinn skal vera stýrimaður eða vjelstjóri, ef þess er kostur, en hinn úr flokki undirmanna skipsins. Þó skulu þeir báðir vera úr flokki yfirmanna, ef þess eru föng, þá er stýrimaður eða vjelstjóri er hafður fyrir sök.

Við prófið skal yfirheyra skipverja þann, er fyrir sök er hafður, svo og vitni þau, er með þarf til sönnunar í málinu. Prófvottarnir geta látið skipstjóra leggja spurningar fyrir þá, sem yfirheyrðir eru. Framburður hinna yfirheyrðu og úrskurður skipstjóra skal ritaður i leiðarbók skipsins eða dagbók, eða í sjerstaka prófbók, og skal lesa það, sem bókað var, upp fyrir þeim, sem hlut eiga að máli. Skipstjóri og prófvottarnir staðfesta með undirskrift sinni, að rjett sje bókað, og geta vottarnir látið bóka þær athugasemdir, er þeim þykir prófið gefa tilefni til.

Hafi skipstjóri eigi farið að, svo sem hjer var lýst, er úrskurður hans um refsingu ógildur.

65. gr.

Þegar refsing er ákveðin, skal eigi eingöngu tekið tillit til þess, hve mikilvæg yfirsjónin var eða til atvikanna, er hún var framin, heldur einnig til hegðunar hins seka að undanförnu. Refsingu skal eigi beitt, ef yfirsjónin er smávægileg og ætla má, að áminning nægi.

Skipstjóri getur eigi kært skipverja fyrir yfirvöldunum vegna yfirsjónar, er hann hefir refsað honum fyrir, nema fyrirvari hafi verið gerður um það í refsiúrskurðinum.

66. gr.

Ef ástæða þykir til þess, getur skipstjóri gefið eftir, að nokkru eða öllu leyti, sekt sem hann hefir úrskurðað. Úrskurður um eftirgjöf sektar skal ritaður í leiðarbók eða dagbók skipsins, eða i prófbókina, og undirritaður af skipstjóra og tveimur vottum, en er ógildur ella.

67. gr.

Ef skipverji vill eigi una við refsingu, er skipstjóri hefir úrskurðað hon-

um og sje hann erlendis, getur hann borið fram kæru sína fyrir ræðismann, en gera verður hann það í síðasta lagi þá er hann fer úr skiprúmi.

Úrskurði ræðismanns skal hlíta fyrst um sinn við samningu lokareiknings skipverjans, en heimilt er hvorum aðila um sig, á ársfresti þaðan frá, að skjóta málinu til sjódóms á heimili útgerðarinnar hjer á landi.

Skipverji, sem kæra vill úrskurð skipstjóra, getur krafist þess að fá eftirrit af prófunum og úrskurðinum, staðfest af skipstjóra.

68. gr.

Hafi skipverji eigi kært úrskurð skipstjóra fyrir ræðismanni, getur hann lagt kæru sína undir úrskurð sjódóms á heimili útgerðar skipsins hjer á landi, en gera skal hann það, áður en ár er liðið frá því hann fór úr skiprúmi. Mál, samkvæmt 67. og 68. gr. sæta meðferð einkalögreglumála.

69. gr.

Kaup það, sem haldið er eftir samkvæmt 62. gr., skal skipstjóri greiða til lögskráningarstjóra eða ræðismanns, er skipverji er skráður úr skiprúmi, og láta fylgja staðfest eftirrit af prófunum og úrskurðinum, og skal það sent atvinnu- og samgöngumálaráðuneytinu ásamt kaupinu. Sje skipverji eigi skráður úr skiprúmi skal skipstjóri sjálfur senda ráðuneytinu kaupið og eftirritið.

Fje því, er þannig safnast skal varið til hagsmuna sjómönnum eða vandamönnum þeirra, eftir fyrirmælum atvinnu- og samgöngumálaráðuneytisins.

V. KAFLI.

Um aðra menn, sem ráðnir eru á skip.

70. gr.

Ákvæði laga þessara gilda einnig, eftir því sem við á, um aðra menn, er ráðnir eru á skip af útgerðarmanni eða skipstjóra, en ekki teljast til venjulegra skipverja. Ákvæði 13., 32., 37. og 41. gr., um stýrimenn og vjelstjóra, gilda og um bryta.

71. gr.

Um aðra menn, sem ráðnir eru á skip, gilda 10., 26., 27., 4. og 5. málsgr., 28. gr., 29. 31., 49., 50, 54,, 57., 58., 60., 61., 85., og 87. grein þessara laga, eftir því sem við á,

Menn þessir eru skyldir til að vinna þau verk eftir megni, sem skipstjóra þykir nauðsyn til öryggis skipinu.

72. gr.

Ákvæði 71. greinar 1. málsgr. gilda og um sjómenn, sem sendir eru heim að tilhlutun ræðismanns.

Gegn hæfilegri þóknun er þeim skylt að aðstoða eftir megni við vinnu á skipinu, sje þess krafist, þó svo að jafnan skal tekið tillit til fyrri stöðu þeirra.

VI. KAFLI.

Um refsingar.

73. gr.

Ef skipstjóri misbeitir valdi því, sem honum er veitt í 60. gr. og í 1. málsgr. 61. gr., eða refsivaldi sínu, eða beiti hann ónauðsynlegri harðneskju við skipverja, vanræki skyldur sínar við veika eða slasaða skipverja, eða láti hann skipverja eigi fá lögboðið viðurværi, varðar það sektum, 10—1000 kr., eða fangelsi, ef miklar sakir eru, nema þyngri refsing liggi við brotinu samkvæmt öðrum lögum.

74. gr.

Í refsidómi samkvæmt 73. gr., má ennfremur, ef sjerstaklega miklar sakir eru, ákveða að dómfeldi skuli sviftur rjetti til skipsstjórnar ákveðinn tíma eða æfilangt. Skal þá jafnframt tekið fram í dómnum, hvort dómfeldi megi gegna stýrimannsstöðu meðan hann er sviftur rjetti til skipstjórnar.

Dómstóll sá, er dæmir slíkan dóm, skal svo fljótt sem unt er, senda atvinnu- og samgöngumálaráðuneytinu eftirrit af dómnum svo og skipstjóraskírteini dómfelda. Ef dómurinn heimilar dómfelda að gegna stýrimannsstöðu, lætur ráðuneytið honum í tje stýrimannsskírteini þar að lútandi.

Þegar tvö ár að minsta kosti eru liðin frá dómsuppsögn og sjerstakar ástæður mæla með því, getur konungur, eftir tillögum atvinnu- og samgöngumálaráðuneytisins, veitt dómfelda aftur rjett til skipstjórnar, enda þótt sá tími, sem til er greindur í dómnum, eigi sje liðinn.

75. gr.

Brjóti útgerðarmaður eða skipstjóri annars á móti skyldum þeim, sem honum eru lagðar á herðar í lögum þessum, þá varðar það 10—1000 króna sektum.

76. gr.

Ákvæði 73.—75. greinar gilda einnig um þann mann, sem gengur í stað skipstjóra í forföllum hans eða fjarveru.

77. gr.

Ef skipverji ræður sig í nýtt skiprúm þann tíma, er hann var skyldur til að vera í öðru skiprúmi eftir eldri ráðningarsamningi, þá varðar það 5—500 króna sektum.

78. gr.

Ef skipverji, í þeim tilgangi að koma sjer hjá vinnu á skipi, annaðhvort vanrækir að koma til skips á ákveðnum tíma eða hverfur frá skipi, þá skal hann sæta sektum fyrir strok.

Strjúki skipverji er svo er ástatt, að skipi eða mönnum er með því stefnt i voða, eða sjeu að öðru leyti miklar sakir, getur refsingin orðið fangelsi eða betrunarhúsvinna alt að einu ári.

Strjúki skipverji með kaup, er hann hefir eigi unnið fyrir, skal honum refsað fyrir svik, hvort sem hann er kominn í skiprúmið eða eigi, nema ætla megi, að tilgangur hans hafi eigi verið sá, að draga sjer kaup það, sem hann hafði fengið greitt, en hafði enn eigi unnið fyrir.

79. gr.

Hver, sem tælir skipverja til stroks eða hjálpar honum, með ráðum eða í verki, til að strjúka, sæti sektum eða fangelsi.

80. gr.

Ef skipverji rís upp móti skipstjóra eða þeim manni, sem er í skipstjóra stað, eða skorast undan hlýðni við þá, en beitir þó eigi ofbeldi eða ógnar með því, og sætir hann þá 5—500 króna sektum, eða fangelsi, ef miklar sakir eru.

81. gr.

Ef skipverji ræðst á skipstjóra eða annan yfirmann sinn með ofbeldi eða hótunum um ofbeldi, og varðar það fangelsi eða hegningarvinnu, alt að tveimur árum, ef miklar sakir eru. Sjeu málsbætur má beita sektum.

82. gr.

Ef skipverjar, eða nokkur hluti þeirra, gerir samblástur, þá varðar það fangelsi, eða sektum ef málsbætur eru. Þó getur refsing hvatamanna eða foringja samblástursins orðið hegningarvinna alt að 6 árum, svo og refsing annara samblástursmanna, ef þeir hafa beitt líkamlegu ofbeldi eða mikið fjártjón hefir hlotist af samblæstrinum.

83. gr.

Ef skipverjar krefjast skoðunargerðar á skipi samkvæmt 59. grein, og það reynist við skoðunargerðina, að engin skynsamleg rök voru til að telja skipið óhaffært, þá varðar það 5—500 króna sektum, eða fangelsi, ef miklar sakir eru.

84. gr.

Verði skipverji valdur að sjóslysi með hirðuleysi sinu, óvarkárni eða vanrækslu á skyldustörfum sínum, þá varðar það fangelsi eða sektum.

Sje hinn seki stýrimaður eða vjelstjóri, má ennfremur ákveða í dómnum, að hann skuli sviftur rjetti til stýrimensku eða vjelstjórnar, um ákveðinn tíma eða æfilangt. Í dómnum má þó heimila honum að gegna lægri stýrimanns- eða vjelstjórastöðu, en þeirri, er hann áður hafði, þann tíma, sem tiltekinn er í dómnum. Um eftirrit af dóminum og um atvinnuskírteini dómfelda fari svo sem segir í 74. gr.

Þegar eitt ár að minsta kosti er liðið frá dómsuppsögn, getur atvinnu- og samgöngumálaráðuneytið, ef ástæða þykir til þess, veitt stýrimanni eða vjel-

stjóra, sem sviftur hefir verið rjetti til stýrimensku eða vjelstjórnar, heimild til að gegna nánara tiltekinni lægri stýrimanns- eða vjelstjórastöðu, eða jafnvel, ef sjerstakar ástæður mæla með því, veitt honum aftur að fullu atvinnurjettindi þau, er hann var sviftur, hvorttveggja, enda þótt sá tími, sem til var greindur í dómnum eigi sje liðinn.

85. gr.

Hafi skipverji varning með sjer á skipi, án leyfis skipstjóra, og skipi eða farmi stendur háski eða áhætta af varningi þessum, þá varðar það 5—500 króna sektum eða fangelsi.

86. gr,

Ef skipverji fer frá skipi, og er skipið í háska statt, og gætir hann eigi þess, sem góðum sjómanni er skylt að gæta, og varðar það hann sektum eða einföldu fangelsi.

87. gr.

Verði skipverji sekur um yfirsjón í skyldustörfum sínum, með öðrum hætti en áður var sagt, eða raski hann góðri háttsemi eða reglu, og varðar það 5—500 króna sektum.

88. gr.

Yfirsjónir þær, sem ræðir um í 77. gr., 1. málsgr. 78. gr., 79., 80., 85. og 87. gr., skulu eigi sæta opinberri málssókn, nema sá krefjist þess, er misgert var við, skipstjóri eða útgerðarmaður. Krafa um málssókn skal gerð svo fljótt sem unt er, og í síðasta lagi áður en ár er liðið frá því, að yfirsjónin var drýgð.

Mál út af brotum gegn 84. og 86. gr. skulu lögð fyrir atvinnu- og samgöngumálaráðuneytið til umsagnar, áður en málshöfðun er ákveðin. Sje um algerðan skiptapa að ræða, hafi skip steytt á grunni og orðið að leita hjálpar annara, eða hafi annað sjóslys orðið, er manntjón hlaust af eða annað verulegt tjón, má eigi fella niður málssókn fyr en leitað hefir verið umsagnar atvinnu- og samgöngumálaráðuneytisins.

