

Frumvarp til laga

um

öryggi skipa og báta.

(Lagt fyrir alþingi 1911).

I. Ákvæði, er gilda um öll skip og vélabáta, sem eiga heimili á Islandi.

1. gr.

Skip skal telja óhaffært, ef skipsskrokk, útbúnaði skips, vél eða vélartækjum eða skipshöfn er svo áfátt eða skip er svo ofhlaðið eða vanhlaðið, eða það af öðrum ástæðum er svo á sig komið, að álita verður vegna sjóferða þeirra, er skipið skal fara, að hættulegra sé að vera í förum með því, en venjulegt er við siglingar.

2. gr.

Útgerðarmanni er skylt að sjá um, að óhaffært skip sé eigi haft í förum. Áður lagt er á stað annast skipstjóri um, að skip sé haffært, hann sér og um, að það sé hæfilega vel útbúið til ferðarinnar, nægilega ment og birgt að vistum, hafi vatn og læknislyf, kol og aðrar vélanaúðsynjar, ef það er gufuskip. Honum er og skylt, að annast um, að skipið hafi meðferðis þau bendingaáhöld, björgunartæki, sæbréf og siglingaverkfæri, sem með þarf. Hann skal einnig sjá um, að fermsla skipsins sé í alla staði hæfileg.

Ákvæðin í 1. og 2. gr. ná einnig til vélabáta, að svo miklu leyti, sem við getur átt.

II. Ákvæði um skip, sem eru í förum milli landa.

3. gr.

Nú á skip að ganga landa á milli, eða gufuskip reka veiðar utan landhelgi, og skal þá fullnægt þeim almennu kröfum, sem settar eru eftir alþjóðlegum rétti um öryggi skipa, einnig að því leyti, sem við kemur öllum útbúnaði skips, björgunartækjum þess, siglingaverkfærum og fermslu, alt eftir því, hvort skipið er ætlað til fólksflutnings, vöruflutnings, veiða eða annars.

4. gr.

Eftir 1. október 1911 skulu skip, sem eiga að vera í förum milli landa, vera með hleðslumerki, samkvæmt reglum, sem nánar verða ákveðnar í konunglegri tilskipun. Kostnaðurinn við þetta greiðist af útgerðarmanni. Stjórnarráðið getur veitt undanþágu frá þessu ákvæði, þegar sérstaklega stendur á.

Stjórnarráðið hefir og heimild til, ef nauðsynlegt þykir, að gera samninga um útgáfu hleðslumerkis-skirteina handa íslenskum skipum, við þau dönsk stjórnarvöld eða flokkunarfélög erlendis, sem hafa heimild til að gefa út slík skirteini.

Hleðslumerkið sýnir, hvað skip má liggja dýpst í sjó í logni. Ef skip er hlaðið svo, að það liggur dýpra, ber að skoða það ótrygt og geta þá hlutaðeigandi yfirvöld bannað því, að halda ferð áfram, þar til úr er bætt.

5. gr.

Nánari fyriræli um framkvæmd reglna þeirra, sem settar eru í 3. og 4. gr. og um umsjón með, að þeim sé hlýtt, má setja í konunglegri tilskipun.

III. Ákvæði um skip, sem eru í förum innanlands og um vélabáta.

6. gr.

Með konunglegri tilskipun má setja ákvæði, um hvaða öryggisreglur skuli gilda um þilskip (gufuskip og seglskip), sem eru í förum með ströndum Íslands eða stunda fiskiveiðar við Ísland, og hvers skoðunarmenn þeir, er ræðir um í 3. gr. laga 3. okt. 1903 um eftirlit með þilskipum, sem notuð eru til fiskiveiða eða vöruflutninga, skuli krefjast áður en lögskráning á skip má fara fram.

Eigi má þó gefa slíka tilskipun út fyr en fengið er álit bæði meiri háttar útgerðarfélagala landsins og sævátryggingarfélagala, og má hún eigi í verulegum atriðum vera strangari en þessi félög telja hyggilegt fyrir sjávarútveginn.

7. gr.

Með sömu skilyrðum má einnig með konunglegri tilskipun setja öryggisreglur fyrir vélarbáta.

Um báta þessa má einnig ákveða í tilskipuninni, að vélina skuli skoða árlega, annaðhvort af sérfróðum manni, sem skrásetningarstjóri tilnefnir, og fær hann þóknun fyrir skoðunina samkvæmt ákvæðum 4. gr. nefndra laga 3. okt. 1903, eða af manni, sem stjórnarráðið löggildir til þess, og fær hann þá þóknun fyrir skoðunina, sem ákveðin er í tilskipuninni. Gjald fyrir skoðun greiðist af útgerðarmanni og hefir lögtaksrétt.

