

**Nd.**

**856. Breytingartillaga**

við frv. til laga um opinbera aðstoð við byggingar íbúðarhúsa í kaupstöðum og kauptúnum.

Flm.: Sigurður Thoroddsen.

Aftan við frv. komi svo hljóðandi ákvæði til bráðabirgða:

Ríkisstjórninni heimilast að endurgreiða toll af þeim innfluttum tilbúnum húsum, sem flutt verða inn á árinu 1946.

um barnatræðslu. Skrifar hann undir nál. með fyrirvara í sambandi við breytingartillögur í þessa átt.

Einn nefndarmanna (HG) hefur þegar horið fram breytingartillögu um kennslustundafjölda kennara.

Einn nefndarmanna (JJ) tók ekki þátt í endanlegri afgreiðslu málsins.  
Nefndin leggur því til, að frv. verði afgreitt með eftirfarandi

#### BREYTINGUM:

1. Við 10. gr.

- c-liður greinarinnar orðist svo: Að láta fræðslumálastjórn í té rökstutt álit á umsækjendum um kennara- og skólastjórastöður ásamt tillögu um, hver skuli valinn, svo og vara- og þrautavaratillögu, ef nægilega margir sækja um stöðurnar.
- Á eftir c-lið kemur nýr liður, er verður d-liður og svo hljóðar (stafliðir breytast því samkvæmt):
  - að ráða kennara um stundársakir, ef þörf krefur.

2. Við 61. gr. Greinin orðast svo:

Skólar gagnfræðastigssins eru sameign ríkisins og hlutaðeigandi sveitarfélaga.

Nú leggst skóli niður samkvæmt tillögum gagnfræðaráðs og að fengnu samþykki fræðslumálastjórnar, og skulu þá skuldausar eignir hans skiptast milli aðila í sama hlutfalli og stofnkostnaður var greiddur.

3. Við 62. gr. Við greinina bætist: Tekur ríkið og hlutaðeigandi sveitarfélag við eignum þeirra, réttindum og kvöldum án endurgjalds. Hlutdeild ríkisins og sveitarfélaganna í eignum þessara skóla skal vera í sama hlutfalli og framlög stofnkostnaðar samkvæmt lögum þessum.

Alþingi, 15. apríl 1946.

Magnús Jónsson, Eiríkur Einarsson. H. Guðmundsson.  
form., frsm. fundaskr.  
Ásmundur Sigurðsson.

## Ed.

## 858. Nefndarálit

um frv. til laga um húsmæðrafræðslu.

Frá menntamálanefnd.

Um meðferð þessa máls i nefndinni má að mestu vísa til þess, sem segir allmennt i álti meiri hlutans um frv. um gagnfraðanám (30. mál).

Nefndin leggur til, að frumvarpið verði samþykkt með breytingum þeim, sem neðri deild gerði á því, að undanskilinni breyt. á 5. gr. og 7. gr., og vísast í ástæður fyrir því einnig í nál. meiri hlutans um frv. um gagnfraðanám. (30. mál).

Þá ber nefndin fram tillögu til bráðabirgðaákvæðis um two einkaskóla til húsmæðrafræðslu, sem ekki mun unnt að svo komnu að fella inn í húsmæðraskóla-kerfið, en notið hafa styrks úr ríkissjóði og telja má prýðilega vel rekna skóla og fullkomlega verðuga þess að njóta réttinda þessara laga um þann takmarkaða tíma, sem um ræðir í tillögunni.

Nefndin leggur því til, að frv. verði samþykkt með eftirfarandi

#### BREYTINGUM:

1. Við 5. gr.

- c-liður greinarinnar orðast svo: að láta fræðslumálastjórn í té rökstutt álit á umsækjendum um kennara- og skólastjórastöður ásamt tillögu um, hver

- skuli valinn, svo og vara- og þrautavaratillögu, ef nægilega margir sækja um stöðurnar.
- b. Á eftir c-lið kemur nýr liður, er verður d-liður og hljóðar svo (stafliðir breytast því samkvæmt):
- d. að ráða kennara um stundarsakir, ef þörf krefur.
2. Við 7. gr. Síðasta málsgrein („Skólar þessir .... sveitarfélaga“) falli niður.
3. Við 22. gr. Á eftir greininni kemur ákvæði til bráðabirgða:

Ráðherra er heimilt að láta rétt til kennaralauna og rekstrarkostnaðar samkvæmt lögum þessum einnig ná til einkaskóla Árnýjar Filippusdóttur í Hveragerði, meðan hann er rekinn sem einkaskóli, svo og til húsmæðraskólans að Löngumýri í Skagafirði, þar til er fyrirhugaður húsmæðraskóli í Varmahlið tekur til starfa.

Einn nefndarmanna (JJ) var ekki á fundi við endanlega afgreiðslu málsins.

Alþingi, 15. apríl 1946.

Magnús Jónsson, Eiríkur Einarsson, H. Guðmundsson,  
form., frsm. fundaskr.  
Ásmundur Sigurðsson.

## Nd.

## 859. Lög

um landnám, nýbyggðir og endurbyggingar í sveitum.

(Afgreidd frá Nd. 15. apríl.)

Samhljóða þskj. 807 (sbr. 673).

## Sþ.

## 860. Tillaga til þingsályktunar

um lendingarbætur og vegagerð vegna Hvalfjarðarferju.

Flm.: Pétur Ottesen, Jóhann Jósefsson, Guðmundur Í. Guðmundsson,  
Einar Olgeirsson, Hermann Jónasson.

Alþingi ályktar að heimila ríkisstjórninni að verja úr rikissjóði allt að 800 þús.  
kr. til lendingarbóta og vegagerða í sambandi við væntanlega ferju í Hvalfirði.

### Greinargerð.

Tillaga þessi er flutt samkvæmt ósk bæjarstjórnarinnar á Akranesi, sem fram kemur í bréfi bæjarstjórans til Alþingis dags. 13. apríl þ. á.

Greinargerð bæjarstjórans um málið er prentuð sem fylgiskjal með tillögunni.  
Sömuleiðis bréf um sama efni frá félagi sérleyfishafa.

### Fylgiskjal I.

#### Greinargerð um Hvalfjarðarferjuna.

##### I. Yfirlit.

Samgöngur milli Akraness og Reykjavíkur hafa fram á síðustu ár farið fram sjóleiðis. Fram til ársins 1945 virtist eðlilegt, að sjóleiðin væri farin, en það ár breyttist viðhorfið mjög mikið, og síðari hluta árisins samþykkti bæjarráð að fela

mér að athuga um kaup á hentugu ferjuskipi í Englandi, en ferjuskip betta átti að nota sem ferju yfir Hvalfjörð. Þess má hér geta, að áður hafði bæjarstjórnin látið gera teikningar af ferjuskipi, sem nota mátti sem bilferju milli Akraness og Reykjavíkur, en það kom þá í ljós, að slikt skip þurfti að vera svo stórt, að engir möguleikar voru til þess, að unnt væri að láta reksturinn bera sig fjárhagslega.

Hér verður gerð nokkur grein fyrir þessari stefnubreytingu fulltrúa Akranes-kaupstaðar.

Reynslan hefur sýnt, að ekki er unnt að sjá Akranesi fyrir sæmilegum samgöngum á sjó nema með stórfelldu tapi, ef Akranes ætti eitt að nota skip það, sem í fórum væri. Hins vegar fór mestallur fólksstraumurinn til Vestur- og Norðurlands um Akranes á tímabili, og með því fyrirkomulagi hefði verið unnt að halda úti allgóðu skipi á leiðinni milli Akraness og Reykjavíkur, því tekjur af þessum farþegaflutningi voru mjög miklar, einkum sumarmánuðina.

Hins vegar hefur komið í ljós hin síðari árin, að fólksstraumur fyrir Hvalfjörð hefur stöðugt aukzt að sama skapi og fólksflutningar um Akranes hafa minnkað. Þessu til sönnunar má benda á eftирgreinda töflu, sem sýnir tölu þeirra íslenzku bifreiða, sem fóru frá hjá Þyrli síðustu 38 mánuðina, en vegamálaskrifstofan hefur látið telja bifreiðarnar:

Ár	Jan.	Febr.	Marz	Apr.	Mai	Júní	Júlí	Ágúst	Sept.	Okt.	Nóv.	Des.	Samt.
1943	....	15	5	0	10	160	540	1150	970	590	520	320	250 4530
1944	....	25	30	85	320	375	850	1480	1260	820	630	410	320 6605
1945	....	150	85	75	600	720	1180	1950	1500	1070	925	740	515 9510
1946	....	465	550										

Þá hafa orðið mjög miklar breytingar á ferðum áætlunarbfreiða á undanförnum árum. 1943 voru einungis þrjár sérleyfisleiðir skipulagðar um Hvalfjörð, sérleyfisleiðirnar Reykjavík—Hvammstangi, Reykjavík—Borgarfjarðarhérað og Reykjavík—Kinnarstaðir. Nú hafa eftирgreindar sérleyfisleiðir verið skipulagðar fyrir Hvalfjörð, sem allar fóru áður um Akranes, og er jafnframt greint frá því, hvaða ár breytingin var gerð:

- Reykjavík—Hólmavík (1944)
- Reykjavík—Stykkishólmur (1945)
- Reykjavík—Ólafsvík (1945)
- Reykjavík—Hvalfjarðarströnd (1945)
- Reykjavík—Akranes (1946)
- Reykjavík—Grundarfjörður (1946)

Nú sem stendur fara einungis um Akranes áætlunarþílarnir Akranes—Akureyri, auk áætlunarþíla um Borgarfjarðarhérað, sem óvist er, að fari um Akranes allt sumarið 1946. Áætlunarþílarnir Akranes—Akureyri fara einungis um Akranes sökum þess, að of langt er að fara með þá alla leið frá Akureyri til Reykjavíkur í einum áfanga, en ef ferja kæmi á Hvalfjörð væri unnt að fara í einum áfanga milli endastöðvanna.

Sú breyting, sem orðið hefur á umræddum ferðum áætlunarþíla, torveldar mjög, að unnt sé að halda úti góðu skipi milli Reykjavíkur og Akraness, og fyrirsjáanlegt stórtap yrði á þeirri útgerð.

Á eitt atriði enn má benda í þessu sambandi. Allt árið 1944 fóru vöruflutningar milli Akraness og Reykjavíkur að langmestu leyti með skipi því, sem í fórum var. Sama er að segja um fyrri hluta ársins 1945, en á miðju árinu hækkuðu afgreiðslu gjöld hja h/f Skallagrími með þeim árangri, að nærfellt allur vöruflutningurinn fór eftir það með bifreiðum fyrir Hvalfjörð. Vörubifreiðir taka 100 kr. fyrir að flytja hvert tonn milli Akraness og Reykjavíkur, og er það jafnhátt gjald og afgreiðslugjaldið er eitt í Reykjavík og Akranesi. Peir, sem vörur flytja með bifreiðum, spara

þannig að öllu leyti flutningsgjald og kostnað við að koma vörum í Reykjavík frá sendanda að skipi, og er það oft mjög dýrt. Einnig þetta atriði torveldar mjög það, að unnt sé að reka skip milli Akraness og Reykjavíkur nema með mjög miklu tapi.

Bæjarstjórninni á Akranesi þótti fráleitt að virða að vettugi þá staðreynd, að eins og málum er komið, er ekki hægt að gera út særilegt skip til ferða milli Akranes og Reykjavíkur, nema með stórfelldu tapi. Af þessari ástæðu fór hún að reyna aðra möguleika í þessu efni, og var þá ekki um annað að ræða en flutninga fyrir Hvalfjörð eða á bílferju yfir fjörðinn.

Í desembermánuði s. l. fór ég til Englands m. a. í þeim erindum að athuga um kaup á hentugu ferjuskipi, sem nota maetti sem Hvalfjarðarferju. Um sama leyti var vitamálastjóri þar staddir m. a. í sömu erindum fyrir ríkisstjórnina. Athug- uðum við mál þetta sameiginlega, og gátum við fengið þar keypt skip, sem að okkar dómi og að dómi sérfróðra manna þar í landi voru mjög vel fallin sem ferjuskip yfir Hvalfjörð, en skip þessi voru upphaflega smíðuð til þess að flytja fjóra 30 tonna skriðdreka til Frakklands. Skip þessi eru það stór, að hægt er að flytja með þeim 4 áætlunarbisfreiðir og fjórar venjulegar bifreiðir samtímis, en ganghraði þeirra hefur reynzt vera  $8\frac{1}{2}$  sjómila. Í skipunum eru tvær 500 ha. dísilvélar. Þau eru byggð úr járni, og virðist smíði þeirra vönduð. Skipin fengust keypt fyrir mjög hagkvæmt verð.

Þegar bæjarstjórnin hafði athugað allar aðstæður, þótti henni einsýnt, að samgöngumál bæjarins yrðu bezt leyst með því að koma upp ferju yfir Hvalfjörð, en á ástæður bæjarstjórnarinnar til þessarar afstöðu verður minnzt síðar. Til þess að koma málinu á rekspöl, sótti hún um innflutningsleyfi til nýbyggingarráðs fyrir tveimur ferjuskipum. Annað ferjuskipið á að nota vegna hafnargerðarinnar á Akranesi á komandi sumri, en augljóst er, að mikils er um það vert að hafa tvö slik skip hér á landi. Þá hefur bæjarstjórnin einnig keypt tvær varavélar í skipin.

Þegar innflutningsbeiðni bæjarstjórnarinnar barst nýbyggingarráði, setti það bæjarstjórninni eftирgreind skilyrði fyrir innflutningi skipanna, en skilyrði þessi voru sett í samráði við samgöngumálaráðherra, en undir hann bar nýbyggingarráð mál þetta:

1. Samgöngumálaráðherra samþykki á sínum tíma ferjutoll þann, sem tekinn verður.
2. Samgöngumálaráðherra samþykki áætlun ferjunnar.
3. Ef framangreindum skilyrðum verður fullnægt af hálfu Akraneskaupstaðar og ferjuskip verður keypt bráðlega, samþykkir nýbyggingarráð að heimila ekki innflutning á öðrum skipum, sem nota á á umræddri leið.

Jafnframt því, sem Akraneskaupstaður festi kaup á ferjuskipunum, fól samgöngumálaráðherra vitamálastjóra að láta fara fram athugun á ferjuskilyrðum í Hvalfjörði, en þeim rannsóknunum er nú lokið --- ásamt tillögum um lendingarstaði, og verður síðar að þessu vikið.

