

Ed. 151. Frumvarp til sjómanna laga. [146. mál]

(Lagt fyrir Alþingi á 107. löggjafarþingi 1984.)

I. KAFLI

Almenn ákvæði.

1. gr.

Lög þessi gilda um alla sjómenn á íslenskum skipum. Samgönguráðherra getur sett reglur um, að tiltekin ákvæði laga þessara, eða lög in í heild, taki ekki til sjómanna á einstökum flokkum skipa svo og sjómanna á skipum, sem eigi ná tiltekinni lágmarksstærð.

2. gr.

Eftirtalin ákvæði laga þessara gilda, eftir því sem við á, um menn, sem ráðnir eru á skip af útgerðarmanni eða skipstjóra til annarra starfa en skipsstarfa, og um menn, sem ráðnir hafa verið á skip af öðrum en útgerðarmanni eða skipstjóra:

- 1) 2. mgr. 8. gr. um lágmarksaldur,
- 2) 3. mgr. 8. gr. og 33. gr. um læknisskoðun,
- 3) 17. gr. um rétt konu til að fara úr skiprúmi, ef hún verður vanfær,
- 4) 26. gr. um rétt til launa, ferðakostnaðar o. fl. ef skip ferst eða verður dæmt óbætandi,
- 5) 5. mgr. 37. gr. um greiðsluskyldu ríkissjóðs á kostnaði vegna umönnunar og heimferðar sökum kynsjúkdóms og berkla,
- 6) 38. gr. um greiðsluskyldu ríkissjóðs á tilteknum kostnaði vegna sjómanns, sem er veikur eða hefur slasast,
- 7) 39. gr. um skyldu skipstjóra til að annast um útför o. fl.,
- 8) 2. mgr. 41. gr. um greiðsluskyldu ríkissjóðs á kostnaði við útför,
- 9) 2. og 3. mgr. 57. gr. um varnir gegn slysum og heilsutjóni,
- 10) 58. og 1. mgr. 60. gr. um almenna reglu á skipi og til að greiða skaðabætur,
- 11) 61. og 62. gr. um viðurværi og hreinlæti,
- 12) 64. gr. um hvíldar- og matartíma,
- 13) 67. gr. um heimild til að taka með sér varning o. fl.,
- 14) 68. gr. um eigur, sem skildar eru eftir um borð,
- 15) 70. og 71. gr. um agavald skipstjóra,
- 16) V. kafli um brot á lögum þessum og um refsingar, eftir því sem við getur átt.

3. gr.

Allir þeir, sem staddir eru um borð í skipi, eru skyldir til að vinna þau verk eftir megni, sem skipstjóri metur nauðsynleg vegna öryggis skips eða manna, sem á skipi eru.

4. gr.

Samtök sjómanna og útgerðarmanna geta samið um betri réttindi sjómönnum til handa, en leiðir af ákvæðum laga þessara.

Ákvæði laga þessara um réttindi sjómanna skulu í engu skerða fyllri rétt þeirra samkvæmt kjarasamningum.

5. gr.

Með skipverja er í lögum þessum átt við hvern þann sjómann, sem á skip er ráðinn til skipsstarfa.

Yfirmenn teljast: stýrimenn, vélstjórar, loftskeytamenn og brytar, svo og aðrir skipverjar, sem skipstjóri eða útgerðarmaður hafa ráðið til sambærilegra og/eða sérhæfðra starfa.

II. KAFLI

Ráðningarsamningur o. fl.

1. Um samningsgerðina o. fl.

6. gr.

Útgerðarmaður skal sjá um, að gerður sé skriflegur ráðningarsamningur (skip-rúmssamningur) við skipverja. Samningur skal vera í tvíriti og heldur hvor sínu eintaki. Í samningnum skal meðal annars greina: 1) fullt nafn skipverja, fæðingarár og dag, heimili og nafnúmer, 2) stöðu hans á skipinu, 3) ferð þá eða tímabil, sem skipverjinn er ráðinn til, hvar ráðningu skuli slitið og uppsagnarfrest, sé um það samið, 4) umsamið kaup, m.a. fyrir aukavinnu eða yfirvinnu, 5) önnur hlunnindi.

Samgönguráðuneytið getur sett nánari reglur um form og efni samninga samkvæmt 1. mgr. og getur jafnframt mælt fyrir um notkun sérstakra eyðublaða í þessu augnamiði og sér ráðuneytið þá einnig um útgáfu og dreifingu þeirra.

Skipstjóri getur, í umboði útgerðarmanns, ráðið skipverja og gilda þá um það ákvæði 1. mgr. Skipstjóri getur einnig, með sama skilorði, vikið skipverja úr skiprúmi eða sagt honum upp störfum, sbr. 23. – 25. gr.

Eftir því sem við verður komið, skal ráðgast við yfirvélstjóra um ráðningu skipverja til starfa í vélarrúmi, við fyrsta stýrimann um ráðningu háseta, við bryta um ráðningu aðstoðarmanna hans, svo og við aðra yfirmenn um ráðningu undirmanna þeirra.

Sérhver skipverji skal hafa sjóferðabók, sem samgönguráðuneytið lætur gera. Skipstjóri geymir sjóferðabók skipverja meðan skipverji er í skiprúminu.

Samgönguráðherra setur nánari reglur um gerð sjóferðabóka.

Lögskráningarstjóra er skylt að afhenda sjóferðabók hverjum skipstjóra og skipverja í fyrsta sinn, sem hann er lögskráður á íslenskt skip, eða síðar, ef sjóferðabók hefur glatast eða er fullnotuð. Skal sjóferðabókin ávallt sýnd við lögskráningu og þegar sanna á siglingatíma.

7. gr.

Samgönguráðuneytið skal láta útbúa og kosta hentuga útgáfu af sjómannelögum, eins og þau eru á hverjum tíma.

Skipstjóri skal sjá til þess, að um borð í skipi sé ætíð eintak af sjómannelögum, eins og þau eru á hverjum tíma, sem allir skipverjar geti kynnt sér.

8. gr.

Við ráðningu nýliða skal skipstjóri sjá um, að nýliðanum sé leiðbeint um störf þau, sem hann á að sinna.

Eigi má hafa yngri mann, karl eða konu, en 15 ára við vinnu á skipi, nema um skólaskip eða æfingaskip sé að ræða. Samgönguráðherra getur sett reglur um hærra aldurslágmark skipverja við tiltekin störf, allt fram til átján ára aldurs.

Útgerðarmaður getur krafist þess að sá sem vill ráða sig á skip leggi fram, við ráðningu sína, vottorð læknis þess efnis að hann sé ekki haldinn einhverjum sjúkdómi eða meiðslum, sem geri hann ófæran til að gegna skipsstörfum.

Samgönguráðherra setur nánari reglur um læknisskoðun samkvæmt 3. mgr.

2. Um ráðningartímann.

9. gr.

Sé eigi á annan veg samið, skal uppsagnarfrestur á skiprúmssamningum vera einn mánuður, nema á íslenskum fiskiskipum sjö dagar. Uppsagnarfrestur er gagnkvæmur.

Uppsagnarfrestur á skiprúmssamningi yfirmanns skal vera þrír mánuðir, nema um annað hafi sérstaklega verið samið og á það einnig við um skipverja, sem starfað hefur sem afleysingamaður í yfirmannsstöðu í nfu mánuði samfleytt hjá sama útgerðarmanni.

10. gr.

Hafi eigi verið samið um hvar skipverji fer af skipi, verður samningi einungis sagt upp á þann veg, að skipverji fari af skipi í íslenskri höfn sem skipið kemur til. Útgerðarmaður, sem sagt hefur skipverja upp starfi, skal greiða eðlilegan ferðakostnað hans til útgerðarstaðar skips eða til heimilis hans, hafi það eigi í för með sér meiri kostnað.

Eigi skipverji ekki heimili á Íslandi, eða hafi hann ekki verið ráðinn á skip í íslenskri höfn, er unnt að segja samningi upp á þann veg, að skipverji fari úr skiprúmi í erlendri höfn. Þetta á þó ekki við um hafnir, þar sem skip kemur einungis til mjög stuttrar dvalar, svo sem til að taka eldsneyti eða vistir, vegna minni háttar viðgerða eða til að færa sjúkan skipverja á land, eða ef einungis er um neyðarhöfn að ræða.

Sé skipverji ráðinn um ákveðinn tíma eða hafi hann sagt upp stöðu sinni með tilteknum uppsagnarfresti og endi ráðningarsamningur meðan skip er í ferð, þá skal samningurinn gilda þar til skipið kemur til hafnar. Þetta gildir þó ekki um þær hafnir erlendis, sem um getur í 2. mgr.

Sé skipverji ráðinn um ákveðinn tíma eða til ákveðinnar ferðar og verði hann kyrr á skipinu, eftir að ráðningartíminn er liðinn eða ferðinni er lokið, en eigi gerður nýr samningur um höfn þá þar sem skipverji skal víkja úr skiprúmi gilda ákvæði 9. gr. og 1. og 2. mgr. þessarar greinar eftir atvikum.

11. gr.

Skipverji, sem verið hefur í sama skiprúmi eða verið hefur á skipum sama útgerðarmanns í nfu mánuði og sem sagt hefur upp samningi sínum með umsömdum uppsagnarfresti, getur, þrátt fyrir að annað hafi verið ákveðið í samningi, farið úr skiprúmi í hvaða höfn sem vera skal, nema erindi skips í höfn sé það sem um getur í 2. mgr. 10. gr.

12. gr.

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.

13. gr.

Skipverja, sem rétt hefur til að fara úr skiprúmi, skal skylt að vinna nauðsynleg störf á skipinu, sé þess krafist, þó eigi lengur en í 48 stundir frá því að skip kom til hafnar. Þetta á þó eigi við um lausn úr skiprúmi skv. 18. gr.

14. gr.

Ef yfirvöld í erlendri höfn, þar sem skipverji skyldi fara úr skiprúmi, af hvaða ástæðu sem er, banna honum landvist eða heimta þær tryggingar fyrir landvistarleyfi hans, er hann eigi getur sett, getur hann krafist þess að vera enn um sinn á skipinu, þar til það kemur til hafnar þar sem hann getur yfirgefið skipið, en skylt er honum þá að gegna áfram stöðu sinni á skipinu fram til þess tíma, eftir ákvörðun skipstjóra.

15. gr.

Skipverji, sem á lögheimili á Íslandi og hefur ekki getað farið úr skiprúmi í íslenski höfn á síðustu fjórum mánuðum, á rétt á ókeypiss heimferð, ef hann hefur verið á sama skipi eða hjá sama útgerðarmanni samfleytt í níu mánuði.

Ríkissjóður og útgerðarmaður greiða ferðakostnað til helminga.

Heimilt er að draga heimsendingu í allt að einn mánuð, ef þess má vænta, að skipið komi innan þess tíma til hafnar þaðan sem töluvert ódýrara eða auðveldara er að hefja heimferðina.

Skipverja ber að tilkynna skipstjóra um vilja sinn til heimferðar með minnst 20 daga fyrirvara.

3. Um rétt skipverja til að krefjast lausnar úr skiprúmi.

16. gr.

Ef skipverji sannar að hann hafi, eftir að ráðningarsamningur var gerður, fengið kost á hærri stöðu á öðru skipi, eða aðstæður hans hafa breyst svo frá því að hann réð sig á skipið, að það sé velferðarmál fyrir hann að geta losnað úr skiprúmi, þá á hann rétt til þess að krefjast lausnar úr skiprúmi, ef hann fær annan dugandi mann í sinn stað, enda auki það ekki útgerðarmanni kostnað.

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

17. gr.

Ef kona, sem er skipverji, verður vanfær, getur hún krafist lausnar úr skiprúmi ef hagsmunir hennar eða barnsins krefjast þess og á hún þá aðeins rétt á kaupi fyrir þann tíma, sem hún var í skiprúminu.

18. gr.

Ef skipverji fær, eftir að skiprúmssamningur var gerður, vitneskju um að maki hans, barn eða foreldri, sem er á framfæri hans, hafi látist eða orðið fyrir alvarlegu slysi eða veikindum, getur hann krafist lausnar úr skiprúmi og á hann þá aðeins rétt á kaupi fyrir þann tíma, sem hann var í skiprúminu.

19. gr.

Skipverji getur krafist lausnar úr skiprúmi, ef:

- 1) skipið verður óhaffært eða íbúðir skipverja eru heilsuspillandi að mati réttra yfirvalda og skipstjóri bætir eigi úr því,
- 2) skipstjóri neitar að skoðun fari fram samkvæmt 63. gr. eða
- 3) skipverji hefur orðið að þola misþyrmingar á skipinu og skipstjóri veitir honum eigi vernd, þótt eftir því hafi verið leitað.

Skipverji, sem fær lausn úr skiprúmi eftir ákvæðum 1. mgr., á rétt á bótum, ferðakostnaði og fæðiskostnaði eftir því sem segir í 25. gr.

20. gr.

Skipverji getur krafist lausnar úr skiprúmi, ef í ljós kemur eftir að hann var ráðinn í skiprúm, að :

- 1) hætta er á að skipið verði hernumið eða verði fyrir tjóni af völdum hernaðar, eða þess háttar hætta eykst til muna frá því sem áður var eða
- 2) illkynjuð farsótt geisar á áætlunarstað skipsins eða á öðrum þeim stað þar sem skipinu er ætluð viðkoma.

Skipverji skal bera fram kröfu um lausn af þessum sökum svo skjótt sem við verður komið eftir að hann fær vitneskju um aðstæður. Sé ferð þá eigi hafin hefur hann rétt til að krefjast lausnar þegar í stað, en ella í fyrstu höfn sem skipið kemur í, eftir að hann fékk vitneskju um þessi atvik.

Fái skipverji lausn af þeim ástæðum, sem frá er greint í 1. mgr., á hann rétt á að útgerðarmaður greiði helming ferðakostnaðar hans til heimilis hans, eða til ráðningarstaðar ef útgerðarmaður kýs það heldur. Hafi útgerðarmaður eða skipstjóri vitað af ástandi því, sem greinir í 1. mgr., skal útgerðarmaður greiða allan ferðakostnað skipverja.

Ákvæði 3. mgr. á þó ekki við, ef unnt reynist að útvega skipverja sambærilega stöðu á öðru íslensku skipi, eða á skipi sem tekið hefur verið á leigu af íslenskum útgerðarmanni, þar í höfn sem skipverji fer úr skiprúmi.

21. gr.

Ef skipverji er ráðinn til ákveðinnar ferðar og ferðinni er breytt til muna, á hann rétt á að krefjast lausnar úr skiprúmi með skilmálum 2. mgr. 20. gr.

Fái skipverji lausn úr skiprúmi af þessum sökum, á hann rétt á kaupi fyrir 15 daga eftir að hann fer úr skiprúmi, en á íslenskum fiskiskipum skal þó miðað við 7 daga. Auk þess á hann rétt á ferðakostnaði og fæðispeningum til ráðningarstaðar, ef hann fer úr skiprúmi áður en ferð hefst, en ella til þess staðar þar sem samið var um að hann færi úr skiprúmi.

22. gr.

Ef skip missir rétt til að sigla undir íslenskum fána, á skipverji rétt á að krefjast lausnar úr skiprúmi, nema um annað hafi sérstaklega verið samið. Um greiðslu á kaupi, ferðakostnaði og fæðispeningum fer þá sem segir í 25. gr.

Sé skip selt öðrum innlendum útgerðarmanni, er skipverja heimilt að krefjast lausnar úr skiprúmi, en segja verður þá skipverji skiprúmi sínu lausu þegar eftir að hann fær vitneskju um þetta.

Eigi skipverji rétt á lausn úr skiprúmi af þessum sökum, á hann rétt til kaups í sex vikur, nema uppsagnarfrestur sé skemmri tími. Innan þess tíma ber skipverja að vinna venjuleg skipsstörf, uns skipið er afhent hinum nýja eiganda. Ákvæði þessarar málsgreinar eiga því aðeins við, að skipið sé afhent hinum nýja eiganda, áður en ráðningu hefði lokið fyrir uppsögn.

Eigi heimilar það skipverja að krefjast lausnar úr skiprúmi, þótt skipstjóraskipti verði á skipinu.

4. Um rétt skipstjóra til að víkja skipverja úr skiprúmi.

23. gr.

Skipstjóri getur víkið skipverja úr skiprúmi, ef:

- 1) skipverji verður lengur en um stundarsakir ófær til vinnu vegna veikinda eða slysa,
- 2) skipverji er haldinn sjúkdómi, sem öðrum mönnum á skipi stafar hætta af,
- 3) kona, sem er skipverji, verður vanfær og af þeim sökum ófær til að annast störf sín, eða

4) lækni skoðun skv. 33. gr. leiðir í ljós, að skipverji er eigi fær til að vinna starf sitt, þótt eigi sé hann sjúkur.

Ákvæði 36. gr. um rétt skipverja til launa o. fl. eiga við um brottvikningu úr skiprúmi eftir 1. mgr.

24. gr.

Skipstjóri getur enn fremur vikið skipverja úr skiprúmi, ef:

- 1) skipverji reynist óhæfur til þess starfa, sem hann var ráðinn til,
- 2) skipverji kemur ekki til skips á ákveðnum tíma og skipið á að láta úr höfn, eða ráða verður annan mann í hans stað,
- 3) skipverji verður sekur um mikil afgangi í starfi sínu, svo sem það, að hann óhlýðnast ítrekað skipunum yfirmanna sinna eða beitir ofbeldi við aðra menn, sem á skipi eru staddir,
- 4) skipverji er ítrekað drukkinn um borð, nema brot sé því alvarlegra, eða er undir áhrifum fíkniefna um borð,
- 5) skipverji verður sekur um þjófnað eða annan meiri háttar glæp eða leynir manni á skipsfjölni,
- 6) skipverji leynir tollskyldum varningi eða þeim varningi, sem útflutningsbann gildir um á fráfararstað skipsins eða innflutningsbann á ákvörðunarstað þess, eða
- 7) skipverji ber ágreining, sem rís af starfi hans á skipinu, undir erlend stjórnvöld.

Ef skipstjóri vill víkja skipverja úr skiprúmi skv. 3.—7. tl. 1. mgr., skal hann skýra skipverja frá því hið fyrsta og eigi síðar en 7 dögum eftir að hann fékk vitneskju um þau atvik, sem brottvikning byggist á, nema sérstakar ástæður réttlæti lengri frest.

Skipverji, sem vikið er úr skiprúmi samkvæmt þessari grein, á ekki rétt á kaupum lengur en hann gegndi starfi sínu. Ef skipverji gat ekki komið til skips vegna veikinda eða meiðsla, sem hann á ekki sök á, skal hann þó eiga rétt til kaups samkvæmt fyrirmælum 36. gr.

25. gr.

Ef skipverja er vikið úr skiprúmi áður en ráðningartími hans er liðinn og án þess að heimild sé til þess í 23. eða 24. gr., á hann rétt á kaupum þann tíma, sem mælt er fyrir um í 9. gr. Hafi skipverja, sem starfað hefur samfelt í þjónustu sama útgerðarmanns í 15 ár eða lengur, verið vikið úr starfi án nægrar ástæðu, skal hann auk þessa, eiga rétt á sérstakri uppbót, sem nemi eins mánaðar launum sé um yfirmann að ræða, en ella skal miðað við laun fyrir 15 daga.

Hafi verið samið við skipverja um tiltekinn stað, þar sem hann skyldi víkja úr skiprúmi, á hann auk þess sem fyrr var greint, rétt á ferðakostnaði og fæðispeningum til þess staðar. Verði ráðningarsamningi eigi sagt upp, nema skipverji geti vikið úr skiprúmi í íslenskri höfn, sbr. 1. mgr. 10. gr., á hann rétt á ferðakostnaði og fæðispeningum til íslenskrar hafnar, eða til heimilis síns, eigi hann heimili á Íslandi.

Ákvæði 1. og 2. mgr. eiga þó ekki við, ef skipverji víkur úr skiprúmi eftir uppsögn á þeim stað, sem fyrir fram hafði verið umsamið eða sem leiðir af reglum 10. gr., samkvæmt ákvörðun skipstjóra áður en uppsagnarfrestur er úti, þannig að skipverji haldi kaupum og öðrum fríðindum þar til fresturinn er á enda runninn.