Mál út af brotum gegn 2. og 3. málsgr. 78. gr., 81., 82. og 84. gr. skulu sæta almennri meðferð sakamála, en mál út af brotum gegn 73., 75., 77. gr. 1. málsgr. 78. gr., 80., 83., 85., 86. og 87. gr. skulu rekin sem almenn lögreglumál.

89. gr,

Hafi skipverji orðið sekur um yfirsjón og sætt refsingu fyrir hana eftir 62. gr., og verður mál höfðað um það á hendur honum, og skal dómurinn þá kveða á um sekt hans með rjettmætri hliðsjón af hinni fyrri refsingu hans, og má þá færa refsinguna niður fyrir það, sem ella er ákveðið fyrir þá yfirsjón, eða fella refsinguna niður með öllu.

90. gr.

Mál þau er ræðir um í þessum kafla skulu rekin í sjódómi.

91. gr.

Sektir samkvæmt lögum þessum renna í ríkissjóð.

VII. KAFLI.

Um gildi laga þessara og afnám eldri lagaákvæða.

92. gr.

Með lögum þessum eru 30. gr., 2. málsgr. 39. gr., 49.—52. gr., upphafsákvæði 1. málsgr. 66. gr., 67.—73., 75.—113. gr., 253. gr., 2. málsgr. 254. gr., 257. og 265.—277. gr. siglingalaga nr. 56, 30. nóvember 1914 úr lögum numdar.

93. gr.

Lög þessi öðlast gildi 1. janúar 1930.

Athugasemdir við lagafrumvarp þetta:

Hinn 17. febrúar 1928 samþykti Neðri deild Alþingis, að skora á ríkisstjórnina, »að láta endurskoða siglingalög nr. 56, frá 30. nóv. 1914, og leggja fyrir næsta þing breytingar á lögunum, er gangi í svipaða átt og sjómannalög þau, er nú gilda á Norðurlöndum«.

Samkvæmt þessari þingsályktun fól atvinnu- og samgöngumálaráðuneytið þeim Kristjáni Bergssyni forseta Fiskifjelags Íslands og Sigurjóni A. Ólafssyni alþingismanni, með brjefi dags. 19. júní f. á., »að framkvæma umrædda endurskoðun og láta stjórninni í tje í tæka tíð uppkast að frumvarpi til laga um þetta efni«. Frá þeim er frumvarp þetta komið og fylgdi því svofeld

Greinagerð.

Eins og kunnugt er, settu Danir, Norðmenn og Svíar sjer ný siglingalög á árunum 1891—1893. Lög þessi eru samhljóða i öllum aðalatriðum, enda einn merkasti þátturinn í samvinnu Norðurlanda um löggjöf. Eftir þessum norrænu lögum voru siglingalög vor nr. 63, frá 22. nóv. 1913, og hin endurskoðaða útgáfa þeirra, l. nr. 56 frá 30. nóv. 1914, samin.

Árið 1918 varð það að samkomulagi milli stjórnanna í Danmörku, Finnlandi, Noregi og Svíþjóð að láta í sameiningu endurskoða siglingalögin, og var nefnd skipuð af hálfu hvers lands um sig, til þessa starfa. Íslandi mun þá hafa

verið gefinn kostur á, að taka þátt í þessari endurskoðun, en því boði var eigi sinnt.

Skandinaviska nefndin var á einu máli um það, að heppilegt væri, að nema út úr siglingalögunum öll ákvæðin um stöðu skipshafnarinnar, og safna þeim saman í sjerstakan lagabálk. Frumvarpi til laga þessara skiluðu nefndirnar frá sjer árið 1921, og eru þau frumvörp nú orðin að lögum í öllum þessum fjórum löndum. Mega þau heita að vera samhljóða í öllum aðalatriðum.

Þegar siglingalögin voru sett 1913, voru þau í öllu verulegu sniðin eftir norrænu siglingalögunum. Þótti það þá heppilegt, að Ísland, með þeim hætti, tæki þátt í löggjafarsamvinnu Norðurlanda. Sama skoðun kemur og fram í ályktun neðri deildar Alþingis, þeirri, er áður var getið. Þar er skorað á ríkisstjórnina, að leggja fyrir Alþingi, frumvarp, er gangi í svipaða átt og sjómannalög þau, er nú gilda á Norðurlöndum. Samkvæmt þessu hefir nefndin talið sjer skylt, að fylgja þeirri stefnu, er nú hefir verið tekin upp á Norðurlöndum, að safna ákvæðum siglingalaganna, um stöðu skipshafnar, saman í sjerstakan lagabálk, og í annan stað, að sniða þau lög sem mest eftir norrænu sjómannalögunum. Hefir nefndin við samningu frumvarps þessa lagt sjómannalög Dana fyrst og fremst til grundvallar, en þó vikið frá þeim í nokkrum efnum, og þá ýmist sniðið ákvæðin eftir hinum sjómannalögunum, eða sett ný ákvæði, þar sem þess var talin þörf vegna sjerstakra hátta hjer á landi. Þess skal getið, að nefndin hefir eigi haft sjómannalög Finna með höndum, og hefir hún því eigi getað haft hliðsjón af þeim.

Efni lagafrumvarps þessa er í stuttu máli reglurnar um rjettarstöðu skipshafnarinnar. Aðalatriðið er þar skipsrúmssamningurinn, og rjettindi og skyldur skipverja samkvæmt honum. En jafnframt eru hjer þó settar samsvarandi reglur um ráðningarsamning skipstjóra. Þá er og í frumvarpinu mælt fyrir um vald skipstjóra og skipverja, svo og um refsingu fyrir brot skipstjóra og skipverja á ákvæðum frumvarpsins. Hinsvegar er hjer eigi að finna reglur um aðrar skyldur skipstjóra við starf hans, svo sem um meðferð á farmi, um siglingu skips o. s. frv. Þau ákvæði verða eftir sem áður í siglingalögunum sjálfum.

Frumvarp þetta hefir eigi að geyma öll þau ákvæði, er máli skifta sjerstaklega fyrir sjómenn, t. d. ekki ákvæðin um atvinnu við siglingar, um hvíldartíma skipverja, um slysatryggingar, eða um lögskráningu. Sjómannalögin norrænu hafa heldur ekki ákvæði um þessi efni, þeim er þar allstaðar skipað með sjerstökum lögum. Í siglingalögum vorum eru heldur eigi ákvæði um þessi efni, nema eitt þeirra, lögskráninguna. Nefndin lítur svo á, að þau ákvæði siglingalaganna sjeu svo ófullkomin, að þau þurfi endurskoðunar við, en telur rjett, að um lögskráningu verði sett sjerstök lög, og mun bera fram fram frumvarp þar að lútandi.

Í siglingalögunum er ekkert alment ákvæði um það, um hver skip lögin gildi. Í sjómannalögunum norrænu er heldur ekkert slíkt ákvæði. Þótti vera vandkvæði á því, að setja almenna reglu um þetta. Í frumvarpi þessu er heldur eigi neitt slíkt alment ákvæði Verður að leggja það á vald dómstóla og umboðsstjórnar, að ákveða það í hverju einstöku máli, hvort lögin í heild sinni eða einstök ákvæði þeirra eigi við tiltekin skip. Þess skal þó getið, að frumvarpið

mundi yfirleitt taka til þeirra skipa, sem skipstjóri er á og skipshöfn, án þess að það alment skifti máli, til hvers skipið væri notað, hvort heldur væri til fiskveiða eða annara veiða, farmflutninga eða farþegaflutninga, björgunar eða dráttar. En svo takmörkuð getur notkunin verið, eða skipið svo lítið, að eigi yrði talið, að ákvæði frumvarpsins gætu átt við um það. Frumvarpið er miðað við íslensk skip fyrst og fremst, en þó mundi sumum ákvæðum þeirra verða beitt um erlend skip, sem stödd væru i landhelgi hjer við land.

I. KAFLI.

Um ráðningarsamning skipstjóra.

Ákvæði þessa kafla koma í stað upphafsákvæðis 1. málsgr. 66. gr. og 67.—73. gr. siglingalaganna.

Í frumvarpinu eru engin ákvæði um rjett skipstjóra til þess, að fara af skipinu, ef ráðningarsamningur er vanhaldinn af hálfu útgerðarmanns. Um þetta eru heldur eigi ákvæði í siglingalögunum. Mundi því um þetta efni fara eftir almennum reglum um samninga, þannig, að skipstjóra væri rjett að ganga úr stöðu sinni, ef um verulegar vanefndir væri að ræða frá útgerðarmannsins hálfu.

Í frumvarpinu er ekkert ákvæði, sem svari til 3. málsgr. 67. gr. um heimild skipstjóra til að fara frá skipi, ef það missir rjett til að sigla undir íslenskum fána. Á slíku ákvæði er heldur eigi þörf, því að almennar reglur myndu heimíla skipstjóra burtför, er slík atvik ber að höndum.

Um 1. gr.

Í siglingalögunum eru engin ákvæði um það, að ráðningarsamningur skipstjóra skuli gerður skriflegur, sbr. hinsvegar 75. gr. um skipverja. Er nýmæli þetta tekið upp í norrænu lögin, til þess að sem minstur vafi verði á um ráðningarkjör skipstjóra, og er það báðum aðilum til hags, én hinsvegar engum vandkvæðum bundið fyrir útgerðarmann, að láta gera skriflegan samning um ráðninguna.

Um 2. gr.

Í 1. málsgr. 67. gr. siglingalaganna er skipstjóra heimilað, að segja upp ráðningarsamningi sínum, þegar eigi er öðruvísi um samið, við ferðarlok í innlendri höfn, eða hafi hann gegnt starfinu i 3 ár, og skipið á þeim tíma aldrei lokið ferð hjer við land, þá við ferðarlok í erlendri höfn, með hæfilegum uppsagnarfresti. Ákvæði þetta þótti óheppilegt um þetta þrent, að uppsagnarfrestur var eigi ákveðinn, að ráðningarslitin voru bundin við ferðarlok, en það getur oft verið vafamál, hvenær telja á ferð lokið, og að 3 ár væri of langur tími. — Þessu er nú breytt á þá leið, að fyrirvarinn er ákveðinn 3 mánuðir. Er það væntanlega nægur tími, bæði fyrir skipstjóra, til að fá sér nýja stöðu, og útgerðarmann, til að fá sjer nýjan skipstjóra. Ráðningarslitin eru ekki einskorðuð við ferðarlok, heldur við komu skipsins í höfn, þar sem ferma skal eða afferma. Uppsögn heimilar því eigi ráðningarslit í höfn, er skipið kemur í að eins

til viðgerðar, til að kaupa vistir eða vjelarnauðsynjar, eða til þess að fá fyrirskipun um hvert haldið skulið. Hinsvegar skiftir eigi máli, hvort fermt er eða affermt er öllum farminum eða nokkrum hluta hans. Samkv. fyrri hluta greinarinnar, þegar um ráðningarslit á íslenskri höfn er að ræða, getur hvor aðili um sig sagt samningnum upp. Í síðari hluta gr. er að eins skipstjóranum veittur uppsagnarrjettur. Ef útgerðarmaður því vill láta skipstjóra fara af skipinu, meðan það er statt erlendis, eiga ákvæði 3. gr. við um það. Tíminn er hjer færður úr 3 árum niður í 18 mánuði. Þá fyrst, er sá tími er liðinn, getur skipstjóri sagt samningnum upp til ráðningarslita erlendis, og því fyrst farið af skipinu, samkv. þessari heimild, eftir 21 mánuð.

Greinin er samhljóða 2. gr. norsku laganna og 1. mgr. 2. gr. hinna dönsku. Aftur á móti er eigi talið heppilegt eða nauðsynlegt, að taka hjer upp 2. mgr. 2. gr. d. l. er svarar til 2. mgr. 67. gr. siglingalaganna. Í 2. gr. sænsku laganna eru ákvæði samhljóða þessu, nema hvað skipstjóri á vjelskipi getur sagt samningnum upp eftir eitt ár.

Um 3. gr.

