



**SAMBAND ÍSLENSKRA KAUPSKIPAÚTGERÐA**

**ICELANDIC SHIPOWNERS' ASSOCIATION**

*Alþingi*

*Erindi nr. P 128/861*

*komudagur 24.1.2003*

Samgöngunefnd Alþingis  
Nefndasvið Alþingis  
Austurstræti 8-10  
150 Reykjavík

Reykjavík, 8. janúar 2003.

**FRUMVARP TIL LAGA UM EFTIRLIT MEÐ SKIPUM.  
UMSÖGN SAMBANDS ÍSLENSKRA KAUPSKIPAÚTGERÐA.**

Samband íslenskra kaupskipaútgerða, SÍK, þakkar bréf samgöngunefndar Alþingis dags 11. desember s.l. þar sem óskað er umsagnar SÍK um ofangreint frumvarp til laga um eftirlit með skipum. Beðist er velvirðingar á þeim drætti sem orðið hefur á umsögn þessari, en undirritaður leitaði eftir fundi með samgönguráðuneyti í þeim tilgangi að fá skýringar á nokkrum þeirra ákvæða sem í frumvarpinu felast og sem gerðar eru athugasemdir við í umsögn þessari. Svör ráðuneytisins voru með þeim hætti að ekki var tilefni til annars en að senda umsögn þessa eins og hún kemur fyrir

Samband íslenskra kaupskipaútgerða fagnar því að fram sé komið frumvarp til breytinga á lögum um eftirlit með skipum, þar sem gildandi lög eru um margt úrelt, að hluta til í beinni andstöðu við ákvæði tilskipana Evrópusambandsins, auk þess sem þau veita ekki nægilegt svigrúm til þess að unnt sé að haga framkvæmd eftirlits með skipum með þeim hætti sem viðgengst alþjóðlega.

Þegar hafist var handa við endurskoðun frumvarpsins lagði Samband íslenskra kaupskipaútgerða áherslu á að eftirfarandi atriði yrðu höfð að leiðarljósi við þá endurskoðun:

Að réttur kaupskipaútgerða til að fela viðurkenndum flokkunarfélögum lögbundið eftirlit með íslenskum skipum í þeirra eigu og búnaði þeirra verði viðurkenndur. Í samningi flokkunarfélaganna við íslensk stjórnvöld verði viðurkennd og staðfest heimild þeirra til að annast eftirlit með íslenskum skipum, óski eigandur þeirra eftir því.

Að ekkert í lögum um eftirlit með skipum verði til þess fallið að hindra að flokkunarfélög geti tekið að sér lögbóðið eftirlit með sama hætti og þau gera á alþjóðlegum vettvangi og að þau geti gegnt og hagað eftirliti sínu í samræmi við þær almennu reglur sem þau hafa sett sér um framkvæmd eftirlits með skipum og búnaði þeirra.

Að ákvæði um útgáfu haffærisskráteinis til íslenskra kaupskipa verði fellt niður þar sem skírteini þetta er óþarft og á sér ekki hliðstæðu meðal annarra siglingaþjóða.



Að ákvæði laga um eftirlit með skipum taki aðeins til grundvallaratriða er lúta að eftirliti með skipum og að nánari ákvæði um framkvæmd eftirlitsins og efnisleg atriði og úrfærslur verði færð í reglugerð.

Samband íslenskra kaupskipaútgerða leggur auk þess áherslu á að íslensk lög og reglur séu samhljóma þeim alþjóðlegu samþykktum sem um siglingar skipa gilda. Sambandið mótmælir ákvæðum sem ganga lengra en alþjóðleg ákvæði mæla fyrir um þar sem slík ákvæði skerða að jafnaði samkeppnisstöðu íslenskra kaupskipaútgerða.

Samband íslenskra kaupskipaútgerða neyðist því miður til þess að gera alvarlegar athugasemdir við frumvarpið og þá sérstaklega eftirfarandi ákvæði þess:

- 6. gr. Smíðalýsing, teikningar og önnur gögn sem afhenda skal áður en smíði hefst.
- 9. gr. Ábyrgð útgerðarmanns á haffæri skips hafnað og skyldu vélstjóra til að sjá um lögboðnar skoðanir hafnað.
- 11. gr. Aukaið svigrúm flokkunarfélaga til að hafa með höndum eftirlit með skipum.
- 13. gr. Breytingum á ákvæðum um heimild til að krefjast aukaskoðunar á skipum mótmælt harðlega. Krafa um að gildandi lagaákvæði verði óbreytt.
- 25. gr. Yfirskoðunargerð – ósamræmi – gildandi ákvæði felld út án skýringa
- 28. gr. Gjaldtaka – ákvæði óljós

Samband íslenskra kaupskipaútgerða vísar til 7. gr laga nr 6/1996 um Siglingastofnun Íslands þar sem fjallað er um verkefni siglingaráðs. Þar segir:

“Siglingaráð skal vera ráðgefandi aðili fyrir ráðherra og forstjóra Siglingastofnunar Íslands í siglinga- og vitamálum. Siglingaráð **skal** fjalla um breytingar á lögum og reglum er varða siglinga- og vitamál.”

