

Ed.

749. Frumvarp til laga

[405. mál]

um eftirlit með skipum.

(Lagt fyrir Alþingi á 109. löggjafarþingi 1986–87.)

I. KAFLI

Gildissvið og orðskýringar.

1. gr.

Lög þessi gilda um öll íslensk skip, sem eru 6 metrar á lengd eða lengri, mælt milli stafna.

Lögin gilda enn fremur um erlend skip, sem íslenskir ríkisborgarar hafa á leigu, ef þau eru gerð út hér eða í förum hingað eða héðan með íslenskri áhöfn.

Ráðherra getur ákveðið í reglugerð að eftirlit skuli haft með öryggi annarra fljótandi fara og tækja og hvernig því eftirliti skuli haga.

2. gr.

Í lögum þessum hafa eftirfarandi orð og orðasambönd þá merkingu er hér greinir:

1. Skip er sérhvert fljótandi far, þar með talin svifskip, skíðaskip og önnur skip sérstakrar gerðar, nema annars sé getið.
2. Íslenskt skip er hvert það skip sem skráð er hér á landi og rétt hefur til að sigla undir íslenskum fána.
3. Flokkað skip er hvert það skip sem er flokkað af flokkunarfélagi sem viðurkennt er af ráðherra.
4. Fiskiskip er skip sem skráð er sem fiskiskip, og notað til að veiða fisk, hval, sel, skelfisk eða aðrar lífverur úr sjó.
5. Farþegaskip er hvert það skip sem skráð er sem farþegaskip og ætlað er að flytja farþega.
6. Farþegar eru allir, sem á skipi eru, aðrir en skipverjar og þeir sem komnir eru í skip vegna óviðráðanlegra atvika.
7. Opið skip er hvert það fljótandi far sem ekki er varið ágangi sjávar með þilfari stafna á milli yfir sjólinu.

II. KAFLI

Haffæri skipa.

3. gr.

Eiganda skips, útgerðarmanni og skipstjóra er skylt að sjá um að lögskipaðar skoðunargerðir fari fram á skipi og því sé haldið haffæru hvenær sem því er lagt úr höfn.

4. gr.

Skip skal telja óhaffært:

1. Ef gilt haffærisskírteini eða skoðunarovtorð er ekki sýnt þegar þess er krafist af starfsmönnum Siglingamálastofnunar eða löggæslumönnum.

2. Ef það liggur dýpra en hleðslumerki þess leyfa.
3. Ef bol þess, búnaði, vélum eða tækjum eða mönnun er áfátt eða það er af öðrum ástæðum svo á sig komið að telja verður að það sé eigi öruggt til siglingar vegna sjóferða þeirra er skipið skal fara.

5. gr.

Ef skip hefur tekið grunn, orðið fyrir árekstri eða annað að borið svo ætla má að skip hafi laskast og sé óhaffært, er skipstjóra skylt að láta skoða skipið á þeim stað er því verður fyrst við komið.

Starfsmenn Siglingamálastofnunar skulu framkvæma þá skoðun.

Ef svo ber við að ekki verður náð til starfsmanna Siglingamálastofnunar þar sem skip er statt, skal skipstjóri, yfirvélstjóri og yfirstýrimaður ásamt tveimur fulltrúum annarra skipverja framkvæma bráðabirgðaskoðun á tjóninu. Ágrip af skoðunarskýrslunni skal ritað í eftirlitsbók skipsins og undirritað af öllum er hana önnuðust. Þar skal kveðið skýlaust á um haffæri skipsins. Afrit af því sem bókað var skal þá þegar sent Siglingamálastofnun og ákveður hún svo fljótt sem verða má hvort ný skoðun skuli fara fram.

Ef skip skal flytja óhaffært af slystað eða úr höfn til viðgerðar eða nánari skoðunar skal Siglingamálastofnun ríkisins ákveða hvaða ráðstafanir skuli gerðar með tilliti til öryggis þeirra manna sem skipinu fylgja.

III. KAFLI

Framkvæmd eftirlits.

6. gr.

Siglingamálastofnun ríkisins annast eftirlit með því að fullnægt sé ákvæðum gildandi laga og reglugerða um öryggi skipa. Í því skyni skal stofnunin m.a. skoða skip, hvar sem er á landinu, hleðslu þeirra og haffæri fyrirvaralaust þegar hentugt þykir eða ástæða virðist til, einkum er skip kemur til hafnar eða fer úr höfn. Ef vafi leikur á því að skip sé haffært samkvæmt lögum þessum skal það svipt haffærisskírteini til bráðabirgða þar til úr er bætt skv. 15. gr.

7. gr.

Verði starfsmenn Siglingamálastofnunar ríkisins, löggæslumenn, hafnsögumenn, tollgæslumenn, trúnaðarmenn stéttarféлага sjómanna, starfsmenn tryggingafélaga eða lögskráningarstjórar varir við að lög þessi eða reglugerðir settar samkvæmt þeim séu brotin eða telji þeir sig hafa ástæðu til að ætla að skip sé ekki haffært, skulu þeir tafarlaust gera næsta umdæmisstjóra Siglingamálastofnunar viðvart og skal hann þá að athuguðu máli gera nauðsynlegar ráðstafanir skv. 6. gr.

Sama gildir um starfsmenn skipasmíðastöðva og verkstæða er þeir eru að starfi sínu, þó þannig að þeir skulu gera forstjóra fyrirtækisins aðvart. Athugar hann málið og snýr sér til viðkomandi umdæmisstjóra Siglingamálastofnunar.

IV. KAFLI

Skoðun skipa.

8. gr.

Auk hins almenna eftirlits og skyndiskoðana eru skoðunargerðir á skipum tvenns konar: Aðalskoðun og aukaskoðun.

9. gr.

Starfsmenn Siglingamálastofnunar ríkisins annast alla skoðun samkvæmt lögum þessum og reglugerðum settum samkvæmt þeim eftir nánari ákvörðun siglingamálstjóra.

10. gr.

Aðalskoðun skal gera á sérhverju skipi ár hvert.

11. gr.

Við aðalskoðun skal athuga vandlega allan búnað skips og annað er lýtur að öryggi þess.

Ef skip er í viðurkenndu flokkunarfélagi og framvísað er gildu flokkunarskírteini skal sú skoðun, sem fram fór á því til endurnýjunar á flokknum, talin fullnægjandi um styrkleika bols, véla og eimkatla, enda fullnægi skipið jafnframt þeim ákvæðum sem sérstaklega er mælt fyrir um í íslenskum lögum eða reglum varðandi þau atriði sem flokkunin tekur til.

