Nd. **183. Frumvarp**

til laga um eftirlit með skipum og bátum og öryggi þeirra.

Frá sjávarútvegsnefnd.

1. gr.

Skip skal telja óhaffært, ef bol þess, búnaði, vjel eða vjelartækjum eða skipshöfn er svo áfátt, eða það er svo ofhlaðið mönnum eða munum eða vanhlaðið, eða illa birgt að vistum eða vatni, að kolum eða öðrum vjelanauðsynjum, ef það er gufuskip eða vjelskip, eða það af öðrum ástæðum er svo á sig komið, að telja verður, vegna sjóferða þeirra, er skipið skal fara, að hættulegra sje að vera í förum með því en venjulegt er við siglingar.

2. gr.

Setja skal með konunglegri tilskipun nánari ákvæði um, hverjar kröfur gera skuli til þess, að skip verði talið haffært, eftir því hvert skipið er og hvaða ferðir því eru ætlaðar, og um það, hvers gætt skuli við skipaskoðanir, sem gerðar eru samkvæmt lögum þessum.

Í sömu tilskipun skulu sett ákvæði um rúmstærð og gólfstærð í herbergjum skipverja, svo og annan útbúnað þeirra, að því er snertir birtu, loftrás og aðra hollustuhætti.

3. gr.

Eiganda skips eða útgerðarmanni, svo og skipstjóra, er skylt að sjá um, að skip sje haffært, er það leggur úr höfn. Skylt er skipstjóra að gera alt það, er hann má, til að halda skipi haffæru á ferð. Nú tekur skip grunn, verður fyrir árekstri eða það annað ber til, er ætla má, að af muni hljótast að skipið verði óhaffært, og er skipstjóra þá skylt að láta rannsaka það með skoðunargerð, þar sem því verður fyrst við komið.

4. gr.

Ef líkur eru á, að skip eða bátur, hverrar þjóðar sem er, sem ferðbúið er frá íslenskri höfn, sje óhaffært, skal lögreglustjóri hefta burtförina til bráðabirgða og skipa fyrir um, að skoðun skuli gerð á skipinu. Nú reynist það við skoðunina, að skipið sje óhaffært, og má skipið þá eigi leggja úr höfn fyr en úr þeim göllum er bætt og það sannað með nýrri skoðunargerð.

5. gr.

Þar sem ekki er annars getið, taka ákvæði laga þessara, um eftirlit með öryggi skipa, til allra skipa, sem stærri eru en 12 rúmlestir og gerð eru út hjer á landi, svo og til vjelbáta og róðrarbáta fjórróinna eða stærri, er stunda fiskveiðar hjer við land eina vertíð á ári eða lengur.

Atvinnumálaráðuneytið getur ákveðið með reglugerð, að eftirlit skuli haft með öryggi annara fljótandi fara og hvernig því eftirliti skuli hagað.

6. gr.

Eftirlit með öryggi skipa er undir yfirstjórn atvinnumálaráðuneytisins. Ráðuneytið skiftir landinu í skipaskoðunarumdæmi og skipar, til framkvæmdar eftirlitinu, í hverju umdæmi svo marga skipaskoðunarmenn, sem þurfa þykir. Skulu þeir vera skipaðir til 4 ára í senn. Þeir skulu vera valinkunnir og óvilhallir menn og að öðru leyti svo vel til starfsins fallnir sem frekast eru föng á. Áður en þeir taka til starfa skulu þeir undirrita drengskaparheit um, að þeir skuli vinna starf sitt samviskusamlega.

Skipaskoðunarmenn skulu gera allar skoðanir, þær er ræðir um í lögum þessum eða í tilskipunum eða reglugerðum, er settar verða samkvæmt þeim, og gerðar skulu innan umdæmis þeirra, hvort sem skipið er skrásett þar eða eigi. Ef þess er þörf, getur atvinnumálaráðuneytið kvatt skipaskoðunarmann til skoðunargerða utan umdæmis síns.

