

**Ed.**

## **68. Frumvarp til laga**

um eftirlit með skipum.

Frá sjávarútvegsnefnd.

### **1. gr.**

Skip skal telja óhaffært, ef bol þess, búnaði, vél eða vélartækjum eða skipshöfn er svo áfátt, eða það er svo ofhlaðið mönnum eða munum eða vanhlaðið, eða illa birgt að vistum eða vatni, að kolum eða öðrum vélanauðsynjum, ef það er gufuskip eða vélskip, eða það 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.

### **2. gr.**

Setja skal með reglugerð, er atvinnumálaráðuneytið gefur út fyrir árslok 1938, 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, og um farþegafjöldá, 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 herbergjanna, 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.

### 3. gr.

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 vegna hleðslu, ef það tekur farm utan hafnar eða aflar fisk 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 hljótast, 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.

Þegar þannig stendur á, að ekki verður náð til sérfróðra manna þar, sem skipið er statt, til að skoða tjónið, skal skipstjóri, yfirvélstjóri, yfirstýrimaður ásamt tveim mönnum, er skipshöfn velur, framkvæma bráðabirgðaskoðun á tjóninu og færa árangur hennar inn í eftirlitsbók skipsins. Skoðunargerðin skal undirrituð af þeim öllum, og í henni greinilega tekin fram skýlaus yfirtýsing um haffæri þess. Afrit af skoðunargerðinni skal þá þegar send skipaskoðunarstjóra, og ákveður hann, hvort frekari skoðun skuli fara fram.

### 4. gr.

Ef líkur eru á, að skip eða bátur, sem ferðbúinn er frá íslenskri höfn, sé óhaffær, má lögreglustjóri, skipaskoðunarstjóri eða skipaskoðunarmaður, sem hann hefir sérstaklega veitt heimild til þess, hefta brottför skipsins eða bátsins til bráðabirgða.

Sama gildir, ef skipstjóri, útgerðarmaður eða sá maður, sem í þeirra stað kemur, tálma því, að skipaskoðunarmenn geti framkvæmt til hlítar skoðun, er þeir telja nauðsynlega.

Sá, sem brottför skipa heftir, skal tafarlaust tilkynna skipstjóra eða útgerðarmanni, með bréfi eða simskeyti, ástæðurnar til þess, að brottför skipsins var heft, og hvað gera þurfi til þess, að því verði leyfð brottför. Skipið, sem heft hefir verið, má eigi leggja úr höfn fyrr en bætt hefir verið úr göllum þeim, sem á því voru, og það sannað með skoðunargerð.

Ákvæði greinar þessarar gilda og um erlend skip, þó með þeim takmörkunum, sem leiða kann af gildandi þjóðasamningum.

### 5. gr.

Þar sem ekki er annars getið, taka ákvæði laga þessara um skoðun skipa til allra skipa og báta, sem eru 6 metrar á lengd eða lengri, mælt milli stafna, og gerðir eru út hér á landi, hvort heldur er til farþegaflutninga, vöruflutninga eða fiskveiða. Ennfremur taka ákvæði laganna til allra báta, án tillits til stærðar, flytji þeir farþega, hvort sem er á sjó, ám eða vötnum.

Atvinnumálaráðuneytið getur með reglugerð ákveðið, að eftirlit skuli haft með öryggi annara fljótandi fara, og hvernig því eftirliti skuli hagað.

### 6. gr.

Eftirlit með öryggi skipa er undir yfirstjórn atvinnumálaráðuneytisins. Ráðuneytið skipar skipaskoðunarstjóra til að annast framkvæmd þessara mála, og skal honum fengin nauðsynleg aðstoð við starfið. Hefir hann á hendi eftirlit með öllum skipaskoðunarmálum, rannsakar skoðunarskýrslur skipaskoðunarmanna og fer eftirlitsferðir um landið, til að líta eftir framkvæmd laganna.

Skipaskoðunarstjóri má engin aukastörf hafa á hendi önnur en þau, er líta að yfirlitsskoðun á þeim skipum, sem eru flokkuð í flokkunarfélögum þeim, sem viðurkennd eru af ráðuneytinu.

Laun skipaskoðunarstjóra eru 8000 kr. á ári, hækkandi annaðhvert ár um 500 kr. upp í 10000 kr.