12. gr.

Hafi skoðun leitt í ljós að skip er haffært skal siglingamálastjóri eða starfsmaður stofnunarinnar, sem til þess hefur heimild frá siglingamálastjóra, gefa því haffærissskírteini.

13. gr.

Á haffærissskírteini skal skráð nafn skips, heimili, kallmerki, stærð skips samkvæmt gildandi reglum um mælingu skipa, smíðastaður og ár, nafn eiganda, umdæmisbókstafir fiskiskipa, til hvaða notkunar skírteinið gildir, að skip fullnægi þeim kröfum um öryggi skipa sem gerðar eru í lögum þessum eða reglugerðum settum samkvæmt þeim, gildistími og útgáfudagur.

Haffærissskírteini skips skal gilda í eitt ár, enda glati skipið ekki rétti sínum til haffærissskírteinis á tímabilinu.

Siglingamálastofnun ríkisins getur veitt heimild til frestunar aðalskoðunar um ákveðinn tíma, þó eigi lengur en þrjá mánuði, enda sé eigi ástæða til að ætla að skip sé ekki haffært. Siglingamálastjóra er heimilt að fela slíka framlengingu öðrum opinberum aðila hverju sinni.

Haffærissskírteini eða skoðunarvottorð skal fylgja skipsskjölum og ávallt sýnt við tollafgreiðslur skips, lögskráningu á það, greiðslu slysatryggingargjalds skipverja þegar um skip er að ræða, sem ekki er skylt að lögskrá á, greiðslu tryggingariðgjalds skips, svo og þegar þess er krafist af starfsmönnum Siglingamálastofnunar eða lögreglunni.

Þegar gildistími haffærissskírteinis eða skoðunarvottorðs er á enda, skal eigandi skips, útgerðarmaður eða skipstjóri færa skipið til skoðunar samkvæmt lögum þessum. Sé skip í notkun án þess að hafa fullgilt haffærissskírteini skal setja farbann á skipið skv. 26. gr.

14. gr.

Aukaskoðun skal gera á skipi sem hér segir:

1. Þegar skip hefur verið til viðgerðar.
2. Þegar eigandi skips, útgerðarmaður, skipstjóri, vélstjóri, einstakir skipverjar eða stjórn stéttarfélags þeirra krefst skoðunar. Krafa skal vera skrifleg og rökstudd. Starfsmenn Siglingamálastofnunar eru bundnir þagnarheiti um hver kært hefur, nema kæran hafi reynst ástæðulaus. Þá skal Siglingamálastofnun gefa upp nafn kæranda ef útgerðarmaður krefst þess.
3. Þegar annars þykir ástæða til að rannsaka öryggi ákveðinna hluta skips eða búnaðar þess.

15. gr.

Hafi skoðun leitt í ljós að kröfum um búnað og öryggi skipa er ekki fullnægt skal bætt úr því sem áfátt er.

Telji starfsmenn Siglingamálastofnunar eigi öruggt að skip sé í förum skal svipta skipið haffæris skírteini og tilkynna skipstjóra eða útgerðarmanni að skipið hafið eigi rétt til að vera í förum fyrr en úr ágöllum er bætt og tilgreindar ástæður sviptingarinnar.

Ef ágallar eru þannig að haffæri skips er óskert og eigi er unnt að bæta úr þeim þegar í stað getur umdæmisstjóri veitt skipstjóra hæfilegan frest til úrbóta. Skrá skal í eftirlitsbók skips hverju áfátt er, ástæður frestveitingar og lengd frests.

Þegar frestur skv. 3. mgr. er liðinn skal Siglingamálastofnun ganga úr skugga um að bætt hafi verið úr ágöllum. Hafi það eigi verið gert ákveður hann hvort frestur skuli framlengdur eða skipstjóri eða útgerðarmaður skuli sóttir til saka.

16. gr.

Synji siglingamálastjóri um skoðun þegar hennar er krafist skv. 2. tölul. 14. gr. eða telji einhver þeirra aðila, sem þar um ræðir, sig eigi geta unað úrslitum skoðunargerðar, getur sá, er telur sig vanhaldinn, stefnt ágreiningnum fyrir siglingadóm, sbr. 30. gr.

Dómurinn kveður endanlega á um hvort Siglingamálastofnun skuli framkvæma skoðun eða yfirskoðun skuli fara fram.

Dómurinn annast yfirskoðun sjálfur eða kveður til sérstaka yfirskoðunarmenn ef þörf þykir. Þeir skulu vera þrír eða fimm eftir ákvörðun dómsins, sérfróðir, hæfir og óvilhallir menn er fullnægja skilyrðum þess að gegna embætti eða sýslan hér á landi.

Yfirskoðunargerð verður ekki breytt ef hún hefur farið löglega fram. Hún skal staðfest með drengskaparheiti ef krafist er af einhverjum þeim er hlut á að máli.

V. KAFLI

Gerð og búnaður skipa. Smíði, innflutningur og breytingar.

17. gr.

Skip skal að jafnaði fullægja skilyrðum þeim, sem hér segir:

A. Bolur, reiði og vélar.

1. Bolur og yfirbygging, reiði og reiðabúnaður og vélar skal vera nægilega sterkt og í góðu ástandi.
2. Í stálskipi skulu vera fullnægjandi vatnspétt skilrúm.
3. Stýri og stýrisbúnaður, akkeri, keðjur, kaðlar og dælubúnaður skulu vera fullnægjandi og í góðu ástandi.
4. Í skipi skulu vera varahlutir, verkfæri og önnur nauðsynleg áhöld.
5. Skip skal vera nægilega stöðugt svo að því verði örugglega siglt.

Sé eigi annars getið í lögum þessum eða reglugerðum settum samkvæmt þeim, skal kröfum þeim, sem um ræðir í 1.–4. tölul., að jafnaði talið fullnægt ef skip fullnægir þeim kröfum, sem flokkunarfélag, viðurkennt af ráðherra, gerir til þess á hverjum tíma að slíkt skip nái 1. flokki þegar gætt er tegundar þess og þeirra ferða sem því eru ætlaðar.

B. Siglingatæki.

Skip skal búið þeim áhöldum og tækjum sem nauðsynleg eru til þess að því verði örugglega siglt.

C. Eldvarnir.

Skip skulu búið tækjum til slökkvistarfa, og viðeigandi ráðstafanir skulu gerðar til varnar eldi.