Við skoðunargerðir er skipaskoðunarmönnum skylt að gæta þess, að fullnægt sje kröfum þeim, er gerðar eru í lögum þessum eða í tilskipunum eða reglugerðum, er settar verða samkvæmt þeim, um öryggi skipa, þeirrar tegundar, er það skip er, sem þeir skoða, og í þeim ferðum, er því eru ætlaðar. Þeim er og skylt endranær að hafa eftir föngum vakandi auga með því, að hlýtt sje fyrirmælum þeim, sem sett eru um öryggi skipa, og skulu þeir tafarlaust tilkynna lögreglustjóra, ef þeir verða þess vísari, að misbrestur sje á því.

Skipaskoðunarmenn eiga rjett á þóknun fyrir starfa sinn, samkvæmt gjaldskrá, er atvinnumálaráðuneytið setur. Þóknunina greiðir eigandi skips og má taka hana lögtaki. Þurfi skipaskoðunarmenn að takast ferð á hendur vegna skoðunar á skipi, skal ferðakostnaður þeirra greiddur úr ríkissjóði.

7. gr.

Skoðunargerðir á skipum eru tvennskonar, aðalskoðun og aukaskoðun.

8. gr.

Aðalskoðun skal gerð á skipum í þessum tilfellum:

a. Áður en skip leggur úr höfn hjer á landi í fyrsta sinn, er smíðað hefir verið hjer á landi eða breytt hefir verið svo mjög, að mæla þurfi það af nýju, eða fengið er frá öðrum löndum, hvort heldur nýsmíðað eða notað, til skrásetningar undir íslenskan fána eða til útgerðar hjer á landi.
b. Á öllum farþegaskipum einu sinni á ári. Í tilskipun þeirri, er ræðir um í 2. gr. þessara laga, skal ákveðið, hver skip teljist farþegaskip.
c. Á öllum öðrum skipum annað hvert ár.

9. gr.

Við aðalskoðun skal athuga vandlega alt öryggi skipsins, bæði sjálfs bols skipsins, þilfara og skilrúma, siglu og reiða, vjela og vjelartækja, búnaðar alls og áhalda, svo og alt annað, er lýtur að öryggi skipsins.

10. gr.

Að lokinni aðalskoðun skips skulu skipaskoðunarmenn senda lögreglustjóra skýrslu um öryggi skipsins, gerða eftir fyrirmynd, er atvinnumálaraðuneytið setur, svo og tillögur sinar um það, hvort skipinu skuli gefið haffærisskirteini eða eigi. Komi það í ljós við skoðunina, að skipið sje haffært, skal lögreglustjóri gefa skipinu haffærisskírteini. Í haffærisskírteini skal tilgreina nafn skips og heimili, skrásetningarbókstafi þess, númer þess á fiskiskipaskrá og umdæmisbókstafi, ef um fiskiskip er að ræða, smalestatal, hvort skipið sje seglskip eða vjelskip, róðrarbátur eða vjelbátur, til hvaða ferða skipið sje ætlað, tölu farþega, er það má flytja, sje um farþegaskip að ræða, svo og að skipið fullnægi þeim kröfum um öryggi skipa, er gerðar eru í lögum þessum eða tilskipunum eða reglugerðum, settum samkvæmt þeim.

Haffærisskírteini gildir um farþegaskip í eitt ár frá dagsetningardegi þess, en um önnur skip í tvö ár frá sama tíma. Nú er skip statt í útlöndum á þeim tíma, er haffærisskírteini þess gengur úr gildi, og getur þá atvinnumálaráðuneytið framlengt gildi skirteinisins til ákveðins tíma, þó aldrei lengur en til þess er skipið næst tekur höfn hjer við land, enda sjeu færðar líkur fyrir því, að skipið enn sje haffært. Ef sjerstaklega stendur á í öðrum tilfellum, getur lögreglustjóri framlengt gildi skirteinisins alt að einum mánuði.