## II. Kostir Hvalfjarðarferjunnar.

Eins og fyrr greinir, virðist vera um tvær lausnir að ræða á samgöngumálum Akraness — og jafnframta á bifreiðasamgöngum til Vestur- og Norðurlands: Leiðina fyrir Hvalfjörð og á ferju yfir Hvalfjörð.

Vitamálastjóri telur hagkvæmast, að ferjan gangi milli Kataness og Eyrar, og á þessari lausn verður byggt i eftirfarandi útreikningum.

Hér er við það miðað, að allar skipulagsbundnar áætlunarferðir sérleyfishafa fari um ferjuna, og með því móti er unnt að fullyrða, að gjald fyrir hvern farþega þyrfti ekki að vera hærra en ca. 5 kr., en ferjutollur fyrir vörutlutningabifreiðir ca. 40 til 50 kr. Þessar tölur geta að sjálfsögðu breytzt eitthvað, t. d. þannig, að ákveðið gjald verði tekið fyrir hverja bifreið og þar að auki ákveðið gjald fyrir hvern farþega.

Skal nú vikið að kostum Hvalfjarðarferjunnar.

1. **Greiðari ferðir.** Ferja á Hvalfirði styttir allar leiðir til Norður- og Vesturlands um ca. 42 km. Með tilliti til þess, hve Hvalfjarðarvegurinn er torfarinn, mun taka kringum  $1\frac{1}{2}$  klst. skemmri tíma að fara með ferjunni en að fara krókinn fyrir Hvalfjörð.

2. **Ódýrari ferðir.** Það verður að öllu leyti ódýrara að nota Hvalfjarðarferjuna en að fara fyrir fjörðinn.

Hvað snertir skipulagsbundnar ferðir áætlunar bifreiða, verður fargjaldið með ferjunni 3.82 kr. ódýrara en fargjald með bifreiðum. Nú sem stendur er sætagjald fyrir þennan krók 8.82 kr., en yrði 5 kr. með ferjunni, sem að framan greinir.

**Venjulegir fólksflutningsbílar** taka eins og sakir standa kr. 37.80 fyrir að fara krókinn fyrir Hvalfjörð á virkum dögum, en 46.20 kr. á helgum dögum. Gjald þetta gæti lækkað í 20 til 25 kr.

**2½ tonna vörubílar** taka fyrir að fara krókinn fyrir Hvalfjörð 101 kr., en gjald þetta gæti lækkað í 40 til 50 kr.

3. **Sparnaður á gjaldeyri.** Enginn vafi leikur á því, að ferja yfir Hvalfjörð sparar til mikilla muna erlendan gjaldeyri. Kemur hér til greina bæði benzineyðsla allra þeirra bifreiða, sem fara fyrir Hvalfjörð, eyðsla á hjólbörðum, en síðast og ekki síst slit á bifreiðum. Þessi atriði munu hafa miklum mun meiri þýðingu síðar, þegar leið þessi verður fjölfarnari en nú er, og má í því sambandi geta þess, að á næsta hausti opnast væntanlega tvær nýjar og þýðingarmiklar umferðaræðar, önnur til Siglufjarðar, en hin að Arngerðareyri við Ísafjarðardjúp, en um þessa leið fer væntanlega mikill fólksstraumur milli Reykjavíkur og Ísafjarðar. Væntanlega aukast vörumflutningar landleiðina til Norður- og Vesturlands, og hefur það ekki litla þýðingu í þessu sambandi. Loks má á það benda, að væntanlega aukast sumarferðalög til mikilla muna frá því, sem nú er, þegar meira fer að gæta áhrifa orlofslöggjafarinnar.

4. **Sparnaður í vegaviðhaldi og vegagerðakostnaði.** Ef vel tekst til um ferjuna, mun mega gera ráð fyrir því, að draga megi úr viðhaldskostnaði Hvalfjarðarvegar, og jafnframt að draga megi fullnaðarvegagerð í Hvalfirði, a. m. k. meðan aðrir vegir eru ólagðir eða illa gerðir, sem mikla þýðingu hafa fyrir vegamál landsins og samgöngur.

5. **Öruggari ferðir.** Eins og kunnugt er, teppist Hvalfjarðarvegurinn stundum að vetri til vegna snjóa og vætu, og jafnvæl þótt svo eigi að heita, að hann sé fær, er hann oft seinfarinn. Í sambandi við þetta má benda á töflu þá, sem um hefur verið getið um tölum bifreiða, sem fara Hvalfjarðarveginn, en samkvæmt henni er umferðin sem hér greinir í janúar- og febrúarmánuði 1943--1946:

	Janúar	Febrúar
1943 .....	15	5
1944 .....	25	30
1945 .....	150	85
1946 .....	465	550

Orsök hins mikla vaxtar, sem fram kemur árið 1946, er vafalaust að nokkrum leyti sú, að veðurfar þetta ár var með ágætum mánuðina janúar og febrúar.

Hvalfjarðarferjan kemur að fullu í veg fyrir það, að samgöngur þurfi að teppast að vetri til vegna snjóa og bleytu og eykur því til mikilla muna öryggi samgöngukerfisins að vetri til.

6. **Kostir Hvalfjarðarferjunnar fyrir Akranes.** Hér að framan hefur verið lýst nokkrum kostum Hvalfjarðarferjunnar, og kemur hún þar Akranesi að sama haldi og öðrum landsmönnum. Ferjan styttir þannig leiðina milli Akraness og Reykjavíkur um  $1\frac{1}{2}$  klst. Þetta eru að sjálfsögðu mikil þægindi fyrir Akurnesinga. Hvað snertir áætlunarferðir milli Akraness og Reykjavíkur má geta þess, að ef ferja væri komin, væri unnt að fara tvær ferðir daglega með sama áætlunar bílinn, og sama

máli gegnir um vöruslutningabifreiðir, í stað þess að bilar þessir fara nú aðeins eina ferð. Ferjan sparar Akurnesingum mikið fé, jafnframt því, sem þægindin aukast. Það er því á góðum rökum reist, að bæjarstjórnin á Akranesi skuli hafa lagt jafnmikið kapp á ferjumál þetta og raun ber vitni um.

### III. Kostnaður við lendingarbætur og vegi.

Eins og að framan greinir, hefur vitamálastjórinн látið gera áætlun um kostnað við nauðsynlegar lendingarbætur á ferjustöðum beggja vegna fjarðarins, og telur hann, að kostnaður við mannvirki þessi verði samanlagður 620 þús. kr. Hægt er að fá mannvirki þessi byggð í ákvæðisvinnu fyrir osangreint verð, og er því óhætt að treysta áætlun þessari, ef æskilegt þætti að taka tilboðinu.

Sé tekið lán til 25 ára með 4% vöxtum til þess að standa að öllu leyti undir kostnaðinum, nema vextir og afborganir á ári samanlagt kringum 39700 kr. Pégars það er athugað, að farþegatala, sem fer umrædda leið, er vafalaust yfir 100 þús. árlega, sést, að sáralitið gjald þarf að leggja á hvern mann til þess að standa undir kostnaðinum.

Hannes Arnórsson verkfræðingur hefur gert lauslega áætlun um vegagerðarkostnað að ferjustöðum, og skal hér getið um niðurstöður hans í þessu efni.

**Vegur frá ferjustaðnum við Katanes.** Fyrst um sinn er gert ráð fyrir því, að notast verði við veg, sem liggur frá Akranesbrautinni að Klafastöðum, en frá Klafastöðum verði lagður vegur að Katanesi. Þessi síðarnefndi vegarhluti verður síðar hluti vegarins frá ferjustað að Akranesi. Öll þessi vegagerð er áætluð að kosti kringum 140 þús. kr.

**Vegur að ferjustaðnum sunnan fjarðarins.** Hannes Arnórsson hefur gert kostnaðaráætlun um tvö vegi sunnan fjarðarins að tveimur mismunandi ferjustöðum, sem til greina getur komið, að notaðir verði. Ef ferjan kæmi á þann stað, sem vitamálastjóri hefur ráðgert, áætlar verkfræðingurinn, að vegir að honum kosti kringum 110 þús. kr. Ef ferjan kemur aftur á móti á stað litið eitt innar, mun vegurinn kosta kringum 30 þús. kr.

### IV. Ferjur í Skotlandi.

Eitt af því, sem sannfært hefur mig um það, að ferja yfir Hvalfjörð sé rétt lausn á samgöngumálinu, er það, að víða í Skotlandi eru ferjur í mynni fjarðar, sem minni eru en Hvalfjörður, en fyrir firðina liggja malbikaðir vegir. Þrátt fyrir þetta fara flestir bilar með ferjunni. Hér er óliku saman við að jafna, vegurinn fyrir Hvalfjörð illa gerður malarvegur, en vegirnir í Skotlandi fyrirmund á íslenzkan mælikvarða. Vel má vera, að fleiri dæmi séu þessa erlendis. Þótt mér sé ekki um það kunnugt.

### V. Fyrirkomulag ferða.

Í áætlun þeirri, sem hér er sett fram, er gert ráð fyrir því, að ein ferja verði notuð að öllum jafnaði, en tvö ferjuskip að sumri til, þegar mest er að gera, en annað skipið mætti fyrst í stað nota jafnframt til annarra verka. Ef svo færí, að beggja skipanna væri þörf, breytir það ekki því ferjugjaldi, sem reiknað er með, sökum þess, að þá yrðu tekjur skipanna meiri en atlað hefur verið.

Akranesi, 28. mars 1946.

Arnljótur Guðmundsson.

### Fylgiskjal II.

FÉLAG SÉRLEYFISHAFA

Reykjavík, 25. mars 1946.

Með bréfi dags, 14. júní 1945 fór félag sérleyfishafa þess á leit við skipulagsnefnd fólksflutninga, að hún léti álit sitt í ljós á því, hvort hún teldi ekki nauðsynlegt að hafinn yrði undirbúningar á að setja ferju á Hvalfjörð.

Skipulagsnefnd fólksflutninga tók máli þessu mjög vel og mælti einróma með því, að hafizt yrði handa í þessu efni og sendi álit sitt til samgöngumálaráðherra.

Síðari hluta vetrar lét Akraneskaupstaður fara fram rannsókn á þessu máli, og komst bæjarstjórnin að þeirri niðurstöðu, að samgöngumálum bæjarins væri bezt borgið með því að koma upp ferju á Hvalfjörð, og hefur hún þegar keypt ferjuskip, sem væntanlegt er til landsins bráðlega.

Hvalfjarðarferja skiptir að sjálfsögðu máli fyrir fleiri en Akraneskaupstað, nægir í því efni að geta þess, að á árinu 1946 eru eftirtaldar áætlunarleiðir skipulagðar um Hvalfjörð:

Reykjavík—Hólmavík.  
— —Stykkishólmur.  
— —Ólafsvík.  
— —Borgarfjarðarhérað  
— —Hvalfjarðarströnd.  
— —Akranes.  
— —Hvammstangi.  
— —Kinnarstaðir.  
— —Grundarfjörður.

Ef ferja á Hvalfjörð yrði sett, yrðu auk fyrrgreindra áætlunarleiða einnig eftirtaldar leiðir að sjálfsögðu lagðar fyrir Hvalfjörð:

Akranes—Reykholt.  
— —Hreðavatn.  
— —Akureyri

og væntanlega líka Borgarnes—Borgarfjarðarhérað.

Það má einnig taka það fram í þessu sambandi, að næsta haust bælast við nú-verandi áætlunarleiðir eftирgreindar leiðir, sem hafa stórfellda þýðingu fyrir samgöngumál þjóðarinnar:

Reykjavík—Arngerðareyri við Ísafjarðardjúp.  
Reykjavík—Siglufjörður.

Eins og framangreint yfirlit sýnir, er hér um að ræða mjög mikilvægt mál, hvað snertir samgöngukerfi landsins í heild.

Stjórn félags sérleyfishafa hefur athugað mjög vandlega, hvernig þessu máli yrði haganlegast skipað, og boríð saman þá tvo möguleika að láta ferðirnar fara fyrir Hvalfjörð eða með ferju yfir Hvalfjörð, og er stjórnin algerlega sammála um það, að hagkvæmara sé að setja ferju á Hvalfjörð. Vill stjórnin benda á eftirfarandi rök í þessu sambandi:

1. Styttir allar áætlunarleiðir um Vestur- og Norðurland um eina og hálfu klukkustund og gerir það mögulegt að láta Akureyrar og væntanlega leiðirnar einnig til Siglufjarðar og Ísafjarðardjúps fara í einum áfanga til Reykjavíkur.
2. Stórkostlegur sparnaður á sliti á bifreiðum, gúmmium, oliu, benzíni og erlendum gjaldeyrí.
3. Sparnaður á viðhaldi á hinum erfiða og hættulega vegi fyrir Hvalfjörð.
4. Meira öryggi fyrir farþega.
5. Öruggari ferðir með tilliti til snjóa og ófærðar á Hvalfjarðarleiðinni.

Með tilliti til framanritaðs mælir stjórn sérleyfishafa eindregið með því, að Alþingi stuðli fyrir sitt leyti að framgangi þessa máls og það sem allra fyrst, svo unnt verði að taka ferjuna í notkun fyrri hluta næsta sumars.

F. h. félags sérleyfishafa.

Sigurjón Daníalsson,  
form.

Til Alþingis.

**Ed.**

## 861. Breytingartillaga

við frumv. til laga um almannatryggingar.

Frá Steingrími Aðalsteinssyni.

Við 10. gr. Greinina skal orða svo:

Skipta skal landinu í tryggingaumdæmi eftir því, sem hagkvæmt þykir. Við skiptingu þessa skal, eftir því sem fært þykir, höfð hliðsjón af læknishéruðum og lögsagnarumdæmum.

Í hverju tryggingaumdæmi skal starfa fimm manna trygginganefnd. Skulu fjórir nefndarmanna kosnir blutfallskosningu af sveitarstjórnnum umdæmisins á sameiginlegum fundi, er halda skal eftir hverjar sveitarstjórnarkosningar. Hinn fimmta skipar ráðherra að fenginni tillögu tryggingaráðs, og er hann formaður.

Kjósa skal og skipa jafnmarga varamenn. Kjörtimabil trygginganefnda er hið sama og sveitarstjórnna. Ef sveitarfélagi er skipt milli tveggja eða fleiri tryggingaumdæma, tekur sveitarstjórn þess þátt í kosningu trygginganefndar í því umdæmi, þar sem flestir af ibúum sveitarfélagsins eru búsettir.