D. Björgunar- og öryggisbúnaður.

1. Skip skal búið traustum björgunartækjum sem komið skal fyrir á hentugum stöðum.
2. Varnir gegn slysum, er leitt geta af venjulegri notkun skips eða búnaðar, skulu vera í því horfi að menn, sem dvelja á skipsfjöli eða eru á leið úr skipi eða á, eigi ekki meiðsli á hættu, enda gæti þeir almennrar varfærni.
3. Farþegaskip skal auk þess vera þannig búið að því er snertir öryggi mannlífa að hæft sé til mannflutninga og ferða þeirra sem það er notað til.

E. Vistarverur og vinnurými.

1. Vistarverur farþega og skipverja, vinnurými skipverja og forðageymslur skips skulu fullnægja þeim kröfum, sem gerðar verða í reglugerð, um stærð, gerð, búnað, lýsingu, loftræstingu, hitun, hávaðamörk, hreinlætistöki og viðhald, svo og önnur atriði sem stuðlað geta að vinnuvernd.
2. Í reglugerð, sem sett er af ráðherra að fengnu álitu landlæknis, skal kveða á um búnað skips af lyfjum og hjúkrunargögnum.

F. Fjarskiptatæki.

Öll skip skulu búin fullnægjandi fjarskiptabúnaði samkvæmt nánari ákvæðum í reglugerð.

Búnaður þessi er háður eftirliti Póst- og símamálastofnunar. Að lokinni skoðun búnaðarins tilkynnir Póst- og símamálastofnun Siglingamálastofnun ríkisins árangur skoðunar á honum og annað varðandi hann sem ástæða þykir til.

G. Eftirlitsbók.

Auk skjala þeirra og bóka, sem fyrirskipuð eru í öðrum lögum og reglugerðum, skulu skip hafa eftirlitsbók, sem í eru skráð vottorð þeirra, sem skoðun hafa annast um framkvæmd skoðunar ásamt greinargerð skipstjóra og vélstjóra um framkvæmd þess eftirlits, sem á þeim hvílir, auk annarra upplýsinga um skipið sem krafist kann að verða.

Gerð og færslu eftirlitsbókar skal hagað á þann hátt sem siglingamálastjóri kveður á um.

H. Lög og reglur.

1. Eintak þessara laga ásamt reglugerðum, settum samkvæmt þeim, skulu vera í skipi, svo og eintök annarra laga og reglna eftir því sem boðið kann að vera.
2. Á farþegaskipi skal vera auglýst á áberandi stað til hvers konar flutninga skip sé ætlað og hámark farþegafjölda.

18. gr.

Ráðherra setur nánari reglur um gerð og búnað skipa og véla að fengnu álitu siglingamálastjóra.

Sérreglur skulu settar um aðbúnað og öryggi skipa sem ekki eru farþegaskip en flytja annað fólk en skipverja.

19. gr.

Um nýsmíði skipa fer eftir reglum sem ráðherra setur og þar sem þær ná ekki til skulu ekki gerðar vægari kröfur en gerðar eru af viðurkenndum flokkunarfélögum um smíði skipa.

Nýsmíði skipa er háð eftirliti Siglingamálastofnunar. Sá sem tekið hefur að sér smíði skips skal senda Siglingamálastofnun ríkisins tilkynningu þar um ásamt smíðalýsingu og

uppdráttum þeim sem siglingamálastjóri telur nauðsynlega vegna eftirlitsins. Skulu uppdrættirnir vera í þrítí.

Séu skip smíðuð erlendis fyrir innlenda aðila skal væntanlegur eigandi sjá um að tilkynning og umrædd gögn berist Siglingamálastofnun.

Eigendum skipa, skipasmiðum eða siglingamálastjóra er heimilt að fela einhverju hinna viðurkenndu flokkunarfélaga eftirlit með smíði skipa, annarra en tréskipa, enda sé skipið smíðað eftir reglum þeirra að því leyti sem þær gilda hér á landi.

Við lokaúttekt nýsmíði skal aðalskoðun skips fara fram.

20. gr.

Engar meiri háttar breytingar má gera á skipum, svo sem stækkun farmrýmis eða yfirbyggingar, aðalvélskipti eða breytingar sem hafa áhrif á mælingu skips, án þess að fyrir liggja samþykki Siglingamálastofnunar ríkisins. Allar breytingar sem varða öryggi skips og áhafnar skulu gerðar undir eftirliti Siglingamálastofnunar og gilda þar um sömu reglur um eftirlit og tilkynningarskyldu og um nýsmíði væri að ræða. Nánari ákvæði hér að lútandi skulu sett með reglugerð.

21. gr.

Skip, sem keypt eru eða leigð frá útlöndum til skráningar hér á landi, skulu fullnægja í einu og öllu íslenskum lögum og reglum um styrkleika, búnað og haffæri.

Eigi má flytja inn skip sem er 12 ára eða eldra.

Skoðun skal fara fram á skipi áður en það er keypt eða leigt.

Siglingamálastjóri lætur framkvæma skoðun þessa og má hann fela hæfri stofnun eða einstaklingi skoðunina.

Að skoðun lokinni kveður siglingamálastjóri á um hvort hann mælir með innflutningi skips eða ekki. Því aðeins má hann mæla með innflutningi skips að það fullnægi kröfum ákvæðis þessa um aldur, gerð og búnað.

VI. KAFLI

Um hleðslu skipa og frágang farms.

22. gr.

Þau íslensk skip, sem gildandi alþjóðleg hleðslumerkjaskýrteini nær til, skulu hafa alþjóða hleðslumerkjaskýrteini.

Ráðherra setur reglur um hleðslu annarra íslenskra skipa.

Siglingamálastjóri ákveður hleðslumerki skipa og gefur út hleðslumerkjaskýrteini samkvæmt samþykkt þeirri er um ræðir í 1. mgr. og reglum er ráðherra setur.

23. gr.

Ráðherra setur með reglugerð ákvæði um hvernig umbúnaði undir þilfari og á skuli hagað til öryggis mannslífum og haffæri skipa.

Á skip, sem eru 15 metrar eða lengri að mestri lengd, skal marka beggja megin að framan og aftan hversu djúpt skipið ristir í desimetrum.

Siglingamálastjóri getur ákveðið að djúpristumörk skuli sett á skip þótt minna sé en að framan greinir og hvernig þeirri mörkun skuli hagað.

24. gr.

Hleðslumerkjaskýrteini skal fylgja skipsskjölum og ávallt sýnt bæði við tollafgreiðslu og þegar þess er krafist af starfsmönnum Siglingamálastofnunar eða löggæslunni.