Drög að frumvarpi til laga um eftirlit með skipum voru lögð fram af samgönguráðuneyti til umræðu í Siglingaráði þann 13. desember 2001. Við þau drög voru gerðar margar og ítarlegar athugasemdir, m.a. af hálfu Sambands íslenskra kaupskipaútgerða. Frumvarp það sem nú er til umfjöllunar í samgöngunefnd, er í nokkrum mikilvægum atriðum breytt frá því frumvarpi sem kynnt var í Siglingaráði. Þær breytingar voru hins vegar því miður aldrei lagt fram í siglingaráði, hvorki til kynningar eða umfjöllunar. Samband íslenskra kaupskipaútgerða harnar að samgönguráðuneytið skuli leggja fram á Alþingi svo mikilvægt frumvarp án þess að hafa um það náð samráð við hagsmunaaðila og mótmælir harðlega þeim vinnubrögðum sem ráðuneytið hefur viðhaft við umfjöllun þess.

Athugasemdir Sambands íslenskra kaupskipaútgerða við frumvarp þetta eru svo alvarlegar og vinnubrögð þau, sem viðhöfð hafa verið við samningu frumvarpsins, svo ámæliverð að fyllsta tilefni er til þess að samgöngunefnd sendi frumvarp þetta til baka til samgönguráðuneytis til endurskoðunar. Jafnframt er gerð sú krafa að endurskoðað frumvarp verði kynnt í Siglingaráði áður en það er lagt fram að nýju.

Hér að neðan greinir frá athugasemdum Sambands íslenskra kaupskipaútgerða við einstök ákvæði frumvarpsins:



1. gr. Leyfi til farþegaflutninga.

Lagt er til að ákvæði um leyfi til farþegaflutninga verði felld úr 1. gr frumvarpsins og verði sérstök grein í frumvarpinu. Leyfisveitingar til farþegaflutninga falla ekki undir “gildissvið”.

Í 6. gr um nýsmíði skipa.

Í 6. gr frumvarpsins segir:

“Áður en smíði hefst skal sá sem tekið hefur að sér smíði skips senda Siglingastofnun smíðalýsingu, teikningar og önnur þau gögn sem forstjóri Siglingastofnunar Íslands telur nauðsynleg vegna eftirlits.”

Ekki getur verið nauðsynlegt að allar teikningar eða öll nauðsynleg gögn sem forstjóri Siglingastofnunar kann að telja nauðsynleg vegna eftirlits með nýsmíði skips geti legið fyrir áður en smíði skipsins hefst. Sú er sjaldnast raunin og ekki venja að hönnun skipsins í smáatriðum sé komin á það stig, þegar smíði skips hefst, enda er slíkt hvorki mögulegt eða skynsamlegt. Tillaga er gerð um eftirfarandi orðalag þessarar greinar:

“Smíðalýsing, teikningar og önnur gögn sem Siglingastofnun Íslands telur nauðsynleg vegna lögboðins eftirlits með smíði nýrra skipa skulu berast Siglingastofnun Íslands svo tímanlega að unnt sé að taka fullt tillit til athugasemda stofnunarinnar við smíðina.”

8. gr um innflutninga skipa.

Vart er tilefni til þess í lögum um eftirlit með skipum að fjalla um með hvaða hætti staðið skuli að innflutningi á skipum. Það sem lög þessi fjalla um er m.a. hvernig að því skuli staðið þegar fram kemur ósk um að skip sé skráð á íslenska skipaskrá. Sigla má erlendu skip til landsins og sigla því með ströndum landsins án þess að um innflutning sé að ræða. Hvort skipið lúti íslenskum lögum og reglum eða ekki, ræðst af því hvort skipið sé skráð á íslenska skipaskrá. Því fer betur á því að umrita þessa grein frumvarpsins miðað við að hún fjalli um skilyrði þess að mega skrá skip á íslenska skipaskrá.

