

Frumvarp til laga

um áhafnir íslenskra flutningaskipa, farþegaskipa, farþegabáta og skemmtibáta.

(Lagt fyrir Alþingi á 125. löggjafarþingi 1999–2000.)

1. gr.
Gildissvið.

Lög þessi taka til áhafna allra flutninga- og farþegaskipa sem skráð eru hér á landi samkvæmt lögum um skráningu skipa. Jafnframt gilda lögin, eftir því sem við á, um farþega- og skemmtibáta sem skráðir eru hér á landi.

2. gr.
Orðskýringar.

Í lögum þessum er merking eftirfarandi hugtaka sem hér segir:

1. *Alþjóðasamþykktin* er alþjóðasamþykkt um menntun og þjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna (STCW) frá 1978 með síðari breytingum.
2. *Skip* er hvert það skip sem skráð er samkvæmt lögum um skráningu skipa og lög þessi taka til.
3. *Flutningaskip* er hvert það skip, skrásett sem flutningaskip, er siglir með varning til og frá landinu, milli hafna innan lands og utan.
4. *Farþegaskip* er hvert það skip, skrásett sem farþegaskip, sem getur flutt fleiri en 12 farþega til og frá landinu, milli hafna innan lands og utan.
5. *Farþegabátur* er hvert það skip minna en 500 brúttótonn í strandsiglingum, í siglingum innan afmarkaðra hafsvæða eða á stöðuvötnum sem siglir með farþega í atvinnuskyni, t.d. í stuttar skoðunar- eða veiðiferðir, og samþykkt er sem slíkt af Siglingastofnun Íslands.
6. *Skemmtibátur* er hvert það skip sem ekki er notað í atvinnuskyni og ætlað er til skemmtisiglinga, óháð þeirri orku sem knýr skipið. Leiki vafi á hvort skip teljist skemmtibátur sker Siglingastofnun Íslands úr um það.
7. *Námsstig* er lok tiltekins bóklegs og verklegs náms við sjómannaskóla sem veitir prófskírteini til tiltekinnar atvinnuréttinda að öðrum skilyrðum uppfylltum.
8. *Skipstjóri* er sá sem fer með æðsta vald á skipi.
9. *Yfirstýrimaður* er skipstjórnarmaður sem gengur næst skipstjóra og tekur við skipstjórn í forföllum hans.
10. *Yfirmaður* er skipstjórnar- eða vélstjórnarmaður á stjórnunar- eða rekstrarsviði skv. 5. gr.
11. *Yfirvélstjóri* er æðsti vélstjóri um borð og ber ábyrgð á vélum sem knýja skipið, rekstri og viðhaldi vél- og rafbúnaðar þess.
12. *1. vélstjóri* er sá vélstjóri sem gengur næst yfirvélstjóra og ber ábyrgð á vélum sem knýja skipið, rekstri og viðhaldi vél- og rafbúnaðar þess í forföllum yfirvélstjóra. 1. vél-