Hafi skip hleðslumerkjaskírteini, útgefið af þar til bærnum erlendum stjórnvöldum í ríki sem er aðili að gildandi alþjóðasamþykkt um hleðslumerki eða viðurkenndu flokkunarfélagi, getur siglingamálastjóri veitt því íslenskt hleðslumerkjaskírteini í þess stað, án þess að láta mælingu þá eða skoðun, er með þarf til ákvörðunar hleðslumerkja, fara fram.

25. gr.

Um fermingu, flutning og affermingu farms, að öðru leyti, setur ráðherra reglur.
Um flutning á hættulegum varningi og lausu korni skal farið eftir alþjóðareglum.

VII. KAFLI

Um farbann.

26. gr.

Starfsmenn Siglingamálastofnunar geta hindrað för skips skv. 15. gr. uns úrlausn er fengin.

Sé skipi lagt úr höfn án þess að hafa gilt haffærisskírteini eða leiki rökstuddur grunur á að það standi til eða skip er annars óhaffært á ferð skal viðkomandi umdæmisstjóri leggja farbann á skipið.

Ef umdæmisstjóri hefur lagt farbann á skip skal það þegar í stað tilkynnt skipstjóra og, ef hentugt þykir, útgerðarmanni. Tilkynningin skal vera skrifleg. Ástæður fyrir banni skulu tilgreindar svo og skilyrði fyrir því að banni verði aflétt. Skýrslu um málið ásamt nauðsynlegum upplýsingum skal senda siglingamálastjóra og loks skal lögreglustjóra, hafnar- og tollfyrirvöldum á staðnum svo og starfsmönnum Landhelgisgæslu Íslands skýrt frá banninu, enda ber þessum aðilum hverjum á sínu sviði að veita fulltingi sitt til þess að banni verði framfylgt.

27. gr.

Siglingamálastjóri skal fella farbann skips úr gildi ef hann telur það ekki á rökum reist, en telji hann bannið nægilega rökstutt staðfestir hann það og sendir skipstjóra eða eftir atvikum útgerðarmanni rökstuddan úrskurð sinn.

Telji siglingamálastjóri gögn skorta sér hann um að þeirra verði aflað.

28. gr.

Skipstjóri eða útgerðarmaður getur kært farbann fyrir siglingadómi.

VIII. KAFLI

Siglingadómur.

29. gr.

Siglingadómur hefur aðsetur í Reykjavík og er skipaður þannig:

Dómsmálaráðherra skipar formann dómsins og varaformann til sex ára í senn. Þeir skulu fullnægja sömu skilyrðum og hæstaréttardómarar.

Dómsmálaráðherra skipar tólf meðdómendur og sex varaméddómendur alla til sex ára í senn. Þeir skulu fullnægja skilyrðum þeim er hér segir:

1. Tveir skulu vera eða hafa verið starfandi skipstjórar, annar þeirra á kaupskipi í utanlandssiglingum.
2. Tveir skulu vera eða hafa verið starfandi yfirvélstjórar á skipi og annar þeirra á dísilskipi.
3. Tveir skulu vera eða hafa verið sjómenn, án þess þó að vera eða hafa verið skipstjórar, stýrimenn eða loftskýtamenn síðast liðin fimm ár.

4. Tveir skulu vera sérfróðir um smíði skipa.
5. Tveir skulu vera sérfróðir um smíði véla.
6. Tveir skulu vera sérfróðir um firðtæki.

Einn varamann skal skipa fyrir hverja starfsgrein.

Embættis- og sýslunarmenn Siglingamálastofnunar geta ekki verið dómendur.

Fastir dómendur eru formaður dómsins, annar þeirra skipstjóra sem tilnefndir hafa verið og annar sjómanna (sbr. 3. tölul.).

Formaður dómsins kveður fasta dómendur úr flokki hinna skipuðu dómenda og gildir sú kvaðning þar til dómurinn er skipaður næst.

Í meðferð hvers máls taka þátt hinir föstu dómendur og tveir úr flokki aukadómenda, valdir í hvert skipti af föstu dómendum, eftir því hveirrar sérþekkingar er þörf.

Dómendur siglingadóms skulu auk framangreindra skilyrða fullnægja kröfum þeim sem gerðar eru um almenn og sérstök dómarskilyrði samkvæmt lögum.

30. gr.

Verkefni siglingadóms eru:

1. Að skera úr um hvort skoðun á skipi skuli fram fara, annast yfirskoðunargerðir og kveðja yfirskoðunarmenn eins og nánar greinir í 16. gr.
2. Að skera úr um hvort farbann skuli lagt á skip og dæma um gildi farbanns, svo sem getið er í 28. gr.
3. Að fara með dómstörf í opinberum málum út af sjóslysum eða brotum á lögum þessum ef saksóknari telur mál sérstaklega mikilvæg. Þegar máli er þannig vísað til siglingadóms, getur hann farið með rannsókn í því hvort heldur af sjálfsdáðum eða að beiðni saksóknara.

Um refsímál sem höfðað er fyrir siglingadómi fer að hætti opinberra mála, þó þannig að mál skal jafnan sæta sókn og vörn.

31. gr.

Áður en saksóknari ákveður höfðun opinbers máls út af brotum á lögum þessum skal hann jafnan leita umsagnar siglingamálastjóra. Ber siglingamálastjóra að láta í té rökstudda umsögn og tillögur svo fljótt sem verða má.

Dómstólar skulu láta Siglingamálastofnun í té eftirrit dóma, dómsgerða og annarra gagna í málum út af brotum á lögum þessum.

32. gr.

Málum sem höfðuð eru skv. 16. gr eða 28. gr. laga þessara skal beint gegn siglingamálastjóra. Þeim skal hraða svo sem kostur er. Sérstaklega skal hraða máli þegar úrskurðar skal um farbann. Þeim úrskurði, sem skal vera rökstuddur, verður ekki áfrýjað.

Frestir reiknast sem aðilar væru búsettir innan sömu þinghár. Um málið fer að öðru leyti sem venjuleg sjódomsmál.

Skaðabótamál vegna ólöglegs farbanns ber undir almenna dómstóla.

Bótaréttur gegn ríkissjóði fellur niður ef mál er eigi höfðað innan tveggja mánaða frá því er siglingadómur hefur kveðið á um gildi farbanns.

33. gr.

Fastir dómendur siglingadóms skulu launaðir á sama hátt og fastir dómendur í félagsdómi.