Það er tilgangur eftirlitsins, að veita þeim, sem það varðar, ábyggilegar skýrslur um ástand vélarinnar og veita eigandanum leiðbeiningar sérfróðs manns. Skoðunarmaður skal svo fljótt, sem því verður við komið, senda skoðunargerðina eiganda, lögreglustjóra og innlendum ábyrgðarfélagum, sem báturinn er vátrygður hjá og þess kunna að óska. Í tilskipuninni skal svo ákveða, að skoðun falli burtu, ef hlutaðeigandi vátryggingarfélag lætur árlega skoða vélar á þann hátt, sem stjórnarráðið telur tryggan.

IV. Ýmislæg ákvæði.

8. gr.

Ef skip eða bátur, sem ferðbúið er frá íslenskri höfn, er talið ósjófært, getur lögreglustjóri heft burtförina til bráðabirgða með úrskurði, rökstuddum með áliti tveggja, tilnefndra sérfróðra, óvilhallra manna, er fengið skal svo fljótt, sem auðið er. Þessum úrskurði má áfrýja til stjórnarráðsins; skal það leggja fullnaðarúrskurð á málið svo fljótt, sem verða má.

9. gr.

Nú er skip eða bátur, þar með talin þilskip og vélarbátar til vöruflutninga eða fiskiveiða, ekki fær til þeirrar farar, sem ætlað er, og skipstjóri eða formaður vanrækir að sjá um, að úr sé bætt, og getur skipshöfnin þá krafist fararleyfis úr skiprúmi. Þegar meiri hluti skipshafnar krefst þess, er skipstjóri eða formaður skyldur til, að láta fram fara löglega skoðunargerð á skipi eða bát, um það, hvort það sé ferðafært. Ennfremur skal skoða vélina, þar sem því má við koma, ef vélarstjóri krefst þess. Synji skipstjóri eða formaður þessarar skoðunargerðar, er skipshöfn heimil brottför úr skiprúmi.

Ef skipshöfn fer úr skiprúmi af þessum ástæðum, fær hún kaup samkvæmt 2. málsg. 58. gr. farmannalaga 22. marz 1890, sé skipið fiskiskip eða vélarbátur, en annars samkvæmt 1. málsg. sömu greinar.

Ef svo reynist við skoðunargerð, að kærur um, að skip eða bátur sé óhaffært, eiga við engin sennileg rök að styðjast, þá skal sá, sem skoðunar hefir beiðst, greiða allan þann kostnað og tjón, er af henni hlýzt.

10. gr.

Brot gegn lögum þessum eða varúðarreglum þeim, sem settar eru samkvæmt þeim, varða sektum alt að 1000 kr., nema þyngri hegning liggji við að lögum.

11. gr.

Með mál út af brotum gegn lögum þessum skal fara sem almenn lög-reglumál.

12. gr.

Lög þessi öðlast gildi 1. október 1911.

Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.

Ýmsar þjóðir hafa nú á síðari árum sett lög í þeim tilgangi, að sporna við tjóni af sjóferðum milli landa, með því að krefjast ýmsra varúðarreglna, er skip verða að gæta. Hefir England riðið á vaðið í þessu efni, og síðan hafa flest ríki Norðurálfunnar, er bein viðskifti hafa við England, neyðst til að setja líkar reglur og þar gilda, til þess að komast hjá útgjöldum og kostnaði við tóf og eftirlit með skipum sínum á enskum höfnum. Af hinum ensku lagareglum má

sérstaklega nefna reglurnar um hleðslumark skipa, útbúnað fólksflutningaskipa og björgunartæki.

Tilgangur lagafrumvarps þessa er því fyrst og fremst sá, að tryggja íslenskum skipum, sem eru í förum landa á milli, að þau þurfi eigi að tefjast né verða fyrir kostnaði á erlendum höfnum sökum þess, að þau fullnægja eigi þeim öryggisreglum, er þar er krafist. En þessu verður náð með því, að gefa út íslensk lög, er veita þá tryggingu í þessu efni, sem erlend ríki taka gilda, því að þá verður auðið að komast að samningum um, að íslensk skip skuli undanþegin eftirliti í erlendum höfnum. En auðvitað er þetta þó því að eins hægt, að íslensk löggjöf fullnægi því, sem það ríki, er semja á við, krefst minst í þessu efni. Verður því að hafa þetta fyrir augum, er setja skal lög um þetta efni. Eru það einkum hinar ensku reglur, sem sníða verður ákvæði þeirra eftir, þar sem flest önnur ríki hafa tekið þær til fyrirmyndar. Þó er norsk löggjöf að ýmsu leyti öðru vísi í þessu efni og verður þá einnig að taka hæfilegt tillit til hennar.