Haffærisskírteini skal fylgja skipsskjölunum, og skal það ávalt sýnt, bæði við tollafgreiðslu og þegar þess er krafist af yfirvöldunum. Nú er sá tími, er skírteinið gildir, á enda, eða skoðun, er gerð skyldi á skipinu á þeim tíma, samkvæmt lögum þessum, er vanrækt, hvort sem er aðalskoðun eða aukaskoðun, eða það kemur í ljós við slíka skoðun, að skipið er óhaffært, og skal lögreglustjóri þá afturkalla skírteinið.

11. gr.

Aukaskoðanir á skipum eru tvennskonar, almennar og sjerstakar.

12. gr.

Almenn aukaskoðun skal gerð einu sinni á ári á skipum þeim, er ræðir um í 8. gr. c í lögum þessum, það ár er aðalskoðun eigi er gerð á þeim.

13. gr.

Við almenna aukaskoðun skal sjerstaklega athuga allan búnað skipsins og áhöld, botn skips og stýrisbúnað.

14. gr.

Sjerstök aukaskoðun skal gerð í þessum tilfellum:

a. Þegar skip hefir sætt meiri hattar viðgerð, hvort heldur er á bol eða vjel, eða ný aðalvjel hefir verið í það sett, en eigi kveður samt svo mikið að viðgerðinni, að aðalskoðun skyldi gerð samkvæmt 8. gr. a. í lögum þessum.
b. Þegar annars þykir ástæða til að rannsaka öryggi akveðinna hluta skips eða búnaðar þess.

15. gr.

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

16. gr.

Að lokinni aukaskoðun skips skulu skipaskoðunarmenn senda lögreglustjóra skýrslu um öryggi skipsins samkvæmt því, sem fyrir er mælt í 10. gr. þessara laga. Sje skipið talið haffært, ritar lögreglustjóri á haffærisskirteini þess athugasemd um, að aukaskoðun hafi verið gerð og að hún hafi eigi leitt neitt það í ljos, er geri skipið óhaffært.

17. gr.

Nú er skoðun gerð samkvæmt 3. eða 4. gr. laga þessara eða samkvæmt 92. gr. siglingalaga 30. nóvember 1914, og ákveður þá lögreglustjóri, hvort skoðunin skuli vera aðalskoðun eða aukaskoðun.

18. gr.

Aðalskoðun og aukaskoðun á farþegaskipum og skipum, sem knúð eru af vjel og stærri eru en 60 rúmlestir, gera 3 menn. Skal einn þeirra vera vjelfróður, einn siglingafróður og einn fróður um skipasmíði.

Önnur skip, er knúð eru af vjel, skulu skoðuð af 2 mönnum, öðrum vjelfróðum en öðrum fróðum um skipasmíði.

Seglskip skulu 2 menn skoða, annar siglingafróður en annar fróður um skipasmíði.

Róðrarbáta skal einn maður skoða, sá er fróður sje um skipasmíði.

19. gr.

Eiganda skips eða útgerðarmanni eða skipstjóra er skylt að sjá um, að lögskipaðar skoðanir sjeu gerðar á skipi.

20. gr.

Skipaskoðunarmenn skulu gera skoðun á skipi tafarlaust er þess er óskað eða svo fljótt sem því verður við komið. Skoðun skal jafnan, ef þess er kostur, hagað svo, að sem minst töf verði á ferðum skipsins eða vinnu á því.

Skipaskoðunarmönnum skal frjáls aðgangur að skipinu og öllum rúmum í því. Þeir skulu eiga rjett á að athuga öll áhöld skips og búnað. Þeim skal heimilt að krefjast þess, að farmur sje tekinn úr skipi, skip sett á land eða vjelar hreyfðar, sje það nauðsynlegt vegna skoðunarinnar.

Eiganda skips, útgerðarmanni, skipstjóra og skipshöfn er skylt að láta skipaskoðunarmönnum í tje nauðsynlega aðstoð við skoðunina og að gefa þeim þær upplýsingar um skipið og öryggi þess, er þeir krefjast.

21. gr.