- stjóri er sá sami og telst annar vélstjóri samkvæmt alþjóðasamþykktinni og skal uppfylla sömu kröfur og þar eru gerðar.
13. *Alþjóðaradíóreglugerðin* er reglur um fjarskipti sem eru, eða eru taldar vera, viðauki við nýjstu alþjóðafjarskiptasamþykktina sem er í gildi á hverjum tíma.
 14. *Fjarskiptamaður* er lögmaður handhafi skírteinis sem er gefið út eða viðurkennt af Siglingastofnun Íslands samkvæmt ákvæðum alþjóðaradíóreglugerðarinnar.
 15. *Skírteini* er staðfesting sem gefin er út og árituð í samræmi við ákvæði laga þessara og reglugerða samkvæmt þeim og veitir lögmaður handhafa þess rétt til að takast á hendur störf á því ábyrgðarsviði sem tilgreint er, á skipi þeirrar gerðar og stærðar, með því vélarafli og gerð vélbúnaðar sem notuð eru í viðkomandi sjóferð.
 16. *Afmarkað hafsvæði* er hafsvæði eftir nánari skilgreiningu í reglugerð.
 17. *Sjómannaskóli* er menntastofnun sem viðurkennd er af menntamálaráðherra eða samgönguráðherra og uppfyllir skilyrði alþjóðasamþykktarinnar um nám og kennslu.
 18. *Strandsigling* er sigling innan 50 sjómílna frá ströndum Íslands og á öðrum hafsvæðum eftir nánari ákvörðun Siglingastofnunar Íslands.
 19. *Öryggismönnun* er ákvörðun mönnunarnefndar flutningaskipa eða Siglingastofnunar Íslands um lágmarksfjölda í áhöfn flutninga- og farþegaskipa.
 20. *Brúttótonn* er mæling á heildarstærð skips eins og hún er ákvörðuð samkvæmt ákvæðum alþjóðasamþykktar um skipamælingar frá 23. júní 1969.
 21. *Ábyrgðarsvið* nær yfir skiptingu starfa og ábyrgðar um borð í flutninga- eða farþegaskipi og skiptist í stjórnunarsvið, rekstrarsvið og stoðsvið:
 - a. *Stjórnunarsvið* tekur til skipstjóra, yfirvélstjóra, yfirstýrimanns og 1. vélstjóra.
 - b. *Rekstrarsvið* tekur til stýrimanna og vélstjóra undir stjórn skipstjórnar- eða vélstjórnarmanna á stjórnunarsviði.
 - c. *Stoðsvið* tekur til skipverja sem heyra ekki undir stjórnunar- eða rekstrarsvið.
 22. *Vélarafli* er mesta samfellda heildarhámark ásafis allra aðalvéla skipsins í kílóvöttum (kW) eins og það er skráð í skráningarskírteini skipsins eða öðrum opinberum skjölum.
 23. *Útgerðarmaður* er sá aðili sem mannar skipið, ræður ferðum þess, ber kostnaðinn af þeim og nýtur arðsins af þeim.

3. gr.

Menntun og þjálfun.

Sjómannaskólar sem annast menntun og þjálfun áhafna íslenskra skipa skulu að lágmarki uppfylla ákvæði laga þessara og reglugerða samkvæmt þeim, alþjóðasamþykktarinnar og samnings um Evrópska efnahagssvæðið hvað varðar nám og kennslu. Nám og kennsla í sjómannaskólum skal vera samkvæmt viðurkenndu gæðastjórnunarkerfi.

Starfsgreinaráð um sjávarútvegsgreinar og siglingar, sem starfar samkvæmt lögum um framhaldsskóla, gerir tillögu til menntamálaráðherra, að fenginni umsögn Siglingastofnunar Íslands, um námskrár sjómannaskóla.

Um Slysavarnaskóla sjómanna gilda lög nr. 33/1991 og staðfestir samgönguráðherra námskrá skólans.

Menntamálaráðuneytið og Siglingastofnun Íslands hafa eftirlit með að ákvæði 1. mgr. þessarar greinar séu uppfyllt.

4. gr.

Skírteini.

Sýslumenn úti á landi og tollstjórinn í Reykjavík gefa út íslensk skírteini samkvæmt lögum þessum og reglugerðum settum samkvæmt þeim. Skírteinin skulu rituð á þar til gerð eyðublöð eftir fyrirmynd sem samgönguráðuneytið ákveður og skulu vera bæði á íslensku og ensku. Skírteinin skulu gilda til fimm ára í senn og setur samgönguráðherra skilyrði um endurnýjun þeirra. Til að tryggja samræmi í útgáfu skírteina skal haft samráð við Siglingastofnun Íslands við útgáfu þeirra.

Siglingastofnun Íslands gefur út skírteini og áritanir samkvæmt alþjóðasamþykktinni í samræmi við þessi lög, reglugerðir settar samkvæmt þeim og samninginn um Evrópska efnahagssvæðið. Skírteini skulu rituð á þar til gerð eyðublöð eftir fyrirmynd sem samgönguráðuneytið ákveður og skulu vera bæði á íslensku og ensku. Skírteinin skulu gilda til fimm ára í senn og setur samgönguráðherra skilyrði um endurnýjun þeirra þar sem taka skal mið af alþjóðasamþykktinni. Útgáfa skírteina og áritana skal vera samkvæmt viðurkenndu gæðastjórnunarkerfi.