26. gr.

Farist skip, eða verði það fyrir sjóttjóni og sé dæmt óbætandi eða verði af óviðráðanlegum ástæðum tekið úr þjónustu útgerðarmanns um ófyrirsjáanlegan tíma, þó ekki skemmri tíma en þrjú mánuði, er skiprúmssamningi slitið, nema öðruvísi sé um samið. Skipverja er þó skylt að taka þátt í björguninni og að vera viðstaddur er sjóferðaskýrsla er tekin og á hann rétt á kaupum og dvalarkostnaði þann tíma, er hann þarf að bíða á staðnum þess vegna eða hann þarf að bíða eftir ferð heimleiðis.

Ef skiprúmssamningi er slitið af þeim sökum, sem segir í 1. mgr., á skipverji rétt á ferðakostnaði, nauðsynlegum klæðnaði og fæðispeningum til heimilis síns og greiðir ríkissjóður þann kostnað.

Verði skiprúmssamningi slitið erlendis af þeim ástæðum, sem greinir í 1. mgr., á skipverji rétt til launa á meðan hann er atvinnulaus af þessum sökum, þó ekki lengur en í tvo mánuði frá ráðningarslitum, ef hann er stýrimaður, vélstjóri, bryti eða loftskeytamaður, en í einn mánuð frá sama tíma, ef hann gegnir annarri stöðu á skipi.

5. Um kaup skipverja.

27. 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 ráðningu hans lýkur samkvæmt ráðningar- eða kjarasamningi og skiptir þá ekki máli þótt hann hafi áður verið afskráður. Um vinnu skipverja fer sem segir í kjarasamningum og lögum þessum.

Skipverji á ekki rétt á kaupi fyrir þann tíma, sem hann hliðrar sér hjá að vinna, án þess að næg ástæða sé til.

28. gr.

Við útreikning kaups fyrir hluta úr mánuði skal við það miðað, að kaup fyrir hvern dag sé 1/30 af mánaðarkaupi, eða samkvæmt kjarasamningi, eftir því sem við á.

Standi ferð lengur yfir en áætlað var við ráðningu, á skipverji rétt á tiltölulegri viðbót við kaupið, hafi eigi verið á annan veg samið.

29. gr.

Fækki skipverjum, meðan ferð stendur yfir, skulu kaupgreiðslur, sem af því leiða, skiptast á milli þeirra sem eftir eru, að tiltölu við aukna vinnu hvers þeirra um sig, hafi þeir eigi fengið hana greidda sem yfirvinnu.

Fækki stýrimönnum meðan ferð stendur yfir, skulu kaupgreiðslur, sem af því leiða, skiptast á milli skipstjóra og stýrimanns eða stýrimanna, í hlutfalli við aukna vinnu hvers þeirra um sig, hafi þeir eigi fengið hana greidda sem yfirvinnu.

30. gr.

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

Skipverji getur krafist þess, að kaup hans sé greitt mánaðarlega eftir ávísun til nafngreinds manns hér á landi eða lagt inn á íslenska innlánsstofnun.

Skipverji getur, sér að kostnaðarlausu, sent kaup sitt heim til Íslands með tilstilli íslensks ræðismanns. Ríkissjóður ber þann kostnað sem af þessu leiðir og ábyrgist peningasendingarnar.

31. gr.

Skipverji getur krafist þess, að 2/3 hlutar af ógreiddu kaupi hans séu greiddir nafngreindum manni gegn umboði.

Greiðslur samkvæmt 1. mgr. má eigi stöðva né lækka án samþykkis skipverjans, fyrr en ráðningu hans er slitið, nema svo sé, að annar hluti kaupsins hrökkvi eigi fyrir greiðslum á skaðabótakröfum, er útgerðarmaður á á hendur honum og rísa af starfi hans á skipinu, kröfum yfirvalda á hendur honum, sem útgerðarmanni að lögum er skylt að tryggja með því að halda eftir kaupi skipverjans, eða um sé að ræða kröfu útgerðarmanns vegna tjóns sem leiðir beint af tollalagabroti skipverja.

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

32. gr.

Mánaðarlega skal skipverja látið í té sundurliðað launauppgjör til hans, nema kjarasamningar mæli fyrir um skemmri uppgjörsfrest.

Komi það í ljós er reikningar eru gerðir upp, að skipverji hafi fengið meira greitt en honum bar, þá er það fé eigi afturkræft, ef svo er að ráðningu skipverja sé slitið af þeim ástæðum einhverjum, sem ræðir um í 19., 22., 1. tl. 23. gr., 25., 26. og 40. gr.

6. Umönnun og kaup sjúkra skipverja.

33. gr.

Skyldur er skipverji til að láta lækni rannsaka heilsufar sitt, ef skipstjóri krefst þess.

Hafi skipstjóri ástæðu til að ætla að skipverji sé sjúkur, skal hann sjá til þess að skipverji gangist undir lækni skoðun, sé þess kostur.

Lækni skoðun samkvæmt 1. og 2. mgr. skal framkvæmd skipverja að kostnaðarlausu.

34. gr.

Veikist skipverji eða slasist, skal skipstjóri sjá um að hann fái nauðsynlega umönnun á skipinu eða í landi, þar með talið hjúkrun, læknishjálp, lækningaefni og framfæri, sé hann utan heimilis síns, enda getur skipstjóri, ef um skammtímaforföll er að ræða, skyldað skipverja til að dvelja á útgerðarstað skips.

Ef ástæða er til að ætla, að skipverji sé haldinn sjúkdómi, sem hætta stafar af fyrir aðra menn á skipinu, skal skipstjóri láta flytja sjúklinginn í land, ef eigi reynist unnt að verjast smithættu á skipinu.

Geti sjúkur skipverji eigi sjálfur gætt muna sinna, skal skipstjóri sjá um að þeirra sé gætt.

Sé sjúkur eða slasaður skipverji skilinn 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 og jafnframt nánustu aðstandendum skipverja, ef hann óskar þess.

35. gr.

Sé sjúkur eða slasaður skipverji skilinn eftir erlendis í umsjá íslensks ræðismanns, getur ræðismaðurinn krafist tryggingar vegna þeirra útgjalda, sem útgerðarmaður skal standa skil á samkvæmt 37. og 41. gr. varðandi umönnun og greftrun skipverja.

Skipverji getur krafist þess, að hann fái í hendur kaupgreiðslur sem hann á rétt til, nema telja verði að fé það skuli ganga til greiðslu útgjalda sem skipverji á að bera sjálfur, eða hann sé af heilsufarsástæðum óhæfur til að ráðstafa fjármunum sínum.

36. gr.

Verði skipverji óvinnufær vegna vinnuslyss, skal hann eigi missa neins í af launum sínum, í hverju sem þau eru greidd, svo lengi sem hann er óvinnufær af framangreindum ástæðum, þó ekki lengur en tvo mánuði.

Verði skipverji óvinnufær vegna sjúkdóms eða meiðsla, sem ekki verða rakin til vinnuslyss, skal hann fá greitt fast kaup, kauptryggingu eða sérlega umsamið forfallakaup, svo lengi sem hann er óvinnufær af framangreindum ástæðum, þó ekki lengur en sex mánuði.

Hafi skipverji verið ráðinn á sama skip eða hjá sama útgerðarmanni í tvö ár samfelld, skal hann, auk þess sem í 1. og 2. mgr. segir halda föstu kaup, kauptryggingu eða sérlega umsömdu forfallakaupi í allt að einn mánuð, en í allt að tvo mánuði eftir fjögurra ára samfellda ráðningu hjá sama útgerðarmanni, í allt að þrjá mánuði eftir sex ára samfellda ráðningu hjá sama útgerðarmanni og allt að fjóra mánuði eftir átta ára samfellda ráðningu hjá sama útgerðarmanni.

Skipverji, sem forfallast frá vinnu vegna slysa við vinnu, á leið til eða frá vinnu, eða vegna atvinnusjúkdóma, sem orsakast af vinnunni, skal fá greitt fast kaup, kauptryggingu eða sérlega umsamið forfallakaup í allt að sex mánuði til viðbótar greiðslum samkvæmt 1. mgr. og 3. mgr.

Sé skipverji í fríi er hann veikist eða slasast, tekur hann laun frá þeim tíma, er hann skyldi hefja störf að nýju. Skipverji, sem forfallast vegna sjúkdóms eða meiðsla sem hann hlaut utan vinnu sinnar, á þó ekki rétt til launa í fleiri daga en hann hefur verið í þjónustu útgerðarmanns.

Skipverji á ekki rétt á kaup þann tíma, sem hann er óstarfhæfur vegna sjúkdóms eða meiðsla, sem hann hefur leynt við ráðningu sína. Sama gildir ef skipverji er ekki starfhæfur vegna sjúkdóms eða meiðsla, sem hann á sjálfur sök á, nema um sé að ræða slys við vinnu við skipið eða búnað þess.

Skipverja ber að tilkynna forföll sín eins fljótt og við verður komið. Sé skipverji að fara í frí eða hætta störfum á skipi, skal hann tilkynna forföll sín, áður en hann hverfur úr skiprúminu. Vanræksla á þessu leiðir til missis réttar til forfallakaups, nema sérstökum ástæðum verði um kennt, þ. m. t. að skipverjanum hafi ekki verið ljóst, að hann var orðinn óvinnufær, er hann hvarf úr skiprúminu.

Skipverja ber að afhenda útgerðarmanni vottorð lækni um veikindin eða meiðslin er sýni, að skipverjinn hafi verið óvinnufær vegna veikindanna eða meiðslanna. Í læknisvottorði skal læknir tilgreina ástæður óvinnufærinnar, nema einhverjar sérstakar ástæður mæli til annars. Útgerðarmanni er heimilt, á sinn kostnað, að láta trúnaðarlækni sinn ganga úr skugga um það, hvort skipverji sé raunverulega óvinnufær.

Sé skipverji, sem vill ráða sig á skip, haldinn einhverjum þeim sjúkdómi eða meiðslum, sem hefur í för með sér verulegar líkur á fyrirsjáanlegum forföllum á ráðningartímanum af völdum þess sama sjúkdóms eða meiðsla, getur útgerðarmaður með samkomulagi við skipverjann undanþegið sig skyldu til greiðslu forfallakaups, enda hafi stéttarfélag skipverjans samþykkt samkomulagið. Um forföll af öðrum ástæðum gilda hin almennu ákvæði greinar þessarar.

Samtök sjómanna og útgerðarmanna geta með samkomulagi sínu á milli samið um aðrar reglur en hér að framan greinir varðandi réttindi og skyldur sjómanna og útgerðarmanna í slysa- og veikindatilvikum sjómanna, enda séu slík ákvæði sjómönnum ekki óhagstæðari en ákvæði greinar þessarar.

37. gr.

Með þeim undantekningum, sem greindar eru í 4.—6. mgr., greiðir útgerðarmaður allan eðlilegan kostnað af umönnun sjúkra skipverja, meðan ráðningu þeirra er ekki slitið, sbr. 1. mgr. 34. gr.

Sé skipverji veikur eða slasaður, er ráðningu hans er slitið, á hann rétt á að útgerðarmaður kosti umönnun hans í veikindunum í allt að sex vikur, eða í allt að tólf vikur, sé skipverji íslenskur og njóti umönnunar erlendis. Þetta tímabil telst frá því að skipverji er skráður úr skiprúmi, eða frá því að skipið lét úr höfn, hafi hann eigi veri skráður úr skiprúmi. Sé íslenskur skipverji skilinn eftir erlendis, á hann auk þess rétt á ferðakostnaði og fæðispeningum til heimilis síns hér á landi. Sé hægt að útvega honum stöðu eigi lægri en þá er hann áður hafði, og eigi verr 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.

Fari skipverji úr skiprúmi vegna veikinda eða meiðsla eða sé hann við fráför úr skiprúmi haldinn þess háttar veikindum eða lemstrum, sem réttlætt geta uppsögn úr skiprúmi, á skipverji, auk þess sem fyrr greinir, rétt á að útgerðarmaður greiði ferðakostnað og fæðiskostnað til útgerðarstaðar skips eða til heimilis hans, hafi það eigi í för með sér aukinn kostnað. Eigi skipverji ekki heimili á Íslandi, getur útgerðarmaður þó valið þann kost að greiða ferðakostnað og fæðispeninga skipverja þangað sem skipverji var staddur, þegar hann réðst í skiprúm, nema yfirvöld á þeim stað neiti honum um landgöngu eða banni honum landvist eða heimti þær tryggingar fyrir landvistarleyfi hans, er hann eigi getur sett.

Ef skipverji á sjálfur sök á veikindunum eða meiðslunum af ásetningi eða stórfelldu gáleysi, eða hafi hann leynt þeim sviksamlega, er hann réðst á skipið, á hann ekki rétt á að útgerðarmaður greiði honum ferðakostnað eða fæðispeninga eftir 1.—3. mgr.

Sé skipverji, sem er heimilisfastur á Íslandi, haldinn berklum eða kynsjúkdómi, greiðir ríkissjóður kostnað við umönnun og heimferð skipverjans eftir 2. og 3. mgr.

Greiðslur, sem skipverji fær af þessum sökum frá sjúkrasamlagi eða almannatryggingum eða vegna slysatryggingar, sem keypt hefur verið honum til handa, skulu dregnar frá þeirri upphæð, sem útgerðarmanni eða ríkissjóði er skylt að inna af hendi samkvæmt 2. og 3. mgr.

38. gr.

Hafi skipstjóri, við fráför veiks eða slasaðs skipverja úr skiprúmi erlendis, orðið að reiða af hendi fé vegna heimferðar skipverja, umönnunar hans eða honum til aðstoðar á annan hátt, eftir lögum eða fyrirmælum, sem gilda á þeim stað, en útgerðarmanni ber ekki að greiða eftir íslenskum rétti, skal ríkissjóður bæta útgerðarmanni skipsins þau útgjöld, sem óhjákvæmileg voru í þessu sambandi.

Samgönguráðherra getur sett nánari reglur um umönnun sjúkra eða slasaðra skipverja og um heimsendingu þeirra.

7. Andlát skipverja og greftrun.

39. gr.

Ef skipverji deyr skal skipstjóri tilkynna einhverjum hinna nánustu vandamanna hins látna um andlátið svo skjótt sem við verður komið. Skipstjóri sér um útför hins látna eða líkbrennslu, hafi venslamenn eigi gert aðrar ráðstafanir. Andist skipverji erlendis skal hinum næsta íslenska ræðismanni einnig tilkynnt um andlátið. Hafi líkbrennsla farið fram skal skipstjóri annast heimsendingu öskunnar.

Svo skjótt sem við verður komið skal skipstjóri láta gera skrá yfir muni þá, sem hinn látni hefur látið eftir sig í skipinu og skal skrá þessi staðfest af tveimur vottum. Hafi skipverji andast erlendis skal skipstjóri senda eða afhenda hinum næsta íslenska ræðismanni skrá þessa eða staðfest eftirrit hennar. Sé miklu óhagræði bundið að geyma muni hins látna um borð skulu þeir einnig afhentir hinum næsta íslenska ræðismanni.

40. gr.

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

Nú hverfur skip í hafi án þess að upplýst verði hvenær skiptapann ber að höndum og skulu lok launagreiðslna til horfinna skipverja þá miðast við þann tíma, sem telja mátti eðlilegan fyrir það skip að ná til næsta áfangastaðar frá þeim stað sem síðast spurðist um skipið.

Deyi skipverji á þeim tíma, er hann á rétt til kaups samkvæmt 27. gr. eða 36. gr., á eftirlifandi maki eða börn, sem eru á framfæri hins látna eftir almennum framfærslureglum,

rétt til launa fyrir einn mánuð umfram það sem segir í 1. og 2. mgr., enda hafi skipverjinn verið í þjónustu útgerðarmanns í síðustu sex mánuði áður en hann andaðist. Hafi skipverji verið samfelldur í starfi hjá sama útgerðarmanni í fjögur ár eða lengur, skal auk þess sem fyrr segir, greiða eins mánaðar kaup, sem hjá fiskimönnum miðist við kauptryggingu fyrir einn mánuð eins og hún er á hverjum tíma, en hjá farmönnum skal greiðslan vera sem nemur eins mánaðar grunnlaunum viðkomandi skipverja.

Óheimilt er að framselja eða veðsetja samningsbundnar dánarbætur og ekki má leggja á þær lögöld né gera í þeim fjárnám eða lögtak né halda bótagreiðslu til opinberra gjalda.

41. gr.

Útgerðarmaður greiðir allan venjulegan kostnað við greftrun skipverja eða líkbrennslu svo og þann kostnað, er leiðir af heimsendingu ösku eða líkamsleifa, ef því er að skipta, hafi skipverji andast meðan útgerðarmanni bar að kosta umönnun hans.

Ríkissjóður greiðir þau útgjöld sem um ræðir í 1. mgr. ef skipverji hefur við andlát sitt átt rétt til umönnunar samkvæmt 5. mgr. 37. gr. Ákvæðum 6. mgr. 37. gr. og 38. gr. skal beitt eftir því sem við getur átt um útgjöld vegna andláts eða greftrunar skipverja.

Samgönguráðherra getur sett nánari reglur um ráðstafanir vegna andláts skipverja.

8. Ráðningarsamningur skipstjóra.

42. gr.

Útgerðarmaður skal sjá um, að gerður sé skriflegur ráðningarsamningur við skipstjóra, þar sem kveðið sé á um ráðningarkjör hans.

43. gr.

Ákvæði laga þessara um skiprúmssamninga skulu gilda, eftir því sem við getur átt, um ráðningarsamning við skipstjóra, með þeim breytingum, sem leiða af 44.—48. gr.

44. gr.

Sé eigi annað ákveðið í samningnum um lengd ráðningartímans, getur hvor aðili um sig sagt samningnum upp með þriggja mánaða fyrirvara.

45. gr.

Útgerðarmaður getur vikið skipstjóra úr stöðu hans hvenær sem er.

Sé skipstjóra vikið úr stöðu, áður en ráðningartími hans er úti og án þess að heimild sé til þess samkvæmt 47. gr. á hann rétt á bótum fyrir það tjón sem frávikningin bakar honum.

Sé eigi annað sannað um upphæð tjónsins, á skipstjóri rétt á þriggja mánaða kaupum og auk þess ferðakostnaði og fæðispeningum til hafnar þeirrar, er ráðningunni skyldi slitið í samkvæmt samningnum, eða til íslenskrar hafnar, hafi honum verið vikið úr stöðu erlendis.

Sé skipstjóra heitið hluta af farmgjaldi eða afla skips eða af öðrum tekjum af ferðinni eða af ágóða útgerðarmanns af útgerðinni og ráðningu er slitið áður en ferðinni er lokið eða reikningsárið litið á hann rétt til að fá svo mikinn hluta þessarar þóknunar sem svarar til aflafengs hans, ef um hluta af afla er að ræða, ella til starfstíma hans að tiltölu við ferðina alla eða reikningsárið allt.

46. gr.

Skipstjóri skal hafa sama rétt og skyldur og aðrir skipverjar í veikinda- og slysatilvikum og um getur í 36. gr.

47. gr.

Sé skipstjóra vikið úr stöðu sinni vegna ódugnaðar, óráðvendni eða vegna stórkostlegra yfirsjóna eða hirðuleysis við starf hans, á hann ekki rétt til launa lengur en hann gegnir starfi.

48. gr.

Farist skip eða verði það fyrir sjóttjóni og sé dæmt óbætandi eða verði af óviðráðanlegum ástæðum tekið úr þjónustu útgerðarmanns um ófyrirsjáanlegan tíma, þó ekki skemmri tíma en þrjá mánuði, er ráðningu skipstjóra þar með slitið, sé eigi annað ákveðið í samningi. Skipstjóri er þó skyldugur til að dvelja á staðnum þar til skipverjum, skipi og farmi hefur verið ráðstafað, og á hann þá rétt á launum þann tíma og dvalarkostnaði.

III. KAFLI

Um skipsstörfin.

1. Yfirmenn og stjórnun.

49. gr.