Hlutverk trygginganefnda er að starfrækja skrifstofur fyrir Tryggingastofnunina, þar sem þær eru, og annast rekstur trygginganna í viðkomandi umdæmi í umboði Tryggingastofnunarinnar. Enn fremur að gaeta hagsmuna hinna tryggðu og benda á atriði, sem mættu verða til sparnaðar í rekstri trygginganna.

Tryggingaráð setur nefndum þessum nánari starfsreglur og ákveður þóknun til nefndarmanna, sem greiðist af Tryggingastofnuninni.

Í tryggingaumdæmum, sem mynduð eru af fleiri en einu sveitarfélagi, hefur Tryggingastofnunin umboðsmenn eftir því, sem þörf krefur.

**Nd.**

## 862. Breytingartillaga

við frv. til l. um atvinnudeild háskólans.

Frá menntamálanefnd.

Aftan við 5. gr. bætist:

Landbúnaðarráðuneytið hefur með höndum yfirstjórn þessarar deildar.

**Ed.**

## 863. Frumvarp til laga

um atvinnudeild háskólans.

(Eftir 3. umr. í Nd.)

1. gr.

Í atvinnudeild háskólans skulu vera þessar undirdeildir:

1. Fiskideild.
2. Fiskiðnaðardeild.
3. Iðnaðardeild.
4. Landbúnaðardeild.

2. gr.

Fiskideild starfar að:

1. Fiskirannsóknum.
2. Sjórannsóknum.
3. Sviffrannsóknum.
4. Botndýrarannsóknum.

3. gr.

Fiskiðnaðardeild starfar að rannsóknum á hagnýtingu sjávarafurða, tilreiðslu þeirra til markaða og geymslu.

4. gr.

Iðnaðardeild starfar að:

1. Almennum efnarannsóknum.
2. Gerlarannsóknum, þar á meðal mjólkurrannsóknum.
3. Matvælarannsóknum.
4. Rannsóknum á byggingarefnum og öðrum smíðaefnum.

5. gr.

Landbúnaðardeild starfar að:

1. Jarðvegsrannsóknum.
2. Jurtakynbótum og frærannsóknum.
3. Rannsóknum jurtasjúkdóma.
4. Fóðurrannsóknum og fóðurtilraunum.
5. Búfjárkynbótum.

Landbúnaðarráðuneytið hefur með höndum yfirstjórn þessarar deildar.

6. gr.

Ráðherra getur samkvæmt tillögum háskólaráðs aukið verksvið deilda, enda sé áður leitað tillagna hlutaðeigandi forstöðumanna deildanna. Ráðherra sker úr með sama skilyrði, er vafi eða ágreiningur verður um það, hvaða deild skuli sinni tilteknu verkefni.

Tekjur af starfsemi hvernar deildar renna allar í ríkissjóð. Ráðherra getur að fengnum tillögum hlutaðeigandi forstöðumanns sett gjaldskrá fyrir verk, er deildin innir af hendi.

7. gr.

Forseti Íslands skipar forstöðumann fyrir hverja undirdeild atvinnudeilda til 4 ára í senn, enda skal hann vera starfandi sérfræðingur innan deildarinnar. Forstöðumenn hafa sömu réttindi og skyldur sem prófessorar.

Ráðherra skipar sérfræðinga, allt að 13 að tölu. Þeir hafa sömu réttindi og skyldur sem dósentar. Ákvæði 1. gr. laga nr. 24 19. maí 1930 taka eigi til þeirra. Sérfræðingar skulu hafa lokið mag. scient. prófi eða öðru sambærilegu háskólaprófi í grein sinni. Auk þess skulu þeir hafa unnið að vísindalegum rannsóknum í 4 ár hið fæsta að loknu háskólaprófi, en heimilt er að meta doktorspróf eða vísindalega ritgerð þar til jafns við.

Ráðherra skipar aðra sérfræðinga eða ræður þá til ákveðins tíma, að fengnum tillögum forstöðumanns hlutaðeigandi deilda. Þeir skulu hafa lokið mag. scient. prófi eða öðru sambærilegu háskólaprófi í grein sinni. Þessi skilyrði gilda ekki um núverandi starfsmenn atvinnudeilda. Ráðherra er heimilt að gera undanþágu frá þessum kröfum, að fengnum tillögum deilda.

Aðra starfsmenn ræður ráðherra eftir þörfum í samráði við forstöðumenn atvinnudeilda.

8. gr.

Búnaðarfélag Íslands ásamt tilraunaráðum jarðræktar og búfjárræktar, Fiskifélag Íslands og Landssamband iðnaðarmanna skulu ár hvert gera tillögur um það, að hvaða rannsóknum skuli unnið í þeim undirdeildum atvinnudeilda, sem hlut eiga að málí.

#### 9. gr.

Sérfræðingar atvinnudeildar skulu veita nemendum með stúdentsprófi eða öðru jafngildu prófi kennslu í þessum fræðigreinum:

1. Dýrafræði.
2. Grasafræði.
3. Jarðfræði.
4. Landafræði.
5. Stærðfræði.
6. Eðlisfræði.
7. Efnafræði.

Atvinnudeild skal, eftir því sem þörf krefur, hafa samvinnu við aðrar deildir háskólaus um að sjá nemendum fyrir þeiri kennslu í ofannefndum greinum, sem nauðsynleg er til undirbúnings prófs þess, er i 9. gr. getur.

#### 10. gr.

Eftir 2—3 ára nám er nemendum rétt að ljúka prófi í þeim greinum náttúrufræða, er þeir hafa valið sér. Veitir slikt próf rétt til kennarastöðu í gagnfræðaskólum og öðrum slíkum skólum, enda sé skilyrðum annarra laga fullnægt.

#### 11. gr.

Sérfræðingar atvinnudeildar skulu annast kennslu í greinum þeim, sem i 8. gr. segir, eftir nánari ákvörðun ráðherra, og telst það til embættisstarfa þeirra. Ráðherra getur þó, að fengnum tillögum háskólaráðs, undanþegið einstaka starfsmenn kennsluskyldu að einhverju leyti eða öllu, ef nauðsyn þykir vegna rannsóknastarfa þeirra.

#### 12. gr.

Í reglugerð skal setja fyrirmæli um það, hvað kenna skuli í hverri grein náttúrufræða samkvæmt 9. gr., um tilhögun kennslu, próf og hvað annað, er kennslu varðar.

#### 13. gr.

Atvinnudeild lýtur lögum og reglugerð Háskóla Íslands, nema á annan veg sé mælt í lögum þessum.

#### 14. gr.

Fasteignir, hús, tæki og annað í þarfir atvinnudeildar, þar á meðal rikisbúið á Hesti í Borgarfirði, leggur ríkissjóður til, að svo miklu leyti, sem háskólinn gerir það ekki. Ríkissjóður kostar og framkvæmdir þær allar, er i lögum þessum greinir.

#### 15. gr.

Rannsóknarstofa háskólaus og tilraunastöðin í sjúkdómafræði á Keldum í Mosfellssveit lúta læknadeild háskólaus, enda skipar ráðherra sá, er fer með mál hans, þar forstöðumenn og starfsfólk að fengnum tillögum læknadeildar, og að því er varðar tilraunastöðina einnig að fengnum tillögum yfirdýralæknis. Hann setur að fengnum tillögum forstöðumanna þær reglur um stofnanir þessar, er nauðsynlegar kunna að vera.

Um lagning vegar að tilraunastöðinni á Keldum frá þjóðveginum um Mosfells sveit gilda ákvæði IV. kafla vegalaga, nr. 101 1933.

#### 16. gr.

Með lögum þessum eru úr gildi numin:

9.—10. gr. I. nr. 64 1940.

9.—19. gr. I. nr. 68 1940.

#### 17. gr.

1.—14. gr. laga þessara koma til framkvæmda eftir því, sem efni vinna til og fé er veitt í fjárlögum.

**Nd.**

**864. Breytingartillögur**

við frv. til l. um opinbera aðstoð við byggingar.

Frá Gunnari Thoroddsen.

1. Við 13. gr. Í stað „30“ komi: 20 — og í stað „50“ komi: 25.
2. Við 15. gr. C. Á eftir 2. málslíð komi nýr málslíður: Þetta ákvæði nær einnig til þeirra samvinnubústaða, sem lokið er við að byggja eftir 1. janúar 1943.
3. Við 18. gr. A. Í stað „500 teningsmetrum“ komi: 600 teningsmetrum.

**Nd.**

**865. Breytingartillaga**

við breytingartillögu á þskj. 856 (Byggingar íbúðarhúsa).

Frá Páli Zóphóniassyni.

Aftan við tillöguna bætist: að því leyti sem hann er hærri en á því byggingar-efni óunnu, er til húsanna þarf.

**Nd.**

**866. Breytingartillaga**

við frv. til laga um opinbera aðstoð við byggingar íbúðarhúsa í kaupstöðum og kauptúnnum.

Flm.: Sigurður Thoroddsen, Gunnar Thoroddsen.

Við 4. gr. Við 1. málsgrein bætist: Í Reykjavík mega þó vera fleiri en eitt bygg-ingarfélag verkamanna.

**Ed.**

**867. Breytingartillögur**

við frv. til l. um almannatryggingar.

Frá meiri hl. heilbrigðis- og félagsmálanefndar.

1. Við 3. gr. 2. mgr. fellur niður.
2. Við 5. gr. Við 1. málsl. bætist: og í samráði við formann tryggingaráðs, sbr. 8. gr.
3. Við 6. gr. Greinina skal orða svo:

Tryggingaráð, skipað 5 mönnum, skal fara með störf þau, sem því eru falin með lögum þessum. Skal það kosið hlutfallskosningu af sameinuðu Alþingi á fyrsta þingi eftir hverjar almennar alþingiskosningar, og jafnmargir varamenn. Ráðherra skipar formann og varaformann úr hópi hinna kjörnu.

Sérstök nefnd þriggja sérfróðra manna skal vera tryggingaráði til aðstoðar og ráðuneytis um læknisfraðileg atriði og framkvæmd heilsugæzlu samkvæmt III. kafla. Í nefnd þessari eiga sæti landlæknir, sem er formaður hennar, og tveir menn, er ríkisstjórnin skipar til 4 ára í senn, annan samkv. tilnefningu Læknafélags Íslands og Læknafélags Reykjavíkur í sameiningu og hinn samkvæmt tilnefningu læknadeildar háskólans. Varamenn fyrir two hina síðartöldu skulu skipaðir með sama hætti til sama tíma.

Nú láta læknaflögin eða læknadeild háskólans undir höfuð leggjast að tilnefna mann af sinni hálfu í nefndina samkv. 2. málsg., og skipar þá ráðherra án tilnefningar mann eða menn í þeirra stað.

4. Við 7. gr. Greinina skal orða svo:

Hlutverk tryggingaráðs er að hafa eftirlit með fjárhag, rekstri og starfsemi Tryggingastofnunarinnar og gæta þess, að hún starfi í samræmi við lög og reglugerðir á hverjum tíma. Fjárhagsáætlun stofnunarinnar fyrir ár hvert skal jafnan samin í samráði við tryggingaráð. Einnig skal leita samþykkis ráðsins á öllum heildarsamningum við lækna, sjúkrahús, heilsuverndar- og læknингastöðvar, en að undirbúningi slikra samninga starfar sérfræðinganefndin, sbr. 6. gr., með forstjóra Tryggingastofnunarinnar og formanni tryggingaráðs.

Ef ágreiningur ris um bætur samkv. II. kafla, eða hlunnindi samkv. III. kafla, leggur tryggingaráð úrskurð á þau mál. Leita skal þó jafnan álits sérfræðinganefndar, áður en úrskurðað er um atriði, er varðar heilsugæzlu samkvæmt III. kafla eða læknisfræðileg atriði, er áhrif hafa á bótagreiðslur.

Nú sættir aðili sig ekki við úrskurð tryggingaráðs, og getur hann þá leitað dómsúrskurðar um málið.

5. Á eftir 7. gr. kemur ný grein (8. gr.), svolátandi:

Formaður tryggingaráðs skal fylgjast með daglegri starfsemi stofnunarinnar og kynna sér alla afgreiðslu mála. Ef um er að ræða bótagreiðslur, sem ekki eru fastákyveðnar, en inttar af hendi samkv. heimildarákvæðum, er skyld að leggja þau atriði fyrir formann ráðsins, en hann kynnir sér allar aðstæður. Skal afgreiðsla slikra mála jafnan horin undir tryggingaráð, ef formaður óskar þess. Hann skal og vinna að undirbúningi fjárhagsáætlunar stofnunarinnar með forstjóra og að öllum meiri háttar samningsgerðum.

6. Við 9. gr. Greinina skal orða svo:

Ráðherra setur nánari reglur um störf og skyldur tryggingaráðs og sérfræðinganefndar og ákveður þóknun ráðsmanna og nefndarmanna svo og sérstaka aukaþóknun til formanns tryggingaráðs.

7. Við 10. gr.

- a. Tvær fyrstu mgr. skal orða svo:

Skipta skal landinu í tryggingaumdæmu, eftir því sem hagkvæmt þykir, og skal við ákvörðun umdæma höfð hliðsjón af skipun læknishéraða og lögsagnarumdæma.

Tryggingastofnunin hefur skrifstofur eða umboðsmenn á þeim stöðum, sem bezt henta, og þörf krefur.

- b. Fyrir „Skulu fjórir nefndarmanna kosnir“ í 3. mgr. kemur: Kosin.

- c. Fyrir síðasta málsl. sömu mgr. kemur:

Nefndin kýs sér sjálf formann. Kjósa skal á sama hátt og til sama tíma jafnmarga varamenn.

- d. 1. málsl. 4. mgr. fellur niður.

- e. Síðasti málsl. 6. mgr. fellur niður.

- f. Fyrir „Tryggingaráð“ í síðstu mgr. kemur: Ráðherra.

8. Við 11. gr. Greinin fellur niður.

9. Við 40. gr. 1. mgr. skal orða svo:

Sjúkrabætur skulu vera:

Á 1. verðlagssvæði Á 2. verðlagssvæði

Fyrir kvænta karla, þegar konan vinnur eigi  
utan heimilis eða er atvinnulaus ..... kr. 6.00 á dag kr. 5.00 á dag

Fyrir aðra ..... — 5.00 — — 4.00 —

10. Við 42. gr.

- a. Fyrir „frá og með 8. veikindadegi“ í stafl. a. kemur: frá og með 11. veikindadegi.