Lögreglustjóri, eigandi skips eða útgerðarmaður, skipstjóri eða, í til-

fellum þeim, er ræðir um í 92. gr. siglingalaga 30. nóvember 1914, meiri hluti skipshafnar eða vjelstjóri, geta krafist yfirskoðunar á skipi. Yfirskoðun gera helmingi fleiri menn en áður skoðuðu skipið, samkvæmt 19. gr. í lögum þessum, og með þeirri sjerþekkingu, er þar segir, og tilnefnir lögreglustjóri þá úr tölu hinna skipuðu skipaskoðunarmanna. Skal úrskurður þeirra um ástand skips eða búnað vera fullnaðarúrskurður.

22. gr.

Þeir menn, er samkvæmt 21. gr. í lögum þessum geta krafist yfirskoðunar á skipi, geta og krafist þess, að skipaskoðunarmenn staðfesti skoðun sína með eiði. Eiðurinn skal tekinn af þeim í sjódómi.

23. gr.

Kostnað allan við skipaskoðanir greiðir skipseigandi. Ákvæði 2. liðs 92. gr. í siglingalögum 30. nóvember 1914 skulu þó enn vera í gildi.

Nú hefir skip reynst óhaffært við skoðun, en yfirskoðun, sem gerð er samkvæmt kröfu eiganda skips, útgerðarmanns eða skipstjóra, telur skipið haffært, og greiðir þá ríkissjóður kostnað við yfirskoðunina.

24. gr.

Eftir 1. janúar 1923 skulu skip, sem eiga að vera í förum milli landa, vera með hleðslumerki, er sýni hvað skipið má liggja dýpst í sljettum sjó. Þegar sjerstaklega stendur á getur atvinnumálaráðuneytið veitt undanþágu frá þessu ákvæði.

Með konunglegri tilskipun skal setja nánari reglur um hleðslumerki og um mælingar og skoðanir, er gerðar skuli á skipum til ákvörðunar hleðslumerkja.

Kostnaður allur við ákvörðun hleðslumerkis greiðist af skipseiganda.

25. gr.

Þegar hleðslumerki hefir verið ákveðið skal atvinnumálaráðuneytið gefa skipinu hleðslumerkisskírteini. Skal það fylgja skipsskjölunum og ávalt sýnt bæði við tollafgreiðslu og þegar þess er krafist af yfirvöldunum.

Hafi skip hleðslumerkisskírteini, útgefið af þar til bærum erlendum stjórnvöldum eða skipaflokkunarfjelagi, getur atvinnumálaráðuneytið gefið því íslenskt hleðslumerkisskírteini í þess stað, án þess að láta mælingu þá eða skoðun, er með þarf til ákvörðunar hleðslumerkis, fara fram.

Nú er skip flokkað í skipaflokkunarfjelagi, er atvinnumálaráðuneytið tekur gilt, og skal þá hleðslumerkisskírteini þess gilda meðan það er í sama flokki. Endranær ákveður ráðuneytið gildistíma skírteinisins, og skal hans þá getið í skírteininu.

Nú er skipi breytt þannig, að ætla má, að farmborð skipsins breytist, og er þá hleðslumerkisskírteini þess úr gildi fallið.

26. gr.

Skip telst óhaffært, sje það svo hlaðið, að það liggi dýpra en hleðslumerki þess leyfir.

27. gr.

Marka skal á fram- og afturstafni allra þilskipa, er stærri eru en 30 rúmlestir, mælikvarða í desimetrum, er sýni hve djúpt skipið liggi í sjó. Kostnað við þetta greiðir skipseigandi.

28. gr.

Stjórnarráðið getur falið skipaflokkunarfjelögum, gegn þeirri ábyrgð, er það telur nægilega, að gera mælingar eða rannsóknir, er gera þarf vegna skoðunar skips eða ákvörðunar hleðslumerkis.

29. gr.

Nú er skipi lagt úr höfn óskoðuðu, enda þótt skylt hefði verið að skoða það samkvæmt lögum þessum, og ferst það, og er þá eigandi skaðabótaskyldur þeim, er fyrir tjóni verða við skiptapann, hvort heldur fyrir missi fyrirvinnu eða eigna, nema sannað sje, að slysið hafi eigi hlotist af óforsvaranlegu ástandi skips eða útbúnaði.

