



# SIGLINGAMÁLASTOFNUN RÍKISINS

HRINGBRAUT 121, PÓSTHÓLF 7200, 127 REYKJAVÍK

Samgöngunefnd Alþingis  
b/t Pálma Jónssonar  
Alþingi  
150 REYKJAVÍK

*Alþingi*

*Erindi nr. P 116 / 11089*

*komudagur 25 / 3 1993*

TILV. YÐAR

TILV. VOR

01

DAGS. 23.03.1993

Efni: Athugasemdir við frumvarp til laga um eftirlit með skipum.

Vísa til fundar í Samgöngunefnd þann 22.03.1993 þar sem formaður nefndarinnar óskaði eftir tillögu að texta við eftirtaldar greinar frumvarpsins svo og greinargerð.

6.gr.

"Ráðherra er heimilt að setja reglur um hæfniskröfur, sem þeir er hanna og smíða skip skulu fullnægja"

Ljóst er af þessu orðalagi að ekki kemur fram hvaða kröfur skuli gerðar, enda hugsunin bak við þetta aðeins að heimildar ákvæði verði í lögum fyrir ráðherra til að setja nánari reglur þar um.

Það sem menn hafa í huga er að þær teikningar og verklýsingar séu það greinilega unnar að unnt sé að smíða eftir þeim það sem útgerðarmaður ætlaði sér að fá. Það hefur á þessu stigi ekki þótt fært að setja sérstakar hæfniskröfur til manna, eða fara fram á sérstök próf.

Þó er ljóst að verk- og tæknifræðingar fá sjálfkrafa réttindi í þeim greinum sem lúta að skipasmíði, en hæfniskröfur beinast þá frekar að öðrum hópum manna sem hvorki hafa lært hönnun né teikningu.

8.gr.

Ég get fallist á það sjónarmið nefndarinnar að aldursákvæðum verði sleppt í lögum, fyrir önnur skip en fiskiskip, þar tel ég ástæðu til að halda inni aldursákvæðum t.d. 15

ár. Við þennan aldur þurfa skip að fara í gegnum ítarlega skoðun og viðgerð a.m.k. þau skip sem eru í flokki hjá hinum ýmsu flokkunarfélaga. Er hér oft um mjög dýrar viðgerðir að ræða og tímafrekar. Þegar þesari flokkunarviðgerð er lokið þá eru skip í góðu ástandi og örugg hvað styrk og vélbúnað varðar.

Ein af ástæðum fyrir 15 ára aldursákvæðum er sú að seljendur kjósa frekar að selja skip áður en þessi skoðun og viðgerð fer fram, jafnvel þótt lægra verð fái fyrir skipin.

Oft er það þannig að þegar íslenskir útgerðarmenn eru að kaupa sér notuð skip þá er eðlilega horft í verðið og minna í það sem þarf að gera fyrir skipin svo að þau teljist fullnægja ströngum kröfum um öryggi. Þetta á að vísu aðeins við um útgerðarfyrirtæki sem ráða yfir takmörkuðu eða litlu lausafé, vandamál stofnunarinnar verða þá eftirfarandi:

- a) Útgerð treystir sér ekki til að framkvæma allar þær lagfæringar sem krafist er.
- b) Sótt er um fresti og óskað eftir haffæri til t.d. sex mánaða og síðan verði gert eitthvað, sjaldan allt. Dæmi eru um hliðstæður þegar íslensk skip hafa gengið kaupum og sölum manna á milli.

Ef sett væru þau skilyrði að áður en stofnunin fyrir sitt leyti heimilaði innflutning þá lægi fyrir að viðkomandi útgerð sýndi fram á fjárhagslegt bolmagn til að standa við þær skuldbindingar sem hún er að setja sig í.

Þetta mat getur stofnunin sem slík ekki gert, mætti t.d. hugsa sér að viðskiftabanki útgerðar gæfi út yfirlýsingu um fjármögnunar möguleika útgerðar í formi stuttrar greinagerðar, og væri þá tekin með sá kostnaðarauki sem hlytist af þeim lagfæringum sem stofnunin gerði kröfur um, ásamt öðrum þeim lagfæringum sem útgerð teldi að þyrfti að gera áður en skip færi á veiðar.

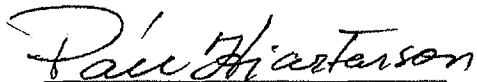
### 13.gr.

Skyndiskoðun er fyrirvaralaus skoðun á haffæri skips, einkum þegar skip kemur til hafnar eða fer úr höfn. Siglingamálastofnun ríkisins og Landhelgisgæsla Íslands gera með sér samstarfssamning hvernig þessu eftirliti skuli hagað.

Nú þegar er samkomulag milli þessarar stofnana um þetta eftirlit sem hefur gengið vel. Til fróðleiks má geta þess hér að gerður var svipaður samstarfssamningur við

Landhelgisgæsluna nú í nóvember síðastliðin. Þessi samningur fjallar um vöktun hafsins umhverfis Ísland þ.e. skrá niður hvort einhver sjónmengun er á sjónum, hvers lags o.s.frv. og er í samræmi við svokallað Kaupmannahafnarsamkomulag um þetta efni. Þetta samkomulag var undirritað af viðkomandi forstöðumönnum stofnananna, er því eðlilegt að sami háttur væri hafður við undirritun samkomulags byggt á 13. gr. þessara laga.

Virðingarfyllst

  
Páll Hjartarson  
Páll Hjartarson