Íslenskur ríkisborgari sem fullnægir skilyrðum laga þessara og reglugerða settra samkvæmt þeim, alþjóðasamþykktarinnar og samningsins um Evrópska efnahagssvæðið um siglingatíma, aldur, heilbrigði, sjón og heyrn, menntun og þjálfun, hæfni og próf, á rétt á að fá útgefið viðeigandi skírteini sér til handa og starfa samkvæmt því um borð í skipum. Þennan rétt hafa einnig ríkisborgarar annarra ríkja Evrópska efnahagssvæðisins, sbr. 2. mgr. 8. gr. laganna.

Skipstjóri á íslensku skipi skal ávallt vera íslenskur ríkisborgari. Þó geta ríkisborgarar annarra ríkja á Evrópska efnahagssvæðinu starfað sem skipstjórar á íslenskum skipum hafi þeir staðist sérstakt próf um kunnáttu og færni í íslensku og þekkingu á íslenskum lögum og reglum er varða þau störf sem þeir fá réttindi til að gegna.

Yfirmenn á stjórnunarsviði, þ.e. skipstjóri, yfirstýrimaður, yfirvélstjóri og 1. vélstjóri, skulu hafa þekkingu á íslenskum lögum og reglum sem varða störf þeirra og tryggt skal að þeir geti tjáð sig á íslensku eða ensku um ábyrgðarsvið sitt.

Frumrit skírteinis sem krafist er skal ávallt vera um borð í því skipi sem skírteinishafi er skráður eða ráðinn á.

Siglingastofnun Íslands heldur skrá yfir útgefin skírteini.

5. gr.

Skírteini til starfa um borð í flutninga- og farþegaskipum.

Til að starfa sem skipstjórnar- eða vélstjórnarmaður um borð í flutninga- og farþegaskipum skal viðkomandi vera lögmaður handhafi viðeigandi skírteinis og hafa siglingatíma eins og nánar er ákveðið í reglugerð og hafa menntun og þjálfun sem uppfyllir að minnsta kosti lágmarkskröfur.

Í reglugerð skal nánar kveðið á um önnur skírteini en talin eru upp í lögum þessum og krafist er samkvæmt alþjóðasamþykktinni.

Stjórnunarsvið.

Námsstig	Skírteini	Takmarkanir	STCW-regla
2. stig	Yfirstýrimaður/stýrimaður	< 500 brúttótonn í strandsiglingum	II/3
2. stig	Skipstjóri	< 500 brúttótonn í strandsiglingum	II/3
3. stig	Yfirstýrimaður	< 3.000 brúttótonn	II/2
3. stig	Skipstjóri	< 3.000 brúttótonn	II/2
3. stig	Yfirstýrimaður	engar	II/2
3. stig	Skipstjóri	engar	II/2
4. stig	1. vélstjóri	< 3.000 kW	III/3
4. stig	Yfirvélstjóri	< 3.000 kW	III/3
4. stig	1. vélstjóri	engar	III/2
4. stig	Yfirvélstjóri	engar	III/2

Rekstrarsvið.

Námsstig	Skírteini	Takmarkanir	STCW-regla
2. stig	Stýrimaður	engar	II/1
3. stig	Vélstjóri	engar	III/1

Stoðsvið.

Námsstig	Skírteini	Takmarkanir	STCW-regla
Námskeið	Aðstoðarmaður í brú	engar	II/4
Námskeið/1. stig/2. stig	Aðstoðarmaður í vél	engar	III/4

Skírteini til vélstjórnarstarfa á flutninga- og farþegaskipum með vél minni en 750 kW.

Námsstig	Skírteini	Takmarkanir
Námskeið	Vélgæslumaður	≤ 220 kW
1. stig	Yfirvélstjóri	≤ 375 kW
2. stig	Yfirvélstjóri	< 750 kW

6. gr.

Skírteini til starfa um borð í farþegabátum.

