

Ed.

58. Frumvarp til laga

um breyting á lögum nr. 93 3. maí 1935, um eftirlit með skipum.

Flm.: Sigurjón Á. Ólafsson.

1. gr.

2. gr. laganna orðist svo:

Setja skal með reglugerð, er atvinnumálaráðuneytið gefur fyrir árslok 1937, nánari ákvæði um, hverjar kröfur gera skuli til þess, að skip verði talið haffært, eftir því hvert skipið er og hvaða ferðir því eru ætlaðar, um farþegafjölda og lágmarkstölu skipshafnar, svo og um það, hvers gæta skuli við skipaskoðanir, sem gerðar eru samkv. lögum þessum eða öðrum lögum og alþjóðasamþykktum.

Í sömu reglugerð skulu sett ákvæði um rúmstærð og gólfstærð í svefnherbergjum skipverja, svo og annan útbúnað þeirra, að því er snertir birtu, loftrás og aðra hollustuhætti. Ennfremur um borðstofu, bað og þvottaklefa og salerni.

Þar til ofangreind reglugerð verður gefin út, skal tilskipun, dags. 20. nóv. 1922, um eftirlit með skipum og bátum og öryggi þeirra, vera í gildi.

2. gr.

3. gr. laganna orðist svo:

Eiganda skips eða útgerðarmanni, svo og skipstjóra, er skylt að sjá um, að skip sé haffært, er það leggur úr höfn. Hið sama gildir um haffæri skips hvað hleðslu snertir, ef það tekur farm utan hafnar eða aflar fiskjar á hafi úti. Skylt er skipstjóra að öðru leyti að gera allt það, er hann má, til að halda skipi haffæru á ferð.

Nú tekur skip grunn, slæst við bryggju, verður fyrir hverskonar árekstri eða það annað ber til, er ætla má, að af muni hljóta að skipið verði óhaffært, og er skipstjóra þá skylt að láta rannsaka tjón það, sem orðið hefir, með skoðunargerð á þeim stað, er henni verður fyrst við komið.

3. gr.

6. gr. laganna orðist svo:

Atvinnumálaráðherra hefir yfirstjórn um eftirlit með öryggi skipa. Hann skipar skoðunarstjóra til að annast framkvæmd þessara mála, og skal honum veitt nauðsynleg aðstoð við starfið.

Hefir hann á hendi eftirlit með öllum skipaskoðunarmálum, rannsakar skoðunarskýrslur skipaskoðunarmanna, fer eftirlitsferðir um landið til eftirlits um framkvæmd laganna og athugunar á störfum sendimanna sinna.

Skipaskoðunarstjóri má engin störf hafa á hendi, launuð eða ólaunuð, er snerta umsjón með skipum, önnur en þau, er embætti hans tilheyrar, enda sé hann með öllu óháður útgerð skipa.

Laun skipaskoðunarstjóra séu 6000 kr. á ári, er hækka um 200 kr. annaðhvert ár upp í 7000 kr. Hann nýtur dýrtíðaruppbótar eftir fyrirmælum launalaganna eða þeim ákvæðum, er gilda um dýrtíðaruppbót sýslunarmanna ríkisins á hverjum tíma.

Kostnað við skrifstofu í Reykjavík og kostnað vegna aðstoðar og eftirlitsferða skal ákveða í fjárlögum.

4. gr.

7. gr. laganna orðist svo:

Atvinnumálaráðherra skiptir landinu í skipaskoðunarumdæmi, að fengnum tillögum skipaskoðunarstjóra, og skipar til framkvæmdar eftirlitinu í hverju umdæmi svo marga skipaskoðunarmenn sem þurfa þykir, að fengnum tillögum Alþýðusambands Íslands, í umboði sjómannastéttarinnar. Skulu þeir skipaðir til 3 ára í senn. Þeir skulu vera óháðir útgerð skipa og að öðru leyti svo vel til starfsins fallnir sem

frekast eru föng á. Áður en þeir taka til starfa, skulu þeir undirrita drengskaparheit um, að þeir vinni starf sitt samvizkusamlega.

