

Nd.

418. Frumvarp til laga

um eftirlit með skipum.

(Lagt fyrir Alþingi á 64. löggjafarþingi, 1946.)

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 íslenskum 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. **Þilfarsfarþegi** er farþegi, sem greiðir fargjald í lægsta fargjaldsflokki.
6. **Flokkað skip** er hvert það skip, sem hefur gilt flokkunarskírteini frá flokkunarfélagi, sem viðurkennt er af ráðherra.
7. Þar, sem talað er um rúmlest, er átt við brúttó rúmlest (100 ensk teningsfet = 2,83 m³), nema annars sé getið.
8. Önnur fljótandi för 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 aflvél í því 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. 46. gr.) eru: eter (naphta) og aðrir vökvar, sem blandaðir eru eter, brennisteinskolefni, steinolíu-eter, gasolía, benzín og aðrir slíkir vökvar, er logamark þeirra er undir 22° á Celsíus með 760 mm loftvogarstöðu.
14. Ákvæði laganna um stálskip eiga einnig við um járnskip.
15. Þar, sem rætt er um ráðherra í lögum þessum, er átt við ráðherra þann, sem fer með siglingamál.

2. gr.

Þar, sem ekki er annars getið, taka ákvæði laga þessara til allra íslenskra 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 íslenskir ríkisborgarar hafa á leigu, ef þau eru gerð út hér eða í förum hingað eða héðan, með íslenskum skipverjum.

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

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

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

3. gr.

Ákveða má með reglugerð, er forseti setur, að ákvæðum þessara laga skuli beitt að meira eða minna leyti um önnur skip en íslenzk, ef þau koma við í íslenzkri höfn eða athafna sig innan íslenzkrar landhelgi.

4. gr.

Lög þessi raska ekki ákvæðum alþjóðasamninga eða samningum við önnur ríki, er íslenzka ríkið hefur gerzt aðili að á löglegan hátt.

II. KAFLI

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

5. gr.

Skip skal telja óhaffært:

- a. ef gilt haffærisskirteini, hleðslumerkjaskirteini og, sé um farþegaskip að ræða, öryggisskirteini, er ekki sýnt, þegar þess er krafizt af embættismanni eftirlitsins eða trúnaðarmanni þess, sbr. 19. og 20. gr.;
- b. ef það liggur dýpra en hleðslumerki þess leyfa;
- c. ef bol þess, búnaði, vél eða vélartækjum eða skipshöfn er svo áfátt, það svo ofhlaðið mönnum eða munum, vanhlaðið, kjölfestulítið, illa birgt af vistum, vatni, kolum, olíu eða öðrum vélanauðsynjum 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 förum með það en venjulegt er við siglingar.

6. 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 er statt í höfn eða á hafi úti.

7. gr.

Nú tekur skip grunn, slæst við bryggju, verður fyrir hvers konar árekstri, eða það annað ber til, er ætla má, að af muni hljóttast, að skipið verði óhaffært, 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 skipaefirlitsins, en annars skal hún gerð af sérfróðum mönnum, er kvaddir skulu af sjódomi á þeim stað.

Ef svo ber við, að ekki verður náð til sérfróðra manna, þar sem skipið er statt, skal skipstjóri, 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 haffæri 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 Skipaefirlitið.

8. gr.

Eftirlit með öryggi skipa er undir yfirumsjón ráðherra.

9. gr.

Forseti skipar skipaskoðunarstjóra til að annast framkvæmd þessara mála.

Hann skal hafa starfið sem aðalstarf, vera skipaverkfræðingur, vélfræðingur, 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 skipaefirlitsstarf.

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.

10. gr.

Skipaskoðunarstjóri skal hafa sérfróða fulltrúa, er starfi við skipaefirlitið að öllu eða nokkru leyti. Skal einn þeirra vera skipaverkfræðingur, annar vélfræðingur, þriðji sérfræðingur um smíði tréskipa og fjórði 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.

11. 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.

12. 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 sýslunarmanna, vera búsettir á þeim stað innan svæðis síns, er skipaskoðunarstjóri 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.

13. 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 full-

nægi 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.

14. 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 Reykjanesskagi að Hafnarfirði.
5. — Hafnarfjörður, Garðahreppur og Bessastaðahreppur.
6. — Reykjavík og Kjósarsýsla.
7. — Borgarfjarðar- og Mýrasýsla (frá Hvalfjarðarbotni til Hítará).
8. — Frá Hítará að Búlandshöfða.
9. — Frá Búlandshöfða að Skor. (Allar Breiðafjarðareyjar meðtaldar.)

II. eftirlitssvæði:

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

III. eftirlitssvæði:

17. skoðunarsvæði: Frá Hrútafjarðarbotni að Skagatá.
18. — Frá Skagatá að Haganesvík.
19. — Haganesvík að Siglunestá.
20. — Frá Siglunestá að Ólafsfjarðarmúla.
21. — Frá Ólafsfjarðarmúla að Gjögri, svo og Grimsey.
22. — Frá Gjögri að Tjörnestá, svo og Flatey á Skjálfanda.
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.

15. gr.

Skipaskoðunarstjóri skipar að fengnum tillögum eftirlitsmanns skoðunarmenn á hvert skoðunarsvæði. Tölu skoðunarmanna á hverju skoðunarsvæði ákveður skipaskoðunarstjóri að fengnum tillögum eftirlitsmanns. Skoðunarmenn skulu fullnægja þeim kröfum, sem gerðar eru til opinberra 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.

16. gr.

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

Ekki mega þeir skoða þau skip eða annast önnur störf skipaeftirlitsins, að því er snertir skip, er þeir eiga sjálfir að meira eða minna leyti eða ef þeir eru í þjónustu slíkra 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 óvilhallir.

Skipaeftirlitsmaður sker úr, hvort skoðunarmenn séu óvilhallir.

17. gr.

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

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

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

18. gr.

Við skoðunargerðir er skipaskoðunarmönnum skylt að gæta þess, að fullnægt sé kröfum þeim, sem gerðar eru í lögum þessum, tilskipunum eða reglum, er settar kunna að verða samkvæmt þeim, um öryggi skipa þeirrar tegundar, sem skip það er, sem þeir skoða, og í þeim ferðum, sem því eru ætlaðar.

Skoðunar- og eftirlitsmenn skulu líta eftir umgengni og hreinkæti í 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 í förum, skulu þeir eigi láta skoðunarvottorð 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 í 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 er statt, 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 í eftirlitsbók.

Þegar 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 málinu, og ákveður hann þá, hvað gera skuli.

19. gr.

Eftirlitsmönnum ber hverjum í sínu umdæmi að gæta þess, að fullnægt sé fyrir-mælum um öryggi skipa. Í því skyni ber þeim m. a. að athuga skip í 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 47. 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.

20. gr.

Verði skoðunarmenn, lögreglumenn, hafnsögumenn, hafnaryfirvöld, tollmenn, trúnaðarmenn stéttarféлага sjómanna á staðnum eða skrásetningarstjórar varir við, að lög þessi séu brotin eða 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 máli gera nauðsynlegar ráðstafanir samkvæmt 19. gr.

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

21. gr.

Þegar embættis- og sýslunarmenn skipaefirlitsins eru að starfi, hafa þeir rétt til þess að fara um borð í hvert íslenskt eða útlent skip, sem stött er í íslenskri höfn eða innan íslenskrar landhelgi, til þess að rannsaka það, sem þeim ber samkvæmt stöðu sinni. Leita ber þó álits 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 bóginn gæta þess að valda ekki skipi óþarfa töfum né torveldu vinnu um nauðsyn fram.

22. gr.

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

IV. KAFLI

Skoðun skipa.

23. 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, aukaskoðun og sérstök aukaskoðun.

24. gr.

Skoðun á þiljuðum skipum annast tveir sérfróðir skoðunarmenn, sbr. þó 17. gr., 2. mgr.

Skal annar þeirra vera vélfróður, en hinn eftir atvikum skipasmiður eða siglingafróður maður.

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

25. 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 íslenskan 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.

26. gr.

Við aðalskoðun skal athuga vandlega allt öryggi skips, bæði sjálfs bols þess, þilfars og skilrúma, siglu og reiða, véla og vélatakja, 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 flokknum, talin fullnægjandi um styrkleika bols, véla og eimkatla, ef farið hefur verið eftir reglum, sem settar hafa verið samkvæmt Kaupmannahafnarsamþykktinni frá 28. janúar 1926, um haffæri og búnað skipa og um samvinnu milli viðurkenndra flokkunarfélaga og skipaskoðunariinnar.

27. gr.

Að lokinni aðalskoðun skips skulu skipaskoðunarmenn 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, hvort tveggja ritað eftir fyrirmynd, er ráðherra setur. Skýrsluna sendir síðan eftirlitsmaður skipaskoðunarstjóra ásamt athugasemdum sínum.

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

Í haffærisskírteini 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 25. gr., gildir í eitt ár, frá því að það var gefið út.

Haffærisskírteini skipa, sem um ræðir í d-lið 25. gr., gildir í tvö ár, frá því að það var gefið út, enda hafi lögboðin 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 kennt, 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 skylt að lögskrá á, og þegar þess er krafizt af trúnaðarmönnum skipaeftirlitsins, sbr. III. kafla, eða lögreglunni. 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 slíka skoðun, að skip sé óhaffært, og skal skip þá lagt í farbann, sbr. 47. gr.

28. gr.

Almenn aukaskoðun skal gerð einu sinni á ári á skipum þeim, er ræðir um í 25. gr., d-lið, í lögum þessum, það ár, sem aðalskoðun fer ekki fram á þeim.

29. 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.

30. gr.

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

- a) Þegar skip hefur sætt verulegri viðgerð, en eigi kveður samt svo mikið að viðgerðinni, að aðalskoðun skyldi gera samkvæmt 25. gr. í lögum þessum.
 - b) 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.
 - c) 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 krafizt samkvæmt b-lið, má skjóta málinu til skipaskoðunarstjóra.

31. gr.

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

32. gr.

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

Telji skoðunarmenn skip haf-fært, ritar lögreglustjóri eða skipaskoðunarstjóri á haf-færisskirteini þess athugasemd um, að aukaskoðun hafi farið fram og að hún hafi eigi leitt neitt það í ljós, er geri skipið óhaf-fært.

33. 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.

34. gr.

Synji skipaskoðunarstjóri um skoðun, þegar hennar er krafizt samkv. b-lið 30. gr., eða telji einhver þeirra aðila, sem þar um ræðir, sig eigi geta unað úrslitum skoð-unargerðar, getur sá, er telur sig vanhaldinn, stefnt ágreiningnum fyrir siglingadóm, sbr. 52. gr. Um slík mál fer sem segir í 50. 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 óhluðrægir 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 krafizt er af einhverjum þeim, er hlut á að máli.

V. KAFLI

Um smíði, búnað, breytingar og innflutning á skipum.

35. 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 vatnspétt skilrúm.
3. Stýri og stýrisbúnaður, akkeri, keðjur, kaðlar og dælubúnaður skal vera fullnægjandi og í góðu ástandi. Vélknúnar austurdælur skulu vera í skipum, sem eru 50 rúmlestir eða stærri.
4. Í skipi skulu vera varahlutir, verkfæri og önnur nauðsynleg áhöld.
5. Skip skal láta vel að stjórn og vera nægilega stöðugt, svo að því verði örugglega siglt. Athugun á stöðugleika annarra skipa en þeirra, sem um ræðir í 37. 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 slíkt 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 siglt, þar með talin fjarSKIPTI-tæki, sem fyrirskipuð eru eða kunna að verða.

Í skipi skal vera eigi minna en einn áttaviti og honum komið fyrir á öruggum stað.

Skipaskoðunarstjóri löggildir 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 skipsfjöln 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 slyshættu.

2. Gegn eldhættu skulu gerðar viðeigandi ráðstafanir. Í skipi skulu vera slökkvitæki, 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 36. gr. og 38. 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 sér-

staklega stendur á, má krefjast þess, að auk báta skuli vera björgunarflekar eða svipuð fleytitæki. Ef öruggt þykir, má leyfa, að slík 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, lýsingu, loftræstingu, hitun, hreinlætistöki og viðhald.