30. gr.

Nú vanrækir skipstjóri að láta gera skoðun á skipi, er skylt var að gera samkvæmt lögum þessum, og varðar það hann sektum, frá 100 kr. alt að 5000 kr. Sömu refsingu sætir skipseigandi eða útgerðarmaður, eigi þeir sök á vanrækslunni.

Önnur brot gegn lögum þessum, eða gegn tilskipunum eða reglugerðum, er settar eru samkvæmt þeim, varða sektum, alt að 5000 kr., nema þyngri hegning liggi við að lögum.

31. gr.

Með mál út af brotum gegn lögum þessum, eða gegn tilskipunum eða reglugerðum, sem settar eru samkvæmt þeim, skal farið sem almenn lögreglumál.

32. gr.

Með lögum þessum eru úr gildi feld lög nr. 29, 22. október 1912, um eftirlit með skipum og bátum og öryggi þeirra.

Greinargerð.

Frv. þetta er flutt eftir tilmælum stjórnarinnar, og vísast til greinargerðar þeirrar, er frv. fylgdi og hjer er prentað sem fylgiskjal.

Fylgiskjal.

Frumvarp þetta er samið af nefnd siglinga- og vjelfróðra manna, er skipuð var til að vinna að undirbúningi útgáfu tilskipana þeirra um öryggi skipa og eftirlit með því, sem gert er ráð fyrir í l. nr. 29, 22. okt. 1912. Nefndin

komst að raun um það, að til þess að eftirlit með öryggi skipa kæmist í viðunandi horf hjer á landi, væri nauðsynlegt að endurskoða núgildandi lög um það efni og gera ýmsar breytingar á þeim. Sjerstaklega taldi nefndin nauðsynlegt, að öðru skipulagi yrði komið á skipaskoðanir en nú er, enda virðist reynslan hafa sýnt það, að þær koma eigi að tilætluðum notum með þeirri tilhögun, sem nú er á þeim. Aðaltilgangurinn með frumvarpi þessu er því sá að endurbæta skipaskoðanirnar, gera þær tryggari og öruggari, en jafnframt eru í frumvarpinu ýms önnur nýmæli, og verður gerð grein fyrir hinum helstu þeirra í athugasemdunum við einstakar greinar þess.

Um 1. gr.

Gr. svarar til 5. gr. laga nr. 29, 22. okt. 1912, sbr. 6. gr. 2. l.

Um 2. gr.

Í 10. gr. l. 1912 er mælt svo fyrir, að setja skuli með kgl. tilskipun ákvæði um, hvaða öryggisreglur skuli gilda um þilskip (vjelskip og seglskip), sem eru í förum með ströndum Íslands eða stunda fiskveiðar við Ísland, og í 11. gr. er veitt heimild til að setja með tilskipun öryggisreglur um vjelarbáta og þilskip minni en 15 tonn. Í frumvarpi þessu er eftirlitið látið ná til margra skipa, sem minni eru en 15 rúmlestir. Öryggisreglurnar verða að ná til allra þeirra skipa, og sýnist bæði óþarft og óheppilegt að skifta þeim niður í tvær tilskipanir. Er því hjer gert ráð fyrir að eins einni tilskipun. Hins vegar leiðir það af sjálfu sjer, að ákvæði tilskipunarinnar hljóta að verða mismunandi eftir stærð skips, gerð þess og notkun.

Síðari liður gr. er samhljóða 2. l. 10. gr. í l. 1912. Þó er hjer felt niður ákvæðið, er undanskilur þessum reglum skip, sem minni eru en 15 tonn eða skipshöfn dvelur eigi í á nóttum. Það þykir eigi heppilegt að undanskilja þessi skip skilyrðislaust þeim reglum, en auðvelt að haga ákvæðum tilskipunarinnar svo, að fult tillit verði tekið til þeirra sjerstöku ástæðna, er koma til greina um þessi skip.