1. málsg. svarar til upphafs 1. málsgr. 66. gr. sigll.

Samkv. 70. gr. sigll. á skippstjóri, sem settur er af án heimildar samkv. 68. og 69. gr., rjett á öllu áskildu kaupi sínu, þ. e. út ráðningartímann, en sje ráðningartíminn óákveðinn, þá á 1—3 mánaða kaupi, eftir því, hvar hann fer af skipinu. Þessu er breytt hjer á þá leið, að hann á, i stað kaupsins, rjett á bótum fyrir það tjón, er frávikningin bakar honum, m. ö. o. almennar reglur um skaðabætur fyrir vanefndir samninga koma hjer til greina. Sú tilhögun er rjettlátari en að veita honum skilyrðislausan rjett til kaupsins út ráðningartímann, hvort sem mikið eða lítið er eftir af honum, og hvort sem tjónið, sem hann bíður við frávikninguna, er meira eða minna. En með því að oft getur verið örðugt, að sanna hve mikið tjón hann hefir beðið, er í 3. mgr. mælt svo fyrir, að tjónið skuli talið jafnt 3 mánaða kaupi, og ferðakostnaði þeim og fæðispeningum er þar greinir, ef annað verður eigi sannað um upphæð þess. Skipstjóri verður því að sanna, að hann hafi beðið meira tjón en þetta, vilji hann fá meiri bætur, útgerðarmaður, að tjónið sje minna, vilji hann eigi greiða þessar bætur. Greinin er samhljóða 3. gr. dönsku og sænsku laganna, Samkv. 3. gr. norsku laganna eru bæturnar jafnan 3 mán. kaup og ferðakostnaður.

Um 4. gr.

Samkv. 69. gr. sigll. á skipstjóri, sem settur er af vegna veikinda, að eins kaup til þess, er hann er settur af. Auk þess er útgerðarmanni stundum skylt að kosta hjúkrnn hans og aðhlynningu nokkurn tíma, og samkv. 71. gr. að greiða ferðakostnað hans heim. Um skyldu útgerðarmanns til að sjá um umönnun hans, er veikindi ber að höndum, og til að greiða ferðakostnað hans, er rætt í 7. gr. frv. Hjer er að eins að ræða um rjett hans til kaups, og vikið að því leyti til frá núgildandi lögum, að honum er veittur rjettur til 3 mánaða kaups. Þykir það sanngjarnt, að útgerðin, sem annars ber alla fjárhagslega áhættu af ferð skipsins, greiði skipstjóra þessa kaupgreiðslu, er hann verður fyrir því óhappi

að missa stöðu sína vegna veikinda, er honum sjálfum er ei um að kenna. Þessi regla kemur þó eigi til greina, er skipstjóri er ráðinn með skemra uppsagnarfresti en 3 mánuðum, og útgerðarmaður notar sjer af því og segir honum upp.

Sje sjúkdómurinn aftur á móti skipstjóra að kenna, eða hafi hann leynt honum, er hann rjeðist skipið, á hann eigi kaup lengur en hann gegnir starfi sínu, jafnvel þó honum sje eigi vikið úr stöðu sinni þá þegar.

Grein þessi er samhljóða 4. gr. norrænu laganna.

Um 5. gr.

Samhljóða 5. gr. norrænu laganna og að mestu einnig 1. mgr. 68. gr. sigll. Munurinn er að eins sá, að í stað »hirðuleysis eða gáleysis« í 68. gr. sigll. er hjer »stórkostlegra yfirsjóna eða hirðuleysis«, enda hart, að hve litil yfirsjón sem er, hafi slík víti í för með sjer fyrir skipstjórann. Í öðru lagi segir hjer, að skipstjóri eigi ekki rjett á kaupi lengur en hann gegnir starfi sínu, en samkv. 68. gr. sigll. á hann rjett á kaupi þar til hann er rekinn. Brottrekstrarorsökin getur verið sú að hann hafi hlaupið frá starfi sínu eða vanrækt það algerlega, lengri eða skemri tíma, áður en hann er settur af, og er eigi sanngjarnt að hann taki kaup fyrir þann tíma.

Um 6. gr.

1. mgr. er samhljóða 1. mgr. 6. gr. norrænu laganna, 2. mgr. samhljóða 2. mgr. 6. gr. norsku og sænsku laganna. 2. mgr. er í dönsku lögunum að því leyti frábrugðin, að skipstjóri á ekki rjett til bóta fyrir muni sína, er farist hafa. Sýnist vera ástæðulaust að gera þann mun á rjetti hans og rjetti annara skipverja.

Greinin svarar annars til 3. mgr. 68. gr. sigll. Þó er heimildin til ráðningarslita nokkru þrengri hjer en þar. Hjer er að eins veitt heimild til ráðningarslita, er skip er dæmt óbætandi vegna sjótjóns, sem það hefir orðið fyrir, og því eigi heimilt að slíta ráðningu þó skip sje dæmt óbætandi af öðrum ástæðum, t. d. vegna fúa. Virðist heldur eigi eðlilegt að skipstjóri beri áhættuna af slíku. Sama máli gegnir um það, ef skip er hernumið eða gert upptækt. Er sanngjarnara að láta útgerðarmanninn, er ræður því að skipið siglir um hafnbannsleiðir eða flytur bannvörur, og því oft á sök á því, að það er hernumið eða gert upptækt, bera áhættuna við þetta, en skipstjórann. Að sjóræningar taki skipið er svo fátiður viðburður að fyrir því þarf eigi að gera ráð í lögum.

Um 2. mgr. má vísa til þess, er sagt verður um 41. gr.

Í norrænu lögin er eigi tekið upp neitt ákvæði er svari til 2. mgr. 68. gr. sigll. Var litið svo á, að útgerðarmaður yrði að bera alla áhættu af þeim atvikum, er þar greinir.

Um 7. gr.

Í 7. gr. norsku og sænsku laganna er 29. gr. eigi látin taka til skipstjóra. Það er aftur á móti gert í dönsku lögunum og er því fylgt hjer. Um 7. gr. vísast að öðru leyti til þess, sem sagt verður um 24. og 28.—30. gr.

Um 8. gr.

Fyrri málsgr. er samhljóða 1. mgr. 8. gr. dönsku laganna. Í norsku og sænsku lögunum er því bætt við, að aukabiðdagabætur skuli teljast með farmgjaldi. Það ákvæði þótti eigi ástæða til að taka upp hjer. Þessi mgr. er samhljóða upphafi 73. gr. sigll., nema hvað ágóðahlutur er nefndur hjer.

Norrænu lögin mæla svo fyrir, í 2. mgr. 8. gr., að þegar meta á aukatekjur skipstjóra, er hann á rjeft á kaupi lengri tíma en hann gegnir starfi sínu, skuli þær metnar jafnháar því, sem tvöfalt fastakaup yfirstýrimanns er hærra en fastakaup skipstjórans. Í 73. gr. sigll. segir, að honum skuli goldið að öllu samtöldu, þ. e. í fastakaup og aukatekjur, tvöfalt stýrimannskaup eða ráðningarkaup hans, sje það meira. Hvorug þessi regla á vel við hjer á landi. Sérstaklega koma þær hart niður á skipstjórum, sem hafa aðaltekjur sínar af afiahlut. Eftir þessum reglum yrðu þeir oft sviftir mestum hluta kaups síns. Því verður hvorugri þessari reglu fylgt. Hinsvegar er mjög örðugt að setja nokkra fasta reglu um upphæðina, vegna þess hve ráðningarkjörin eru ólík. Það verður því að meta þetta i hverju einstöku tilfelli. Og til þess að gera aðilum hægt um vik, um úrskurð á þessu atriði, er þeim heimilað að leggja þetta mál undir mat lögskráningarstjóra.

2. KAFLI

Um skiprúmssamning skipverja.

113. gr. sigll. gerir ráð fyrir því, að menn þeir, sem ráðnir eru á skip auk skipstjóra, skiftist í þrjá flokka, 1) skipshöfnina sjálfa, og mun þar átt við þá menn, sem á dönsku og norsku eru nefndir Skibsmandskab, þ. e. alla þá, sem vinna sjálfa skipsvinnuna, 2) aðra menn, sem ráðnir eru á skip af skipstjóra eða útgerðarmanni, t. d. bryta, loftskeytamenn eða skipslækna og 3) menn, sem ráðnir eru á skip af öðrum en skipstjóra eða útgerðarmanni, t. d. þjónustufólk, er bryti ræður. Þessari aðgreining er einnig haldið hjer sbr. 70. og 71. gr. En þeir menn, sem sigll. nefna skipshöfn, eru hjer nefndir skipverjar. Um ráðningarsamning þeirra, skiprúmssamninginn, ræðir í þessum kafla.

1. Um samningsgjörðina.

Um 9. gr.

Samhljóða 9. gr. dönsku laganna. 3. mgr. vantar í norsku og sænsku lögin, en annars er 9. gr. þeirra samhljóða 9. gr. dönsku laganna. 1. og 3. mgr. eru samhljóða 30. gr. sigll. Ákvæði 2. mgr. er nýmæli. Þareð yfirvjelstjóri samkv. 48. gr. ber ábyrgð á vjelgæslunni í heild sinni, er sanngjarnt, að hann fái nokkurn íhlutunarrjett um ráðningu þeirra manna, sem starfa eiga við vjelgæsluna.

Í dönsku lögunum segir: Skibsföreren kan . . . . ansætte. Í frv. segir í þess stað: Skipstjóri ræður. Er það orðalag valið til þess, að enginn efi verði á því, fremur en að undanförnu, að skipstjóri hafi sjálfstæðan rjett, til að velja

menn á skipið, og þurfi eigi að hlíta skipunum útgerðarmanns um það. Sá rjettur virðist óhjákvæmilega verða að fylgja þeirri miklu ábyrgð, er skipstjóri ber.

Um 10. gr.

Ákvæði gr. eru nýmæli í lögum vorum. Aldurslágmark 1. mgr. er í samræmi við 10. gr. dönsku og sænsku laganna. Aldurstakmark Norðmanna er þar 15 ár. Í 2. mgr. er aldurstakmarkið í samræmi við dönsku og norsku lögin en Svíar hafa þar 16 ár. Sami aldur, 16 ár, er lágmarksaldur vikadrengja við vjelgæslu (Maskingut) í norsku lögunum. Hin lögin hafa eigi það ákvæði og er það eigi tekið upp hjer.

14 ára aldurslágmarkið i 1. mgr. er i samræmi við samþyktarfrv., sem gert var á alþjóðafundi í Genúa 1920. Aldurslágmark kyndara og kolamokara miðast við það, að sú vinna er sjerstaklega óholl ungum og óhörðnuðum mönnum.

Um 11. gr.

Í norrænu lögunum eru tilsvarandi greinar nokkuð frábrugðar hver annari, eins og samskonar ákvæði sigll. hafa verið. Í frv. er engri þeirra fylgt nákvæmlega. Greinin kemur í stað 75. gr. sigll. að nokkru, en eins og áður er tekið fram, er ætlast til, að sjerstök lög verði sett um lögskráningu. Gr. er að því leyti í samræmi við núgildandi lög, að ætlast er til, að allir ráðningarsamningar í skiprúm á skipi, sem stærra er en 12 smál. brúttó, verði skriflegir. Þetta á að vera reglulegt formsskilyrði og munnlegir samningar því eigi skuldbindandi. Það er og i samræmi við gildandi lög, að samningurinn skuli skráður á skipshafnarskrána. En það er nýmæli, að báðir aðilar undirritl hann þar. Það sem tekið er fram, um efni samningsins, er og í öllum aðalatriðum í samræmi við 75. gr. sigll. Ákvæðin um sjóferðabók eða sjóferðavottorð og um viðskiftabókina eru aftur á móti nýmæli. Norrænu lögin hafa öll ákvæði um þetta hvorttveggja. Sjóferðabókin eða sjóferðavottorðið á að vera til sönnunar um siglingatíma skipverjans. Viðskiftabókin til sönnunar um viðskifti hans við útgerðina, með líkum hætti er samningnum er ætlað að vera skv. 75. gr. sigll. Ákvæðið um kaupgjaldsskrána er og nýmæli og tekið eftir norrænu lögunum. Um þau efni, sem greinin ræðir um, er annars gert ráð fyrir að nánari ákvæði verði sett í regugerð.