- b. Fyrir „lengur en 10 daga“ í sama stafl. kemur: lengur en 14 daga.

- c. Fyrir „fimmtu sjúkraviku“ í stafl. b. kemur: sjöttu sjúkraviku,
  - d. Siðasta málsl. í sama stafl. skal orða svo: „Heimilt er tryggingaráði að ákveða að greiða bætur samkvæmt framansögðu frá og með 11. veikindadegi, ef hlut- aðeigandi fer í sjúkrahús eða atvinnurekstur hans stöðvast.
11. Við 43. gr.
- a. Fyrir „44. gr.“ í fyrri mgr. kemur: 42. gr.
  - b. Orðin „heima samtals 4 vikur“ í sömu mgr. falla niður.
12. Við 44. gr.
- a. Fyrir „vika er liðin“ í 1. mgr. kemur: 10 dagar eru liðnir.
  - b. 2. málsl. fellur niður.
  - c. Fyrir „miðast þá“ í 3. málsl. kemur: miðast.
13. Við 53. gr. 1. mgr. skal orða svo:
- Dagpeningar eru kr. 7.50 á dag.
14. Við 78. gr. 2. mgr. skal orða svo:
- Heilsugæzlunefnd skal skipuð 3 eða 5 mönnum, eftir því sem sveitarstjórn ákveður, og kosin hlutfallskosningu af sveitarstjórn eftir hverjar sveitarstjórnarkosningar. Nefndin kýs sér sjálf formann. Kjósa skal jafnmarga varamenn á sama hátt og til sama tíma.
15. Við 94. gr. Fyrir „125000“ í 3. mgr. kemur: 100000.
16. Við 95. gr. Fyrir „75000“ í síðustu mgr. kemur: 100000
17. Við 114. gr. Fyrir „5 millj.“ í 1. mgr. kemur: 4½ millj.
18. Við 116. gr. Fyrir „7 millj.“ í 1. mgr. kemur: 7½ millj.
19. Við 127. gr. Í stað 2. mgr. koma tvær mgr.
- Tryggingaskírteini skulu afhent i janúarmánuði ár hvert, eftir nánari ákvörðun Tryggingastofnunarinnar. Í fyrsta sinn skulu skírteinin þó afhent i desembermánuði 1946 og gilda þá frá áramótum þar til ný afhending hefur farið fram, sbr. 128. gr.
- Í fyrsta sinn sem tryggingaskírteini eru afhent, sbr. 2. mgr., skulu allir iðgjaldsgreiðendur, sbr. 105. gr., greiða sérstakt skírteinagjald, er nemi kr. 40.00 fyrir karla 21 árs og eldri og kr. 25.00 fyrir konur og fyrir karla innan 21 árs. Gjald þetta greiðist beint til Tryggingastofnunarinnar eða umboðsmanna hennar.
20. Við 128. gr. Fyrsta málsl. skal orða svo:
- Tryggingaskírteini gilda frá og með 1. janúar það ár, sem afhending fer fram, og til loka þess árs.
21. Við 140. gr.
- a. 1. mgr. skal orða svo:
- Lög þessi öðlast gildi 1. janúar 1947 (sbr. þó siðasta tölul. ákvæða til bráðabirgða), en ákvæði II. kafla (sjúkrabætur) koma þó ekki til framkvæmda fyrr en 1. júlí 1947 og ákvæði III. kafla (heilsugæzla) ekki fyrr en 1. janúar 1948.
- b. Fyrir „Frá 1. janúar 1947 falla úr gildi“ kemur: Með lögum þessum eru úr gildi numin:
  - c. Aftan við 4. tölul. 2. mgr. bætist nýr málsl.: Þó heldur III. kafli þeirra laga gildi sínu, þar til III. kafli þessara laga kemur til framkvæmda.
  - d. Aftan við 6. tölul. bætist: þó ekki fyrr en III. kafli þessara laga kemur til framkvæmda.
  - e. Tölul. 7 fellur niður.
22. Við ákvæði til bráðabirgða. Aftan við ákvæðin bætast nýir töluliðir:
- a. Á meðan ákvæði III. kafla laga þessara koma ekki til framkvæmda, er ríkisstjórninni heimilt, að fengunum tillögum tryggingaráðs, að lækka iðgjöld skv. 109. gr. um allt að 30%, þó aldrei meira en sjúkrasamlagsiðgjaldi gjaldanda nemur. Þar, sem ekki er sjúkrasamlag, skal slik iðgjaldalækkun nema sjúkrasamlagsgjaldi eins og það er lægst á landinu.

- b. Kosning tryggingaráðs samkv. 6. gr. skal i fyrsta sinn fram fara á Alþingi því, er setur þessi lög, og gildir sú kosning þar til að afstöðnum öðrum almennum alþingiskosningum eftir staðfestingu laganna. Um leið og kosið er tryggingaráð i fyrsta sinn, fellur niður umboð tryggingaráðs þess, er kosið var til 31. des. 1947, samkv. 7. gr. laga nr. 104 1943.

Þau ákvæði í lögum þessum, er varða undirbúning framkvæmda samkvæmt þeim, svo sem ákvæði 2. mgr. 6. gr., 10. gr., 126. og 127. gr., skulu koma í gildi á árinu 1946 eftir ákvörðun ríkisstjórnarinnar.

Nd.

## 868. Nefndarálit

um frv. til laga um breyting á l. nr. 48 23. febrúar 1945, um skipakaup ríkisins.

Frá minni hl. fjárhagsnefndar.

Frumvarpi þessu var vísað til fjárhagsnefndar 8. dag októbermánaðar árið 1945, en var ekki tekið þar til umræðu fyrr en rúmlega hálfu ári síðar, eða mánuðaginn næstan fyrir pásku árið 1946, sem bar upp á 15. apríl.

Þegar málið var loks tekið fyrir i nefndinni, óskaði ég þess, að leitað yrði upplýsinga hjá ríkisstjórninni um hvað búið væri að semja um smíði á mörgum skipum samkv. þessum bráðabirgðalögum, hvert væri umsamið verð þeirra og hvort búið væri að gera samninga um sölu á einhverju af skipunum. Meiri hluti nefndarinnar ákvað hins vegar að afgreiða málið þá þegar á fundinum, án þess að leita nokkurra upplýsinga um það.

Ég verð að átelja mjög þau vinnubrögð, sem hér eru viðhöfð. Frumvarpið er látið liggja hjá nefndinni óaftgreitt í 189 daga, án þess að það sé nokkru sinni tekið til umræðu allan þann tíma, en þegar formaður nefndarinnar ákveður loks að taka málið fyrir, neitar meiri hluti nefndarinnar að leita upplýsinga, sem þingmönnum er nauðsynlegt að fá til þess að geta myndað sér skoðanir um efni frumvarpsins, þótt slikra upplýsinga ætti að mega afla á 1 eða 2 klukkustundum.

Það er þó kunnugt, að ríkisstjórnin hefur gert bindandi samninga um smíði á nokkrum bátum, samkv. þessum bráðabirgðalögum, og verður þeim ráðstöfunum ekki breytt héðan af. En takist að fá nauðsynlegar upplýsingar um málið, áður en það verður afgreitt frá deildinni, mun ég flytja breytingartillögur við frv., eftir því sem mér kann að þykja ástæða til.

Alþingi, 15. apríl 1946.

Skúli Guðmundsson.

Nd.

## 869. Frumvarp til laga

um eftirlit með skipum.

(Eftir 2. umr. í Nd.)

### I. KAFLI

#### 1. gr.

Orðaskýringar:

1. Skip er sérhvert fljótandi far, nema annars sé getið.
2. Íslenzkt skip er hvert það skip, sem skrásett er hér á landi og rétt hefur til þess að sigla undir íslenzkum fána.
3. Farþegaskip er hvert það skip, sem ætlað er að flytja fleiri en 12 farþega.

4. **Farþegar** eru allir, sem á skipi eru, aðrir en skipshöfn. Þeir teljast þó eigi farþegar, sem komnir eru í skip vegna óviðráðanlegra atvika, eða samkvæmt skyldu skipstjóra til þess að flytja nauðstadda menn.
5. **Pilfarsfarþegi** er farþegi, sem greiðir fargjald í lægsta fargjaldsflokki.
6. **Flokkað skip** er hvert það skip, sem hefur gilt flokkunarskirteini frá flokkunarfélagi, sem viðurkennt er af ráðherra.
7. Par, sem talað er um rúmlest, er átt við brúttó rúmlest (100 ensk teningsset = 2,83 m³), nema annars sé getið.
8. Önnur fljótandi fór eru ferjur á sjó, vötnum og ám og hvert annað far, sem notað er til að flytja menn, dýr eða muni.
9. **Vélskip** er hvert það skip, sem knúið er að svíi sjálfu.
10. **Eimskip** er hvert það skip, sem knúið er gufuafli.
11. **Mótorskip** er hvert það skip, sem knúið er með olíuhreyfli.
12. **Skipverji** er hver sá maður, sem skráður er á skip eða á því er og skyldi skráður.
13. **Eldfim efni** (sbr. 44. gr.) eru: eter (naphta) og aðrir vökkvar, sem blandaðir eru eter, brennisteinskolefni, steinolíu-eter, gasolia, benzin og aðrir slikir vökkvar, er logamark þeirra er undir 22° á Celsius með 760 mm loftvogarstöðu.
14. Ákvæði laganna um stálskip eiga einnig við um járnskip.
15. Par, sem rætt er um ráðherra í lögum þessum, er átt við ráðherra þann, sem fer með siglingamál.

#### 2. gr.

Par, sem ekki er annars getið, taka ákvæði laga þessara til allra íslenzkra skipa og báta, sem eru 6 metrar eða lengri, mælt milli stafna, og gerðir eru út hér á landi, hvort heldur er til farþegaflutninga, vöruflutninga eða fiskveiða.

Ákvæði laganna taka og til erlendra skipa og báta, sem íslenzkir ríkisborgarar hafa á leigu, ef þau eru gerð út hér eða í fórum hingað eða héðan, með íslenzkri skipshöfn.

Sé um að ræða erlent skip flokkað í flokkunarfélagi viðurkenndu af ráðherra, ná löginn þó aðeins til öryggisbúnaðar þess.

Ákvæði laganna taka enn fremur til allra báta án tillits til stæðar, flytji þeir farþega, hvort sem er á sjó eða vötnum.

Ráðherra getur með reglugerð ákvæðið, að eftirlit skuli haft með öryggi annarra fljótandi fara og hvernig því eftirliti skuli haga.

## II. KAFLI

### Um haffæri skipa, skyldur útgerðarmanna og skipstjóra o. fl.

#### 3. gr.

Skip skal telja óhaffært:

- a. ef gilt haffærisskirteini, hleðslumerkjaskirkteini og, sé um farþegaskip að ræða, öryggisskirteini, er ekki sýnt, þegar þess er krafist af embættismanni eftirlitsins eða trúnaðarmanni þess, sbr. 17. og 18. gr.;
- b. ef það liggar dýpra en hleðslumerki þess leyfa;
- c. ef bol þess, búnaði, vél eða vélartækjum eða skipshöfn er svo áfátt, það svo of-hlaðið mönnum eða munum, vanhlaðið, kjölfestulitið, illa birgt af vistum, vatni, kolum, oliu eða öðrum vélanaudsynjum 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 fórum með það en venjulegt er við siglingar.

#### 4. gr.

Eiganda skips, útgerðarmanni svo og skipstjóra er skylt að sjá um, að lögskipaðar skoðunargerðir fari fram á skipi og því sé haldið haffæru, hvort heldur það erstatt í höfn eða á hafi úti.

### 5. gr.

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

Verði því komið við án verulegrar tafar, skal skoðun framkvæmd af skoðunarmönnum skipaeftirlitsins, en annars skal hún gerð af sérfróðum mönnum, er kvaddir skulu af sjódómi á þeim stað.

Ef svo ber við, að ekki verður náð til sérfróðra manna, þar sem skipið er statt, skal skipsjóri, yfirvélstjóri og yfirstýrimaður ásamt tveimur mönnum, er skipshöfn velur, framkvæma bráðabirgðaskoðun á tjóninu. Ágrip af skoðunarskýrslunni skal ritað í eftirlitsbók skipsins og undirritað af þeim öllum, er hana önnuðust. Þar skal kveðið skýlaust á um hafffæri skipsins. Afrit af því, sem bókað var, skal þá þegar sent eftirlitsmanni í því umdæmi, eða til þess eftirlitsmanns, er fyrst næst til, og ákveður hann, hvort ný skoðun skuli fara fram.

### III. KAFLI Skipaeftirlitið.

#### 6. gr.

Eftirlit með öryggi skipa er undir yfirumsjón ráðherra.

#### 7. gr.

Forseti skipar skipaskoðunarstjóra til að annast framkvæmd þessara mála.

Hann skal hafa starfið sem aðalstarf, vera skipaverkfræðingur eða vélfræðingur eða sérfræðingur um smíði tréskipa eða siglingafræðingur og fullnægja kröfum þeim, sem þarf til þess að vera embættismaður hér á landi. Eigi má hann hafa þau störf á hendi, er telja má ósamrýmanleg stöðu hans, svo sem venjulegt skipaeftirlitsstarf.

Launuð aukastörf má hann engin hafa á hendi nema með leyfi ráðherra.

Skipaskoðunarstjóri hefur skrifstofu í Reykjavík.

Um verksvið hans og starfshætti skal ákveðið í reglugerð, er ráðherra setur, að því leyti, sem ákvæði þessara laga ná ekki til. Við samningu reglugerðarinnar skal leita álits Farmanna- og fiskimannasambands Íslands, Alþýðusambands Íslands og Fiskifélags Íslands.

#### 8. gr.

Skipaskoðunarstjóri skal hafa sérfróða fulltrúa, er starfi við skipaeftirlitið að öllu eða nokkru leyti. Skal einn þeirra vera skipaverkfræðingur, annar vélfræðingur, þriðji siglingafræðingur (skipstjóri).

Þeir skulu skipaðir af ráðherra að fengnum tillögum skipaskoðunarstjóra og fullnægja kröfum þeim, er þarf til þess að vera embættismaður hér á landi.

Ráðherra getur ákveðið, að skipaskoðunarstjóri skuli annast eitt þessara sérfræðistarfa.

#### 9. gr.

Landið skiptist í 5 eftirlitssvæði. Þau eru:

1. eftirlitssvæði:

Frá Hjörleifshöfða að Skor á Barðaströnd. Allar Breiðafjarðareyjar með taldar.