Um 3. gr.

Í þessari gr. eru hin almennu ákvæði um skyldu skipseiganda, útgerðarmanns og skipstjóra til að sjá um, að skip sje haffært, og svarar gr. til 6. gr. l. 1912, sbr. og 31. og 37. gr. siglingalaganna.

Um 4. gr.

Svarar til 12. gr. l. 1912. Nýmæli er það, að hjer er berum orðum tekið fram, að reglan gildi um öll skip, hverrar þjóðar sem eru. Ekki mun þó í þessu felast efnisbreyting á l. 1912, en rjett þótti að taka þetta fram, til að koma í veg fyrir efa, enda getur verið sama nauðsyn á að beita þessu eftirliti við erlend skip sem íslensk, og svipuð ákvæði í rjetti annara þjóða munu ná jafnt til erlendra sem innlendra skipa. — Skv. 12. gr. l. 1912 getur lögreglustjóri því að eins heft burtför skipsins, að fengin sje álitsgerð tveggja tilnefndra manna, væntanlega um öryggi skipsins. Með þeim hætti verður eftirlitið nokkuð örðugt í framkvæmdinni, og er þessu því vikið þannig við í

frv., að lögreglustjóra nægi likur um, að skipið sje óhaffært, til að hefta burtför þess, en skoðun þurfi eigi að fara fram á því fyr en á eftir.

Um 5. gr.

Skoðunarskyld eru skv. 1. gr. l. 1912 að eins skip, sem lögskráningarskyld eru, þ. e. stærri en 12 rúmlestir. Hjer er eftirlitið einnig látið taka til vjelbáta og róðrarbáta fjórróinna og stærri, er stunda fiskveiðar hjer við land eina vertíð á ári eða lengur. Er þetta gert meðfram með hliðsjón af því, að skv. l. nr. 32, 27. júní 1921, er skylt að tryggja sjómenn á slíkum skipum gegn slysum, enda virðist tilgangi laganna um að tryggja líf manna í sjóferðum ekki verða náð nægilega, sjeu þau skip eigi líka háð eftirliti.

Auk þessara skipa eru ýms önnur fljótandi för, sem menn eru ekki lögskráðir á nje skylt að tryggja menn á fyrir slysum, svo sem mokstrarvjelar eða rambúkkar á floti, flutningabátar minni en 12 rúmlestir, ferjur o. fl. Þykir eigi að svo stöddu ástæða til að setja fyrirmæli í lög um eftirlit með öryggi slíkra fara, en hins vegar rjett að veita heimild til eftirlits með þeim, ef þess skyldi gerast þörf.

Um 6. gr.

Gr. þarf væntanlega ekki skýringa. Þó skal þess getið, að hjer er vikið frá ákvæðum l. 1912 í því efni, að gert er ráð fyrir, að atvinnumálaráðuneytið skifti landinu í sjerstök skipaskoðunarumdæmi. Í l. 1912 er hvert lögsagnarumdæmi skipaskoðunarumdæmi fyrir sig. Ástæðan til þessarar breytingar er sú, að örðugt mun eða ókleift að fá nógu marga sjerfróða skipaskoðunarmenn í sumum lögsagnarumdæmum, enda svo fáar skipaskoðanir í sumum þeirra, að varla er ástæða til að láta þau vera sjerstök skipaskoðunarumdæmi.

Um 7.—23. gr.

Gr. þessar mæla fyrir um skoðanir á skipum, og eru ákvæði þeirra og það skipulag á skipaskoðunum, sem þær gera ráð fyrir, að miklu leyti nýmæli. Frv. gerir mun á ýmiskonar skipaskoðunum. Til þess að eftirlitið með öryggi skipa komi að haldi, er fyrst og fremst nauðsynlegt, að skoðanir sjeu gerðar reglulega á öllum skipum með hæfilega löngu millibili. En milli þessara reglulegu skoðana geta gerst ýms atvik, sem rýra eða geta rýrt haffæri skipsins, og verður þá og að vera skylt að láta skoða skipið. Frv. skipar því fyrir bæði um reglulegar og sjerstakar skoðanir. Skoðanirnar þurfa ekki ávalt að vera jafnnákvæmar. Fer það m. a. eftir því, hvert tilefni skoðunarinnar er. Samkvæmt því greinir frv. milli aðalskoðana og aukaskoðana.