2. *Um ráðningartímann.*

Um 12. gr.

Gr. kemur í stað 2. setn. 87. gr. sigll. og er samhljóða henni, að því fráteknu, að hjer er sama regla látin gilda um ráðningu til óákveðins tíma, með ákveðnum uppsagnarfresti, þar sem þó eigi er umsamið hvar ráðningu skuli slitið. Gildir þá síðari hluti 1. mgr. 13. gr. eigi. Gr. er samhljóða 12. gr. dönsku laganna. Er hún nokkru skýrar orðuð en 12. gr. norsku og sænsku laganna, en þó enginn efnismunur á milli þeirra.

Um 13. gr.

Samkv. 87. gr. sigll. eru skipverjar, sem ráðnir eru um ótiltekinn tíma, skyldir til að fara með skipinu til þess ferð sú er á enda, og skipið komið á þann stað, þar sem skipverjar voru skipráðnir, eða til einhverrar innlendrar hafnar, ef þeir voru ráðnir hjer á landi. Skipverja, sem ráðinn er hjer á landi, verður því eigi sagt upp til fráfarar erlendis. Við þetta er það athugavert, að hjer er sami vafi á um það, hvenær telja á ferð lokið, sem getið var um við 2. gr., og eru ráningarslitin hjer því miðuð við það, að skipið komi í höfn til fermingar eða affermingar. Það er oft hrein tilviljun hvenær skipið kemur aftur til sömu hafnar og skipverji rjeðist í. Það ákvæði er því felt hjer niður. Hins vegar er því ákvæði haldið, að ráðningu skipverja, sem ráðist hefir hjer á landi, verði að eins slitið í íslenskri höfn, en þó er það ákvæði hjer einskorðað við islenska skipverja. Ráðningu erlends manns, er ræðst hjer á landi, getur því orðið slitið erlendis. Ákvæði 2. mgr. um uppsagnarfrestinn er nýmæli. Gr. er samhljóða 13. gr. norrænu laganna.

Um 14. gr.

Samhljóða 14. gr. norrænu laganna að því fráteknu, að þau heimila ráðningarslit í hvaða höfn, sem komið er í til fermingar eða affermingar, en hjer er vísað til ákvæðanna í 13. gr. í heild sinni, og þá þar á meðal ákvæðisins um ráðningarslit í íslenskri höfn. Virðast þær ástæður, er liggja til þessa ákvæðis 13. gr., eiga fyllilega við um það tilfelli, er hjer ræðir um.

Um 15. gr.

Gr. kemur í stað 88. gr. sigll. Eru þessi ákvæði sett til að tryggja það, að skipverji bindi sig eigi í skiprúm um of langan tíma. Tíminn, sem skipverja er skylt að vera í skiprúminu, er hjer færður niður í $1^1/_2$ ár úr 2 árum. Hinsvegar verður hann samkv. frv. að segja samningunum upp með venjulegum fyrirvara, en getur eigi farið fyrirvaralaust eins og 88. gr. sigll. heimilar. 15. gr norrænu laganna er samhljóða frv. nema hvað tíminn er 1 ár á seglskipum hjá Svíum.

Um 16. gr.

Kemur í stað 89. gr. sigll. Breytingar eru þær, að í stað þess, að telja upp ákveðin störf, er skipverji skal vinna að, eins og gjört er í 89. gr., eru hjer að eins nefnd »nauðsynleg störf á skipinu«. Fer það því eftir kringumstæðunum, hvort þau störf, sem nefnd eru 89. gr. eða önnur, er skipstjóri vill láta vinna, verða talin nauðsynleg. Í annan stað er tíminn, sem skipverji þarf að vinna þannig, ákveðinn lengst 2 dagar eða lengst 4 dagar, sje um seglskip að ræða, í stað viku í 89. gr. Vikufrestur er of langur þegar litið er til þess, hve stuttur uppsagnarfresturinn er. Ákvæði þetta er skýringarákvæði, og kemur því eigi til greina. ef aðilar hafa samið öðru vísi um þetta mál. Þessi regla mundi heldur eigi því til fyrirstöðu, að skipverji gæti gengið tafarlaust af skipi, þegar sjerstaklega stendur á, t. d. er hann fer af skipi vegna misþyrminga af hálfu skipstjóra, sbr. 39. gr.

2. mgr. svarar til niðurlags 96. gr. sigll., en er það víðtækari, að hún á við jafnan, er sjóferðaskýrsla er gefin eða sjópróf haldið, en ekki að eins er þetta fer fram vegna þess, að skipið hefir farist. Er þetta nauðsynlegt til þess að sem mest gagn verði að skýrslum þessum og prófum. Jafnframt er þá ákveðið, að skipverja skuli greiða kaup og dvalarkostnað meðan hann dvelur á staðnum þessa vegna.

16. gr. norrænu laganna er samhljóða þessari, nema hvað tíminn, sem skipverji þarf að bíða samkv. 1. mgr., er 2 dagar lengst á öllum skipum í norsku lögunum.

Um 17. gr.

Nýmæli samhljóða 17. gr. norrænu laganna. Tilefni ákvæðis þessa er það, að sumstaðar í erlendum höfnum krefjast yfirvöld tryggingar af sjómönnum, er ganga þar af skipi, fyrir því að þeir geti sjeð sjálfum sjer farborða. Á gr. að girða fyrir það, að skipstjóri þurfi að flytja menn, sem eigi geta sett þá tryggingu, sem farþega áfram með skipinu.

3. Um kaup skipverja.

Um 18. gr.

1. mgr. samhljóða niðurlagi 79. gr. sigll. með þeirri viðbót, að skipverji, sem þarf að ferðast frá ráðningarstað til skips, á kaup frá þeim tíma, er sú ferð hefst. Ráðningarstaður er þar, sem skiprúmssamningur er undirritaður.

2. mgr. er nýmæli, Reglan kemur þó eigi til greina ef skipverji hefir áður mist rjett til kaups t. d. samkv. 32., 33., 35., 36. eða 41. gr.

3. mgr. svarar til niðurlags 111. gr. sigll., en er það víðtækari, að hún á líka við, er skipverji ólöglega hliðrar sjer hjá vinnu, og er þó í skipinu.

4. mgr. er nýmæli. Þykir hentugast að reikna jafnan í þrítugnættum mánuðum. Í norrænu lögunum á þetta aðeins við, er talin eru brot úr mánuði, en hjer einnig, er taldir eru heilir mánuðir, og er það í samræmi við venju, sem hjer er orðin allalgeng. Í orðalagi gr. felst það, að hluti af degi er talinn sem heill dagur. 18. gr. norrænu laganna er samhljóða þessari, um alt nema það atriði 4. mgr. er nefnt var.

Um 19. gr.

Þessi gr. og 21. gr. koma í stað 1. mgr. 104. gr. sigll.

1. mgr. svarar til upphafs 104. gr., að því viðbættu, að kaupgreiðslu verði krafist að eins einu sinni á viku.

2. mgr. Fyrri hlutinn er samhljóða 104. gr. sigll. Síðari hlutinn er nýmæli, og á skipstjóri samkv. honum að víxla myntinni. Var þetta ákvæði tekið upp í norrænu lögin af því, að hættara þótti við, að skipverjar yrðu fjeflettir á þeim viðskiftum í erlendum höfnum, en skipstjórinn.

3. mgr. er nýmæli, sett í því skyni, að greiða fyrir sjómönnum, sem senda vilja kaup sitt heim frá útlöndum.

Greinin er samhljóða 19. gr. norrænu laganna, nema hvað 3. mgr. er lítils háttar öðru vísi í norsku lögunum.

Um 20. gr.

Greinin er nýmæli og samhljóða 21. gr. dönsku laganna. Norsku og sænsku lögin heimila að ávísa meira en $^2/_3$ hlutum kaups, og leyfa sjaldnar að stöðva ávísanagreiðslur, en hin dönsku.

Tilgangur þessa ákvæðis er hinn sami og 3. mgr. 19. gr., að greiða fyrir því, að skipverji spari kaup sitt, með því að leggja það inn í peningastofnun hjer á landi, eða verji því til styrktar vandamönnum sínum. Skipverji getur mælt fyrir um að kaup sitt verði greitt þannig, bæði um leið og hann ræðst á skipið og síðar, og ávisanagreiðslurnar má ekki stöðva, nema þegar svo stendur á, sem segir í 2. mgr. gr.

Um 21. gr.

Svarar til 1. mgr. 104. gr. sigll. að nokkru leyti. Munurinn er að eins sá, að samkv. frv. má aldrei halda eftir meira en $^1/_2$ mánaðar kaupi. Stendur þessi viðbót í sambandi við lækkun sekta þeirra, er skipstjóri getur lagt á skipverja, samkv. 62. gr., frá því sem áður var. Greinin er samhljóða 21. gr. norsku og sænsku laganna. Samkv. 21. gr. dönsku laganna, má halda eftir alt að eins mánaðar kaupi, í siglingum innan Norðurálfu, en alt að tveggja, í siglingum utan Norðurálfu. Þar er og mælt fyrir um að skipverjar sjeu goldnir vextir af kaupi því, sem haldið er eftir.

Um 22. gr.

Ákvæði sama efnis og 1. mgr. er í 75. gr. sigll.

2. mgr. kemur í stað 99, gr. sigll. Sú breyting er hjer þó gerð, að skipverji á jafnan rjett á tiltölulegu viðbótarkaupi, ef ferðin lengist fram yfir það, sem áætlað var, af hvaða ástæðu sem það er, eins fyrir því, þó það sje vegna veðurs. Styðst sú breyting við það, að sanngjarnara er, að útgerðarmaður beri áhættuna af þessum atvikum, en skipverjar. Slík ráðningarkjör sem þessi eru annars mjög fátið, og greinin mun því hafa litla raunhæfa þýðingu.

Dönsku og norsku lögin, 22. gr., eru samhljóða þessu. Skv. 22. gr. sænsku laganna á skipverji rjett á hlutfallslegu viðbótarkaupi, einungis, er ferð er breytt, ella á venjulegu mánaðarkaupi á ráðningarstaðnum.

Um 23. gr.

Sama efnis og 1. mgr. 100, gr. sigll., nema hvað ákvæðinu um yfirvinnu er bætt hjer við. Samhljóða 23. dönsku laganna. Norsku lögin taka einnig til þess, að lagt sje af stað í ferð með færri menn, en ráðgert var. Í sænsku lögin vantar ákvæðið um yfirvinnu.

Hjer eru eigi fremur en í norrænu lögunum tekin upp ákvæði, er svari til 2. mgr. 100. gr. og 101. gr. sigll. Fyrra atriðið er svo fátítt, að varla er þörf á sjerstöku lagaákvæði um það, um hið seinna, helgidagavinnuna, munu að jafnaði vera ákvæði í kaupgjaldssamningum hlutaðeigandi fjelaga.

Um 24. gr.

1. mgr. er samhljóða upphafi 1. mgr. 98. gr. sigll.

2. mgr. er nýmæli. Ákvæði þetta, sem var í öllum nefndarfrumvörpunum, vantar þó í sænsku lögin. Hjer er dönsku lögunum fylgt, en norsku lögin gilda einnig þó skipverji hafi verið skemur í þjónustu útgerðarmanns en 6 mánuði. Ólögráða börn merkir hjer börn yngri en 16 ára.

3. mgr. svarar til 2. mgr. 98. gr. sbr. 72. gr. sigll. með þeirri breytingu, að í stað þess, að telja kaupið eins og skipið hefði farist, er liðinn var helmingur þess tima, sem það þurfti, til ferðar þeirrar, er í greininni getur, eins og gert er í 98. sbr. 72. gr. sigll., er kaupið hjer reiknað eins og allur tíminn sje liðinn. Með því móti er það trygt, að erfingjar skipverja fái jafnan kaup hans fyrir allan þann tíma, er hann hefir gegnt starfi sínu. Norrænu lögin hafa öll ákvæði samhljóða þessu.

Um 25. gr.

Svarar til 2. mgr. 104. gr. sigll. Samhljóða ákvæði í 25. gr. norrænu laganna.

4. *Um umönnun skipverja í veikindum og útför hans.*

Um 26. gr.

