

Ed.

50. Frumvarp til laga

[48. mál]

um eftirlit með skipum.

(Lagt fyrir Alþingi á 90. löggjafarþingi, 1969.)

I. KAFLI

Almenn ákvæði.

1. gr.

Orðaskýringar:

1. Skip er sérhvert fljótandi far, nema annars sé getið.
2. Íslenskt skip er hvert það skip, sem skráð er hér á landi og rétt hefur til þess að sigla undir íslenskum fána.
3. Farþegar eru allir, sem á skipi eru, aðrir en skipstjóri, skipshöfn og aðrir, sem starfa á skipi í þjónustu þess. Til farþega teljast þó hvorki börn undir eins árs aldri né menn, sem komnir eru í skip vegna óviðráðanlegra atvika.
4. Farþegaskip er hvert það skip, sem ætlað er að flytja fleiri en 12 farþega.
5. Flokkað skip er hvert það skip, sem hefur gilt flokkunarskirteini frá flokkunarfélagi, sem viðurkennt er af ráðherra samkvæmt reglugerð.
6. Þar, sem talað er um rúmlest, er átt við brúttó rúmlest (100 ensk teningsfet = 2.83 m³), nema annars sé getið.
7. Vélskip er hvert það skip, sem knúið er aflvél í því sjálfu.
8. Opinn bátur er hvert það fljótandi far, sem ekki er varið ágangi sjávar með þilfari stafna á milli.
9. Fiskiskip er skip, sem notað er til að veiða fisk, hval, sel, skelfisk eða aðrar lífverur úr sjó.
10. Svifskip er far, sem hvílir á samanþjöppuðu lofti milli botns þess og flatarins, sem það hreyfist yfir.
11. Þar, sem rætt er um ráðherra í lögum þessum, er átt við ráðherra þann, sem fer með siglingamál.

2. gr.

Ákvæði laga þessara taka til allra íslenskra skipa og báta, sem eru 6 metrar eða lengri, mælt milli stafna.

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 íslenskri skipshöfn.

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

3. gr.

Lög þessi raska ekki ákvæðum alþjóðasamninga eða samningum við önnur ríki, er íslenska ríkið hefur gerzt aðili að.

II. KAFLI

Um haffæri skipa.

4. gr.

Skip skal telja óhaffært:

- a. Ef gilt haffærissskirteini, hleðslumerkjaskirteini og, sé um farþegaskip að ræða, öryggissskirteini er ekki sýnt, þegar þess er krafizt af Siglingamálastofnuninni eða trúnaðarmanni hennar.
- 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 vélarnauðsynjum, 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.

5. 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.

6. gr.

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

Skoðunarmenn Siglingamálastofnunarinnar skulu framkvæma skoðun, verði því komið við án verulegrar tafar, en annars skal hún gerð af sérfróðum mönnum, er sjódomur á þeim stað kveður til.

Ef svo ber við, að ekki verður náð til sérfróðra manna, þar sem skip 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 Siglingamálastofnuninni, og ákveður hún, hvort ný skoðun skuli fara fram.

III. KAFLI

Störf eftirlits- og skoðunarmanna.

7. gr.

Eftirlitsmönnum Siglingamálastofnunarinnar ber hverjum í sínu umdæmi að gæta þess, að fullnægt sé ákvæðum gildandi laga, tilskipana og reglugerð 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 10. gr., sbr. og 34. gr.

8. 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 öðrum stöðum á svæðinu, þar sem sérstök þörf er eftirlits, ber honum, að fengnu samþykki siglingamálastjóra, að fela hæfum manni eftirlit þar, enda fullnægi hann skilyrðum þeim, sem sett eru um eftirlitsmenn.

9. gr.

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

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

Ef þörf krefur, getur siglingamálastjóri kvatt skoðunarmann til að framkvæma skoðun utan umdæmis síns.

10. gr.

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

Eftirlits- og skoðunarmenn skulu líta eftir umgengni og hreinlæti í vistarverum og forðageymslum, svo og lestum fiskiskipa. Skal þess sérstaklega gætt, að lestir fiskiskipa og báta séu vel hirtar og hreinar.

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 ekki 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. Skrá skal í eftirlitsbók skips, hvers vant er, ástæður til frestveitingar og lengd frests.

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 tilkynna siglingamálastjóra málið, og ákveður hann þá, hvað gera skuli.

11. gr.

Verði skipaskoðunarmenn, lögreglumenn, hafnsögumenn, tollmenn, trúnaðarmenn stéttarféлага sjómanna á staðnum, starfsmenn tryggingafélaga eða lögskrán-ingarmenn varir við, að lög þessi séu brotin eða að brotnar séu reglugerðir, settar samkvæmt þeim, eða telji þeir sig hafa ástæðu til 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 7. 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 Siglingamálastofnunarinnar, ef hann telur ástæðu til.

IV. KAFLI

Skoðun skipa.

12. gr.

Auk hins almenna eftirlits og skyndiskoðana eru skoðunargerðir á skipum tvenns konar: aðalskoðun og aukaskoðun.

13. gr.

Skoðun á þilskipum annast að minnsta kosti tveir sérfróðir skoðunarmenn. 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 sérfróðum manni.

14. gr.

Aðalskoðun skal gera á skipi, 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 að nýju.
- b. Þegar skip er fengið frá öðrum löndum, hvort heldur nýsmíðað eða notað, til skráningar undir íslenzkan fána eða til útgerðar hér á landi.
- c. Á öllum öðrum skipum ár hvert.

15. 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 og framvísað er gildu flokkunar-skirteini, 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. jan. 1926 um haffæri og búnað skipa og um samvinnu milli viðurkenndra flokkunarfélaga og Siglingamálastofnunarinnar.

Nú hefur ríkisstjórnin viðurkennt flokkunarfélag, og ber þá að lita svo á, að reglur þær, sem félagið hefur sett um skip þau, er það hefur flokkað, gildi sem réttarreglur hér á landi um öll þau atriði, sem ekki er sérstaklega mælt fyrir um í íslenskum lögum eða reglum.

16. gr.

Að lokinni aðalskoðun skips skulu skipaskoðunarmenn senda eftirlitsmanni skýrslu um skoðunina eftir fyrirmynd, er siglingamálastjóri setur. Eftirlitsmaður sendir síðan siglingamálastjóra skýrsluna ásamt athugasemdum sínum.

Hafi skoðun leitt í ljós, að skip sé haffært, skal siglingamálastjóri, eftirlitsmaður eða skoðunarmaður, sem til þess hefur fengið sérstaka heimild frá siglingamálastjóra, gefa því haffærisskirteini. Skirteini þau, sem út skulu gefin samkvæmt alþjóðasamþykkt um öryggi mannlífa á hafinu frá 17. júní 1960, skal þó siglingamálastjóri gefa út.

17. gr.

Á haffærisskirteini skal skráð nafn skips, heimili, kallmerki, rúmlestatala brúttó og nettó, smíðastaður og ár, nafn eiganda, umdæmisbókstafir fiskiskipa, til hvaða ferða skirteinið gildir, að skip fullnægi þeim kröfum um öryggi skipa, sem gerðar eru í lögum þessum eða tilskipunum eða reglugerðum, settum samkvæmt þeim, enn fremur gildistími skirteinisins og útgáfudagur.

Haffærisskirteini skips skal gilda í eitt ár, enda glati skipið ekki rétti sínum til haffærisskirteinis á tímabilinu.

Siglingamálastjóri getur framlengt gildi skirteinis um ákveðinn tíma, þó eigi lengur en 3 mánuði, enda sé eigi ástæða til að ætla, að skip sé ekki haffært. Er honum heimilt að fela slíka framlengingu öðrum opinberum aðila hverju sinni.

Haffærisskirteini skal fylgja skipsskjölunum og ávallt sýnt við tollafgreiðslur skips, lögskráningu á það, greiðslu slystryggingargjalds skipverja, þegar um skip er að ræða, sem ekki er skylt að lögskrá á, svo og þegar þess er krafizt af trúnaðarmönnum Siglingamálastofnunarinnar eða lögreglunni. Nú er sá tími, er skirteinið 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. VII. kafla.

18. gr.

Aukaskoðun skal gerð:

- a. Þegar skip hefur sætt verulegri viðgerð, en eigi kveður samt svo mikið að viðgerðinni, að aðalskoðun skyldi gera samkvæmt 14. gr.
 - b. Þegar eigandi skips, útgerðarmaður, skipstjóri, vélstjóri, meiri hluti skipshafnar eða stjórn stéttarfélags eða féлага sjómanna á staðnum krefst skoðunar. Krafa skal send eftirlitsmanni og vera skrifleg og rökstudd. Trúnaðarmenn Siglingamálastofnunarinnar eru bundnir þagnarheiti um, hver kært hefur, nema kæran hafi reynzt ástæðulaus. Þá skal Siglingamálastofnunin gefa upp þann aðila, sem kært hefur, ef útgerðarmaður krefst þess.
 - c. Þegar annars þykir ástæða til að rannsaka öryggi ákveðinna hluta skips eða búnaðar þess.
- Synji eftirlitsmaður um skoðun, þegar hennar er krafizt samkvæmt b-lið þessarar greinar, má skjóta málinu til siglingamálastjóra.