Til að starfa sem skipstjórnar- eða vélstjórnarmaður um borð í farþegabátum skal viðkomandi vera lögmætur handhafi viðeigandi skírteinis og uppfylla kröfur um menntun, þjálfun, siglingatíma, aldur, heilbrigði og sjón og heyrn eins og nánar er ákveðið í reglugerð. Skírteini skipstjórnar- og vélstjórnarmanna á farþegabátum:

Námsstig	Skírteini	Takmarkanir
50 brúttótonn og námskeið	Skipstjóri/stýrimaður	≤ 50 brúttótonn og afmarkað hafsvæði
1. stig og námskeið	Skipstjóri/stýrimaður	< 500 brúttótonn í strandsiglingum
Námskeið	Vélgæslumaður	> 75 kW til og með 220 kW

Siglingastofnun Íslands getur veitt undanþágur frá kröfum þessarar greinar um skírteini eftir því sem nánar er ákveðið í reglugerð.

Á farþegabátum með meira vélarafli en 75 kW og til og með 220 kW skal vera vélgæslumaður sem má vera hinn sami og annast skipstjórn bátsins. Á farþegabátum með vélarafli meira en 220 kW skulu vélstjórnarmenn vera lögmætir handhafar viðeigandi skírteinis. Siglingastofnun Íslands ákveður mönnun og farsvið farþegabáta og viðurkennir námskeið samkvæmt þessari grein.

7. gr.

Skemmtibátar.

Sá sem annast skipstjórn og vélstjórn um borð í skemmtibátum skal vera lögmætur handhafi skírteinis og uppfylla kröfur um menntun og þjálfun eins og nánar er ákveðið í reglugerð. Skírteini skipstjórnar- og vélstjórnarmanna á skemmtibátum:

Námsstig	Skírteini	Takmarkanir
50 brúttótonn	Skipstjóri	≤ 50 brúttótonn
1. stig	Skipstjóri	< 500 brúttótonn
Námskeið	Vélstjórnarmaður	> 110 kW til og með 220 kW

Á skemmtibátum með meira vélarafli en 110 kW og til og með 220 kW skal vera vélstjórnarmaður sem má vera hinn sami og annast skipstjórn bátsins. Siglingastofnun Íslands ákveður mönnun skemmtibáta með meira vélarafli en 220 kW og viðurkennir námskeið samkvæmt grein þessari.

8. gr.

Viðurkenning erlendra skírteina.

Siglingastofnun Íslands viðurkennir erlend skírteini í samræmi við lög þessi og reglugerðir samkvæmt þeim, alþjóðasamþykktina og samninginn um Evrópska efnahagssvæðið. Skírteini sem gefin eru út af ríki sem ekki er aðili að alþjóðasamþykktinni eða af ríki sem er aðili að alþjóðasamþykktinni en hefur ekki fullnægt kröfum hennar skulu ekki viðurkennd. Siglingastofnun Íslands er heimilt að veita í allt að þrjú mánuði lögmætum handhöfum erlendra skírteina leyfi til að gegna tilteknu starfi á tilteknu skipi, þar sem krafist er skírteinis, ef lögð eru fram fullgild vottorð eða skírteini á meðan eða þar til Siglingastofnun Íslands hefur sannreynt viðkomandi gögn og viðurkennt erlenda skírteinið, enda geti viðkomandi skilið fyrirmæli yfirmanna skipsins og stjórnað verkum í þeirra umboði.

Um umsóknir frá ríkisborgurum Evrópska efnahagssvæðisins um viðurkenningu á réttindum til starfa á skipum sem lög þessi taka til skal fara eftir ákvæðum tilskipunar ráðsins 92/51/EBE, sbr. lög um viðurkenningu á menntun og prófskírteinum, nr. 83/1993, með síðari breytingum.

Um umsóknir frá ríkisborgurum utan Evrópska efnahagssvæðisins um viðurkenningu á réttindum til starfa á skipum sem lög þessi taka til skal fara eftir ákvæðum tilskipunar ráðsins 94/58/EB um lágmarksþjálfun sjómanna með síðari breytingum.