2. eftirlitssvæði:

Frá Skor í Hrútafjarðarbotn.

3. eftirlitssvæði:

Frá Hrútafjarðarbotni að Gunnólfsvíkurfjalli

**4. eftirlitssvæði:**

Frá Gunnólfsvíkurfjalli að Hjörleifshöfða.

**5. eftirlitssvæði:**

Vestmannaeyjar.

**10. gr.**

Skipaskoðunarstjóri skipar eftirlitsmann á hvert eftirlitssvæði. Annast hann framkvæmd eftirlitsins þar og umsjón með skoðunarmönnum undir yfirstjórn skipaskoðunarstjóra.

Eftirlitsmenn skulu fullnægja þeim kröfum, sem gerðar eru til opinberra sýslunarmana, vera búsettir á þeim stað innan svæðis síns, er skipastoðunarstjóri ákveður, vera svo heilir og hraustir, að þeir megi rækja starfann, og hafa reynslu og þekkingu á siglingum og skipum.

Skipaskoðunarstjóri setur þeim erindisbréf og starfsreglur.

**11. gr.**

Eftirlitsmaður skal sjálfur annast allt eftirlit þar á svæði sínu, sem mest þörf er eftirlits, á hverjum tíma árs. Ef erfiðleikar eru á því, að hann vegna fjarlægðar geti á sama tíma haft fullnægjandi eftirlit á öðrum stað eða stöðum á svæðinu, þar sem er sérstök þörf eftirlits, ber honum að fela hæfum manni eftirlit þar, enda fullnægi sá skilyrðum þeim, sem sett eru um eftirlitsmenn, og fallist skipaskoðunarstjóri á, að þörf sé sérstaks eftirlits á þeim stað.

Eftirlitsmenn skulu halda dagbók um störf sín og senda skipaskoðunarstjóra mánaðarlega skýrslu um þau.

**12. gr.**

Hvert eftirlitssvæði skiptist í skoðunarsvæði. Þau eru:

**I. eftirlitssvæði:**

1. skoðunarsvæði: Frá Hjörleifshöfða að Jökulsá á Sólheimasandi.
2. — Frá Jökulsá á Sólheimasandi að Þjórsá.
3. — Frá Þjórsá að Grindavík.
4. — Grindavík og Reykjaneskagi að Hafnarfirði.
5. — Hafnarfjörður, Garðahreppur og Bessastaðahreppur.
6. — Reykjavík og Kjósarsýsla.
7. — Borgarfjarðar- og Mýrasýsla (frá Hvalfjarðarbotni til Hítarár).
8. — Frá Hítará að Búlandshöfða.
9. — Frá Búlandshöfða að Skor. (Allar Breiðafjarðareyjar meðtalda.)

**II. eftirlitssvæði:**

10. skoðunarsvæði: Frá Skor að Kópanesi.
11. — Allur Arnarfjörður.
12. — Allur Dýrafjörður.
13. — Allur Önundarfjörður.
14. — Allur Súgandafjörður.
15. — Frá Gelti til Geirhólma.
16. — Frá Geirhólma í Hrútafjarðarbotn.

**III. eftirlitssvæði:**

17. skoðunarsvæði: Frá Hrútafjarðarbotni að Skagatú.
18. — Frá Skagatá að Haganesvík.
19. — Haganesvík að Siglunestá.
20. — Frá Siglunestá að Ólafsfjarðarmúla.
21. — Frá Ólafsfjarðarmúla að Gjögri, svo og Grímsey.
22. — Frá Gjögri að Tjörnestá, svo og Flatey á Skjálfsfanda.
23. — Frá Tjörnestá að Gunnólfsvíkurfjalli.

**IV. eftirlitssvæði:**

24. skoðunarsvæði: Frá Gunnólfsvíkurfjalli að Lagarfljóti.  
 25. —— Frá Lagarfljóti að Loðmundarfirði.  
 26. —— Loðmundarfjörður og Seyðisfjörður.  
 27. —— Frá Dalatá að Gerpi.  
 28. —— Frá Gerpi að Fáskrúðsfirði.  
 29. —— Fáskrúðsfjörður, Stöðvarfjörður og Breiðdalsvík.  
 30. —— Frá Breiðdalsvík að Austurhorni.  
 31. —— Frá Austurhorni að Hjörleifshöfða.

**V. eftirlitssvæði:**

32. skoðunarsvæði: Vestmannaeyjar.

**13. gr.**

Skipaskoðunarstjóri skipar að fengnum tillögum eftirlitsmanns og sjómanna-samtaka á hverjum stað skoðunarmenn á hvert skoðunarsvæði. Tölu skoðunarmanna á hverju skoðunarsvæði ákvæður skipaskoðunarstjóri að fengnum tillögum eftirlitsmanns. Skoðunarmenn skulu fullnægja þeim kröfum, sem gerðar eru til opin-berra sýslunarmanna, vera búsettir á svæði sínu, hafa reynslu og þekkingu á siglingum, skipum og vélum og vera svo heilir og hraustir, að þeir megi rækja starfann.

Eftirlitsmaður skiptir með þeim verkum eftir sérþekkingu þeirra.

**14. gr.**

Áður en embættis- og sýslunarmenn skipaeftrilitsins taka til starfa, skulu þeir undirrita eið eða drengskaparheit um, að þeir vilji rækja starfann eftir beztu sam-vizku og þekkingu.

EKKI mega þeir skoða þau skip eða annast önnur störf skipaeftrilitsins, að því er snertir skip, er þeir eiga sjálfir að meira eða minna leyti eða ef þeir eru í þjón-ustu slikra aðilja. Eigi mega þeir heldur annast skipaskoðunarstörf að því er snertir þau skip, sem þeir eru á einn eða annan hátt við riðnir, þannig að þeir verði eigi taldir óvilhállir.

Skipaeftrilitsmaður sker úr, hvort skoðunarmenn séu óvilhallir.

**15. gr.**

Skipaskoðunarmenn annast allar skoðanir, er ræðir um i lögum þessum, tilskipunum eða reglugerðum, er settar verða samkvæmt þeim, og gerðar skulu innan umdæmis þeirra, hvort sem skipið er skrásett eða eigi.

Nú er um skoðun að ræða, er eftirlitsmaður telur þannig vaxna, að meiri sér-fræðilegar þekkingar sé þörf, og skipar hann þá sérfróðan mann eða menn skoðunarmönnunum til aðstoðar.

Ef þörf krefur, getur skipaskoðunarstjóri kvatt mann til skoðunar utan umdæmis síns.

**16. gr.**

Við skoðunargerðir er skipaskoðunarmönnum skylt að gæta þess, að fullnægt sé kröfum þeim, sem gerðar eru i lögum þessum, tilskipunum eða reglum, er settar kunna að verða samkvæmt þeim, um öryggi skipa.

Skoðunar- og eftirlitsmenn skulu líta eftir umgengni og hreinlæti i vistarverum og forðageymslum.

Að lokinni skoðun er skipaskoðunarmönnum skylt að sjá um, að bætt sé úr því, sem þeir telja áfátt. Telji skoðunarmenn eigi öruggt, að skip sé i förum, skulu þeir eigi láta skoðunarfottorð af hendi, en tilkynna útgerðarmanni eða skipstjóra, að vottorð verði eigi afhent, fyrr en úr göllunum sé bætt, enda skal og skipinu bannað að vera i förum.

### Um málið fer síðan samkvæmt VII. kafla.

Ef það, sem áfátt þykir, er þannig vaxið, að haffæri skips er óskert og eigi er hægt að bæta úr því þegar í stað, þar sem skipið erstatt, skal skoðunarmaður gefa skipstjóra hæfilegan frest til þess að fullnægja gerðum kröfum, þó eigi lengri en 3 mánuði.

Hvers vant er, ástæður til frestveitingar og lengd frests skal skráð i eftirlitsbók.

Pegar frestur er liðinn, ber skoðunarmanni að ganga úr skugga um, að bætt hafi verið úr því, sem áfátt var. Hafi það eigi verið gert, ber honum tafarlaust að skýra eftirlitsmanni frá, og ákveður hann þá, hvort frestur skuli framlengdur eða hvort útgerðarmaður eða skipstjóri skuli sóttir til saka.

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

### 17. gr.

Eftirlitsmönnum ber hverjum í sinu umdæmi að gæta þess, að fullnægt sé fyrirmælum um öryggi skipa. Í því skyni ber þeim m. a. að athuga skip i umdæmi sínu, hleðslu þeirra og haffæri fyrirvaralaust, þegar hentugt þykir eða ástæða virðist til, einkum er skip kemur til hafnar eða fer úr höfn. Komi fram, að vafi leiki á því, hvort skip sé haffært samkvæmt lögum þessum, skal það stöðvað til bráðabirgða samkvæmt 45. gr.

Ef skipaskoðunarstjóri telur ástæðu til, getur hann tilnefnt trúnaðarmenn til þess að annast einstök störf eftirlitsmanna, og hafa þeir þá sama rétt og skyldur og eftirlitsmenn.

### 18. gr.

Verði skoðunarmenn, löggreglumenn, hafnsögumenn, hafnaryfirvöld, tollmenn, trúnaðarmenn stéttarfélaga sjómanna á staðnum eða skrásetningarástjórar varir við, að lög þessi séu brotin eða að brotnar séu reglugerðir settar samkvæmt þeim, eða telji þeir sig hafa ástæðu til þess að ætla, að skip sé ekki haffært, skulu þeir tafarlaust gera næsta eftirlitsmanni aðvart, og skal hann þá að athuguðu málí gera nauðsynlegar ráðstafanir samkvæmt 17. gr.

Sama gildir um starfsmenn skipasmíðastöðva, er þeir eru að starfi sinu, þó þannig, að þeir skulu gera forstjóra stöðvarinnar aðvart. Athugar hann málið og snýr sér til eftirlitsmanns skipaskoðunarinnar, ef hann telur ástæðu til.

### 19. gr.

Þegar embættis- og sýslunarmenn skipaeftirlitsins eru að starfi, hafa þeir rétt til þess að fara um horð í hvert skip, sem statt er í islenzkri höfn eða innan íslenzkrað landhelgi, til þess að rannsaka það, sem þeim ber samkvæmt stöðu sinni. Leita ber þó álíts eftirlitsmanns eða skipaskoðunarstjóra, ef eigi er nauðsyn skjótra aðgerða.

Útgerðarmenn, skipstjórar, vélstjórar og aðrir, er í þeirra umboði starfa, svo og aðrir skipverjar eru skyldir til að veita eftirlitinu alla aðstoð og upplýsingar, sem óskað er og starfið varða.

Trúnaðarmenn eftirlitsins skulu á hinn bóginng gæta þess að valda ekki skipi óþarfa töfum né torvelda vinnu um nauðsyn fram.

### 20. gr.

Embættis- og sýslunarmenn eftirlitsins eru opinberir starfsmenn og njóta réttar og bera skyldur í samræmi við það.

#### IV. KAFLI

##### **Skoðun skipa.**

###### 21. gr.

Auk hins almenna eftirlits og skyndiskoðana, sem um ræðir í III. kafla, einkum 19. gr., sbr. og 7. gr., eru skoðunargerðir á skipum þrenns konar: aðalskoðun, auka-skoðun og sérstök aukaskoðun.

###### 22. gr.

Skoðun á þiljuðum skipum annast tveir sérfróðir skoðunarmenn, sbr. þó 15. gr., 2. mgr.

Skal annar þeirra vera vélfróður, en hinn eftir atvikum skipasmiður eða sigl-tingafróður maður.

Skoðun á opnum bát, hvort sem hann er með vél eða án vélar, skal framkvæmd af sérfróðum manni.

###### 23. gr.

Aðalskoðun skal gera á skipinu, sem hér segir:

- a) Áður en skip leggur úr höfn hér á landi í fyrsta sinn, er smíðað hefur verið hér á landi eða breytt þannig, að farmrými hefur verið stækkað, yfirbygging aukin, breytt um aðalvél eða því hefur verið breytt svo mjög, að mæla þurfi það af nýju.
- b) Þegar skip er fengið frá öðrum löndum, hvort heldur nýsmíðað eða notað, til skrásetningar undir íslenzkan fána eða til útgerðar hér á landi.
- c) Á öllum farþegaskipum, öllum stálskipum eldri en 12 ára og tréskipum eldri en 16 ára einu sinni á ári.
- d) Á öllum öðrum skipum annað hvort ár.

###### 24. gr.

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

Ef skip er í viðurkenndu flokkunarfélagi, skal sú skoðun, sem fram fór á því til endurnýjunar á floknum, talin fullnægjandi um styrkleika bols, véla og eimkatla, ef farið hefur verið eftir reglum, sem settar hafa verið samkvæmt Kaupmannahafnar-samþykktinni frá 28. janúar 1926, um haffæri og búnað skipa og um samvinnu milli viðurkenndra flokkunarféлага og skipaskoðunarnarinnar.

###### 25. gr.

Að lokinni aðalskoðun skips skulu skipaskoðunarmenn senda löggreglustjóra (í Reykjavík tollstjóra) vottorð um skoðunina og álit sitt um, hvort þeir telji skip haffært eða eigi. Jafnframt ber þeim að senda eftirlitsmanni skýrslu um skoðunina, hvort tveggja ritað eftir fyrirmýnd, er ráðherra setur. Skyrsluna sendir síðan eftirlitsmaður skipaskoðunarstjóra ásamt athugasemdum sínum.

Hafi skoðun leitt í ljós, að skip sé haffært, skal löggreglustjóri (tollstjóri) eða skipaskoðunarstjóri gefa því haffærisskirteini. Öryggisskirteini farþegaskipa, sem út eru gefin samkvæmt alþjóðasamþykkt um öryggi mannlífa á sjónum, 31. maí 1929, skal þó skipaskoðunarstjóri gefa út.

Í haffærisskirteini skal tilgreina nafn skips og heimili, skrásetningarbókstafi þess, númer þess á fiskiskipaskrá og umdæmisbókstafi, ef um fiskiskip er að ræða, rúmlestatal, hvort skip sé seglskip eða vélskip, opið eða þiljað, til hvaða ferða skip sé ætlað, tölu farþega, er það má flytja, sé um farþegaskip að ræða, svo og, að skip fullnægi þeim kröfum um öryggi skipa, er gerðar eru í lögum þessum, tilskipunum eða reglugerðum settum samkvæmt þeim.

Haffærisskírteini skipa, sem um ræðir í c-lið 23. gr., gildir í eitt ár, frá því að það var gefið út.