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

Sérstök rekkja 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 álitum landlæknis og skipaskoðunarstjóra.

F. Fjarskiptitæki.

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

Stöð þessi er háð eftirliti póst- og símamálastjórnarinnar. Póst- og símamálastjórnin 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 skipaefirlitsins um framkvæmdar skoðunargerðir ásamt greinargerð skipstjóra og vélstjóra um framkvæmd þess eftirlits, sem á þeim hvílir, auk annarra upplýsinga um skipið, sem krafizt kann að verða.

Þjóða 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 krafizt er, að þannig séu birt.
3. Auk þjóðernis- og skrásetningarskrifteinis og mælingabréfs skal skip hafa haffærissskrifteini, hleðsluskrifteini og leyfisbréf fyrir radiostöð. Enn fremur öryggisskrifteini, þar sem þess er krafizt.

36. gr.

Um farþegaskip gilda ákvæði 35. gr. með þeim breytingum og viðbótum, er hér segir:

1. Farþegaskip skal að öllu vera þannig gert og búið, að því er snertir öryggi mannlífa, 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, lýsingu, loftræstingu, hitun, viðhald og hreinsun setur ráðherra reglugerð að fengnum tillögum skipaskoðunarstjóra.

Dilfarsfarþega skal ætlað hæfilegt rúm í reisu eða milli þilfara, ef ferð hans tekur meira en sex stundir. Salerni skal vera handa þilfarsfarþegum, eitt handa hverjum 50 eða færri.

4. Á skipum, sem fara milli landa, skal þess enn fremur gætt: að í skipi sé sérstakur klefi ætlaður sjúklingum; að vistarverur þilfarsfarþega séu ekki bráðabirgðaskýli, sem komið er fyrir á

- þilfari, og hvorki fyrir framan stafnþil né á þilfari, sem er lægra en það, sem liggur rétt fyrir neðan sjávarmál, er skip er fullhlaðið;
- að hver þilfarsfarþegi hafi sérstaka rekkju;
 - að eigi séu fleiri en tvær rekkjur, önnur yfir hinni;
 - að sérstakur svefnklefi sé fyrir konur;
 - að hreinlætisklefi sé handa þilfarsfarþegum;
 - að þilfarsfarþegar geti dvalizt undir berum himni á efsta þilfari eða öðrum hæfilegum stað.
5. Í skipi skal vera auglýst, svo að á ber, til hvers konar flutninga skip sé ætlað, og hámark farþegafjölda.

37. 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 ákveða í samráði við skipasmíðastöðina, hvernig úr skuli bætt, sé um ófullnægjandi stöðugleika að ræða.

38. gr.

Þegar skip, sem ekki telst farþegaskip samkvæmt lögum þessum, er að álitum skipaskoðunarstjóra notað til reglulegra farþegaflutninga, skal hann kveða á um það sérstaklega um hvert skip, hvers krafizt 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.

39. gr.

A. Nýsmíði innan lands:

1. Nýsmíði skipa er háð eftirliti skipaskoðunar ríkisins.
2. Um nýsmíði tréskipa fer eftir uppdráttum og reglum, er ráðherra setur um smíði þeirra, svo og öðrum þeim reglum, er varða öryggisbúnað 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 á að máli. Þá skal og skipaskoðun ríkisins annast um, að skip fullnægi þeim kröfum, sem gerðar eru að alþjóðalögum og íslenskum 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 skipaæftirlitsins á staðnum, enda verði hann talinn óhlutdrægur. Enn fremur skulu hinir sérfróðu menn, er um ræðir í 10. gr., ferðast milli skipasmíðastöðvanna 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 íslenskra 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 íslensku reglur.
2. Stálskip, sem smíðuð eru erlendis til skráningar hér á landi, skulu fullnægja reglum flokkunarfélaga, viðurkenndra af ríkisstjórninni, alþjóðalögum og íslenskum 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 skipaæftirlitsins

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 skipasmíðinni, en fullnaðarskoðun fer fram, þegar skip kemur til landsins.

C. Breytingar á gömlum skipum:

Engar meiri háttar breytingar, sbr. a-lið 25. 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 íslenskum 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 innlendir eða útlendir 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 það fullnægi kröfum þessara laga í aðalatriðum og sé eigi eldra en 12 ára.

Þegar skip er komið heim, fer fram aðalskoðun samkv. a-lið 25. gr., sbr. og 2. mgr. 40. gr.

40. gr.

Skipum, sem voru íslensk 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. 5. gr.

Ef alveg sérstaklega stendur á, má veita slíkar 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 ástæðu til, að leita um-sagnar Farmanna- og Fiskimannasambands Íslands og sjómannafélags þess, er hann telur helzt eiga hlut að máli.

41. gr.

Ráðherra setur nánari reglur um smíði og búnað skipa og véla. Ber þar að miða við, hvurrar 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.

42. gr.

Öll íslensk skip, sem eru í förum milli Íslands og annarra landa, skulu vera með hleðslumerkjum og hafa hleðslumerkjaskírteini.

Þau íslensk skip, sem hleðslumerkjaskírteini, gerð í London 5. júlí 1930, nær til, skulu hafa alþjóða-hleðslumerkjaskírteini. Önnur íslensk skip, 50 rúmlestir eða stærri, skulu hafa hleðslumerkjaskírteini, er sýnir minnsta hleðsluborð.

Skipaskoðunarstjóri ákveður hleðslumerki skipa og gefur út hleðslumerkjaskírteini 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. júní—15. sept., enda hafi þau verið skoðuð samkvæmt c-lið 30. gr. og sú skoðun skráð í eftirlitsbók.

43. gr.

Ráðherra setur með reglugerð sérstök ákvæði um, hvernig umbúnaði undir þilfari og á skuli hagað til öryggis mannlífum og haffæri skipa.

44. 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.

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

45. gr.

Hleðslumerkjaskírteini skal fylgja skipsskjölum og ávallt sýnt bæði við toll-afgreiðslu og þegar þess er krafizt af trúnaðarmönnum skipaeftirlitsins, sbr. III. kafla, eða lögreglunni.

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

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

46. gr.

Bannað er að flytja benzín eða önnur þau eldfim efni, er sérstök sprengingarhætta 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 álit skipaskoðunarstjóra.

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

VII. KAFLI

Um farbann o. fl.

47. gr.

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

Nú hefur eftirlitsmaður lagt farbann á skip, og skal það þá 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 lögreglustjóra, hafnar- og tollyfirvöldum á staðnum skýrt frá banninu, enda ber þessum aðilum, hverjum á sínu sviði, að veita fulltingi sitt til þess, að banni verði framfylgt.

48. 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.

49. 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 varaméddómendur, 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 skipaefirlitsins 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 aukadómendanna 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.

50. gr.

Hlutverk siglingadóms er:

1. Að annast yfirskoðunargerðir samkvæmt lögum þessum og kveðja yfirskoðunarmenn.
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. 63. gr.

51. 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 í 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 krafizt af aðilum þeim, sem taldir eru í b-lið 30. gr.

Hinir reglulegu sjóðómar annast sjópróf og rannsóknir sjóslysa.

Á I. eftirlitssvæði fer þó siglingadómur með rannsóknina, en getur falið hana sjóðómi, þar sem skip er statt, ef um lítilræði 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 eftirrit af því. Eftirlitsmaður getur krafizt 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 kröfu um, 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 málshöfðunina, og skal í þeirri tilkynningu — stefnu— greint efni 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 ríkisvaldsins.

Telji skipaskoðunarstjóri eigi ástæðu til málshöfðunar, geta aðilar þeir, sem um ræðir í 30. gr., b-lið, krafizt hennar, enda sjái þeir þá um sókn málsins.

52. 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 kröfu þeirra aðila, sem um ræðir í b-lið 30. gr., og geta þeir þá kært synjunina fyrir siglingadómi.

53. gr.

Málum höfðuðum samkvæmt 34., 52. og 63. 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 sjóðómsmál.

Skaðabótamál vegna ólöglegs farbanns ber undir almenna dómstóla.

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.

54. 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. aurar	minnsta 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
— —	200	— —	400	110	240.00

	pr. rúml. aurar	minnsta gjald kr.
Fyrir skip 400 rúml. allt að 800 rúml.	100	440.00
— — 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 hálf gjald samkvæmt 1. og 2. mgr.

55. gr.

Fyrir fyrstu skoðun á nýsmíðuðu skipi, hvort heldur það er smíðað hér á landi eða erlendis, eða skipi innfluttu frá útlöndum, skal greiða gjald samkvæmt 1. mgr. 54. gr. að viðbættum 50%, og skiptir þá ekki máli, hvort skipið er í flokki hjá viðurkenndu flokkunarfélagi eða ekki.

56. gr.

1. Fyrir eftirlit með smíði tréskips eða óflokkaðs stálskips, sem smíðað er innan lands, skal greiða fjórfalt gjald samkvæmt 1. mgr. 54. gr.
2. Fyrir eftirlit með breytingum og verulegum viðgerðum á skipum, sbr. C-lið 39. gr., skal greiða gjald samkv. 1. mgr. 54. gr. að viðbætti upphæð, er skipaskoðunarstjóri ákveður í hvert skipti með hliðsjón af því, hve umfangsmikil breytingin eða viðgerðin er.
Hærra en tvöfalt gjald samkv. 1. mgr. 54. gr. má þó ekki krefja.

57. gr.

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

58. 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

59. gr.

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

Fyrir skip minni en 200 rúmlestir	kr. 150.00
— — 200 rúml. allt að 500 rúml.	— 200.00
— — 500 — — — 900 —	— 250.00
— — 900 — — — 1400 —	— 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.

60. gr.

Fyrir endurskoðun á smíðauppdráttum óflokkaðs skips, sbr. 2. lið A. 39. gr., skal greiða tvöfalt gjaldið, sem um ræðir í 1. mgr. 54. gr.

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

Fyrir endurskoðun á skoðunarskýrslu, sbr. 4. mgr. D-liðar 39. gr., greiðist sama gjald og fyrir endurskoðun smíðauppdráttu.

61. gr.

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

62. gr.

Öll framangreind gjöld ber eiganda skips að greiða, og renna þau í ríkissjóð, sbr. þó 57. gr.

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

63. gr.

Telji gjaldandi gjald ranglega krafið 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 slíkum málum.

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

X. KAFLI

Um laun.

64. gr.

Skipaskoðunarstjóri tekur laun samkvæmt II. flokki laga um laun starfsmanna ríkisins.

65. gr.

Sérfróðir ráðunautar skipaskoðunarstjóra (sbr. 10. gr.) skulu launaðir samkvæmt samningi, enda séu laun þeirra hvers um sig aldrei hærri en samkvæmt V. flokki laga um laun starfsmanna ríkisins og hlutfallslega lægri, ef um aukastarf er að ræða.

66. gr.

Eftirlitsmenn (sbr. 12. gr.) skulu launaðir samkvæmt VI. flokki laga um laun starfsmanna ríkisins, enda sé starfið aðalstarf þeirra.

67. 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.

68. gr.

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

Laun aukadómenda ákveða hinir föstu dómendur eftir málavöxtum hverju sinni.

69. gr.

Allir framangreindir embættis- og sýslunarmenn taka laun sín úr rikissjóði.

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

XI. KAFLI

Um refsingar, svipting réttinda o. fl.

70. gr.

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

71. gr.

Sektir fyrir brot gegn lögum þessum renna í rikissjóð. Þeim fylgir lögveð í 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.

72. 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 hlotizt 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.

73. 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.

74. 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 70. og 72. gr.

75. gr.

Svipting réttinda samkvæmt lögum þessum skal gerð með dómi.

Hver sá, sem sviptur hefur verið réttindum samkvæmt lögum þessum, skal afhenda lögreglunni réttindaskírteini sitt.

Réttindasvipting skal tilkynnt öllum lögreglustjórum á landinu.