Siglingastofnun Íslands heldur skrá yfir viðurkennd erlend skírteini.

9. gr.

Undanþágunefnd.

Undanþágunefnd sem starfar samkvæmt lögum um atvinnuréttindi skipstjórnarmanna á íslenskum skipum og lögum um atvinnuréttindi vélfræðinga, vélstjóra og vélavarða á íslenskum skipum skal fjalla um veitingu undanþagna til starfa á flutningaskipum eða farþega-

skipum samkvæmt lögum þessum. Miða skal við að fulltrúar útgerða og stéttarféлага eigi sæti í nefndinni eftir því á hvaða tegundum skipa og til hvaða starfa undanþágur eru til umfjöllunar hverju sinni. Nánari reglur um skipan og starfshætti nefndarinnar setur samgöngu-ráðherra með reglugerð.

Siglingastofnun Íslands annast framkvæmd undanþágna samkvæmt ákvörðunum undanþágunefndar og skal halda skrá yfir veittar undanþágur.

10. gr.

Undanþágur.

Þegar brýna nauðsyn ber til og menn með tilskilin skírteini vantar til starfa getur undanþágunefnd, telji hún að öryggi mannlífa, eigna eða umhverfis verði ekki stefnt í hættu, veitt tilteknum manni undanþágu til að gegna stöðu á tilteknu flutningaskipi eða farþegaskipi í tiltekinn tíma, hafi hann ekki tilskilin réttindi. Undanþágu í umrædda stöðu má þó ekki veita lengur en til sex mánaða, enda sé viðkomandi að mati undanþágunefndar hæfur til að annast starfið á öruggan hátt.

Undanþáguna má aðeins veita þeim sem hefur skírteini til að gegna næstu stöðu fyrir neðan. Ef ekki er krafist skírteinis í næstu stöðu fyrir neðan má veita þeim undanþágu sem að mati undanþágunefndar hefur til þess þekkingu og reynslu sem augljóslega jafngildir skilyrðum fyrir útgáfu skírteinis vegna stöðunnar sem á að gegna. Til þess að sannreyna að veita megi slíka undanþágu að skaðlausu skal sá sem hefur ekkert skírteini standast próf sem Siglingastofnun Íslands hefur samþykkt. Undanþágu má ekki veita til að gegna stöðu skipstjóra eða yfirvélstjóra nema í neyðartilvikum og þá aðeins í eins skamman tíma og unnt er. Yfirmanni sem gegnir starfi fjarskiptamanns eða þeim sem sér um fjarskipti má heldur ekki veita undanþágu nema slíkt sé heimilað í alþjóðaradióreglugerðinni.

11. gr.

Eldri skírteini.

Sá sem er lögmætur handhafi skírteinis samkvæmt lögum sem falla úr gildi við gildistöku þessara laga skal halda sínum réttindum óskertum, enda fullnægi hann öðrum kröfum laga þessara. Heimilt er að gefa út ný skírteini samkvæmt lögum þessum og reglugerðum settum samkvæmt þeim í stað eldri skírteina, enda séu réttindi þeirra skírteinishafa í engu skert.

Sá sem er lögmætur handhafi skírteinis til að vera skipstjóri í innanlandssiglingum á skipi sem er 30 rúmllestir eða minna skal öðlast rétt til að vera skipstjóri eða stýrimaður á farþegabáti 50 brúttótonn eða minni sem siglir á afmörkuðu hafsvæði. Auk þess skal viðkomandi gangast undir sérstakt námskeið sem sjómannaskóli skipuleggur í samráði við Siglingastofnun Íslands.

Sá sem hefur lokið 1. stigi stýrimannaskóla skal öðlast rétt til að vera skipstjóri eða stýrimaður á farþegabáti minni en 500 brúttótonn í strandsiglingum. Auk þess skal viðkomandi gangast undir sérstakt námskeið sem sjómannaskóli skipuleggur í samráði við Siglingastofnun Íslands.