19. gr.

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

20. gr.

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

21. gr.

Synji siglingamálastjóri um skoðun, þegar hennar er krafizt samkvæmt b-lið 18. gr., eða telji einhver þeirra aðila, sem þar um ræðir, sig eigi geta unað úrslitum skoðunargerðar, getur sá, er telur sig vanhaldinn, stefnt ágreiningnum fyrir siglingadóm, sbr. 38. 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 óvilhallir 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 skipa.

22. gr.

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

- A. Bolur, reiði og vélar.
 1. Bolur 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.
 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.

Sé eigi annars getið í lögum þessum eða reglugerðum settum samkvæmt

þeim, skal kröfum þeim, sem um ræðir í 1.—4. tölulið, 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 fjarskiptatæki, sem fyrirskipuð eru eða kunna að verða.

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

Siglingamálastjóri löggildir menn að fengnum tillögum skólastjóra Stýri-
mannaskólans til þess að rétta áttavita.

Skip skal búið þjóðfána.

C. Öryggisráðstafanir og eldvarnir.

1. Varnir gegn slysum, er leitt geta af venjulegri notkun skips, skulu vera í því horfi, að menn, sem dvelja eða vinna á skipsfjöli 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 sér-
stakri slyshættu.

2. Skip skulu búin tækjum til slökkvistarfa, og viðeigandi ráðstafanir skulu gerðar gegn eldhættu.

D. Björgunartæki.

1. Skip skal búið traustum björgunartækjum, er komið sé fyrir á hentugum stöðum. Skal það ákveðið nánar í reglugerð.

E. Vistarverur.

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

Reglur um rúmmál, gólfflöt 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. tölulið, skulu settar af ráðherra að fengnu áliti landlæknis og siglingamálastjóra.

F. Fjarskiptatæki.

1. Öll skip með þilfari skulu búin talstöð eða loftskeytastöð með ákveðnu lágmarksafla og ákveðnu öldusviði. Einn skipverja, að minnsta kosti, skal hafa starfræksluskírteini fyrir slíka stöð samkvæmt 9. gr. laga nr. 30 27. júní 1941 um fjarskipti.

Stöðvar þessar eru háðar eftirliti póst- og símamálastjórnarinnar, sem gefur út öryggisskírteini fyrir fjarskiptatækin í skipum, sem ekki falla undir ákvæði alþjóðasamþykktarinnar um öryggi mannlífa á hafinu, sbr. 16. gr. laga þessara. Að lokinni skoðun tækjanna tilkynnir póst- og símamálastjórnin siglingamálastjóra árangur skoðunar á þeim og annað varðandi þau, sem ástæða þykir til.

G. Eftirlitsbók.

1. Auk skjala þeirra og bóka, sem fyrirskipuð eru í öðrum lögum og reglugerðum, skulu skip hafa eftirlitsbók, sem í eru skráð vottorð eftirlits- og skoðunarmanna 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.

Gerð og færslu eftirlitsbókar skal hagað á þann hátt, er siglingamála-
stjóri kveður á um.

H. Lög og reglur.

1. Eintak þessara laga ásamt reglugerðum, settum samkvæmt þeim, skulu vera í skipi, svo og eintök annarra laga og reglna, eftir því sem boðið kann að vera.
2. Á þar til gerðum stöðum skal festa auglýsingar og leiðbeiningar um þau efni, er krafizt er, að þannig séu birt.

23. gr.

Um farþegaskip gilda ákvæði 22. 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 siglingamálastjóra.
4. Í skipi skal vera auglýst, svo að á ber, til hvers konar flutninga skip sé ætlað, og hámark farþegafjölda.

24. gr.

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

Að lokinni tæknilegri skoðun á stöðugleika skips skal siglingamálastjóri ákveða í samráði við skipasmíðastöðina, hvornig úr skuli bætt, sé um ófullnægjandi stöðugleika að ræða.

25. gr.

Þegar skip, sem telst ekki farþegaskip samkvæmt lögum þessum, er að álitu siglingamálastjóra 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.

26. gr.

A. Nýsmíði skipa.

1. Nýsmíði skipa er háð eftirliti Siglingamálastofnunarinnar. Sá, sem tekið hefur að sér smíði skips, skal senda siglingamálastjóra tilkynningu þar um ásamt smíðalýsingu og uppdráttum þeim, sem siglingamálastjóri telur nauðsynlega vegna eftirlitsins. Skulu uppdrættirnir vera í þírítu, nema siglingamálastjóri telji færri nægja.
2. Um nýsmíði skipa fer eftir reglum, sem ráðherra setur, og þar sem þær ná ekki til, skulu ekki gerðar vægari kröfur en gerðar eru af viðurkenndum flokkunarfélögum um smíði skipa.
3. Þegar nýtt skip er smíðað, skipar siglingamálastjóri skoðunarmann, sem hefur öruggt 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 sérfróðir starfsmenn Siglingamálastofnunarinnar ferðast milli skipasmíðastöðvanna samkvæmt ákvörðun siglingamálastjóra, og skulu þeir leiðbeina við skipasmíðina, eftir því sem þörf krefur. Einnig skal siglingamálastjóra heimilt að fela eftirlitið hæfum stofnunum eða einstaklingum.
4. Eigendum skipa, skipasmíðum eða siglingamálastjóra er heimilt að fela ein-

hverju hinna viðurkenndu flokkunarfélaga eftirlit með smíði skipa, annarra en tréskipa, enda sé skipið smíðað eftir reglum þeirra, að því leyti sem þær ná til.

5. Siglingamálastjóri skal annast um, að skip fullnægi þeim kröfum, sem gerðar eru að alþjóðalögum og íslenskum réttarreglum um öryggi skipa og búnað þeirra.

B. Breytingar á gömlum skipum.

1. Engar meiri háttar breytingar, sbr. a-lið 14. gr., má gera á gömlum skipum, án þess að sérstakt leyfi siglingamálastjóra sé fengið fyrirfram. Allar breytingar og viðgerðir skipa, sem varða öryggi skips, skulu gerðar undir eftirliti Siglingamálastofnunarinnar, og gilda þar um sömu reglur um eftirlit og um nýsmíði væri að ræða. Nánari ákvæði hér að lútandi skulu sett með reglugerð.

C. Innflutningur skipa.

1. Skip, sem keypt eru frá útlöndum til skráningar hér á landi, skulu fullnægja íslenskum lögum og reglum um styrkleika, búnað og haffæri.
2. Skoðun skal fara fram á skipi, áður en það er keypt, þó þarf skoðunin ekki að taka til þeirra atriða, sem hin viðurkenndu flokkunarfélög annast, ef það hefur gilt flokkunarskírteini.

Siglingamálastjóri framkvæmir skoðun þessa, en má fela hana hæfri stofnun eða einstaklingi.

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

27. gr.

Undanþágu frá ákvæðum laganna getur ráðherra veitt skipum, sem eru sérstakrar gerðar, úr sérstöku efni eða með sérstökum vélabúnaði, svo og skipum, sem gerð eru til sérstakra ferða í sérstökum tilgangi.

Undanþágu samkvæmt grein þessari má því aðeins veita, að siglingamálastjóri mæli með henni, enda er honum heimilt, ef hann telur ástæðu til, að leita umsagnar Farmanna- og fiskimannasambands Íslands og Sjómannasambandsins.

28. gr.

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

VI. KAFLI

Um hleðslumerki o. fl.

29. gr.

Þau íslensk skip, sem hleðslumerkjaskilykktt, gerð í London 5. apríl 1966, nær til, skulu hafa alþjóða-hleðslumerkjaskírteini.

Ráðherra setur reglur um hleðslu annarra íslenskra skipa.

Siglingamálastjóri ákveður hleðslumerki skipa og gefur út hleðslumerkjaskírteini samkvæmt samþykkt þeirri, er um ræðir í 1. mgr., og reglum, er ráðherra setur.

30. gr.

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

samin að fengnum tillögum Farmanna- og fiskimannasambands Íslands og Sjómannasambandsins.

31. gr.

Á skip, sem eru 30 rúmlestir brúttó eða stærri, skal marka beggja megin að framan og aftan, hversu djúpt skipið ristir í desimetrum.

Siglingamálastjóri getur ákveðið, að djúpristumörk skuli sett á skip, þótt minna sé en að framan greinir, og hvernig þeirri mörkun skuli hagað.

32. gr.