76. 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 máli, hafi lifað heiðarlegu og grandvöru lífurni, 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.

77. 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 samrýmt lögum þessum.

78. gr.

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

79. 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 slíkar reglugerðir má og setja refsíákvæði innan þeirra marka, er lög þessi setja.

Athugasemdir við lagafrumvarp þetta:

Frumvarp þetta er samið af nefnd, er skipuð var 7. marz 1944 til að endurskoða lög in um eftirlit með skipum o. fl., og fylgdi því svo hljóðandi greinargerð:

„Þann 18. febrúar 1944 samþykkti Alþingi ályktun um endurskoðun á lögum um eftirlit með skipum og um athugun á framkvæmd skipaskoðunar.

Þann 7. marz s. l. vorum við undirritaðir skipaðir til þess að framkvæma endurskoðun laganna um eftirlit með skipum, reglugerðir um þau efni og framkvæmd skipaæftirlitsins.

Nefndin taldi sjálfsagt að byrja á endurskoðun laganna, og er framangreint frv. árangur þess starfs. Við samningu frumvarpsins hefur nefndin haft til athugunar samsvarandi löggjöf Danmerkur, Noregs, Svíþjóðar, Hollands, Stóra-Bretlands og Bandaríkja Norður-Ameríku. Hefur ýmislegt, einkum úr löggjöf Norðurlanda og Hollands, verið haft til fyrirmyndar.

Jafnframt hefur nefndin athugað og í ýmsu farið eftir tillögum varðandi þessi mál, er samþykktar voru á 17. fiskiþingi, 7. sambandsþingi Farmanna- og fiskimanna-sambands Íslands og fulltrúafundi stéttarféлага sjómanna í Reykjavík og Hafnarfirði 15. febrúar þ. á. Þá hefur nefndin aflað þeirra gagna, er kostur hefur verið, um ýmis þau sjóslys, er orðið hafa á síðari tímum, og haft það, sem þar hefur komið fram, í huga við samningu frumvarpsins.

Eins og frumvarpið ber með sér er um allmiklar breytingar að ræða frá því, sem verið hefur. Hinar helztu þeirra eru:

Almennar reglur eru settar um byggingu, breytingar og innflutning skipa og eftirlit í þessum efnun.

Skipaæftirlit ríkisins er eflt og því komið í fastara form en verið hefur.

Sérstakur dómstóll — siglingadómur — er settur á stofn til þess að dæma í refsímálum út af sjóslysum og brotum á þessum lögum og rannsaka slík mál að nokkru.

Refsiákvæði eru hert verulega og réttindasvipting er lögð við brotum.

Fjárhagshlið eftirlitsins er þannig fyrir komið, að ríkissjóði eru ætluð ákveðin gjöld, sem lögð eru á skip á sama hátt og önnur opinber gjöld, en eftirlitið á hinn bóginn kostað af ríkissjóði, án þess að nokkurt beint samband sé milli þess, hverju gjöldin nemi á aðra hlið, en kostnaðurinn á hina. Reynt hefur þó verið að hafa hér nokkurt samræmi, sbr. athugasemd við IX. kafla.

Um einstakar greinar og kafla skal tekið fram:

UM I. KAFLA

Auk orðaskýringa er hér að finna ákvæði um, til hverra skipa lögin ná.

Um 1. gr.

Til þess að forðast ónákvæmni eru hér skýrð ýmis orð, er máli skipta í lögnum. Er þetta gert í samræmi við þau erlend lög, sem til athugunar hafa verið, sbr. og inngang tilskipunar 20. nóv. 1922, um eftirlit með skipum og bátum og öryggi þeirra. Vel má vera, að ástæða sé til skýringar fleiri orðum en þeim, sem skýrð eru, og er þess vænt, að þeir, sem síðar fjalla um frumvarpið, hafi það í huga.

Um 2. gr.

Greinin samsvarar 5. gr. laga nr. 78 11. júní 1938, um eftirlit með skipum (hér eftir nefnd 1. nr. 78 1938), að því viðbættu, að lögnum er ætlað að ná til erlendra skipa, þegar atvikum háttar eins og greinin segir.

Ákvæðið takmarkast að sjálfsögðu af samningum, sem gerðir hafa verið við önnur ríki, og alþjóðasamningum. Nefndinni er ljóst, að ákvæði þetta getur orðið erfitt í framkvæmd, og vill því benda á, að til mála gæti komið undanþáguheimild varðandi einstök atriði, ef skipaskoðunarstjóri mælir með.

Tilgangurinn er að sporna við því, að skip, sem ekki fullnægja settum reglum, séu leigð í því skyni að fara í kringum lögin.

Um 3. gr.

Rétt þykir, að til viðbótar því eftirliti, sem boðið er í 2. gr., sé heimilað að beita lögnum á víðara sviði, ef ástæða þykir til og samrýmanlegt er milliríkjasamningum, sbr. 4. gr.

Um 4. gr.

Gefur ekki tilefni til athugasemda.

UM II. KAFLA

Hér eru sett í sérstakan kafla ákvæði um þau efni, er fyrirsögn hans greinir.

Um 5. gr.

Sjálfsagt er, að hægt sé að finna á einum stað í lögnum heildarákvæði um, hvenær skip telst ekki haffært.

Í fyrsta lagi telst skip óhaffært, hvort sem það er það í raun og veru eða ekki, ef það hefur eigi gild skirteini þau, er greinin telur. En til þess að öruggt sé, að skirteini þessi séu til og handbær, ákveður greinin, að jafnvel þótt skip sé í raun og veru haffært og jafnvel þótt gilt skirteini sé til, þá skuli þó telja skip óhaffært, ef skirteini er ekki sýnt, þegar réttir hlutaðeigendur krefjast. Felst í þessu aðhald um, að skirteini séu eins og vera ber. Jafnframt styrkir þetta aðstöðu embættis- og trúnaðarmanna eftirlitsins til þess að rækja skyldur sínar. Ákvæði svipaðs eðlis er í 2. mgr. 4 gr. 1. nr. 78 1938.

Í öðru lagi telst skip óhaffært, ef það liggur dýpra en hleðslumerki þess leyfa. Hér er sama að segja og um 1. lið, að hleðslumerkin ráða, þannig að þótt sýna mætti,

að skip væri engu síður haffært, stoðar það ekkert. Reglan þarf að vera skýr og óumdeilanleg. Ákvæðið er samhljóða 33. gr. l. nr. 78 1938.

Í þriðja lagi telst skip óhaffært, ef svo er ástatt sem í greininni segir. Ákvæðið er samhljóða 1. gr. l. nr. 78 1938. Hér er um það að ræða, að skip sé óhaffært í raun og veru eða ætla megi, að það sé óhaffært. Þeir, sem einkum eiga að hafa gætur á því, að skip sé haffært, eru taldir í 18., 19. og 20. gr. Samkvæmt 47. gr. er það eftirlitsmaður, er ákveður, hvort skip sé haffært, en skjóta má álitni hans til skipaskoðunarstjóra, sbr. 48. gr., og að síðustu til siglingadóms, sbr. 52. gr., sbr. einnig 1. mgr. 4. gr. l. nr. 78 1938.

Um 6. gr.

Greinin á að efni til að vera í samræmi við 1. mgr. 3. gr., sbr. 23. gr. l. nr. 78 1938. Hér má og minna á 31., 32. 37. og 57. gr. siglingalaga, nr. 56 30. nóv. 1914.

Um 7. gr.

Greinin er að efni til í samræmi við 2. og 3. mgr. 3. gr. l. nr. 78 1938, sbr. og 2. mgr. 7. gr. sömu laga. Þó er ætlað til, að eftirlitsmaður, en ekki skipaskoðunarstjóri, fái afrit af skoðun og kveði á um, hvort ný skoðun skuli gerð. Virðist það handhæggara, og á að mega telja öruggt. Hér má og minna á 41., 42., 45., 46. og 47. gr. siglingal., nr. 56 1914.

UM III. KAFLA

Þessi kafli fjallar um skipulag eftirlitsins, starfsmenn þess, starfssvið þeirra, bæði staðlegt og verklegt, réttindi þeirra og skyldur.

Um 8. gr.

Greinin er að efni til í samræmi við upphaf 6. gr. l. nr. 78 1938.

Um 9. gr.

Greinin svarar til 1. og 2. mgr. 6. gr. l. nr. 78 1938. Þar sem um svo ábyrgðarmikið embætti er að ræða, er eðlilegt, að skipaskoðunarstjóri sé skipaður á sama hátt og aðrir þeir, er ábyrgðarmestu stöðum gegna.

Með orðinu „einstaklingur“ í 2. mgr. er einnig átt við ríkið að því leyti, sem það gerir skip út.

Kröfur um sérþekkingu eru gerðar, og verður að telja það eðlilegt.

Um 10. gr.

Eins og greinin ber með sér, er ætlað til, að um 4 sérfræðinga sé að ræða, og verður skipaeftirlitið ekki talið fullnægjandi, ef það hefur ekki á að skipa þeirri sérfræðiþekkingu, sem um er að ræða í greininni. En þar sem skipaskoðunarstjóri skal samkv. 9. gr. vera sérfróður um einhverja þá grein, sem nefnd er, á að mega komast af með þrjá sérfróða menn honum til aðstoðar. Greinin er og þannig orðuð, að eigi þurfa þessir menn, a. m. k. ekki allir, að hafa starfið sem aðalstarf. Er gert ráð fyrir, að þessu verði í framkvæmdinni hagað eftir því, sem þörf krefur, og launakjör því ákveðin á þann hátt, sem segir í 65. gr.

Um 11. gr.

Í 1. mgr. 8. gr. l. nr. 78 1938 er gert ráð fyrir, að hver landsfjórðungur sé eftirlitssvæði. Ætla verður, að full þörf sé eftirlitsmanns í Vestmannaeyjum, og er því gert ráð fyrir, að eftirlitssvæðin séu 5. Sjálfsagt er, að mörk svæðanna séu tilgreind, þannig að ekki verði um villzt.

Um 12. gr.

Greinin er í samræmi við 1. mgr. 8. gr. l. nr. 78 1938, en nokkru fyllri, enda ætlað til, að störf þessara manna verði ábyrgðar- og umfangsmeiri en verið hefur.

Um 13. gr.

Greinin gerir ráð fyrir, að eftirlitsmaður flytji sig til innan svæðis síns, eftir því sem þörf krefur, þannig að hann á hverjum tíma árs dveljist þar, sem mest er þörf eftirlits. Auk þess ber honum að sjálfsögðu að ferðast um, eftir því sem ástæða er til. En að því leyti, sem þetta nægir ekki, er gert ráð fyrir, að á vissum tímum þurfi eftirlit víðar en á einum stað. Slíkt fer þó mjög eftir árstíma og staðháttum, og verða því ekki settar nákvæmar reglur, heldur verður skipaskoðunarstjóri að hafa vald til þess að kveða á um slíkt eftir atvikum hverju sinni, sbr. 9. gr. 1. nr. 78 1938, sbr. og 19. gr. 3. mgr. frumvarpsins.

Um 14. gr.

Rétt þykir, að skoðunarsvæði séu ákveðin í lögum, en ekki aðeins í auglýsingu eins og nú, sbr. 7. gr. 1. nr. 78 1938 og auglýsingu 7. nóv. 1923. Um breytingar, sem máli skipta, er ekki að ræða.

Um 15. gr.

Greinin er að efni til að mestu í samræmi við 1. mgr. 7. gr. 1. nr. 78 1938. Gert er þó ráð fyrir, að skoðunarmenn séu skipaðir til óákveðins tíma og að skipaskoðunarstjóri skipi þá að fengnum tillögum eftirlitsmanns. Nefndin ætlast til, að skoðunarmenn láti af störfum, þegar þeir eru 65 ára, sbr. 1. nr. 27 9 jan. 1935, nema sérstaklega standi á, sbr. orðin „heilir og hraustir“.

Um 16. gr.

Að efni til er greinin að mestu samhljóða 1. mgr. 7. gr. 1. nr. 78 1938, síðari hluta mgr.