Skipstjóri hefur í öllum efnum hið æðsta vald á skipinu.

50. gr.

Stýrimenn eru skipstjóra til aðstoðar við siglingu skipsins og þær athuganir og útreikninga sem tilheyra henni og við bókun í leiðarbók og dagbók skipsins. Stýrimenn skulu auk þess sinna öðrum þeim störfum sem skipstjóri felur þeim.

Riti stýrimaður í leiðarbók eða dagbók ábyrgist hann að rétt sé ritað.

Í umboði skipstjóra hefur fyrsti stýrimaður eftirlit með öðrum skipverjum, skipi, áhöldum þess og útbúnaði, að svo miklu leyti sem annað leiðir ekki af 53., 54. og 55. gr. Hann skal sjá um nauðsynlega skráningu á mótteknum og afhentum farmi og hafa eftirlit með lestun, losun og búlkun farms.

Forfallist 1. stýrimaður eða sé hann fjarverandi kemur næstæðsti stýrimaður, sem er til staðar, í hans stað.

51. gr.

Ef skipstjóri forfallast eða sé hann fjarverandi og beri eitthvað það að höndum, sem hann hefur enga fyrirskipun gert um, skal æðsti stýrimaður, sem er til staðar, ráða fram úr því sem ekki má fresta.

52. gr.

Deyi skipstjóri eða verði hann óhæfur til skipstjórnar eða víki hann úr stöðu sinni, kemur æðsti stýrimaður í hans stað, þar til nýr skipstjóri tekur við skipstjórn. Útgerðarmanni skal þegar í stað tilkynnt um framangreind tilvik.

53. gr.

Yfirvélstjóri stjórnar og ber ábyrgð á vélgæslunni. Hann skal sjá um óaðfinnanlegan rekstur, meðferð og viðhald á vélbúnaði skipsins, tilheyrandi lögnum og útbúnaði, svo og á þeim hluta af bol skipsins, sem lykur um vélarúm, ásamt tilheyrandi geymum og göngum.

Hann hefur umsjón með eldneysisforða skipsins og öðrum nauðsynjum til reksturs og viðhalds véla, veitir þeim móttöku og athugar magn þeirra og gæði.

Hann ákveður verkaskiptingu og starfstilhögun hinna vélstjórnanna og annarra starfsmanna í vél.

Yfirvélstjóri skal tafarlaust tilkynna skipstjóra, ef hann verður var við galla eða bilun á þeim hlutum skipsins, áhöldum og útbúnaði, sem að framan greinir.

Yfirvélstjóri ber ábyrgð á fyrirskipuðum skoðunum og eftirliti á vélbúnaði skipsins. Ef yfirvélstjóri forfallast eða sé hann fjarverandi og beri eitthvað það að höndum, sem hann

hefur enga fyrirskipun gert um, skal sá æðsti hinna vélstjóranna, sem til staðar er, ráða fram úr því, sem ekki má fresta.

Vélstjóri ritar í vélabók og ábyrgist að rétt sé ritað.

54. gr.

Bryti skal einkum sjá um matargerð og framreiðslu matar. Hann hefur umsjón með vistum og sér um hreingerningu á þeim rýmum, sem skipstjóri ákveður.

55. gr.

Loftskeytamaður sér einkum um fjarskiptapjónustu, auk annarra starfa sem skipstjóri felur honum.

Hann ber ábyrgð á rekstri, meðhöndlun og viðhaldi á fjarskiptabúnaði skipsins ásamt tilheyrandi útbúnaði og varahlutum.

Verði loftskeytamaður var við galla eða bilun í þeim útbúnaði, sem að framan greinir, skal hann láta skipstjóra vita af því tafarlaust.

Loftskeytamaður heldur sérstaka dagbók og ábyrgist að rétt sé ritað.

56. gr.

Um frekari starfsskyldur þeirra yfirmanna, sem frá er greint í 50.—55. gr., svo og um starfsskyldur annarra yfirmanna, fer eftir ráðningarsamningi eða kjarasamningi, venju eða reglum, sem samgönguráðherra setur.

2. Starfstilhögun og varúðarreglur.

57. gr.

Þegar verkum er skipt, 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 sé nauðsynlegum varúðarreglum gegn slysum og sjúkdómum. Á sama hátt er skipverja skylt að hlýðnast fyrirmælum um notkun öryggisbúnaðar og öðrum varúðarreglum.

Samgönguráðherra getur sett reglur til varnar sjúkdómum og slysum í skipum.

3. Almennar starfsskyldur.

58. gr.

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

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

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

4. Um upphaf vistar skipverja og fjarveru hans.

59. gr.

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

Skipverja, sem ekki er staddur á skipi en veit eða má vita að hann muni bráðlega verða kvaddur til skips, er skylt, eftir því sem honum er unnt, að fylgjast með ferðum skipsins og vera tilbúinn að taka upp störf sín að nýju, þegar þess er þörf, enda skal úterðarmaður eða skipstjóri veita honum greiðar upplýsingar um ferðir skips, eftir því sem frekast er unnt.

Geti skipverji ekki mætt til skips á réttum tíma skal hann tafarlaust skýra skipstjóra frá því.

Skipverji, sem ekki kemst til skips af ástæðum sem útgerðarmanni verður ekki um kennt, skal sjálfur bera hallann af.

5. Bótaskylda skipverja.

60. gr.

Tjón það, er skipverji veldur með yfirsjónum eða vanrækslu við störf sín, skal honum skylt að bæta. Dómstólar geta þó lækkað bótaupphæðina, með hæfilegu tilliti til þess, hve mikil sókin var og tjónið, til efnahags skipverja og annarra atvika. Þegar sérstaklega stendur á má einnig fella bótaskyldu niður með öllu.

Fari skipverji fyrirvaralaust úr starfi eða áður en uppsagnarfrestur er liðinn, án lögmætrar ástæðu, á útgerðarmaður rétt á bótum úr hendi skipverja er nemi launum fyrir hálfan uppsagnarfrest eða helming þess tíma sem eftir er af uppsagnarfrestinum, þó aldrei lægri fjárhæð á fiskiskipum en sem nemur sjö daga kauptryggingu, en föstum launum í sjö daga á kaupskipum.

6. Viðurværi skipverja og aðbúð.

61. gr.

Skipstjóri skal sjá um, að skipverjar fái nægan mat og góðan. Samgönguráðherra getur sett nánari reglur um það efni.

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

62. gr.

Skipstjóri skal hafa eftirlit með heilbrigðismálum og hreinlæti á skipinu.

Samgönguráðherra getur sett reglur um vistarverur skipverja, viðhald á þeim og hreinlæti í þeim.

7. Haffærisskoðun.

63. gr.

Ef meiri hluti skipshafnar ber sig upp við skipstjóra yfir því, að skipið sé ekki haffært í ferð þá, sem því er ætluð, þá er skipstjóra skylt að láta fara fram aukaskoðun á skipinu samkvæmt því sem fyrir er mælt í lögum um eftirlit með skipum og reglugerðum, sem settar kunna að vera samkvæmt þeim lögum. Komi kvörtunin fram í erlendri höfn, þar sem aukaskoðun getur eigi farið fram samkvæmt áðurnefndum reglum, skal skipstjóri snúa sér til rétttra yfirvalda þar á staðnum og fara fram á, að skoðunarmenn séu útnefndir til að dæma um haffæri skipsins.

Ákvæði 1. mgr. eiga einnig við ef kvörtun, sem þar segir, er borin fram af yfirvélstjóra eða fyrsta stýrimanni og hún lýtur að þeim hluta skips, áhalda þess eða útbúnaðar, er vikomandi yfirmaður hefur umsjón með.

Komi fram við skoðunina, að umkvartanir um óhaffæri skipsins höfðu eigi við skynsamleg rök að styðjast, skulu þeir sem kærðu, greiða kostnaðinn við skoðunina og skaðabætur svo sem segir í 60. gr.

Ef skoðunargerð fer fram erlendis samkvæmt grein þessari, skal ræðismaður sá er málið hefur haft með höndum, en ella skipstjóri, tafarlaust senda Siglingamálastofnun skýrslu um skoðunina.

8. Hvíldar- og matartími o. fl.

64. gr.

Skipverjum skal ætlaður hæfilegur tími til hvíldar og matar.

Um lágmarkshvildartíma skipverja fer eftir ákvæðum í kjarasamningum.

65. gr.

Á sunnudögum eða öðrum helgidögum, sem lögteknir eru hér 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 guðsþjónustu á skipinu á helgidögum þessum.

9. Landgönguleyfi skipverja.

66. gr.

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

Skipstjóri skal, ef nauðsyn krefur og þess er kostur, sjá til þess að skipverjar í landgönguleyfi séu ferjaddir til og frá skipi, þeim að kostnaðarlausu.

Ákvæði 2. mgr. 59. gr. á einnig við um skipverja í landgönguleyfi, eftir því sem við verður komið.

10. Farangur skipverja og aðrar eigur þeirra.

67. gr.

Skipverja er heimilt að hafa með sér á skipinu hæfilega mikið af farangri, er hann þarf til eigin nota, enda sé það eigi til boga fyrir skip eða farm og eigi hætt við, að af því stafi óregla á skipinu. Söluvarning 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 hefur ólöglega með sér á skipinu, og bæta skaða þann, er af því hlýst.

Skipverja er óheimilt að hafa með sér á skipi fíkniefni eða hættuleg efni. Sama gildir um vopn og skotfæri, nema skipstjóri gefi sérstakt leyfi til þess.

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

68. gr.

Skipstjóri skal taka í gæslu sína þá muni, sem skipverji skilur eftir í skipinu við ráðningarslit. Skal hann, svo fljótt sem unnt er, gera skrá um muni þessa, sem staðfest sé og undirrituð af tveimur vottum.

Telji skipstjóri vandkvæðum bundið að geyma munina, getur hann komið þeim í geymslu á kostnað eiganda eða selt þá fyrir reikning eiganda en að frádregnum kostnaði. Hið sama á við, hafi skipverji eigi, áður en þrír mánuðir eru liðnir frá því að hann yfirgaf skip, snúið sér til skipstjóra eða útgerðarmanns með ósk um að fá munina afhenta sér.

69. gr.

Útgerðarmaður bætir skipverjum þær eigur þeirra, sem farist hafa eða skemmst við skiptapa, eldsvoða í skipi eða annað sjótjón, eftir reglum sem samgönguráðherra setur.

11. Um agavald skipstjóra.

70. 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 reglu á skipinu.

Pá er skip er í háska statt, eða skipverjar gera samblástur, eða önnur nauðsyn rekur til, er leyft að grípa til hvers kyns nauðsynjaúrræða 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, sem mótþróann sýndi, ber enginn ábyrgð á því, ef eigi var beitt meira harðræði en atvik kröfðu.

71. gr.

Sé skipverji grunaður um að hafa drýgt meiri háttar glæp og sé skipið eigi statt í innlendri höfn, skal skipstjóri, svo fljótt sem auðið er, taka bráðabirgðaskýrslu um málið, samkvæmt því sem fyrir er mælt í 75. gr. Ef meintur glæpur var unninn í landi eða landhelgi annars ríkis, skal rannsókn þessi því aðeins fara fram, að yfirvöld á þeim stað annist eigi meðferð málsins.

Par til íslenskur ræðismaður eða íslensk yfirvöld geta tekið málið í sínar hendur, skal skipstjóri gæta þess eftir föngum, að hinn grunaði hverfi eigi af skipi og er heimilt að byrgja hann inni eða hefta á annan hátt, ef þörf krefur og ábyrgist skipstjóri, að hann sé eigi beittur óþörfu harðræði af þeim sökum.

IV. KAFLI

Ágreiningur út af starfsskyldum eða réttarstöðu sjómanna.

72. gr.

Samgönguráðherra er heimilt að koma á fót föstum gerðardómi, er skipaður sé einum eða fleiri óvilhöllum mönnum, sem dæmi um ágreining út af reikningsgerð útgerðarmanns eða skipstjóra eða um ágreining, sem rís af starfi skipverja, ef báðir (eða allir)málsaðilar óska þess, og verður þá úrskurður gerðardómsins um efnisatriði máls bindandi fyrir báða aðila eftir sömu reglum og almennt gilda um gerðardóma. Kostnaður við störf gerðardómsins greiðist úr ríkissjóði. Ef þinghöld fara fram utan Reykjavíkur, skal sýslumönnum eða bæjarfógetum á hverjum stað skylt að aðstoða gerðardóminn varðandi aðstöðu til þinghalds, eftir því sem unnt er. Samgönguráðherra getur sett nánari reglur um starfsemi gerðardómsins og um kostnað við málsmeðferð.

Ef skip er statt erlendis og ágreiningur rís út af reikningsgerð skipstjóra eða útgerðarmanns eða út af starfi skipverja, má leggja þann ágreining undir úrskurð þess ræðismanns íslensks, sem fyrst næst til. Er báðum aðilum þá skylt að hlíta úrskurði ræðismannsins, þar til íslenskur dómstóll, eða gerðardómur samkvæmt 1. mgr., hefur lagt dóm á málið.

V. KAFLI

Um brot á lögum þessum og um refsingar.

1. Almenn ákvæði.

73. gr.

Refsiákvæðum þessa kafla skal því aðeins beitt, að aðrar og þyngri refsingar liggi eigi við broti samkvæmt öðrum lögum.

Ákvæði 2. tl. 4. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940 eiga við um brot á lögum þessum.

74. gr.

Yfirsjónir þær, sem ræðir um í 1. mgr. 80. gr. og í 81. gr., skulu eigi sæta opinberri málssókn, nema skipstjóri eða útgerðarmaður krefjist þess. Krafa um málssókn skal gerð svo fljótt sem unnt er og í síðasta lagi áður en ár er liðið frá því að yfirsjónin var drýgð.

Mál út af brotum gegn 76., 77., 79. og 85. gr. skulu lögð fyrir samgönguráðuneytið til umsagnar, áður en málshöfðun er ákveðin. Sé um algeran skiptapa að ræða, hafi skip steytt á grunni og orðið að leita hjálpar annarra, eða hafi annað sjóslys orðið, er manntjón hlaust af eða annað verulegt tjón, má eigi fella niður málssókn fyrr en leitað hefur verið umsagnar samgönguráðuneytisins.

Um rannsókn og málsmeðferð út af brotum samkvæmt ákvæðum þessa kafla fer annars að hætti opinberra mála.

75. gr.

Skipstjóri, eða sá sem kemur í hans stað, framkvæmir ef nauðsyn ber til og eftir því sem við verður komið, frumrannsókn á meintum brotum skipverja. Ef unnt er, skulu tveir óvilhallir vottar vera viðstaddir rannsóknina og sé annar þeirra úr hópi yfirmanna. Skyldir eru skipverjar að aðstoða skipstjóra við rannsókn þessa.

Við rannsóknina skal yfirheyra skipverja þann, er fyrir sök er hafður, svo og vitni þau, er með þarf til sönnunar í málinu, en einnig skulu önnur sönnunargögn könnuð eftir því sem ástæða þykir til og er þá einnig heimilt að leggja hald á muni ef óhjákvæmilegt er vegna sönnunar. Rannsóknarvottar geta látið skipstjóra leggja spurningar fyrir þá, sem yfirheyrðir eru.

Framburður hinna yfirheyrðu skal ritaður í leiðarabók skipsins eða dagbók, eða í sérstaka prófbók og skal lesa það sem bókað var, upp fyrir þeim sem hlut eiga að máli. Skipstjóri og vottarnir staðfesta með undirskrift sinni, að rétt sé bókað og geta vottarnir látið bóka þær athugasemdir, er þeim þykir rannsóknin gefa tilefni til.

Er íslensk rannsóknaryfirvöld eða erlend rannsóknaryfirvöld, sem til þess hafa lögsögu og heimild, æskja þess, skal skipstjóra skylt að leggja fram þær prófanir, sem um getur í 1.—3. mgr., og veita aðra aðstoð við framhaldsrannsókn málsins.

2. Refsiákvæði.

76. gr.

Ef skipstjóri misbeitir agavaldi 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, varðhaldi eða fangelsi, ef miklar sakir eru.

77. gr.

Í refsidómi samkvæmt 76. gr. má enn fremur, ef sérstaklega miklar sakir eru, ákveða að dómfelldi skuli sviptur rétti til skipstjórnar ákveðinn tíma eða ævilangt. Skal þá jafnframt tekið fram í dóminum, hvort dómfelldi megi gegna stýrimannsstöðu meðan hann er sviptur skipstjóraréttindum.

Dómstóll sá, er dæmir slíkan dóm, skal svo fljótt sem unnt er senda samgönguráðuneytinu eftirrit af dóminum svo og skipstjóraskírteini dómfellda. Ef dómurinn heimilar dómfellda að gegna stýrimannsstöðu, lætur ráðuneytið honum í té stýrimannsskírteini þar að lútandi.

Pegar tvö ár að minnsta kosti eru liðin frá dómsuppsögn og sérstakar ástæður mæla með því, getur samgönguráðherra veitt dómfellda aftur rétt til skipstjórnar, enda þótt sá tími, sem tilgreindur er í dóminum, sé eigi liðinn.

78. gr.

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

79. gr.

Ákvæði 76.—78. gr. gilda einnig um þann mann, sem gengur í stað skipstjóra í forföllum hans eða fjarveru.

80. gr.

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

Strjúki skipverji eða fari frá skipi, þegar svo er ástætt, að skipi eða mönnum er með því stefnt í voða, eða séu að öðru leyti miklar sakir, getur refsingin orðið varðhald eða fangelsi allt að einu ári.

Strjúki skipverji með kaup, er hann hefur 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 sér kaup það sem hann hefði fengið greitt, en hafði eigi enn unnið fyrir.

81. gr.

Ef skipverji rís upp á 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, sætir hann sektum eða varðhaldi ef sakir eru miklar.

Hið sama gildir, ef skipverji óhlýðnast réttmætum fyrirmælum hvers þess yfirmanns, sem segja má honum fyrir verkum.

82. gr.

Ef skipverji ræðst á skipstjóra eða annan yfirmann með ofbeldi eða hótunum um ofbeldi, varðar það varðhaldi eða fangelsi, allt að tveimur árum, ef miklar sakir eru. Séu málsbætur, má beita sektum.

83. gr.

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

84. gr.

Ef skipverjar krefjast skoðunargerðar á skipi samkvæmt 63. gr. og það reynist við skoðunargerðina, að engin skynsamleg rök voru til að telja skipið óhaffært, varðar það sektum.

85. gr.

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

Sé hinn seki stýrimaður eða vélstjóri, má enn fremur ákveða í dóminum, að hann skuli sviptur rétti til stýrimennsku eða vélstjórnar um ákveðinn tíma eða ævilangt. Í dóminum má þó heimila honum að gegna lægri stýrimanns- eða vélstjórstöðu en þeirri er hann áður hafði, þann tíma sem tiltekinn er í dóminum. Um eftirrit af dóminum og um atvinnuskírteini dómfellda fer svo sem segir í 77. gr.

Þegar eitt ár að minnsta kosti er liðið frá dómsuppsögn, getur samgönguráðherra, ef ástæða þykir til þess, veitt stýrimanni eða vélstjóra, sem sviptur hefur verið rétti til

stýrimennsku eða vélstjórnar, heimild til að gegna nánar tiltekinni lægri stýrimanns- eða vélstjórstöðu, eða jafnvel, ef sérstakar ástæður mæla með því, veitt honum aftur að fullu atvinnuréttindi þau, er hann var sviptur, hvort tveggja enda þótt sá tími, sem til var greindur í dóminum, sé eigi liðinn.

Ákvæði 2. og 3. mgr. eiga einnig eftir atvikum við um aðra yfirmenn.

86. gr.

Hafi skipverji óleyfilegan varning með sér á skip og skipi eða farmi stendur háski eða áhætta af varningi þessum, þá varðar það sektum, eða varðhaldi, ef sakir eru miklar.

87. gr.

Verði sjómaður, sem ákvæði þessara laga taka til, sekur um yfirsjón í skyldustörfum sínum með öðrum hætti en áður var sagt, eða raski hann góðri háttsemi eða reglu, varðar það sektum eða varðhaldi, ef sakir eru miklar.