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

Hafi skip hleðslumerkjaskírteini, útgefið af þar til bærnum erlendum stjórnarvöldum í ríki, sem er aðili að alþjóðasamþykkt um hleðslumerki, gerðri í London 5. apríl 1966, eða viðurkenndu flokkunarfélagi, getur siglingamálastjóri veitt því islenskt 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 siglingamálastjóra, og er þá hleðslumerkjaskírteini þess úr gildi fallið.

33. gr.

Um flutning á hættulegum varningi og lausu korni skal farið eftir alþjóðareglum.

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

VII. KAFLI

Um farbann.

34. gr.

Eftirlitsmenn skera úr því, hvort för skips skuli bönnuð samkvæmt lögum þessum. Skoðunarmenn geta hindrað för skips samkvæmt 3. mgr. 10. gr., unz úrlausn eftirlitsmanns er fengin.

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 siglingamálastjóra, 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.

35. gr.

Siglingamálastjóri 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 siglingamálastjóri gögn skorta, sér hann um, að þeirra verði aflað.

36. 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 18. gr., og geta þeir þá kært synjunina fyrir siglingadómi.

VIII. KAFLI

Um siglingadóm og rannsókn sjóslýsa.

37. gr.

Siglingadómur hefur aðsetur í Reykjavík og er skipaður þannig:

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

Þá skipar dómsmálaráðherra 12 meðdómendur og 6 varaméðdómendur, alla til 6 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 vera sérfróðir um smíði véla.
6. Tveir skulu vera sérfróðir um firðtæki.

Einn varamann skal skipa fyrir hverja starfsgrein.

Embættis- og sýslunarmenn Siglingamálastofnunarinnar 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 auka-dómendanna, valdir í hvert skipti af föstu dómendunum, eftir því hvernær sérþekkingar er þörf.

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

38. gr.

Hlutverk siglingadóms er:

1. Að skera úr um, hvort skoðun á skipi skuli fram fara, annast yfirskoðunargerðir og kveðja yfirskoðunarmenn, eins og nánar greinir í 21. gr.
2. Að skera úr um, hvort farbann skuli lagt á skip, og dæma um gildi farbanns, svo sem getið er í 37. gr.
3. Að fara með dómstörf í opinberum málum út af sjóslýsum eða brotum á lögum þessum í samræmi við ákvæði 40. gr.

39. gr.

Hinir reglulegu sjódómar annast sjópróf samkvæmt 39. gr. siglingalaga nr. 66 31. des. 1963. Skulu prófin fara fram að hætti opinberra mála.

Þegar sjópróf skal halda, ber formanni sjódóms að gera eftirlitsmanni Siglingamálastofnunarinnar í því umdæmi, þar sem próf er haldið, aðvart um það.

Eftirlitsmanni ber að mæta eða láta mæta við sjópróf, ef um er að ræða strand skips, verulegar skemmdir á skipi eða farmi, manntjón á skipi eða veruleg meiðsli manna. Skal honum heimilt að kynna sér málsskjöl, bera fram tillögur um rannsókn málsins, spyrja vitni með milligöngu dómara eða beint með samþykki hans og að fara fram á þær bókanir, sem hann telur nauðsynlegar.

Eftirlitsmanni ber að hefjast handa um, að sjópróf sé haldið, ef hann telur ástæðu til eða þess er krafizt af aðilum þeim, sem taldir eru í b-lið 18. gr. Hann getur og krafizt framhaldsprófs, ef honum þykir þess þörf.

Að sjóprófi loknu skal formaður sjódóms senda siglingamálastjóra, Farmanna- og fiskimannasambandi Íslands, Landssambandi íslenskra útvegsmanna og Sjómannasambandi Íslands eftirrit af því.

40. gr.

Hinir reglulegu sjódomar fara með rannsóknir og dæma í opinberum málum út af sjóslysum eða brotum á lögum þessum. Saksóknari getur þó ákveðið, að mál, er hann telur sérstaklega mikilvæg, skuli dæmd af siglingadómi. Þegar máli er þannig vísað til siglingadóms, getur hann farið með rannsókn í því, hvort heldur af sjálfsdáðum eða að fyrirlagi saksóknara.

Nú er refsímál höfðað fyrir siglingadómi, og fer þá um meðferð þess að hætti opinberra mála, þó þannig, að mál skal jafnan sæta sókn og vörn samkvæmt 131.—136. gr. laga nr. 82 21. ágúst 1961, um meðferð opinberra mála.

41. gr.

Áður en saksóknari ákveður höfðun opinbers máls út af sjóslysum eða brotum á lögum þessum, skal hann jafnan leita umsagnar siglingamálastjóra. Ber siglingamálastjóra að láta í té rökstudda umsögn og tillögur, svo fljótt sem verða má.

Embætti saksóknara skal láta Siglingamálastofnuninni í té eftirrit dóma, dómsgerða og annarra gagna í málum út af sjóslysum eða brotum á lögum þessum.

42. gr.

Málum, sem höfðuð eru samkvæmt 21. eða 36. gr. laga þessara, skal beint gegn siglingamálastjóra. Þeim skal hraðað, svo sem fóng eru á. Sérstaklega skal hraða máli, svo sem unnt er, þegar úrskurða skal um farbann. 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 sjódomsmál.

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.

43. gr.

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

Laun aukadómenda ákveða hinir föstu dómendur eftir málavöxtum hverju sinni.

Skrifstofukostnaður siglingadóms, ferðakostnaður og önnur nauðsynleg útgjöld greiðist eftir reikningi, er ráðherra úrskurðar.

IX. KAFLI

Um gjöld.

44. gr.

Fyrir skoðanir á skipum, eimkötlum, mælingu á skipum, útgáfu skirteina, endurskoðun smíðauppráttu og aðrar skoðanir skal eigandi greiða gjöld til ríkissjóðs samkvæmt reglugerð, er ráðherra setur. Þar skulu einnig sett ákvæði um fyrirkomulag innheimtu gjaldanna.

Gjöldunum fylgir lögveð í skipi, jafnsett lögveði fyrir lestagjaldi í eitt ár frá því, er gjald var kræft.

45. gr.

Telji gjaldandi gjald ranglega krafðið eða of hátt, getur hann leitað úrskurðar siglingamálastjóra, og skal þá greiða gjaldið samkvæmt honum. Gjaldandi getur þó á næstu þremur mánuðum frá því, er honum varð kunnugt um úrskurðinn, skotið honum til dómstóla.

Siglingamálastjóri er í fyrirsvari fyrir ríkissjóð í framangreindum málum.

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

X. KAFLI

Um refsingar, sviptingu réttinda o. fl.

46. gr.

Ef eigandi skips, útgerðarmaður, skipstjóri, annar yfirmaður skips eða loftskeytamaður brýtur í verki eða með vítaverðri vanrækslu gegn fyrirmælum í lögum þessum eða reglum settum samkvæmt þeim, varðar það sektum eða varðhaldi. Dæma má fangelsisrefsingu, ef um stórfellt brot er að ræða.

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 ekki beita vægari refsingu en varðhaldi.

47. gr.

Ef maður, sem hefur fengið opinbera viðurkenningu eða próf sem smiður skips, vélar þess eða búnaðar, vanrækir af ásetningi eða vítaverðu gáleysi störf sín samkvæmt lögum þessum eða reglum settum samkvæmt þeim, varðar það hann refsingu eftir ákvæðum 1. mgr. 46. gr.

48. gr.

Um brot samkvæmt 46. og 47. gr. skal beitt reglum almennra hegningarlaga um hlutdeild.

Nú er brot framið með verknaði, sem refsiverður er samkvæmt almennum hegningarlögum, og skal þá einnig beita viðeigandi ákvæðum þeirra.

49. gr.

Þegar um brot er að ræða samkvæmt 46. gr., má svipta sökunaut rétti til skipstjórnar, stýrimennsku, vélstjórnar eða loftskeytamannsstarfs um ákveðinn tíma, er eigi sé skemmri en 3 mánuðir.

Nú er dæmd refsing samkvæmt 2. mgr. 46. gr. eða brot er að öðru leyti sérstaklega stórfellt eða ítrekað, og skal þá beita réttindasviptingu í 6 mánuði og allt að 5 árum eða ævilangt.

Dæma má sökunaut samkvæmt 47. gr. réttindasviptingu um ákveðinn tíma, er eigi sé skemmri en 3 mánuðir.

50. gr.

Svipting réttinda samkvæmt 49. gr. skal gerð með dómi. Sá, er réttindum hefur verið sviptur, skal afhenda lögreglunni réttindaskírteini sitt.

Réttindasvipting skal tilkynnt öllum lögreglustjórum á landinu.

51. gr.

Þegar þrjú ár að minnsta kosti eru liðin frá því, að réttindasvipting var dæmd, getur dómsmálaráðherra, ef sérstakar ástæður mæla með því, veitt dómfellda réttindin aftur, enda þótt sá tími, sem til er tekinn í dómnum, sé eigi liðinn.