Haffærisskírteini skipa, sem um ræðir í d-lið 23. gr., gildir í tvö ár, frá því að það var gefið út, enda hafi lögþoðin aukaskoðun farið fram.

Nú er skip eigi í höfn hér, þegar haffærisskírteini þess gengur úr gildi, og getur þá skipaskoðunarstjóri framlengt gildi skírteinis um ákveðinn tíma, þó eigi lengur en 3 mánuði, enda sé eigi ástæða til að ætla, að skip sé ekki haffært. Nú eru annars sérstök vandkvæði á, að skírteini verði endurnýjað, án þess að eiganda, útgerðarmanni eða skipstjóra verði um kenni, og getur skipaskoðunarstjóri þá framlengt gildi skírteinis um allt að 45 daga, enda sé engin ástæða til að ætla, að skip sé ekki haffært.

Haffærisskírteini skal fylgja skipsskjölunum og ávallt sýnt við tollafgreiðslur skips, lögskráningu á það, greiðslu slysatryggingargjalds skipverja, þegar um skip er að ræða, sem ekki er skyldt að lögskrá á, og þegar þess er krafist af trúnaðarmönum skipaeftlitsins, sbr. III. kafla, eða löggreglunni. Nú er sá tími, er skírteinið gildir, á enda, eða skoðun, er gerð skyldi á skipi á þeim tíma samkvæmt lögum þessum, er vanrækt, hvort sem er aðalskoðun eða aukaskoðun, eða það kemur í ljós við slika skoðun, að skip sé óhaffært, og skal skip þá lagt í farbann, sbr. 45. gr.

#### 26. gr.

Almenn aukaskoðun skal gerð einu sinni á ári á skipum þeim, er ræðir um í 23. gr., d-lið, í lögum þessum, það ár, sem aðalskoðun fer ekki fram á þeim.

#### 27. gr.

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

#### 28. gr.

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

- Þegar skip hefur sætt verulegri viðgerð, en eigi kveður samt svo mikið að viðgerðinni, að aðalskoðun skyldi gera samkvæmt 23. gr. í lögum þessum.
- Þegar eigandi skips, útgerðarmaður, skipstjóri, meiri hluti skipshafnar, vélstjóri eða stjórn stéttarfélags eða félaga sjómanna á staðnum krefst skoðunar. Krafa skal send eftirlitsmanni og vera skrifleg og rökstudd. Trúnaðarmenn eftirlitsins eru bundnir þagnarheiti um, hver kært hefur.
- Þegar annars þykir ástæða til að rannsaka öryggi ákveðinna hluta skips eða búnaðar þess, svo sem er skip skiptir um veiðiaðferð.

Synji eftirlitsmaður um skoðun, er hennar er krafist samkv. b-lið, má skjóta málínu til skipaskoðunarstjóra.

#### 29. gr.

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

#### 30. gr.

Að lokinni aukaskoðun á skipi skulu skoðunarmenn senda lögreglustjóra (í Reykjavík tollstjóra) vottorð um skoðunina og álit sitt um, hvort þeir telji skip haffært eða eigi. Jafnframt ber þeim að senda eftirlitsmanni skýrslu um skoðunina, og skal hvort tveggja þetta ritað eftir fyrirmynnd, er ráðherra setur. Skýrsluna sendir síðan eftirlitsmaður skipaskoðunarstjóra ásamt athugasemdum sinum.

Telji skoðunarmenn skip haffært, ritar lögreglustjóri eða skipaskoðunarstjóri á haffærisskírteini þess athugasemd um, að aukaskoðun hafi farið fram og að hún hafi eigi leitt neitt það í ljós, er geri skipið óhaffært.

### 31. gr.

Nú fer fram auka- eða skyndiskoðun á skipi, og getur þá skipaskoðunarstjóri ákveðið, að aðalskoðun skuli fara fram þá þegar, enda skal sú ákvörðun rökstudd.

### 32. gr.

Synji skipaskoðunarstjóri um skoðun, þegar hennar er krafzit samkv. b-lið 28. 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. 50. gr. Um slik mál fer sem segir í 48. gr.

Dómurinn kveður endanlega á um, hvort skoðun eða eftir atvikum 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 óhlutdrægir menn, er fullnægja skilyrðum til þess að gegna embætti eða sýslan hér á landi.

Yfirskoðunargerð verður ekki haggað, ef hún hefur farið löglega fram. Hún skal staðfest með eiði eða drengskaparheiti, ef krafzit er af einhverjum þeim, er hlut á að mál.

## V. KAFLI

### Um smíði, búnað, breytingar og innflutning á skipum.

#### 33. gr.

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

##### A. Skrokkur, reiði og vélar.

1. Skrokkur og yfirbygging, reiði og reiðabúnaður og vélar skal vera nægilega sterkt og í góðu ástandi.
2. Í stálskipi skulu vera fullnægjandi vatnsþétt skilrúm.
3. Stýri og stýrisbúnaður, akkeri, keðjur, kaðlar og dælubúnaður skal vera fullnægjandi og í góðu ástandi. Vélnúnar austurdælur skulu vera í skipum, sem eru 50 rúmlestir eða stærri.
4. Í skipi skulu vera varahlutir, verksæri og önnur nauðsynleg áhöld.
5. Skip skal láta vel að stjórni og vera nægilega stöðugt, svo að því verði örugglega silt. Athugun á stöðugleika annarra skipa en þeirra, sem um ræðir í 35. gr., framkvæmir skipaskoðunarstjóri á þann hátt, er hann telur fullnægjandi, eftir atvikum með tæknilegri rannsókn.

Sé eigi annars getið í lögum þessum eða reglugerðum settum samkvæmt þeim, skal kröfum þeim, sem um ræðir í 1.—5. lið, að jafnaði talið fullnægt, ef skip fullnægir þeim kröfum, er flokkunarfélag, viðurkennt af ráðherra, gerir til þess á hverjum tíma, að slikt skip nái 1. flokki, þegar gætt er tegundar þess og þeirra ferða, sem því eru ætlaðar.

##### B. Siglingatæki.

1. Skip skal búið þeim áhöldum og tækjum, sem nauðsynleg eru, til þess að því verði örugglega silt, þar með talin fjarskipti-tæki, sem fyrirskipuð eru eða kunna að verða.

Í skipi skal vera a. m. k. einn áttaviti og honum komið fyrir á öruggum stað.

Skipaskoðunarstjóri löggiðir menn að fengnum tillögum skólastjóra Stýrimannaskólans til þess að rétta áttavita.

Skip skal búið þjóðfána.

##### C. Öryggisráðstafanir og eldvarnir.

1. Varnir gegn slysum, er leitt getur af venjulegri notkun skips, skulu vera í því horfi, að menn, sem dvelja eða vinna á skipsfjöld eða eru á leið úr skipi eða á, eigi ekki meiðsli á hættu, enda gæti þeir almennrar varfærni.

Auknar kröfur má gera um öryggi tækja, ef gallar á þeim valda sérstakri slysahættu.

2. Gegg eldhættu skulu gerðar viðeigandi ráðstafanir. Í skipi skulu vera slökkvítæki, sem beita má hvar sem er í því. Vélknúin dæla skal vera í öllum skipum, 30 rúmlesta eða stærri.

D. Björgunartæki.

1. Skip skal búið traustum björgunartækjum, er komið sé fyrir á hentugum stöðum.
2. Á skipi, sem er í millilandasiglingum, skulu vera nægjanlegir bátar handa öllum, sem á skipi eru.

Á skipi, sem er í strandsiglingum, skulu vera nægjanlegir bátar handa skipshöfn, en um báta og fleytitæki handa öðrum skal setja sérreglur, sbr. 2. lið 34. gr. og 36. gr.

3. Hæfilega margir bjarghringar skulu vera á skipi. Tölu þeirra ber að miða við stærð skips og fjölda þeirra manna, sem þar er ætlað að vera.
4. Nánari reglur skulu settar um notkun og öryggi björgunartækja, þar með taldar reglur um, að hve miklu leyti bátar skuli vera björgunarbátar. Er sérstaklega stendur á, má krefjast þess, að auk báta skuli vera björgunarflekar eða svipuð fleytitæki. Ef öruggt þykir, má leyfa, að slik tæki komi að nokkru leyti í stað báta.

E. Vistarverur.

1. Vistarverur skipverja og forðageymslur skips skulu fullnægja þeim kröfum, sem gerðar verða í reglugerð um stærð, gerð, búnað, lýsing, loftræstingu, hitun, hreinketistæki og viðhald.

Reglur um rúmmál, gólfhlót og lofthæð skulu miðaðar við gerð skips og ferðir, sem því eru ætlaðar.

Sérstök rekjkja skal vera fyrir hvern skipverja.

2. Í reglugerð skal og kveða á um búnað skips að lyfjum og hjúkrunargögnum.
3. Reglugerðir, sem um ræðir í 1. og 2. lið, skulu settar af ráðherra að fengnu álið landlæknis og skipaskoðunarstjóra.

F. Fjarskiptitæki.

Skip, sem siglir meira en 3 sjómílur frá landi og er stærra en 15 rúmlestir, skal hafa loftskeylastöð eða radiotalstöð með ákveðnu lágmarksafli og ákveðnu öldusviði. Einn skipverja, að minnsta kosti, skal hafa starfsræksluskirteini fyrir sílika stöð, samkvæmt 9. gr. laga nr. 30 27. júní 1941, um fjarskipti.

Stöð þessi er háð eftirliti póst- og sínamálastjórnarinnar. Póst- og sínamálastjórnin gefur út öryggisvottorð fyrir fjarskiptitækin og tilkynnir skipaskoðunarstjóra árangur skoðunar á þeim, svo og annað varðandi þau, er ástæða þykir til.

G. Skipsskjöl.

1. Auk leiðarbókar (dagbókar) og véladagbókar skal skip hafa eftirlitsbók, sem í eru skráð vottorð skipaeftirlitsins um framkvæmdar skoðunargerðir ásamt greinargerð skipstjóra og vélstjóra um framkvæmd þess eftirlits, sem á þeim hvílir, auk annarra upplýsinga um skipið, sem krafzit kann að verða.

Bjóða má, að skip hafi segulskekkjubók, sem í er skráð segulskekkja áttavitanna.

Gerð og færslu eftirlitsbókar og segulskekkjubókar skal hagað á þann hátt, er skipaskoðunarstjóri kveður á um.

2. Lög þau og reglur um siglingamál, sem boðið er, skulu vera á skipi. Á þar til gerðum stöðum skal festa auglýsingar um þau efni, er krafzit er, að þannig séu birt.
3. Auk þjóðernis- og skráselningarskirteinis og mælingabréfs skal skip hafa haffærisskirteini, hleðsluskirkteini og leyfisbréf fyrir radiostöð. Enn fremur öryggisskirteini, þar sem þess er krafzit.

### 34. gr.

Um farþegaskip gilda ákvæði 33. gr. með þeim breytingum og viðbótum, er hér segir:

1. Farþegaskip skal að öllu vera þannig gert og búið, að því er snertir öryggi mannslifa, að hæft sé til mannflutninga og ferða þeirra, sem það er notað til.
2. Um búnað og björgunartæki farþegaskipa skal setja sérreglur.
3. Um vistarverur farþega, stærð þeirra, gerð, búnað, lýsing, loftræstingu, hitun, viðhald og hreinsun setur ráðherra reglugerð að fengnum tillögum skipaskoðunarstjóra.
4. Í skipi skal vera auglýst, svo að á ber, til hvers konar flutninga skip sé ætlað, og hámark farþegafjölda.

### 35. gr.

Farþegaskip, hvort heldur þau eru smíðuð til millilanda- eða strandsiglinga, skulu vera nægilega stöðug með alla farþega ofan þilfars, og er þá miðað við hæstu tölu farþega, sem hugsanlegt er, að skip flytji.

Að lokinni tæknilegri skoðun á stöðugleika skips skal skipaskoðunarstjóri ákvæði i samráði við skipasmíðastlöðina, hvernig úr skuli bætt, sé um ófullnægjandi stöðugleika að ræða.

### 36. gr.

Þegar skip, sem ekki telst farþegaskip samkvæmt lögum þessum, er að álti skipaskoðunarstjóra notað til reglulegra farþegaflutninga, skal hann kveða á um það sérstaklega um hvert skip, hvers krafist skuli um gerð þess og búnað. Þegar svo ber undir, að skip, sem ekki er farþegaskip, flytur annað fólk en skipverja, skulu settar sérreglur um aðbúð þeirra og öryggi.

### 37. gr.

#### A. Nýsmíði innan lands:

1. Nýsmíði skipa er háð eftirliti skipaskoðunar ríkisins.
2. Um nýsmíði tréskipa fer eftir uppráttum og reglum, er ráðherra setur um smíði þeirra, svo og öðrum þeim reglum, er varða öryggisbúmað skipa.
3. Sé um stálskip að ræða, annast skipaskoðun ríkisins eftirlitið, ef skipið er ekki smíðað undir eftirliti viðurkennds flokkunarfélags, en annars skal fela eftirlitið því flokkunarfélagi, er hlut að máli. Þá skal og skipaskoðun ríkisins annast um, að skip fullnægi þeim kröfum, sem gerðar eru að alþjóðalögum og íslenzkum réttarreglum um öryggi skipa og búnað þeirra.
4. Þegar nýtt skip er smíðað, skipar skipaskoðunarstjóri skoðunarmann, sem hefur daglegt eftirlit með smíðinni af hálfu hins opinbera. Verði því við komið, skal skipa einn hinna föstu skoðunarmanna skipaeftirlitsins á staðnum, enda verði hann talinn óhlutdrægur. Enn fremur skulu hinir sérfróðu menn, er um raðir í 8. gr., ferðast milli skipasmíðastlöðvanna samkvæmt ákvörðun skipaskoðunarstjóra, og skulu þeir leiðbeina við skipasmíðina, eftir því sem þörf krefur.

#### B. Nýsmíði erlendis:

1. Tréskip, sem smíðuð eru erlendis til skráningar hér á landi, skulu fullnægja ákvæðum íslenzkra laga og reglugerða um smíði og styrkleika skipa eða reglum flokkunarfélags, sem viðurkennt er af ráðherra, enda sé þá gætt krafna til styrkleika skipa, sem ætluð eru til úthafssiglinga, og séu þær eigi vægari í aðalatriðum en hinar íslenzku reglur.
2. Stálskip, sem smíðuð eru erlendis til skráningar hér á landi, skulu fullnægja reglum flokkunarféлага, viðurkenndra af ríkisstjórninni, alþjóðalögum og íslenzkum reglum, um öryggi skipa og búnað þeirra.