Laun aðstoðarmanns skipaskoðunarstjóra eru 4800 kr. á ári, hækkandi annaðhvert ár um 200 kr. upp í 6000 kr. Dýrtíðaruppbótar skulu þeir njóta eftir fyrirmælum almennra launalaga. Skrifstofukostnaður og kostnaður vegna aðstoðar og eftirlitsferða skal ákveðinn í fjárlögum.

#### 7. gr.

Atvinnuáráðuneytið 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 skipaskoðunarstjóra. Skulu þeir skipaðir til 4 ára í senn. Þeir skulu vera valinkunnir og óvilhallir menn, 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 vilji vinna starf sitt samvirkusamlega. Skipaskoðunarmenn mega ekki skoða þau skip, sem þeir eru eigendur eða útgerðarmenn að.

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 síns. Við skoðunargerðir er skipaskoðunarmönnum skylt að gæta þess, að fullnægt sé kröfum þeim, sem 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, sem því eru ætlaðar.

Að lokinni skoðun er skipaskoðunarmönnum skylt að sjá um, að umkvartanir þeirra hafi verið teknar til greina. Sé umkvörtunin þess eðlis, að talið verði, að ekki sé öruggt, að skipið sé í förum, skal skoðunarmaður ekki láta skoðunarfottorðið af hendi, en tilkynna eiganda, að vottorðið verði ekki látið af hendi fyrr en úr göllunum sé bætt, og skipinu bannað að vera í förum. Þetta skal, verði því við komið, gera skriflega.

Sé minni háttar umkvörtunum (göllum), sem ekki hafa áhrif á haffæri skipsins, ekki sinnt með því að bæta úr því, sem áfátt reyndist við skoðunina, vegna þess að það sé ekki fánlegt á staðnum, skal skoðunarmaður gefa skipinu hæfilega langan frest að afla þess, er vantaði, og skal þess getið í eftirlitsbókinni.

Þegar fresturinn er útrunninn, skal skoðunarmaður ganga úr skugga um, að umkvartanir hans hafi verið teknar til greina, en sé svo ekki, skal hann tafarlaust kæra skipið fyrir hlutaðeigandi lögreglustjóra, og ekki má hann framlengja veittan frest, þó kært hafi verið, nema með leyfi skipaskoðunarstjóra.

Verði ekki náð til skipsins, þegar fresturinn er útrunninn, skal skipaskoðunarmaður leita aðstoðar skipaskoðunarstjóra í málinu, og ákveður hann þá, hvað gera skuli.

Skoðunarmönnum ber eftir megni að fylgjast með því, að hlýtt sé fyrirmælum um öryggi skipa á öðrum tímum en þeim, er skoðun fer fram, þótt þeim sé ekki falið eftirlit það, er um ræðir í 8. og 9. gr. Verði þeir áskynja þess, að lögum þessum og reglugerðum, settum samkvæmt þeim, sé ekki framfylgt, ber þeim að tilkynna það tafarlaust skipaskoðunarstjóra eða lögreglustjóra á staðnum.

Þóknun til skipaskoðunarmanna fyrir starfa sinn ákveður ráðherra með reglugerð. Þóknun þessi greiðist úr ríkissjóði 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 ríkissjóðs, 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 hæfilegur kostnaður, er af ferðinni leiðir, greiddur úr ríkissjóði, án þess að hann sé endurkræfur af skipseiganda.

8. gr.

Ráðherra skipar einn af skipaskoðunarmönnum í hverjum landsfjórðungi, að fengnum tillögum skipaskoðunarstjóra, skipaefirlitsmann í fjórðungnum, eftir nánari reglum, er ráðherra setur. Skal skipaefirlitsmaður hafa skipstjóraþekkingu. Skipaefirlitsmönnum ber að fylgjast með á hverjum tíma, hvernig lögnum er framfylgt.

Til þeirra geta skipverjar eða aðrir snúið sér með umkvartanir á því, er þeir telja ábótavant með öryggi skips. Allar umkvartanir skulu gerðar skriflega. Skipaefirlitsmenn eru bundnir þagnarheiti um nöfn þeirra manna, er kært hafa, ef kærandi óskar þess, enda sé kæran á rökum byggð.

Nú hefir skipaefirlitsmanni borizt umkvörtun um, að ákvæðum laga þessara eða reglugerðar, settrar samkvæmt þeim, sé ekki framfylgt, og ber honum þá að kynna sér svo fljótt sem auðið er, hvort umkvörtunin er á rökum byggð. Reynist það svo, að umkvörtunin sé réttmæt, ber honum að gera ráðstafanir til, að úr verði bætt, og jafnframt að tilkynna skipaskoðunarstjóra athugun sína og senda honum skýrslu um málið.

