

Ed.

208. Frumvarp til laga

um eftirlit með skipum.

Frá sjávarútvegsnefnd.

1. gr.

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

2. gr.

Setja skal með reglugerð, er atvinnumálaráðuneytið gefur út, nánari ákvæði um, hverjar kröfur gera skuli til þess, að skip verði talið haffært, eftir því hvert skipið er og hvaða ferðir því eru ætlaðar, og um það, hvers gæta skuli við skipaskoðanir, sem gerðar eru samkvæmt lögum þessum og alþjóðasamþykktum.

Í sömu reglugerð skulu sett ákvæði um rúmstærð og gólfstærð í herbergjum skipverja, svo og annan útbúnað þeirra, að því er snertir birtu, loftrás og aðra hollustuhætti. Þar til ofangreind reglugerð verður gefin út, skal tilskipun dags. 20. nóvember 1922 um eftirlit með skipum og bátum og öryggi þeirra vera í gildi.

3. gr.

Eiganda skips eða útgerðarmanni, svo og skipstjóra, er skylt að sjá um, að skip sé haffært, er það leggur úr höfn. Skylt er skipstjóra að gera allt það, er hann má, til að halda skipi haffæru á ferð. Nú tekur skip grunn, verður fyrir árekstri eða það annað ber til, er ætla má, að af muni hljóta, að skipið verði óhaffært, og er skipstjóra þá skylt að láta rannsaka það með skoðunargerð, þar sem því verður fyrst við komið.

4. gr.

Ef líkur eru á, að skip eða bátur, sem ferðbúið er frá islenzkri höfn, sé óhaffært, má lögreglustjóri, eða skipaskoðunarmaður, er skipaskoðunarstjóri hefir sérstaklega veitt heimild til þess, hefta brottför þess til bráðabirgða.

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

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

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

5. gr.

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

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

6. gr.

Eftirlit með öryggi skipa er undir yfirstjórn atvinnumálaráðuneytisins.

Ráðuneytið skipar skipaskoðunarstjóra til að annast framkvæmd þessara mála, og skal honum fengin nauðsynleg aðstoð við starfið. Hefir hann á hendi eftirlit með öllum skipaskoðunarmálum, rannsakar skoðunarskýrslur skipaskoðunarmanna og fer eftirlitsferðir um landið, til að líta eftir framkvæmd laganna. Skipaskoðunarstjóri má engin launuð aukastörf hafa á hendi, nema með leyfi ráðherra.

Skipaskoðunarstjóri hefir að launum 5000 kr. á ári, er hækka um 200 kr. annaðhvert ár upp í 6000 kr. Dýrtíðaruppbótar skal hann og njóta eftir fyrir-mælum almennra launalaga. Skrifstofukostnaður skipaskoðunarstjóra, sem og kostnaður vegna aðstoðar og eftirlitsferða, skal ákveðinn í fjárlögum.

7. gr.

Atvinnumálaráðuneytið skiptir landinu í skipaskoðunarumdæmi, og skipar, eftir tillögum skipaskoðunarstjóra, til framkvæmdar eftirlitinu í hverju umdæmi svo marga skipaskoðunarmenn sem þurfa þykir. Skulu þeir skipaðir til 4 ára í senn. Þeir skulu vera valinkunnir og óvilhallir menn og að öðru leyti svo vel til starfsins fallnir sem frekast eru föng á. Áður en þeir taka til starfa, skulu þeir undirrita drengskaparheit um, að þeir skuli vinna starf sitt samvizkusamlega.

Skipaskoðunarmenn skulu gera allar skoðanir, þær, er ræðir um í lögum þessum eða í tilskipunum eða reglugerðum, er settar verða samkvæmt þeim og gerðar skulu innan umdæmis þeirra, hvort sem skipið er skrásett eða eigi. Ef þess er þörf, getur skipaskoðunarstjóri kvatt menn til skoðunargerðar utan umdæmis síns.

Við skoðunargerðir er skipaskoðunarmönnum skylt að gæta þess, að fullnægt sé kröfum þeim, er gerðar eru í lögum þessum eða í tilskipunum eða reglugerðum, er settar verða samkvæmt þeim, um öryggi skipa, þeirrar tegundar, sem það skip er, sem þeir skoða, og í þeim ferðum, er því eru ætlaðar. Þeim er og skylt endranær að hafa eftir föngum vakandi auga með því, að hlýtt sé fyrir-mælum þeim, sem sett eru um öryggi skipa, og skulu þeir tafarlaust tilkynna lög-

reglustjóra eða skipaskoðunarstjóra, ef þeir verða þess visari, að misbrestur sé á því.