Laun aukadómenda ákveða hinir föstu dómendur eftir málavöxtum hverju sinni.

Skrifstofukostnaður siglingadóms, ferðakostnaður og önnur nauðsynleg útgjöld greiðast eftir reikningi er dómsmálaráðherra úrskurðar.

IX. KAFLI

Gjöld.

34. gr.

Fyrir skoðun á skipum og búnaði þeirra, mælingu á skipum, útgáfu skírteina, samþykkt smíðauppráttu og aðrar skoðanir skal eigandi greiða gjöld til ríkissjóðs samkvæmt reglugerð er ráðherra setur. Þar skulu einnig sett ákvæði um fyrirkomulag innheimtu gjaldanna.

Gjöldunum fylgir lögveð í skipi, jafnsett lögveði fyrir lestagjaldi í eitt ár frá því er gjald var kræft.

Siglingamálastofnun ríkisins er heimilt að halda eftir haffærisskírteini að lokinni skoðun ef gjöld skv. 1. mgr. eru ekki greidd.

35. gr.

Telji gjaldandi gjald ranglega krafð eða of hátt getur hann leitað til siglingamálastjóra sem úrskurðar um gjaldtöku. Gjaldandi getur þó á næstu þremur mánuðum frá því er honum varð kunnugt um úrskurðinn skotið honum til dómstóla.

Siglingamálastjóri er í fyrirsvari fyrir ríkissjóð í framangreindum málum.

Réttargjöld í málum samkvæmt þessari grein eru hin sömu og í einkamálum.

X. KAFLI

Um refsingar, sviptingu réttinda o.fl.

36. gr.

Ef eigandi skips, skipasmíðastöð, verkstæði, skipstjóri eða annar yfirmaður skips brýtur í verki eða með vítaverðri vanrækslu gegn fyrirmælum í lögum þessum eða reglum settum samkvæmt þeim varðar það sektum eða varðhaldi.

37. gr.

Um brot skv. 36. gr. skal beitt reglum almennra hegningarlaga um hlutdeild.

Nú er brot framið með verknaði sem refsiverður er samkvæmt almennum hegningarlögum og skal þá einnig beita viðeigandi ákvæðum þeirra.

38. gr.

Pegar um brot er að ræða skv. 36. gr. má svipta sökunaut rétti til skipstjórnar, stýrimennsku, vélstjórnar eða fjarskiptastarfa um ákveðinn tíma er eigi sé skemmri en þrjú mánuðir.

Nú er brot að öðru leyti sérstaklega stórfellt eða ítrekað og skal þá beita réttindasviptingu í sex mánuði og allt að fimm árum eða ævilangt.

39. gr.

Svipting réttinda skv. 38. gr. skal gerð með dómi. Sá er réttindum hefur verið sviptur skal afhenda lögreglunni réttindaskírteini sitt.

Réttindasvipting skal tilkynnt öllum lögreglustjórum á landinu.

40. gr.

Pegar tvö ár að minnsta kosti eru liðin frá því að réttindasvipting var dæmd getur samgönguráðherra, ef sérstakar ástæður mæla með því, veitt dómfellda réttindin aftur, enda þótt sá tími sem tilgreindur er í dóminum sé eigi liðinn.

Endurveiting réttinda skv. 1. mgr. er þó því aðeins heimil að siglingamálastjóri og siglingadómur mæli með því.

41. gr.

Sektir fyrir brot gegn lögum þessum renna í ríkissjóð. Þeim fylgir lögveð í skipi og búnaði þess jafnsett lögveði fyrir lestagjaldi.

Aðför skal reynd fyrir sekt áður en til afplánunar kemur.

Við ákvörðun sekta skal hafa hliðsjón af efnahag sökunauts.

42. gr.

Lög þessi raska í engu ákvæðum áfengislaga að því er snertir viðurlög ef menn eru undir áhrifum áfengis við störf sín.

XI. KAFLI

Um gildistöku laganna o.fl.

43. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi. Jafnframt falla úr gildi lög nr. 52 12. maí 1970, ásamt síðari breytingum, svo og önnur þau ákvæði sem eigi fá samrýmst lögum þessum.

A t h u g a s e m d i r v i ð l a g a f r u m v a r p þ e t t a .

I.

Íslensk löggjöf um opinbert eftirlit með skipum er rúmlega áttatíu ára gömul og skal hér greint frá helstu breytingum sem hún hefur tekið í tímans rás.

1. Fyrstu ákvæði um eftirlit með öryggi í siglingum voru sett hér á landi með lögum nr. 25/1903, um eftirlit með þilskipum, sem notuð eru til fiskveiða eða vöruflutninga. Var eigendum slíkra skipa gert skylt að láta skoða skip af tveimur skoðunarmönnum áður en það hæfi fyrstu ferð sína á almanaksárinu.
2. Með lögum nr. 29/1912 var gert skylt að láta skoða í ársbyrjun öll lögskráningarskyld skip ef þau voru gerð út til mannflutninga, vöruflutninga eða fiskveiða hér við land.
3. Ný heildarlög voru sett 1922, lög nr. 37/1922. Með þeim var atvinnumálaráðuneyti falin yfirstjórn þessara mála sem áður höfðu lotið stjórn lögreglustjóra. Landinu var skipt í skipaskoðunarumdæmi og komst eftirlitið því í mun fastari skorður. Auk skráningarskyldra skipa átti skoðun nú að fara fram á öllum vélbátum og fjórrónum róðrabátum eða stærri ef þeir voru gerðir út til fiskveiða.
4. Embætti skipaskoðunarstjóra ríkisins var sett á stofn með lögum nr. 58/1929.
5. Með lögum nr. 93/1935 voru gerð skoðunarskyld öll skip og bátar sem eru 6 metrar að lengd eða stærri. Hefur það haldist síðan. Enn fremur var skipaskoðunarstjóra falið að gefa út hleðslumerkjaskírteini og öryggisskírteini.
6. Helstu nýmæli laga nr. 78/1938 voru þau að ráðherra skyldi skipa sérstaka skipaeftlitismenn einn í hverjum landsfjórðungi.
7. Í lögum nr. 68/1947 voru ýmis þýðingarmikil nýmæli. Samkvæmt þeim var landinu skipt í fimm tiltekin eftirlitssvæði. Árleg aðalskoðun var nú látin ná til fleiri skipa en fyrr hafði verið. Skipaskoðuninni voru fengin ný verkefni, m.a. eftirlit með nýsmíði skipa. Siglingadómur var settur á stofn og ákvæði sett um hlutverk hans og störf.
8. Breyting var gerð á lögnum frá 1947 með lögum nr. 38/1959 þar sem ákveðið var að aðalskoðun skuli fram fara árlega á hverju eftirlitsskyldu skipi. Auk þess voru gerðar nokkrar breytingar á gjaldakafla laganna. Breytingar þessar voru felldar inn í lög frá 1947 og löggin gefin út að nýju sem lög nr. 50/1959.
9. Gildandi lög um eftirlit með skipum eru nr. 52 12. maí 1970, en á þeim hafa verið gerðar nokkrar breytingar.