9. gr.

Í útgerðarstöðum, þar sem örðugleikar eru á, að eftirlitsmenn geti haft fullnægjandi eftirlit sökum fjarlægðar frá þeim stað, þar sem eftirlitsins er mest þörf, eða á þeim tímum árs, þegar fiskveiðar eru almennast og mest stundaðar, er ráðherra heimilt að fela skipaskoðunarmanni á staðnum eftirlit það, er um ræðir í 8. gr., enda fullnægi hann skilyrðum þeim, sem sett eru um eftirlitsmenn.

10. gr.

Ráðherra ákveður þóknun til skipaefirlitsmanna og setur þeim starfsreglur. Ferðakostnaður þeirra greiðist af ferðakostnaðarfé skipaskoðunarinnar, sem ákveðið skal í fjárlögum.

11. gr.

Skoðunargerðir á skipum eru tvennskona, aðalskoðun og aukaskoðun.

Aðalskoðun skal gera á skipum sem hér segir:

- a) Áður en skip leggur úr höfn hér á landi í fyrsta sinn, er smíðað hefir verið hér á landi eða breytt hefir verið svo mjög, að mæla þurfi það af nýju, eða þegar það er fengið frá öðrum löndum, hvort heldur nýsmíðað eða notað, til skrásetningar undir íslenskum fána eða til útgerðar hér á landi.
- b) Á öllum farþegaskipum einu sinni á ári. Í reglugerð þeirri, er ræðir um í 2. gr. þessara laga, skal ákveða, hver skip teljist farþegaskip.
- c) Á öllum öðrum skipum annaðhvert ár.

12. gr.

Við aðalskoðun skal athuga vandlega allt öryggi skipsins, bæði sjálfs bols skipsins, þilfars og skilrúma, siglu og reiða, véla og vélartækja, búnaðar alls og áhalda, svo og allt annað, er lýtur að öruggi skipsins.

13. gr.

Að lokinni aðalskoðun skips skulu skipaskoðunarmenn senda lögreglustjóra vottorð um skoðunina og tillögur sínar um það, hvort skipinu skuli gefið haffærisskirteini eða eigi, en skipaskoðunarstjóra senda þeir skýrslu um skoðunina, og skal þetta hvorttveggja ritað eftir fyrirmynd, er atvinnumálaráðuneytið setur.

Komi það í ljós við skoðunina, að skipið sé haffært, skal lögreglustjóri eða skipaskoðunarstjóri gefa því haffærisskirteini, en öryggisskirteini farþegaskipa, sem út eru gefin samkvæmt alþjóðasamþykkt um öryggi mannlífa á sjónum, skulu gefin út af skipaskoðunarstjóra. Í haffærisskirteini skal tilgreina nafn skips og heimili, skrásetningarbókstafi þess, númer þess á fiskiskipaskrá og umdæmisbókstafi, ef um

fiskiskip er að ræða, smálestatal, hvort skipið sé seglskip eða vélskip, róðrabátur eða vélbátur, til hvaða ferða skipið sé ætlað, tölu farþega, er það má flytja, sé um farþegaskip að ræða, svo og að skipið fullnægi þeim kröfum um öryggi skipa, er gerðar eru í lögum þessum, tilskipunum eða reglugerðum, settum samkvæmt þeim.

Haffærisskirteini gildir um farþegaskip í eitt ár frá dagsetningardegi þess, en um önnur skip í tvö ár frá sama tíma, enda hafi lögboðin aukaskoðun farið fram, sbr. 15. gr. 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 líkur fyrir því, að skipið sé haffært. Ef sérstaklega stendur á í öðrum tilfellum, getur skipaskoðunarstjóri framlengt gildi skirteinisins um allt að 45 daga, enda séu líkur fyrir því, að skipið sé haffært.

Haffærisskirteini skal fylgja skipsskjölunum, og skal það ávallt sýnt við tollafgreiðslur skipsins, lögskráningu á það, greiðslu slysatryggingargjalds skipverja, þegar um skip er að ræða, sem ekki er skylt að lögskrá á, og þegar þess er krafizt af yfirvöldunum. Nú er sá tími, er skirteinið gildir, á enda, eða skoðun, er gerð skyldi á skipinu á þeim tíma samkvæmt lögum þessum, er vanrækt, hvort sem er aðalskoðun eða aukaskoðun, eða það kemur í ljós við slíka skoðun, að skipið sé óhaffært, og skal lögreglustjóri eða skipaskoðunarstjóri þá afturkalla skirteinið.