Samband íslenskra kaupskipaútgerða getur fellt sig við orðalag 8. gr um að skip, sem óskað er eftir að skráð verði á íslenska skipaskrá, skuli fullnægja íslenskum lögum og reglum um styrkleika, búnað og haffæri. Hins vegar getur komið til ágreinings um túlkun þessa ákvæðis varðandi hvort slíkt skip skuli fullnægja þeim reglum sem gilda um ný skip, eða hvort taka skuli tillit til aldurs skipsins og þar með taka mið af þeim reglum sem í gildi voru þegar skipið var smíðað og þeim reglum sem þá gilda um þau íslensku skip, sem smíðuð voru á sama tíma og sem eru sömu gerðar. Í þeim tilgangi að gæta samræmis milli einstakra ákvæða laganna er eðlilegt við túlkun þessa ákvæðis að líta til ákvæða 5. gr frumvarpsins og gildandi laga. Því er gerð tillaga um að ofangreint ákvæði verði orðað sem hér segir:

“Einnig skal slíkt skip fullnægja þeim íslensku lögum og reglum, sem gilda um sambærileg skip að teknu tilliti til gerðar og aldurs þess, fyrirhugaðrar notkunar,



ástands og þeirra breytinga sem á því hafa verið gerðar eða fyrir hugað er að gera á því.”

Tillaga þessi tekur mið af því að þjóðir heims og þá sérstaklega aðildarríki EES svæðisins hafa um nokkurt skeið keppt við að samræma kröfur þær sem þau gera til skipa. Það er því rökrétt afleiðing þessarar þróunar að líta svo á að tiltekið erlent skip, sem fullnægir tilteknum alþjóðlegum reglum og öðrum öryggisviðmiðunum í samræmi við aldurs þess í einu ríki, fullnægi þar með einnig reglum og öryggisviðmiðunum sem gildi hér á landi. M.ö.o að ekki þurfi að koma til kostnaðarsamar endurbætur eða breytingar á skipinu í þeim tilgangi að það uppfylli kröfur þær sem gerðar eru til nýrra skipa. Að sjálfsögu skal skip, sem ráðgert er að skrá á íslenska skipaskrá, eftir sem áður fullnægja þeim sérkröfum, sem íslenskar reglur mæla fyrir um, enda hefði sambærilegt íslenskt skip þegar undirgangist slíkar kröfur.

9. gr um ábyrgð.

**Samband íslenskra kaupskipaútgerða gerir alvarlegar athugasemdir við þær breytingar sem felast í 9. gr frumvarpsins.**

Með ákvæðum 9. greinar frumvarps þessa er útgerðarmaður gerður ábyrgur fyrir haffæri skips til jafns við skipstjóra. Í athugasemdum með frumvarpinu er þessarar breytingar óljóst getið.

Í fyrsta lagi er ljóst að útgerðarmaður getur aldrei borið ábyrgð á því að skip sé haffært sökum þess að hann hefur ekki nauðsynlega þá menntun eða þekkingu á skipum að hann geti lagt mat á hvort skip telst haffært eða ekki. Ekki eru þekkt fordæmi þess að útgerðarmaður beri þá ábyrgð sem frumvarp þetta gerir ráð fyrir. Skipstjórnarmenn eru sérstaklega menntaðir til þess að geta lagt mat á hvort skip sé haffært. Ef sérhver útgerðarmaður skal með íslenskum lögum einnig geta lagt mat á slíkt án þess að hafa þá menntun sem skipstjórnarmenn hafa, verður annað hvort að gera þá kröfu að allir útgerðarmenn afli sér skipstjórnarmenntunar eða þá að skilyrði eru til þess að leggja skipstjórnarmenntun í landinu af í núverandi mynd.

Í öðru lagi er ljóst að útgerðarmaður er að öllu jöfnu ekki um borð í skipi því sem hann gerir út. Hann er af þeim sökum alls ekki fær um að hafa skoðun á því hvort skipt sé haffært og þar með taka á sig þær lagalegu skuldbindingar sem í umræddri grein frumvarpsins felast, t.d. ef skipið í förum erlendis.

Í sömu grein frumvarpsins er að finna breytingu frá gildandi lögum um eftirlit með skipum. Þar er gert ráð fyrir að yfirvélstjóra sé gert skylt að sjá um að lögskipaðar skoðunargerðir fari fram á skipi eftir því sem við á. Ekki er ljóst hvort þessi lagaskylda yfirvélstjóra skuli takmarkast við skoðanir á vélbúnaði skipa.