Um 17. gr.

Greinin er að efni til að mestu samhljóða upphafi 2. mgr. 7. gr., sbr. 2. mgr. 22. gr. 1. nr. 78 1938, sbr. 2. mgr. 7. gr. frv.

Um 18. gr.

Greinin er að efni til nokkurn veginn í samræmi við 3., 4., 5., 6. og 7. mgr. 7. gr. 1. nr. 78 1938, en orðalagi nokkuð breytt.

Um 19. gr.

Til samanburðar má benda á 7. mgr. 7. gr., sbr. 1. mgr. 8 gr. 1. nr. 78 1938. Nýmæli er, að skoðanir skulu gerðar fyrirvaralaust, og á það bæði við skoðun á skipi, búnaði og hleðslu. Að sjálfsögðu er ætlast til, að slíkar skoðanir fari þannig fram, að sem minnstum óþægindum valdi, sbr. 3. mgr. 21. gr. Ákvæði þetta ætti að skapa talsvert ríkt aðhald, einkum að því er snertir hleðslu og búnað skips.

3. mgr. greinarinnar veitir skipaskoðunarstjóra sjálfstæðan rétt til þess að fela sérstökum trúnaðarmanni eftirlit í einstökum tilfellum, ef hann telur þörf, sbr. 13. gr., um heimild eftirlitsmanna í þessu efni.

Um 20. gr.

Greinin telur upp ýmsa flokka manna, er hafa sérstaka aðstöðu til þess að verða þess vísari, ef lögin eru brotin, og er sú skylda lögð þeim á herðar að benda eftirlitsmanni á það, sem athugasvert er. Þetta er í samræmi við dönsku skipaefirlitslögin (Lov om Tilsyn med Skibe, 29/3 1920, 19. gr.), sbr. og 7. mgr. 7. gr. 1. nr. 78 1938, að því er skoðunarmenn snertir.

Til þess er ætlast, að trúnaðarmenn þeir, sem taldir eru í fyrri málsgrein greinarinnar, geti krafizt þess að sjá skipsskjöl þau, sem talin eru í 1. mgr. 5. gr., og varðar það þá þeim viðurlögum, er þar greinin, ef út af bregður.

Í síðari mgr. er svipuð skylda lögð á starfsmenn skipasmíðastöðva. Er það ákvæði sett samkvæmt eindregnum tilmælum sjómanna, og á að geta orðið til verulegs aðhalds.

Um 21. gr.

Greinin er að efni nálega alveg í samræmi við 1., 2. og 3. mgr. 24. gr. l. nr. 78 1938. Eins og hún nú er orðuð, eru þeir fleiri, sem rétt hafa til þess að fara út í skip til athugunar en samkvæmt 24. gr. Þessa heimild hafa einnig þeir, sem taldir eru í 20. gr., þó aðeins að því leyti, sem störf þeirra varðar.

Um 22. gr.

Greinin er sett til þess, að enginn vafi leiki á um réttarstöðu embættis- og sýslunarmanna eftirlitsins.

UM IV. KAFLA

Eins og fyrirsögn kaflans ber með sér, fjallar hann um skoðun skipa, þ. e. hvenær skoðun skuli fara fram og þá hvers konar og hvernig skoðun skuli hagað i aðaldráttum svo og hverjir geti átt hlut að því, að skoðun fari fram. Kaflinn samsvarar 11.—19. gr. l. nr. 78 1938, þó þannig, að nokkuð er fellt úr, nokkru bætt við, en sumu breytt, og verður hinna helztu afbrigða getið við hverja grein.

Um 23. gr.

Greinin er að efni til samhljóða upphafi 11., sbr. 14. gr., l. nr. 78 1938.

Um 24. gr.

Samkvæmt 151. gr. tilsk. nr. 43 20. nóv. 1922, um eftirlit með skipum og bátum og öryggi þeirra (hér eftir nefnd Tskp. nr. 43 1922) skyldu þrír menn skoða skip stærri en 60 rúmlestir, en tveir skip 60 rúmlestir og minni. En samkvæmt 22. gr. l. nr. 78 1938 skyldu tveir menn annast allar skoðanir, nema á opnum bátum einn. Aðstoð sérfróðra manna mátti þó fá.

Nefndin telur nægjanlegt, að tveir menn skoði hvert skip — með aðstoð sérfróðs manns, ef þarf. Eftirlitsmaður skiptir með þeim verkum eftir sérþekkingu þeirra. Til leiðbeiningar vill nefndin láta það álit í ljós, að hún telur, að óflokkað skip, svo sem öll hérland tréskip og smá stálskip, skuli skoðuð af vélsmið og skipasmið, en flokkuð skip, þar sem bolur hefur verið skoðaður af umboðsmönnum flokkunarfélags, skuli skoðuð af vélsmið og siglingafróðum manni.

Um 25. gr.

Greinin svarar til 11. gr. l. nr. 78 1938, sbr. 151. gr. tskp. nr. 43 1922. Aðalbreytingarnar eru, að í a-lið er aukið við orðunum: „farmrými hefur verið stækkað, yfirbygging aukin, breytt um aðalvél“.

Þá hefur því og verið breytt, hvenær reglulegar fastar aðalskoðanir skuli fara fram, þannig að ekki aðeins farþegaskip, heldur öll stálskip eldri en 12 ára og tréskip eldri en 16 ára skuli skoðuð aðalskoðun árlega.

Um 26. gr.

Greinin er samhljóða 12. og 30. gr. l. nr. 78 1938.

Um 27. gr.

Greinin er að efni samhljóða 13. gr. l. nr. 78 1938, en orðalagi vikið nokkuð til.

Um 28., 29. og 30. gr.

Hér ræðir um almenna aukaskoðun.

Greinarnar samsvara 15., 16. og 17. laga nr. 78 1938 og eru nær samhljóða þeim greinum. Í sambandi við b-lið 30. gr. má benda á 2. mgr. 8. gr. og 1. mgr. 25. gr. l. nr. 78 1938.

Um 31., 32. og 33. gr.

Greinarnar samsvara 18., 19. og 21. gr. l. nr. 78 1938, 21. gr. þó lítið eitt breytt.

Um 34. gr.

Efni greinarinnar samsvarar 25. og 26. gr. l. nr. 78 1938. En samkvæmt því, sem siðar segir um siglingadóm og hlutverk skipaskoðunarstjóra sem ákæranda, en ekki endanlegs aðila til þess að úrskurða ágreining um skoðunarmál, þá er um nokkra breytingu að ræða.

UM V. KAFLA

Þessi kafli er að miklu leyti nýmæli. Hann er mjög sniðinn eftir II. gafla dönsku laganna um eftirlit með skipum, en að mörgu þó breytt til hæfis við íslenska staðhætti og ýmsu bætt við, sem betur þótti mega fara. Í tskp. nr. 43 1922 er að visu að finna ýmis ákvæði um þau efni, sem kaflinn fjallar um, sbr. og reglur nr. 100 1936, um smíði tréskipa. Réttara virðist þó, að almenn ákvæði um þetta séu í lögum, en að sjálfsögðu getur þar aðeins verið um mjög almennt orðaðar aðalreglur að ræða. Nánar verður síðan að kveða á um einstök atriði í reglum, sem settar verða.

Um 35. gr.

Greinin nær til allra skipa, sem lögín ná til, nema annars sé getið.

A. 3. Hér er krafist, að vélknúnar austursdælur skuli vera í skipum 50 rúmlesta og stærri. Mun það nú orðið mjög algengt, að jafnvel minni skip hafi vélknúnar austursdælur.

A. 5. Nefndin telur að ýtarlega rannsókuðu máli, að eigi sé fært að krefjast tæknilegrar rannsóknar á stöðugleika allra skipa, enda mun slík krafa hvergi vera gerð. Hefur því verið lagt á vald skipaskoðunarstjóra að meta, hvað nægilegt sé hverju sinni, og honum heimilað að láta tæknislega rannsókn fara fram, ef hann telur ástæðu til.

B. Ástæða þykir til, að menn, sem leiðrétta áttavita, skuli fá eins konar löggildingu hjá skipaskoðunarstjóra.

C. 2. Stærðin — 20 rúmlestir — er ákveðin í samræmi við það, sem nú mun almennt orðið.

D. 2—3. Með orðunum „sem á skipi er“ er að sjálfsögðu ekki átt við menn, sem komnir eru á skip samkvæmt skyldu skipstjóra til björgunar á mönnum.

4. Undanþáguheimild, að því er báta eða björgunarbáta snertir, á fyrst og fremst við snurpubáta á sildveiðum.

E. Hér má minna á 1. gr. l. nr. 38 30. júní 1942. Er ekki ætlazt til þess, að dregið sé úr kröfum um hreinlæti og eftirlit með því, heldur þykir eðlilegra, að nánari ákvæði í þessu efni eins og önnur, er hér ræðir um, séu sett með reglugerð, sbr. og 2. mgr. 2. gr. l. nr. 78 1938.

F. Gildi firðtækni til öryggis og hjálpar, þegar hættu ber að höndum, verður ekki dregið í efa. Er því sjálfsagt, að slík tæki séu á sem allra flestum skipum, helst öllum. Eigi hefur þó þótt fært að fara neðar en í skip 15 rúmlesta. Þar sem hvort tveggja er, að firðtækni fleygir fram árlega og mjög veltur á, hvert skipið er og ferðir þess, um hverjar kröfur ber að gera, hefur ekki þótt ástæða til að setja reglur um ákveðinn tækjastyrkleika. Er ætlazt til, að slík ákvæði verði í reglugerð, sem sett verði í samráði við sérfræðinga í þessum efnum.

G. Upptalning skipsskjalanna er að sjálfsögðu ekki tæmandi.

Um 36. gr.

Eins og upphaf greinarinnar ber með sér, fjallar hún um þær sérkröfur, sem gerðar eru til farþegaskipa (sbr. 1. gr. 3. lið) umfram önnur skip.

3. Til athugunar var að krefjast hvílu handa hverjum þilfarsfarþega á skipi í strandsiglingu, en þótti ekki fært, þar sem rúm undir þiljum er ýmist notað til farms- eða farþegaflutnings, sbr. aftur á móti 4. lið um millilandasiglingar.

Um 37. gr.

Er í samræmi við 8. gr. alþjóðasamþykktar til öryggis mannslífum á sjó, 31. maí 1929. Engin lög né prófanir geta gert fullkomlega öruggt, að skip verði alltaf haffært. Öll skip má gera óhaffær með ofhleðslu, vanhleðslu eða ranghleðslu. Skyldurækni og árvekni skipstjóra er þar, eins og um flest, er að sjóferðum lýtur, bezta öryggið. Ef út af ber, er því ábyrgð skipstjóra mikil.

Um 38. gr.

Ætlazt er til, að skip, sem ekki er farþegaskip, stundi ekki reglulega farþegaflutninga nema í brýnni nauðsyn. En þetta getur verið óhjákvæmilegt, og þá þarf ákvæði um það.

Um 39. gr.

A. Eftirlit með nýsmíði innan lands er í svipuðu formi og verið hefur. Aukið er við eftirliti og leiðbeiningum sérfræðinga skipaæftirlitsins.

B. Eftirlit með nýsmíði erlendis er allmiklum vandkvæðum bundið, ef það á að vera fullnægjandi, en þó ekki kostnaðarsamt um of. Að ýtarlega athuguðu máli hefur nefndin ekki fundið aðra betri lausn en þá, sem greinin ber með sér.

C. Meiri háttar breyting er nokkuð teygjanlegt orð. Til skýringar er því vísað til A-liðar 25. gr. Eigi er þó ætlazt til, að engin breyting önnur en sú, er undir þá grein fellur, geti fallið undir ákvæði þessa liðar. Krafa um, að leyfi sé fengið fyrir fram, er gerð að gefnu tilefni, enda tjón mikið bæði fyrir þá, sem hlut eiga að máli, og alþjóð, ef skipi er breytt og síðar kemur fram, að skipið fullnægir ekki kröfum þeim, sem gera ber. Vel getur verið nauðsynlegt, að teikningar af fyrirhugaðri breytingu þurfi að senda, áður en leyfið yrði veitt.