Endurveiting réttinda samkvæmt 1. mgr. er þó því aðeins heimil, að siglingamálastjóri og siglingadómur mæli með því.

52. gr.

Sektir fyrir brot gegn lögum þessum renna í ríkissjóð. 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 sökunauts.

53. gr.

Lög þessi raska í engu ákvæðum 24. gr. áfengislaga nr. 82 2. júlí 1969, að því er snertir viðurlög, ef menn eru undir áhrifum áfengis við störf sín.

XI. KAFLI
Um gildistöku laganna o. fl.

54. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi. Jafnframt falla úr gildi lög nr. 50 31. júlí 1959 um eftirlit með skipum, lög nr. 24 7. apríl 1962 um breytingu á þeim lögum, svo og önnur þau ákvæði, sem eigi fá samrýmzt lögum þessum.

55. gr.

Reglugerðir og reglur, sem út hafa verið gefnar samkvæmt lögum nr. 50 31. júlí 1959 eða eldri lögum um eftirlit með skipum, halda gildi sínu, þar til nýjar reglugerðir hafa verið settar.

56. 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 siglingamálastjóra leitað. Í slíkar reglugerðir má og setja refsíákvæði innan þeirra marka, er lög þessi setja.

Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.

I.

1. Miðað við sögu siglinga í heild, á opinbert eftirlit með skipum ekki langan aldur að baki. Það er ekki fyrr en á síðari hluta 19. aldar, að sú skoðun tekur að ryðja sér til rúms með siglingaþjóðum, að nauðsynlegt sé vegna almenns öryggis, að haft sé eftirlit af opinberri hálfu með haffæri skipa. Átti stefna þessi upptök sín í Englandi, og forgöngu um lagasetningu á því sviði hafði brezki þingmaðurinn Samuel Plimsoll. Kom hann því til leiðar, að ákvæði um öryggiseftirlit voru tekin upp í brezku siglingalögin (Merchant Shipping Act) árið 1876. Þessar fyrstu eftirlitsreglur voru, sem vænta mátti, næsta fábreyttar, en við endurskoðun brezku siglingalaganna árið 1890 urðu þær að mun ýtarlegri og fullkomnari.

Eftir að England hafði brotið ísinn, tóku ýmis önnur lönd fljótlega að fylgja fordæmi þess. Það gerðist þó ekki að marki fyrr en upp úr síðustu aldamótum. Síðan hefur þróunin orðið á þann veg með flestum þjóðum, að opinbert eftirlit með skipum hefur stöðugt orðið fjölbreyttara og fullkomnara, enda má segja, að það taki nú orðið til hvers konar atriða, sem máli skipta um öryggi skipa og mannlífa á hafinu. Í upphafi höfðu viðkomandi stjórnarráðuneyti eftirlitið með höndum, en þar sem það varð fljótlega mjög umfangsmikið og háð sérfræðikunnáttu, voru settar á fót sérstakar stofnanir, þar sem sérfróðum mönnum um skip og siglingar var falið eftirlitið.

2. Þegar siglingaþjóðir höfðu almennt sett sér lög og reglur um eftirlit með öryggi skipa, kom brátt í ljós þörf fyrir samræmingu á reglunum. Að því stuðlaði þegar í upphafi, að England lét eftirlit með haffæri ekki einungis ná til eigin skipa, heldur einnig til erlendra skipa í brezkum höfnum, og sama hátt höfðu aðrar þjóðir á síðar í sinni löggjöf. Af þessu leiddi, að haffærisskirteini, sem skip fékk í heimalandi sínu, þurfti að fullnægja kröfum, er gerðar voru í öðrum löndum, sem skipið átti leið um. Þó að gerðir væru tvíhliða samningar landa á milli um þessi efni, leystu þeir ekki vandann til fullnustu. Það varð því að ráði með ýmsum siglingaþjóðum að boða til almennra ríkjarástefna, þar sem settar væru alþjóðlegar samþykktir um tiltekin atriði, sem lutu að öryggi í siglingum. Skal hér getið hinna þýðingarmestu alþjóðasamþykktu og milliríkjasamþykktu í þessum málum.

a. Alþjóðasamþykkt um öryggi mannlífa á hafinu (International Convention for the Safety of Life at Sea). Upphaflega sett í London 20. jan. 1914, en síðar endurskoðuð og endursamþykkt í London 31. maí 1929, 10. júní 1948 og 17. júní 1960.

- b. Alþjóðlegar reglur til að koma í veg fyrir árekstra á sjó (International Regulations for Preventing Collisions at Sea). Reglur þessar voru settar í sambandi við áðurgreindar alþjóðasamþykktir um öryggi mannlífa á hafinu, og eru hinar síðustu þeirra dagsettar í London 17. júní 1960.
- c. Alþjóðasamþykkt um hleðslumerki skipa (International Load Line Convention), undirrituð í London 5. júlí 1930. Ný alþjóðasamþykkt um sama efni (International Convention on Load Lines) var undirrituð í London 5. apríl 1966.
- d. Samningur milli Íslands, Danmerkur, Finnlands, Noregs og Svíþjóðar um haf-færi skipa og skipsbúnað, gerður í Kaupmannahöfn 28. jan. 1926. Breyting á samningnum gerð í Kaupmannahöfn 11. júní 1928.
- e. Samþykkt um samræmda aðferð við skipamælingar (Convention on a Uniform System of Tonnage Measurement of Ships), Osló 10. júní 1947. Breytingar gerða í Osló 21. maí 1965. Nú hefur ný alþjóðasamþykkt um mælingu skipa verið undirrituð í London 23. júní 1969, en hún hefur ekki enn tekið alþjóðlegt gildi.

Hinn 6. marz 1948 var á alþjóðaráðstefnu í Genf undirrituð samþykkt um Alþjóðasiglingamálastofnunina (the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, IMCO). Með því var mikilvægum árangri náð í samvinnu þjóða um siglingar og öryggismál skipa og mannlífa á hafinu. Stofnunin hefur aðalstöðvar í London og er í tengslum við Sameinuðu þjóðirnar sem sérstofnun á sviði siglingamála. Tilgangur hennar er meðal annars að stuðla að því, að settar verði með alþjóðasamþykktum eins fullkomnar reglur og tók eru á um málefni, sem varða öryggi á hafinu. Að þessu vinnur sérstök öryggisnefnd innan stofnunarinnar. Reglulegt þing Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar skal halda annað hvert ár, og eiga þar sæti fulltrúar frá öllum aðildarríkjunum. Stofnunin sjálf er ráðgefandi, en á hennar vegum er kvatt til sérstakra alþjóðaráðstefna og þar gerðar samþykktir, sem m. a. lúta að öryggismálum. Stofnunin átti þannig frumkvæði að áðurgreindum alþjóðasamþykktum um hleðslumerki skipa frá 5. apríl 1966 og um skipamælingar frá 23. júní 1969. Stofnunin getur einnig, að fengnu samþykki þingsins, komið til vegar breytingum á alþjóðasamþykktum með því að senda aðildarríkjunum tillögur þar um og leita samþykkis þeirra.

3. Áður en opinbert eftirlit með haffæri og öryggi skipa komst í framkvæmd, höfðu einkaaðilar hafið starfsemi, sem stefndi að sama markmiði. Vátryggjendur skipa höfðu mikilla hagsmuna að gæta viðvikjandi því, að hin vátryggðu skip væru hæf til sjóferða og að þeim væri vel við haldið. Leiddi það til þess, að stofnuð voru flokkunarfélög á vegum vátryggjenda og skipaeigenda. Hið elzta þeirra og kunnasta er Lloyd's-fyrirtækið í London (Lloyd's Register of Shipping), en síðar hafa sams konar fyrirtæki verið stofnuð í ýmsum öðrum löndum. Flokkunarfélögin hafa umboðsmenn eða útibú og sérfróða trúnaðarmenn í öllum helztu hafnarborgum. Flest hinna stærri skipa eru smíðuð eftir reglum viðurkennds flokkunarfélags og undir eftirliti trúnaðarmanna þess, enda eru þá teikningar að skipinu viðurkenndar af félaginu. Sama er um meiri háttar viðgerðir. Þess skal getið, að reglur flokkunarfélaga ná ekki til allra atriða, er varða öryggi skipa. Flokkunarfélögin halda skrár um skip og gefa út flokkunarskírteini, eftir að skoðun hefur farið fram á þeirra vegum. Er þá tekið fram í skírteininu, til hvaða flokks (klassa) skipið heyrir. Enda þótt skip hafi gilt flokkunarskírteini, er siglingayfirvöldum hvers lands samt skylt samkvæmt alþjóðasamþykktinni frá 1960 um öryggi mannlífa á hafinu að votta með sérstöku skírteini, er nefnist öryggisskírteini um smíði vöruflutningaskipa, að skipið hafi verið skoðað samkvæmt ákvæðum 10. gr. í I. kafla samþykktarinnar og skoðun sýni, að ástand bols, véla og búnaðar, eins og skilgreint er í nefndri 10. gr., sé að öllu leyti samkvæmt henni, og að skipið fullnægi þeim kröfum, sem gerðar eru í II. kafla samþykktarinnar og við eiga.