Skipaskoðunarmenn skulu gera allar skoðanir, er ræðir um í lögum þessum, tilskipunum eða reglugerðum, er settar verða samkvæmt þeim og gerðar skulu innan umdæmis þeirra, hvort sem skipið er skrásett eða eigi. Ef þörf krefur, getur skipaskoðunarstjóri kvatt menn til skoðunargerðar utan umdæmis sins. Við skoðunargerðir er skipaskoðunarmönnum skylt að gæta þess, að fullnægt sé kröfum þeim, er gerðar eru í lögum þessum, tilskipunum eða reglugerðum, er settar verða samkvæmt þeim um öryggi skipa, þeirrar tegundar, sem það skip er, sem þeir skoða, og í þeim ferðum, er því eru ætlaðar. Að lokinni skoðunargerð er þeim skylt að sjá um, að fullnægt sé þeim umkvörtunum, er þeir kunna að hafa gert, enda sé skoðunartottorð ekki fyrr undirritað eða af hendi látið.

Skoðunarmönnum ber eftir megni að fylgjast með því, að hlýtt sé fyrirmælunum um öryggi skipa á öðrum tíma en þeim, er skoðun fer fram, þótt þeim sé ekki falið eftirlit það, er um ræðir í 5. og 6. gr. Verði þeir áskynja þess, að lögum þessum og reglugerðum, settum samkv. þeim, sé ekki framfylgt, ber þeim að tilkynna það tafarlaust skipaskoðunarstjóra eða lögreglustjóra á viðkomandi stað.

Þóknun til skipaskoðunarmanna fyrir starfa sinn ákveður ráðherra með reglugerð. Þóknun þessi greiðist úr rikissjóði og miðast við gjald það, er eiganda skips er gert að greiða fyrir hverja skoðun. Lögreglustjórar innheimta skoðunargjald af skipaeigendum með sama hætti og aðrar tekjur rikissjóðs, og hefir það sama rétt og opinber gjöld, enda er skipaskoðunarmönnum skylt að tilkynna lögreglustjóra, er skoðun hefir farið fram.

Ef skipaskoðunarmenn takast ferð á hendur vegna skoðunar á skipi, skal sá kostnaður greiddur úr rikissjóði, án þess að hann sé endurkræfur af skipseiganda.

5. gr.

Á eftir 7. gr. laganna komi 3 nýjar greinar, er verða 8.—10. gr. og orðist svo:

a. (8. gr.). Auk hinna föstu skoðunarmanna skipar atvinnumálaráðherra minnst 4 eftirlitsmenn. Sé minnst einn fyrir hvern landsfjórðung, eftir nánari reglun, er ráðherra setur. Eftirlitsmönnum ber að fylgjast með á hverjum tíma eftir föngum, hvernig lögunum er framfylgt. Þeir skulu hafa sjómennskuþekkingu og kunna glögg deili á, hvaða öryggisreglum ber að fylgja. Til þeirra geta einstakir skipverjar eða aðrir snúið sér með umkvartanir á því, er þeir telja ábótavant um öryggi skips. Eftirlitsmenn eru hundnir þagnarbeiti um nöfn þeirra manna, er til þeirra hafa beint umkvörtunum. Nú hefir eftirlitsmanni borizt kvörtun um, að ákvæðum laga þessara eða reglugerðum, settum samkv. þeim, er ekki framfylgt, og ber honum þá að kynna sér, svo fljótt sem við verður komið, hvort umkvörtunin er á rökum byggð. Ef svo reynist, að umkvörtunin sé réttmæt, ber honum að tilkynna skipaskoðunarstjóra athugun sína, eða lögreglustjóra á viðkomandi stað, ef ekki næst til skipaskoðunarstjóra, og skulu þeir þá sjá um, að bætt sé úr því, er yfir hefir verið kvartað, hafi því ekki áður verið fullnægt.

b. (9. gr.). Í útgerðarplássum, sem örðugleikar eru á að eftirlitsmenn geti haft fullnægjandi eftirlit með, sökum fjarlægðar frá þeim stað, er eftirlits er mest þörf, eða á þeim tímum árs, þegar fiskveiðar eru almennast og mest stundaðar, þá er ráðherra heimilt að fela skipaskoðunarmanni á viðkomandi stað eftirlit það, er um ræðir í 5. gr., enda uppfylli hann þau skilyrði, er gerð eru til eftirlitsmanna.

c. (10. gr.). Skipaskoðunarmenn og eftirlitsmenn þeir, er um ræðir í 4. og 5. gr., mega ekki vera eigendur skipa eða þátttakendur í útgerð.