Með þeim lögum voru numin brott ýmis ákvæði eldri laga sem vörðuðu skipulag Siglingamálastofnunar, hlutverk hennar, skipun starfsmanna og önnur atriði. Jafnframt voru sett sérstök lög um Siglingamálastofnun ríkisins, lög nr. 51/1970. Útgáfa haffærisskírteina var færð frá lögreglustjóra (tollstjóra) til siglingamálastjóra og þar til berra starfsmanna hans. Ýmsar breytingar voru og gerðar á hlutverki siglingadóms.

Ákvæðum l. nr. 52/1970 um sjópróf (sjóferðapróf) var breytt með l. nr. 34/1981, og með lögum nr. 18/1986 var fellt niður ákvæði laganna um Rannsóknarnefnd sjóslysa.

II.

Með frumvarpi þessu er leitast við að færa lagaákvæði um eftirlit með skipum til samræmis við nútímaaðstæður um leið og þau eru einfölduð. Í því skyni eru allmörg ákvæði felld niður, sem betur eiga heima í reglugerðum, orðalagi og efnisskipan einstakra greina er breytt. Jafnframt er í frumvarpinu leitast við að skýra ýmis atriði með það fyrir augum að auðvelda framkvæmd þeirra og draga úr réttaróvissu.

Helstu efnisbreytingar frá gildandi lögum eru eftirfarandi:

1. Með nýjum lögum um Siglingamálastofnun ríkisins, l. nr. 20/1986, varð töluverð skipulagsbreyting á starfsemi stofnunarinnar. Samkvæmt þeim skulu stofnaðar umdæmisskrifstofur á fimm stöðum utan Reykjavíkur og verður ráðinn umdæmisstjóri í hverju umdæmi. Taka ákvæði þessa frumvarps m.a. mið af breytingu þessari.
2. Að tillögu nefndar þeirrar er samdi siglinga- og sjómannaölög er ákvæði 40. gr. gildandi laga um sjóferðapróf felld niður.
3. Ákvæðum um farbann er breytt og skýrt kveðið á hvenær leggja skal farbann á skip. Verður farbann ekki lagt á skip, nema því sé lagt úr höfn án haffærisskírteinis, rökstuddur grunur leiki á að því eigi að sigla í slíku ástandi eða skip sé annars óhaffært á ferð.
4. Ákvæði um ábyrgð skipasmíðastöðva, vélsmiðja og eigenda skipa vegna breytinga á skipum og skil á teikningum og stöðugleikaútreikningi til Siglingamálastofnunar eru hert.
5. Ákvæði um útgáfu og gildistíma haffærisskírteina eru að mestu óbreytt, en heimild til framlengingar þeirra er eingöngu bundin við frestun aðalskoðunar skips um tiltekinn tíma og í sérstökum tilvikum.
Að öðru leyti vísast til athugasemda við einstakar greinar.

Athugasemdir við einstakar greinar frumvarpsins.

Um 1. gr.

Greinin er efnislega samhljóða 2. gr. gildandi laga.

Um 2. gr.

1. gr. gildandi laga fjallar um orðskýringar. Hér er lagt til að felldar verði niður 6., 7. og 10. tölul. 1. gr. laganna. Orðskýringar eru að öðru leyti efnislega óbreyttar, en orðalagsbreytingar nokkrar.

Um 3. gr.

Samkvæmt 5. gr. gildandi laga hvílir skylda á þar tilgreindum aðilum til að sjá um að lögskipaðar skoðunargerðir fari fram og því sé haldið haffæru hvort sem skip er statt í höfn eða á hafi úti.

Hér er lagt til að þessari skyldu sé framfylgt hvenær sem skipi er lagt úr höfn.

Oft liggja skip í höfnum langtímum saman vegna viðgerða, vélaskipta eða annarra breytinga og er útilokað að skip geti verið haffær á meðan slíkt fer fram.

Um 4. gr.

Um 1. tölul.

Samkvæmt a-lið 4. gr. gildandi laga er krafist framlagningar hleðslumerkjaskírteinis og öryggisskírteinis auk haffærissskírteinis, en þar sem haffærissskírteini er ekki útgefið nema þessi atriði séu í samræmi við lög og reglur er nægjanlegt að krefjast framlagningar þess.

Um 2. tölul.

Óbreytt frá b-lið 4. gr. gildandi laga.

Um 3. tölul.

C-liður 4. gr. gildandi laga er svohljóðandi:

„Ef bol þess, búnaði, vél eða vélartækjum eða skipshöfn er svo áfátt, það svo ofhlaðið mönnum eða munum, vanhlaðið, kjölfestulítið, illa birgt af vistum, vatni, kolum, olíu eða öðrum vélarnaudsynjum, sé það vélskip, eða af öðrum ástæðum er svo á sig komið, að telja verður vegna sjóferða þeirra, er skipið skal fara, að hættulegra sé að vera í förum með það en venjulegt er við siglingar.“

Þó að þetta séu allt atriði sem skoða þarf þegar haffæri skips er kannað er ekki ástæða til að telja þau öll upp í lagaákvæðinu, enda er hvort eð er ekki um að ræða tæmandi talningu á atriðum sem leitt geta til óhaffærni.

Um 5. gr.

Samkvæmt 6. gr. gildandi laga skal, þegar skip laskast, skoðun framkvæmd af sérfróðum mönnum, sem siglingadómur kveður til, ef skoðunarmenn Siglingamálastofnunar geta ekki annast hana án verulegrar tafar.

Þar sem starfsmenn Siglingamálastofnunar eru sérfróðir og hafa nú fast aðsetur um allt land (sbr. almennar athugasemdir) er ekki lengur talin þörf fyrir slíkt ákvæði í lögunum.

4. mgr. er nýmæli sem þarfnast ekki skýringar.

Um 6. gr.

Greinin er efnislega samhljóða 7. gr. gildandi laga, en samkvæmt henni hvílir þetta eftirlit á eftirlitsmönnum Siglingamálastofnunar.