Fyrir útgáfu eða áritun haffærisskirteinis, sbr. 15. gr., skal skipseigandi greiða í stimpilgjald fyrir skip og yfirþiljaða báta upp að 12 rúmlesta stærð 1 kr. Opnir bátar og óyfirþiljaðir vélbátar (trillubátar) séu gjaldfrjálsir.

Fyrir skip frá	12—	20 rúmlesta	.....	2 kr.
—	—	20— 40 —	.....	3 —
—	—	40— 100 —	.....	5 —
—	—	100— 500 —	.....	10 —
—	—	500—1000 —	.....	15 —
—	—	1000 rúmlesta og stærri	.....	20 —

#### 14. gr.

Aukaskoðanir á skipum eru tvennskonar, almennar og sérstakar.

#### 15. gr.

Almenn aukaskoðun skal gerð einu sinni á ári á skipum þeim, er ræðir um í 9. gr. c) í lögum þessum, það ár, sem aðalskoðun fer ekki fram á þeim.

#### 16. gr.

Við almenna aukaskoðun skal sérstaklega athuga allan búnað skipsins og áhöld, botn skipsins og stýrisbúnað. Þó má botnskoðun gera á öðrum tíma, enda sé þá eigi liðið ár frá síðustu botnskoðun.

#### 17. gr.

Sérstök aukaskoðun skal gerð, er svo stendur á sem hér segir:

- Þegar skip hefir sætt meiri háttar viðgerð, hvort heldur er á bol eða vél, eða ný aðalvél hefir verið í það sett, en eigi kveður samt svo mikið að viðgerðinni, að aðalskoðun skyldi gera samkvæmt 9. gr. a) í lögum þessum.
- Þegar annars þykir ástæða til að rannsaka öryggi ákveðinna hluta skips eða búnaðar þess, svo sem er skip skiptir um veiðiaðferð.

#### 18. gr.

Við sérstaka aukaskoðun skal athuga þá hluta skips eða skipsbúnaðar, er ástæða þykir til vegna atvika þeirra, er skoðuninni valda.

#### 19. gr.

Að lokinni aukaskoðun á skipi skulu skipaskoðunarmenn senda lögreglustjóra eða skipaskoðunarstjóra vottorð um skoðunina og álit sitt um það, hvort þeir telji

skipið haffært, svo og skipaskoðunarstjóra skýrslu um skoðunina, og skal hvortveggja þetta ritað eftir fyrirmynd, er atvinnumálaráðuneytið setur.

Telji skoðunarmenn skipið haffært, ritar lögreglustjóri eða skipaskoðunarstjóri á haffærisskirteini þess athugasemd um, að aukaskoðun hafi verið gerð og að hún hafi eigi leitt neitt það í ljós, er geri skipið óhaffært. Fyrir áritun þessa greiði skipseigandi sama stimpilgjald sem fyrir útgáfu haffærisskirteinis.

#### 20. gr.

Atvinnumálaráðuneytinu er heimilt að gera vægari kröfur en reglur þær, sem nú gilda, gera almennt um skip, sem eru islensk eign eða voru í smíðum fyrir íslenskan reikning fyrir 1. júlí 1922, þó ekki um haffærni skipsins, ferðbúnað þess né lífsöryggi manna. Svo ber og að gæta þess, að fullnægt sé samningum við aðrar þjóðir.

Heimilt er og í einstökum tilfellum, ef nauðsyn krefur, að veita slíkar undanþágur fyrir skip, sem keypt eru frá útlöndum, enda sé ekki keypt eldra skip en 12 ára.

#### 21. gr.

Nú er skoðun gerð samkvæmt 3. eða 4. gr. laga þessara eða samkvæmt 59. gr. sjómannalaga, nr. 41 19. maí 1930, og ákveður þá skipaskoðunarstjóri, eða lögreglustjóri í forföllum hans, hvort skoðunin skuli vera aðalskoðun eða aukaskoðun.

#### 22. gr.

Aðalskoðun og aukaskoðun á skipum skal framkvæmd af tveim mönnum, sem til þess hafa nægilega sérþekkingu. Skipaskoðunarstjóri skiptir með þeim verkum eftir sérþekkingu þeirra.

Komi það atriði fyrir í sérstökum tilfellum, að fullkomnari sérþekkingar þurfi með, er skoðunarmanni heimilt að fá sér sérfræðilega aðstoð.