Þó að flokkunarfélögin séu einkafyrirtæki, hafa siglingaþjóðir vegna hinnar hlutlausu afstöðu og áreiðanleika félaganna veitt ýmsum þeirra viðurkenningu með

lögum. Er þá flokkun þeirra og skoðun í sambandi við hana lögð til grundvallar um ýmis eftirlits- og öryggisatriði, eins og um opinber fyrirtæki væri að ræða. Hafa þannig myndast nán tengsl milli hins opinbera eftirlits og starfsemi viðurkenndra flokkunarfélaga.

II.

1. Hér á landi voru fyrstu ákvæði um eftirlit með öryggi í siglingum sett með lögum nr. 25 3. okt. 1903 um eftirlit með þilskipum, sem notuð eru til fiskveiða eða vöruflutninga. Var eigendum slíkra skipa gert skylt að láta skoða skip af tveimur skoðunarmönnum, áður en það hæfi fyrstu ferð sína á almanaksárinu. Lögskráningarstjóri (þ. e. lögreglustjóri) skyldi nefna skoðunarmennina, og áttu þeir að ganga úr skugga um, að skipið væri haffært, en teldu þeir ekki svo vera, bar lögskráningarstjóra að synja um lögskráningu, unz úr væri bætt.

Næst voru sett lög um eftirlit með skipum og bátum og öryggi þeirra nr. 29 22. okt. 1912. Var nú gert skylt að láta skoða í ársbyrjun öll lögskráningarskyld skip, ef þau voru gerð út til mannflutninga, vöruflutninga eða fiskveiða hér við land. Skip í millilandasiglingum og gufuskip, sem reka veiðar utan landhelgi, skyldu fullnægja kröfum alþjóðlegs réttar um öryggi skipa. Einnig var ákveðið, að skip, sem sigla milli landa, skuli eftir 1. jan. 1913 hafa hleðslumerki.

Í stað laganna frá 1912 komu ný heildarlög nr. 37 19. júní 1922. Eftirlitið, sem áður hafði eingöngu verið hjá lögreglustjórum, var nú lagt undir yfirstjórn atvinnu- málaráðuneytisins og því falin störf á hendur þar að lútandi. Skyldi ráðuneytið skipta landinu í skipaskoðunarmæmi og nefna í hverju umdæmi svo marga skoðunarmenn, sem þörf var á, til 4 ára í senn. Við þetta komst eftirlitið í miklu fastara og ákveðnara form en áður hafði verið. Auk skráningarskyldra skipa skyldi skoðun fara fram á vélbátum öllum og fjórrónum róðrabátum eða stærri, ef gerðir voru út til fiskveiða. Aðalskoðun bar að gera á hverju skipi, áður en það leggur úr höfn í fyrsta sinn, og síðan annað hvert ár, en almenna aukaskoðun það ár, sem aðalskoðun er ekki gerð. Þó skyldi aðalskoðun gerð á farþegaskipum á hverju ári. Sérstakar aukaskoðanir skyldu gerðar eftir meiri háttar viðgerðir og ella, ef ástæða þætti til. Nú voru í fyrsta sinn sett ákvæði um haffærisskírteini, og skyldi lögreglustjóri gefa þau út. Í tilskipun nr. 43 20. nóv. 1922 voru svo sett mjög ýtarleg ákvæði um eftirlitið og framkvæmd þess.

Með nýjum lögum um skipaeftirlitið nr. 58 14. júní 1929 var sett á stofn embætti skipaskoðunarstjóra ríkisins. Störf þau, er áður voru í höndum atvinnu- málaráðuneytisins varðandi eftirlitið, voru nú flutt til skipaskoðunarstjóra og stofnunar þeirrar, Skipaskoðunar ríkisins, er hann veitir forstöðu. Að öðru leyti voru ekki gerðar neinar verulegar breytingar á ákvæðum laganna frá 1922.

Næstu heildarlög um eftirlitið eru nr. 93 3. maí 1935. Skoðunarskyld urðu nú öll skip og bátar, sem eru 6 metrar á lengd eða stærri, og hefur það haldizt síðan. Af öðrum nýjum ákvæðum er þess helzt að geta, að skipaskoðunarstjóra er falið að gefa út hleðslumerkjaskírteini og öryggisskírteini samkvæmt alþjóðsamþykktum. Hann skal og hafa heimild til, jafnhliða lögreglustjóra, að gefa út haffærisskírteini.

Helztu nýmæli í nýjum heildarlögum nr. 78 11. júní 1938 voru þau, að ráðherra skal, að fengnum tillögum skipaskoðunarstjóra, skipa sérstaka skipaeftirlitsmenn, einn í hverjum landsfjórðungi.

Næst koma lög um eftirlit með skipum nr. 68 5. júní 1947. Eru þau mjög ýtarleg og í þeim ýmis þýðingarmikil ný ákvæði. Má segja, að með lögum þessum hafi Skipaskoðuninni verið komið í nútíðarhorf. Um stofnunina sjálfa er ákveðið, að forseti skipi skipaskoðunarstjóra, en ráðherra skipi sérfróða fulltrúa, er starfi við embættið. Landinu er skipt í 5 tiltekin eftirlitssvæði, og skal skipaskoðunarstjóri skipa eftirlitsmenn og skoðunarmenn í stað ráðherra áður. Árleg aðalskoðun var nú látin ná til fleiri skipa en fyrr hafði verið. Um smíði, búnað, breytingar og innflutning á skipum er settur nýr og ýtarlegur kafli, þar sem Skipaskoðuninni eru fengin ný verkefni, m. a. eftirlit með nýsmíði skipa. Með lögnum er siglingadómur settur á stofn og

ákvæði sett um hlutverk hans og störf. Í gildistið þessara laga voru settar reglur um eftirlit með skipum og öryggi þeirra nr. 11 20. jan. 1953. Leystu þær af hólmi hina eldri tilskipun um sama efni nr. 43 frá 1922.

Breyting var gerð á lögnum frá 1947 með lögum nr. 38 23. maí 1959. Þar var ákveðið, að aðalskoðun skuli fara fram árlega á hverju eftirlitsskyldu skipi. Auk þess voru gerðar nokkrar breytingar á gjaldakafla laganna. Síðan voru breytingar þessar felldar inn í löginn frá 1947, ásamt öðrum breytingum, sem á þeim höfðu verið gerðar, og löginn gefin út að nýju sem lög um eftirlit með skipum nr. 50 31. júlí 1959. Eru þau enn í gildi.

2. Hér á eftir verður getið alþjóða- og milliríkjasamþykktta, sem varða eftirlit og öryggi skipa og Ísland er aðili að, sbr. og I, 2, hér að framan.

- a. Alþjóðasamþykkt um öryggi mannlífa á hafinu, London 17. júní 1960, sbr. augl. nr. 8/1965 (í C-deild Stj.tíð.). Ísland hafði á sínum tíma verið aðili að tveimur eldri alþjóðasamþykktum um sama efni, hinni fyrri gerðri í London 31. maí 1929, sbr. augl. nr. 9/1933, og hinni síðari gerðri í London 10. júní 1948, sbr. augl. nr. 89/1950 og nr. 85/1952.
- b. Alþjóðlegar reglur til að koma í veg fyrir árekstra á sjó, London 17. júní 1960. Reglur þessar fylgja framangreindri alþjóðasamþykkt um öryggi mannlífa á hafinu frá 17. júní 1960, sbr. augl. nr. 8/1965. Reglurnar eru birtar í tilskipun nr. 79/1965 og viðbót nr. 91/1965. Áður höfðu reglur um sama efni, er fylgdu eldri alþjóðasamþykktum, verið birtar í tilskipun nr. 8/1933 og nr. 47/1953.
- c. Alþjóðasamþykkt um hleðslumerki skipa, London 5. júlí 1930, sbr. augl. nr. 1/1933. Hin nýja alþjóðasamþykkt um hleðslumerki, er undirrituð var í London 5. apríl 1966, tók alþjóðlegt gildi 21. júlí 1968, en Ísland hefur ekki enn staðfest hana formlega.
- d. Samþykkt Norðurlandarikja, Íslands, Danmerkur, Finnlands, Noregs og Svíþjóðar, um haffæri skipa og skipsbúnað, sbr. augl. nr. 59/1926 (í A-deild Stj.tíð.). Breyting var gerð á samþykktinni í Kaupmannahöfn 11. júní 1928, sbr. augl. nr. 30/1934 (í A-deild Stj.tíð.).
- e. Samþykkt um Alþjóðasiglingamálastofnunina (IMCO), Genf 6. marz 1948, sbr. lög nr. 52/1960 og augl. nr. 6/ 1961. Samkvæmt 2. gr. laga nr. 52/1960 hafa ákvæði alþjóðasamþykktarinnar lagagildi hér á landi.
- f. Alþjóðasamþykktta um skipamælingar verður getið í greinargerð með frumvarpi til laga um skipamælingar, sem lagt verður fyrir Alþingi jafnhliða frumvarpi þessu.