Um 7. gr.

Greinin er efnislega samhljóða 11. gr. gildandi laga, þó þannig að í stað eftirlitsmanns kemur umdæmisstjóri (sbr. almennar athugasemdir).

Um 8. gr.

Greinin er samhljóða 12. gr. gildandi laga.

Um 9. gr.

Greinin er efnislega samhljóða 1. mgr. 9. gr. gildandi laga, en þar er rætt um skipaskoðunarmenn.

Samkvæmt 2. mgr. gildandi laga skal eftirlitsmaður í ákveðnum tilvikum kveða til aðstoðar sérfróðan mann/menn, en með vísun til athugasemda við 5. gr. frumvarpsins er slíkt ákvæði óþarft.

Um 10. gr.

Um aðalskoðun er nú fjallað í 14. gr. gildandi laga og er þar upp talið hvenær aðalskoðun skuli fram fara.

Þessi breyting er gerð til einföldunar. Meginreglan er sú að aðalskoðun skuli gera árlega. Hér skal þó bent á 18. og 19. gr. frumvarpsins, sem fjallar um aðalskoðun við lokaúttekt nýsmíði, og enn fremur skal aðalskoðun fara fram við úttekt á skipi að lokinni meiri háttar breytingu og við innflutning skips.

Um 11. gr.

Í 1. mgr. 15. gr. gildandi laga segir:

„Við aðalskoðun skal athuga vandlega allt öryggi skips, bæði sjálfs bols þess, þilfars og skilrúma, siglu og reiða, véla og vélatakja, búnaðar alls og áhalda, svo og allt annað, er lýtur að öryggi þess.“

Þó að þessi atriði séu allt atriði, sem athuga ber við aðalskoðun, telst upptalningin ónaúðsynleg og getur beinlínis verið villandi þar sem hún er ekki tæmandi. Enn fremur eru þessi atriði öll nánar tilgreind í reglum um smíði og búnað íslenskra skipa, sbr. 18. gr.

2. mgr. er efnislega samhljóða 2. mgr. 15. gr. en þó einfölduð.

Um 12. gr.

Greinin svarar til 2. mgr. 16. gr. gildandi laga.

Í 1. mgr. 16. gr. laganna eru all ítarleg ákvæði um þær boðleiðir sem skýrsla um skoðun á að fara innan Siglingamálastofnunar. Þykja slík ákvæði ekki eiga heima í lögum.

Um 13. gr.

Í 17. gr. gildandi laga er veitt heimild til að framlengja gildistíma skírteinis, en í 3. mgr. þessarar greinar frumvarpsins er þessari heimild breytt í heimild til frestunar aðalskoðunar, enda sé eigi ástæða til að ætla að skip sé óhaffært. Við er bætt að siglingamálastjóra sé heimilt að fela öðrum opinberum aðila slíka framlengingu. Nær það m.a. til fulltrúa í utanríkisþjónustu Íslands erlendis. Þessi háttur hefur verið á hafður um langa hríð.

5. mgr. er nýmæli. Er heimild til farbanns samkvæmt ákvæðinu bundin við það að skip sé í notkun.

Um 14. gr.

Um aukaskoðun er fjallað í 18. gr. gildandi laga. Samkvæmt a-lið þeirrar greinar skal aukaskoðun fara fram þegar skip hefur sætt verulegri viðgerð, en hér er lagt til að aukaskoðun fari fram að lokinni viðgerð án tillits til umfangs hennar.

Samkvæmt 2. tölul. geta einstakir skipverjar krafist skoðunar, en samkvæmt gildandi lögum er krafist meiri hluta skipshafnar.

Í 2. mgr. 18. gr. gildandi laga er svohljóðandi ákvæði:

„Synji eftirlitsmaður um skoðun, þegar hennar er krafist samkvæmt b-lið þessarar greinar (2. tölul. frumvarpsins, innsk.), má skjóta málinu til siglingamálastjóra“.

Samkvæmt 9. gr. frumvarpsins annast starfsmenn Siglingamálastofnunar ríkisins alla skoðun samkvæmt lögnum. Siglingamálastjóri er æðsti maður stofnunarinnar og annast framkvæmdastjórn þeirra mála sem henni eru falin. Heimild til að kæra til hans ákvarðanir undirmanna þarf því almennt ekki að tiltaka í lögum.

Um 15. gr.

Samkvæmt 2. mgr. er lagt til að skip sé svipt haffærisskírteini, ef eigi er talið öruggt að skip sé í förum. Ef skipi er lagt úr höfn án þess að hafa gilt haffærisskírteini má leggja farbann á skipið samkvæmt 26. gr. Bera má úrskurð um farbann undir siglingadóm samkvæmt 30. gr.

Um 16. gr.

Greinin er efnislega samhljóða 21. gr. gildandi laga.

Um 17. gr.

Í greininni eru talin þau skilyrði sem skip þurfa að uppfylla varðandi gerð og búnað. Hér eru einungis taldir höfuðflokkar, en nánari fyrirmæli um einstök atriði verða sett í reglugerð.

Greinin er að mestu leyti efnislega samhljóða 22. gr. gildandi laga. Þó eru nokkrar breytingar sem leiða af þeim breytingum sem orðið hafa eða vænta má á gerð og búnaði skipa. Má þar nefna F-lið, sem fjallar um fjarskiptabúnað. Fjarskiptabúnaður skipa hefur tekið miklum breytingum og má vænta enn frekari breytinga á næstu árum.

Sérákvæði gildandi laga, 23.–25.gr., um farþegaskip eru felld niður. Þau atriði sem ástæða er til að hafa í lögum eru tilgreind í 17. gr., sem gildir um öll skip, þar með talin farþegaskip. Enn fremur má benda á ákvæði ýmissa alþjóðasamninga, sem Íslands hefur fullgilt, sem hafa að geyma ítarleg ákvæði um búnað farþegaskipa og gilda um farþegaskip í alþjóðaflutningum.

Um 18. gr.

Í samræmi við athugasemdir með 17. gr. setur ráðherra nánari reglur um gerð og búnað skipa, enda er þá auðveldara að breyta þeim í samræmi við almenna þróun í þessum málum. Greinin er efnislega samhljóða 28. gr. gildandi laga.

Um 19. gr.

1. og 2. mgr. eru efnislega samhljóða 1. og 2. tölul. 26. gr. gildandi laga. Hins vegar eru hér felld niður ítarleg ákvæði um framkvæmd eftirlitsins.