D. Hér er átt við þau skip, sem keypt eru til landsins fullsmíðuð. Láti islenskur maður smíða skip erlendis eða kaupi slíkt skip í smíðum og eigi að flytja það hingað, á B-liður þessarar greinar við. Þessi liður á við „gömul skip“, og er þá gamalt skip hvert það skip, sem fullsmíðað er, þegar það er keypt, sbr. að framan. Reynslan hefur sýnt, að menn hafa stundum keypt til landsins gömul skip, er svo hafa reynzt, er hingað kom, að þau væru í raun og veru ekki viðgeranleg samkvæmt islenskum reglum. Er þá hætt við, að hneigð yrði til þess að bjarga slíkum óheppnum kaupanda úr klípunni með því að lina eitthvað á kröfum. Til þess að koma í veg fyrir vandræði í þessum efnum, hefur nefndin talið rétt, að komið yrði í veg fyrir kaup á skipum, sem þannig er ástatt um. Þótt sumum þyki hér e. t. v. um of gengið á rétt manna til þess að ráða sjálfir verzlunarháttum sínum, en hér á hina hlið um svo verulegt hagsmunamál alþjóðar að ræða, að reglur þær, sem greinin setur, verða að teljast nauðsynlegar, enda munu þær og verða til þess að firra þá menn tjóni, er ákvæðið snertir sérstaklega.

Eins og greinin ber með sér, verður sjaldnast um að ræða töf eða óþægindi af ákvæðinu, fyrst og fremst vegna þess, að það snertir ekki flokkuð skip, og í öðru lagi af því, að eins og 3. mgr. sýnir, er aðeins gert ráð fyrir, að sá, sem skip kaupir, hafi með sér í ráðum mann, sem skipaskoðunarstjóri telur hæfan. Mundi heppilegt, að skipaskoðunarstjóri auglýsti, hvaða menn hann tæki almennt gilda, t. d., að á trúnaðarmenn viðurkenndra flokkunarfélaga væri litið sem hæfa samkvæmt greininni. Þyrfti þá ekki sérstaka umsögn skipaskoðunarstjóra í hvert skipti.

Ákvæðið um algert bann á innflutningi skipa, sem eldri eru en 12 ára, er í samræmi við 2. mgr. 20. gr. 1. nr. 78 1938.

Um 40. gr.

1. og 2. mgr. eru í samræmi við 20. gr. 1. nr. 78 1938.

3. mgr. er samkvæmt fyrirmynd í dönskum lögum og verður að teljast nauðsynleg.

4. mgr. er nýmæli og sett til frekara öryggis um, að undanþágan sé veitt í samræmi við tillögur sérfræðinga.

Um 41. gr.

Gefur ekki tilefni til athugasemda.

UM VI. KAFLA

Kaflinn samsvarar 31., 32., 34. og 35. gr. l. nr. 78 1938. Nokkuð er þó breytt og við aukið, og verður hins helzta þess getið við einstakar greinar.

Um 42. gr.

1. mgr. er óbreytt. Í 2. mgr. er krafizt, að skip 50 rúmlesta og stærri skuli hafa hleðslumerkjaskirteini. Reynslan hefur sýnt, að þörf er á sliku ákvæði. Nefndinni er ljóst, að ákvæðið er til óþæginda að því leyti, að oft mun það venjuleg og hættulaus hleðsla skips á heimamiðum, þótt dýpra liggja en hleðsluborð er nú ákveðið, sbr. reglur frá 12. marz 1943.

Úr þessu má bæta með því, að greindum reglum verði breytt þannig, að tréskip fái sama hleðsluborð og stálskip, ef þau eru nægjanlega sterk að dómi skipaskoðunarstjóra. Þó verður þá að hafa í huga gildandi alþjóðasamninga.

Hinir sérfróðu menn í nefndinni telja, að tréskip, sem smíðuð eru eftir íslenskum reglum, þoli sama hleðsluborð og stálskip. Sem dæmi um þann mun, sem nú er, má nefna:

Á 20 m tréskipi	er hleðsluborð	225 mm
— — — stálskipi	— —	150 —
— 30 — tréskipi	— —	375 —
— — — stálskipi	— —	200 —

Undanþágu frá hinu ákveðna hleðsluborði virðist þó óhjákvæmilegt að veita skipum á sildveiðum fyrir Norðurlandi á sumrin. Hvorttveggja er, að veður og sjór er þá venjulega með vægasta móti, snurpubátar allgóðir til björgunar, fjöldi skipa oft í nágrenni og siglingaleiðir yfirleitt hættulitlar, eftir því sem gerist. Sjálfsagt er aftur á móti, að svo sé um búíð, að skip megi léttu mjög auðveldlega, og aðrar öryggisráðstafanir séu í sem beztu lagi. Er því ætlað til, að nákvæmar reglur séu um þetta settar og þeirra vel gætt, þegar skoðun fer fram, áður en veiði byrjar.

Um 43. gr.

Greinin er í samræmi við þau erlend lög, sem til athugunar hafa verið. Til mála kæmi að setja hér ýtarlegar reglur í lögin, en þar sem hér veltur á ýmsum nánari atvikum, virðist henta bezt, að nánari reglur séu settar af umboðsvaldinu.

Um 44. gr.

Það hefur komið í ljós við réttarrannsóknir, að settar reglur um hleðsluborð skipa koma ekki að tilætluðum notum, að því er snertir öryggi skips, vegna vanhleðslu.

Við þessu verður að sjá, og telur nefndin, að það megi gera á þann hátt, sem greinin mælir fyrir um. Það er tilætlun laganna, að skipaskoðunarstjóri ákveði hleðsluborð skipa, að sjálfsögðu samkvæmt mælingum og tillögum sérfræðinga, ef hann er ekki sjálfur sérfræðingur.

Um 45. gr.

Greinin er að mestu í samræmi við 32. gr. l. nr. 78 1938.

Um 46. gr.

1. og 2. mgr. eru í samræmi við 3. gr. l. nr. 78 1938, og 30. marz 1942.

3. mgr. er ný. Telja verður nauðsyn, að ákvæði séu til um þau atriði, er nefnd eru í greininni, enda er það svo í þeim erlendu lögum, sem höfð hafa verið til hliðsjónar. Og í sumum þeirra eru ýtarleg ákvæði um þetta efni, svo sem t. d. 55.—80. gr. í norsku lögunum (Lov om statskontroll med skibs sjödyktighet, 9. júní 1903, með síðari breytingum). Vegna þess, að hér er um nýmæli að ræða, svo og þess, að frumvarpið — eins og lög nr. 78 1938 — nær til miklu smærri skipa og skipa fleiri tegunda en hin erlendu lög, þykir réttara, að nánari reglur séu settar af umboðsvaldinu.

UM VII. KAFLA

Þessi kafli fjallar um, hverjir geti lagt farbann á skip, aðferðum við það og hvað þeir geti til bragðs tekið, sem hlut eiga að máli.

Kaflinn er sniðinn eftir norskum og hollenzkum lögum, en ýmsu breytt til hæfis íslenzkum staðháttum.

Um 47. gr.

Greinin er að nokkru í samræmi við 4. gr. l. nr. 78 1938. Hér er þó mælt svo fyrir, að eftirlitsmaður eigi úrskurðarvaldið um, hvort farbann skuli lagt á skip. Að sjálf-sögðu getur skoðunarmaður stöðvað skip undir vissum kringumstæðum, t. d. ef hann við skoðun skips telur eigi öruggt um haffærni þess, sbr. m. a. 18. gr. Sama er að segja um aðra þá menn, er um ræðir í 20. gr. Þeir hafa samkvæmt greininni rétt til þess, hver innan síns starfssviðs, að neita að láta þá þjónustu í té, sem skipi er nauðsynleg til þess að mega ferða sinna, þar til er eftirlitsmaður hefur sagt um, hvort för skuli hönnuð eða ekki. Á þetta sjaldan að þurfa að taka langan tíma. Sérstaklega getur þó ákvæðið komið erfiðlega niður, þegar um er að ræða, að skip sé ekki haf-fært vegna hleðslu. Athugun á henni hvílir fyrst og fremst á eftirlitsmanni, sbr. 19. gr. Auk þess eru trúnaðarmenn þeir, sem um ræðir í 3. mgr. 19. gr., sbr. og 13. gr. Eftirlits- og kæruskylda þeirra manna, sem taldir eru í 20. gr., verður á hinn bóginn ekki rikari en skyldan, sem yfirleitt hvílir á borgurum landsins til þess að afstýra hættum eða brotum á lögum, að öðru leyti en því, að aðstaða þeirra skapar þeim meiri tækifæri til þess að sjá það, sem að er.

Eftirlitsmaður á að sjálf-sögðu ekkert fullnaðarúrskurðarvald um, hvort lagt skuli farbann á skip eða ekki. En bann hans hefur þær afleiðingar, sem greinin ber með sér, og því verður að hlíta.

Um 48. gr.

Í þessari grein liggur, að farbann, sem eftirlitsmaður hefur lagt á, verður að bera undir skipaskoðunarstjóra svo fljótt sem auðið er og á þann hátt, er fyrst má. Kveður hann þá endanlega á um það af hálfu umboðsvaldsins. En þar sem hér er um að ræða ráðstafanir, sem mikla fjárhagslega þýðingu geta haft, og skoða verður skipaefntirlitið aðila umboðsvaldsins að þessu leyti, telur nefndin nauðsyn á því, að endanlegur úrskurður í þessum efnum sé ekki þar, eins og nú er, heldur hjá dómstól, sbr. VIII. kafla.

UM VIII. KAFLA

Kaflinn er nýmæli að miklu leyti. Siglingadómur sá, sem ætlazt er til, að settur verði, er sniðinn eftir siglingadómi Hollendinga. Að sumu leyti eru ákvæði í lögum Norðmanna einnig höfð til hliðsjónar, og að því er innlendar fyrirmyndir snertir, hefur félagisdómur helzt verið hafður í huga.

Aðalnýmæli kaflans eru í raun og veru tvö. Í fyrsta lagi er skipaefntirlitinu fengið ákærvald hins opinbera í hendur, að því er til sjóslysa tekur og brota á þessum lögum. Í öðru lagi er ætlazt til, að úrskurðarvald umboðsvaldsins, — skipaskoðunarstjóra og ráðherra —, verði ekki endanlegt eins og nú, heldur í höndum dómsvalds-

ins. Er eðlilegt, að borgararnir hafi það öryggi, þar sem svo miklir hagsmunir eru í húfi, t. d. þegar farbann er lagt á skip. Og samkvæmt reynslu sinni hafa eins reyndar siglingaþjóðir og Hollendingar og Norðmenn skipað þessum málum þannig. Að sjálf-sögðu má segja, að tilganginum yrði náð með því að gera hina venjulegu sjódóma að þeim aðila, sem hér um fjallar. Og því verður ekki neitað, að þetta er hægt. Þannig hafa til dæmis Norðmenn farið að. Hollendingar hafa aftur á móti farið þá leið, sem hér er lagt til, að farin verði. Ástæðan til þess, að aðferð Hollendinga er höfð að þessu leyti, er þessi:

Svo hefur æxlazt þróun hér, að sjódómarnir, — sem samkvæmt lögum nr. 52 3. nóv. 1914, um sjódóma og réttarfar í sjómálum, sbr. og að nokkru l. nr. 85 1936, — eiga að hafa með höndum rannsókn sjóslysa, þ. e. hina opinberu rannsókn, munu yfirleitt ekki hefjast handa um rannsókn, nema eigendur skipanna og váttryggjendur fari fram á það. Skipstjórnarnir munu og ekki heldur gangast fyrir því, að sjópróf séu haldin, nema framangreindir aðilar telji ástæðu til, enda getur og oft verið um að ræða, að þeir sjálfir séu sá aðilinn, sem rannsóknin hlýtur að heinast að.