Nýmæli og er 1. mgr. samhljóða 26. gr. norrænu laganna, en 2. mgr. er að eins í dönsku lögunum. Ákvæði, sem skylda skipverja til að láta lækni rannsaka heilsufar sitt, voru áður í lögum bæði hjá Norðmönnum og Svíum. Ákvæði þetta er mjög mikilsvert, bæði fyrir skipverjann sjálfan og vegna annara manna á skipinu. Skipstjóri getur samkv. gr. krafist þess, að skipverji lati lækni skoða sig, bæði þegar skipverji er veikur og eins endranær, ef ástæða er til að ætla, að hann sje veikur.

Víða eru reglur settar um skyldubundna læknisskoðun á sjómönnum, sjerstaklega um berklaveiki eða um sjón þeirra. Því er hjer í síðari mgr. veitt heimild til að setja ákvæði um slíkt með reglugerð.

Um 27. gr.

Gr. ræðir um skyldu skipstjóra til að sjá um, að skipverji, er veikist eða slasast, fái nauðsynlega umönnum o. s. frv. Til þessa er skipstjóri jafnan skyldur, án tillits til þess, hver greiða á kostnaðinn af þessum ráðstöfunum. 1. og 4. mgr. svara til þess, sem mælt er fyrir um þetta efni í 95. gr. sigll., nema hvað skyldan hjer nær til þess, að sjá skipverja fyrir allri umönnum, en 95. gr. talar að eins um að sjá honum fyrir hjúkrun. Þá er og ákvæðið, um skyldu skipstjóra til að segja næsta ræðismanni til mannsins, nýmæli.

2. og 3. mgr. eru og nýmæli, sem eigi þarf að skýra.

Greinin er samhljóða 27. gr. norrænu laganna.

Um 28. gr.

Í grein þessari eru ákvæði um það, hver greiða eigi kostnað af umönnun sjúkra og slasaðra skipverja. Það skal fyrst og fremst tekið fram, að orðið »umönnun« er hjer og í 27. gr. 1. mgr. notað i stað orðsins »hjúkrun« í tilsvarandi ákvæðum sigll., til þess að taka af öll tvímæli um það, að hjer sje að ræða um allan kostnað af veikindum skipverja, ekki að eins um hjúkrun hans í venjulegri merkingu þess orðs, læknishjálp og lyf, heldur og einnig annan dvalarkostnað hans t. d. húsnæði og fæði, án tillits til þess hvar hann dvelur, hvort heldur er á skipinu, í sjúkrahúsi, í heimahúsum eða annarsstaðar.

Samkvæmt 1. mgr. greiðir útgerðarmaður kostnaðinn við umönnun skipverja, fram að því, að ráðningu hans er slitið. Frá þessari reglu er þó gerð undantekning í 3. mgr. Þetta ákvæði er í samræmi við 2. mgr. 95. gr. sigll.

Í 2. mgr. ræðir um skyldu útgerðarmanns til að greiða umönnunarkostnað sjúkra eða slasaðra skipverja eftir að ráðning þeirra er slitið. Samkv. 95. gr. sigll. er útgerðarmanni skylt að greiða kostnaðinn við hjúkrun skipverja í 4 vikur, ef hann er hjer á landi eða á þeim stað utanlands, þar sem löglega mátti slíta ráðningu hans, en ella í 8 vikur. Tími þessi er talinn frá burtför skips eða frá úrskráningu skipverja, hafi hann verið skráður úr skiprúmi. Þessar reglur eru teknar hjer upp aftur með nokkrum breytingum. Fyrst og fremst er tíminn lengdur upp í 6 vikur og 12 vikur. Lengri tíminn gildir, eins og áður, að eins, er skipverji er skilinn eftir erlendis, en nú að eins um íslenska skipverja, þar sem hann áður gilti einnig um erlenda skipverja. Það að tíminn er látinn vera lengri, bæði i sigll. og frv., er skipverji er erlendis, en ef hann er innanlands, miðar að því, að spara ríkissjóði fje, því til hans kasta kemur, um greiðslur á umönnarkostnaði skipverja erlendis, er skyldu útgerðarmanns lýkur. En þessi ástæða á að eins við, ef skipverji er íslenskur, því ríkissjóði ber eigi skylda til að sjá erlendum sjómönnum farborða, þó á íslenskum skipum hafi verið. Þess vegna er þessi takmörkun gerð hjer. Þá er og felt niður að gera mun á því, hvort skipverji er á þeim stað erlendis, þar sem löglega mátti slíta ráðningu hans, eða annarsstaðar. Er engin ástæða til að gera skyldu ríkissjóðs meiri, þó svo kunni til að vilja, að skipverji sýkist einmitt þar, sem ráðningu hans skyldi slitið. Ákvæði þessarar mgr. um ferðakostnað skipverja eru samhljóða 1. mgr. 103. gr. sigll. að öðru en því, að skipverji á samkv. frv. rjett á þessum kostnaði til heimilis síns hjer á landi, en samkv. sigll. að eins til næstu hafnar innlendrar. — Ákvæðið um skyldu skipverja til að ganga í skiprúm á öðru skipi á heimleiðinni svarar til 2. mgr. 103. gr. sigll.

3. mgr. er að mestu leyti í samræmi við 2. mgr. 95. gr. sigll. Þó er það nýmæli hjer, að það, að skipverji leyndi veikindum sínum, er hann rjeðist, er sett á bekk með því, að hann sje valdur að þeim. Það liggur í orðinu »leyndi« að þetta á því að eins við, að skipverji viti sjálfur um veikindin, er hann ræðst á skipið. Um kynsjúkdóma er sjerstakt ákvæði í 5. mgr., en að svo miklu leyti, sem það nær eigi til, þ. e. um kostnaðinn við umönnun skipverja vegna slíkra sjúkdóma, áður en ráðningu hans er slitið, mundi það, hvort hann sjálfur eða

útgerðarmaður ætti að bera þann kostnað, fara eftir því, hvort skipverji ætti sjálfur sök á sjúkleikanum eða ekki.

4. og 5. gr. eru báðar nýmæli og sniðnar eftir norsku lögunum. Dönsku og sænsku lögin hafa svipuð ákvæði. Dönsku lögin gera ríkissjóði að skyldu einnig að greiða heimferðarkostnað skipverja, sem haldnir eru smitandi kynsjúkdómi, en sænsku lögin ræða að eins um skipverja, sem haldnir eru kynsjúkdómum. Eru ákvæði þessi einn liðurinn í baráttu þeirri, gegn sjúkdómum þessum, er flestar þjóðir nú hafa hafið. Skyldur þær, er þessi ákvæði binda ríkissjóði, hvíla að nokkru og líklega langmestu leyti á honum nú þegar sbr. lög 42, 31. maí 1927 og lög 16, 20. júní 1923, en þó ákvæði þessi fari nokkru lengra en umrædd lög, þá þótti eigi þess vegna ástæða til að víkja hjer frá norrænu lögunum.

Gr. þessi er annars að mestu samhljóða 28. gr. norrænu laganna, sem einnig eru að mestu leyti samhljóða sín á milli.

Um 29. gr.

Svarar í öllum aðalatriðum til 51. gr. sigll. Því er hjer bætt við, að skipstjóri skuli tilkynna vandamönnum hins látna látið, og að skipstjóra skuli heimilt að afhenda ræðismanni muni hins látna. Gr. er samhljóða 29. gr. dönsku og norsku laganna. 29. gr. sænsku laganna er það itarlegri að hún skyldar skipstjóra til að afhenda erfingjum skipverjans eignir hans eða gera skilagrein fyrir sölunni, og er sú skylda svo sjálfsögð að engin þörf er á að geta hennar sjerstaklega.

Um 30. gr.

1. mgr. svarar til síðari setningar 1. mgr. 98. gr. sigll. Sá er munurinn að hjer skiftir það ekki máli, af hvaða völdum maðurinn deyr, en skylda útgerðarmanna hinsvegar bundin við það, að hann látist á þeim tíma, er útgerðarmanni var skylt að annast umönnun hans. Er um þetta 30. gr. dönsku og sænsku laganna fylgt. 30. gr. norsku laganna bindur skyldu útgerðarmanns hinsvegar við það, að skipverji, sem læst eftir að ráðningu hans var slitið, deyi af einhverjum þeim sjúkdómi, er útgerðarmaður skyldi kosta umönnun hans vegna.

2. mgr. er nýmæli og í samræmi við ákvæði 4. og 5. mgr. 28. gr.

Um 31. gr.

Gr. þessi er hjer sniðin eftir 31. gr. dönsku laganna. Í norsku og sænsku lögunum eru í 31. gr. að eins ákvæði, er svara til 3. mgr. þessarar gr. í frv.

1. mgr. er afleiðing af ákvæðum 28. og 30. gr., um skyldu útgerðarmanna til að kosta umönnun og greftrun skipverja. Er skipstjóra hjer gert að skyldu, að setja tryggingu fyrir þessum kostnaði, til þess að síður sje hætt við, að ríkissjóður verði að bera kostnaðinn. Á sömu ástæðu byggist og ákvæði 2. mgr. Þess skal jafnframt getið, að fyrst og fremst verður að taka tillit til hins sjúka skipverja, og að ákvæði þessi má því eigi skilja svo, að ræðismaður geti neitað að taka manninn í umsjá sína, þó skipstjóri neiti að setja tryggingu.

3. mgr. svarar til 4. mgr. 95. gr. sigll.

4. mgr. ræðir um erlenda skipverja á íslenskum skipum. Skipstjóri á einnig rjett á endurgreiðslu úr rikissjóði á kostnaði, er hann hefir greitt fyrir umönnun þeirra. Þessu er þannig hagað fyrst og fremst vegna sjúklinganna sjálfra, en jafnframt og ekki siður vegna annara manna á skipinu, því heilsu þeirra getur verið hætt, ef hinir sjúku verða kyrrir á skipinu. En jafnframt er þó reynt að draga úr áhættu þeirri, er þetta hefir í för með sjer fyrir ríkissjóð, með því að heimta af skipstjóra sannanir bæði um nauðsynina á því, að skipverji var fluttur í land, og um heilsufar hans, er hann rjeðist á skipið.

Í síðustu mgr. er atvinnu- og samgöngumálaráðuneytinu heimilað að setja nánari reglur um umönnun, greftrun og heimsendingu skipverja samkv. lögum þessum. Um ýms atriði, er að þessu lúta, er þörf á nánari reglum, og er heppilegast, að þær sjeu settar með reglugerð.

5. Um rjett skipstjóra til að vikja skipverja úr skiprúmi.

Um 32. gr.

Tilsvarandi ákvæði eru nú í 95. gr. sigll. Þar er heimilað að víkja skipverja, sem er óstarffær um langan tíma, vegna slysa og veikinda, eða þjáist af fransós, úr skiprúmi. Hjer er þessu breytt á þá leið, að heimilað er að víkja skipverja, sem haldinn er sjúkdómi, er hætta stafar af fyrir aðra menn á skipinu, úr skiprúmi, þó eigi sjeu þeir óstarffærir af þeim sökum. Hinsvegar er samkv. frv. eigi heimilt að víkja manni úr skiprúmi, vegna þess, að hann er haldinn kynsjúkdómi, ef hann er eigi óstarffær þess vegna og hætta stafar eigi af sjúkdómnum fyrir aðra menn á skipinu.

Samkv. 95. gr. sigll. á skipverji, sem fer af skipi af þessum sökum, aldrei rjett á kaupi lengur en til þess, er hann er skráður úr skiprúmi, eða til þess, er skipið ljet úr höfn, sje hann ekki skráður úr skiprúmi. Hjer er þessu breytt á þá leið, að skipverji á rjett á kaupi í einn mánuð frá ráðningaslitum, sje hann stýrimaður eða vjelstjóri, en í 7 daga frá sama tíma, sje hann í annari stöðu á skipinu. Um þessa breytingu má vísa til athugasemdanna við 4. gr. frv.