Nú hefur skipstjórnarmaður skírteini til skipstjórnarstarfa, samkvæmt brúttórúmllestaviðmiðun, á skipi sem vegna breytinga á mælingum skipa mælist stærra en eldra skírteini hans veitti réttindi til eða aðrar hliðstæðar ástæður eru fyrir hendi og er þá heimilt að veita honum skírteini til starfa á sama skipi að uppfylltum öðrum skilyrðum laganna.

12. gr.

Vaktstaða.

Skipstjóri skal tryggja að fyrirkomulag vakta sé á þann veg að ávallt sé staðin örugg vakt um borð, hvort sem skipið er á siglingu, í höfn, á legu eða við akkeri. Undir yfirumsjón skipstjóra eru stýrimenn ábyrgir fyrir öruggri siglingu skipsins á sinni vakt og ber þeim sérstaklega að varast árekstur og strand.

Yfirvélstjóri er ábyrgur fyrir öruggri vakt í vélarúmi og skal tryggja að vélstjóri sé tiltækur til að gegna vakt í ómönnuðu vélarúmi og standa þar vaktir ef þörf krefur.

Þeir sem gegna starfi fjarskiptamanns eru á sinni vakt ábyrgir fyrir samfelldri hlustun á viðeigandi tíðnum.

Samgönguráðherra setur reglugerð um vaktir og hvíldartíma þeirra sem standa vaktir. Vaktir skulu þannig skipulagðar að þeir sem standa vaktina séu ávallt vel hvíldir svo að ekki dragi úr árvekni þeirra, sérstaklega skal þessa gætt við fyrstu vakt og í upphafi sjóferðar.

13. gr.

Mönnunarnefnd flutningaskipa.

Samgönguráðherra skipar sjö manna mönnunarnefnd flutningaskipa og jafnmarga varamenn til fjögurra ára í senn. Mönnunarnefnd ákveður mönnun flutningaskipa. Samgönguráðherra skipar formann og varaformann án tilnefningar og skulu þeir uppfylla almenn dómaraskilyrði. Skal einn fulltrúi og varafulltrúi tilnefndur af hverju eftirtalinna samtaka: Farmanna- og fiskimannasambandi Íslands, Vélstjórafélagi Íslands, Sjómannasambandi Íslands og Sambandi íslenskra kaupskipaútgerða. Tveir skulu tilnefndir af Samtökum atvinnulífsins. Nefndin skal leita umsagnar Siglingastofnunar Íslands um mönnun flutningaskipa. Ákvarðanir nefndarinnar eru endanlegar á sviði stjórnáráðgjafar. Nánari reglur um skipan og starfshætti nefndarinnar setur samgönguráðherra með reglugerð.

Siglingastofnun Íslands ákveður mönnun farþegaskipa og farþegabáta samkvæmt lögum um eftirlit með skipum. Ákvarðanir Siglingastofnunar Íslands eru endanlegar á sviði stjórnáráðgjafar.

14. gr.

Öryggismönnun flutninga- og farþegaskipa.

Sérhvert íslenskt flutninga- og farþegaskip skal mannað á öruggan hátt svo að unnt sé að sinna öllum þáttum sem tryggja öryggi áhafnar, skips og mannlífa á sjó. Flutninga- og farþegaskip skulu þannig mönnuð að unnt sé að fylgja öllum lögum og reglum um verndun umhverfis, einkum er varðar mengunarvarnir sjávar og lífríkis.

Við ákvörðun um fjölda skipverja á flutninga- og farþegaskipum skal taka fullt tillit til alþjóðasamþykktarinnar og krafna hennar um siglingatíma, aldur, heilbrigði, menntun og þjálfun, hæfni og próf. Við mönnun flutninga- og farþegaskipa skal tekið sérstakt tillit til skipulags vakta um borð og nauðsynlegs hvíldartíma skipverja í samræmi við alþjóðasamþykktina.

Siglingastofnun Íslands gefur út öryggismönnunarskírteini fyrir flutningaskip í samræmi við ákvarðanir mönnunarnefndar flutningaskipa þar sem kveðið er á um lágmarksfjölda í áhöfn, samsetningu áhafnar og skírteini fyrir einstakar stöður.