Skoðun á opnum bát, hvort sem hann er með vél eða án vélar, skal framkvæmd af einum manni, er til þess sé nægilega sérfróður.

#### 23. gr.

Eiganda skips eða útgerðarmanni eða skipstjóra er skylt að sjá um, að lögskipaðar skoðanir séu gerðar á skipi.

#### 24. gr.

Skipaskoðunarmenn skulu gera skoðun á skipi tafarlaust, ef þess er óskað, eða svo fljótt sem því verður við komið. Skoðun skal jafnan, ef þess er kostur, hagað svo, að sem minnst tölfræði verði á ferðum skipsins eða vinnu á því.

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. Þeim er heimilt að krefjast þess, að farmur 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 þær upplýsingar um skipið og öryggi þess, er þeir krefjast.

Nú fer fram skoðun til endurnýjunar á flokki skips, sem eldra er en 12 ára, og skal þá eiganda skips eða umboðsmanni hans skylt að láta skipaskoðunarstjóra í té, svo fljótt sem auðið er, skýrslu yfir það, sem gert hefir verið við skipið eða því breytt.

Geta skal þess í skýrslunni, sem ófullnægt kann að vera af kröfum þeim, sem gerðar voru til endurnýjunar á flokki skipsins, og hve langur frestur hafi verið gefinn til þess að fullnægja kröfunum. Að lokinni flokkunarviðgerð er skipaskoðunarstjóra skylt að kynna sér eftir föngum, hvernig viðgerðinni hafi verið fullnægt.

25. gr.

Lögreglustjóri, skipaskoðunarstjóri, eigandi skips, útgerðarmaður, skipstjóri, stéttarfélag sjómanna, eða í tilfellum þeim, er ræðir um í 59. gr. sjómanna laga, 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 fullnaðar-úrskurður.

26. gr.

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

27. gr.

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 25. gr., telur skipið haffært, og skal þá kostnaður sá, er af yfirskoðuninni leiðir, greiddur úr rikissjóði.

28. gr.

Atvinnumálaráðuneytinu er heimilt að fela stjórn þeirra rikja, sem staðfest hafa Lundúna-samþykktina frá 31. maí 1929 um öryggi mannlífa á sjónum, að framkvæma erlendis skoðun á íslenskum skipum, sem ofangreind Lundúna-samþykkt nær til, og gefa út haffæris- og hleðslumerkjaskirteini fyrir þau.

29. gr.

Til þess að fullnægja ákvæðum téðrar Lundúna-samþykktar og annara alþjóðasamninga, ef samþykktir hafa verið, getur atvinnumálaráðuneytið gefið út reglur um það, hvernig skip skuli skipað mönnum og hvernig verkum skuli hagað á skipinu. Ennfremur getur ráðuneytið sett reglur um það, hvað til þess þurfi, að starfsmenn á skipinu, aðrir en þeir, sem verða að fullnægja kröfum þeim, sem lögin um atvinnu við siglingar og vélgæzlu setja, geti fengið vottorð um að vera hæfir til starfa þeirra, er þeim eru ætluð.

30. gr.

Þegar aðalskoðun fer fram á flokkuðu skipi, sem er í einhverju af hinum viðurkenndu flokkunarfélögum, skal sú skoðun, sem fór fram á skipinu til endurnýjunar á flokknum, talin fullnægjandi um styrkleika bols, véla og eimkatla, ef farið hefir verið eftir reglum, sem settar hafa verið samkvæmt Kaupmannahafnar-samþykktinni frá 28. janúar 1926, um haffærni og búnað skipa, og um samvinnu milli viðurkenndra flokkunarfélaga og skipaskoðunarinnar.

31. gr.

Öll íslensk skip, sem eru í förum milli Íslands og annara landa, skulu vera með hleðslumerkjum og hafa hleðslumerkjaskirteini samkvæmt alþjóðasamþykkt, gerðri í London 5. júlí 1930.

Undanskilin þessum ákvæðum eru skip, sem eru undir 150 rúmlestir, og skip, án tillits til stærðar, sem eingöngu eru notuð til fiskveiða, ennfremur skemmtiskip og skip, sem notuð eru í öðrum tilgangi en til flutnings á fólki og vörum.

Atvinnumálaráðuneytið setur með reglugerð nánari reglur um mælingar og skoðanir, er gerðar skuli á skipum til ákvörðunar hleðslumerkja. Ennfremur setur ráðuneytið með reglugerð sérstök ákvæði um, hvernig umbúnaði undir þilfari og á skuli hagað á skipum, sem stunda sildveiðar, svo og á öðrum fiskiskipum, sem sigla milli landa.