Síðari mgr. er að því leyti í samræmi við 95. gr. sigll., að skipverji á ekki rjett á kaupi þann tíma, sem hann er óvinnufær vegna veikindanna eða slyssins, ef hann er sjálfur valdur að þeim. Hjer er því bætt við, að hann eigi heldur eigi rjett á kaupi lengur, hafi hann leynt þessum atvikum, er hann rjeðist á skipið. Er þetta í samræmi við það, sem áður er ákveðið um skipstjóra, í 4. gr. frv. Hinsvegar er skipverji hjer eigi, eins og i 95. gr. sigll., skilyrðislaust sviptur rjetti til kaups, ef um kynsjúkdóm er að ræða. Rjettur hans til kaups, er svo ber undir, fer eftir því, hvort hann sjálfur er valdur að sjúkleik sínum eða ekki, sbr. athugasemdir við 3. mgr. 28. gr.

Greinin er samhljóða 32. gr. norrænu laganna. Þó tekur skipverji viðbótarkaup í 2 eða 1 mánuð, samkv. norsku og sænsku lögunum, eftir því hver staða hans er, og dönsku lögin hafa sjerstakt ákvæði um viðbótarkaup skipverja, er fara af skipi í siglingum utan Norðurálfu. Þótti eigi þörf að lögleiða það hjer á landi.

Um 33. gr.

Tilsvarandi ákvæði eru nú í 94. gr. sigll. Brottrekstrarsök sú, er greinir í 1., er og nefnd í 94. gr. sigll., en hjer er felt niður það ákvæði þeirrar gr., að samþykki ræðismanns þurfi til að víkja manni utanríkis úr skiprúmi sakir ódugnaðar hans. Venjulega mundi ræðismaðurinn eiga örðugt með að dæma um það, hvort ástæða væri til brottreksturs af þessum sökum. Ákvæðið í 2. er nýmæli. Þar er heimilað að víkja manni úr skiprúmi, er eigi kemur til skips á ákveðnum tíma, en þó því að eins, að skipið eigi að láta úr höfn, eða að ráða verði annan mann í hans stað. Ákvæðin í 3. og 4. mgr. svara og til ákvæða í 94. sbr. 107. gr. sigll., en eru nokkru fyllri hjer. Þannig er það nýmæli, að vísa megi manni, er sekur verður um þjófnað eða annan meiri háttar glæp, úr skiprúmi. Ákvæðið í 5. er og nýmæli. Í 43. og 67. gr. frv. er sagt hvernig skipverji, sem staddur er erlendis, getur borið sig upp yfir órjetti, sem hann telur skipstjóra hafa beitt sig. Slík ágreiningsefni skal útkljá að islenskum lögum, og því verður skipverja að vera óheimilt að leggja þau undir erlend stjórnarvöld.

2. mgr. svarar til 3. mgr. 94. gr. sigll.

3. mgr. er af því leyti frábrugðin 94. gr. sigll., að hjer er skipverja veittur rjettur til kaups, að eins meðan hann gegnir starfi sínu, en í sigll. þangað til hann fer af skipinu. Síðarnefnda reglan getur leitt til þess, að skipverji taki kaup fyrir enga vinnu, t. d. þegar hann er óhæfur til starfans, og er það eigi sanngjarnt. Ákvæði 2. mgr. 94. gr. sigll. er felt hjer niður. Skipstjóri verður annaðhvort að gera, að vikja manninum úr skiprúmi eða hafa hann áfram á skipinu, og þá með sama kaupi og hann var ráðinn til, ef eigi verður samkomulag milli þeirra um kauplækkun.

Gr. er samhljóða 33. gr. norrænu laganna. Í sænsku lögin vantar þó 5. liðinn í upptalningunni á brottrekstrarsökunum.

Um 34. gr.

Svarar til 97. sbr. 91. gr. sigll. Það ber á milli þeirra og þessarar gr. frv., að skipverja er hjer veittur rjettur til kaups, meðan stendur á ferðinni, til þess staðar, þar sem ráðningu hans skyldi slitið, þó eigi skemur en einn mánuð, sje hann stýrimaður eða vjelstjóri, eða 7 daga, sje hann í annari stöðu á skipinu, en í sigll. er honum jafnan veittur rjettur til mánaðarkaups, og auk þess kaups, meðan hann er á heimleið. Er 34. gr. dönsku laganna fylgt hjer, og er þessu þar hagað þannig, vegna samræmisins við ákvæði 13. gr. um uppsagnarfrest. Í norsku lögunum er skipverja veittur rjettur til 2 eða 1 mánaðar kaups, eftir því hver staða hans er, en ákvæði sænsku laganna um þetta efni eru samsvarandi ákvæðum 3. gr. um skipstjóra.

6. Um rjett skipverja til að krefjast lausnar úr skiprúmi.

Um 35. gr.

Svarar til 1. sbr. 3. mgr. 90. gr. sigll. Hjer er heimild skipverja til að krefjast lausnar þó nokkru víðtækari en þar, því að hún er hjer eigi bundin við það

eitt, að skipverji eigi kost á að verða yfirstýrimaður eða yfirvjelstjóri. Þá er skipverja hjer og veitt heimild til að krefjast lausnar, ef hann sannar, að ástæður hans hafi breyst svo, frá því hann rjeðist á skipið, að það sje velferðarmál fyrir hann, að geta losnað úr skiprúminu. Orðið velferðarmál er notað hjer til þess, að gefa það í skyn, að um aðra hagsmuni en fjárhagsmuni geti verið að ræða, t. d. gæti það verið velferðarmál fyrir skipverja að losna úr skiprúminu, ef heilsu hans væri hætt, væri hann kyr á skipinu.

Gr. er samhljóða 35. gr. norrænu laganna.

Um 36. gr.

Samhljóða 36. gr. norrænu laganna. 1. mgr. er nýmæli. Í orðinu »geysar« liggur það, að farsóttin verður að hafa náð nokkurri útbreiðslu á áætlunarstaðnum. Þó fáein slík sjúkdómstilfelli hafi komið fyrir, þá myndi það eigi heimila skipverja að ganga af skipinu.

2. mgr. svarar til 2. mgr. 90. gr. sigll. Þó er því viðaukið hjer, að sama gildir, ef hernaðarhættan eykst til muna frá því sem áður var.

Um 37. gr.

1. mgr. svarar til siðari hluta 87. gr. sigll. Þó er sá munur á, að hjer er þess jafnan krafist, að ferðinni sje breytt til muna, en í sigll. er skipverjum leyft að krefjast lausnar, jafnan er ferð er breytt áður en skipið fer af stað, hvort sem breytingin er meiri eða minni. Um breytingar, er gerðar eru á ferðinni, eftir að lagt er af stað, mun lítill efnismunur vera á frv. og sigll., því þær breytingar, er sigll. nefna í því sambandi, mundu jafnan taldar verulegar. Aðalmunurinn er sá, að breytingar, er ekki heimiluðu vistarslit í fyrstu höfn, er skipið kemur á samkv. sigll., kynnu að verða taldar verulegar samkv. frv.

Ákvæði 2. mgr. er í nánu samræmi við ákvæði 34. gr. frv. og þarfnast því eigi frekari skýringa. Það er vitanlega rjettarbrot gagnvart skipverja, sem ráðinn er til ákveðinnar ferðar, að breyta ferðinni til muna, eftir að hann rjeðist, og á hann því að njóta sama rjettar út af því, sem út af öðrum verulegum vanefndum útgerðarmanns á ráðningarsamningnum.

1. mgr. er samhljóða 1. mgr. 37. gr. norrænu laganna. 2. mgr. er sniðin eftir 2. mgr. 37. gr. dönsku laganna. Hin lögin hafa í þess stað ákvæði, sem eru í samræmi við 34. gr., eins og hún er í þeim.

Um 38. gr.

Er að efni til í samræmi við 92. sigll. Hjer er þó sjerstaklega tekið fram að það, að íbúðir skipverja eru bersýnilega heilsuspillandi, skuli gilda jafnt sem skipið sje óhaffært. Um skoðunina eru nánari reglur í 59. gr. frv.

38. gr. norrænu laganna er að efni til samhljóða þessu.

Um 39. gr.

Samhljóða 39. gr. norrænu laganna. Svarar að efni til til upphafs 91. gr. sigll. Munurinn er þar eigi annar en sá, að þar sem sigll. að eins heimila skipverja að vikja úr skiprúmi, ef skipstjóri misþyrmir honum á skipi, þá hefir hann

samkv. frv. rjett til að fara eins þó skipstjóri misþyrmi honum annarsstaðar en á skipinu.

Um 40. gr.

Svarar til 40. gr. norrænu laganna og er hjer um enga efnisbreyting að ræða frá því, sem ákveðið er um þetta efni í 93. gr. sigll.

7. Um slit skiprúmssamnings, er skip verður fyrir sjótjóni.

Um 41. gr.

Gr. kemur í stað 2. mgr. 96. gr. og 103. gr. sigll.

1. mgr. svarar til þess, sem ákveðið er í 6. gr., um ráðningu skipstjóra, er þessi atvik ber að höndum, og vísast hjer til aths. við 6. gr.

Í 2. mgr. er fyrst ákvæði um ferðakostnað og fæðispeninga skipverja, til heimilis síns hjer á landi, er skiprúmssamningi er slitið erlendis samkv. 1. mgr. gr. Rikissjóður greiðir kostnað þennan. Er þetta í samræmi við 103. gr. sigll., nema hvað hjer er miðað við ferð skipverja til heimilis síns hjer á landi, en eigi til næstu innlendrar hafnar, eins og gert er í 103. gr. sigll. sbr. aths. við 28. gr. frv. — Ennfremur er í þessari mgr. skipverja veittur rjettur til kaups meðan hann er á heimleið, þó eigi lengri tíma en 2 eða 1 mánuð, eftir því hver staða hans er á skipinu. Er þetta nýmæli borið saman við 96. gr. sigll., því samkv. þeirri gr. á skipverji að eins kaup til burtfarar af skipinu, er ráðningu hans slítur með þessum hætti. Ástæðan til breytingar þessarar er hin sama og getið var við 6. gr., að ekki er sanngjarnt að láta skipverja bera alla áhættuna af þessum atvikum. Þessi ákvæði gilda einnig um skipstjóra samkv. 6. gr. og mundi hann þá eiga rjett á kaupi jafnlangan tíma sem stýrimaður eða vjelstjóri. Niðurlagsákvæði mgr., um skyldu skipverja til að ganga í nýtt skiprúm, gildir aftur á móti eigi um skipstjóra.

3. mgr. er nýmæli tekið eftir 41. gr. norrænu laganna. Atvinnu og samgöngumálaráðuneytinu er ætlað að setja nánari reglur um þessar bætur.

4. mgr. er nýmæli og vantar tilsvarandi ákvæði í norrænu lögin. Hjer á landi er það altítt, að skipverjar eru ráðnir upp á hlutdeild í afla, eingöngu eða ásamt föstu kaupi. Þegar skipverji á að taka kaup fyrir lengri tíma en hann gegnir starfi sínu, verða hjer sömu erfiðleikarnir, við að ákveða þessa þóknun, og getið var um í aths. við 8. gr., þar sem rætt var um samskonar þóknun skipstjóra. Hjer er ætlast til, að þóknunin verði ákveðin með sama hætti og þar segir. Jafnframt er það tekið fram, að þessi þóknun skuli eigi skerða kaupgjald annara skipverja. Ef því t. d. maður, sem ráðinn er upp á hlut, deyr, og greiða á viðbótarkaup samkv. 2. mgr. 24. gr., þá á eigi að taka það af hlutum annara skipverja, heldur ber útgerðin þann kostnað ein.

41. gr. dönsku laganna er aðallega fylgt hjer, en annars er nokkuð ósamræmi í ákvæðum norrænu laganna um þessi efni.

8, *Um erlenda skipverja.*

Um 42. gr.

Samhljóða 42. gr. norrænu laganna. Er talið rjett, að heimila að erlendir skipverjar á íslenskum skipum, geti notið hlunninda þeirra, er íslenskum skipverjum eru veitt í 28. og 41. gr., ef íslenskir skipverjar njóta sama rjettar í heimalandi þeirra.

9. *Um miskliðir út af ráðningunni.*

Um 43. gr.