88. gr.

Sektir samkvæmt lögum þessum renna í ríkissjóð.

VI. KAFLI

Gildistaka o. fl.

89. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Jafnframt eru úr gildi fallin frá sama tíma sjómannaölög nr. 67/1963, með áorðnum breytingum.

Reglur, sem samgönguráðherra hefur sett með heimild í l. nr. 67/1963, skulu þó halda gildi sínu, eftir því sem við getur átt, þar til nýjar reglur verða settar í þeirra stað.

Ákvæði 2. mgr. 8. gr. laga þessara um lágmarksaldur sjómanna skulu ganga framár ákvæði um sama efni í 2. mgr. 41. gr. l. nr. 53/1966, um vernd barna og ungmenna.

Greinargerð.

I.

Frv. þetta var flutt á síðasta Alþingi, en varð þá eigi útrætt. Er það nú endurflutt óbreytt.

Þann 8. september 1981 skipaði samgönguráðherra eftirgreinda menn í nefnd „til að endurskoða gildandi siglingalög og sjómannaölög, aðallega um réttindi og skyldur sjómanna og útvegsmanna í veikinda- og slysatilfellum sjómanna svo og líf- og öryggistryggingu sjómanna og gildissvið þeirra trygginga“:

Pál Sigurðsson, dósent (sem jafnframt var formaður nefndarinnar), Emil Pál Jónsson, fyrrverandi framkvæmdastjóra (tilnefndan af Sjómannasambandi Íslands), Ingólf Stefáns-son, framkvæmdastjóra (tilnefndan af Farmanna- og fiskimannasambandi Íslands), Jónas Haraldsson, skrifstofustjóra (tilnefndan af Landssambandi íslenskra útvegsmanna) og Þórhall Helgason, framkvæmdastjóra (tilnefndan af Félagi íslenskra botnvörpuskipa-eigenda). Þann 15. október 1981 var Jón H. Magnússon, deildarstjóri (tilnefndur af Vinnuveitendasambandi Íslands vegna kaupskipaútgærða), skipaður í nefndina og sömu-leiðis, þ. 19. nóvember 1981, Guðmundur Hallvarðsson, formaður Sjómannafélags Reykja-víkur (tilnefndur af Sjómannasambandi Íslands). Þann 16. mars 1982 skipaði síðan samgönguráðherra Viðar Má Matthíasson, hdl., (tilnefndan af Sjómannasambandi Íslands) í nefndina í stað Emils Páls Jónssonar, sem beðist hafði lausnar frá nefndarstörfum.

Við skipun framangreindra nefndarmanna var m. a. leitast við að gæta þess, að í nefndinni ættu sæti fulltrúar hinna helstu hagsmunasamtaka eða hagsmunaaðila í íslenskum sjávarútvegi og siglingum.

Samgönguráðuneytið hafði frumkvæðið að almennri endurskoðun sjómanna- og siglingalaga, en ósk um endurskoðun gildandi reglna um veikinda- og slysatilfelli sjómanna og um líf- og öryggistryggingu þeirra, höfðu borist ráðuneytinu frá samtökum sjómanna og útvegsmanna.

Í skipunarbréfi nefndarinnar segir, að ráðuneytinu sé ljóst, að hér sé um mikið og tafsamt verk að ræða, sem taka muni nokkurn tíma, en þó sé þess óskað, að nefndin hraði störfum, þannig að unnt sé að leggja niðurstöður hennar fyrir Alþingi haustið 1982. Nefndin hefur haldið marga fundi, þar sem viðfangsefnið hefur verið ítarlega rætt, og leitað víða fanga um heimildir, íslenskar jafnt sem erlendar, auk þess sem samráð hefur verið haft við ýmsa aðila, íslenska og erlenda. Hefur nefndin leitast við að hraða störfum sínum, en rétt þótti, vegna þess hve verkefni hennar er margslungið, viðamikið og vandmeðfarið, að nefndarmenn einbeittu sér að endurskoðun gildandi sjómanna- og siglingalaga nr. 67/1963, áður en tekist væri að fullu á við heildarendurskoðun gildandi siglingalaga nr. 66/1963, enda þótt jafnframt hafi verið lögð margvísleg drög að endurskoðun þeirra laga. Í nokkru samræmi við ósk þá, er fram kom í erindisbréfi hennar, skilar nefndin nú, í janúar 1983, frumvarpi til nýrra sjómanna- og siglingalaga, en mun síðan snúa sér að nákvæmri endurskoðun siglingalaga.

Við samningu frumvarpsins var haft samráð við hagsmunasamtök þau, sem tilnefnt höfðu menn í nefndina. Bárust nefndinni athugasemdir frá þessum aðilum, sem ítarlega var fjallað um.

Nefndarmenn standa sameiginlega að frumvarpi þessu í meginráttum, en Guðmundur Hallvarðsson, Ingólfur Stefánsson og Viðar Már Matthíasson hafa þó ekki getað fallist á tillögu meiri hluta nefndarinnar um efni 36. gr. frumvarpsins (sem að nokkru leyti svarar til efnis 18. gr. núgildandi sjómanna- og siglingalaga) og rökstyðja þeir þá afstöðu sína í sérstökum athugasemdum sem fylgja þessari greinargerð.

II.

Allítarleg ákvæði um réttarstöðu sjómanna voru í hinum fyrstu almennu siglingalögum Íslendinga nr. 63/1913, sem ári síðar voru endurútgefin sem l. nr. 56/1914, og hið sama er að segja um hin samræmdu siglingalög, sem sett höfðu verið meðal annarra Norðurlandþjóða laust fyrir síðustu aldamót. Voru hin íslensku lagaákvæði um þetta efni í meginráttum þau sömu og var í löggjöf norrænna grannþjóða okkar. Árið 1930 voru ákvæði um kiör skipshafnar og skipstjóra numin úr siglingalögum, þau endurskoðuð og sett í sérstök sjómanna- og siglingalög nr. 41/1930. Var um það, sem og um efnislega endurskoðun ákvæðanna, fylgt fordæmi annarra Norðurlandþjóða, sem sett höfðu sér sjómanna- og siglingalög laust eftir 1920. Með lögum nr. 36/1941 voru gerðar nokkrar breytingar á sjómanna- og siglingalögum, einkum varðandi réttarstöðu loftskeytamanna. Laust eftir 1950 fór fram gagnger endurskoðun sjómanna- og siglingalaga meðal annarra Norðurlandþjóða og voru þau þá gefin út að nýju. Höfðu viðkomandi þjóðir með sér samráð um setningu og gerð laga þessara. Að fyrirmynd annarra Norðurlandþjóða var síðan hafist handa um endurskoðun íslensku sjómanna- og siglingalaganna, enda þótt eigi væri haft beint samráð við hinar norrænu laganefndir, sem störfuðu á þessu sviði. Var frumvarp til laga um breyting á sjómanna- og siglingalögum frá 1930 flutt á Alþingi árið 1960, síðan endurflutt en varð eigi að lögum fyrr en 1963. Voru sjómanna- og siglingalögin þá, með þessum breytingum, gefin út í heild sem lög nr. 67/1963, sem nú eru í gildi. Í greinargerð, sem fylgdi frumvarpi því til breytinga á sjómanna- og siglingalögum, sem nú var nefnt, segir m.a.:

„Með því að ljóst er, að breytingar þær, sem aðrar Norðurlandþjóðir hafa gert á sjómanna- og siglingalögum sínum, horfa yfirleitt til bóta og eru í betra samræmi við siglingastarf-

semi nútíðarinnar en hinar eldri reglur, þá hafa gildandi sjómanna­lög þeirra verið höfð til fyrirmyndar við samningu frumvarps þessa. Það er og mikilsvert að rjúfa ekki samræmi það, sem um langt skeið hefur verið milli siglingalöggjafar Íslendinga og annarra Norðurlandþjóða. Í nokkrum atriðum hefur þó verið vikið frá ákvæðum hinna norrænu sjómanna­laga, þar sem annað þótti betur fara vegna íslenskra atvinnuhátta eða annarra ástæðna.

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

Á 24. gr. l. nr. 67/1963 var gerð nokkur breyting með l. nr. 53/1969, en róttækari (og umdeildari) var hins vegar sú breyting, sem gerð var á 18. gr. laganna með l. nr. 49/1980, þar sem aukin voru réttindi sjómanna til greiðslu launa í veikinda- og slysatilfellum til samræmis við aukin réttindi landverkafólks á þessu sviði.

Aðrar breytingar hafa eigi verið gerðar á lögunum, enda þótt talsverð þróun hafi orðið í kjaramálum sjómanna, sem og annarra launþega, á síðustu tveimur áratugum.

Aðrar Norðurlandþjóðir töldu fulla ástæðu til að endurskoða sjómanna­lög sín frá grunni og var það gert fyrir allnokkrum árum og lögin síðan gefin út að nýju, allmikið breytt bæði um form og efni, sbr. í Danmörku lög frá 1973, í Svíþjóð lög frá 1973 og í Noregi lög frá 1975. Höfðu þjóðir þessar samvinnu sín í millum um endurskoðunina, þótt ekki hafi orðið fullt samræmi milli lagatextanna, enda var ekki að því stefnt. Við samningu þessa frumvarps til nýrra sjómanna­laga hefur m. a. verið höfð talsverð hliðsjón af hinum fyrrnefndu norrænu lögum, einkum hinum dönsku og norsku, enda kynntu nefndarmenn sér þá lagabálka mjög rækilega ásamt greinargerðum, sem fylgdu þeim, svo og ritum sem samin hafa verið til skýringar á þeim, ásamt öðrum gögnum (þ. á m. dómum), sem lögunum tengjast. Að því leyti sem íslensk lagaákvæði á þessu sviði eiga sér samsvörun í sjómanna­lögum annarra Norðurlandþjóða, má oft til skýringar og fyllingar hafa mikið gagn af þeim erlendu heimildum, sem hér voru nefndar. Verður í því sambandi að hafa hugfast, að mjög var vandað til endurskoðunar norrænu sjómanna­laganna, að aðstæður varðandi sjómennsku og siglingar eru um margt líkar héraðs og annars staðar á Norðurlöndum og að norrænar grannþjóðir okkar teljast standa mjög framarlega í félagslegum málefnum. Um margt er þó enn í frumvarpinu byggt á grunni þeirra reglna, sem fram koma í núgildandi sjómanna­lögum okkar, en hvarvetna var þó jafnframt leitast við að aðlaga reglurnar raunhæfum þörfum og aðstæðum íslenskra sjómanna og útvegsmanna, án tillits til beinna fyrirmýnda. Í frumvarpinu er því að finna nokkur ákvæði, sem ekki eiga sér hliðstæðu eða fyrirmynd í gildandi sjómanna­lögum, íslenskum eða erlendum.

Þegar ljóst varð, að í frumvarpi þessu kæmu fram töluverðar breytingar frá því, sem er í gildandi lögum, í samræmi við þá endurskoðun, sem fram hefur farið á norrænum sjómanna­lögum á síðustu áratugum, auk þess sem ástæða var til að gagnrýna efnisskipan l. nr. 67/1963, taldi nefndin réttara að samið yrði frumvarp til nýrra sjómanna­laga heldur en látið yrði nægja að setja saman frumvarp til laga um breyting á l. nr. 67/1963, sem síðan yrðu gefin út á ný með þeim breytingum. Með þessu móti hafði nefndin frjálsari hendur um samningu frumvarpsins en ella hefði verið. Sérstaklega skal bent á, að efnisskipan frumvarpsins er með ýmsum hætti önnur en nú er samkvæmt l. nr. 67/1963, en mikilvægt er, að efni sé vel og skýrlega skipað niður í jafn viðamiklum lagabálki og hér um ræðir.

III.

Frumvarpinu er ætlað að geyma ítarlegar reglur um hin helstu atriði, sem á reynir í samskiptum sjómanna og útgerðarmanna, en mikilvægt er, að réttarstaða manna á þessu sviði sé sem skýrust og er það báðum aðilum í hag. Má segja að breytingar þær, sem frumvarp þetta hefur í för með sér frá því sem er samkvæmt gildandi sjómannaalögum, miði fyrst og fremst í þá átt að gera ýmis mikilvæg atriði ljósari og lögin í heild aðgengilegri til notkunar en nú er, en yfirleitt er þar ekki gert ráð fyrir eiginlegum grundvallarbreytingum, þótt breytingarnar séu í sjálfu sér margar og bæti yfirleitt réttarstöðu eða kjör sjómanna. Á hitt er þó einnig að líta, að enda þótt hér sé um allmikinn lagabálk að ræða, með mörgum og oft ítarlegum ákvæðum, verður aldrei með lögum mælt fyrir um öll þau atriði, sem hugsanlega geta valdið ágreiningi milli sjómanna og útgerðarmanna, og hefur frumvarpið fyrst og fremst að geyma ákvæði um þau atriði eða svið, sem reynslan hefur sýnt, að helst þýðir að lögbinda. Mörg atriði er hins vegar heppilegra að skera úr um í kjarasamningum milli þeirra stétta, sem við sjómennsku, siglingar og sjávarútveg starfa, en vandasamt er, við samningu framvarps til nýrra sjómannaalaga, að finna lausnir í því efni, sem öllum líki. Við gerð frumvarpsins reyndist nokkrum erfiðleikum bundið að semja reglur, sem átt geti við um **alla** sjómenn á íslenskum skipum, en af augljósum ástæðum hlýtur að vera talsverður munur á stöðu og þörfum fiskimanna, annars vegar, og farmanna, hins vegar, og er vandrataður meðalvegurinn í því efni. Má víst fullyrða, að sjómannaalög Íslendinga, sem og annarra þjóða, hafi í verulegum mæli einkennst af ákvæðum, sem fremur lúta að stöðu farmanna en fiskimanna, og má einnig finna þess merki í þessu frumvarpi, enda þótt sjónarmiða fiskimanna og fiskiskipaútgerðarinnar hafi vissulega einnig verið gætt.

IV.

Efni frumvarpsins er skipað með eftirgreindum hætti:

I. KAFLI

Almenn ákvæði (1.—5. gr.).

II. KAFLI

Ráðningarsamningur o. fl. (6.—48. gr.).

1. Um samningsgerðina o. fl. (6.—8. gr.).
2. Um ráðningartímann (9.—15. gr.).
3. Um rétt skipverja til að krefjast lausnar úr skiprúmi (16.—22. gr.).
4. Um rétt skipstjóra til að víkja skipverja úr skiprúmi (23.—26. gr.).
5. Um kaup skipverja (27.—32. gr.).
6. Umönnun og kaup sjúkra skipverja (33.—38. gr.).
7. Andlát skipverja og greftrun (39.—41. gr.).
8. Ráðningarsamningur skipstjóra (42.—48. gr.).

III. KAFLI

Um skipsstörfin (49.—71. gr.).

1. Yfirmenn og stjórnun (49.—56. gr.).
2. Starfstilhögun og varúðarreglur (57. gr.).
3. Almennar starfsskyldur (58. gr.).
4. Um upphaf vistar skipverja og fjarveru hans (59. gr.).
5. Bótaskylda skipverja (60. gr.).

6. Viðurværi skipverja og aðbúð (61.—62. gr.).
7. Haffærisskoðun (63. gr.).
8. Hvíldar- og matartími o. fl. (64.—65. gr.).
9. Landgönguleyfi skipverja (66. gr.).
10. Farangur skipverja og aðrar eigur þeirra (67.—69. gr.).
11. Um agavald skipstjóra (70.—71. gr.).

IV. KAFLI

Ágreiningur út af starfsskyldum eða réttarstöðu sjómanna (72. gr.).

V. KAFLI

Um brot á lögum þessum og um refsingar (73.—88. gr.).

1. Almenn ákvæði (73.—75. gr.).
2. Refsiákvæði (76.—88. gr.).

VI. KAFLI

Gildistaka o. fl. (89. gr.).

V.

Athugasemdir við einstakar greinar frumvarpsins.

Um I. kafla almennt.

Í þessum kafla er safnað nokkrum almennum ákvæðum um gildissvið laganna og um skýringu nokkurra meginhugtaka, sem oft eru notuð í frumvarpinu. Auk þess er þar almennt ákvæði (í 3. gr.) um tilteknar skyldur allra þeirra manna, sem á skipi eru staddir, án tillits til tengsla þeirra við skipið eða útgerð þess.

Af ákvæðum I. kafla leiðir að horfið verður frá þeirri skiptingu gildandi laga, sbr. einkum 71. og 72. gr. þeirra, að þeir, sem á skipi eru, flokkist í 1) venjulega skipverja, 2) aðra skipverja og 3) aðra sem á skipi eru.

Frumvarpið byggir á því, að öll ákvæði þess gildi um sjómenn (skipstjóra og skipverja), sbr. 1. gr., en skv. 5. gr. þess er með skipverja: „... átt við hvern þann sjómann, sem ráðinn er á skip til skipsstarfa“. Þeir sem skv. gildandi lögum teljast til „annarra skipverja“ (t. d. skipslæknir) teljast skv. frumvarpinu til skipverja, og gilda því öll ákvæði þess um þá án fyrirvara, eins og nú er í 71. gr. gildandi laga.

Um aðra sem á skip eru ráðnir, hvort sem þeir eru ráðnir af skipstjóra, útgerðarmanni eða öðrum, gilda þau ákvæði frumvarpsins, sem talin eru upp í 2. gr. þess. Ákvæði 2. gr. frumvarpsins svara að mestu til 72. gr. gildandi laga, en þó er bætt við tilvísun í nokkrar greinar, sem flestar eru nýmæli í frumvarpinu og rétt þykir að taki til þessa fólks.

Þessi breyting felur ekki í sér neinar verulegar efnislegar breytingar, en er gerð til einföldunar, enda verður að telja, að þrískipting gildandi laga hafi ekki sérstaka þýðingu.

Um 1. gr.

1. mgr.

Hér er um að ræða meginákvæði varðandi gildissvið laganna, en hliðstætt ákvæði er ekki í l. 67/1963. Ekki þótti rétt að orða í lögum víðtækari reglu en hér er gert, en ljóst má þó vera, að greinin kann í einstaka tilfellum að verða túlkuð á víðtækari hátt en leiðir af orðalagi hennar, ef reynir á hagsmuni erlendra manna. Meginreglur íslensks „lagaskilaréttar“ gætu t. d. leitt til þess, að lögin í heild sinni, eða tiltekin ákvæði þeirra, yrðu talin ná til sjómanna á erlendum skipum, sem íslenskir útgerðarmenn hafa tekið á leigu og sem sigla

undir erlendum fána. „Íslenskt skip”, í merkingu þessarar greinar, er hvert það skip, sem skráð er eða skráningarskylt á Íslandi, sbr. l. 53/1970, en þó getur það hugtak að sjálfsögðu einnig átt við um skip, sem eigi nær tiltekinni lágmarksstærð samkvæmt þeim lögum og er því eigi skráningarskylt, ef nægar ástæður mæla með því, að það kallist „íslenskt”.

2. mgr.

Með ákvæði þessu er samgönguráðherra veitt heimild til að takmarka gildissvið laganna í nánar afmörkuðum tilvikum, ef sérstakar ástæður mæla með því. Ákvæðum frumvarpsins í heild er að sjálfsögðu fyrst og fremst ætlað að ná til þeirra manna, sem stunda „hefðbundin” sjómannsstörf og getur því verið réttlátt að lögin öll eða a. m. k. tiltekin ákvæði þeirra verði t. d. ekki látin ná til „skipverja“ á hinum allra minnstu skemmtibátum, sem ekki hafa framfæri sitt af sjómennsku, eða til áhafnar á skipum, sem eingöngu sinna staðbundnum verkefnum í nánnum tengslum við land, svo sem t. d. er um sanddæluskip. En meginreglan er, að ákvæði frumvarpsins nái til sjómanna á öllum íslenskum skipum, hverju nafni sem nefnast, og verður væntanlega ekki gerð nein undantekning frá því, nema mjög ríkar ástæður mæli með því.

Um 2. gr.