Ráðherra ákveður þóknun til eftirlitsmanna og ferðakostnað, setur þeim starfsreglur og starfstíma, er má lengstur vera til þriggja ár í senn.

Þóknun og ferðakostnaður eftirlitsmanna greiðist úr rikissjóði.

6. gr.

8. og 9. gr. laganna, er verði ein grein, 11. gr., orðist svo:

Skoðunargerðir á skipum eru tvennskonar, aðalskoðun og aukaskoðun.

Aðalskoðun skal gerð á skipum í þessum tilfellum:

- a. Áður en skip leggur úr höfn hér á landi í fyrsta sinn, er smiðað hefir verið hér á landi eða breytt svo mjög, að mæla þurfi það að nýju, eða fengið er frá öðrum löndum, hvort heldur nýsmiðað eða notað, til skrásetningar undir íslenskum fána eða til útgerðar hér á landi.
- b. Á öllum farþegaskipum, flutninga- og fiskiskipum 15 rúmlesta og stærri, sem eru 12 ára gömul og eldri, einu sinni á ári.

Í tilskipun eða reglugerð þeirri, er um getur í 2. gr. laganna, skal ákveðið, hver skip teljast farþegaskip.

- c. Á öllum öðrum skipum annaðhvort ár.

7. gr.

11. gr. laganna verði 13. gr. og 3. málsgrein hennar til enda greinarinnar orðist svo:

Haffærisskirteini gildir um farþegaskip, flutninga- og fiskiskip 15 rúmlesta og stærri, sem eru 12 ára gömul og eldri, í eitt ár frá dagsetningardegi þess, en um önnur skip í tvö ár frá sama tíma.

Nú er skip stutt í útlöndum á þeim tíma, er haffærisskirteini þess gengur úr gildi, og getur þá skipaskoðunarstjóri framlengt gildi skirteinisins til ákveðins tíma. Þó ekki lengur en í 3 mánuði, enda séu færðar fullar líkur fyrir því, að skipið sé haffært. Ef sérstaklega stendur á í öðrum tilfellum, getur skipaskoðunarstjóri framlengt gildi skirteinisins um allt að því 45 daga, enda séu líkur fyrir því, að skipið sé haffært. Haffærisskirteini skal fylgja skipsskjölunum, og skal það ávallt sýnt við tollgreiðslur skipsins, lögskráningu í skiprúm, greiðslu slysátryggingargjalds skipverja, þegar um skip er að ræða, sem ekki er skylt að lögskrá á, og að öðru leyti hvenær sem þess er krafizt af yfirvöldunum.

Nú er sá tími, er skirteinið gildir, á enda, eða skoðun, er gerð skyldi á skipinu á þeim tíma, er lög þessi gera ráð fyrir, vanrækt, hvort sem er aðalskoðun eða aukaskoðun, eða það kemur í ljós við slíka skoðun, að skipið er óhaffært, og skal þá lög-
reglustjóri eða skipaskoðunarstjóri afturkalla skirteinið.

Fyrir útgáfu eða áritun haffærisskirteinis samkv. 13. gr. skal skipseigandi greiða í stimpilgjald fyrir skip og báta upp að 12 rúmlesta stærð 1 kr.

Fyrir skip frá 12—20 rúmlesta 2 kr.

Fyrir skip frá 20—40 rúmlesta 3 kr.

Fyrir skip frá 40—100 rúmlesta 5 kr.

Fyrir skip frá 100—500 rúmlesta 10 kr.

Fyrir skip frá 500—1000 rúmlesta 15 kr.

Fyrir skip 1000 rúmlesta og stærri 20 kr.