Ákvæði 1. mgr. er samhljóða 1. mgr. dönsku og sænsku laganna. Hjer er farið það lengra, að heimilað, er að skipverji láti lögskráningarstjóra rannsaka reikninginn, er slíkur ágreiningur ris, enda þótt hann eigi sje skráður úr skiprúmi um leið. Norðmenn hafa samskonar ákvæði í lögskráningarlögum sínum og tóku það því eigi upp i sjómannalögin. Samskonar ákvæði var og áður í íslenskum lögum, sbr. farmannalög 22. mars 1890, 17. gr. og leiðarvísi fyrir skipskráningarstjóra 15. nóv. 1890, 20. gr., en var ekki tekið upp í sigll. 1914. Það hefir þótt bagalegt, að hafa eigi slíka heimild, því oft myndi það, að lögskráningarstjóri rannsakar reikninginn, leiða til þess að sættir kæmust á með aðiljum, og yrði þá komist hjá málaferlum út af misklíðinni. Að heimildin hjer er eigi einskorðuð við það, að skipverji sje jafnframt skráður úr skiprúmi, stafar af því tvennu, að bæði getur slík misklíð komið upp, án þess að um ráðningarslit sje að ræða, og eins getur verið heppilegt að hafa heimildina svo víðtæka, ef breytt yrði reglunum um lögskráningu, á þá leið, að fleiri skip yrðu undanskilin lögskráningarskyldu en nú eru það.

2. og 3. mgr. eru að efni til samhljóða 105 gr. sigll. og 43. gr. norrænu laganna.

III. KAFLI.

Um skipsstörfin.

1. *Um yfirmenn skipsins.*

Yfirmenn skips eru skipstjóri, stýrimenn og vjelstjórar. Þessir menn stjórna verkum á skipinu. Bryti hefir að visu einnig verkstjórn á hendi, nokkuð sjálfstæða, yfir þeim skipsmönnum, er vinna að matreiðslu og frammistöðu. Er hann því, i 70. gr. frv., að sumu settur á bekk með stýrimönnum og vjelstjórum, en eigi þótti nauðsyn til að setja almenn ákvæði um starf hans í þessum lögum.

Um 44. gr.

Samhljóða 44. gr. norrænu laganna. Ástæðan til þess, að þessi sjálfsagða regla er lögtekin berum orðum, er sú, að á síðari árum hefir þvi stundum verið

hreyft, að yfirvjelstjóri ætti að hafa hið æðsta vald um alla vjelgæsluna. Slík tvískifting valdsins mundi þó vafalaust reynast illa, og því taldi norræna nefndin rjett að taka allan vafa af um þetta efni, með beru ákvæði í lögunum.

Um 45. gr.

Samhljóða 1. málsgr. 84. gr. sigll. með óverulegum breytingum. 45. gr. norrænu laganna er og samhljóða þessu.

Um 46. gr.

Samhljóða 2. mgr. 84. gr. sigll. og 46. gr. norrænu laganna.

Um 47. gr.

Gr. er samhljóða 47. gr. norrænu laganna og kemur í stað 85. gr. sigll. Hjer er þó starfi vjelstjóra lýst miklu nákvæmar en í 85. gr. sigll., en eigi mun hjer þó að neinu leyti vikið frá þeim venjum, er um það efni hafa myndast.

Um 48. gr.

Samhljóða 48. gr. norrænu laganna. Ákvæði þetta er nýtt, en mun vera í samræmi við venjur þær, er um þetta hafa myndast. Í 2. gr. eru samskonar ákvæði, um það, er yfirvjelstjóri forfallast, eins og eru í 2. mgr. 46. gr. um skipstjóra.

2. Almennar starfsskyldur.

Um. 49. gr.

1. mgr. er samhljóða að mestu 1. mgr. 49. gr. sigll. Hjer er því að eins við aukið, að þessi skylda hvili einnig á öðrum yfirmönnum en skipstjóra.

2. mgr. er að efni til samhljóða 82. gr. sigll.

Gr. er samhljóða 49. gr. norrænu laganna.

Um 50. gr.

1. mgr. svarar til fyrri setningarinnar í 1. mgr. 83. gr. sigll. Ákvæðið er nokkru styttra hjer en þar, en efnismunur er enginn.

2. mgr. svarar til niðurl. 1. mgr. 83. gr. sigll. Aðalreglan um skaðabótaskyldu skipverja er hin sama hjer og þar, en hitt er nýmæli, að dómstólunum er gefin heimild til að færa skaðabótaupphæðina niður eftir atvikum. Er það hvorttveggja að ótakmörkuð skaðabótaskylda er oft lítilsvirði í þessum málum, vegna þess að hinn seki hefir eigi fje til að greiða bæturnar, og að hún kemur stundum of hart niður. Hjer er um áhættusamt starf að ræða og lítilsháttar vangá, sem e. t. v. að sumu leyti er afsakanleg, getur oft haft stórkostlegt tjón í för með sjer. Getur það þá verið ósanngjarnt að full ábyrgð sje lögð á hinn seka og því var þessi heimild tekin upp í norrænu lögin, en greinin er samhljóða 50. gr. þeirra.

3. Um upphaf vistar skipverja, fjarveru hans og farangur.

Um 51. gr.

Er samhljóða 51. gr. norrænu laganna. Þó leyfa sænsku lögin skipverja að eins landgöngu, er skip liggur í höfn eða í öðru öruggu lægi. Í þessu felst þó varla nokkur efnismunur við hin lögin. Sænsku lögin heimila skipverja og að nota skipsbátana ókeypis til landgöngu.

1. mgr. er samhljóða upphafi 79. gr. sigll.

2. og 3. mgr. eru aftur á móti nýmæli. Skipverji má eigi fara frá skipi leyfislaust. Hinsvegar á hann rjett á að nota fristundir sínar með þeim hætti, sem hann vill, m. a. fara í land, ef því verður við komið. Þykir því rjett að kveða á um það, hvenær skipstjóri má neita um landgönguleyfi og jafnframt að skylda skipverja til að gera skipstjóra aðvart, ef hann getur ekki komið til skips á rjettum tima.

Um 52. gr.

Í 80. gr. sigll. er heimilað að þröngva manni, sem ráðinn er í skiprúm og kemur eigi til skips í ákveðna tíð, eða gengur af skipi í leyfisleysi, með lögregluvaldi til að uppfylla skuldbindingu sína. Þessi regla, að þvinga megi mann með lögregluvaldi til að uppfylla vinnuskuldbindingu, er nálega einstæð í rjetti vorum, sbr. þó l. nr. 11, 31. maí 1927, 13. gr., og slíkri undantekningarreglu má eigi beita, nema þess sje sjerstaklega rík þörf. Því hefir reglan verið takmörkuð mjög i 52. gr. norrænu sjómannalaganna. Dönsku lögunum er fylgt hjer. Í norsku lögunum ekki ákvæðið um ölvaða skipverja og í sænsku lögunum er heimildin einskorðuð við það, að skipverji hafi verið lögskráður á skipið.

Heimildin, til að flytja skipverja á skip með lögregluvaldi, er hjer bundin við tvent, annaðhvort að skipið sje eigi nægilega mannað án hans, eða hann sje ölvaður. Í fyrra tilfellinu mundi oft hljótast veruleg töf að burtvist mannsins og óþægindi og fjártjón fyrir útgerð skipsins, farmeigendur, farþega og aðra skipverja. Verða hagsmunir hans þá að vikja fyrir hagsmunum hinna. Í síðari tilfellinu er heimildin nánast í þágu skipverjans sjálfs.

Um 53. gr.

Svarar til 111. gr. sigll. Efnismunur er sá einn, að fje skipverja, því sem fram yfir er skaðabótakröfu útgerðarmanns, skal varið eins og segir í 69. gr., en rennur ekki til útgerðarmanns. Er 53. gr. dönsku laganna fylgt um þetta — Norsku og sænsku lögin heimila skipverja að kalla til fjárins í eitt ár frá strokinu.

Ákvæði 112. gr. sigll. eru feld niður í frv. Skipstjóri verður að tryggja sig gegn stroki skipverja með öðrum hætti en þar segir.

Um 54. gr.

Upphafsákvæði 1. mgr. er nýtt. Þótti rjettara að taka þetta fram berum orðum enda þótt regla þessi sje sjálfsögð. Niðurlag mgr. og 2. mgr. eru samhljóða 1. mgr. 88. gr. sbr. 33. gr. sigll.

3. mgr. svarar til 2. og 3. mgr. 86. gr. sigll. Ákvæðin hjer eru nokkru styttri en þar, en efnismunur er enginn, nema hvað skipverja hjer er heimilt að vera viðstaddur rannsóknina.

54. gr. norsku laganna er hjer fylgt. Í sænsku lögin vantar ákæðið um rjett skipverja til að vera viðstaddir rannsóknina. Í dönsku lögunum er sjerstaklega bannað að hafa opíum, kokaín o. þ. h. meðferðis. Þótti eigi ástæða til að taka það ákvæði upp hjer.

4. *Um vinnu á skipi, viðurværi skipverja og aðbúð.*

Um 55. gr.

1. mgr. er að efni til samhljóða 1. mgr. 49. gr. sigll. Hjer er því þó bætt við, að þess skuli gætt eftir föngum, að skipverji taki framförum í kunnáttu í starfi sínu. Er 55. gr. dönsku laganna fylgt að þessu leyti, en viðbótina vantar í hin lögin.

2.mgr. er nýmæli, sem öll norrænu lögin hafa.

Um 56. gr.

1. mgr. svarar til 2. mgr. 49. gr. sigll. Efnismunurinn er enginn en ákvæðið nokkru styttra hjer.

2. gr. er nýmæli, sem eigi þarf að skýra nánara.

56. gr. dönsku laganna er fylgt hjer. Norðmenn og Svíar hafa báðir sjerstök lög um vinnutíma á skipum, sem oss vantar að mestu, og vísa til þeirra í þessari gr.

Um 57. gr.

Gr. svarar til 1. mgr. 50. gr. sigll., með þeirri breytingu að ætlast er til að atvinnu- og samgöngumálaráðuneytið, en eigi konungur, setji reglugerðina um viðurværi skipverja. 57. gr. norsku laganna er fylgt hjer. Í dönsku og sænsku lögunum er skipstjóra bannað að selja skipverjum fæði og auk þess eru í sænsku lögunum ákvæði um breytingar á viðurværi skipverja, er sjerstaklega stendur á, og um útvigt skipverja. Þótti eigi ástæða til að taka þau ákvæði upp hjer.

Um 58. gr.

Gr. er nýmæli. Heimild til að setja tilskipun þá, er hjer ræðir um, er að finna í 2. mgr. 2. gr. l. nr. 37, 19. júní 1922. Gr. er samhljóða 58. gr. norrænu laganna.

5. *Um haffærisskoðun.*

Um 59. gr.

Gr. svarar til 92. gr. sigll. að nokkru leyti. Eru ákvæðin nokkru fyllri en þar, t. d. er hjer vísað til laganna um eftirlit með öryggi skipa, sbr. sjerstaklega 17. og 21. gr. l. nr. 37, 19. júní 1922, og sjerstök ákvæði um skoðun-

argerðir erlendis, en efnismunur er enginn, er nokkru máli skifti. 59. gr. dönsku laganna er fylgt hjer. Ákvæði 59. gr. hinna laganna eru að nokkru frábrugðin þessu. Sænsku lögin leyfa skoðun, er svo er ástatt, að farmi þarf að skipa upp, til þess að hún verði framkvæmd, því að eins að stýrimaður eða vjelstjóri styðji kröfuna um skoðun. Dönsku lögin hafa ákvæði um hámark skaðabótanna.

6. Um agavald skipstjóra.

Um 60. gr.

Gr. er samhljóða 106. gr. sigll. Þó er sá efnismunur hjer á milli, að þar sem 106. gr. leyfir að beita valdi jafnan, er skipverji neitar að hlýða því, sem honum er skipað eða sýnir mótþróa við starf sitt, þá er það hjer að eins leyft, ef það er nauðsynlegt til að halda góðri reglu á skipinu.

60. gr. norrænu laganna er samhljóða þessu.

Um 61. gr.

Samsvarar 52. gr. sigll. Eru ákvæðin stytt hjer til muna, án þess þó að efnisbreyting verði. Farþega er hjer eigi getið, enda ræðir frv. þetta eigi um þá. Í þess stað er i sjerstöku frv. til laga um breytingar á siglingalögunum, er fram verður borið, 176. gr. sigll. breytt i samræmi við ákvæði þessarar gr.

61. gr. norrænu laganna er samhljóða þessari gr. frv.

IV. KAFLI.

Um refsivald skipstjóra.

Um 62. gr.

