

Nd.

572. Frumvarp til laga

[285. mál]

um breyting á lögum nr. 52 12. maí 1970, um eftirlit með skipum.

Flm.: Haraldur Henrysson.

1. gr.

Við 7 gr. laganna bætist ný málsgrein, svo hljóðandi:

Enn fremur hafa skipverjar á varðskipum ríkisins heimild til stöðvunar íslenzkra skipa í þeim tilgangi að framkvæma skoðun á þeim búnaði þeirra, sem um getur í 22. gr., B-, C-, D- og F-liðum og reglugerðum, sem settar eru þar að lútandi. Svo og geta þeir stöðvað för skips og framkvæmt bráðabirgðaskoðun, telji þeir augsýnt af siglingu þess, að haffærni sé ábótavant eða hleðsla ólögleg. Telji varðskipsmenn ástæðu til vegna öryggis áhafnar eða skips, skulu þeir skipa því að halda til hafnar og gera jafnframt eftirlitsmanni Siglingamálastofnunarinnar viðvart, og skal hann framkvæma frekari skoðun. Varðskipsmenn skulu jafnan senda sýslumanni, bæjarfógeta eða sakadómara (í Reykjavík) í umdæmi því, sem skip er gert út frá, svo og siglingamálastjóra, skýrslu um skoðun sína, telji þeir hana leiða í ljós, að fyrirmælum laga og reglugerða um búnað, haffærni eða hleðslu hafi ekki verið hlýtt.

2. gr.

Við 9. gr. laganna bætist ný málsgrein, svo hljóðandi:

Skipverjar varðskipa ríkisins framkvæma skoðanir á hafi úti með þeim takmörkunum, sem um getur í 7. gr.

3. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Greinargerð.

Nær samhljóða frumvarp var flutt af flutningsmanni þessa frumvarps og Hjalta Haraldssyni á Alþingi 1968. Með því fylgdi svo hljóðandi greinargerð:

Með frv. þessu er lagt til, að skipverjar á varðskipum ríkisins, sem lögum samkvæmt eru lögreglumenn, fái vald til skoðunar um borð í öllum íslenskum skipum í ákveðnum tilvikum. Eins og nú er, geta einungis sérstakir skipaskoðunarmenn, skipaðir af skipaskoðunarstjóra, framkvæmt skoðanir á skipum og búnaði þeirra. Hér er lagt til, að varðskipsmenn geti hvenær sem er framkvæmt skoðun á ýmsum öryggisbúnaði skipa skv. 22. gr. laganna, þ. e. siglingatækjum, öryggisráðstöfunum og eldvörnum, björgunartækjum og fjarskiptatækjum. Auk þess geti þeir framkvæmt frekari skoðun, ef þeim sýnist af siglingu skipsins, að haffærni þess sé ábótavant eða hleðsla ólögleg.

Það er kunnara en frá þurfi að segja, að töluvert hefur skort á, að fylgt væri reglum um öryggisútbúnað á skipum og reglum um haffærni eða hleðslu, og telja fróðir menn, að mörg slys megi rekja til slíks. Það mundi eflaust verða til aukins aðhalds, ef löggæzla á þessu sviði yrði aukin og skyndiskoðanir framkvæmdar á hafi úti. Útgerðarmenn og skipstjórnarmenn mundu þá eflaust hugsa sig betur um, áður en þeir brytu lög um þessi efni. Hér eru svo ríkir hagsmunir í húfi, að nauðsynlegt hlýtur að teljast, að eftirlit verði sem strangast og virkast. Gert er ráð fyrir, að viðkomandi héraðsdómarar fái skýrslur um brot, og þykir það vera skjótvirkara en að senda mál strax til siglingadóms skv. 37. gr. laganna. Ef saksóknari í samráði við skipaskoðunarstjóra teldi hins vegar málshöfðunar þörf að lokinni rannsókn heima í héraði, yrði mál væntanlega höfðað fyrir siglingadómi.