Siglingastofnun Íslands gefur út öryggismönnunarskírteini fyrir farþegaskip þar sem kveðið er á um lágmarksfjölda í áhöfn, samsetningu áhafnar og skírteini fyrir einstakar stöður, sbr. lög um eftirlit með skipum.

15. gr.
Gjöld.

Greiða skal fyrir útgáfu skírteina, viðurkenningu erlendra skírteina og veitingu undanþágna skv. 6. gr. og skulu þau gjöld standa undir beinum kostnaði Siglingastofnunar Íslands vegna afgreiðslu þeirra. Gjöld skulu ákveðin í gjaldskrá Siglingastofnunar Íslands.

16. gr.
Refsiákvæði.

Siglingastofnun Íslands er heimilt að afturkalla skírteini ef lögmætur handhafi þess fullnægir ekki lengur skilyrðum þessara laga til að öðlast slíkt skírteini eða vera skírteinis-hafi.

Brot gegn lögum þessum varða sektum nema þyngri refsing liggja við eftir öðrum lögum. Sektir renna í ríkissjóð. Með mál út af brotum á lögum þessum skal farið að hætti opinberra mála.

17. gr.
Reglugerð.

Samgönguráðherra skal setja í reglugerð nánari ákvæði um framkvæmd laga þessara, þar á meðal um menntun og þjálfun áhafna íslenskra flutninga- og farþegaskipa, bæði um borð í skipi og í landi, öryggisfræðslu, próf, skírteini og skilyrði þeirra, heilbrigðiskröfur, viðurkenningu erlendra skírteina, ábyrgð útgerðarmanna, vaktstöður og mönnun skipa. Jafnframt getur ráðherra sett reglur um sama efni sem tekur til farþegabáta og skemmtibáta.

Samgönguráðherra er heimilt, í samráði við menntamálaráðherra, að setja reglur um eftirlit með menntun og þjálfun áhafna íslenskra skipa, sbr. 3. mgr. 3. gr.

18. gr.
Gildistaka o.fl.

Lög þessi öðlast gildi 1. janúar 2000. Ákvæði 7. gr. um skemmtibáta öðlast gildi 1. janúar 2002. Fyrir þann tíma skulu viðkomandi afla sér tilskilinna skírteina. Við gildistöku þessara laga falla úr gildi lög um áhafnir íslenskra kaupskipa, nr. 59/1995, með síðari breytingum.

Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.

Frumvarp þetta er samið af nefnd sem samgönguráðherra skipaði 8. maí 1998, en nefndinni var falið að undirbúa framkvæmd og gera tillögur um nauðsynlegar laga- og reglugerðarbreytingar vegna aðlögunar að tilskipun ráðsins 94/58/EB um lágmarksþjálfun sjómanna með síðari breytingum. Jafnframt bar starfshópnum að miða við að fullnægt yrði ákvæðum alþjóðasamþykktar um menntun og þjálfun, skírteini og vaktstöðu áhafna fiskiskipa frá árinu 1995 (STCW-F) sem og þeirra breytinga sem orðið hafa á alþjóðasamþykktinni frá 1978 um menntun og þjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna, eða „STCW“, sem er skírskotun til heitis hennar á ensku „Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers“.

Starfshópurinn skilaði áfangaskýrslu 9. september 1998 og lokaskýrslu 26. nóvember 1998 en í starfi sínu hafði hópurinn samvinnu og samráð við hagsmunaaðila. Í hópnum voru Helgi Jóhannesson, lögfræðingur í samgönguráðuneytinu, formaður, Þórður Þórðarson, deildarstjóri í Siglingastofnun Íslands, og Sverrir H. Konráðsson frá Siglingastofnun Íslands, Guðjón Ármann Eyjólfsson, skólameistari Stýrimannaskólans í Reykjavík, Björgvin Þór Jóhannsson, skólameistari Vélskóla Íslands, Hilmar Snorrason, skólastjóri Slysavarnaskóla sjó-

manna og Hörður Lárusson, deildarstjóri í menntamálaráðuneytinu. Vilmundur Víðir Sigurðsson var í hópnum meðan hann starfaði sem skólameistari Stýrimannaskólans í Reykjavík, þegar Guðjón Ármann Eyjólfsson fór í námsleyfi skólaárið 1998–99.