Grein þessi svarar að mestu til efnis 1. mgr. 72. gr. l. 67/1963, en þó með nokkrum breytingum. Um hugtakið „skipsstörf” í upphafi greinarinnar vísast til athugasemda við 1. mgr. 5. gr. frumvarpsins. Hvað varðar „menn, sem ráðnir hafa verið á skip af öðrum en útgerðarmanni eða skipstjóra“ skal tekið fram, að þar er m. a. átt við þjónustufólk á farþegaskipum, sem ráðið er af bryta og tekur laun sín hjá honum, afgreiðslufólk á ferjum eða farþegaskipum, sem ráðið er og launað af manni, sem „leigt” hefur verslunaraðstöðu um borð og rekur hana fyrir eigin reikning, eftirlitsmann („supercargo”), sem er um borð í skipi sem fulltrúi farmeigenda, og sérfróðan umsjónar- eða trúnaðarmann skipasmíðastöðvar, sem er um borð í nýju skipi á reynsluferðum þess.

Um 3. gr.

Greinin svarar að nokkru til 2. mgr. 72. gr. l. 67/1963, en er þó höfð viðtækari í því augnamíði að tryggja sem best öryggi skips eða manna, sem á því eru.

Um 4. gr.

Frumvarpinu er ætlað að mæla fyrir um tiltekin lágmarksréttindi sjómanna, sem eigi verður vikið frá með samningi á þann veg, að niðurstaðan verði sjómanni óhagstæðari, en að sjálfsögðu er ekkert því til fyrirstöðu, að sjómönnum sé með samningum veittur betri réttur eða betri kjör en frumvarpið gerir ráð fyrir. Fyrri hluti 2. mgr. er nánast samhljóða 1. mgr. 93. gr. l. 67/1963.

Um 5. gr.

1. mgr.

Ákvæði þetta á sér ekki hliðstæðu í l. 67/1963. Hugtakið „skipsstörf”, eins og það er notað í frumvarpinu, gefur tilefni til skýringar. Þar er átt við störf, sem eru nauðsynleg rekstri eða ferðum skipsins og sem unnin eru af starfsmönnum, sem eru um borð í skipinu. Sem dæmi má nefna, að skipslæknir á farþegaskipi vinnur tvímælalaust „skipsstörf”, en fiskifræðingur, sem vinnur að rannsóknarstörfum sínum um borð í togara meðan á veiðiferð stendur, starfar hins vegar ekki að „skipsstörfum” í þessari merkingu. Í þessu sambandi skiptir meginmáli, að viðkomandi manni sé í raun ætlað að vinna „skipsstörf” um borð, og skiptir þá minna máli hvort hann hefur verið lögskráður eða ekki. Lögskráning maka skipverja, sem einungis er til málamynda, þar sem viðkomandi ferðast nánast sem farþegi,

leiðir því ekki til þess, að ákvæði frumvarpsins gildi um hann. Almennt má segja, að frumvarpinu sé ekki ætlað að ná til manna, sem vinna einungis um borð í skipi meðan það liggur í höfn.

2. mgr.

Í fyrri hluta ákvæðisins er talið upp hverjir séu yfirmenn á skipi. Það, að skipstjóri er ekki talinn með, er vegna þeirrar algeru sérstöðu sem skipstjóri hefur á skipi, en um hann eru t. d. sérstök ákvæði í 42.—48. gr. laganna.

Með síðari hluta ákvæðisins er m. a. höfðað til manna, er ekki stunda þau hefðbundnu yfirmannsstörf, sem nú tíðkast, en ætla má, að tækniþróun og framfarir í siglingum eða sjávarútvegi muni skapa störf, — sérfræðistörf eða forystustörf á skipi, — sem sambærileg séu við núverandi yfirmannsstörf. Sjá og 56. gr. frumvarpsins.

Almennt um kafla II—1.

Í kafla þessum gefur að finna nokkrar almennar reglur um gerð skiprúmssamninga við skipverja. Sérstakar reglur um ráðningarsamning við skipstjóra eru á öðrum stað í frumvarpinu. Eiga þessi ákvæði sér að nokkru leyti fyrirmynd í l. 67/1963, en eru um margt fyllri.

Um 6. gr.

1. og 2. mgr.

Ákvæði þessi eru um sumt lík þeim, sem greind eru í 11. gr. l. 67/1963, en eiga þó að henta betur þörfum tímans.

3. og 4. mgr.

Ákvæði svara að mestu til efnis 9. gr. l. 67/1963, en með nokkrum breytingum, sem ekki þarfnast sérstakra skýringa.

5. og 6. mgr.

Um þetta má að sumu leyti vísa til 1. mgr. 11. gr. l. 67/1963. Um gerð sjóferðabóka eru nú nokkur ákvæði í 28. gr. l. 69/1973 um atvinnuréttindi skipstjórnarmanna á íslenskum skipum, en nefnd á vegum samgönguráðuneytisins, sem nýlega hefur lokið endurskoðun þeirra laga, hefur lagt til, að þau ákvæði verði numin brott úr lögum og virðist raunar heppilegra, að um þetta efni gildi stjórnvaldsreglur, eins og hér er gert ráð fyrir (sbr. og 4. mgr. 11. gr. l. 67/1963). Hefur nefnd sú, er samdi þetta frumvarp til sjómannelaga, einnig samið drög að reglum um gerð sjóferðabóka, sem fylgja frumvarpi þessu, og er það að sjálfsögðu gert í trausti þess, að hið fyrrnefnda frumvarp um atvinnuréttindi skipstjórnarmanna verði lagt fyrir Alþingi um svipað leyti og þetta frumvarp til sjómannelaga og að bæði frumvörpin verði að lögum á svipuðum tíma.

Sérstaklega skal tekið fram, að í frumvarpinu er ekki gert ráð fyrir notkun „viðskiptabóka“, sjá hins vegar 3. og 4. mgr. 11. gr. l. 67/1963, en allangt er um liðið síðan hætt var að nota þær.

7. mgr.

Ákvæði þetta er svipaðs efnis og 1. mgr. 28. gr. l. 69/1973.

Um 7. gr.

Ákvæði þetta er að sumu leyti nýmæli, sem miðar að því, að skipverjar geti með auðveldum hætti kynnt sér efni sjómannelaga, þar sem m. a. er kveðið á um tiltekin lágmarksréttindi þeim til handa. Á það skal þó bent, að samkvæmt 4. mgr. 11. gr. l. 67/1963

skyldu í „viðskiptabók”, sem skipverjar fengu í hendur, vera prentuð „ákvæði laga og reglugerða, er mestu varða fyrir sjómannastéttina”, en viðskiptabækur hafa nú eigi verið í notkun um alllangt skeið.

Um 8. gr.

1. mgr.

Ákvæði þetta er nýmæli. Mikilvægt er, að nýliði á skipi fái frá upphafi góðar leiðbeiningar um störf þau, sem honum er ætlað að vinna, og hvernig eigi að framkvæma þau. Er þetta m. a. brýnt, þar sem öll sjómannsstörf hafa í för með sér vissa hættu og sum eru vandasöm. Ákvæði þetta hefur nokkur tengsl við ákvæði 57. gr. frumvarpsins.

2. mgr.

Ákvæði þetta svarar að verulegu leyti til efnis 10. gr. 1. 67/1963, sbr. og 2. mgr. 41. gr. 1. 53/1966 um vernd barna og ungmenna, en lagt er til, að fyrirmælum um lágmarksaldur skipverja verði breytt nokkuð frá því, sem er að gildandi rétti. Þykir hæfilegt að miða þar við 15 ára lágmarksaldur og er ekki ástæða til að gera þar greinarmun á eftir kynjum. Þó er gert ráð fyrir því, að samgönguráðherra geti sett reglur um hærra aldurslágmark við tiltekin störf í skipum, allt fram til átján ára aldurs, t. d. ef störfín eru sérlega erfið, hættuleg eða vandasöm. Í 89. gr. frumvarpsins er lagt til, að fyrrgreint ákvæði í l. 53/1966 leiði ekki til annarrar niðurstöðu varðandi lágmarksaldur skipverja, en hér var lýst.

3. mgr.

Ákvæði þetta (sem þó er að sumu leyti nýmæli), svipar til síðari hluta 2. mgr. 10. gr. 1. 67/1963, en samkvæmt því má enginn hefja starf á skipi nema hann hafi áður gengið undir læknisskoðun. Regla sú, sem lögð er til í 3. mgr. 8. gr. frumvarpsins, er þó ekki eins fortakslaus enda mun áðurnefndri reglu gildandi laga ekki hafa verið sinnt, svo kunnugt sé. Regla frumvarpsins veitir útgerðarmanni heimild til að krefja sjómann um vottorð læknis þess efnis, að hann sé ekki af þeim ástæðum sem um ræðir, óhæfur til að gegna skipsstörfum. Regla frumvarpsins mun sjálfsagt aðeins notuð í undantekningartilvikum, og verður því um óverulega breytingu á gildandi rétti að ræða. Samkvæmt sjómannalögum annarra Norðurlandþjóða er skipverja gert skylt að leggja, við ráðningu, fram vottorð læknis um, að hann sé ekki haldinn einhverjum þeim sjúkdómi eða meiðslum, sem geri hann óhæfan til að gegna skipsstörfum, eða um að hann sé ekki haldinn smiti, sem skapi hættu fyrir aðra skipverja. Í stað þess að mæla fyrir um skyldu til læknisskoðunar er í frumvarpinu einungis miðað við heimild til að krefjast vottorðs.

4. mgr.

Hér er samgönguráðherra gert að setja nánari reglur um læknisskoðun samkvæmt 3. mgr. Þess háttar reglur hafa t. d. verið settar í Danmörku og í Noregi, en í þeim löndum er manni þó skylt að sæta læknisskoðun, áður en hann ræður sig í skiprúm, sbr. það sem fyrr segir.

Almennt um kafla II—2.

Um ráðningartíma skipverja eru nú ákvæði í 12.—17. gr. 1. 67/1963. Er hér um margt byggt á sömu reglum, en ýmsu er þó einnig breytt, þar sem þurfa þótti.

Um 9. gr.

Ákvæði þetta svarar að nokkru til 2. mgr. 13. gr. 1. 67/1963, en er þó ítarlegra. Sérstaklega er tekið fram, að uppsagnarfrestur sé gagnkvæmur.

Í síðari hluta 2. mgr. er mikilvæg breyting frá því, sem er í gildandi lögum. Hafi ekki verið sérstaklega um annað samið, skal sú regla gilda, að sá sem hefur full réttindi til þess að gegna viðkomandi yfirmannsstöðu og starfað hefur í afleysingum sem yfirmaður í níu mánuði samfleytt, öðlast rétt til þriggja mánaða uppsagnarfrests eins og aðrir yfirmenn. Með orðinu „samfleytt“ er ekki einungis átt við algerlega óslitinn starfa sem yfirmaður, heldur einnig greiðsluskyld veikinda- eða slysaförföll á tímabilinu og eðlileg frí, sem skipverjar eiga rétt á. Hins vegar er það skilyrði, til þess að öðlast þennan rétt, að skipverji gegni ekki undirmannsstöðu á skipi á umræddu tímabili. Undanþágumaður getur ekki öðlast þennan rétt, heldur ræðst réttur hans af 1. mgr.

Um 10. gr.

Ákvæði þetta svarar að nokkru til 1. mgr. 13. gr. og 14. gr. l. 67/1963, en er mun ítarlegra og gerir ráð fyrir nokkrum nýmælum.

1. mgr.

Ef ekki er um annað samið getur skipverji, sem er heimilisfastur á Íslandi, aðeins farið úr skiprúmi í íslenskri höfn. Með orðunum „eðlilegur ferðakostnaður“ er átt við fargjald með almennu samgöngutæki og nauðsynlegan dvalarkostnað, ef bíða þarf eftir ferð.

2. mgr.

Skipverji, sem hefur verið ráðinn á skip í erlendri höfn eða er ekki heimilisfastur á Íslandi, getur farið úr skiprúmi í erlendri höfn með þeim takmörkunum, sem getið er í niðurlagi málsgreinarinnar.

3. mgr.

Skipverji getur farið úr skiprúmi í næstu höfn, sem skip kemur til eftir að ráðningarsamningur endar, með þeim takmörkunum, sem leiða af 2. mgr. greinarinnar.

4. mgr.

Haldi skipverji áfram á skipi eftir að ráðningartími er liðinn og ekki er gerður nýr samningur, gilda ákvæði 9. gr. um uppsagnarfrest og 1. og 2. mgr. þessarar greinar um það, hvar skipverji geti farið úr skiprúmi.

Um 11. gr.

Ákvæði þetta svarar að nokkru til 15. gr. l. 67/1963, en gert er ráð fyrir að skipverji þurfi nú að hafa verið í 9 mánuði í sama skiprúmi eða hjá sama útgerðarmanni, í stað 1 1/2 árs skv. l. 67/1963, til að njóta þess réttar, sem greinin veitir. Ákvæðið mælir aðeins fyrir um rétt skipverja, en veitir útgerðarmönnum ekki gagnkvæman rétt.

Um 12. gr.

Samhljóða 2. mgr. 16. gr. l. 67/1963.

Um 13. gr.

Að mestu sama efnis og 1. mgr. 16. gr. l. 67/1963.

Um 14. gr.

Ákvæði þetta svarar að nokkru til 17. gr. l. 67/1963, en þó með nokkurri breytingu. Skipstjóri hefur ákvörðunarvald um það, hvort skipverji gegnir áfram stöðu sinni eða hvort hann lætur af störfum, þó hann verði áfram á skipinu, t. d. ef annar skipverji kemur um borð til þess að taka við af þeim, sem neitað var um landvistarleyfi.

Um 15. gr.

Ákvæði þetta er nýmæli, en hliðstæð ákvæði eru í norsku og dönsku sjómannaögunum. Réttur til ókeypis heimferðar skapast þegar skip hefur ekki komið í íslenska höfn í fjóra mánuði frá því skipverji kom um borð. Í norsku og dönsku lögunum eru ákvæði um helmingaskipti ríkissjóðs og útgerðar á ferðakostnaði skipverja. Hliðstæð sjónarmið eiga við hér og þar. Sjómenn njóta minni opinberrar þjónustu en aðrir skattborgarar, þar sem þeir eru langdvölum að heiman vegna starfs síns. Það er þeim mikilvægt að fá tækifæri til þess að koma heim til fjölskyldu sinnar úr hinni einangruðu tilveru um borð, þó ekki sé þéttar en hér er lagt til. Það eru sameiginlegir hagsmunir hins opinbera og útgerðarinnar, að það séu vel menntaðir og góðir sjómenn um borð í íslenskum skipum, sem sigla erlendis, í stað útlendinga. Er þetta þáttur í því, að svo megi verða.

Almennt um kafla II—3.

Um þetta efni eru nú ákvæði í 35.—40. gr. l. 67/1963, og er hér byggt á sömu grundvallarreglum, þótt gert sé ráð fyrir nokkrum breytingum og nýmælum, sem fela í sér kjarabætur handa sjómönnum.

Um 16. gr.

Ákvæði þetta svarar að mestu leyti til 35. gr. l. 67/1963.

Um 17. gr.

Hér er um nýmæli að ræða, sem byggist á sanngirnisástæðum varðandi velferð konunnar og/eða barns þess, er hún gengur með.

Um 18. gr.

Ákvæði þetta er nýmæli. Réttur til þess að krefjast lausnar er takmarkaður við það, að einhver af sjómansins nánustu hafi látist eða líf hans sé talið í hættu.

Um 19. gr.

Rétt þykir að taka fram hér, að með orðinu „bótum“ í 2. mgr. er átt við kaup, þannig að hér er ekki um efnislega breytingu að ræða, enda er talað um kaup í 25. gr. frumvarpsins, sem vísað er til í 2. mgr.

Um 20. gr.

Ákvæði þetta er svipaðs efnis og 36. gr. l. 67/1963, nema hvað 3. og 4. mgr. bera með sér nýmæli, sem eru til hagsbóta fyrir skipverja. Fyrri hluti 3. mgr. á sér hliðstæðu í dönskum rétti. Í síðari hluta 3. mgr. er gert ráð fyrir, að útgerðarmanni sé skylt að greiða allan ferðakostnað skipverja er hann eða skipstjóri vissi eða mátti vita um ástand það, sem í 1. mgr. greinir, enda eiga þá ekki við þau sjónarmið, sem skipting ferðakostnaðar byggist á. Regla 4. mgr. þarfnast ekki skýringa, en reglan á sér hliðstæðu í dönskum og norsku sjómannaögunum.

Um 21. gr.

Ákvæðið svarar að nokkru leyti til 37. gr. l. 67/1963 og þarfnast ekki skýringar.

Um 22. gr.

1. mgr.

Samhljóða 1. mgr. 40. gr. l. 67/1963.

2. mgr.

Hér er um nýmæli að ræða, sem ekki þarfnast skýringar.

3. mgr.

Ákvæði þetta er nýmæli, sem felur í sér sérstaka reglu um greiðslu launa á uppsagnartíma, þó ekki lengur en í 6 vikur. Reglan byggir á gagnkvæmum sanngirmissjónarmiðum.

4. mgr.

Samhljóða 2. mgr. 40. gr. l. 67/1963.

Almennt um kafla II—4.

Um þetta efni eru nú ákvæði í 32. — 34. gr., sbr. og 41. gr. l. 67/1963, en hér er þó gert ráð fyrir nokkrum breytingum og nýmælum.

Um 23. gr.

1. mgr.

Ákvæðin í 1.—2. lið svara til 32. gr. l. 67/1963. Ákvæðið í 3. lið á sér nokkra hliðstæðu í 17. gr. frumvarpsins og er edlilegt, að jafnræði sé á þessu sviði.

Í 4. lið er einkum átt við það, að skipverji sé haldinn smitandi berklaveiki, sem öðrum skipverjum kann að stafa hættu af.

2. mgr.

Þarfnast ekki skýringar.

Um 24. gr.

1. mgr.

Er að mestu sama efnis og 1. mgr. 33. gr. l. 67/1963. Þó eru gerðar nokkrar breytingar, og er þar helst til nýmæla, að það er gert að skilyrðislausri frávikingarástæðu, að skipverji er undir áhrifum fíkniefna um borð, enda er neysla fíkniefna refsiverð. Samkvæmt 4. lið er skipstjóra heimilt að víkja skipverja úr starfi, sé hann ítrekað ölvaður í starfi, nema brot sé því alvarlegra, en þá nægir eitt brot. Ákvæði þetta miðast fyrst og fremst við það, að áfengisneysla hamli ekki störfum skipverja.

2. mgr.

Þetta er nýmæli, sem byggist á því, að mikilvægt er fyrir viðkomandi skipverja að fá að vita það sem fyrst, hvort hann fær að halda skiprómi eða ekki, ef einhver þau tilvik hefur að höndum borið, sem ákvæði 3.—7. tl. 1. mgr. eiga við um.

3. mgr.

Samhljóða 3. mgr. 33. gr. l. 67/1963.

Um 25. gr.

1. mgr.

Ákvæði fyrri hluta 1. mgr. á sér efnislega hliðstæðu í 34. gr. l. 67/1963. Síðari hluti 1. mgr. er hins vegar nýmæli, sem veitir þeim sjómanni, sem starfað hefur í 15 ár eða lengur í þjónustu sama útgerðarmanns, rétt til sérstakrar uppbótar, sem nemi eins mánaðar launum, sé um yfirmann að ræða, en 15 daga launum, sé um undirmann að ræða. Er hér um að ræða uppbót sem viðurkenningu fyrir langan samfelldan starfstíma. Orðið „samfellt“ ber að skilja á sama hátt og sama orð í 3. mgr. 9. gr. frumvarpsins, sbr. athugasemdir við þá grein.

2. mgr.

Ákvæðið á sér efnislega hliðstæðu í 34. gr. 1. 67/1963.

3. mgr.

Parfnast ekki skýringar.

Um 26. gr.

1. mgr.

Ákvæði þetta svarar til 1. mgr. 41. gr. 1. 67/1963, að því undanskildu, að lagt er til, að skip þurfi að vera tekið úr þjónustu útgerðarmanns í a. m. k. 3 mánuði til þess að skiprúmssamningi sé sjálfkrafa slitið. Af þessu leiðir, að það verður að vera ljóst í upphafi, að skipið verður tekið úr þjónustu útgerðarmanns í a. m. k. þennan tíma til þess að ákvæðið eigi við.