3. mgr. er nýmæli. Nefnd, sem samgönguráðherra skipaði til að fjalla m.a. um hvernig herða mætti ábyrgð skipasmíðastöðva, vélsmíðja og eigenda skipa, lagði til að þetta ákvæði yrði tekið í lög um eftirlit með skipum til að tryggja skil á teikningum og öðrum gögnum til Siglingamálastofnunar vegna skipa sem smíðuð eru erlendis fyrir innlenda aðila.

Samkvæmt 5. mgr. skal aðalskoðun skips fara fram við lokaúttekt nýsmíði. Um aðalskoðun nýsmíði er fjallað í a- og b-liðum 14. gr. gildandi laga.

Um 20. gr.

Greinin er efnislega samhljóða B-lið 26. gr. gildandi laga.

Um 21. gr.

Greinin er að mestu samhljóða C-lið 26. gr. gildandi laga. Í 1. mgr. er þó bætt inn skipum sem leigð eru frá útlöndum til skráningar hér á landi. Með nýlegum lögum um skráningu skipa, nr. 115/1985 var í fyrsta sinn heimiluð íslensk skráning erlendra skipa sem íslensk útgerð rekur samkvæmt leigusamningi. Er breytingin í samræmi við ákvæði þeirra laga.

Um 22. gr.

Greinin er samhljóða 29. gr. gildandi laga en tilvísun í ákveðna hleðslumerkjasamþykkt er sleppt. Þess í stað er vísað til gildandi hleðslumerkjasamþykktar. Alþjóðasamþykkt um hleðslumerki var undirrituð í London 5. apríl 1966, en öðlaðist alþjóðlegt gildi 21. júlí 1968. Á Íslandi öðlaðist hún gildi 24. september 1970, sbr. auglýsingu nr. 19/1970.

Í 2. mgr. er ákveðið, að ráðherra setji reglur um hleðslu skipa sem samþykktin tekur ekki til. Í því sambandi skal þess getið að samþykktin nær ekki til fiskiskipa, en í henni er tekið fram að Alþjóðasiglingamálastofnunin skuli láta fram fara athugun á lágmarksfríborði fyrir fiskiskip til undirbúnings að setningu alþjóðlegra ákvæða um lágmarksfríborð fyrir fiskiskip.

Um 23. gr.

Greinin svarar að mestu til 30. og 31. gr. gildandi laga.

Um 24. gr.

Greinin er að mestu óbreytt 32. gr. gildandi lögum, þó er vísað til gildandi hleðslumerkjasamþykktar, sbr. athugasemdir með 22. gr.

Um 25. gr.

Greinin er óbreytt 33. gr. laganna og þarfnast ekki skýringar.

Um 26. gr.

Samkvæmt 1. mgr., sbr. 15. gr., má svipta skip haffærisskírteini og þar með hindra för skips ef ekki er öruggt að skip sé í förum.

Farbann skv. 2. mgr. er bundið því skilyrði að skipi sé lagt úr höfn eða rökstuddur grunur leiki á að það standi til. Er hér mun fastar að orði kveðið en í gildandi lögum, enda verður ásetningur skipstjóra að ná til þess að sigla skipinu.

3. mgr. svarar til 2. mgr. 35. gr. gildandi laga. Hér er lagt til að starfsmönnum Landhelgisgæslu Íslands sé skýrt frá farbanni sem er breyting frá lögunum.

Um 27. gr.

Farbann skv. 26. gr. frumvarpsins leggja umdæmisstjórar á. Hins vegar getur siglingamálastjóri fellt það úr gildi ef hann telur það eigi á rökum reist. Er þetta í samræmi við 36. gr. gildandi laga.

Um 28. gr.

Greinin er óbreytt og þarfnast ekki skýringar.

Um 29. gr.

Greinin svarar til 38. gr. laganna um skipun siglingadóms og þarfnast ekki skýringar.

Um 30. gr.

Hér er lýst verkefni siglingadóms og lagt til að það verði óbreytt frá gildandi lögum. Með þeim lögum voru gerðar ýmsar breytingar á hlutverki dómsins og er ekki þörf á frekari breytingum.

Um 31. gr.

Umsögn siglingamálastjóra um mál út af brotum á lögunum er mjög mikilvæg út frá faglegu og tæknilegu sjónarmiði og þykir því rétt að saksóknara sé gert skylt að senda mál til umsagnar hans eins og í gildandi lögum. Önnur mgr. var nýmæli í l. nr. 52/1970.

Um 32. gr.

Greinin svarar til 43. gr. laganna.

Um 33. gr.

Ákvæði um laun dómenda í siglingadómi og kostnað af starfsemi dómsins eru í 44. gr. laganna og eru tekin óbreytt hér upp.

Um IX. kafla.

Gjaldaákvæði 45. og 46. gr. laganna eru tekin hér að mestu óbreytt í 34. og 35. gr. laganna. Þriðja mgr. 34. gr. er nýmæli sem heimilar Siglingamálastofnun ríkisins að halda eftir haffærisskírteini að lokinni skoðun ef gjöld eru ekki greidd. Þar með er för skips bönnuð, og ætti það að knýja á um innheimtu þessara gjalda.

Um X. kafla.

Refsiákvæði laganna eru töluvert einfölduð.

Um 36. gr.

Heimild 47. gr. gildandi laga til fangelsisrefsingar er hér lögð niður og enn fremur ákvæði 2. mgr. þeirrar greinar um lágmarksrefsingu til handa óhaffærum skipum á ferð. Þar sem farbann verður samkvæmt frumvarpinu ekki lagt á, nema skip sé eða ætli á siglingu, er slíkt ákvæði óþarft.

Um 37. gr.

Greinin þarfnast ekki skýringar.

Um 38. gr.

Fyrirmæli laganna um réttindasviptingu eru tekin óbreytt hér upp og þarfnast ekki skýringar.

Um 39. gr.

Greinin svarar til 51. gr. gildandi laga.

Um 40. gr.

Tíminn, sem líða þarf frá því að réttindasvipting er dæmd þar til endurveiting réttinda er heimil, er stytur úr þremur árum í tvö ár. Er það gert til samræmis við 238. gr. siglingalaga, nr. 34/1985 og 77. gr. sjómannalaga, nr. 35/1985. Í samræmi við tilgreind lög er heimild til endurveitingar færð úr höndum dómsmálaráðherra til samgönguráðherra.

Um 41. og 42. gr.

Greinarnar eru óbreyttar og þarfnast ekki skýringa.

Um XI. kafla.

Ákvæði kaflans þarfnast ekki skýringa.