Margar aðrar þjóðir hafa sett með sér allstóra og ítarlega lagabálka um þetta efni; en þar sem Ísland á enn fá skip, sem eru í förum milli landa, virðist nægilegt sem stendur að setja hér lög, er að eins séu ágríp af alþjóðareglum og heimili landsstjórninni, að gera þær ráðstafanir, er fullnægja alþjóðakröfum í þessu efni. Lagasetning um þetta efni verður hins vegar að teljast nauðsynleg af framangreindum ástæðum, þótt eigi séu fleiri íslensk skip í förum landa á milli en nú er. En samhliða þessu hefir einnig þótt rétt, að setja nokkrar reglur í þessa átt um skip og báta í innanlandssiglingum, með því að *almenn* ákvæði eru eigi til um slíkt í íslenskri löggjöf og þarf þar eigi að fara eftir reglum annara ríkja á sama hátt og drepið var á um millilandsiglingar. Aðalatriðið verður þess vegna, að setja þær reglur, er ætla má að styðji sjávarútveginn, en hamli honum eigi, og þykir því rétt, að fara varlega í þessu efni og gefa útgerðarmönnum, sjóvátryggingarfélögum og landsstjórninni heimild til, að gefa út nánari reglur um þetta atriði.

Um frumvarpsgreinarnar skal það tekið fram, er hér segir:

Um 1. gr.

Þessi grein er tekin eftir 2. gr. hinna norsku laga um eftirlit með skipum frá 9. júní 1903 og er nýmæli í íslenskri löggjöf, sbr. þó 3. gr. laga nr. 25 frá 3. okt. 1903. Það virðist sjálfsagt, að til séu í löggjöfinni ákvæði um, hvaða kröfur séu gerðar til þess að skip geti talist háffært, enda munu nú flest lönd hafa tekið slíkt ákvæði upp í löggjöf sína. Það má eigi að höndum bera, að íslensk skip, sem talin kynnu að verða óháffær, er þau koma við á erlendum höfnum, geti barið því við, að íslensk löggjöf geri engar kröfur í þessu efni, enda geta þau eigi með því losnað við að fullnægja þarlandum kröfum, eins og að framan getur.

Um 2. gr.

Ákvæði þessarar greinar eru sniðin eftir ákvæðum 26. gr. hinna dönsku siglingalaga 1. apríl 1892 um skyldu útgerðarmanns og skipverja til að sjá um, að skip sé háffært, en samhljóða reglur hinum dönsku gilda einnig í Noregi og Svíþjóð. Þótt nefnd siglingalög væru lögleidd hér, þá mundu umrædd ákvæði samt hafa gildi fyrir þau skip, er ekki ná því smálestatali, sem siglingalögin gilda um.

Grein þessi gerir útgerðarmanni að skyldu, að sjá um, að óháffært skip sé yfir höfuð eigi haft í förum, eða með öðrum orðum, að hann sendi eigi af stað

skip, sem hann veit um eða á að vita að er óhaffært. Aftur á móti er skipstjóra gert að skyldu að sjá um, að skip sé fært til hvernar ferðar fyrir sig, með því að útgerðarmaður getur oft eigi vitað um ástand skips í fjarlægð. og yfir höfuð verður varla meira af honum heimtað en að hann afhendi skipstjóra skipið í gildu standi, er ferðir þess byrja, en skipstjóri hlýtur jafnan eða á að vita um ástand skips þess, er hann stýrir, hverja fermslu það þolir o. s. frv. Auðvitað geta skipstjóri og útgerðarmaður verið samsekir eftir þessari grein.

Um 3. gr.

Framkvæmdarvaldið getur samkvæmt 5. gr. sett nánari reglur um, hvað þurfi til þess að fullnægja þeirri almennu skyldu, sem gert er ráð fyrir í grein þessari að lögð verði á útgerðarmenn. Þetta ráð hefir verið tekið til þess, að losna við nákvæman og langan lagabálk um þetta efni, þar sem fyrirhöfnin við slíkt mundi naumast svara kostnaði sökum þess, hve skipafloti Íslands er litill. Vætanlega er það og áhættulaust fyrir löggjafarvaldið, að leggja þetta í hendur framkvæmdarvaldsins. Höfuðreglan, sem fylgt mun verða í þessu efni, er sú, að krefjast eigi frekari öryggisreglna af íslenskum skipum en minst má, til þess að fullnægja kröfum erlendra ríkja, en kröfur þessar eru mjög mismunandi, eftir því til hvers skip er ætlað.

Undir ákvæði greinar þessarar falla meðal annars hvalaveiðaskip. Hefir þótt nauðsynlegt að láta ákvæðin einnig ná til þeirra, sökum þess, að norsk lög heimta eftirlit með þeim í norskum höfnum, vegna Norðmanna, sem á þeim eru.