3. Samkvæmt lögum um eftirlit með skipum hefur starfsemi flokkunarfélaga komið við sögu hér á landi eins og í lögum annarra landa. Af þeim toga er spunnin það ákvæði í hinum fyrstu lögum um skipaefirlit nr. 25 frá 1903, að landsstjórninni sé heimilt að láta skoðunargerðir innlendra þilskipaábyrgðarfélaga koma í stað opinberrar skoðunargerðar. Í lögnum nr. 29 frá 1912 er ákvæði þetta fellt niður, en stjórnarráðinu hins vegar heimilað að gera samninga við erlend flokkunarfélög um útgáfu hleðslumerkjaskírteina handa islenzkum skipum.

Þá segir í 25. gr. laga nr. 37 frá 1922, að sé skip flokkað í flokkunarfélagi, er atvinnumálaráðuneytið viðurkennir, skuli tekin gild hleðslumerkjaskírteini, er félagið gefur út. Hefur ákvæði þetta, að mestu óbreytt að efni, haldizt í lögum síðan, sbr. nú 2. mgr. 41. gr. laga nr. 50 frá 1959. Samkvæmt 28. gr. laga nr. 37 frá 1922 var stjórnarráðinu heimilað að fela skipaflokkunarfélögum að gera mælingar eða rannsóknir, er gera þarf vegna skoðunar skipa eða ákvörðunar hleðslumerkja. Ákvæðið var tekið upp í næstu útgáfu laganna, en fellt niður, er sett voru lög nr. 68 frá 1947.

Í 28. gr. laga nr. 93 frá 1935 var tekið upp ákvæði um, að þegar aðalskoðun fer fram á flokkuðu skipi, sem er í viðurkenndu flokkunarfélagi, skuli skoðun félagsins á skipi, sem fram fór til endurnýjunar flokknum, talin fullnægjandi um styrkleika

bols, véla og eimkatla, ef farið hefur verið eftir reglum í Kaupmannahafnarsamþykktinni frá 28. jan. 1926 um haffæri og búnað skipa og um samvinnu milli viðurkenndra flokkunarfélaga og skipaskoðunarinnar. Þetta ákvæði er enn óbreytt í 2. mgr. 25. gr. laga nr. 50 frá 1959. Ákvæði um svipað efni var í 162. gr. tilskipunarinnar nr. 43/1922, sbr. nú 208. gr. reglna nr. 11/1953.

Ný ákvæði um, að skoðanir og eftirlit viðurkenndra flokkunarfélaga geti komið í stað opinberrar skoðunar eða eftirlits, voru tekin upp í A-lið 34. gr. og 38. gr. laga nr. 68 frá 1947. Eru þau fyrirmæli óbreytt í A-lið 31. gr. og 35. gr. laga nr. 50 frá 1959.

Í 2. mgr. 2. gr. Kaupmannahafnarsamþykktarinnar frá 28. jan. 1926 er svofellt þýðingarmikið ákvæði: „Nú hefur eitthvert samningsríkjanna viðurkennt flokkunarfélag, og ber þá að líta svo á, að reglur þær, er félagið hefur sett um skip þau, er það hefur flokkað, beinlínis séu hluti úr tilskipunum samningsríkisins um öll þau atriði, er eigi segir um sérstaklega í lögum ríkisins“.

Í 161. gr. tilsk. nr. 43 frá 1922 eru nafngreind fimm erlend flokkunarfélög, sem viðurkennd séu af Íslands hálfu. Samkvæmt augl. nr. 101 7. sept. 1935 er sex erlendum flokkunarfélögum veitt viðurkenning, þ. e. hinum fimm áðurgreindu félögum og einu að auki. Eru í augl. settar nánari reglur um, hvað í slíkri viðurkenningu felist.

III.

Athugasemdir við einstakar greinar.

I. KAFLI

Um 1. gr.

Orðaskýringar í 1., 2., 3., 7., 9. og 15. tölul. 1. gr. laganna nr. 50 frá 1959 eru látnar haldast óbreyttar að efni.

Felldar eru niður orðaskýringar 5., 8. og 10.—14. tölul. 1. gr. laganna, með því að ekki verður talin þörf fyrir þær. Um efni 8. tölul. laganna vísast til 3. mgr. 2. gr. frv., og um 13. tölul. laganna skal þess sérstaklega getið, að um flutning á eldfimun efnnum fer á hverjum tíma eftir alþjóðlegum reglum, sbr. og 33. gr. frv.

Á 4. tölul. laganna, sbr. 3. tölul. frv., er gerð sú breyting, að börn undir eins árs aldri skulu ekki talin með, þegar tala farþega samkvæmt 3. tölul. er ákveðin.

Við 6. tölul. laganna, sbr. 5. tölul. frv., er bætt orðunum „samkvæmt reglugerð“, sbr. augl. nr. 101 frá 7. sept. 1935.

Orðaskýringar 8., 9. og 10. tölul. frv. eru nýjar. Í 8. tölul. er gefin skýring á því, hvað átt sé við með opnum bát, sbr. 2. mgr. 13. gr. frv. Í 9. tölul. ræðir um fiskiskip, sbr. 1. mgr. 17. gr. frv., og í 10. tölul. ræðir um svifskip. Í frv. til laga um skráningu skipa, sem lagt verður fyrir Alþingi samtímis frv. þessu, er gert ráð fyrir, að skráning nái til svifskipa, og ber þá einnig að láta eftirlitsreglur ná til þeirra.

Um 2. gr.

Ákvæði 1., 2. og 5. mgr. 2. gr. laganna eru tekin upp óbreytt að efni. Niður er felld 3. mgr. laganna, með því að fyllri ákvæði um sama efni eru annars staðar í frv., sbr. einkum 2. mgr. 15. gr. Einnig er felld niður 4. mgr. laganna, með því að gert er ráð fyrir, að heildarákvæði um minni báta en um ræðir í 1. mgr. 2. gr. frv. verði sett í reglugerð samkvæmt 3. mgr. 2. gr. frv.

Um 3. gr.

Hér er tekin upp óbreytt 3. gr. laganna.

Um II. kafla.

Ákvæði 4.—6. gr. laganna eru tekin upp óbreytt að efni, en með lítils háttar orðabreytingum.

Um III. kafla.

Samhliða frv. því, sem hér liggur fyrir, verður lagt fyrir Alþingi frv. til laga um Siglingamálastofnun ríkisins. Upp í það frv. eru tekin ákvæði, sem svara til 7.—11. gr., 13.—15. gr. og 20.—21. gr. laganna. Þau ákvæði varða skipulag Siglingamálastofnunarinnar, hlutverk hennar, skipun starfsmanna og önnur atriði, sem eru að meira eða minna leyti sameiginleg í starfsemi stofnunarinnar. Vegna hins breytta efnis III. kafla frv. af þessum sökum er honum valin ný fyrirsögn.

Um 7.—11. gr.

Þessar greinar svara til 18., 12., 16., 17. og 19. gr. laganna, í sömu röð og hér var talið. Breytt er orðalagi greinanna á nokkrum stöðum. Efnisbreytingar eru smávægilegar og þarfnast ekki skýringa. Þess skal getið, að við upptalningu aðila samkvæmt 11. gr. frv. er bætt starfsmönnum tryggingafélaga, þar sem atriði, er greinin fjallar um, geta komið í ljós við skoðanir þeirra eða athuganir á skipi.

IV. KAFLI

Um 12. gr.

Greinin svarar til 22. gr. laganna. Meðan það var almenn regla, að aðalskoðun skipa færi fram annað hvert ár, voru aukaskoðanir tvenns konar, þ. e. almenn aukaskoðun, sem fram fór á skipum það ár, sem ekki var gerð á þeim aðalskoðun, og sérstök aukaskoðun eftir meiri háttar viðgerðir eða ef ella þætti ástæða til. Þegar sett voru lög nr. 50/1959, sbr. lög nr. 38/1959, var gert að skyldu, að aðalskoðun færi fram ár hvert. Er því ekki lengur um að ræða almenna aukaskoðun í fyrrgreindri merkingu. Er orðalag 22. gr. frv. miðað við þetta.

Um 13. gr.

Efni greinarinnar svarar til 23. gr. laganna. Í frv. er gert ráð fyrir, að atvik geti legið til þess, að þörf verði fyrir fleiri en tvo sérfróða menn til að framkvæma skoðun á skipi.

Um 14. gr.

Greinin er samhljóða 24. gr. laganna.

Um 15. gr.