Skipaskoðunarmenn eiga rétt á þóknun fyrir starfa sinn samkvæmt gjaldskrá, er atvinnumálaráðuneytið setur. Þóknunina greiðir eigandi skips, og má taka hana lögtaki. Þurfi skipaskoðunarmenn að takast ferð á hendur vegna skoðunar á skipi, skal ferðakostnaður þeirra greiddur úr rikissjóði.

8. gr.

Skoðunargerðir á skipum eru tvennskonar, aðalskoðun og aukaskoðun.

9. gr.

Aðalskoðun skal gerð á skipum í þessum tilfellum:

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

10. gr.

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

11. gr.

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

Komi það í ljós við skoðunina, að skipið sé hæfært, skal lögreglustjóri eða skipaskoðunarstjóri gefa því hæfærisskirteini, en öryggisskirteini farþegaskipa, sem út eru gefin samkvæmt alþjóðasamþykkt um öryggi mannlífa á sjónum, skulu gefin út af skipaskoðunarstjóra. Í hæfærisskirteini skal tilgreina nafn skips og heimili, skrásetningarbókstafi þess, númer þess á fiskiskipaskrá og umdæmishókstafi, ef um fiskiskip er að ræða, smálestat, hvort skipið sé seglskip eða vélskip, róðrarbátur eða vélbátur, til hvaða ferða skipið sé ætlað, tölu farþega, er það má flytja, sé um farþegaskip að ræða, svo og að skipið fullnægi þeim kröfum um öryggi skipa, er gerðar eru í lögum þessum eða tilskipunum eða reglugerðum, settum samkvæmt þeim.

Hæfærisskirteini gildir um farþegaskip í eitt ár frá dagsetningardegi þess, en um önnur skip í tvö ár frá sama tíma. Nú er skip statt í útlöndum á þeim tíma, er hæfærisskirteini þess gengur úr gildi, og getur þá skipaskoðunarstjóri framlengt gildi skirteinisins til ákveðins tíma, enda séu færðar líkur fyrir því,

að skipið sé haffært. Ef sérstaklega stendur á í öðrum tilfellum, getur skipaskoðunarstjóri framlengt gildi skirteinisins um allt að 3 mánuðum.

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

Fyrir útgáfu eða áritun haffærisskirteinis, sbr. 16. gr., skal skipseigandi greiða í stimpilgjald:

Fyrir skip og báta upp að 30 rúmlesta stærð 2 kr.

Fyrir skip frá 30—100 rúmlesta 5 kr.

Fyrir 100 rúmlesta skip og stærri 10 kr.

12. gr.

Aukaskoðanir á skipum eru tvennskonar, almennar og sérstakar.

13. gr.

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

14. gr.

Við almenna aukaskoðun skal sérstaklega athuga allan búnað skipsins og áhöld, botn skipsins og stýrishúnað.

Þó má botnskoðun gera á öðrum tíma, enda sé þá eigi ár liðið frá síðustu botnskoðun.

15. gr.

Sérstök aukaskoðun skal gerð í þessum tilfellum:

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

16. gr.

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

17. gr.

Að lokinni aukaskoðun á skipi skulu skipaskoðunarmenn senda lögreglustjóra eða skipaskoðunarstjóra vottorð um skoðunina og álit sitt um það, hvort þeir telji skipið haffært, svo og skipaskoðunarstjóra skýrslu um skoðunina, og skal hvorttveggja þetta ritað eftir fyrirmynd, er atvinnumálaráðuneytið setur.

Telji skoðunarmenn skipið haffært, ritar lögreglustjóri eða skipaskoðun-

arstjóri á haffærissskirteini þess athugasemd um, að aukaskoðun hafi verið gerð og að hún hafi eigi leitt neitt það í ljós, er geri skipið óhaffært. Fyrir áritun þessa greiði skipseigandi sama stimpilgjald sem fyrir útgáfu haffærissskirteinis.

18. gr.

Atvinnumálaráðuneytinu skal vera heimilt að gera vægari kröfur en reglur þær, sem nú gilda, gera almennt til skipa, sem eru islensk eign eða voru í smíðum fyrir islenskan reikning fyrir 1. júlí 1922, þó ekki um haffærni skipsins, ferðbúnað þess né lífsöryggi manna. Eins verður að krefjast þess, að fullnægt verði samningum við aðrar þjóðir.

Heimilt er og í einstökum tilfellum, ef nauðsyn krefur, að veita slíkar undanþágur fyrir skip, sem keypt eru frá útlöndum.

19. gr.

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

20. gr.

Aðalskoðun og aukaskoðun á skipum skal framkvæmd af tveim mönnum, sem til þess hafa nægilega sérþekkingu.