2. mgr.

Í ákvæðinu felst nýmæli, sem kveður svo á, að verði skiprúmssamningi slitið af þeim ástæðum, sem í 1. mgr. greinir, skuli skipverji eiga rétt til ferðakostnaðar, nauðsynlegs klæðnaðar og fæðispeninga til heimilis síns, og skal ríkissjóður greiða þennan kostnað. Skv. 41. gr. 1. 67/1963 gildir regla þessi aðeins, ef skiprúmssamningi er slitið erlendis af ástæðum, sem 1. mgr. fjallar um.

3. mgr.

Ákvæði þetta á sér hliðstæðu í 2. mgr. 41. gr. 1. 67/1963. Lagt er til, að tekið verði fram í 3. mgr., að skipverji eigi aðeins rétt til launa meðan hann er atvinnulaus ef skiprúmssamningi er slitið erlendis skv. 1. mgr., en skv. 2. mgr. 41. gr. 1. 67/1963 er skipverja nú skylt að ganga í skiprúm á öðru skipi. Þeirri reglu, sem lögð er til í 3. mgr., svipar til þess sem gildir að dönskum rétti. Skýra verður orðið „atvinnulaus“ þannig, að skipverji megi, þó næga atvinnu sé að fá, taka sér eðlilegan tíma til að jafna sig eftir áföll, sem hann hefur orðið fyrir, t. d. ef skip hefur farist.

Almennt um kafla II—5.

Um þetta efni eru nú að nokkru leyti ákvæði í 18. — 25. gr. 1. 67/1963. Sá kafli fjallar þó bæði um ýmis almenn atriði varðandi launagreiðslur og um kaup til sjúkra eða slasaðra skipverja. Hér þykir fara betur á því að halda þessum tveimur þáttum aðskildum og er fjallað um umönnun og kaup sjúkra skipverja í kafla II — 6. Þar að auki koma hér fram nokkrar breytingar frá gildandi ákvæðum.

Um 27. gr.

1. og 2. mgr.

Ákvæðin eru samhljóða 1. og 2. mgr. 18. gr. 1. 67/1963, sbr. 1. og 2. mgr. 1. nr. 49/1980, að öðru leyti en því, að í 2. málslið 2. mgr. er áréttuð sú grundvallarregla vinnuréttar, að til þess að eiga rétt til launa verði launþegi að inna vinnu af hendi eða vera reiðubúinn til þess, nema lögmæt forföll hamli, sbr. 36. gr. Útgerðarmaður eða skipstjóri skal boða skipverja til vinnu. Um vinnu og vinnulaun vísast til ákvæða í viðkomandi kjarasamningum og til laga þessara.

3. mgr.

Fyrri hluti ákvæðisins svarar efnislega til upphafs 6. mgr. 18. gr. 1. 67/1963, sbr. 6. mgr. 1. gr. 1. 49/1980.

Um 28. gr.

1. mgr.

Ákvæðið hefur að geyma nýmæli, sem ætlað er að taka af vafa um atriði, er ella kynnu að valda ágreiningi.

2. mgr.

Sama efnis og fyrri málsliður 2. mgr. 22. gr. 1. 67/1963. Ljóst er, að hafi verið samið um ákveðna upphæð kaups fyrir tiltekna ferð, skal miðað við hina umsömdu áætlun eða upplýsingar um lengd ferðar, þegar kaup er reiknað út miðað við tímalengd.

Um 29. gr.

Svarar til 1. og 2. mgr. 1. 67/1963.

Um 30. gr.

1. mgr.

Sama efnis og síðari málsliður 2. mgr. 19. gr. 1. 67/1963.

2. og 3. mgr.

Svara að nokkru til 19. gr. 1. 67/1963, en með breytingum, sem leiða af nútíma viðskiptaháttum. Auk þess er lagt til, að tekið sé fram í þessari grein, að skipverji geti lagt fyrir útgerðarmann að greiða öðrum nafngreindum manni, sbr. 1. mgr. 20. gr. 1. 67/1963.

Um 31. gr.

1. mgr.

Svarar efnislega til 1. mgr. 20. gr. 1. 67/1963.

2. mgr.

Ákvæði þetta svarar að mestu til 2. mgr. 20. gr. 1. 67/1963, en bætt er við reglu um, að útgerðarmanni sé heimilt að halda eftir af launum skipverja fé til að greiða tjón, sem leiðir beint af tollalagabroti skipverja. Þess háttar ákvæði er ekki í gildandi sjómannaáögum, en dómstólar hafa þó byggt dómsniðurstöður á því, að slík regla væri í gildi. Í 2. mgr. er lagt til að felld verði niður heimild útgerðarmanns í gildandi lögum til að halda eftir fé af kaupum skipverja til greiðslu á sektum, sem skipstjóri hefur lagt á skipverja, og leiðir það af því, að kaflinn um refsivald skipstjóra er ekki tekinn inn í þetta frumvarp.

3. mgr.

Svarar til 21. gr. 1. 67/1963.

Um 32. gr.

1. mgr.

Ákvæðið er nýmæli, sem ætlað er sjómönnum til hagræðis.

2. mgr.

Ákvæðið svarar til 25. gr. 1. 67/1963.

Almennt um kafla II—6.

Um kaup til sjúkra eða slasðra skipverja eru nú ákvæði í 18. gr. 1. 67/1963, ásamt ákvæðum, sem eru annars eðlis, en eins og fyrr var greint þykir réttara að láta þess háttar ákvæði standa í sérstökum kafla ásamt með fyrirmælum um umönnun sjúkra skipverja, sem

nú er kveðið á um í 26. — 28. gr. l. 67/1963, en þar standa þau ákvæði í kafla ásamt með reglum, er varða andlát og greftrun skipverja, sem hins vegar eru hafðar í sérstökum kafla í þessu frumvarpi.

1. mgr.

Efnislega samhljóða 1. mgr. l. 67/1963.

Um 33. gr.

2. mgr.

Grein þessi er nýmæli. Nauðsyn getur borið til þess, að skipverja sé gert skylt að láta rannsaka heilsufar sitt, t. d. ef ástæða er til að ætla, að hann sé haldinn smitnæmun sjúkdómi, sem hættu getur stafað af fyrir aðra skipverja eða ef áhöld eru um, hvort hann geti gegnt starfi sínu af heilbrigðisástæðum.

3. mgr.

Þarfnast ekki skýringa.

Um 34. gr.

1. mgr.

Ákvæði svarar að mestu til 1. mgr. 27. gr. l. 67/1963. Orðið „framfæri“ tekur til sjúkrahúsdvalar, ef því er að skipta, húsnæðis, fæðis og hjúkrunar þann tíma, sem skipverji er óvinnufær vegna sjúkdóms eða slyss. Síðari hluti 1. mgr. er nýmæli, en þar er lögð til sú regla, að skipstjóri geti skyldað skipverja til að dvelja á útgerðarstað skips, ef um skammtímaforföll er að ræða. Útgerðarmaður eða skipstjóri verður þá að bjóða fram húsnæði og fæði (framfæri), ef skipverji á heimili utan útgerðarstaðar skips. Orðið „skammtímaforföll“ verður að skilja svo, að átt sé við forföll, sem aðeins munu vara t. d. í viku til tíu daga.

2. mgr.

Ákvæði þetta svarar að nokkru til 2. mgr. 27. gr. l. 67/1963.

3. mgr.

Samhljóða 3. mgr. 27. gr. l. 67/1963.

4. mgr.

Að mestu leyti samhljóða 4. mgr. 27. gr. l. 67/1963, nema hvað tekið er fram, að nánustu aðstandendum skipverja skuli, ef hann óskar þess, tilkynnt um það tilvik, sem ákvæðið tekur til.

Um 35. gr.

Greinin svarar að nokkru til 1. og 2. mgr. 31. gr. l. 67/1963, en þarfnast að öðru leyti ekki skýringar.

Um 36. gr.

Ákvæði greinar þessarar fjalla um réttindi og skyldur í slysa- og veikindatilfellum sjómanna. Telja flestir þeir, sem fjalla um sjómannaalögin, að ákvæði þessarar greinar um slys og veikindi séu langþýðingarmestu ákvæði sjómannaalaganna. Um það vitni hin fjölmörgu dómsmál, sem í gangi eru eða dómur, sem gengið hafa um þessi mál, sem jafnframt gefi glögga vísbendingu um það, að víða sé pottur brotinn í þessum efnun.

Á síðustu árum hafa dómsmálin skipt tugum, sem ekki er þó nema brot af þeim ágreiningsmálum, sem upp koma varðandi slys og veikindi. Hefur risið ágreiningur um nánast allt, sem verða má í þessum efnun, enda um viðkvæm og vandmeðfarin efni að ræða.

Af hálfu útgerðarmanna hafa verið færð fram rök fyrir því, að aukinnar tilhneigingar gæti til misnotkunar hjá einstaka mönnum varðandi kröfur um forfallakaup. Af öllu er þó ljóst, að kröfur um forfallakaup hafa vaxið mjög verulega undanfarið og kröfur gerðar nánast um allt, sem hugsanlega getur fallið undir þennan málaflokk.

Ástæður þessa telja margir að rekja megi fyrst og fremst til staðgengilsreglunnar, að menn fái fullt kaup og sama kaup, hvort heldur þeir vinna eða ekki. Þá megi einnig finna að því, hve læknar sýni margir hverjir lítið aðhald varðandi útgáfu læknisvottorða um óvinnufærni.

Ljóst er þó, að knýjandi nauðsyn er, að ákvæðin um slys og veikindi verði sem ítarlegast úr garði gerð og sem skýrust, þannig að ágreiningsmálum fækki verulega og dragi úr þeirri stífni og tortryggni, sem verið hefur og oft hefur torveldað eðlileg samskipti sjómanna og útgerðarmanna. Öll viðleitni í þá átt hlýtur að þjóna hagsmunum beggja aðila.

Fyrstu íslensku sjómannalögin voru sett árið 1930. Voru þau sniðin eftir norrænum fyrirmyndum og í raun nánast þýðing á dönsku sjómannalögunum. Samkvæmt 32. gr. laganna áttu skipverjar, sem slösuðust eða veiktust, rétt á forfallakaupi í 7 daga.

Árið 1963 voru gefin út ný sjómannalög. Samkvæmt 18. gr. þeirra var réttur til forfallakaups lengdur í einn mánuð hjá undirmönnum en í tvo mánuði hjá yfirmönnum. Var hér enn stuðst við ákvæði norrænu sjómannalaganna.

Með lögum nr. 49/1980 var gerð breyting á 18. gr. sjómannalaganna, sem ekki átti sér norræna fyrirmynd. Var m. a. forfallakaupstíminn lengdur verulega og getur lengstur orðið 7 mánuðir. Hefur þessi tími þannig lengst úr 7 dögum í 7 mánuði eða 210 daga á síðustu 20 árum eða þrjátíufaldast á þessum tíma.

Samkvæmt frumvarpi þessu er gert ráð fyrir því, að þessi tími lengist enn verulega og getur lengstur orðið 12 mánuðir vegna vinnuslysa en 10 mánuðir vegna annarra forfalla.

Eins og áður gat um, voru ákvæði íslensku sjómannalaganna varðandi slys og veikindi lengst af í samræmi við hliðstæð ákvæði norrænu sjómannalaganna, eða til ársins 1980. Samkvæmt núgildandi ákvæðum danskra og norskra sjómannalaga eiga sjómenn rétt á forfallakaupi í tvo mánuði, en einn mánuð að auki hjá Norðmönnum, hafi skipverji starfað 36 mánuði hjá útgerðarmanni síðustu 10 árin. Samkvæmt því getur forfallakaupstíminn orðið lengstur 90 dagar á hinum Norðurlöndunum á móti 360 dögum hér skv. frumvarpinu.

Til frekari samanburðar við norrænu reglurnar á þessu sviði, má einnig nefna hér sem dæmi, hvað sjómenn á fiskiskipum snertir, að almenna tryggingasjóðskerfið í Noregi greiðir sjómönnum forfallakaup, en fé til þess er fengið með framleiðslugjaldi, sem lagt er á fisk og fiskafurðir. Eru kaupgreiðslur vegna forfalla miðaðar við meðaltekjur pr. dag í viðkomandi grein síðustu árin. Nægi þessar greiðslur ekki til þess að bæta viðkomandi sjómanni að fullu missi hlutar, þ. e. staðgengilslaun, skal útgerðarmaður greiða það, sem upp á vantar, þó ekki hærri greiðslu en sem nemur fastákveðinni fjárhæð, sem er lægri upphæð, en kauptrygging á fiskiskipum er héraðslendis. Þýðir þetta í raun, að útgerðarmaður í Noregi greiðir ekki staðgengilslaun í slysa- og veikindatilkvikum, heldur fastákveðna fjárhæð.

Að endingu skal lögð áhersla á það, að meginmarkmið þessara þýðingarmiklu ákvæða varðandi slys og veikindi hlýtur að vera að efla og standa vörð um forfallakaupsrétt þeirra, sem með réttu eiga tilkall til hans, jafnframt því að aðhald verði aukið í þessum málum, þannig að þessi réttur sé ekki misnotaður fáum til hagsbóta en flestum til skaða.

Þá skal það einnig áréttað, að þær lögskýringar, sem fram koma hér á eftir á nokkrum hugtökum, eru í samræmi við þær lögskýringar, sem gilt hafa hér og annars staðar á Norðurlöndum og teknar eru upp til frekari skýringa og áréttinga.

1. mgr.

1. mgr. fjallar um greiðslu forfallakaups vegna óvinnufærni, sem stafar af vinnuslysum, en gerður er hér greinarmunur á vinnuslysum og forföllum, sem stafa af öðrum ástæðum, hvað tímalengd og upphæð forfallakaups snertir.

Skipverji, sem verður óvinnufær vegna vinnuslyss, skal eigi missa neins í af launum sínum fyrstu tvo mánuði forfallatímans. Ákvæði þetta felur það í sér, að skipverji á fiskiskipi fær greiddan hlut ef fyrir er að skipta, annars kauptryggingu, en skipverji á farskipi fær, auk grunnkaups og fastra álagi á það, greidda tilfallandi yfirvinnu. Þetta þýðir með öðrum orðum, að skipverji, sem verður óvinnufær af völdum vinnuslyss, fær greitt kaup þennan tíma eins og verið hefði, ef hann hefði ekki forfallast.

Sé ekki um vinnutekjur að ræða, t. d. þegar ráðningartíma skipverja lýkur á forfallatím-anum, skipinu er lagt o. s. frv., skal greiða sem meðalbætur fast kaup, kauptryggingu eða sérlega umsamið forfallakaup.

2. mgr.

Samkvæmt 2. mgr. skal greiða skipverja, sem verður óvinnufær af öðrum ástæðum en vegna vinnuslysa, fast kaup, kauptryggingu eða sérlega umsamið forfallakaup í allt að sex mánuði. Er greiðslutíminn nú lengdur úr tveimur mánuðum í sex mánuði.

3. mgr.

Ákvæði þetta er samhljóða 4. mgr. 18. gr. laga nr. 67/1963, sbr. lög nr. 49/1980, að öðru leyti en því, að lengdur er sá tími, sem útgerðarmanni ber að greiða vegna samfellds ráðningartíma skipverja. Hafi skipverji starfað samfellt hjá útgerðarmanni í sex ár, á hann rétt á föstu kaupi, kauptryggingu eða sérlega umsömdu forfallakaupi í þrjú mánuði, en fjóra mánuði, hafi hann verið átta ár samfellt í þjónustu útgerðarmanns.

4. mgr.

Samhljóða 5. mgr. 18. gr. gildandi laga, sbr. lög nr. 49/1980, að öðru leyti en því, að stafi óvinnufærni af völdum vinnuslyss eða atvinnusjúkdóms, er forfallakaupstíminn lengdur um þrjú mánuði og verður nú sex mánuðir í stað þriggja áður. Sama gildir verði slys, þegar skipverjinn er á eðlilegri leið til eða frá heimili sínu til vinnustaðar og frá vinnustað til heimilis.

5. mgr.

Ákvæðið svarar til 2. tl. 3. mgr. 18. gr. gildandi laga, sbr. lög nr. 49/1980, að öðru leyti en því, að verði skipverji óvinnufær af völdum meiðsla vegna slyss, sem ekki telst vinnuslys, ber skipverjanum ekki réttur til kaups í fleiri daga en hann hefur verið í þjónustu útgerðarmannsins, eins og gildir varðandi veikindi. Forföll vegna vinnuslysa greiðast án tillits til starfstíma hjá útgerðarmanni, eins og verið hefur. Þykir rétt, að gera hér einnig greinarmun á því, hvort forföllin stafa af völdum vinnuslyss eða þau megi rekja til annarra atvika.

6. mgr.

Í fyrri hluta málgreinarinnar er mælt svo fyrir um, að verði skipverji óvinnufær vegna sjúkdóms eða meiðsla, sem hann hefur leynt við ráðningu sína, fellur niður réttur hans til forfallakaups.

Orðin að „leyna við ráðningu“ sína ber að skilja svo, að skipverji hafi við ráðningu sína í skiprúm annaðhvort gefið rangar upplýsingar eða látið hjá líða við ráðninguna að skýra frá heilsufari sínu, enda þótt hann vissi eða mætti vita, að þær upplýsingar gætu skipt máli

varðandi ráðninguna vegna líkinda á frekari forföllum af völdum þess sama sjúkdóms eða meiðsla.

Í síðari hluta málgreinarinnar er tekið fram, að eigi skipverji sjálfur sök á sjúkdómi sínum eða meiðslum, þá falli réttur til forfallakaups niður, nema um sé að ræða vinnuslys.

Orðin „að eiga sjálfur sök á óvinnufærni sinni“, ber að skilgreina þannig, að skipverjinn hafi vitað eða mátt vita, að athafnir hans eða athafnaleysi leiddu til meiðsla eða sjúkdómsforfalla. Má í því sambandi nefna sem dæmi forföll, sem stafa af áfengisneyslu, tannskemmdum eða tannviðgerðum.

7. mgr.

Í 7. mgr. felst aðhaldsregla fyrir skipverja, er mælir fyrir um skyldu þeirra til að tilkynna um óvinnufærni sína án tafar. Er það einkum brýnt, þegar skipverji fer úr skiprúmi vegna leyfis eða vegna þess, að hann er hættur störfum. Vanræksla á þessari tilkynningarskyldu getur valdið því, að réttur til forfallakaups glatast.

8. mgr.

Í 8. mgr. er mælt fyrir um skyldu þess skipverja, sem gerir kröfu um forfallakaup, að hann staðreyni óvinnufærni sína með læknisvottorði. Læknisvottorð þess efnis, að skipverji sé veikur að eigin sögn, telst ekki fullnægjandi sönnun þess, að viðkomandi sé óvinnufær. Ekki heldur ef læknisvottorð er gefið út eftir á, eftir að óvinnufærninni á að vera lokið og læknir hefur ekki staðreynt forföllin meðan á þeim stóð, sbr. hæstaréttardóm frá 21. desember 1982.

Í greininni er mælt fyrir um, að lækni sé skylt að tilgreina í læknisvottorði, hver sé ástæða óvinnufærninnar, hvert sé nafn sjúkdómsins eða hver meiðslin séu. Veigamiklar ástæður verða að liggja fyrir til þess að það verði ekki gert.

Á það skal lögð áhersla, að læknisvottorð er í raun óútfyllt ávísun á greiðslur, er þriðji maður á að inna af hendi, þ. e. útgerðarmaður í þessu tilvik. Verður það að teljast bæði sanngjörn og edlileg regla, að sá, sem greiða á forfallakaup, fái að vita á hvaða forsendum hann eigi að greiða slíkt kaup. Þess háttar regla gæti komið í veg fyrir tortryggni, sem oft hefur komið upp, þegar ekkert hefur komið fram um ástæður óvinnufærninnar í læknisvottorði.