8. gr.

22. gr. laganna verði 23. gr., og skal orða 2. og 3. málsg. þannig:

Skipaskoðunarmönnum og eftirlitsmönnum skal frjáls aðgangur að skipinu og öllum rúmum í því. Þeir skulu eiga rétt á að athuga öll áhöld skips og búnað. Skipaskoðunarmönnum skal heimilt að krefjast þess, að farnur sé tekinn úr skipi, skip sett á land eða vélar hreyfðar, sé það nauðsynlegt vegna skoðunarinnar.

Eiganda skips, útgerðarmanni, skipstjóra og skipshöfn er skylt að láta skipaskoðunarmönnum í té nauðsynlega aðstoð við skoðunina, og gefa þeim þær upplýsingar um skipið og öryggi þess, er þeir krefjast. Hinar sömu upplýsingar ber eftirlitsmanni að láta í té, ef krafizt er, að svo miklu leyti sem kunnugleiki hans á viðkomandi skipi nær til.

9. gr.

23. gr. laganna, er verði 25. gr., orðist svo:

Lögreglustjóri, skipaskoðunarstjóri, eigandi skips, útgerðarmaður, skipstjóri, stéttarfélag sjómanna, eða í tilfellum þeim, er ræðir um í 59. gr. sjómannalaga, nr. 41 19. maí 1930, meiri hluti skipshafnar eða vélstjóri, geta krafizt yfirskoðunar á skipi. Yfirskoðun gera helmingi fleiri menn en áður skoðuðu þann hluta skipsins, sem um er deilt. Skulu þeir hafa þá sérþekkingu, er til þess þarf. Lögreglustjóri skipar yfirskoðunarmenn í hverju einstöku tilfelli. Úrskurður yfirskoðunarmanna um ástand skips, véla eða búnaðar þess skal vera fullnaðarúrskurður.

10. gr.

24. gr., er verður 26. gr., orðist svo:

Þeim, sem samkv. lögum þessum geta krafizt yfirskoðunar á skipi, er heimilt að krefjast þess, að yfirskoðunarmenn eiðfesti skoðunargerð sína fyrir sjódomi.

11. gr.

25. gr., er verður 27. gr., orðist svo:

Kostnað allan við skipaskoðanir greiðir skipseigandi.

Nú hefir skip reynzt óhaffært við skoðun, en yfirskoðun, sem gerð er samkvæmt kröfu þeirra, er um ræðir í 9. gr. (25. gr.), telur skipið haffært, sé þá kostnaður sá, er af yfirskoðuninni leiðir, greiddur úr ríkissjóði.

12. gr.

29. gr. laganna, er verði 31. gr., orðist svo:

Öll íslensk skip, sem eru í förum milli Íslands og annara landa, svo og öll íslensk skip, er sigla meðfram ströndum landsins og í hafinu kringum það, skulu vera með hleðslumerkjum og hafa hleðslumerkjaskírteini samkvæmt alþjóðasamþykkt, gerðri í London 5. júlí 1930, eða þeim, er síðar kunna að verða gerðar.

Undanskilin þessum ákvæðum eru skip, sem eingöngu eru notuð til fiskveiða og eru 30 rúmlestir og minni, svo og skemmtiskip og skip, sem notuð eru í öðrum tilgangi en til flutnings á fólki og vörum eða vörum eingöngu.

Atvinnumálaráðherra skal með reglugerð setja nánari ákvæði um mælingar og skoðanir, er gerðar skuli á skipum til ákvörðunar hleðslumerkja. Meðan ekki er til stofnun í landinu, er ákveður hleðslumerki skipa, er atvinnumálaráðherra heimilt að undanskilja þau skip, er ekki sigla til útlanda, frá því að hafa hleðslumerki.

Kostnaður við ákvörðun hleðslumerkja greiðist af skipseiganda samkvæmt gjaldskrá, er atvinnumálaráðherra setur.

13. gr.