Skipaskoðunarstjóri skiptir með þeim verkum eftir sérþekkingu þeirra.

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

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

21. gr.

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

22. gr.

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

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

Eiganda skips, útgerðarmanni, skipstjóra og skipshöfn er skylt að láta skipaskoðunarmönnum í té nauðsynlega aðstoð við skoðunina og að gefa þeim þær upplýsingar um skipið og öryggi þess, er þeir krefjast.

23. gr.

Lögreglustjóri, skipaskoðunarstjóri, eigandi skips, útgerðarmaður, skipstjóri, eða í tilfellum þeim, er ræðir um í 59. gr. sjómannalaga, nr. 41 19. maí 1930, meiri hluti skipshafnar eða vélstjóri, geta krafizt yfirskoðunar á skipi. Yfirskoðun gera helmingi fleiri menn en áður skoðuðu þann hluta skipsins, er ágreiningnum veldur, og skulu þeir hafa þá sérþekkingu, er til þess þarf. Lögreglustjóri tilnefnir yfirskoðunarmenn í hverju einstöku tilfelli. Skal úrskurður yfirskoðunarmanna nm ástand skips, véla eða búnaðar þess vera fullnaðarúrskurður.

24. gr.

Þeir menn, er samkvæmt 23. gr. í lögum þessum geta krafizt yfirskoðunar á skipi, geta og krafizt þess, að skipaskoðunarmenn staðfesti skoðun sína með eiði. Eiðurinn skal tekinn af þeim í sjódomi.

25. gr.

Kostnað allan við skipaskoðanir greiðir skipseigandi. Ákvæði 2. liðs 59. gr. sjómannalaga, nr. 41 19. maí 1930, skulu þó enn vera í gildi.

Nú hefir skip reynzt óhaffært við skoðun, en yfirskoðun, sem gerð er samkvæmt kröfu eiganda skips, útgerðarmanns eða skipstjóra, telur skipið haffært, og greiðir þá rikissjóður kostnað við yfirskoðunina.

26. gr.

Atvinnuáráðuneytinu er heimilt að fela stjórn þeirra ríkja, sem staðfest hafa Lundúnasamþykktina frá 31. maí 1929 um öryggi mannlífa á sjónum, að framkvæma erlendis skoðun á íslenskum skipum, sem ofangreind Lundúnasamþykkt nær til, og gefa út haffæris- og hleðslumerkjaskírteini fyrir þau.

27. gr.

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

28. gr.

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

29. gr.

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

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

Atvinnumálaráðuneytið skal með reglugerð setja nánari reglur um mælingar og skoðunir, er gerðar skuli á skipum til ákvörðunar hleðslumerkja.

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

30. gr.

Þegar hleðslumerki hefir verið ákveðið, skal skipaskoðunarstjóri gefa skipinu hleðslumerkisskirteini. Skal það fylgja skipsskjölunum og ávallt sýnt bæði við tollgreiðslu og þegar þess er krafist af yfirvöldunum.

Hafi skip hleðslumerkisskirteini, útgefið af þar til bærum erlendum stjórnarvöldum eða skipaflokkunarfélagi, getur skipaskoðunarstjóri gefið því islenzkt hleðslumerkisskirteini í þess stað, án þess að láta mælingu þá eða skoðun, er með þarf til ákvörðunar hleðslumerkis, fara fram.

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

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

31. gr.

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

32. gr.

Marka skal á fram- og afturstefni allra skipa, sem stærri eru en 100 rúmlestir, mælikvarða í desimetrum annarsvegar en í enskum fetum hinsvegar, er sýni, hve djúpt skipið liggja í sjó. Kostnað við þetta greiði skipseigandi.

33. gr.

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

34. gr.

Nú er skipi lagt úr höfn óskoðuðu, enda þótt skylt hefði verið að skoða það samkvæmt lögum þessum, og ferst það, og er þá eigandi skaðabótaskyldur.

ur þeim, er fyrir tjóni verða við skiptapann, hvort heldur fyrir missi fyrirvinnu eða eigna, nema sannað sé, að slysið hafi eigi hlotizt af óforsvaranlegu ástandi skips eða útbúnaði.

35. gr.

Nú vanrækir skipstjóri að láta gera skoðun á skipi, er skylt var að gera samkvæmt lögum þessum, og varðar það hann sektum, frá 50 kr. allt að 5000 kr. Sömu refsingu sætir skipseigandi eða útgerðarmaður, eigi þeir sök á vanrækslunni.

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

36. gr.

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

37. gr.

Með lögum þessum eru úr gildi felld lög nr. 58 14. júní 1929, um eftirlit með skipum og bátum og öryggi þeirra, og lög um viðauka við téð lög frá 23. júní 1932.