Samband íslenskra kaupskipaútgerða leggst gegn því að yfirvélstjóra skips skuli gert skylt að sjá um eða bera ábyrgð á að lögboðnar skoðunargerðir fari fram á skipi eins og þetta er orðað. Það er alls ekkert tilefni til þess að skipstjóri deili þessari ábyrgð með yfirvélstjóra skipsins, þar sem slíkt fyrirkomulag er síður skilvirkt og er aðeins til þess fallið að skapa deilur eða misskilning um forræði og valdsvið, þ.e. um hvar



**SAMBAND ÍSLENSKRA KAUPSKIPAÚTGERÐA**  
**ICELANDIC SHIPOWNERS' ASSOCIATION**

ábyrgð liggur, t.d. þegar í ljós kemur að lögboðnar skoðanir hafa ekki farið fram. Það ætti hins vegar ekkert að vera því til fyrirstöðu að skipstjóri feli yfirvélstjóra það verkefni að annast lögboðnar skoðanir á vélbúnaði skipsins, enda slíkt í samræmi við ákvæði Siglingalaga. Þá ber hins vegar skipstjóri eftir sem áður ábyrgðina lögum samkvæmt.

10. gr um framkvæmd skoðana.

Í 10. gr frumvarpsins er lagt til að í stað orðanna “Starfsmenn Siglingastofnunar Íslands” í upphafi greinarinnar komi “Siglingastofnun Íslands”. Ekki er þörf á að hafa í lögum ákvæði sem tilgreinir að allar skoðanir sem framkvæmdar eru samkvæmt lögum þessum skuli gerðar af starfsmönnum stofnunarinnar. Það hlýtur að vera Siglingastofnun Íslands að ákveða með hvaða hætti hún framkvæmir þær skoðanir sem lög þessi mæla fyrir um. Orðalag 10. gr. er í andstöðu við starfsemi flokkunarfélaga og starfsemi þeirra annarra sem annast lögboðið eftirlit með skipum og sem ekki eru starfsmenn Siglingastofnunar Íslands.

Í 11. grein frumvarpsins segir í 3. málsgrein:

“Sé skip í flokki hjá viðurkenndu flokkunarfélagi og gildu flokkunarskírteini er framvisað skal sú skoðun sem fram fór á því til viðhalds flokkuninni talin fullnægjandi um styrkleika bols, eimkatla, vél- og rafbúnaðar, enda fullnægi skipið jafnframt....”

Samband íslenskra kaupskipaútgerða er þeirrar skoðunar að þau ákvæði sem gilda um heimildir flokkunarfélaga til skoðunar á íslenskum skipum samkvæmt þessum lagaákvæði nái ekki að fullnægja þeim kröfum sem gerðar eru í upphafi umsagnar þessarar um starfsemi flokkunarfélaga. Eftirlit það sem flokkunarfélög hafa sérhæft sig til að annast, nær til fjölmargra annarra þátta en bols, eimkatla og vél- og rafbúnaðar. Sú takmörkun sem fellst í upptalningu þeirra þátta, sem flokkunarfélög mega skoða til viðhalds á flokkun skipsins samkvæmt frumvarpinu, er alltof þröng og ekki í samræmi við það frelsi til að fela óháðum viðurkenndum aðilum að annast lögboðið eftirlit og við á á mörgun öðrum sviðum þjóðfélagsins. Slík takmörkun er heldur ekki í samræmi við lög og reglur um eftirlit með skipum erlendis. Í ljósi þessa eru það Sambandi íslenskra kaupskipaútgerða mikil vonbrigði hvað lögin samkvæmt fyrirbyggjandi frumvarpi ganga skammt í þá átt að opna fyrir heimildir viðurkenndra aðila til að annast lögboðnar skoðanir á skipum.

13. gr aukaskoðanir.

Í 13. gr frumvarpsins er tilgreint við hvaða skilyrði aukaskoðun skips skuli fara fram. Þar segir í 4. staflið að aukaskoðun skuli fara fram þegar eigandi skips, útgerðarmaður, skipstjóri, yfirvélstjóri, skipverji, einstaklingur eða stofnun sem á réttmætra hagsmuna að gæta varðandi örugga starfsemi skips, aðbúnað og vinnuskilyrði um borð eða mengunarvarnir krefst skoðunar eða leggur fram kvörtun nema Siglingastofnun Íslands telji slíka kröfu eða kvörtun ekki á rökum reista.