32. gr., er verði 34. gr., orðist svo:

Marka skal á fram- og afturstefni allra skipa, sem stærri eru en 30 rúmlestir, mælikvarða í desimetrum annarsvegar en í enskum fetum hinsvegar, er sýni, hve djúpt skipið liggir í sjó, auk hleðslumerkja, sem í 12. gr. (31. gr.) er gert ráð fyrir. Kostnað, er af þessu leiðir, greiðir skipseigandi.

14. gr.

Lög þessi öðlast gildi 1. janúar 1938.

15. gr.

Þegar lög þessi hafa öðlzt gildi, skal fella meginmál þeirra inn í lög nr. 93 3. maí 1935 og gefa þau út svo breytt.

G r e i n a r g e r ð .

Á síðustu tímum hafa fá mál verið meira rædd meðal íslenskra fiskimanna og farmanna en öryggi þeirra á sjónum, eða réttara sagt öryggisleysi, eins og margir

orða það. Raddir manna um þessi efni hafa aldrei verið háværari en á síðastliðnu ári. Í ýmsum blöðum höfuðstaðarins hafa birt greinar um þessi efni. Í stéttarfélögum sjómanna eru málin rædd fund eftir fund, sagðar hinar undraverðustu sögur um eitt og annað, er að öryggi lýtur. Á síðastliðnu þingi Alþýðusambands Íslands, þar sem mættir voru fulltrúar verkalýðsins úr sveit og frá sjó fyrir nær 13000 karla og kvenna, var mál þetta ýtarlega rætt sem eitt af þýðingarmestu málum sjómannastéttarinnar. Svo hljóðandi ályktun var gerð í einu hljóði:

Tillögur um öryggismál sjómanna.

Frá sjávarútvegsnefnd.

Meðal sjómannastéttarinnar hefir á síðari tímum verið uppi gagnrýni á framkvæmd laga um eftirlit með öryggi skipa. Hefir það mál verið rætt á síðustu sambandsþingum og ýmsar ályktanir gerðar í þá átt að skerpa eftirlit með skipunum og setja nýja menn í eftirlitsstarfið. Á Alþingi hefir þessu máli verið einnig hreyft. Allt þetta hefir horið nauðalitin árangur. Með hinum tíðu sjóslysum, sem verða árlega og meðfram má rekja til ónógs eftirlits, hefir sterk alda risið á ný meðal sjómannastéttarinnar um að mál þetta verði tekið til ýtarlegrar athugunar og ráðnar verði bætur á því, sem ábótavant er í þessu efni.

Skipastóll landsmanna, eða mestur hluti hans, er orðinn gamall. Mörg skipanna hafa verið keypt gömul, og þau járnskip, sem hafa verið byggð handa landsmönnun, eru velflest komin yfir meðalaldur skipa. Það er því ljóst, að viðhald skipanna þarf að vera í góðu lagi, og er þjóðarnauðsyn, ef fullt öryggi fyrir lífi manna á sjónum á að vera til staðar.

Eftirlit með öryggi skipa getur ráðið hér mestu um, að viðhald skipanna sé eins og vera ber.

13. þing Alþýðusambands Íslands litur því svo á, að nauðsynlegt sé að gera breytingar á lögum nr. 58 14. júní 1929 og breyting á þeim lögum frá 1935, er miði í þá átt:

1. Að breyta nokkru um skipulag á eftirlitinu, meðal annars að samtök sjómanna á hverjum stað fái ihlutun um skipun manna í eftirlitsstarfið.
2. Að auk hinna föstu skoðunarmanna við „aðalskoðun og aukaskoðun“ séu skipaðir fjórir menn, sinn í hverjum landsfjórðungi, er hafi stöðugt eftirlit með lögum og reglugerðum um, að öryggi skipa sé framfylgt á hverjum tíma.
3. Að tilskipun um öryggi skipa sé þegar endurskoðuð og færð til samræmis við hliðstæðar reglugerðir á Norðurlöndum, með tilliti til þess, sem islenskir staðhættir útheimta.
4. Að skipaskoðunarstjóri ríkisins sé óháður öllu eftirliti með skipum fyrir einstaka skipaeigendur eða félög, öðru en því, er stöðu hans tilheyrir, enda verði hann launaður með það fyrir augum.
5. Að trúnaðarmenn ríkisins um skipaskoðun séu launaðir úr rikissjóði.
6. Að lög séu sett um byggingu og styrkleika skipa.
7. Að viðgerðir skipa séu unnar í landinu og trygging fáiast þar með fyrir því, að fyrirmælum skipaeftirlitsins sé fullnægt.
8. Að í fiskiskipum, sem ekki er skylt að hafa loftskýtastöðvar, séu lögskipaðar talstöðvar og eftirlit með þeim; jafnframt verði leiga fyrir talstöðvar lækkuð og gangskör gerð að því, að rekstur stöðvanna geti orðið öruggari og ódýrari en nú.
9. Að framlög ríkisins til vita, miðunarstöðva og sjómerkja séu að mun aukin frá því, sem verið hefir, og helzt að vitagjaldinu sé ekki varið í öðru skyni, ef unnt er.