Kostnaður allur við ákvörðun hleðslumerkja greiðist af skipseiganda, eftir gjaldskrá, er atvinnumálaráðuneytið setur.

32. gr.

Þegar hleðslumerki hafa verið ákveðin, skal skipaskoðunarstjóri gefa skipinu hleðslumerkjaskírteini. Skal það fylgja skipsskjölunum og ávallt sýnt bæði við tollafgreiðslu og þegar þess er krafizt af yfirvöldunum.

Hafi skip hleðslumerkjaskírteini, útgefið af þar til bærnum erlendum stjórnarvöldum eða skipaflokkunarfélagi, getur skipaskoðunarstjóri veitt því íslenskt hleðslumerkjaskírteini í þess stað, án þess að láta mælingu þá eða skoðun, er með þarf til ákvörðunar hleðslumerkja, fara fram.

Nú er skip flokkað í skipaflokkunarfélagi, er atvinnumálaráðuneytið tekur gilt, og skal þá hleðslumerkjaskírteini þess gilda á meðan skipið heldur sama flokki, þó ekki lengur en í 5 ár.

Nú er skipi breytt þannig, að ætla má, að farmborð skipsins breytist, og er þá hleðslumerkjaskírteini þess úr gildi fallið.

33. gr.

Skip telst óhaffært, sé það svo hlaðið, að það liggi dýpra en hleðslumerki þess leyfa.

34. gr.

Marka skal á fram- og afturstefni allra skipa, sem stærri eru en 20 rúmlestir, mælikvarða í desímetrum annarsvegar, en í enskum fetum hinsvegar, er sýni, hve djúpt skipið liggi í sjó. Kostnað við þetta greiði skipseigandi.

35. gr.

Atvinnumálaráðuneytið getur falið viðurkenndum skipaflokkunarfélögum, gegn þeirri ábyrgð, er það telur nægilega, að framkvæma skoðun og mælingu til ákvörðunar á hleðslumerkjum skipa og gefa því hleðslumerkjaskírteini samkvæmt 12. gr. Lundúnasamþykktarinnar frá 5. júlí 1930.

36. gr.

Nú er skipi lagt úr höfn óskoðuðu, enda þótt skylt hefði verið að skoða það samkvæmt lögum þessum, og ferst það, og er þá eigandi skaðabótaskyldur þeim, er fyrir tjóni verða við skiptapann, hvort heldur fyrir missi fyrirvinnu eða eigna, nema sannað sé, að slysið hafi eigi hlotizt af óforsvaranlegu ástandi skips eða útbúnaði.

37. gr.

Nú vanrækir skipstjóri að láta gera skoðun á skipi, er skylt var að gera samkvæmt lögum þessum, og varðar það hann sektum frá 50 kr. allt að 500 kr. Sömu refsingu sætir skipseigandi eða útgerðarmaður, eigi þeir sök á vanrækslunni.

Önnur brot gegn lögum þessum, eða gegn tilskipunum eða reglugerðum, sem settar eru samkvæmt þeim, varða sektum, allt að 5000 kr., nema þyngri hegning liggi við að lögum.

38. gr.

Með mál út af brotum gegn lögum þessum eða gegn reglugerðum, sem settar verða samkvæmt þeim, skal farið sem almenn lögreglumál.

39. gr.

Lög þessi öðlast gildi 1. janúar 1939.

40. gr.

Með lögum þessum eru úr gildi felld lög nr. 93 3. maí 1935, um eftirlit með skipum.



### Greinargerð.

Frumvarp þetta er flutt samkvæmt beiðni atvinnumálaráðherra. Áskilja nefndarmenn sér rétt til breytinga á frv. undir meðferð þess í deildinni. Sérstaklega er það kostnaðarhlíð málsins, sem einstakir nefndarmenn vilja athuga nánar áður en þeir taka endanlega afstöðu til málsins. Frv. fylgdu eftirfarandi athugasemdir:

Hinn 16. desember 1937 ritaði atvinnumálaráðuneytið skipaskoðunarstjóra eftirfarandi bréf:

„Jafnframt því að senda yður, herra skipaskoðunarstjóri, hjálagt frumvarp til laga um breyting á lögum nr. 93 3. maí 1935, um eftirlit með skipum, sem borið var fram nú á Alþingi og prentað er á þingskjali nr. 8, ásamt nefndarálitum um málið á þingskjölum nr. 200 og 209, er yður hér með falið að fara yfir frumvarpið og gera breytingar á því, eftir því sem yður kann að þykja ástæða til, þannig að það verði tilbúið til að leggjast fyrir fulltrúa þá, sem um ræðir í dagskránni á þingskjali nr. 209, til athugunar og endurskoðunar svo tímanlega, að endanlegt lagafrumvarp geti orðið lagt fyrir næsta Alþingi. Hefir ráðuneytið beiðzt þess, að Alþýðusamband Íslands og Farmanna- og fiskiveiðasamband Íslands tilnefni fulltrúa til þess að athuga frumvarpið, og eru yður send til leiðbeiningar afrit af þeim bréfum.

H. Guðmundsson.

Páll Pálmason.“

Alþýðusamband Íslands tilnefndi þá Pál Þorbjörnsson, Árna Magnússon, Sigurð Ólafsson og Bjarna Stefánsson, en Farmanna- og fiskimannasamband Íslands tilnefndi Ásgeir Sigurðsson og til vara Konráð Gíslason og Guðhjart Ólafsson.

Nefndin hóf starf sitt 10. febrúar 1938.

Fyrir nefndinni lá frumvarp Sigurjóns Á. Ólafssonar til breytingar á nefndum lögum (þingskj. 8 1937) og ennfremur tillögur Ólafs Th. Sveinssonar skipaskoðunarstjóra til breytinga á lögnum.

Nefndin hefir lesið þetta hvorttveggja saman við lögin og samið nýtt frumvarp til laga um eftirlit með skipum. Mjög mikið hefir verið stuðzt við frumv. S. Á. Ó. og tillögur skipaskoðunarstjóra. Nefndarmenn hafa allir orðið sammála um frumvarpið að öðru en því, að nokkur ágreiningur var um 7. gr., um val skoðunarmanna, og munu einstakir nefndarmenn gera grein fyrir séráfstöðu sinni sérstaklega. Breytingar þær, sem felast í frumvarpi þessu frá því, sem áður hefir verið í lögum hjá okkur, miða allar að auknu öryggi, án þess þó að gengið sé lengra í lagasetningu en tíðkast mun annarsstaðar.

Núverandi kostnaður af skipaskoðuninni er 18000 krónur, en gera má ráð fyrir, að með lagasetningu þessari verði kostnaður sem hér segir:

1. Laun skipaskoðunarstjóra .....	10000 kr.
2. — aðstoðarmanns .....	4800 —
3. — skrifstofumanns .....	3600 —
4. — 4 eftirlitsmanna .....	3000 —
5. Skrifstofukostnaður .....	4200 —
6. Laun skipaskráningarmanns (Sigurj. Mark.) ....	1800 —
7. Ferðakostnaður .....	4600 —
	32000 kr.

Ætlazt er til, að umboð allra skoðunarmanna falli niður með gildistöku laganna. Skal hér nú vikið nokkuð að einstökum greinum frumvarpsins.

Um 1. gr.

Óbreytt frá eldri lögum.

Um 2. gr.

Engin efnisbreyting.

Um 3. gr.

Engin efnisbreyting önnur en sú, að gert er ráð fyrir, að skipstjóri, yfirstýri-  
maður, yfirvélstjóri og 2 menn, er skipshöfn velur, megi framkvæma bráðabirgða-  
skoðun, þegar ekki næst til hæfra manna, þar sem skipið er státt.

Um 4. gr.

Þarfnast ekki skýringa.

Um 5. gr.

Óbreytt.

Um 6. gr.

Í greininni er gert ráð fyrir því, að skipaskoðunarstjóri megi ekki hafa á hendi  
ýms launuð og ólaunuð störf, sem hann nú hefir. Af mörgum hefir verið talið, að  
heppilegra væri, að hann hefði ekki slík störf á hendi, og því er það lagt til hér, en  
hinsvegar laun hans miðuð við, að hann missi ekki verulega í tekjum við þessa breyt-  
ingu. Ýmsir hliðstæðir starfsmenn hjá ríkinu hafa nú 9—12 þús. kr. árslaun og er  
ekki bannað að hafa aukastörf með höndum, og skipstjórar póstskipanna hafa nú  
10—16 þús. kr. í laun. Þykir því ekki óhæfilega lagt til, þó laun hans verði 10 þús. kr.