Í gildandi lögum er heimild til að krefjast skoðunar eða til að leggja fram kvörtun um ástand skips bundin við eiganda skips, útgerðarmann, skipstjóra, yfirvélstjóra,



meirihluta áhafnar, eða stjórn stéttarfélags. Þá segir í gildandi lögum að slík krafa skuli vera skrifleg og rökstudd.

Í greinargerð með frumvarpinu varðandi þessa grein og staflið segir:

“Ákvæði 4. töluliðar er sams konar og ákvæði 2. tölul. 12. gr gildandi laga. Það nýmæli er að óheimilt sé að veita skipstjóra, útgerðarmanni eða eiganda viðkomandi skips upplýsingar um nafn þess sem leggur fram kröfu um skoðun.”

**Skýringar í greinargerð frumvarpsins eru rangar, ófullnægjandi og villandi. Í frumvarpinu er gerð tillaga um að gerðar verði miklar og alvarlegar breytingar á gildandi lögum, breytingar, sem alls ekki er getið um í greinargerðinni. Þá er fullyrðing um að ákvæði 4. liðar sé sams konar og í gildandi lögum er röng og villandi.**

**Með þeim breytingum, sem felast í ákvæðum frumvarpsins virðist sem annar hver Íslendingur geti krafist þess að aukaskoðun fari fram á tilteknu íslensku skipi verði frumvarp þetta að lögum.**

**Þessi grein frumvarpsins felur í sér breytingar á réttarstöðu útgerðar og eiganda. Sá sjálfsagði réttur útgerðar og eiganda að krafa um aukaskoðun skips þannig til komin sé sett fram skriflega og að hún sé rökstudd, er felldur niður. Þessi ákvörðun þeirra, er unnu að gerð frumvarpsins, er fullkomlega óskiljanleg og krefst skýringa. Engin tilraun er gerð til þess að færa rök fyrir nauðsyn þess að breyta gildandi ákvæðum um þetta efni og því vaknar spurningar um hvað hafi vakað fyrir þeim sem sömdu frumvarpið. Í hvaða tilgangi er þessi breyting gerð og hvaða tilgangi á hún að þjóna.**

Samband íslenskra kaupskipaútgerða telur framangreindar breytingar með öllu óásættanlegar. Sambandið krefst skýringa á þeim breytingum sem hér eru gerðar og telur afar ámælivert að svo miklar efnilegar breytingar skuli lagðar til á gildandi lögum án þess að minnsta tilraun sé gerð til að vekja athygli á þeim í greinargerð með frumvarpinu. Þá mótmælir Samband íslenskra kaupskipaútgerða harðlega þeim efnislegu breytingum sem í þessari grein frumvarpsins felast.

Í 13. grein frumvarpsins, sama staflið segir ennfremur:

“Óheimilt er að veita skipstjóra, útgerðarmanni eða eiganda viðkomandi skips vitneskju um nafn þess sem leggur fram slíka kröfu eða kvörtun.”

Í gildandi lögum segir:

“Starfsmenn Siglingastofnunar Íslands eru bundnir þagnarheiti um hver borið hafi fram kröfu nema að hún hafi reynst ástæðulaus. Þá skal Siglingastofnun gefa upp nafn þess sem bar fram kröfuna ef útgerðarmaður krefst þess.”

Það er næsta spaugilegt að lagt skuli fram frumvarp til laga þar sem ákvæði um trúnað upplýsinga er með þeim hætti að allir aðrir en útgerðarmaður, skipstjóri og eigandi



Þess skips sem í hlut á, skuli mega vita nafn þess sem bar kröfu um aukaskoðun eða kvörtun fram.

Því miður eru dæmi þess að krafa hafi verið gerð á skoðun á skipi af hálfu skipverja eða stéttarfélagi skipverja og að í ljós hafi komið við skoðunina að krafan var ekki á rökum reist. Grunsemdir eru um að sá sem gerði kröfu um skoðun skipsins hafi haft þann ásetning með kröfugerðinni að skaða útgerð skipsins fjárhagslega. Það tókst með því að lagt var farbann á skipið þar til skoðun hefði verið framkvæmd. Rekstur skipsins stöðvaðist þar til skoðun var lokið og staðfest var að áskanir á hendur útgerð skipsins voru ekki á rökum reistar. Útgerð skipsins varð fyrir miklu fjárhagslegu tjóni. Það ákvæði gildandi laga að upplýsa skuli útgerð skips um þann sem gerir kröfu um aukaskoðun skips hefur að markmiði að koma í veg fyrir að ákvæði þetta sé misnotað, en misnotkun þess er hvorki í þágu útgerðar eða sjómanna. Þá tryggir þetta ákvæði að útgerð skips geti leitað réttar síns ef rekstur skips er hindraður með ásetningi og af tilefnislausu. Í ljósi þessa telur Samband íslenskra kaupskipaútgerða nauðsynlegt að íslensk lög mæli fyrir um að krafa um aukaskoðun vegna meints vanbúnaðar skips sé ávallt bæði skriflega og rökstudd. Útgerð skips eða eigandi þarf að geta varist fölskum eða óréttmætum ásökunum um vanbúnað skips og með aðstoð laga leitað réttar síns gagnvart viðkomandi þegar svo ber undir.