Gr. þessi kemur í stað 107. gr. sigll. Efnismunur er þó allmikill milli þeirra. Sektarhámarkið er lækkað úr hálfsm naðarkaupi og niður í sjö daga kaup. Í frv. eru heldur eigi sjerstök ákvæði um hæð refsingarinnar fyrir hvern flokk brota, eins og er í 107. gr., heldur er hjer sama hámark og lágmark sett refsingu fyrir öll brotin. Brotum þeim, er refsingu sæta, er lýst nokkuð öðruvísi hjer en í sigll. og lýsingin nokkru fyllri. Þó er þar eigi um verulegan efnismun að ræða. Hinsvegar eru ekki tekin upp i frumvarpið ákvæðin um að stýrimenn og vjelstjórar sæti hálfu meiri sekt en aðrir skipverjar og að heimilt skuli að tvöfalda sekt, er brot er ítrekað. Niðurlagsákvæði 107. gr. sigll. er eigi heldur tekið upp í frv., enda er þess engin þörf fyrst að hámark sektanna er lækkað.

Gr. er tekin eftir 62. gr. dönsku laganna. Lýsingin á brotunum er lítils háttar önnur í norsku og sænsku lögunum.

Um 63. gr.

Gr. þessi er samhljóða 63. gr. dönsku og norsku laganna. 63. gr. sænsku laganna er samhljóða 2. mgr. þessarar gr. og auk þess er í niðurlagi 62. gr.

sænskn laganna ákvæði um að eigi megi leggja refsingu á skipverja á skipi, sem er í innanlandssiglingum.

Ákvæði 2. mgr. er að nokkru leyti í samræmi við 108. gr. sigll. Þar er bannað að halda próf fyr en 12 klukkust. eru liðnar, frá því að yfirsjónin var drýgð. Hjer er bannað að leggja refsingu á skipverja áður en frestur þessi er liðinn. Prófið má því halda fyr, en úrskurðinn má eigi leggja á málið fyr en að fresturinn er liðinn. Því er jafnframt bætt við, að eigi megi úrskurða skipverja refsingu síðar en viku eftir að yfirsjónin var drýgð. Frá hvorutveggja þessu er þó heimilt að víkja, ef nauðsyn krefur, t. d. ef yfirsjónin er drýgð rjett áður en skipverji fer úr skiprúmi eða ef skipstjóri fær ekki vitneskju um hana fyr en viku síðar en hún var drýgð.

Að öðru leyti eru ákvæði gr. nýmæli. Fyrri mgr. bannar skipstjóra að beita refsivaldi sínu, þegar unt er að kæra brotið fyrir íslenskum yfirvöldum. Þegar svo stendur á er engin þörf á refsivaldi skipstjóra og það er engin ástæða til að láta það ná lengra en nauðsyn krefur.

Um 64. gr.

Svarar til 108. gr. sigll. Ákvæðin eru hjer að eins nokkru nákvæmari. Þannig er hjer kveðið nákvæmar á um það, hvernig prófvottarnir skuli valdir, tekið fram að vitni skuli yfirheyrð og að prófvottarnir geti látið leggja spurningar fyrir þá, sem yfirheyrðir eru, og bóka athugasemdir, er þeim þykir prófið gefa tilefni til.

Gr. er samhljóða 64. gr. norrænu laganna. Í sænsku lögunum er þó í niðurlagi greinar þessarar málsgr. er svarar til 3. mgr. 67. gr. frv.

Um 65. gr.

Gr. er nýmæli og samhljóða 65. gr. norrænu laganna. Í 1. mgr. eru leiðbeiningar fyrir skipstjóra um það, hvernig hann eigi að tiltaka refsinguna, og heimild til að láta refsingu falla niður, ef ætla má að áminning nægi.

Skipverji á að geta treyst því, að hann verði eigi látinn sæta frekari refsingu fyrir brot, er skipstjóri hefir refsað honum fyrir, nema fyrirvari sje gerður um það í úrskurði skipstjóra. Ákvæði 2. mgr. eiga að tryggja þetta.

Um 66. gr.

Nýmæli og samhljóða 66. gr. dönsku og norsku laganna. Í sænsku lögunum er heimild þessi því aðeins veitt, að skipverji sje enn í skiprúminu. Að öðru leyti þarfnast gr. eigi skýringa.

Um 67. og 68. gr.

Gr. koma i staðinn fyrir 109. gr. sigll. 1. mgr. 109. gr. er þó feld hjer niður, enda á hún aðallega við, ef skipverji er i innanlandssiglingum, en samkv. 63. gr. frv. er skipstjóra þá eigi heimilt, að beita refsivaldi sínu. Dönsku lögunum er fylgt í gr. þessum. Í norsku og sænsku lögunum eru ákvæði þessi nokkuð með öðrum hætti, enda önnur lög þar um lögskráningu og um rjettarfar í sjómálum.

Um 69. gr.

Svarar til 110. gr. sigll. Samkv. síðastnefndri lagagrein getur skipstjóri varið kaupi þessu til endurgjalds kostnaði þeim og tjóni, er hinn seki olli útgerðarmönnum. Þetta er hjer af tekið. Útgerðarmaður á ekki að eiga neina fjárvon í sektum skipverja. Að öðru leyti er gr. þessi i samræmi við 110. gr. sigll. nema hvað hjer er mælt svo fyrir, að eftirrit af prófunum og úrskurðinum, skuli sent atvinnu- og samgöngumálaráðuneytinu með fjenu.

Gr. er samhljóða 69. gr. dönsku og norsku laganna.

V. KAFLI.

Um aðra menn, sem ráðnir eru á skip.

Áður var þess getið hverjir menn teldust til skipverja í frv. þessu. En auk þeirra manna og skipverja, eru oft enn aðrir menn ráðnir á skip. Um þá ræðir í þessum kafla. Þeir eru ýmist ráðnir á skipið af útgerðarmanni eða skipstjóra eða af öðrum, og verða reglurnar um þá mismunandi eftir því.

Um 70. gr.

Fyrri setningin er samhljóða 70. gr. norrænu laganna. Ákvæði frv. gilda yfirleitt um þessa menn eins og um skipverja, en þó aðeins eftir því sem við á. Ákvæði 11. gr. um ráðningu á skip mundu t. d. ekki eiga við um ráðningu skipslæknis. Verður það rannsóknaratriði í hverju einstöku máli, hverjum ákvæðum frv. verði beitt um þessa menn.

Ákvæðið um bryta í niðurlagi gr. er aftur á móti ekki að finna í norrænu lögunum. Eins og áður var getið, er staða bryta að sumu leyti hliðstæð stöðu yfirmannanna á skipinu, og þótti því rjett, að láta þá njóta sama rjettar og stýrimenn og vjelstjóra um þau efni, er getur um í gr.

Um 71. gr.

Samhljóða 71. gr. norrænu laganna. Eru hjer talin upp þau ákvæði frv., er um þessa menn gilda. 70. og 71. gr. frv. koma í stað 113. gr. sigll.

Um 72. gr.

Samhljóða 72. gr. norrænu laganna og kemur í stað 2. mgr. 39. gr. sigll. Eru ákvæði þessi nokkru itarlegri hjer en í sigll. Það er þannig tekið fram, að menn þessir eigi rjett á hæfilegri þóknun fyrir vinnu sína á skipinu og að tekið skuli tillit til fyrri stöðu þeirra, er þeim er skipað til verka.

VI. KAFLI.

Um refsingar.

Í þessum kafla öllum er dönsku lögunum fylgt. Í norsku lögin vantar

þennan kafla, en svipuð refsiákvæði er að finna í hegníngarlögum Norðmanna. Aftur á móti er í sænsku lögunum sjerstakur kafli um refsingar, en þau ákvæði eru allfrábrugðin hinum dönsku.

Um 73. gr.

Svarar til 257. gr. sigll. Ákvæði frv. eru þó nokkru víðtækari en 257. gr. sigll. og er hámark sektanna því fært upp í 1000 kr.

Um 74. gr.

Kemur í stað 264. gr. sigll. að nokkru leyti. Aðal-breytingin er sú, að hjer er heimilað að svifta dómfelda rjetti til skipstjórnar um ákveðinn tíma. Reynslan hefir sýnt, að dómstólarnir hafa verið ófúsir til að beita 264. gr. sigll., og þá líklega aðallega vegna þess, að skipstjóri samkv. þeirri grein eigi varð sviftur rjetti til skipsstjórnar öðru vísi en æfilangt. Er því ástæða til að ætla, að gr. komi að meira haldi, ef heimildin er rýmri að þessu leyti. — Sigll. heimila og að eins að svifta mann rjetti til skipstjórnar. En ástæða getur verið til að svifta hann jafnframt rjetti til stýrimensku. Því er hjer ákveðið, að tekið skuli fram í dómnum, hvort dómfeldi megi gegna stýrimannsstöðu meðan hann er sviftur rjetti til skipstjórnar. Jafnframt er konungi heimilað, að veita manni aftur rjett til skipstjórnar, eftir vissan tíma og þegar sjerstakar ástæður mæla með því.

257. gr. sigll. nær til ýmsra mála, er eigi falla undir frv. þetta. Er því í sjerstöku frv. til laga um breytingu á sigll. gerð tillaga um, að gr. sje breytt í samræmi við þetta ákvæði frv.

Um 75. gr.

Brot er hjer falla undir eru t. d. brot útgerðarmanns gegn 1. gr., og brot skipstjóra gegn 9., 10., 11., 29. gr., 2. mgr. 33. gr., 2. mgr. 51. gr., 53., 56. og 58. gr. Gr. þessi kemur í stað 253. gr. og 2. mgr. 254. gr. sigll.

Um 76. gr.

Samhljóða 278. gr. sigll.

Um 77. gr.

Svarar til síðari hluta 265. gr. sigll. Hámark sekta er hjer 500 kr. í stað 200 kr. í 265. gr.

Um 78. gr.

1. og 2. mgr. koma í stað 266. gr. sigll. Almenna refsingin fyrir strok er sektir samkv. 1. mgr., þar sem hún hinsvegar er fangelsi samkv. 1. mgr. 266. gr. sigll. Hærri refsing er þó við lögð samkv. 2. mgr., ef miklar sakir eru.

3, mgr. er samhljóða 267. gr. sigll.

Um 79. gr.

Nýmæli, sem ekki þarf nánari skýringar.

Um 80. gr.

Svarar til 1. mgr. 271. gr. sigll. og efnismunur enginn þar á milli.

Um 81. gr.

Svarar til 272. gr. sigll. en ákvæðin eru nokkru styttri hjer en þar.

Um 82. gr.

Svarar til 273. gr. sigll. Ákvæðin einnig nokkru styttri hjer en þar.

Um 83. gr.

Samhljóða 270. gr. sigll. Hámark sekta er þó 500 kr. hjer í stað 100 kr. í sigll.

Um 84. gr.

Svarar til 274. gr. sigll. Um stýrimenn og vjelstjóra eru hjer sett samskonar ákvæði og sett eru um skipstjóra í 74. gr. frv.

Um 85. gr.

Samhljóða 275. gr. sigll. nema hvað hámarki sekta er breytt hjer eins og í 83 gr.

Um 86. gr.

Samhljóða 269. gr. sigll.

Um 87. gr.

Samhljóða 276. gr. sigll. Sektarhámarki breytt eins og í 83. gr.

Um 88. gr.

1. og 3. mgr. svarar til 279. gr. sigll. Ákvæðið um fyrningu sakar í niðurlagi 1. mgr. er þó nýtt.

2. mgr. er aftur á móti nýmæli. Atvinnu- og samgöngumálaráðuneytið hefir, skv. 6. gr. l. 37. 19. júní 1922, yfirstjórn eftirlitsins með öryggi skipa, og er því eðlilegt og æskilegt, að mál þau, sem hjer er um að ræða, verði lögð fyrir það, með þeim hætti, sem greinin segir.

Um 89. gr.

Samhljóða 277. gr. sigll.

Um 90. gr.

Er í samræmi við 1. gr. l. 52. 30. nóv. 1914.

Um 91. gr.

Er í samræmi við 280. gr. sigll.

VII. KAFLI

Um gildi laga þessara og afnám eldri lagaákvæða.

Um 92. og 93. gr.

Þarfnast eigi skýringar.