Um 6.—7. gr.

Þurfa ekki skýringar.

Um 8. gr.

Í núgildandi lögum eru engin ákvæði um það, að strangari kröfur skuli gera um öryggi farþegaskipa en annara skipa. Í hinni væntanlegu tilskipun um öryggi skipa verða að sjálfsögðu settar sjerreglur um farþegaskip, og þykir rjett að ákveða þá um leið, hver skip teljast skuli farþegaskip.

Um 9. gr.

Ætlast er til þess, að aðalskoðun taki til alls þess, er lýtur að öryggi skipsins. Nánari fyrirmæli um það, hvernig aðalskoðun skuli haga og hvers öryggis þá skuli krafist, munu verða sett í tilskipun þeirri, er ræðir um í 2. gr.

Um 10. gr.

Til sönnunar um haffæri skipsins og um að lögboðnar skoðanir hafi verið gerðar, er ætlast til, að skipinu verði gefið haffærisskírteini. Skírteini þetta á að vera eitt af skipsskjölunum og skipstjóra að vera skylt að sýna það yfirvöldunum, hvenær sem þess er krafist og við afgreiðslu skipsins. Ætti þetta ákvæði að gera eftirlit yfirvaldanna með öryggi skipa bæði auðveldara og tryggara.

Eftirlitið mundi verða öruggara með því móti, að gildi haffærisskírteinis væri bundið við tiltekinn tíma. Og samkvæmt greininni er sú líka aðalreglan. En með því að atvik geta stundum legið svo til, að örðugt sje að láta skoða skipið af nýju áður en gildistími skírteinisins er á enda, heimilar gr. atvinnumálaráðuneytinu, eða í sumum tilfellum lögreglustjóra, að framlengja gildi skírteinisins nokkurn tíma.

Um 11. gr.

Þarf ekki skýringar.

Um 12.—16. gr.

Munurinn á almennri og sjerstakri aukaskoðun er sá, að hin fyrri skal gerð með ákveðnu millibili, en hin síðari að eins er sjerstök atvik krefjast þess. Að efni til eru þessar skoðanir einnig frábrugðnar hvor annari. Almenna skoðunin er eftirlit með öryggi skipsins yfir höfuð, þó ekki sje það jafnnákvæmt og við aðalskoðun. Sjerstaka skoðunin snertir að eins ákveðna hluta skips, sem þá þykir sjerstök ástæða til að skoða. Nánari ákvæði um skoðanirnar verða sett í tilskipuninni samkv. 2. gr.

Um 17.—22. gr.

Þurfa ekki skýringar.

Um 23. gr.

Í tilfelli því, er ræðir um í 2. gr., þykir ósanngjarnt, að skipseigandi greiði kostnaðinn við yfirskoðunina, þar sem mistök skoðunarmannanna valda henni. Því er mælt svo fyrir, að ríkissjóður beri þá kostnaðinn.

Um 24.—28. gr.

Í þessum gr. eru ákvæði um hleðslumerki skipa, og eru þau í öllum aðalatriðum í samræmi við l. 1912 og að öðru leyti svo, að þau þurfa ekki frekari skýringar.

Um 29. gr.

Svarar til 2. l. 2. gr. l. 1912, þó með þeirri breytingu, að hjer er sönnunarbyrðinni um tildrög skiptapans snúið við og hún lögð á eiganda skipsins. Umrætt ákvæði l. 1912 mun koma þeim, er fyrir tjóni verða við skiptapann, að litlu haldi eins og það nú er, en þannig lagað, sem í frv. greinir, mundi það verða skipseigendum mikil hvöt þess að vanrækja ekki lögboðnar skoðanir.

Um 30.—32. gr.

Þurfa ekki skýringar.