3. Þegar ræðir um nýsmíði á tréskipum erlendis, skal skipaskoðunarstjóra skylt að annast daglegt eftirlit með smíðinni, en fullnaðarskoðun skipaeftirlitsins fer fram, þegar skip kemur til landsins. Eftirlit þetta má skipaskoðunarstjóri fela viðurkenndu flokkunarfélagi. Ræði um nýsmíði á stálskipi, skal flokkunarfélag, viðurkennt af ríkisstjórninni, annast hið daglega eftirlit með skipa smíðinni, en fullnaðarskoðun fer fram, þegar skip kemur til landsins.

C. Breytingar á gömlum skipum:

Engar meiri háttar breytingar, sbr. a-lið 23. gr., má gera á gömlum skipum, án þess að sérstakt leyfi skipaskoðunarstjóra sé fengið fyrir fram. Allar breytingar og viðgerðir skipa, sem varða öryggi skips, skulu gerðar undir eftirliti skipaskoðunar ríkisins, og gilda þar um sömu reglur um eftirlit og um nýsmíði væri að ræða. Nánari ákvæði, hér að lútandi skulu sett með reglugerð.

D. Innflutningur skipa:

Skip, sem keypt eru frá útlöndum til skrásetningar hér á landi, skulu fullnægja íslenzkum lögum um styrkleika, búnað og haffæri.

Ef skip er í viðurkenndu flokkunarfélagi, þarf skoðun ekki að fara fram, fyrr en skipið er komið heim. Sé skip ekki í viðurkenndu flokkunarfélagi, skal skoðun fara fram, áður en það er keypt. Skoðunin skal skráð á þar til gerð eyðublöð, sem skipaskoðunarstjóri gefur út í þessu skyni. Skoðun framkvæmir innlendur eða útlendur maður, sem hefur þekkingu á skipasmíði að dómi skipaskoðunarstjóra.

Er skipaskoðunarstjóri hefur fengið skoðunarskýrslu, kveður hann á um, hvort hann vilji mæla með innflutningi skips eða ekki. Því aðeins má hann mæla með innflutningi skips, að styrkleiki þess og búnaður jafnist í aðalatriðum við það, sem krafzt er í lögum þessum, og það sé eigi eldra en 12 ára.

Þegar skip er komið heim, fer fram aðalskoðun samkv. a-lið 23. gr., sbr. og 2. mgr. 38. gr.

38. gr.

Skipum, sem voru íslenzk eign eða í smíðum fyrir íslenzka menn 1. júlí 1937, getur ráðherra veitt undanþágu frá lögum þessum, að því er einstök atriði varðar, þó ekki um haffæri skipa, sbr. 3. gr.

Ef alveg sérstaklega stendur á, má veita slikar undanþágur skipum, sem keypt eru frá útlöndum.

Undanþágur frá ákvæðum laganna má veita skipum, sem eru sérstakrar gerðar, úr sérstöku efni eða með sérstökum vélabúnaði, og skipum, er gerð eru til sérstakra ferða í sérstökum tilgangi eða hafa ekki sérstaka aflvél innan borðs.

Undanþágur samkvæmt grein þessari má því aðeins veita, að skipaskoðunarstjóri mæli með þeim, enda er honum heimilt, ef hann telur ástaðu til, að leita umsagnar Farmanna- og Fiskimannasambands Íslands og sjómannafélags þess, er hann telur helzt eiga hlut að málí.

39. gr.

Ráðherra setur nánari reglur um smíði og búnað skipa og véla. Ber þar að miða við, hverrar tegundar skip er, stærð þess og notkun, er það er ætlað til, svo og gerð véla og þær ferðir, sem skipi eru ætlaðar.

VI. KAFLI  
Um hleðslumerki o. fl.

40. gr.

Öll íslenzk skip, sem eru í fórum milli Íslands og annarra landa, skulu vera með hleðslumerkjum og hafa hleðslumerkjaskirteini.

Pau íslenzk skip, sem hleðslumerkjjasamþykkt, gerð i London 5. júlí 1930, nær til,

skulu hafa alþjóða-hleðslumerkjaskirteini. Ónnur íslenzk skip, 50 rúmlestir eða stærri, skulu hafa hleðslumerkjaskirteini, er sýnir minnsta hleðsluborð.

Skipaskoðunarstjóri ákveður hleðslumerki skipa og gefur út hleðslumerkjaskirteini samkvæmt samþykkt þeirri, er um ræðir í 2. mgr., og nánari reglum, er ráðherra setur.

Undanþegin ákvæðum þessarar greinar um hleðslumerki eru skip, meðan þau stunda síldveiði á tímabilinu 1. júni—15. sept., enda hafi þau verið skoðuð samkvæmt c-lið 28. gr. og sú skoðun skráð í eftirlitsbók.

#### 41. gr.

Ráðherra setur með reglugerð sérstök ákvæði um, hvernig umbúnaði undir þilfari og á skuli hagað til öryggis mannslífum og haffæri skipa. Reglugerðin skal sámin að fengnum tillögum Alþýðusambands Íslands og Farmanna- og fiskimannasambands Íslands.

#### 42. gr.

Merkja skal á fram- og afturstefni allra skipa, sem stærri eru en 20 rúmlestir, mælikvarða í desímetrum annars vegar, en í enskum fetum hins vegar, er sýni, hve djúpt skip liggur í sjó.

Pegar skipaskoðunarstjóri hefur ákveðið hleðsluborð skips, skal hann, telji hann ástæðu til, merkja djúpstöðu þess á framstefni, til þess að forðast mishleðslu, enda ráðfaði hann sig við skipstjóran og skipaskoðunarmann.

#### 43. gr.

Hleðslumerkjaskirteini skal fylgja skipsskjölum og ávallt sýnt bæði við tollafgreiðslu og þegar þess er krafist af trúnaðarmönnum skipaeftirlitsins, sbr. III. kafla, eða löggreglunni.

Hafi skip hleðslumerkjaskirteini útgefið af þar til bærum erlendum stjórnarvöldum í ríki, sem er aðili að alþjóðasamþykkt gerðri í London 5. júlí 1930, eða viðurkenndu skipaflokkunarfélagi, getur skipaskoðunarstjóri veitt því íslenzkt hleðslumerkjaskirteini í þess stað án þess að láta mælingu þá eða skoðun, er með þarf til ákvörðunar hleðslumerkjja, fara fram.

Nú er skipi breytt þannig, að hleðsluborð þess breytist að dómi skipaskoðunarstjóra, og er þá hleðslumerkjaskirteini þess úr gildi fallið.

#### 44. gr.

Bannað er að flytja benzín eða önnur þau eldfim efni, er sérstök sprengingaráhætta stafar af, í farmrúmi eða á þilfari á farþegaskipum.

Um flutning efna þeirra, sem um ræðir í 1. mgr., með skipum setur ráðherra reglur að fengnu áliti skipaskoðunarstjóra.

Um fermingu, flutning og affermingu farms að öðru leyti setur ráðherra reglur að fengnu áliti skipaskoðunarstjóra, þar á meðal um flutning á dýrum.

### VII. KAFLI

#### Um farbann o. fl.

#### 45. gr.

Eftirlitsmenn skera úr því, hvort för skips skuli bönnuð samkvæmt lögum þessum.

Nú hefur eftirlitsmaður lagt farbann á skip, og 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 af létt. Skýrslu um málið ásamt nauðsynlegum upplýsingum skal senda skipaskoðunarstjóra,

og loks skal löggreglustjóra, hafnar- og tolfirvöldum á staðnum skyrt frá banninu, enda ber þessum aðilum, hverjum á sinu sviði, að veita fulltingi sitt til þess, að banni verði framfylgt.

#### 46. gr.

Skipaskoðunarstjóri 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 skipaskoðunarstjóri gögn skorta, sér hann um, að þeirra verði aflað.

### VIII. KAFLI Um siglingadóm og rannsókn sjóslysa.

#### 47. gr.

Siglingadómur hefur aðsetur í Reykjavík og er skipaður þannig:

Forseti skipar formann dómsins og varaformann til 6 ára í senn. Þeir skulu fullnægja sömu skilyrðum og hæstaréttardómarar.

Ráðherra skipar 12 meðdómendur og 6 varameðdómendur, 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 diesel-skipi.
3. Tveir skulu vera eða hafa verið sjómenn án þess þó að vera eða hafa verið skipstjórar, stýrimenn, vélstjórar eða loftskeytamenn síðastliðin 5 ár.
4. Tveir skulu vera sérfróðir um smíði skipa.
5. Tveir skulu sérfróðir um smíði véla.
6. Tveir skulu sérfróðir um firðtæki.

Einn varamann skal skipa fyrir hverja starfsgrein.

Embættis- og sýslunarmenn skipaeftirlitsins geta ekki verið dómendur.

Fastir dómendur eru: Formaður dómsins, annar þeirra skipstjóra, sem tilnefndir hafa verið, og annar sjómannanna (sbr. 3. lið).

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 aukadómenndanna valdir í hvert skipti af föstu dómendunum, eftir því hverrar sérþekkingar er þörf.

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

#### 48. gr.

Hlutverk siglingadóms er:

1. Að annast yfirskoðunargerðir samkvæmt lögum þessum og kveðja yfirskoðunarmen.
2. Að skera úr um gildi farbanns.
3. Að dæma og eftir atvikum rannsaka refsímál, sem höfðuð eru að tilhlutun skipaskoðunarstjóra út af sjóslysum eða brotum á lögum þessum.
4. Að skera úr um gjaldskyldu og gjaldsupphæð samkv. 61. gr.

#### 49. gr.

Hafi einhver sá atburður gerzt, er valdi því, að halda beri sjóferðapróf samkvæmt 45. gr. l. nr. 56 30. nóv. 1914, ber að gera eftirlitsmanni i því umdæmi, þar

sem sjópróf er haldið, aðvart um það, og sé um að ræða strand skips, verulegar skemmdir á skipi eða farmi, manntjón á skipi eða veruleg meiðsli manna, ber honum að mæta eða láta mæta við prófin.

Eftirlitsmanni ber og að hefjast handa um, að próf sé haldið, ef hann telur ástæðu til eða þess er krafist af aðilum þeim, sem taldir eru í b-lið 28. gr.

Hinir reglulegu sjódómar annast sjópróf og rannsóknir sjóslysa.

Á I. eftirlitssvæði fer þó siglingadómur með rannsóknina, en getur falið hana sjódómi, þar sem skip erstatt, ef um litilræði er að ræða eða sérstaklega stendur á. Siglingadómur getur haldið sjópróf hvar sem er á landinu, ef hann telur ástæðu til.

Öll sjópróf fara fram að hætti sakamála.

Að prófi loknu skal eftirlitsmanni í því umdæmi, þar sem próf er haldið, sent estirrit af því. Eftirlitsmaður getur krafist framhaldsprófs, ef hann telur ástæðu til. Hann sendir síðan skipaskoðunarstjóra eftirrit prófanna ásamt athugasemdum sínum.

Telji skipaskoðunarstjóri ástæðu til að ætla, að um refsivert brot sé að ræða, sendir hann skjölin formanni siglingadóms með kröfum, að málið verði þar tekið fyrir, og lætur fylgja greinargerð og gögn, er hann telur þurfa.

Siglingadómur ákveður þá fyrirtöku málsins á þeim stað og tíma, er hann telur henta. Skipaskoðunarstjóra og þeim, sem fyrir sök eru hafðir, skal tilkynnt um máls-höfðunina, og skal í þeirri tilkynningu — stefnu — greint efnir sakar og annað það, sem taka ber fram í stefnu samkvæmt almennum lögum. Málið skal síðan rekið að hætti sakamála, þó þannig, að málflutningur er munnlegur og opinber.

Skipaskoðunarstjóri sér um sókn málsins af hálfu rikisvaldsins.

Telji skipaskoðunarstjóri eigi ástæðu til málshöfðunar, geta aðilar þeir, sem um ræðir í 28. gr., b-lið, krafist hennar, enda sjái þeir þá um sókn málsins.

#### 50. gr.

Nú hefur farbann verið lagt á skip og getur þá skipstjóri eða útgerðarmaður kært það fyrir siglingadómi.

Nú er synjað um að leggja farbann á skip eftir kröfum þeirra aðila, sem um ræðir í b-lið 30. gr., og geta þeir þá kært synjunina fyrir siglingadómi.

#### 51. gr.

Málum höfðuðum samkvæmt 32., 50. og 61. gr. þessara laga skal beint gegn skipaskoðunarstjóra. Þeim skal hraðað svo sem föng eru á. Sérstaklega skal, þegar er hægt er, kveðið á um, hvort farbann sé staðfest eða ekki. 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 sjódómsmál.

Skaðabótamál vegna ólöglegs farbanns ber undir almenna dómkostóla.

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

### IX. KAFLI Um gjöld.

#### 52. gr.

Fyrir aðalskoðun á skipi, sem eigi er í flokki hjá viðurkenndu flokkunarfélagi, skal eigandi greiða í ríkissjóð:

Fyrir opinn bát .....	kr. 6.00
— — — með vél .....	— 12.00
— skip minna en 15 rúml. ....	— 22.00

		pr. rúml.	minnsta
		aurar	gjald kr.
Fyrir skip	15 rúml. allt að	30 rúml. ....	150 30.00
— — —	30 — — —	50 — ....	140 45.00
— — —	50 — — —	100 — ....	130 70.00
— — —	100 — — —	200 — ....	120 130.00
— — —	400 — — —	800 — ....	100 440.00
— — —	200 — — —	400 — ....	110 240.00
— — —	800 — — —	1200 — ....	90 800.00
— — —	1200 — — —	1600 — ....	80 1080.00
— — —	1600 — — —	2000 — ....	70 1280.00
— — —	2000 — og yfir	.....	60 1400.00

Hluti úr rúmlest reiknast ekki með.

Gjöldin reiknast í heilum krónum, þannig að því, sem er umfram krónu, er sleppt.

Fyrir almenna aukaskoðun á skipum þeim, sem um ræðir í 1. mgr., skal greiða 75% af gjaldi því, sem þar er talið.

Fyrir aðalskoðun og aukaskoðun á skipum, sem eru í flokki hjá viðurkenndu flokkunarfélagi, skal greiða hálfst gjald samkvæmt 1. og 2. mgr.