Hvað síðasta málslið í þessari málgrein snertir, þá þarfnast hann ekki skýringa, en geta má þess, að ákvæði þessa efnis hafa verið í nær öllum kjarasamningum í lengri tíma.

9. mgr.

Í 9. mgr. felst mikilsvert nýmæli, sem á sér fyrirmynd í norrænum lögum. Fjallar greinin um þau tilvik, þegar fyrir liggur, að sá sem vill ráða sig á skip, er haldinn einhverjum þeim meiðslum eða sjúkdómi, að miklar líkur eru á því að til forfalla komi af völdum þess sama sjúkdóms eða meiðsla. Gerir ákvæðið ráð fyrir því, að í slíkum tilvikum geti sjómaður og útgerðarmaður gert með sér sérstakt samkomulag, að fengnu samþykki stéttarfélags sjómannsins, þess efnis að verði sjómaðurinn óvinnufær af þessum ástæðum, þá sé útgerðarmaðurinn undanþeginn greiðsluskyldu forfallakaups. Sé um óvinnufærni að ræða af völdum nýs sjúkdóms eða meiðsla gilda hin almennu ákvæði þessarar lagagreinar.

Undir ákvæði þessarar málgreinar falla einnig þau tilvik, að skipverjinn bíður eftir sjúkrahúsvist, meðferð eða læknisrannsókn, þegar hann ræður sig á skip, enda ber honum að skýra frá því við ráðningu sína, sbr. 6. mgr.

Það er algengara en margir gera sér almennt grein fyrir, að sjómenn, sem reyndar ýmsir aðrir launamenn, séu haldnir ýmsum meiðslum og þó einkum sjúkdómum svo sem magasári og brjóslosi, svo eitthvað sé nefnt, sem gert hefur það að verkum, að útgerðarmenn hafa

verið mjög tregir að ráða þá í þjónustu sína vegna mikilla líkinda á forföllum vegna þessara sjúkdóma eða meiðsla. Þá hefur tilvist slíkra meiðsla eða sjúkdóma freistað einstakra manna til að leyna þessu við ráðningu, svo eigi skapist hætta á, að úr ráðningu verði ekki af þeim ástæðum.

Dæmi eru þess, að þegar svona stendur á, hafi verið um að ræða þegjandi samkomulag um það, að ekki skuli gerð krafa um greiðslu forfallakaups, — stundum gert með vitund viðkomandi stéttarfélags, sem greitt hefur til viðkomandi úr styrktar- og sjúkrasjóði sínum, hafi komið til forfalla af þessu tilefni.

Leggja ber áherslu á það, að þeim mönnum, er hér um ræðir, sem í flestum tilvikum eru góðir starfsmenn að öðru leyti, er það mikil raun að vera ýtt til hliðar af vinnumarkaðnum af þessum sökum, þótt þeim sé ekkert að vanbúnaði að öðru leyti.

Ákvæði, sem þessi málsgrein felur í sér, er báðum aðilum til hagsbóta og fyllsta ástæða að horfast í augu við þetta vandamál og lögfesta reglur þar að lútandi.

10. mgr.

Í 10. mgr. felst nýmæli, að norskri fyrirmynd, sem skýrir sig að mestu sjálft. Gerir ákvæðið ráð fyrir því, að samtök sjómanna og útvegsmanna geti, með samkomulagi sín í milli, samið um aðra skipan þessara mála en í greininni segir, sem sé um fjárhæð og tímalengd forfallakaups, enda séu þess háttar ákvæði, þegar á heildina er litið, sjómönnum ekki óhagstæðara, en ákvæði greinar þessarar.

Um 37. gr.

1. mgr.

Ákvæðið svarar að mestu til 1. mgr. 28. gr. l. 67/1963. Bætt er við, að aðeins sé skylt að greiða eðlilegan kostnað af umönnun sjúkra skipverja. Rétt þótti að taka orðalag þetta, þ.e. „eðlilegan kostnað“, en það á þó ekki að hafa í för með sér breytingu. Orðið „umönnun“ nær yfir framfæri (sbr. skýringu við 1. mgr. 34. gr.), læknishjálp og lækningaefni. „Læknishjálp“ nær yfir læknisrannsókn með tilheyrandi meðhöndlun, þar með talið eftirlit læknis, uppskurðir og röntgenmyndatökur og þess háttar. Enn fremur er átt við greiðslu til lækni vegna útgáfu nauðsynlegra vottorða og tilvísana og flutning til og frá lækni, sjúkrahúsi eða annarri meðferðarstofnun erlendis. „Lækningaefni“ nær yfir lyf, sáraumbúðir, orkulækningameðferð (endurhæfingarmedferð), ef meðferðin fer fram í tengslum við lækni- eða sjúkrahúsmeðferð, en hins vegar nær þetta ekki til gleraugna, kviðslitsbanda, hækja, gervilima eða þess háttar.

2. mgr.

Ákvæðið er samhljóða 2. mgr. 28. gr. l. 67/1963.

3. mgr.

Ákvæði þetta er nýtt og á við, þegar skipverji fer úr skiprúmi vegna veikinda eða meiðsla. Skipverji myndi almennt teljast „óvinnufær“ í slíkum tilvikum, en í undantekningar-tilvikum gæti ákvæðið átt við, jafnvel þótt hann sé ekki óvinnufær af þessum sökum, svo sem þegar um smitnæman sjúkdóm er að ræða. Er lagt til í þessari málsgrein, að útgerðarmanni sé þá skylt að greiða ferðakostnað og fæðiskostnað til útgerðarstaðar skips fyrir skipverja eða til heimilis skipverja, hafi það eigi í för með sér aukinn kostnað. Að öðru leyti þarfnast greinin ekki skýringa.

4. mgr.

Ákvæði þetta er samhljóða 3. mgr. 28. gr. l. 67/1963.

5. mgr.

Ákvæði 5. mgr. svarar að mestu til 4. og 5. mgr. 28. gr. l. 67/1963.

6. mgr.

Ákvæði þetta er nýmæli, en eðlilegt þykir, að skipverji hagnist ekki með því að fá, auk þess sem greitt kann að vera í ferða- og fæðiskostnað af útgerðarmanni eða ríkissjóði skv. 2. og 3. mgr., greiðslur frá almannatryggingum eða slysatryggingum. Er þetta í samræmi við almenn sjónarmið í bótarétti. Hins vegar skal tekið fram, að hafi skipverji keypt sér sjálfur tryggingar aukalega, þá dragast greiðslur vegna þeirra trygginga ekki frá ofangreindum fjárhæðum.

Um 38. gr.

Ákvæði svarar að nokkru til 3. mgr. 31. gr. l. 67/1963. Sanngjarnt þykir, að ríkissjóður beri þann kostnað sem greinin fjallar um, en eigi útgerðarmaður.

Almennt um kafla II — 7.

Um þetta efni eru nú ákvæði í 29.—30. gr. l. 67/1963, en ákvæði frumvarpsins eru hins vegar nokkuð ítarlegri.

Um 39. gr.

1. mgr.

Ákvæðið svarar að mestu til 1. og 3. mgr. 29. gr. l. 67/1963.

2. mgr.

Svarar að miklu leyti til 2. mgr. 39. gr. l. 67/1963. Meginreglan er sú, að sé miklu óhagræði bundið að geyma muni hins látna um borð eftir andlát hans, skuli þeir afhentir hinum næsta íslenska ræðismanni, en ef veruleg vandkvæði reynast á því, myndi skipstjóri vafalaust geta selt þá fyrir reikning dánarbús hins látna, samkvæmt þeirri reglu, sem fram kemur í 2. mgr. 68. gr. l. 67/1963.

Um 40. gr.

1. mgr.

Samhljóða 1. mgr. 24. gr. l. 67/1963.

2. mgr.

Þetta er nýmæli. Nauðsynlegt er að lögbinda ákveðna viðmiðunarreglu, þegar svo stendur á sem hér greinir.

3. mgr.

Fyrri hluti ákvæðisins svarar að mestu til 2. mgr. 24. gr. l. 67/1963. Síðari hlutinn er hins vegar nýmæli og er lagt til, að hafi skipverji verið samfellt í þjónustu sama útgerðarmanns í 4 ár eða lengur, skuli, auk þess sem greinir í fyrri hluta málgreinarinnar, greiða eins mánaðar kaup og skal kaup þetta hjá fiskimönnum miðast við kauptryggingu fyrir einn mánuð eins og hún er á hverjum tíma, en hjá farmönnum skal greiðslan nema eins mánaðar grunnlaunum viðkomandi skipverja.

4. mgr.

Ákvæði þetta er samhljóða 4. mgr. 24. gr. l. 67/1963, sbr. 1. gr. l. 53/1969.

Um 41. gr.

Greinin svarar að verulegu leyti til 30. gr. 1. 67/1963, en þó er bætt við, að útgerðarmanni sé skylt að kosta heimsendingu ösku eða líkamsleifa. Má raunar taka fram, að útgerðarmenn hafa almennt greitt kostnað þennan, án þess að þeim væri það skylt.

Almennt um kafla II — 8.

Kafla þessi fjallar um ráðningarsamning skipstjóra. eru þar nokkur sérákvæði, sem það snerta, en þó er tekið fram í 43. gr. frumvarpsins, að sé þar eigi á annan veg mælt fyrir, skuli ákvæðin um skiprúmssamninga skipverja einnig gilda um ráðningarsamning við skipstjóra, eftir því sem við getur átt. Um þetta efni eru nú ítarleg ákvæði í I. kafla 1. 67/1963, en hér er m. a. lagt til, að ákvæðin verði gerð nokkuð einfaldari en er að núgildandi rétti.

Rétt er að taka fram, að í frumvarpi þessu er ekki, fremur en t. d. er í norsku sjómanna-lögunum, gert ráð fyrir sérstökum kafla um skiprúmssamninga við yfirmenn (aðra en skipstjóra), svo sem hins vegar er í dönsku sjómanna-lögunum, heldur eru sérákvæði, sem þá varða, tengd ákvæðum um skiprúmssamninga almennt, eftir því sem við á. Skipstjóri hefur hins vegar að ýmsu leyti það mikla sérstöðu, að rétt þykir nú, enn sem fyrr, að helga ráðningarsamningi við hann sérstakan kafla í sjómanna-lögunum.

Um 42. gr.

Nánast samhljóða 1. gr. 1. 67/1963.

Um 43. gr.

Parfnast ekki skýringar.

Um 44. gr.

Ákvæðið svarar til upphafs 2. gr. 1. 67/1963.

Um 45. gr.

1. mgr.

Ákvæðið svarar til 1. mgr. 3. gr. 1. 67/1963.

2. mgr.

Ákvæðið svarar til 2. mgr. 3. gr. 1. 67/1963.

3. mgr.

Ákvæðið svarar til 3. mgr. 3. gr. 1. 67/1963.

4. mgr.

Ákvæðið svarar til 1. mgr. 8. gr. 1. 67/1963. Rétt þykir að taka fram, að eðlilegt þykir að hafa ákvæði þessi óbreytt, jafnvel þó skýring á þeim kunni að virðast flókin. Um ákvæði 2. og 3. mgr. frumvarpsins hafa gengið dómur, þar sem byggt var á, annars vegar 3. mgr. 3. gr. og hins vegar 1. mgr. 8. gr. 1. 67/1963.

Um 46. gr.

Ákvæði þetta er í sjálfu sér nýmæli, en rétt þykir að um réttindi og skyldur skipstjóra gildi sömu reglur og um aðra skipverja. Nokkur vafi hefur þótt leika á því, hvort ákvæði gildandi sjómanna-laga, eins og þeim var breytt með 1. 49/1980, ættu við um skipstjóra. Með 46. gr. frumvarpsins er ætlunin að taka af þennan vafa og skal því skipstjóri hafa sömu réttarstöðu og aðrir í veikinda- og slysatilvikum.

Um 47. gr.

Sama efnis og 5. gr. 1. 67/1963.

Um 48. gr.

Sama efnis og 1. mgr. 6. gr. 1. 67/1963, nema hvað sérstaklega er kveðið á um þriggja mánaða lágmarkstíma til samræmis við 1. mgr. 26. gr. frumvarpsins.

Um III. kafla almennt.

Efni þessa kafla svarar í stórum dráttum til III. kafla 1. 67/1963. Í frumvarpinu er þó lagt til, að gerðar verði margvíslegar breytingar á einstökum ákvæðum eða efnissviðum kaflans frá því sem er að gildandi rétti, auk þess sem gert er ráð fyrir lögtöku nokkurra nýmæla. Sérstaklega skal tekið fram, að lagt er til, að núverandi 53. gr. 1. 67/1963 falli brott, þar sem hún hefur litla raunhæfa þýðingu.

Almennt um kafla III — 1.

Um þetta efni eru nú ákvæði í 44.—49. gr. 1. 67/1963. Hér er þó gert ráð fyrir ýmsum breytingum á efni þeirra greina og er þar haft mið af raunhæfum þörfum nú á tímum og eru hinar nýju reglur auk þess skýrari, en áður var. Bætt er við ákvæði um starfsskyldur bryta, sem ekki er mælt fyrir um í gildandi lögum, og tekið er upp almennt ákvæði, sem m. a. heimilar ráðherra að setja nánari reglur um starfsskyldur yfirmanna.

Meðal sumra siglingaþjóða hefur sú leið verið farin, að mæla fremur fyrir um starfsskyldur yfirmanna með stjórnvaldsreglum heldur en með lagaákvæðum, en nefnd þeirri, er frumvarp þetta samdi, þótti full ástæða til að í nýjum sjómannaalögum yrðu, enn sem fyrr, allitarlegar reglur um hinar helstu starfsskyldur yfirmanna, þótt ljóst sé, að aldrei verða settar reglur um alla starfsþætti þessara manna, enda aðstæður misjafnar eftir stærð og gerð skipa og eftir því, hvort um fiskiskip eða kaupskip er að ræða.

Um 49. gr.

Samhljóða 44. gr. 1. 67/1963.

Um 50. gr.

Ákvæðið svarar að mestu til 45. gr. 1. 67/1963.

Um 51. gr.

Að mestu samhljóða 1. mgr. 46. gr. 1. 67/1963.

Um 52. gr.

Ákvæðið svarar að verulegu leyti til 2. mgr. 46. gr. 1. 67/1963.

Um 53. gr.

Greinin hefur að geyma endurskoðað efni 47. og 48. gr. 1. 67/1963, en þarfnast ekki nánari skýringar.

Um 54. gr.

Rétt þykir að hafa sérstakt ákvæði um hinar helstu starfsskyldur bryta, enda þótt fáir menn gegni nú því starfi á íslenskum skipum. Með bryta er ekki átt við matsvein (yfírat-svein), sem gegnir hefðbundnum matsveinsstörfum, enda þótt hann kunni að hafa aðstoðar-mann eða aðstoðarmenn.

Um 55. gr.

Grein þessi geymir endurskoðað efni 49. gr. l. 67/1963, en þarfnast ekki nánari skýringar.

Um 56. gr.

Fyrirmæli í þessum kafla geta, af augljósum ástæðum, ekki verið tæmandi og þykir því rétt að áréttta í þessari grein, að frekari ákvæði um starfsskyldur yfirmanna geti verið í ráðningarsamningum þeirra eða kjarasamningum, auk þess sem venjur hljóta að hafa sitt að segja. Í greininni er gert ráð fyrir því, að í framtíðinni kunni að verða til aðrar yfirmanna-stöður en þær, sem taldar eru í frumvarpinu (t. d. stöður tæknimenntaðra sérfræðinga, sem beri ábyrgð á tölvubúnaði skips o. s. frv.) og getur þá verið þörf á því, að um hinar helstu starfsskyldur þeirra verði settar sérstakar reglur. Heimilar því greinin samgönguráðherra að setja nánari reglur um starfsskyldur yfirmanna, sem frá er greint í 50.—55. gr., svo og eftir atvikum, um starfsskyldur annarra yfirmanna.

Um kafla III — 2 (57. gr.).

Greinin svarar að mestu til 56. gr. l. 67/1963, en breytingarnar þarfnast ekki skýringar.

Um kafla III — 3 (58. gr.).

1.—2. mgr.

Samhljóða 50. gr. l. 67/1963.

3. mgr.

Samhljóða 1. mgr. 51. gr. l. 67/1963.

Um kafla III — 4 (59. gr.).

1. mgr.

Samhljóða 1. mgr. 52. gr. l. 67/1963.

2. mgr.

Ákvæði þetta er nýmæli í lögum, en telja verður að efnisreglur þessar séu samt sem áður gildandi í samskiptum skipverja og skipstjóra/útgerðarmanns. Vakin skal athygli á, að skylda hvílir á skipstjóra eða útgerðarmanni að veita skipverja greiðar upplýsingar um ferðir skips, eftir því sem kostur er, en skipverja er þó skylt að fylgjast með ferðum skipsins og vera reiðubúinn að taka upp störf sín. Þessi regla gildir almennt í samskiptum launþega og vinnuveitenda.

3. mgr.

Ákvæðið er samhljóða 2. mgr. 52. gr. l. 67/1963.

4. mgr.

Ákvæðið er nýmæli í lögum, en þarfnast ekki frekari skýringa.

Um kafla III — 5 (60. gr.).

1. mgr.

Ákvæðið er samhljóða 2. mgr. 51. gr. l. 67/1963, nema hvað árétttað er, að þegar sérstaklega standi á, megi fella bótaskyldu niður með öllu.

2. mgr.

Ákvæði þetta er nýmæli. Nú eru í gildi ákvæði í kjarasamningum sjómanna, sem mæla svo fyrir, að fari skipverji, fyrirvaralaust og án þess að lögmætar ástæður liggi til, úr skiprúmi, eigi útgerðarmaður rétt til bóta úr hendi skipverja, sem svara til launa í uppsagnarfresti. Að þessu leyti hefur réttarstaða sjómanna verið lakari en annarra launþega. Um aðra launþega en sjómenn hefur gilt sú regla, að bætur til vinnuveitenda þeirra í slíkum tilvikum hafa numið jafngildi launa í hálfum uppsagnarfresti. Hefur lagastöð fyrir reglu þessari verið sótt til 1. mgr. 25. gr. hjúalaga nr. 22/1928. Er vísað til þessarar lagagreinar í tveimur nýlegum hæstaréttardómum um þetta efni, þ. e. HRD 1978, bls. 120, og HRD 1978, bls. 1247.

Eðlilegt þykir, að sjómenn sitji við sama borð og aðrir launþegar að þessu leyti, og nauðsynlegt er að setja slíkt ákvæði í frumvarp til sjómannalaga með hliðsjón af því hve ítarleg ákvæðin um ráðningarsamninga í frumvarpinu eru að öðru leyti.

Rétt þykir að taka fram, að minnsti bótaréttur útgerðarmanns er jafngildi kauptryggingar í 7 daga á fiskiskipum, en fastra launa í 7 daga á kaupskipum. Hafa ber hér í huga, að uppsagnarfrestur undirmanna á fiskiskipum er aðeins 7 dagar. Hefur útgerðarmaður val um það, hvort hann kys bætur, sem jafngilda fullum launum í 3½ dag, eða kauptryggingu í 7 daga.

Frestur sá, sem miða ber við, hefst þegar skipverji lýsir því yfir, að hann sé, án lögmætrar ástæðu og án lögmæts fyrirvara, hættur í skiprúmi, eða gerir með öðrum hætti ljóst, að hann sé hættur í þjónustu útgerðarmanns, t. d. með því að mæta ekki til skips við brottför, án lögmætrar ástæðu. Að því er varðar niðurlag 2. mgr. um lágmarksbótageiðslu er nauðsynlegt að taka fram, að hætti skipverji fyrirvaralaust og án lögmætrar ástæðu og uppsagnarfrestur líður án þess að aðrir skipverjar á skipinu fái greidd laun, getur útgerðarmaður ekki krafist viðkomandi skipverja um bætur samkvæmt þessu ákvæði.

Rétt er að taka fram, eins og reyndar leiðir af öðrum ákvæðum í frumvarpinu, að sé skipverja vikið úr skiprúmi án fyrirvara og án lögmætrar ástæðu, þá á hann rétt til launa allan uppsagnarfrestinn. Er þetta í samræmi við þá reglu, sem um landverkafólk gildir.