Afleiðingin af öllu þessu hefur orðið sú, að rannsókn sjóslysa hefur að mestu eða öllu farið að hætti einkamála, og verður að telja slíkt óviðunandi réttarástand, ekki sízt þar sem oft er um að ræða stórfellt tjón á mönnum og munum.

Úr þessu hefur nefndin viljað bæta á þann hátt að búa svo um ákærvald í þessum málum, sem að framan er lýst.

Þá hefur og nefndin talið rétt, að beint væri tekið fram, sbr. 51. gr., að rannsókn skuli fara fram að hætti sakamála. Að visu mun oft og tíðum bera að haga henni þannig að gildandi lögum, en út af því hefur viljað bregða, eins og fyrr er greint. Verði hinn nýi háttur upp tekinn, verður gangur þessara mála með svipuðum hætti og nú gerist í bifreiðamálum, þ. e. hið opinbera lætur fyrst til sín taka, að gengið sé úr skugga um, hvort brot hefur verið framið. Síðar koma einstaklingar til í venjulegu einkamáli, ef þeir telja sínum hagsmunum misboðið.

Um fyrirskipun rannsókna og ákærvald er þess enn getandi, að ef eftirlitsmenn eða skipaskoðunarstjóri þykja ekki gera þann reka að málum, sem lög standa til, er séð fyrir því, að aðrir, sem hlut eiga að máli, geti hafizt handa, sbr. 2. mgr. og 11. mgr. 51. gr.

Samkvæmt frumvarpinu er ætlazt til, að hinir venjulegu sjódómar fari yfirleitt með frumrannsóknir sjóslysa, og er að því leyti ekki um breytingar að ræða frá því, sem verið hefur.

En siglingadómi er ætlað að rannsaka eða láta rannsaka málin að því leyti, sem viðbótarrannsóknar þykir þörf. Og sjálfum er dómnum ætlað að rannsaka þau mál, er hann fær bezt við komið, og þegar um stórmæli er að ræða.

Aðalhlutverk siglingadóms er þó að dæma málin.

Nefndin telur ríka þörf á slíkum dómstóli. Má í því efni benda á mörg rök. Þessi eru hin helztu:

Þegar um sjóslys, farbann eða annað slíkt er að ræða, er brýn nauðsyn sérþekkingar á siglingum og skipum. Því er ekki treystandi, að á slíkri sérþekkingu sé vól alls staðar þar, sem venjulegir sjódómar eru.

Jafnframt því, sem skipaeftirlitið er eflt að þekkingu, mannafla og völdum, þykir rétt, að þeim, sem lenda í andstöðu við það, sé veitt fullt öryggi um réttðæmi. Margir hinna venjulegu sjódóma eru ekki það traustir né vel um þá búið, að þeir valdi hlutverki sínu til fulls.

Hæstiréttur hefur ekki beint á að skipa sérþekkingu þeirri á siglingum og skipum, sem þörf er á. Hann þarf því að leita hennar utan sinna vébanda, og er þá eðlilegt, að til sé óhlutdræg stofnun, sem ætla má, að til þess sé fær að láta nauðsynlega sérþekkingu í té.

Samræmi í meðferð málanna verður bezt tryggt með því, að sami dómstóllinn fjalli um þau, enda málin væntanlega ekki fleiri en svo, að einn dómstóll megi hæglega annast þau.

Að því er farbann snertir, er nauðsyn skjóts úrskurðar. Áfrýjun til hæstaréttar á slíkum úrskurði mundi valda óhæfilegum töfum, auk þess sem hæstiréttur hefur enga sérstaka þekkingu til þess að kveða á um réttmæti farbanns. En örugglega verður þá að búa um þann aðila, sem kveður upp endanlegan dóm á því sviði.

Í stuttu máli telur nefndin, að með stofnun siglingadóms eflist réttmætt aðhald í þeim málum, sem til hans eru lögð, en jafnframt séu tryggð, eins og auðið er, réttindi þeirra, sem fyrir sökum eru hafðir.

Um einstakar greinar verður rætt hér á eftir.

Um 49. gr.

Auk þess sem greinin fjallar um stofnun dómsins, ræðir hún um skipun hans og dómarskilyrði.

Að því er skipan dómsins snertir, er reynt að tryggja tvennt: Í fyrsta lagi, að í dómnum séu menn, sem reyndir eru í dómsstörfum og almennt fróðir um þau mál, er dómurinn fjallar um. Í öðru lagi, að í hverju máli hafi dómurinn á að skipa fullnægjandi sérþekkingu um þau efni, sem í hvert skipti eru til meðferðar.

Um 50. gr.

Étlazt er til, að dómurinn geti — og eigi — að annast yfirskoðunargerðir, eftir því sem hann telur sig færan til, sbr. 34. gr. Er slík yfirskoðun þá endanleg á sínu sviði eins og aðrar yfirskoðunargerðir. Telji dómurinn sig ekki geta né hafa tök á að annast yfirskoðun, t. d. vegna fjarlægðar eða einhverrar alveg sérstakrar þekkingar, sem nauðsyn er talin á, útnefnir hann yfirskoðunarmenn á sama hátt og venja er til.

Eins og fyrr er getið, kveður eftirlitsmaður á um það í fyrstu, hvort farbann skuli lagt á skip, sbr. 19., 20. og 47. gr. En samkv. 48. gr. sker skipaskoðunarstjóri endanlega úr því af hálfu umboðsvaldsins, hvort farbann skuli lagt á skip eða ekki. En samkv. 52. gr., sbr. 53. gr., er þeim aðilum, sem þar eru nefndir, opnuð leið til þess að fá úrskurð skipaskoðunarstjóra prófaðan af siglingadómi. Úrskurði siglingadóms um gildi farbanns verður ekki áfrýjað, sbr. 53. gr.

Loks er það hlutverk siglingadóms að dæma í refsímálum, sem höfðuð eru að tilhlutun skipaskoðunarstjóra, af hálfu hins opinbera út af sjóslysum eða brotum á lögum þessum. Þau mál, sem siglingadómur fer með, eru fyrst og fremst mál út af brotum á þessum lögum, en auk þess „refsímál út af sjóslysum“. Orðalagið er mjög rúmt, en nokkru nánari skýring á því má finna í 51. gr., þar sem rætt er um, að ætíð, þegar sjópróf skuli halda samkvæmt 45. gr. siglingalaganna, skuli skipaefirlitið hafa vakandi auga á því, sem fram kemur, og skipaskoðunarstjóri hefjast handa sem ákærandi, ef hann telur ástæðu til, vegna þess, sem fram hefur komið við rannsóknina. Um þau mál, sem hér skipta máli, hafa verið ákvæði í lögum nr. 52 30. nóv. 1914, sbr. m. a. 1., 12., 13. og 14. gr., og eru það þau ákvæði, sem einkum ber að hafa í huga. Samkvæmt þessu má segja, að til siglingadóms skuli falla öll refsímál, er sjódomur fjallar um samkvæmt gildandi lögum. Um einkamál, t. d. björgunarmál, skaðabótamál út af árekstri eða öðrum spjöllum, mál út af farmsamningum, vinnusamningum o. s. frv., fer samkvæmt því, sem áður hefur gilt, m. a. að því leyti, að hinir venjulegu sjódomar dæma þau.

Af þessu leiðir, að t. d. skaðabótakröfum verður ekki komið að í refsímáli, sem rekið er fyrir siglingadómi, og er það í rauninni engum til boga.

Um 51. gr.

Greinin ræðir um, hvernig rannsókn sjóslysa, ákæru og málsmeðferð, sé nánar hagað. Hefur sumt af því verið rætt hér að framan.

Ástæða er til að vekja eftirtækt á því, að öll sjópróf skuli fara að hætti sakamála, enda til þess ætlazt, að trúnaðarmenn hins opinbera séu vel á verði í þessum eignum.

Af ákvæðinu leiðir, að dómurinn hefur sama rétt og skyldur og dómarrar í venjulegum sakamálum.

Eftir að mál er höfðað, er ætlazt til, að meðferð þess sé lík því, sem nú gerist í hæstarétti, að því leyti, sem við getur átt, og eftir því, sem sakamálsmeðferð fyrir undirrétti getur samrýmzt slíkri málsmeðferð.

Um 52. gr.

Í málum höfðuðum samkvæmt þessari grein eru einstaklingar sækjendur, en ríkisvaldið verjandi. Eigi þykir ástæða til, að fleirum en þeim, sem greinin nefnir, sé veitt aðild slíkra mála.

Um 53. gr.

Eins og getið er við 52. gr., eru mál, höfðuð samkvæmt henni og 54. gr., annars eðlis en önnur mál, sem siglingadómur fjallar um. Þau bera meiri keim einkamála og því ætlazt til, að málsmeðferð sé sem líkust meðferð einkamála fyrir sjódomi.

Reynt er að sjá fyrir því, að dómur fáiast svo fljótt sem auðið er.

Um farbann segir, að úrskurði um gildi þess verði ekki áfrýjað. Í því liggur þá óbeint, að öðrum úrskurðum og dómum siglingadóms megi áfrýja til hæstaréttar á venjulegan hátt, þ. e. eftir atvikum sem refsímálum eða venjulegum sjódomsmálum. Hér má þó einnig minna á ákvæði 34. gr. um, að yfirskoðun siglingadóms verði ekki áfrýjað fremur en öðrum yfirskoðunargerðum.

Ætlazt er til, að bótamál, ef til koma vegna ólöglegs farbanns, beri undir almenna dómstóla. Jafnframt er settur stuttur fyrningarfrestur á slíkar kröfur, og er það í samræmi við hinar erlendu fyrirmyndir.

Nefndin vill sérstaklega taka fram, að tilætlun hennar er ekki að raska í neinu efnisreglum um skaðabótaábyrgð ríkisins, og ákvæðin varðandi hana því aðeins sett til takmörkunar slíkri ábyrgð að svo miklu leyti sem henni er til að dreifa samkvæmt gildandi lögum.

UM IX. KAFLA

Samkvæmt lögum nr. 78 1938, sbr. m. a. 8. og 9. mgr. 7. gr., niðurlag 13. gr., 27. gr., niðurlag 31. gr., sbr. og 3. mgr. 6. gr. og 10. gr., sýnist helzt til þess ætlazt, að eigendur skipa greiði fyrir skoðanir og önnur verk trúnaðarmanna eftirlitsins hið sama og þessum mönnum er greitt, þó þannig, að laun skipaskoðunarstjóra og eftirlitsmanna svo og skrifstofukostnaður og ferðakostnaður greiðist úr ríkissjóði, án þess að neitt komi í staðinn. Gjöld þessi eru í raun og veru beinn skattur á skipin. Það er því mjög eðlilegt, að um upphæð skattsins séu skýr ákvæði í lögum, enda hin aðferðin, að láta upphæðina ráðast samkvæmt reglugerðum og jafnvel álitum einstakra manna, naumast í samræmi við ákvæði stjórnarskrárinnar um álagningu skatta og a. m. k. ekki þá hugsun, sem þar liggur á bak við.

Nefndin hefur því talið sjálfsagt að setja ákvæði um þetta inn í lögum, og er það í samræmi við reglur annarra þjóða.

Að því er snertir upphæðir gjaldanna, verða þær einatt álitamál, og veltur á því, hvort ætlazt er til, að skipastóllinn standi undir kostnaðinum, að meira eða minna leyti honum öllum, eða jafnvel, að skatti til annarra þarfa sé komið fyrir í þessu formi.

Nefndin hefur farið þá leið, að útkoman yrði nokkuð svipuð og verið hefur, þannig að kostnaður við almennar skoðanir og reglulegar aukaskoðanir fengist sem mest greiddur af skoðunargjöldum, að kostnaður við sérstakar skoðanir og sérstakt eftirlit verði greiddur hverju sinni af þeim, sem hlut eiga að máli, en að kostnaður við yfirstjórn skipaeftirlitsins, skrifstofu þess og hinn almenni eftirlitskostnaður hvíli á ríkissjóði.

Um 54. gr.