### 53. gr.

Fyrir fyrstu skoðun á nýsmiðuðu skipi, hvort heldur það er smíðað hér á landi eða erlendis, eða skipi innfluttu frá útlöndum, skal greiða gjald samkvæmt 1. mgr. 52. gr. að viðbættum 50%, og skiptir þá ekki máli, hvort skipið er í flokki hjá viðurkenndu flokkunarfélagi eða ekki.

### 54. gr.

1. Fyrir eftirlit með smíði tréskips eða óflokkakaðs stálskips, sem smíðað er innan lands, skal greiða fjórfalt gjald samkvæmt 1. mgr. 52. gr.
2. Fyrir eftirlit með breytingum og verulegum viðgerðum á skipum, sbr. C-lið 27. gr., skal greiða gjald samkv. 1. mgr. 52. gr. að viðbættri upphæð, er skipaskoðunarstjóri ákveður í hvert skipti með hliðsjón af því, hve umfangsmikil breytingin eða viðgerðin er.

Hærra en tvöfalt gjald samkv. 1. mgr. 52. gr. má þó ekki krefja.

### 55. gr.

Fyrir eftirlit flokkunarfélags eða annars trúnaðarmanns, er skipaeftirlitið hefur samþykkt, greiðir eigandi þeim, sem hlut á að máli.

### 56. gr.

Fyrir skoðun á eimkatli, þegar sú skoðun er ekki framkvæmd, um leið og aðal-eða aukaskoðun fer fram, skal greiða:

Skip með vél minni en 100 hestöfl	.....	kr. 35.00
— — — frá 100 til 200 hestöfl	.....	— 45.00
— — — 200 — 400 —	.....	— 60.00
— — — 400 — 800 —	.....	— 75.00
— — — 800 — 1200 —	.....	— 90.00
— — — 1200 hestöfl og þar yfir	.....	— 110.00

### 57. gr.

Fyrir skoðun og mælingar á skipi til ákvörðunar hleðslumerkjá skal greiða:

Fyrir skip minni en 200 rúmlestir ..... kr. 150.00

— — 200 rúml. allt að 500 rúml. ..... — 200.00

— — 500 — — — 900 — ..... — 250.00

Fyrir skip 900 rúml. allt að 1400 rúml. ....	kr. 300.00
— — 1400 — — 2000 — .....	— 350.00
— — 2000 — — 2700 — .....	— 400.00
— — 2700 — — 3500 — .....	— 450.00
— — 3500 — og stærri .....	— 500.00

Fyrir útgáfu hleðslumerkjaskírteinis, sem gefið er út samkvæmt hleðslumerkjaskírteini frá erlendu stjórnarvaldi eða viðurkenndu flokkunarfélagi, skal greiða 75 krónur.

Fyrir skoðun á skipi til framlengingar eða endurnýjunar á hleðslumerkjaskírteini og útgáfu þess skal greiða 100 krónur.

Fyrir endurnýjun á skírteini, sem glatað er eða ónýtt, skal greiða 50 krónur.

#### 58. gr.

Fyrir endurskoðun á smíðauppráttum óflokkaðs skips, sbr. 2. lið A. 37. gr., skal greiða tvöfalt gjaldið, sem um ræðir í 1. mgr. 52. gr.

Gjaldið skal miða við rúmlestatölu skips þannig, að margfalda saman smíðamál þess i metrum og deila með 5.

Fyrir endurskoðun á skoðunarskýrslu, sbr. 4. mgr. D-liðar 37. gr., greiðist sama gjald og fyrir endurskoðun smíðaupprártta.

#### 59. gr.

Fyrir aðrar skoðanir ber að greiða samkvæmt reikningi, er skipaskoðunarstjóri úrskurðar.

#### 60. gr.

Öll framangreind gjöld ber eiganda skips að greiða, og renna þau í ríkissjóð, sbr. þó 55. gr.

Gjöldin skulu innheimt af lögreglustjórum (í Reykjavík tollstjóra) á sama hátt og önnur opinber gjöld til ríkisins. Gjöldunum fylgir lögveði í skipi jafnsett lögveði fyrir lestagjaldi í eitt ár frá því, er gjald var kræft.

#### 61. gr.

Telji gjaldandi gjald ranglega krafð eða of hátt, getur hann leitað úrskurðar skipaskoðunarstjóra, og skal þá greiða gjaldið samkvæmt honum. Gjaldandi getur þó á næstu þrem mánuðum frá því, er honum var kunnugt um úrskurðinn, skotið honum til siglingadóms, er þá sker úr um málið, og verður þeim úrskurði ekki áfrýjað.

Ríkissjóður endurgreiðir gjaldanda að öllu eða nokkru samkvæmt því, sem í úrskurði siglingadóms segir.

Skipaskoðunarstjóri er í fyrirsvari fyrir ríkissjóð í slikum málum.

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

### X. KAFLI Um laun.

#### 62. gr.

Skipaskoðunarstjóri, sérfróðir fulltrúar skipaskoðunarstjóra (sbr. 8. gr.) og eftirlitsmenn (sbr. 10. gr.) skulu launaðir samkvæmt lögum um laun starfsmanna ríkisins.

#### 63. gr.

Skoðunarmenn skulu launaðir samkvæmt reglum, er ráðherra setur að fengnum tillögum skipaskoðunarstjóra, og skal þar tekið tillit til verks þess, sem í té er látið.

#### 64. gr.

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

Laun aukadómenda ákveða hinir föstu dómendur eftir málavöxtum hverju sinni.

#### 65. gr.

Allir framangreindir enbættis- og sýslunarmenn taka laun sín úr ríkissjóði.

Skrifstofukostnaður, ferðakostnaður og nauðsynleg aðstoð greiðist eftir reikningi, er ráðherra úrskurðar.

### XI. KAFLI

#### Um refsingar, svípting réttinda o. fl.

#### 66. gr.

Brot gegn lögum þessum og reglum, sem settar verða samkvæmt þeim, varða sektum, varðhaldi eða fangelsi, ef miklar sakir eru, nema þyngri refsing liggi við samkvæmt öðrum lögum.

Nú er skipi, sem eigi hefur gilt haffærisskírteini eða farbann hvílir á, lagt úr höfn eða skip er annars á ferð óhaffært, án þess að brýnasta nauðsyn sé til, og skal þá eigi heita vægari refsingu en varðhaldi.

Refsingu skal beitt eigi aðeins við skipstjóra, þann, er í hans stað kemur, og aðra, sem beinan þátt eiga í broti, heldur og eiganda skips, útgerðarmann eða annan yfirboðara, enda sé brotið framið með vitund þess manns eða vilja.

#### 67. gr.

Sektir fyrir brot gegn lögum þessum renna i ríkissjóð. Þeim fylgir lögveð i 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 sakborninga.

#### 68. gr.

Ef skip, sem eigi hefur gilt haffærisskírteini eða farbann hvílir á, er leyst úr höfn, svo og, ef skip er annars á ferð óhaffært, án þess að brýnasta nauðsyn sé til, varðar það skipstjóra missi réttar til skipstjórnar eigi skemur en 3 mánuði.

Sé brot ítrekað eða hafi verulegt tjón hlötizt af á mönnum eða verðmætum, skal beitt réttindasviptingu í 6 mánuði og allt að 5 árum eða ævilangt, ef brot er stórfellt.

Réttindasviptingu samkvæmt þessari grein skal beitt við yfirvélstjóra, loftskeytamenn og aðra yfirmenn skips, eftir því sem við á, ef þeir gerast brotlegir gegn lögum þessum eða taka þátt í brotum á þeim.

#### 69. gr.

Lög þessi raska í engu ákvæðum 21. gr. laga nr. 33 9. jan. 1935, að því er snertir viðurlög, ef menn eru undir áhrifum áfengis við störf sín.

#### 70. gr.

Ef maður, sem hefur fengið opinbera viðurkenningu eða próf sem smiður skips, vélar eða búnaðar þess, vanrækir störf sín samkvæmt lögum þessum, varðar það hann refsingu og réttindamissi samkvæmt 66. og 68. gr.

#### 71. gr.

Svipting réttinda samkvæmt lögum þessum skal gerð með dómi.

Hver sá, sem svíptur hefur verið réttindum samkvæmt lögum þessum, skal afhenda löggreglunni réttindaskírteini sitt.

Réttindasvipting skal tilkynnt öllum löggreglustjórum á landinu.

## 72. gr.

Hafi maður verið sviptur réttindum samkvæmt lögum þessum lengur en 5 ár, getur dómsmálaráðherra veitt honum réttindin aftur, enda séu meira en 5 ár liðin frá réttindasviptingu, sönnur færðar á, að sá, er hlut á að mál, hafi lifað heiðarlegu og grandvöru lífern, hafi enn þá þekkingu og leikni, er til starfans þarf, og ástæður mæli að öðru leyti með.

Endurveiting réttinda samkvæmt þessari grein er þó því aðeins heimil, að skipaskoðunarstjóri og siglingadómur mæli með.

## XII. KAFLI

### Um gildistöku laganna o. fl.

#### 73. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi, og falla þá jafnframt úr gildi lög nr. 78 11. júní 1938, um eftirlit með skipum og bátum, lög nr. 38 30. júní 1942, um breyting á þeim lögum, svo og önnur þau ákvæði, er eigi fá samrýmzt lögum þessum.

#### 74. gr.

Reglugerðir, sem út hafa verið gefnar samkvæmt lögum nr. 78 11. júní 1938, halda gildi sínu, þar til nýjar reglugerðir hafa verið settar.

#### 75. gr.

Auk þess, sem getið er í einstökum greinum, er ráðherra heimilt að setja nánari reglur um einstök ákvæði laganna og framkvæmd þeirra, enda sé tillagna skipaskoðunarstjóra leitað. Í slikein reglugerðir má og setja refsiákvæði innan þeirra marka, er lög þessi setja.

Nd.

## 870. Breytingartillaga

við frv. til 1. um áhrif kjötverðs á framsærsluvísítolu.

Frá Einari Olgeirssyni.

Við 4. gr. Orðin „og er heimilt . . . hlutaðeigandi“ í lok greinarinnar falli niður.

Nd.

## 871. Breytingartillögur

við frv. til laga um opinbera aðstoð við hyggingar íbúðarhúsa í kaupstöðum og kauptúnum.

Frá Skúla Guðmundssyni og Páli Zóphóniassyni.

1. Við 31. gr. Við greinina bætist ný málsgrein, þannig:

Það er skilyrði fyrir þeim lánum og framlögum ríkisins, sem um getur i 1. málsgrein, að ríkisstjórnin hafi samþykkt uppdrætti að þeim byggingum, er þar um ræðir, og þær ákvarðanir, sem gerðar verða um byggingu íbúðarhúsanna.

2. Á eftir 39. gr. komi ný grein, svo hljóðandi:

Ríkisstjórninni er heimilt að greiða úr ríkissjóði laun byggingarfróðra manna, þó eigi fleiri en fjögurra, sem ráðnir verða til þess að hafa yfirumsjón

með byggingum, sem um ræðir í I. og II. kafla laga þessara, og leiðbeina félagsmönnum í byggingarfélögum og byggingarsamvinnusfélögum, er vinna sjálfir að meira eða minna leyi að byggingu íbúða fyrir sig. Þeir menn, sem ríkistjórnin ræður til þessara eftirlits- og leiðbeiningarstarfa, öðlast rétt til að veita forstöðu byggingarframkvæmdum hvar sem er á landinu, og er þeim, er njóta aðstoðar þeirra, eigi skyld að ráða húsasmíðameistara til þess að veita byggingu num forstöðu, þrátt fyrir ákvæði í byggingarsamþykktum.

**Nd.**

## 872. Breytingartillögur

við frv. til 1. um opinbera aðstoð við byggingar íbúðarhúsa í kaupstöðum og kauptúnum.

Frá Páli Zóphóníassyni.

1. Við 6. gr. 9. tölulið. Í stað orðanna „íbúð skal hún bera“ komi: íbúð skal notandi hennar greiða.
2. Við 16. gr. í stað „75%“ á tveim stöðum komi: 80%.
3. Á eftir 38. gr. komi ný grein, er verði 39. gr., og breytist greinatalan eftir því. Greinina skal orða svo:

Nú ákveður stjórn hyggingarfélags að koma á sameiginlegum innkaupum á byggingarefnni fyrir félagsmenn sína, og skal hún þá hafa sama rétt og aðrir innflytjendur hyggingarefnis til að fá innflutningsleyfi og að fá keyptan gjald-eyri.

**Ed.**

## 873. Nefndarálit

um frv. til 1. um sameining Selfossbyggðar í eitt hreppsfélag.

Frá heilbrigðis- og félagsmálanefnd.

Frumvarp þetta er komið frá neðri deild, og varð nokkur ágreiningur um afgreiðslu málssins í deildinni og ýmsar breytingartillögur hornar fram.

Hefur nefndin nú athugað frumvarpið og formaður nefndarinnar (HG) átt tal við tvo menn úr hreppsnefnd Ölfushrepps, sem óskuðu þess, að frv. yrði breytt þann veg, að Hellisland ofan vegar með Ingólfssfjalli verði ekki lagt undir Selfossbyggð, heldur látið fylgja Ölfushreppi eftir sem áður, og auk þess hafa hreppsnefndarmenn þessir haft orð á því, að þeir teldu hagkvæmt, að einnig sá hluti Hellislands, er liggur frá Ölfusá til Ingólfssfjalls vestan þjóðvegar, verði áfram innan takmarka Ölfushrepps.

Ýmisir eru þeirrar skoðunar, að Selfossbyggðinni sé þörf meira landrýmis en frv. gerir ráð fyrir, einkum þegar fram í sækir. Þykir nefndinni einnig viðurhlutamikið að skerða meir en orðið er svæði það, sem hinum nýja hreppi er ætlað að taka yfir samkv. ákvæðum frv. Enn fremur er því haldið fram af sumum þeirra, sem hér eiga hlut að máli, að betur færí og hagkvæmara væri, að gildistaka laganna miðaðist við næstkomandi áramót í stað 1. júní þ. á.

Þrátt fyrir það, sem hér hefur verið tekið fram, dylst nefndinni ekki, að í rauninni er eigi nema um tvennt að ræða: samþykktja frv. eins og það liggur nú fyrir deildinni án allra breytinga eða eiga á hættu, að málið gangi ekki fram.

Nefndin telur þessa lagasetningu svo aðkallandi fyrir þá, sem eiga að henni að búa, að full nauðsyn sé á því, að frv. nái fram að ganga þegar á þessu þingi. Leggur