Greinin svarar til 25. gr. laganna. Ákvæði 1. mgr. er óbreytt. Í 2. mgr. er til nánari skýringar fyrir skoðunarmenn bætt við, að skip verði að framvísa gildu flokkunarskrarteini, ef skoðun viðurkennds flokkunarfélags á að teljast fullnægjandi um þau atriði, sem nánar getur í 2. mgr.

Um 16. gr.

Greinin fjallar um þau efni, sem nú eru ákvæði um í 1. og 2. mgr. 26. gr. laganna. Samkvæmt lögnum skal lögreglustjóri (í Reykjavík tollstjóri) eða skipaskoðunarstjóri gefa skipi haffærisskrarteini. Útgáfa lögreglustjóra (tollstjóra) á skirteinunum hefur nánast verið formsatriði, með því að skýrsla eftirlitsmanns hefur yfirleitt verið lögð til grundvallar. Til þess að gera framkvæmd einfaldari er hér lagt til, að eftirlitsmennirnir gefi sjálfir út skirteinin í stað nefndra embættismanna. Þá er einnig gert ráð fyrir, að siglingamálastjóri geti veitt tilteknum skoðunarmönnum heimild, hvort heldur almennt eða í sérstökum tilfellum, til að gefa út haffærisskrarteini. Getur það verið heppilegt, þegar eftirlitsmaður býr fjarri skoðunarstað eða vandkvæði eru á því að ná til hans af öðrum ástæðum. Með þessar breytingar fyrir augum er ákveðið í 1. mgr., að skoðunarmenn sendi eftirlitsmanni einum skoðunarskýrslu sína.

Um 17. gr.

Hér eru með nokkrum breytingum tekin upp fyrirmæli úr 3.—6. mgr. 26. gr. laganna.

Í 1. mgr. eru gerð ýtarlegri en nú er ákvæði um, hvað tilgreina skuli í haffærisskírteini, og þarfnast það ekki skýringa.

Samkvæmt 2. mgr. skal gildistími haffærisskírteinis vera eitt ár, sbr. og ákvæði 14. gr. um árlega aðalskoðun.

Í 3. mgr. eru ákvæði um heimild til framlengingar á gildistíma haffærisskírteinis gerð einfaldari en nú er eftir 5. mgr. 26. gr. laganna. Við er bætt, að siglingamálastjóra sé heimilt að fela öðrum opinberum aðila slíka framlengingu. Nær það m. a. til fulltrúa í utanríkisþjónustu Íslands erlendis.

Ákvæði 4. mgr. svara til 6. mgr. 26. gr. laganna.

Um 18. gr.

Efni greinarinnar er hið sama og nú er í 27. gr. laganna. Í b-lið eru felld burtu orðin „og bakað útgerðarmanni tjón“, þar sem vandkvæði geta verið á að meta fyrir fram, hvort það skilyrði sé fyrir hendi. Einnig eru felld niður orðin „nema það óski heldur að greiða bæturnar“, enda virðast þau ekki eiga rétt á sér. Enn fremur verður að telja, að í c-lið séu óþörf orðin „svo sem er skip skiptir um veiðiaðferð“, og eru þau því felld niður.

Um 19.—21. gr.

Hér eru óbreytt ákvæði 28.—30. gr. laganna.

V. KAFLI

Um 22. gr.

Á A-lið 31. gr. laganna er hér gerð sú breyting, að felldur er niður 2. málsliður 5. tölul. varðandi athugun á stöðugleika skipa. Er hentara að setja ákvæði þar um í reglugerð, því að skilgreining hæfilegs stöðugleika skipa er tæknilega margþætt efni, sem krefst langs máls. Þar er og um að ræða samræmingu við ákvarðanir og tillögur Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMCO).

B-liður er óbreyttur. Í C-lið er orðalagi 2. tölul. breytt varðandi varnir gegn eldhættu. Er almennt orðalag látið nægja, en ráðgert, að fyrirmæli um einstök atriði verði sett í reglugerð, enda er þá auðveldara um breytingu á þeim í samræmi við almenna þróun á þessum málum.

Í D-lið, um hjörgunartæki, eru felldir niður 2.—4. tölul. laganna. Þau ákvæði eiga heima í reglugerð af sömu ástæðum og áður var getið um varnir gegn eldhættu.

Á E-lið eru engar breytingar gerðar.

Á F-lið eru gerðar þessar breytingar: Í stað þess að lagaskylda til að hafa talstöð eða loftskeytastöð tekur nú til skipa, sem sigla meira en 3 sjómílur frá landi og eru stærri en 15 rúmlestir, þá skal skyldan samkvæmt frv. taka til allra skipa með þilfari. Er heppilegra að miða við stærð eða gerð skipa, með því að óvist er, hversu langt skip kann að sigla frá landi. Þá er ákvæðum 2. mgr. F-liðs laganna breytt þannig, að öryggisskírteini þau, sem póst- og símamálastjórnin gefur út varðandi fjarskiptatæki, nái ekki til skipa, sem falla undir ákvæði alþjóðasamþykktar um öryggi mannlífa á hafinu og öryggisskírteini skulu fá úr höndum siglingamálastjóra samkvæmt 16. gr. frv. Er þetta í samræmi við ákvæði nefndrar alþjóðasamþykktar.

Ákvæði 1. tölul. G-liðs eru samkvæmt frv. aðeins látin ná til eftirlitsbókar. Er ekki ástæða til að hafa hér tæmandi upptalningu á öðrum skjölum eða skipsbókum, sem siglingalög eða önnur lög gera skipi skylt að hafa.

Í nýjum H-lið eru tekin upp efnisákvæði úr 2. og 3. tölul. G-liðs laganna.

Um 23.—25. gr.

Ákvæði 32.—34. gr. laganna eru tekin hér upp óbreytt.

Um 26. gr.

Í A-lið ræðir um efni, sem nú eru ákvæði um í A- og B-liðum 35. gr. laganna, þ. e. nýsmíði skipa, hvort sem hún fer fram hér á landi eða erlendis.

Í 1. tölul. er ákvæði, sem svarar til 1. tölul. A-liðs í lögunum, en við er bætt í frv. fyrirmælum um tilkynningarskyldu skipasmiðastöðva o. fl.

Í 2. tölul. eru sameinuð efnisákvæði úr 2. tölul. A-liðs og 1. og 2. tölul. B-liðs laganna. Fyrirmælin eru færð til styttra máls og látin ná jafnt til tréskipa sem stálskipa.

Í 3. tölul., sem fjallar um eftirlit með nýsmíði skipa, eru ákvæði, sem svara til fyrirmæla í 4. tölul. A-liðs og 3. tölul. B-liðs laganna. Heimild siglingamálastjóra til að fela eftirlitið hæfum stofnunum eða einstaklingum er óháð því, hvort skip er smíðað hér á landi eða erlendis.

Í 4. tölul. ræðir einnig um eftirlit. Auk siglingamálastjóra er eigendum skipa og skipasmiðum heimilað að fela viðurkenndu flokkunarfélagi eftirlitið, enda sé skipið smíðað eftir reglum þeirra, svo sem þær ná til. Þessi heimild nær þó ekki til smíða á tréskipum, sbr. reglur nr. 100 22. sept. 1936.

Í 5. tölul. eru ákvæði, sem svara til fyrirmæla í 2. másl. 3. tölul. A-liðs laganna.

Í B-lið 26. gr. frv. eru tekin orðrétt ákvæði C-liðs laganna.

Í C-lið 26. gr. frv. eru gerðar nokkrar breytingar á atriðum þeim, sem nú eru í D-lið 35. gr. laganna, og þarfnast þær ekki skýringa.

Um 27. gr.

Efnisatriði þessarar gr. eru nú í 3. og 4. mgr. 36. gr. laganna. Ákvæði 1. mgr. 36. gr. laganna eru nú orðin óþörf og því felld niður. Ákvæði 1. mgr. frv. nær til þess atriðis, sem nú er í 2. mgr. 36. gr. laganna.

Um 28. gr.

Greinin svarar til 37. gr. laganna.

VI. KAFLI

Um 29. gr.

Um hleðslumerki skips hefur gilt alþjóðasamþykkt, gerð í London 5. júlí 1930. Ný alþjóðasamþykkt um hleðslumerki var undirrituð í London 5. apríl 1966. Eftir að tilskilinn hluti aðildarríkja hafði staðfest hana, tók hún alþjóðlegt gildi hinn 21. júlí 1968. Samþykktin var undirrituð af Íslands hálfu, en ríkisstjórnin hefur ekki enn staðfest hana. Hér er í 1. mgr. 29. gr. tekið fram, að um hleðslumerki íslenskra skipa skuli farið eftir hinni nýju samþykkt, og felst í því heimild fyrir ríkisstjórnina að staðfesta hana, ef umrætt ákvæði verður lögtekið.