Hér er hin almenna gjaldskrá fyrir skoðun skipa, og er efni hennar mjög sniðið eftir dönsku lögunum. Ekki er ætlazt til, að sérstakt gjald sé tekið fyrir útgáfu skirteinis, nema þess sé sérstaklega getið.

Hér fer á eftir áætlun um, hvernig ætla má, að heildarútkoman verði samkvæmt nýju reglunum. Er þar miðað við skipastólinn eins og hann er samkvæmt sjómannaalmanaki 1944 og gert ráð fyrir, að skip yfir 200 rúmllestir séu flokkuð og beri því aðeins hálf gjald, sbr. niðurlag greinarinnar.

Fer hér á eftir skýrsla yfir tekjurnar.

272 skip minni en 15 rúml., samt. 2310 rúml.,	22 kr. á skip,	kr.	5984.00
189 — 15 til 30 rúmllestir, samtals 3863 rúml. á 1.50 kr.			5794.20
61 — 30 — 50 — — —	2399 — — 1.40		3358.60
56 — 50 — 100 — — —	3686 — — 1.30		4791.80
25 — 100 — 200 — — —	3223 — — 1.20		3867.60
35 — 200 — 400 — — —	10701 — — 0.55		5885.55
7 — 400 — 800 — — —	3539 — — 0.50		1769.50
1 — 800 — 1200 — — —	811 — — 0.45		364.95
7 — 1200 — 1600 — — —	10351 — — 0.40		4140.40
653 skip	40883 rúml.	kr.	35956.90

Séu dregin frá gjaldskrá þessari 50%, er munu nálega svara til grunnkaupshækkana, og 25%, er samsvara gengismun danskrar og íslenzkrar krónu, verður hlutfallið milli gjalda í Danmörku og hér nálægt 3 á móti 4.

Því verður ekki við komið að reikna vísitölu á þessi gjöld fremur en aðra skatta. Verður því að bæta við þeirri upphæð, sem hæfileg þykir. Virðist nefndinni, að eins og sakir standa, geti álagið ekki verið minna en 100%, og mundu þá tekjurnar nema kr. 71913.80.

Það er svo hegðunaratriði, hvort álagið hækki eða lækki eftir ástæðum, og eins mætti að sjálfsgöðu ákveða gjöldin nú þegar 100% hærri, ef hentara þykir. Að sjálfsgöðu þarf að gæta þess, að sett séu inn í lögín ákvæði um þessa viðbót.

Til samanburðar fer hér á eftir áætlun um laun skoðunarmanna. Er þá miðað við væntanleg grunnlaun að viðbætti vísitöluuppbót, sem reiknuð er 250. Ætlað er til, að ráðherra setji nánari reglur um launakjör.

Fyrir 272 skip minni en 15 rúmllestir á 60 krónur, samtals kr.	16420.00
— 189 — 15 til 30 — — 100 — — —	18900.00
— 83 — 30 til 60 — — 140 — — —	11620.00
— 59 — 60 til 200 — — 200 — — —	11800.00
— 35 — 200 til 400 — — 200 — — —	7000.00
— 15 — 400 til 1600 — — 200 — — —	3000.00
653 skip	Samtals kr. 68740.00

Í Danmörku, þar sem um miklu fleiri og stærri skip er að ræða, ber skipastólinn, að því er virðist, uppi allan kostnað við eftirlitið. Eftir því sem skipum fjölgar hér og þau stækka, mundi útkoman hér færast í svipaða átt.

Um 55. og 56. gr.

Þar sem hér er um umfangsmeiri skoðanir og verk að ræða en þegar almenn skoðun fer fram, er gjaldið ákveðið hærri.

Um 57. gr.

Afskipti skipaefirlitsins eru hér aðeins þau að tryggja, að eftirlit sé í góðu horfi, en annars ber eiganda að semja við þá, sem það annast, og greiða fyrir það.

Um 58. og 59. gr.

Þessar greinar gefa ekki tilefni til sérstakra athugasemda. Við ákvörðun gjaldanna eru höfð í huga gjöld, þau, sem nú eru greidd, og þær almennu reglur, sem að framan greinir. Einnig hér þarf að hafa í huga hækkun þá, sem um er rætt í sambandi við 54. gr.

Um 60. gr.

Greinin þarf ekki skýringa.

Um 61. gr.

Hér er rætt um þær skoðanir, sem falla ekki undir önnur ákvæði kaflans, þ. e. fyrst og fremst sérstakar aukaskoðanir, sbr. einkum 7. og 30. gr., sbr. 17. gr.

Um 62. gr.

Rétt þykir að tryggja gjöldin með lögveði á sama hátt og lestagjald. Innheimtu er fyrir komið á sama hátt og verið hefur, sbr. þó 63. gr.

Um 63. gr.

Í samræmi við það, sem segir í VIII. kafla, er gjaldendum heimilað að skjóta úrskurði skipaskoðunarstjóra um réttmæti gjalds eða upphæðar til siglingadóms. Virðist einkum geta orðið ástæða til slíks, þegar gjald er krafist samkvæmt 2. mgr. 56. gr. og 61. gr.

Þótt svo sé til orða tekið, að eigandi skips skuli greiða gjaldið, er þar aðeins átt við, að hann skuli greiða samkvæmt úrskurði skipaskoðunarstjóra, en geti fengið gjald endurgreitt að öllu eða nokkru eftir úrskurði siglingadóms. Orðalagið „öllu eða nokkru“ á að ná til þess, að hafi skoðun eða yfirskoðun farið fram, án þess að ástæða væri til að áleti siglingadóms, mundi eigandi eiga rétt á endurgreiðslu, sbr. og 27. gr. l. nr. 78 1938.

UM X. KAFLA

Eins og getið er í greinargerð fyrir IX. kafla, er ætlað til, að allir embættis- og sýslunarmenn eftirlitsins fái laun sín úr ríkissjóði, en þurfi ekki að innheimta þau hjá skipseigendum. Gildir þetta einnig um skoðanir, almennar og sérstakar, svo og yfirskoðanir. Á hinn bóginn er til þess ætlað, eins og áður segir, að ríkissjóður fái samsvarandi tekjur að öðru leyti en hina almennu yfirstjórn og hið almenna öryggis-
eftirlit snertir. Ef til vill væri eðlilegra að fella launaákvæði skipaskoðunarstjóra, ráðunauta og eftirlitsmanna í hin almennu launalög. Launin eru ákveðin í samræmi við hið nýja launalagafrumvarp.

Um 64. gr.

Embætti skipaskoðunarstjóra er svo ábyrgðarmikið og vandasamt, að það verður að vera vel launað. Þykir embætti hans samkvæmt lögum fullkomlega sambærilegt við embætti vegamála-, vitamála- og hafnarmálastjóra ríkisins, sbr. og skrifstofustjóra í stjórnarráðinu og forstjóra Skipaútgerðar ríkisins.

Um 65. gr.

Eins og getið er við 10. gr., er ekki gert ráð fyrir, að þessir menn allir hafi starfið sem aðalstarf. En að því leyti, sem um aðalstarf er að ræða, er ætlað til, að laun verði samkvæmt V. flokki launalaganna. Eru þar höfð til hliðsjónar laun verkfræðinga vega-, vita- og hafnarmála, sérfræðinga í atvinnudeild háskólans, verkfræðinga Landssimans og efnafræðinga Fiskifélagsins. Virðast störf þessi mjög sambærileg.

Um 66. gr.

Störf eftirlitsmanna eru svo þýðingarmikil og vandasöm, að valda menn þarf til þeirra, enda óhjákvæmilegt, ef vel á að vera, að þeir vinni talsvert sjálfstætt. Virðast launin varla mega vera lægri, til þess að þetta sé tryggt, sbr. m. a. ákvæði launalagafrumvarpsins um 1. flokks fulltrúa bæjarfógeta og sýslumanna. Til mála getur komið, að ekki þurfi að vera um aðalstarf að ræða allt árið hjá einstökum eftirlitsmönnum, og gætu þá laun verið eitthvað lægri, þegar þannig stendur á. Nefndin telur þó óvarlegt að fara inn á þá braut, svo að nemi. Jafnframt vekur nefndin eftirtekt

á ákvæðum 13., 17. og 19. gr., er gera má ráð fyrir, að nokkrum útgjöldum valdi. Þó gerir nefndin ráð fyrir, að sérfræðingar skipaefirlitsins og aðrir fastir trúnaðarmenn þess geti oft annazt skoðanir án sérstakra launa.

Um 67. gr.

Eins og greinin ber með sér, er ætlað til þess, að almennar reglur séu settar um laun skoðunarmanna og að launin séu miðuð við starfið, sem í té er látið, og tímenn, sem það tekur, en ekki skipsstærðina eina, sbr. á hinn bóginn gjöldin, sem ríkissjóður tekur samkv. IX. kafla.

Um 68. gr.

Meðan engin reynsla er fengin, er erfitt að segja um, hver laun dómenda eigi að vera. Hér er miðað við félagsdóm, en vel má vera, að breyta þurfi til, þegar reynsla fæst.

2. mgr. er í samræmi við reglur þær, sem fylgt er, þegar varadómendur taka sæti í hæstarétti.

Um 69. gr.

Er í samræmi við l. nr. 78 1938, sbr. 3. mgr. 6. gr., 9. mgr. 7. gr., 10. gr. og 27. gr.

UM XI. KAFLA

Til hliðsjónar við samning þessa kafla hefur auk l. nr. 78 1938 og erlendra laga, sem áður getur, einkum verið hafður í huga VII. kafla bifreiðalaga, nr. 23 16. júlí 1941.

Auk þeirra refsíákvæða, sem hér eru sett, koma og oft til greina, að því er sjó-slys snertir, refsíákvæði siglingalaganna og hegningarlaga, nr. 19 1940. Að því er hin síðarnefndu snertir, má einkum minna á XIV. kafla, að því er snertir skyldubrot embættis- og sýslunarmanna skipaefirlitsins, og um refsingar að öðru leyti t. d. 164., 165., 167. og 169. gr., sbr. og 215. og 220. gr. o. fl.

Um 70. gr.

Refsíákvæðin eru rúm og því allmikið mat á hæð refsingar lagt á vald dómstólanna. Er slíkt óhjákvæmilegt, þar sem um svo margvísleg og misjöfn brot er að ræða.

Allhörð refsing er þó fortakslaust lögð við broti samkvæmt 2. mgr., enda þar um að ræða alvarlegar yfirsjónir, þótt sumar séu aðeins formlegar.

Um 71. gr.

Rétt þykir, að lögveð í skipi sé fyrir sektum, sbr. lög um bann við botnvörpuveiðum, nr. 5 18. maí 1920, áfengislög, nr. 33 9. jan. 1935, o. fl. Hugsunin er sú, að brot sé venjulega drýgt eigendum skips til hagnaðar og oft með vitund þeirra, án þess að sannað sé. Þykir því ástæða til, að tjón falli á hann, enda viðurkennd regla í einkamálarétti, að eigandi skips beri ábyrgð á skaðaverkum skipstjóra, og þá ekki óeðlilegt, að sama gildi um sektir fyrir refsivert brot.

Um 72. gr.

Óhjákvæmilegt þykir, að skipstjórar og aðrir þeir, sem lögin brjóta að verulegu leyti, fái harða áminningu, enda litið öryggi í því, að skipstjórar, sem ábyrgðin hvílir fyrst og fremst á og ætíð hljóta að vera eðlilegustu og sjálfsögðustu verðir öryggis og gætni á sjó, séu látnir fótumtroða skyldur sínar, án þess að ströng viðurlög séu sett.

Ákvæðin eru mjög á sömu lund og ákvæðin um réttindasviptingu bifreiðastjóra.

Um 73. gr.

Greinin, sem vísað er til, hljóðar þannig:

„Ef flugmenn, bifreiðastjórar, skipstjórar, stýrimenn, bátformenn eða vélstjórar eru undir áhrifum áfengis við flug, akstur, stjórn skips eða vélar, varðar það að jafn-

aði missi réttar til þess að stjórna flugvél, bifreið, skipi, bát eða vél um stundarsakir, þó eigi skemur en 3 mánuði eða fyrir fullt og allt, ef miklar sakir eru eða brot er ítrekað.