Greinargerð.

Frv. þetta er flutt að beiðni atvinnumálaráðherra, en nefndin áskilur sér rétt til frekari athugunar og breytinga á einstökum greinum.

Frumv. fylgdi svo hljóðandi greinargerð:

„Tvær alþjóðasamþykktir hafa verið settar í London, önnur frá 31. maí 1929, um öryggi mannlífa á sjónum, og gekk hún í gildi fyrir Ísland 6. apríl 1933, sbr. auglýsingu nr. 9 22. apríl 1933 í A-deild Stjórnartíðindanna, og hin frá 5. júlí 1930, um hleðslumerki skipa, og gekk hún í gildi fyrir Ísland 1. janúar 1933, sbr. auglýsingu nr. 1 18. janúar 1933 í A-deild Stjórnartíðindanna.

Til þess að samræma ákvæði íslenzkra laga við fyrirmæli téðra alþjóðasamþykktu, hefir skipaskoðunarstjórinn samið frumvarp þetta til breytinga á lögum nr. 58 14. júní 1929, um eftirlit með skipum og bátum og öryggi þeirra. Hafa breytingar hans verið færðar inn í lögín til þess að þau verði lögð fyrir Alþingi sem frumvarp til laga um eftirlit með skipum. Þykir þetta hentugra heiti á lögunum en hið eldra.

Um einstakar greinar frumvarpsins skal það tekið fram, sem hér fer á eftir:

Um 2. gr.

Þessari grein hefir verið breytt þannig, að horfið er frá því að gefa skipaskoðunarreglurnar út með konunglegri tilskipun, heldur með reglugerð, er atvinnumálaráðuneytið setur. Þetta er langtum umsvifaminna, en hefir sama gildi.

Um 5. gr.

Það hefir orkað tvímæla, hvaða skip væru skoðunarskyld, og einnig það, hvað átt sé við með orðunum „eina vertið á ári eða lengur“. Vegna þessa hefir greininni verið breytt, og þá þótt rétt að láta lengd bátsins skera úr um það, hvort báturinn sé skoðunarskyldur eða ekki, sé hann á annað borð notaður til fiskjar eða flutninga. Ennfremur þótti það rétt, að gera þá báta skoðunarskylda, sem flytja farþega á vötnum, en slíkir flutningar hafa mikið aukizt síðustu árin, við bættar samgöngur.

Um 6. gr.

Þar sem fjármálaráðuneytinu í 3. gr. laga um „skráningu skipa“ er heimilað að fela skipaskoðunarstjóra að framkvæma öll dagleg störf, er að skráningu lýtur, hafa samskonar ákvæði verið felld úr þessari grein.

Um 11. gr.

Lögreglustjórum landsins hefir hingað til verið falið að gefa út öll haffæris-skirteini skipa, en með því að líkindi eru til þess, að skoðunin á isl. farþega-skipum verði flutt heim, en skoðun þessi hefir verið framkvæmd af Dönum, og í samræmi við alþjóðareglurnar frá 31. maí 1929 „um öryggi mannlífa á sjón-um“, virðist rétt, að skipaskoðunarstjóri gefi út öll öryggisskirteini farþegaskipa, og er það í fullu samræmi við það, sem gert er af öðrum þjóðum, því enginn annar en forstjóri tilsvarendi stofnana erlendis gefur út þessi skirteini, enda málunum kunnugastir.

Um 18., 26., 27. og 28. gr.

Þessar greinar eru teknar upp úr viðauka frá 23. júní 1932 við lög nr. 58 14. júní 1929, um eftirlit með skipum og öryggi þeirra, og þurfa þær engra skýr-inga við.

Um 20. gr.

Þessari grein hefir verið breytt í samræmi við það, sem venja er nú hjá öðrum þjóðum, og sem í framkvæmdinni hefir reynt að vera hezt.

Um 27. gr.

Hér eru ákvæði um það, að þegar yfirskoðun fer fram, þá þurfi ekki helmingi fleiri menn en skoðuðu bát og vél, heldur helmingi fleiri en skoðuðu þann hluta skips eða vélar, sem ágreiningnum olli.

Með þessu móti verður yfirskoðunarkostnaðurinn helmingi minni, og gefur það mönnum frekar tilefni til að hiðja um yfirskoðun, finnist þeim þeir vera misrétti beittir.

Um 29. gr.

Þessari grein er breytt í samræmi við alþjóðasamþykkt frá 5. júlí 1930 um hleðslumerki skipa.

Um aðrar greinar frumvarpsins þykir ekki ástæða til að fjölyrða.