Um kafla III — 6.

Um 61. gr.

Að nokkru leyti samhljóða 58. gr. l. 67/1963.

Um 62. gr.

Svarar að nokkru leyti til 59. gr. l. 67/1963.

Um kafla III—7 (63. gr.).

1. mgr.

Að mestu samhljóða 1. mgr. 60. gr. l. 67/1963.

2. mgr.

Ákvæðið á sér hliðstæðu að hluta til í 1. mgr. 60. gr. l. 67/1963. Hér er gert ráð fyrir því, að fyrsti stýrimaður hafi sömu heimild í þessa átt og yfirvélstjóri.

3. mgr.

Ákvæðið samsvarar 2. mgr. 60. gr. l. 67/1963.

4. mgr.

Samhljóða 3. mgr. 60. gr. l. 67/1963, nema hvað vísað er til Siglingamálastofnunar í stað samgönguráðuneytisins.

Um kafla III — 8.

Um 64. gr.

Ákvæðið er nýmæli, sem eigi þarfnast skýringar.

Um 65. gr.

Samhljóða 57. gr. l. 67/1963.

Um kafla III — 9 (66. gr.).

1. mgr.

Samhljóða 1. mgr. 52. gr. l. 67/1963.

2. mgr.

Ákvæðið er nýmæli. Ljóst er, að skipverjum kann að nýtast landgönguleyfi sitt illa, ef þeir mega ekki treysta því, að þeir verði ferjaðir til og frá skipi, ef tök eru á því.

3. mgr.

Parfnast ekki skýringar.

Um kafla III — 10.

Um 67. gr.

1. og 2. mgr.

Að mestu samhljóða 1. og 2. mgr. 55. gr. l. 67/1963.

3. mgr.

Ákvæðið er nýmæli, sem sett er vegna öryggis skips og manna, sem á því eru.

4. mgr.

Að mestu samhljóða 3. mgr. 55. gr. l. 67/1963.

Um 68. gr.

Greinin svarar að mestu til 54. gr. l. 67/1963, en efni hennar er nú sniðið til samræmis við þarfir tímans.

Um 69. gr.

Greinin svarar til 3. mgr. 41. gr. l. 67/1963.

Um kafla III — 11.

Um 70. gr.

Að mestu samhljóða 61. gr. l. 67/1963.

Um 71. gr.

Hér er um að ræða endurskoðað efni 62. gr. l. 67/1963.

Um IV. kafla (72. gr.).

1. mgr.

Ákvæði þetta er nýmæli, sem á sér ekki heldur hliðstæðu í sjómannaalögum annarra Norðurlandþjóða. Í 43. gr. l. 67/1963 er að vísu gert ráð fyrir því, að ef skipverji er

óánægður með reikningsgerð skipstjóra getur hann látið lögskráningarstjóra rannsaka reikninginn, en þessi heimild er vart raunhæf miðað við núverandi aðstæður og gagnslítil, enda lítt sem ekki notuð. Er því efni hennar ekki tekið upp í frumvarp þetta, en þess í stað lagt til, að heimilt sé að koma á fót föstum gerðardómi, skipuðum einum eða fleiri óvilhöllum mönnum, sem dæmi um ágreining út af reikningsgerð útgerðarmanns eða skipstjóra eða um ágreining, sem rís af starfi skipverja. Skilyrði þess sé þó, að báðir málsaðilar óski gerðardómsmeðferðar um ágreiningsefni þeirra. Gerðardómsmeðferð máls er að jafnaði, þegar réttilega er að verki staðið, mun skjótvirkari en venjuleg dómstólameðferð, enda einfaldari í sniðum, og hefur oft minni kostnað í för með sér. Úrskurður gerðardóms er að vísu að jafnaði ekki aðfararhæfur, en reynslan sýnir, að aðilar hlíta að jafnaði niðurstöðunni á sama hátt og venjulegum dómi. Að sjálfsögðu er málsaðilum á því sviði, sem hér um ræðir, ætíð heimilt að koma sér saman um, að einhver maður, sem á það fellst, (eða fleiri menn saman), skeri endanlega úr máli þeirra, og málið á þann veg undanskilið almennri dómstólameðferð, en þá verða aðilar einnig að bera allan kostnað, sem af því hlýst. Þessi réttarfarsheimild stendur aðilum að sjálfsögðu framvegis til boða, þótt ákvæðið í 1. mgr. 72. gr. frumvarpsins verði lögtekið, en augljóst hagræði getur hins vegar verið af því, ef starfandi er fastur gerðardómur, sem skipaður er hæfum, óvilhöllum og þjálfuðum mönnum og sem kostaður er af opinberu fé. Enda þótt málskostnaður, annar en laun gerðardómsmanna, og annar kostnaður við störf gerðardómsins sé borinn af málsaðilum á sama hátt og nú er, myndi þessi kostur hafa í för með sér verulegan sparnað fyrir þá, miðað við það að þeir þyrftu einnig að greiða dómendunum. Fyrir ríkissjóð yrði vart um aukna greiðslubyrði að ræða frá því sem nú er, því að ella færu mál þau, sem skjóta mætti til gerðardóms, fyrir almenna dómstóla, sem kostaðir eru af almannafé, og auk þess að jafnaði yfirhlaðnir störfum. Einnig má ætla, að í starfi gerðardómsins myndist samræmi í dómsúrlausnum umfram það, sem líklegt er að geti nokkru sinni orðið milli hinna einstöku héraðsdómaraembætta eða jafnvel innan stórra dómaraembætta. Stuðlar það að auknu réttaröryggi á þessu sviði.

2. mgr.

Að verulegu leyti sama efnis og 2. og 3. mgr. 43. gr. l. 67/1963.

Almennt um V. kafla.

Í þessum kafla er skipað saman ýmsum ákvæðum, sem mæla fyrir um refsingu eða viðurlög handa skipstjóra, útgerðarmanni eða skipverjum vegna brota samkvæmt sjómannalögum. Er hér m. a. um að ræða endurskoðuð ákvæði VI. kafla l. 67/1963, sem fjallar um refsingar, en einnig koma fram nokkur nýmæli.

Sérstaklega skal tekið fram að lagt er til, að ákvæði um refsivald skipstjóra falli að mestu brott (nema hvað ýmis efnisatriði úr 65. gr. laganna eru tekin upp í 75. gr. frumvarpsins). Verður að telja, að ákvæði um refsivald skipstjóra, sem fyrst og fremst felast í einhliða „sektarheimild“ hans, séu nú orðin úrelt og óþörf í réttarríki, þar sem almenna reglan er sú, að menn séu látnir svara til saka frammi fyrir dómstólum ríkisins.

Um kafla V — 1.

Um 73. gr.

Parfnast ekki skýringar.

Um 74. gr.

Meginreglan skv. frumvarpinu er sú, að öll mál út af brotum á sjómannalögum skuli sæta opinberri málssókn, rannsókn og málsmeðferð. Frá því er þó gerð undantekning um yfirsjónir þær, sem um ræðir í 81. gr. frumvarpsins, en í því tilfelli verður opinbert mál einungis

höfðað, ef skipstjóri eða útgerðarmaður krefjast þess. Um önnur tiltekin mál er það skilyrði m. a. sett, að þau skuli lögð fyrir samgönguráðuneytið til umsagnar, áður en málshöfðun er ákveðin.

Greinin svarar að nokkru til 89. gr. 1. 67/1963, en þó er gert ráð fyrir talsverðum breytingum frá núgildandi ákvæðum, en eigi þarfnast það nánari skýringar.

Um 75. gr.

Ljóst er, að nauðsyn getur borið til þess að frumrannsókn á meintum brotum skipverja fari fram um borð í skipi sem fyrst eftir að viðkomandi atburður átti sér stað, og áður en næst til rétttra yfirvalda. Um þetta efni eru gefin nokkur fyrirmæli í 75. gr. frumvarpsins, og er fyrirmynd þeirra að sumu leyti sótt til 65. gr. 1. 67/1963, enda þótt í þeirri lagagrein sé einungis fjallað um rannsókn á yfirsjónum, sem refsivald skipstjóra nær til.

Ákvæði 75. gr. þarfnast að öðru leyti ekki skýringar.

Almennt um kafla V — 2.

Um þetta efni eru nú ákvæði í 74.—90. gr. 1. 67/1963, en nefnd sú, er frumvarpið samdi, hefur endurskotið þau ákvæði og lagt til að á þeim verði gerðar nokkrar breytingar, sem flestar horfa til einföldunar þeirra reglna, sem þar koma fram. Má í því sambandi einkum nefna, að öllum fyrirmælum um upphæðir sekta í krónum talið er breytt á þá lund, að tekin er upp almenn heimild fyrir dómstóla til ákvörðunar hæfilegra sekta í hvert eitt sinn. Er þetta nauðsynlegt sökum þess m. a., hve ákvæði um tilteknar upphæðir úreldast fljótt vegna dýrtíðar þeirrar, sem hér er landlæg.

Um 76. gr.

Greinin svarar að mestu leyti til 74. gr. 1. 67/1963.

Um 77. gr.

Greinin er nær samhljóða 75. gr. 1. 67/1963.

Um 78. gr.

Ákvæðið svarar að mestu til 76. gr. 1. 67/1963.

Um 79. gr.

Sama efnis og 77. gr. 1. 67/1963.

Um 80. gr.

Greinin svarar að verulegu leyti til 79. gr. 1. 67/1963.

Um 81. gr.

1. mgr.
Sama efnis og 81. gr. 1. 67/1963.

2. mgr.
Ákvæðið er nýmæli, sem ekki þarfnast skýringar.

Um 82. gr.

Samhljóða 82. gr. 1. 67/1963.

Um 83. gr.

Samhljóða 83. gr. 1. 67/1963.

Um 84. gr.

Sama efnis og 84. gr. l. 67/1963.

Um 85. gr.

1.—3. mgr.

Því sem næst samhljóða 85. gr. l. 67/1963.

4. mgr.

Nýmæli, sem ekki þarfnast frekari skýringar.

Um 86. gr.

Ákvæðið svarar að mestu leyti til 86. gr. l. nr. 67/1963, nema hvað ekki er hér gert ráð fyrir fangelsisrefsingu.

Um 87. gr.

Ákvæðið svarar að verulegu leyti til efnis 88. gr. l. 67/1963, en það tekur þó, skv. orðalagi sínu, til skipstjóra jafnt sem skipverja og varðhald getur komið til greina, ef sakir eru miklar.

Um 88. gr.

Þarfnast ekki skýringar.

Um VI. kafla (89. gr.).

1.—3. mgr.

Þarfnast ekki skýringa.

4. mgr.

Verði ákvæði 2. mgr. 41. gr. l. nr. 53/1966, um vernd barna og ungmenna, varðandi lágmarksaldur skipverja, eigi breytt til samræmis við 2. mgr. 8. gr. frumvarpsins um leið og það verður að lögum, mundi skapast óæskilegt ósamræmi milli þessara lagagreina, ef eigi væri séð við því í hinum nýju sjómannaögum. Þykir því rétt að ljúka frumvarpinu með skýru ákvæði í þá átt, enda þótt líklegt sé, að niðurstaðan yrði hin sama eftir almennum lögskýringarreglum.

Tillaga Guðmundar Hallvarðssonar, Ingólfs Stefánssonar og Viðars Mús Matthíasonar um orðalag 36. gr. frumvarpsins.

36. gr.

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

Hafi skipverji verið ráðinn á sama skip eða hjá sama útgerðarmanni í tvö ár samfelld skal hann, auk þess sem í 1. mgr. segir, halda föstu kaupum, kauptryggingu eða sérlega umsömdu veikindakaupi í allt að einn mánuð, en í allt að tvo mánuði eftir fjögurra ára samfellda ráðningu hjá sama útgerðarmanni.

Skipverji, sem forfallast frá vinnu vegna slysa við vinnu, á leið til eða frá vinnu, eða vegna atvinnusjúkdóma, sem orsakast af vinnunni, skal fá greitt fast kaup, kauptryggingu eða sérlega umsamið veikindakaup í allt að þrjá mánuði til viðbótar greiðslum samkvæmt 1. mgr. og 2. mgr.

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

Nú vill skipverji neyta réttar síns samkvæmt 1., 2. og 3. mgr., og skal hann þá, ef atvinnurekandi óskar þess, afhenda honum vottorð læknis um veikindin eða slysið er sýni, að hann hafi verið óvinnufær vegna veikindanna eða slyssins.

Greinargerð.

Um 36. gr.

Almennt um 36. gr.

Lagt er til, að 36. gr. frumvarpsins svari nákvæmlega til 3.—8. mgr. 18. gr. l. 67/1963, sbr. 38. gr. l. 49/1980. Lög 49/1980 voru sett fyrir aðeins tveimur árum og áttu að bæta sjómönnum rýrnun á launatekjum, sem þeir höfðu orðið fyrir. Um lög 49/1980 náðist víðtæk og almenn samstaða á Alþingi og voru löggin samþykkt með yfirgnæfandi meiri hluta atkvæða. Engar forsendur eru til að breyta lögum þessum nú og engin rök hafa verið færð fyrir því, að þau nái ekki tilgangi sínum eins og þau eru. Því er lagt til, að ákvæðin verði nákvæmlega samhljóða ákvæðum 3.—8. mgr. 1. gr. l. 49/1980 um breyting á 3.—8. mgr. 18. gr. l. 67/1963.

Um 1. mgr.

Ákvæðið er samhljóða 3. mgr. 18. gr. l. nr. 67/1963, sbr. 3. mgr. 1. gr. l. nr. 49/1980, en í athugasemdum með frumvarpi til síðarnefndu laganna var ákvæðið skýrt svo: „Breytingin frá 3. mgr. 18. gr. gildandi sjómanna laga felst í því, að í stað „réttis til kaups“ kemur „eigi missa neins í af launum sínum í hverju sem þau eru greidd“. Þetta nýja orðalag veitir skipverja víðtækari rétt, og er það í samræmi við orðalag 1. mgr. 5. gr. l. nr. 19/1979, sbr. og 6. gr. sömu laga, en þessar greinar fjalla um svonefnd staðgengilslaun landverkafólks. Gagnvart farmönnum felst í þessari breytingu það, að þeir eiga, auk grunnkaups og allra fastra áлага á það sem þeir nú fá greitt, rétt til launa fyrir tilfallandi yfirvinnu. Ákvæðið hefur hins vegar ekki í för með sér breytingu gagnvart fiskimönnum. Tekið er inn nýtt ákvæði þess efnis, að forfallist skipverji í launalausum frí þá skuli launagreiðslur til hans hefjast þegar er hann áttu að koma til starfa að nýju. Hins vegar er gert ráð fyrir að skipverji, sem forfallast við vinnu sína, haldi launum þótt hann hafi átt að fara í launalaust frí síðar. Niðurlagsákvæði málgreinarinnar „og þó aldrei fleiri daga en skipverji hefur verið í þjónustu útgerðarmanns“ er breytt, og slík takmörkun á kaupgreiðslum aðeins látin ná til fortalla af völdum veikinda en ekki slysa.“

Við þessa athugasemd er í sjálfu sér fáu að bæta. Þó má benda á að þegar rætt er um, að ákvæðið hafi ekki í för með sér breytingar gagnvart fiskimönnum, þá er átt við það, að fjárhæð forfallalauna fiskimanna breyttist ekki með frumvarpinu, er það varð síðar að lögum. Hins vegar fól ákvæðið að sjálfsgöðu í sér breytingu gagnvart fiskimönnum að því er varðar lengingu þess tíma, sem forfallalaun eru greidd fyrir. Það er einnig rétt að taka fram, að ákvæðið hefur í för með sér þá breytingu, að takmörkun á þeim tíma, sem skipverji á rétt til forfallalauna, er aðeins háð þeim tíma, sem hann hefur verið í starfi hjá útgerðarmanni, ef um veikindi er að ræða. Við forföll af öðrum ástæðum, þ.e. vegna slysa, vinnuslysa eða

atvinnusjúkdóma, takmarkast réttur skipverja til tveggja mánaða staðgengilslauna ekki af tímalengd starfstíma hans hjá útgerðarmanni.

Um 2. mgr.

Ákvæði 2. mgr. er samhljóða 3. og 4. mgr. 18. gr. 1. 67/1963, sbr. 4. mgr. 1. gr. 1. 49/1980, en í athugasemdum með frumvarpi til síðarnefndu laganna var ákvæðið skýrt svo: „Hér er á ferðinni ný málsgrein, sem felur í sér aukinn rétt sjómanna til greiðslu launa í veikinda- og slysatilfellum, þegar um langan starfstíma er að ræða. Málsgreinin er í samræmi við 2. mgr. 5. gr. 1. nr. 19/1979. Hér eru kaupgreiðslur miðaðar við fast kaup sem einkum á við um farmenn, kauptryggingu, sem einkum á við um bátasjómenn og sérstaklega umsamið veikindakaup, sem einkum á við um skipverja á stóru togurunum. Til þessara auknu réttinda stofnast hvort heldur um er að ræða samfellda ráðningu hjá sömu útgerð eða hjá sama skipi.

Ekki þykir þörf að skýra ákvæði þetta frekar.

Um 3. mgr.

Ákvæðið er samhljóða 5. mgr. 18. gr. 1. 67/1963, sbr. 5. mgr. 1. gr. 1. 49/1980, en í athugasemdum með frumvarpi til síðarnefndu laganna var ákvæðið skýrt svo: „Hér er um að ræða nýja málsgrein, sem bætir rétt sjómanna til greiðslu launa þegar vinnuslys eða atvinnusjúkdómur eiga sér stað. Málsgreinin svarar til 4. gr. 1. nr. 19/1979. Um kaupgreiðslufyrirkomulag vísast til þess, sem sagt er um 4. mgr.”

Ekki er þörf á að skýra þetta ákvæði frekar.

Um 4. mgr.

Ákvæðið er samhljóða 6. mgr. 18. gr. 1. 67/1963, sbr. 6. mgr. 1. gr. 1. 49/1980. Í athugasemdum með frumvarpinu til síðarnefndu laganna var þetta ákvæði 7. mgr., þar sem 6. mgr. frumvarpsins var felld út við meðferð þess á Alþingi. Með 7. mgr. var engin skýring, enda var 7. mgr. frumvarpsins óbreytt frá því, sem 4. mgr. 18. gr. sjómannalaganna var fyrir breytinguna, og er þetta ákvæði rótgróið í íslenskum og erlendum sjómannalögum, þannig að nóg er til af dómafordæmum um skýringu á því og vísast til þeirra.

Um 5. mgr.

Ákvæðið er samhljóða 7. mgr. 18. gr. 1. 67/1963, sbr. 7. mgr. 1. gr. 1. 49/1980. Í frumvarpi til síðarnefndu laganna var ákvæði þetta í 8. mgr. og var það ekki skýrt sérstaklega þó um nýmæli væri að ræða. Ekki er hér heldur talin ástæða til að skýra ákvæðið.

Í athugasemdum við frumvarp til laga nr. 49/1980 voru nokkrar frekari skýringar við frumvarpið í heild og þykir hér ástæða til að taka eftirfarandi úr þeim skýringum: „Rétt er að undirstrika að sú ríflega viðbót við launagreiðslutíma í veikinda- og slysatilfellum, er í frumvarpinu felst, er háð öðrum kaupgreiðslureglum en sá launagreiðslutími, sem fyrir er. Viðbótin er í formi fastra launa, kauptryggingar eða tilsvareandi launagreiðslna og er sú tilhögun valin með það í huga, að útgerðarmanni verði unnt að tryggja sig fyrir hinni auknu áhættu. Á hinn bóginn er einnig nauðsynlegt að leggja áherslu á, að lenging launagreiðslutímans, sem frumvarpið boðar, er þeim skilyrðum háð, að annaðhvort sé um langan, samfelldan starfstíma að ræða eða um sé að tefla atvinnusjúkdóm eða vinnuslys, en mest verður lengingin þegar bæði skilyrðin eru uppfyllt. Loks skal á það minnt, að víða hafa sjómenn þegar náð fram í kjarasamningum mun betri rétti en þeim, sem lögfestur var sem lágmarksréttur í sjómannalögunum.“