Þingið felur þingmönnum flokksins og ráðherra sínum að vinna að framgangi þessara mála á næsta Alþingi.

Alþýðusambandsþingi, 4. nóv. 1936.

Finnur Jónsson, form. Sigurjón Á. Ólafsson, frsm. Sveinhj. Oddsson, ritari.
Arnþór Jóhannsson. Sig. Jóhannsson. Þórarinn Guðmundsson.

Samkvæmt ályktun þessari er mál þetta borið fram, þar sem flestir eru sam- mála um, að löggjöf sú um eftirlit með skipum, er við nú búum við, þurfi endur- skoðunar með, á þann veg, að fullkomnara og tryggara eftirliti verði komið á um öryggi skipanna og þau tæki, er þeim eiga að fylgja til björgunar mannlífa í ýms- um tilfellum. Það, sem mönnum finnst skorta á, er meðal annars, að skipaskoðunin á ýmsum stöðum í allt of mörgum tilfellum sé aðeins málamyndaverk. Of mikil linkind sýnd um að framfylgja endurbótum á skipum, þó á þær sé bent af skoð- unarmönnum. Að farið sé í kringum skoðunarmennina, með því að lána áhöld, er skylt er, að fylgi skipunum, þegar skoðun fer fram. Að ekki sé fylgzt með, þótt á- höld og skipsbúnaður fari forgörðum eða hrörni á milli þess er skoðun fer fram. Að ofhleðsla fiskiskipa eigi sér stað, sérstaklega á sildveiðum og jafnvel á salt- fiskveiðum. Að viðgerðir á skipum (klössun), sérstaklega erlendis, séu ekki eins fullkomnar og vera ætli, og þá sérstaklega á hol skipanna. Margskonar gagnrýni önnur um þessi mál er með rökum höfð í frammi, sem öll ber að sama brunni um það, að eftirlitið með öryggi skipanna er ábótavant.

Því kvarta sjómennirnir ekki til skipaefirlitsins? munu menn spyrja. En því er til að svara, að allar umbætur á skipi og öll þau áhöld, er þeim ber að fylgja, er oft stórt fjárhagsspursmál fyrir skipseiganda, og tíðar kvartanir um eitt eða annað, sem vantar, eða harðar kröfur um endurbætur eru ekki ávallt vel séðar. Með þögn- inni einni þarf enginn neins að gjalda.

Íslenska sjómannastéttin hefir fram á þennan dag hætt lífi sínu út á hafið, því miður of oft á lélegum skipakosti. Það hefir verið hennar hlutverk að sækja í djúp hafsins verðmæti, er hefir numið allt að 80% af útflutningsverðmæti þjóðarinnar. Eftir því, sem næst verður komizt, eru árlega um 6000 ungir og vaskir menn, er sjó- inn stunda á fiskveiðum þegar flest er. Meðaltal skipa, er til fiskveiða hafa gengið ár- in 1930—1934, eru 39 togarar, 26 önnur gufuskip, 228 mótorbátar yfir 12 rúmlestir, 738 mótorbátar undir 12 rúmlestum og 165 opnir bátar. Á síðastliðnu ári mun tala skipanna, er til fiskveiða gengu, vera að mun lægri. Auk fiskveiðiflotans eru nú til í landinu 8 flutninga- og farþegaskip, 5 vöruflutningaskip, 2 varðskip og nokkur minni vöru- og fólksflutningaskip á fjörðum og flóum. Á þessum skipum eru um 400 skipverjar. Það mun því láta nærri, að um 6500 manns eigi líf sitt allmikið undir því, að eftirlit með skipum sé í sem beztu lagi.