Um 4. gr.

Vegna þess, að ensk löggjöf heimtar, að öll skip, sem þar koma, hafi hleðslumerkisskirteini, ef þau eiga að komast hjá töfum og kostnaði, þykir réttast að setja þá aðalreglu, að öll íslensk skip, er fara landa á milli, hafi hleðslumark, en af því að löggjöf ýmissra landa krefst eigi þessa skirteinis, er stungið upp á, til þess að spara íslenskum skipum kostnað, að gefa stjórnarráðinu heimild til að veita undanþágu frá hleðslumarkskröfunni. Þessi aðferð er höfð í Danmörku, og eru slíkar undanþágur mjög tíðar þar um skip, sem í förum eiga að vera til landa, sem krefjast eigi hleðslumarks; er svo til ætlast að líkt verði farið að hér á landi. Má með þessu ná því tvennu, að fullnægja kröfum þeirra þjóða, er lengst fara í þessu efni, og því að baka eigi íslenskum skipum óþarfan kostnað. Vitanlega getur að borið, að skip komi eða verði að koma til annarra landa en til er ætlast; en þar sem slíkt mun vera sjaldgæft, þykir réttara að neyða þau eigi til að hafa hleðslumark af þeirri ástæðu einni.

Jafnvel þótt stungið sé upp á, að sú grundvallarregla laganna, að skip megi ekki ferma frekar en hleðslumark sýnir, þykir réttara, eins og er í lögum í Danmörku, að heimila að eins hlutaðeigandi yfirvaldi eftir atvikum að banna skipinu að halda áfram eða hefja ferð, en gera það eigi að skyldu, því að þannig getur verið ástætt, að slíkt sé hættulaust eða hættulítið.

Um 6. gr.

Lög nr. 25, 3. okt. 1903, heimta að eins, að einu sinni á ári sé gengið úr skugga um, að þilskip séu haffær, án þess að tiltaka, hvað til þess þurfi, en eftir grein þessari er framkvæmdarvaldinu heimilað að setja nánari reglur um alt ástand og útbúnað skips, t. d. að það hafi meðferðis áttavita, dælur og björgun-

arbelti og sé jafnan haffært á hverjum tíma árs sem það er í förum. Þessi grein fer því að ýmsu leyti lengra en nefnd lög frá 3. okt. 1903, og nær til allra skipa, en eigi aðeins til þilskipa, eins og þau lög.

Um 7. gr.

Í grein þessari er gert ráð fyrir, að framkvæmdarvaldinu verði veitt heimild til að skipa fyrir um árlegt eftirlit með gangvélum (mótorum) báta, en jafnframt er ætlast til, að þeir, sem standa því máli næstir og það varðar mest, ráði miklu um, hvort slíkar reglur verði settar. Hins vegar mun því varla verða neitað, að eftirlit með gangvélum er í sjálfu sér æskilegt, þar sem allmiklu fé hefir nú á síðustu árum verið varið til vélarbátakaupa, og á hinn bóginn varla vafi á, að allmargir eigendur slíkra báta bera eigi það skyn á meðferð vélanna, sem æskilegt væri, en slíkt getur valdið miklu fjártjóni og eftir atvikum manntjóni, enda er nú t. d. í Danmörku fyrirskipað stöðugt eftirlit með gangvélarbátum.

Aðaltilgangur hinnar árlegu skoðunar er ætlast til að sé sá, að leiðbeina bátaeigendum og vátryggingarfélögum; en að því leyti sem lögreglustjóri skal fá skýrslu um skoðunargerðina, má þó skoða hana svo sem lögregluráðstöfun, og er hún þá bæði til þess að sýna, að eftirlitsskyldunni sé fullnægt, og eins til að vekja eftirtekt á, hvort ástæða sé til að banna brottför báts sökum vanhirðu vélarinnar eða galla á henni.

Um 8. gr.

Þar sem allmikið fjártjón getur af því hlotist, ef skipi eða báti er bannað að halda ferð áfram eða leggja af stað, er stungið upp á, að varlega sé að því farið og að fullnaðar úrslit fáiast sem fyrst.

Um 9. gr.

Ákvæði þessarar greinar eru að mestu leyti í samræmi við ákvæði 87. gr. siglingalaganna dönsku og samsvarandi norskum og sænskum ákvæðum. Verði áþekk siglingalög lögleidd hér, er meðal annars nema ákvæði farmanlaganna úr gildi, koma samsvarandi ákvæði þeirra laga í stað ákvæða þeirra í farmanlagunum, sem hér er vísað til. Að öðru leyti er nægilegt að vísa til athugasemdaranna við 2. gr. hér á undan.

Við 10., 11. og 12. gr.

virðist ekki þurfa skýringa.