Ennfremur er lagt til, að ráðinn verði sérstakur aðstoðarmaður, er hafi að byrj-  
unarlaunum 4800 kr. Teljum við heppilegt, að maður þessi sé siglingafróður, með  
hliðsjón af því, að núverandi skipaskoðunarstjóri hefir tekniska þekkingu. Manni  
þessum er ætlað að vera staðgengill skipaskoðunarstjóra í forföllum, og ennfremur  
er honum ætlað að vera við hin daglegu störf á skrifstofunni og utan hennar.

Um 7. gr.

Í grein þessari eru gerðar strangari kröfur en í eldri lögum, um að strax sé bætt  
úr ágöllum, sem varða haffæri skipsins, og skoðunarmönnum bannað að afhenda  
skoðunarovottorð nema úr slíkum ágöllum sé bætt.

Ennfremur er lagt fyrir skoðunarmenn að kæra skip til viðkomandi lögreglu-  
stjóra, ef ekki er bætt úr ágöllum, og eigi má framlengja gefinn frest nema með leyfi  
skipaskoðunarstjóra.

Um 8., 9., 10. gr.

Eftirlitsmenn þeir, sem um ræðir í greinum þessum, eru nýir, og er þeim ætlað  
að hafa á hendi eftirlit á milli skoðana, hverjum í sínu umdæmi. Þeim er ætlað að  
gefa upplýsingar um ýmislegt viðvikjandi skipunum, svo sem ef þau stranda eða fá  
önnur áföll, eru umbyggð eða á þeim fara fram verulegar aðgerðir. Ennfremur er  
þeim ætlað að fylgjast með, ef skip eru seld, og þá hvert. Eftirlitsmönnum er ætlað  
að vera hlutlausir trúnaðarmenn, sem snúa megi sér til með fyrirspurnir og aðfinnsl-  
ur viðvikjandi skipum.

Um 11., 12., 13., 14., 15., 16. gr.

Á greininum eru smávægilegar breytingar frá eldri lögum, sem ekki þarfnast  
skýringa.

Um 17. gr.

Í greinina er tekið upp það nýmæli, að þegar skip skipta um veiðiaðferð, svo  
sem þegar þau setja björgunarbáta sína í land vegna herpinótaveiða, skuli fara  
fram sérstök aukaskoðun, til að ganga úr skugga um, að öryggisútbúnaður sé ekki  
lakari en áður var.

Um 18., 19. gr.

Óbreyttar frá eldri lögum.

Um 20. gr.

Að undanfögnu hefir verið keypt nokkuð af gömlum skipum til landsins, og  
hefir það í flestum tilfellum orðið til efnalegs tjóns. Ekki þótti þó fært að fella  
niður þær undanþágur, sem fólust í eldri lögum, en hinsvegar bætt inn í greinina á-

kvæði um það, að banna að kaupa til landsins eldri skip en 12 ára. Samskonar ákvæði hafa aðrar þjóðir í sinni löggjöf.

Um 21., 22., 23. gr.

Óbreyttar.

Um 24. gr.

Til viðbótar við eldri ákvæði er hér bætt inn tveim nýjum málsgreinum, sem fjalla um, að skipseigendum beri skylda til að senda skipaskoðunarstjóra skýrstu um aðgerðir, sem fram hafa farið á skipinu í sambandi við flokkun.

Um 25., 26., 27. gr.

Smávægilegar breytingar frá eldri lögum, sem ekki þurfa skýringa við.

Um 28., 29., 30. gr.

Óbreyttar.

Um 31. gr.

Þess hefir mjög orðið vart að undanfögnu, að kvartað væri undan ofhleðslu fiskiskipa, sérstaklega á síldveiðum, og hafa verið tillögur frammi um hleðslumerki á fiskiskip.

Nefndin treysti sér ekki til að gera tillögu um hleðslumerki frekar en nú er í lögum, en leggur hinsvegar til í greininni, að með reglugerð verði sett sérstök ákvæði um umbúnað undir þilfari og á, á fiskiskipum sérstaklega með tilliti til þilfarshleðslu og umbúnaðar við skiljur og stoðir í farmrúmum.

Um aðrar greinar.

Ýmist óbreyttar frá eldri lögum eða þurfa ekki skýringa við.

Reykjavík, 19. febrúar 1938.

Ól. Th. Sveinsson.	Páll Þorbjörnsson.	Bjarni Stefánsson.
Sigurður Ólafsson.	Árni Magnússon.	Ásg. Sigurðsson.