Sömu refsingu skulu framangreindir menn sæta, þótt annar hafi haft með höndum starf þeirra í farartækinu, ef þeir eru sjálfir í því og áttu að annast starfið, en hafa vanrækt það sökum ölvunar og verulegt slys hlotizt af því.

Það varðar refsingu að veita mönnum þeim, sem tilgreindir eru í 1. málsgr., áfengi, þegar þeir eru að störfum.“

Um 74. gr.

Sömu sjónarmið liggja hér til grundvallar og um ræðir við 72. gr.

Um 75. gr.

Greinin er í samræmi við bifreiðalögin.

Um 76. gr.

Greinin er í samræmi við bifreiðalögin. Hún er sett til þess, að hendur umboðsvaldsins séu nokkuð bundnar um endurveiting réttinda. Á hinn bóginn þykir ekki verða hjá því komizt, að heimild til endurveitingar réttindum sé til, ef ríkar ástæður mæla með.

Um 77. gr.

Þarf ekki skýringar.

Um 78. gr.

Hér er aðeins um að ræða bráðabirgðaákvæði. Að sjálfsögðu halda umræddar reglugerðir aðeins gildi að því leyti, sem samrýmanlegt er lögunum.

Um 79. gr.

Viða í lögunum eru heimildir til þess að setja reglugerðir um einstök atriði og þá, á hvaða hátt þær skuli settar.

Nauðsynlegt þykir þó, að heimild sé til þess að setja reglur um önnur efni en þau, sem sérstaklega eru nefnd. Má þar t. d. nefna reglur um búnað skipa á ófriðartímum eða þegar annars stendur sérstaklega á, nánari reglur um gjaldinnheimtu og greiðslur fyrir skoðanir, um störf siglingadóms o. fl. o. fl.

Í þinghléi því, sem nýlega er lokið, var frumvarpið, eins og það var upphaflega samið af nefnd þeirri, sem skipuð var 7. marz 1944, tekið til endurskoðunar af henni og skipaskoðunarstjóranum. Voru þá gerðar á því ýmsar breytingar, sem teknar eru upp í frumvarpið eins og það nú liggur fyrir. Fylgdi þá eftirfarandi viðbótargreinargerð nefndarinnar með breytingartillögum hennar.

Greinargerð.

Samkvæmt bréfi samgöngumálaráðherra, dags. 27. des. f. á., höfum við undirritaðir setið allmarga fundi með skipaskoðunarstjóra, til þess að samræma frumvarp það, um eftirlit með skipum, er vér á sínum tíma sömdum, og tillögur hans um breytingar á frumvarpinu.

Formaður nefndarinnar, Bárður Tómasson, hefur verið erlendis og því ekki getað tekið þátt í þessu starfi.

Vér höfum orðið sammála um breytingartillögur þær, sem hér fara á eftir. Skipaskoðunarstjóri er þeim og samþykkur og hefur fallið frá öðrum breytingartillögum sínum.

Þorri breytinganna er fram kominn að gefnu tilefni frá skipaskoðunarstjóra, aðrar eftir ráðleggingu Farmanna- og fiskimannasambands Íslands (F.F.S.Í.) og

Póst- og símamálastjórnarinnar og enn aðrar eru leiðréttingar á prentvillum, sem inn í frumvarpið hafa slæðst, eða breytingar, er oss hafa við nánari athugun þótt horfa til bóta.

Eins og ljóst verður af samanburði á breytingartillögum skipaskoðunarstjóra og frumvarpinu, hafa ýmsar tillögur hans verið teknar til greina óbreyttar, aðrar breyttar, en öðrum hefur hann fallið frá. Verður nánari grein gerð fyrir breytingum hvernar greinar hér á eftir, og mun þá koma í ljós að ekki er um grundvallarbreytingar að ræða, heldur aðallega breytingar að því er snertir framkvæmdaratriði. Nokkrar efnisbreytingar eru þó gerðar og orðalagi sunnstaðar vikið við.

Um einstakar greinar viljum vér láta þessa getið:

Um 1. gr.

4. liður. Skipaskoðunarstjóri og F.F.S.Í. hafa bent á, að menn ferðist oft á skipum með samþykki útgerðarmana eða í erindum þeirra, án þess að greiða fargjald, og að oft beri við, að skipverjar fái að láta ættingja sína fljóta með án greiðslu. Þurfi því hjargtæki fyrir slíkt fólk. Nefndin getur fallið á breytinguna, þótt 38. gr. geymi væntanlega næga heimild til úrbóta.

8. liður. Skipaskoðunarstjóri hefur bent á, að hugtakið „fleytitæki“ muni vera of rúmt.

15. liður. Rétt þykir, að skýrt komi fram í lögnum, við hvaða ráðherra er átt, þar sem ráðherra er nefndur í lögnum.

Um 2. gr.

2. og 3. mgr. Eins og bent er á í greinargerð frumvarpsins var nefndinni ljóst, að ákvæði þess gátu verið varhugaverð, enda gerði skipaskoðunarstjóri athugasemd og lagði til breytingu, sem nefndin gat þó ekki fallið á. En samkomulag varð um það orðalag, sem greinin ber með sér, enda telur nefndin, að höfuðtilganginum, sem fyrir henni vakti, þeim, að léleg erlend leiguskip væru ekki notuð í samkeppni við fullkomin íslensk skip, yrði á þennan hátt náð, án þess að koma þyrfti til vandræða.

Um 5. gr.

Samkvæmt tillögu F.F.S.Í. er bætt inn í upptalninguna í c-lið „kjölfestulítið“. Orðalagi er og lítillega vikið við.

Um 7. gr.

Hér er aðeins um orðalagsbreytingu að ræða. Við er þó bætt, að skýrslu megi senda eftirlitsmanni, er fyrst næst til.

Um 8. gr.

Breytingin er gerð vegna 15. liðs 1. gr.

Um 9. gr.

Tilgangur ákvæðisins í niðurlagi greinarinnar var sá, að skipaskoðunarstjóri hefði ekkert skoðunar- eða eftirlitsstarf með höndum, annað en það, sem felst í stöðu hans. Skipaskoðunarstjóri hefur talið heppilegra orðalag það, sem hér er haft og getur nefndin fallið á það, enda á hugsunin að vera hin sama og var.

Um 10. gr.

Hér er aðeins um orðabreytingar að ræða.

Um 11. og 14. gr.

Samkvæmt fenginni reynslu hefur skipaskoðunarstjóri talið, að breytingar þær, sem hér eru gerðar, væru til bóta, og telur nefndin sjálfsagt, að taka þær bendingar til greina.

Um 17. gr.

Aðeins breytt orðalagi.

Um 18. gr.

Nefndin hefur komið að raun um, að þetta ákvæði hafi af vangá fallið úr, sbr. nú 1. gr. 1. nr. 38 30. maí 1942.

Um 21. gr.

Þar sem það getur valdið óþægindum gagnvart erlendum ríkjum, ef óvarlega er farið að í þeim efnum, sem hér ræðir um, telur nefndin rétt að breyta greininni á þann hátt sem gert er, enda hefur skipaskoðunarstjóri óskað þess.

Um 23. gr.

Skipaskoðunarstjóri hefur lagt til, að tilvísun þessi væri í greininni, og er ekkert við það að athuga.

Um 27. gr.

Hér er um leiðréttingu að ræða samkvæmt þendingu skipaskoðunarstjóra.

Um 35. gr.

A. 3. Hér er um leiðréttingu á prentvillu að ræða.

B. 1. 1. mgr. Orðalagi er breytt samkvæmt tillögu Póst- og símamálastjórnarinnar.

B. 1. 3. mgr. Aðeins orðabreyting.

C. 2. Nefndin gat fallið á að það væri í samræmi við önnur ákvæði laga varðandi skip, að miða hér fremur við 30 rúmlestir en 20.

D. 2. Skipaskoðunarstjóri heldur því fram, að eins og mannflutningum á sjó er háttáð hér við land, sé ekki hægt að fullnægja þeim kröfum, sem í frumvarpinu eru gerðar. Nefndin vill ekki véfengja þetta, og hefur því orðið samkomulag um breytinguna.

D. 3. Breytingin er gerð að tillögu skipaskoðunarstjóra.

E. 1. Nefndinni virðist betur fara á því orðalagi sem hér er haft.

E. 3. Breytingin er gerð til þess að taka af öll tvímæli. Annars taldi nefndin sjálf-sagt að skipaskoðunarstjóri væri með í ráðum um setningu þessara reglna, sem og allra annarra er eftirlitið varða.

F. Póst- og símamálastjórnin hefur mælt með þessum breytingum.

G. 3. Breytingarnar eru gerðar samkvæmt tillögum skipaskoðunarstjóra og Póst- og símamálastjórnarinnar.

Um 36. gr.

3. 2. mgr. Nefndin og skipaskoðunarstjóri eru sammála um að aðbúð þilfarsfarþega í skipum og bátum er sigla með ströndum fram, sé mjög ábótavant. Skipaskoðunarstjóri telur á hinn bóginn óframkvæmanlegt, eins og sakir standa, að fullnægja þeim kröfum, sem gerðar eru í frumvarpinu. Samkomulag varð þó um að málgreinin yrði ekki felld niður, heldur breytt á þann hátt, er hún ber með sér.

Um 38. gr.

Því hefur verið haldið fram, að niðurlag greinarinnar mætti skilja þannig, að fólk það, sem um ræðir, ætti kröfu til sömu aðbúðar og skipverjar, en þeir njóta, eins og kunnugt er, að ýmsu leyti betri aðbúðar en farþegar. Þetta var ekki hugmynd nefndarinnar, heldur að fólk það, sem um ræðir, ætti ekki kröfu til aðbúðar sem farþegar, samkvæmt 36. gr., og aldrei kröfu til betri aðbúðar eða öryggis en skipshöfn. Skipaskoðunarstjóri hefur og bent á, að hér verði nokkuð að fara eftir atvikum. Nefndin hefur því getað fallið á að málgreinin breytist á þann hátt er tillagan ber með sér.

Um 39. gr.

A. 2. Hér er um leiðréttingu á prentvillu að ræða.

A. 3. Breytingarnar eru gerðar að tillögu skipaskoðunarstjóra.

B. 1. Nefndin hefur getað fallizt á þá tillögu skipaskoðunarstjóra, sem í breytingunni felst, en hún felur í sér að tréskip sem smíðuð eru undir eftirliti viðurkennds flokkunarfélags, á þann hátt sem greinin segir, þurfi ekki að vera í samræmi við íslenskar smiðareglur í öllum greinum. Skipaskoðunarstjóri telur að öryggiskröfur séu í engu skertar.

Um 40. gr.

Breytingar þær, sem hér ræðir um, eru gerðar vegna tilmæla sjómannastéttarinnar og F.F.S.Í. og eiga að geta verið skipaskoðunarstjóra styrkur, án þess að raska sjálfsögðu úrskurðarvaldi hans í þessum efnunum.

Um 41. gr.

Breytingin er gerð til samræmis.

Um 42. gr.

Orðalagi er breytt í skýrari átt, en um efnisbreytingu er ekki að ræða.

Um 44. gr.

Skipaskoðunarstjóri telur vandkvæði á framkvæmd þess sem boðið er í 2. mgr. frumvarpsgreinarinnar. Hefur nefndin því fallizt á þá breytingu, sem málsgreinin ber með sér.

Um 45. gr.

Breytingin er gerð til samræmis við orðalag annars staðar í lögunum.

Um 49. gr.

Breytingarnar eru gerðar samkvæmt tillögum F.F.S.Í.

Um 51. gr.

Hér er aðeins um leiðréttingu að ræða.

Um 56. og 60. gr.

Skipaskoðunarstjóri telur hækkun þá, sem um ræðir, eðlilega, þegar gætt er starfs þess, sem í té er látið. Nefndin fellst því á breytinguna, enda er um að ræða gjald sem aðeins er greitt einu sinni.