Samband íslenskra kaupskipaútgerða krefst þess að framangreint ákvæði greinar 12.2 í gildandi lögum fái að standa óbreytt og komi í stað 4. liðs 13. greinar frumvarpsins, enda eru í gildandi lögum nægar heimildir til þess að koma megi ábendingum um vanbúnað skipa á framfæri við Siglingastofnun Íslands.

25. gr. um verkefni farbannsnefndar.

Í 2 staflíð 25 gr frumvarpsins segir:

“Að annast yfirskoðunargerðir og kveðja til yfirskoðunarmenn.”

Ekki er ljóst hvað fellst í þessu ákvæði þar sem í frumvarpinu er hvergi vikið að yfirskoðunargerð eða yfirskoðunarmönnum. Að venju er engar skýringar að finna í greinargerð með lögnum.

Í 14. gr gildandi laga um eftirlit með skipum er að finna ákvæði um að kæra megi ágreining um útslit skoðunargerðar til farbannsnefndar. Af óskýrðum orsökum hefur ákvæði 14. gr gildandi laga fallið brott og því er framangreint ákvæði um verkefni farbannsnefndar í lausu lofti. Þau vinnubrögð sem víðhöfð eru hér bera vott um hroðvirkni og ófagleg vinnubrögð.

28. grein fjallar um gjaldtöku.

Samband íslenskra kaupskipaútgerða gerir þá kröfu í ljósi ákvæða 13. gr frumvarpsins að sú regla gildi almennt að sá sem telst beiðandi skoðunar á skipi, skuli greiða fyrir þá skoðun sem framkvæmd er án tillits til niðurstöðu skoðunarinnar. Reikningi vegna skyndiskoðana og aukaskoðana Siglingastofnunar Íslands eða þess sem framkæmir skoðun á skipi í nafni stofnunarinnar ber að senda þeim sem bar fram skoðunarbeiðnina. Hafi eigandi skips eða útgerðarmaður ekki óskað eftir að skoðun á



**SAMBAND ÍSLENSKRA KAUPSKIPAÚTGERÐA**  
**ICELANDIC SHIPOWNERS' ASSOCIATION**

skipi eða aðrir í þeirra nafni, verði óheimilt að beina að útgerð skipsins kröfu um greiðslu á reikningi fyrir þá skoðunargerð. Þá skuli óheimilt að leita trygginga til greiðslu á slíkum reikningi í því skipi sem um ræðir, búnaði þess eða öðru því viðkomandi.

Samkvæmt þessu er lagt til að eftirfarandi ákvæði verði sett í 28. grein frumvarpsins á eftir 3. síðustu málsgrein:

“Gjalds fyrir aukaskoðun skips þar sem skoðunar er ekki óskað af eiganda þess, útgerð eða skipstjóra í umboði eiganda og gjalds vegna skyndskoðunar á skipi samkvæmt lögum þessum er eiganda skips eða útgerð ekki skylt að greiða. Vanefndir á greiðslu reiknings vegna slíkra skoðana stofna ekki til lögveðs í viðkomandi skipi.”

Gildistaka.

Tilgreind dagsetning gildistöku laga þeirra sem frumvarp þetta fjallar um er liðinn. Ekki er venja að ákvæði laga sem þessara öðlist gildi áður en frumvarpið er staðfest af Alþingi sem lög. Lagt er til að þetta ákvæði verði lagfært þegar að nýtt frumvarp til laga verður lagt fram.

**Með vísan til þeirra fjölmörgu og alvarlegu athugasemda sem að ofan getur, leggur Samband íslenskra kaupskipaútgerða til að frumvarp þetta verði sent til samgönguráðuneytis að nýju til efnislegrar yfirferðar.**

Virðingarfyllt

Samband íslenskra kaupskipaútgerða

Ólafur J. Briem