Um aldur alls skipastólsins er engin handhæg skýrsla fyrir hendi. Um togar- ana er það vitanlegt, að meðalaldur þeirra er nú 16 ár, en meðalaldur fólks- og vöru- flutningaskipanna, 12 að tölu, er 23 ár. Þessi háa aldur járnskipanna er ljóst dæmi þess, að viðhald þeirra hlýtur að vera allmikið, ef ekki á að skorta haffæri þeirra og öryggi. En um leið er það staðreynd, að eftirlitið frá því opinbera með slíkum skipastól þarf að vera svo fullkomið sem frekast eru föng á.

Í þessu sambandi má geta þess, hve mikið afhroð íslenska þjóðin geldur í missi sona sinna, er á hafinu vinna. Á tíu ára skeiði, 1927—1. jan. 1937, hafa 442 menn druknað í sjó og vötnum. Af þeim hafa 44 farizt með vélbátum yfir 12 rúmlesta, 59 með bátum undir 12 rúmlestum, 58 með opnum vélbátum, 34 með árabátum, 46 með togurum, 28 með línugufubátum og 9 með vöruflutningaskipi. Alls hafa því farizt með skipum 278 menn, 70 hafa fallið fyrir borð og druknað af ýmsum tegundum skipa, og 94 hafa druknað við bryggjur, í ám og vötnum. Um orsakir þeirra slysa, er skip farast með öllu, er ókunnugt, en í sumum tilfellum geta menn sér til um orsökina. Þessi skýrsla sannar meðal annars það, að full ástæða er til fyrir þjóðfélagið að gera sitt ýtrasta til að draga úr slysaþættunni eftir fremsta megni, og að þessu er stefnt á mörgum sviðum. Vitar byggðir, loftskeytastöðvar reistar á skipum og í landi. Talstöðvar settar á smærri skip. Auknar kröfur um sjómenskukunnáttu yfirmanna, verklega og bóklega, og aukna þekkingu á með- ferð véla, og margt fleira, er að öryggi lýtur. En að hve miklu gagni koma svo allar þessar sjálfsögðu og dýru ráðstafanir, ef skipinu, sem siglt er úr höfn, er svo á- bótavant, að það getur ekki þegar mest á reynir notfært sér þau hjálparmeðul, sem

Þjóðfélagið ætlar sjófarendum; það er sokkið í djúp hafsins, stundum með „mann og mús“, áður en nokkra hjálp er hægt að veita. Dæmin eru nærtæk í þessu efni. Með frumvarpi þessu er stefnt að því marki, að auka og endurbæta skoðun og eftirlit með skipunum, ekki eingöngu þann daginn, sem hin lögskipaða skoðun fer fram, heldur skulu til þess kjörnir menn hafa sí og æ vakandi auga með, að lögum og reglugerðum sé framfylgt á hverjum tíma. Eftirlit þetta er óframkvæmanlegt af skipaskoðunarstjóra einum, eins og nú er ætlað til; til þess er það allt of umfangsmikið og viðtækt starf, ef vel á að vera, og því brýn nauðsyn á, að til aðstoðar honum í starfinu verði settir þeir menn, er frv. gerir ráð fyrir. Um nokkurn aukinn kostnað getur verið að ræða við hið aukna eftirlit, sem einkum felst í þóknun til hinna nýju eftirlitsmanna. Um það tjáir ekki að fást. Mannslífin, sem kynnu að sparast við hið endurbætt skipulag og aukna eftirlit, vinna það margfaldlega upp. Sjómannastéttin íslenska væntir þess af þjóðfélaginu, að ekkert sé sparað, er má verða til þess, að lífi þeirra sé sem bezt borgið í baráttunni við náttúruöflin.