Í 2. mgr. er ákveðið, að ráðherra setji reglur um hleðslu skipa, sem hin nýja samþykkt tekur ekki til. Í því sambandi skal þess getið, að samþykktin nær ekki til fiskiskipa, en í henni er tekið fram, að Alþjóðasiglingamálastofnunin skuli framkvæma athugun varðandi lágmarksfríborð fyrir fiskiskip til undirbúnings að setningu alþjóðlegra ákvæða um lágmarksfríborð fyrir fiskiskip.

Felld eru niður ákvæði 4. mgr. 38. gr. laganna varðandi síldveiðiskip, sbr. undanfarna umsögn um 2. mgr. 29. gr. frv.

Um 30. gr.

Greinin svarar til 39. gr. laganna. Sjómannasambandið er hér látið koma í stað Alþýðusambands Íslands.

Um 31. gr.

Ákvæði um mörkun djúpristumarka á skip eru hér samræmd ákvæðum um sama efni í 8. gr. frv. til laga um skráningu skipa, sem lagt verður fyrir Alþingi samhliða þessu frv.

Um 32. gr.

Hér er vitnað til hinnar nýju alþjóðasamþykktar frá 1966 í stað hinnar eldri frá 1930, sbr. umsögn um 31. gr. Að öðru leyti eru hér óbreytt ákvæði 41. gr. laganna.

Um 33. gr.

Í 1. mgr. er sett almennt ákvæði um, að varðandi flutning á hættulegum varningi og lausu korni skuli farið eftir alþjóðlegum reglum. Kemur það ákvæði í stað 1. og 2. mgr. 42. gr. laganna.

Um VII. kafla.

Í 34. og 35. gr. eru óbreytt ákvæði 43. og 44. gr. laganna. Í 36. gr. er tekið upp ákvæði 48. gr. laganna, með því að þykir eiga heima í kaflanum um farbann.

Um VIII. kafla.

Lagt er til í frv. þessu, að gerðar verði eftirfarandi breytingar á hlutverki siglingadóms:

1. Samkvæmt 3. tölul. 46. gr. laganna nr. 50/1959, sbr. lög nr. 24/1962, skal siglingadómur dæma og eftir atvikum rannsaka refsímál, sem höfðuð eru út af sjóslysum eða brotum á lögum nr. 50/1959. Nú eru ýmis slík mál smávægileg og stundum lokið með réttarsátt. Verður nokkuð þungt í vöfum að láta öll slík mál fara fyrir siglingadóm, eins og skipun hans er háttað. Er því lagt til í frv., að gert sé að aðalreglu, að hinir almennu sjódómar fari með rannsóknir og dæmi í opinberum málum út af sjóslysum og brotum á lögum um eftirlit skipa, en að saksóknara sé heimilt að ákveða, þegar um sérstaklega mikilvæg mál er að ræða, að þau verði dæmd af siglingadómi, enda hafi þá dómurinn heimild til að fara með rannsókn í þeim málum, eftir því sem hann telur ástæðu til, eða að fyrirlagi saksóknara.

2. Í 4. mgr. 47. gr. laga nr. 50/1959 er gert ráð fyrir því sem aðalreglu, að siglingadómur fari með rannsóknir mála á I. eftirlitssvæði, sbr. 13. gr. laganna, en geti falið hana sjódomi, ef um lítilræði er að ræða eða sérstaklega stendur á. Í framkvæmd mun sjódomum yfirleitt hafa verið falið að fara með rannsókn mála. Er því í frv. lagt til, að fellt sé niður umrætt ákvæði 4. mgr. 47. gr. laganna og rannsókn mála á I. eftirlitssvæði látin lúta sömu reglum sem á öðrum eftirlitssvæðum.

3. Samkvæmt 4. tölul. 46. gr. laga nr. 50/1959 er siglingadómi falið að skera úr um gjaldskyldu og gjaldsupphæð samkvæmt 53. gr. laganna. Slík mál munu ekki hafa komið fyrir, en þó að slík mál kæmu upp, yrði hér væntanlega um smámunni að ræða, sem auðveldast væri að útkljá fyrir almennum dómstólum. Þykir því rétt að fella umræddan 4. tölulið 46. gr. niður.

Um 37. gr.

Greinin svarar til 45. gr. laganna um skipun siglingadóms. Eru engar breytingar gerðar á ákvæðum hennar.

Um 38. gr.

Hér er lýst hlutverki siglingadóms, eins og það verður samkvæmt frv., sbr. umsögn um VIII. kafla. Ákvæði 6. gr. laga nr. 82 21. ágúst 1961 um meðferð opinberra mála, að því leyti sem þau fjalla um siglingadóm, ber að skýra með hliðsjón af þeim breytingum, sem hér eru gerðar, ef þær verða lögtekna.

Um 39. gr.

Í þessa grein eru tekin upp sér í lagi ákvæði um sjópróf úr 47. gr. laganna og á þeim gerðar breytingar.

Ákvæði 1. mgr. eru í samræmi við fyrirmæli 3. og 5. mgr. 47. gr.

Í 3. mgr. ræðir um skyldu formanns sjóadóms til að gera eftirlitsmanni aðvart um sjópróf. Um það eru nú ákvæði í 1. mgr. 47. gr.

Í 3. mgr. eru ákvæði um skyldur og réttindi eftirlitsmanns í sambandi við sjó-próf. Er þar að nokkru leyti um sams konar fyrirmæli að ræða og nú eru í 1. mgr. 47. gr. laganna. Við er bætt heimild til handa eftirlitsmanni til að kynna sér máls-skjól, bera fram tillögur, fara fram á bókanir og fá spurningar lagðar fyrir vitni. Um síðastnefnt atriði hefur eftirlitsmaður sams konar aðstöðu og aðili máls, sbr. 4. mgr. 133. gr. laga nr. 85/1936.

Í 4. og 5. mgr. eru ákvæði, sem svara til fyrirmæla í 2. og 6. mgr. 47. gr. lag-anna.

Um 40. gr.

Um efni 1. mgr. hefur þegar verið rætt í umsögn um VIII. kafla. Í 2. mgr. eru tekin upp ákvæði 8. mgr. 47. gr. laga nr. 50/1959, sbr. 2. gr. laga nr. 24/1962.

Um 41. gr.

Hér eru í 1. mgr. tekin upp ákvæði 7. mgr. 47. gr. laga nr. 50/1959, sbr. b-lið 2. gr. laga nr. 24/1962.

Efni 2. mgr. er nýtt. Siglingamálastofnuninni er nauðsynlegt af mörgum ástæð-um, m. a. vegna könnunar á orsökum sjóslysa, að fá í hendur gögn þau, sem í 2. mgr. getur. Er þá handhægast, að þau komi frá embætti saksóknara, þar sem þau eru öll fyrir hendi.

Um 42. gr.

Greinin svarar til 49. gr. laganna.

Um 43. gr.

Ákvæði um laun dómenda í siglingadómi og kostnað af starfsemi dómsins eru tekin óbreytt úr 56. og 57. gr. laganna. Að öðru leyti eru ákvæði X. kafla lag-anna tekin upp í frv. til laga um Siglingamálastofnun ríkisins.

Um IX. kafla.

Gjaldaákvæði 50., 52. og 53. gr. laganna eru tekin hér að mestu óbreytt í 44. og 45. gr. frv. Eins og áður var getið, skal ágreiningur um gjaldskyldu eða upphæð gjalds fara fyrir almenna dómstóla samkvæmt frv. í stað siglingadóms, sbr. 53. gr. laganna. Telja verður óþarft og að sumu leyti óviðeigandi ákvæðið í 51. gr. laganna, og er það því fellt niður.

X. kafli.

Um 46. gr.

Refsiákvæði 1. og 2. mgr. 58. gr. laganna eru hér orðuð um og ljósara gert, við hvaða brotum refsing er lögð. Um 3. mgr. 58. gr., sjá 1. mgr. 48. gr. frv.

Um 47. gr.

Hér eru tekin upp refsíákvæði 62. gr. laganna.

Um 48. gr.

Þarfnast ekki skýringa.

Um 49. gr.

Fyrirmæli um réttindasviptingu í 60. og 62. gr. laganna eru tekin sameigin-lega í þessa grein. Ákveðið er, að sé réttindasvipting dæmd, skuli hún aldrei vera skemmri en 3 mánuðir.

Um 50. gr.

Greinin svarar til 63. gr. laganna.

Um 51. gr.

Sá tími, sem líða þarf frá því, að réttindasvipting er dæmd, þar til dómsmálaráðherra er heimilt að veita réttindin aftur, er stytur úr 5 árum í 3 ár, sbr. 64. gr. laganna. Er þetta gert til samræmis við ákvæði 239. gr. siglingalaganna nr. 66/1963 um endurveitingu réttinda.

Um 52. og 53. gr.

Greinarnar svara til 59. og 61. gr. laganna.

Um XI. kafla.

Ákvæði þessa kafla þarfnast ekki skýringa.