Megintilgangur frumvarpsins er að laga íslenska löggjöf að alþjóðasamþykkt um menntun og þjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna frá 1978 (STCW), sem tekur til áhafna flutninga- og farþegaskipa og breytt var í verulegum atriðum árið 1995. Evrópusambandið hefur fullgilt samþykktina og sett tilskipanir um lágmarksþjálfun sjómanna 94/58/EB með breytingum 98/35/EB. Þær tilskipanir eru hluti þeirra gerða sem taka verður inn í íslenska löggjöf á grundvelli EES-samningsins.

I. Alþjóðasamþykkt um menntun og þjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna.

Alþjóðasamþykkt um menntun og þjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna (STCW 1978) var samþykkt á allsherjarþingi Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO) í Lundúnum sumarið 1978. Hún öðlaðist gildi 28. apríl 1984 þegar hún hafði verið fullgilt af 25 ríkjum sem áttu meira en helming af samanlögðum kaupskipaflota heimsins. Samþykktin var fyrsta tilraun þjóða heims til að setja alþjóðlegar lágmarkskröfur um þjálfun og menntun áhafna kaupskipa. Hún er talin ein mikilvægasti alþjóðasamþykkt sem gerð hefur verið til að auka öryggi sjómanna.

Tilfni samþykktarinnar var í upphafi ekki síst að mikils misræmis hafði gætt um menntunar- og þjálfunarkröfur sjómanna á flutninga- og farþegaskipum í einstökum aðildarríkjum IMO. Áður hafði hvert ríki sett eigin kröfur í þessum efnum og engir alþjóðastaðlar voru til um útgáfu atvinnuskírteina til handa skipstjórnar- og vélstjórnarmönnum á flutninga- og farþegaskipum. Brýnt var því að samræma þessar kröfur til að auka öryggi skipa og áhafna.

Í samþykktinni er kveðið á um lágmarksstaðla sem samningsaðilum er skylt að uppfylla en þeir mega þó setja strangari kröfur og ganga sum ríki lengra í námskröfum sínum til atvinnuréttinda. Með gildistöku samþykktarinnar átti hún því að hafa þau heildaráhrif að auka hæfniskröfur til sjómanna um heim allan.

Ísland varð fullgildur aðili að samþykktinni 21. júní 1995 og voru þá sett lög um áhafnir íslenskra kaupskipa og lögum um atvinnuréttindi skipstjórnar- og vélstjórnarmanna breytt til samræmis við kröfur samþykktarinnar.

Seint á níunda áratugnum kom í ljós að samþykktin náði ekki í öllum tilvikum tilgangi sínum þótt stuðningur við hana væri orðinn mjög víðtækur, en hinn 1. júlí 1995 höfðu 113 ríki sem áttu 94,6% af skipastóli heims fullgilt hana. Meginorsök þessa virtist vera að aðilar samþykktarinnar höfðu ekki samræmda túlkun á framkvæmd hennar. Mörg ríki vanræktu að tryggja að farið væri með fullnægjandi hætti að kröfum hennar. Af þeim sökum var ekki lengur hægt að treysta á STCW-skírteini til sönnunar á hæfni. Með því að dró úr trúverðugleika samþykktarinnar og stjórnámálemenn og almenningur höfðu af því áhyggjur að sjóslys voru í auknum mæli rakin til mistaka jókst gagnrýni á samþykktina og IMO.

Af fyrrgreindum ástæðum var ákveðið að gera grundvallarbreytingar á samþykktinni. Meginmál hennar var óbreytt en nýr viðauki var tekinn inn í stað þess gamla auk þess sem svokallaður STCW-bálkur var tekinn inn í hana. Í meginmáli og viðauka eru lagalegar kröfur en þær eru nánar útlistaðar í bálknum. Hin endurskoðaða alþjóðasamþykkt var undirrituð 7. júlí 1995 af 71 aðildarríki, þar á meðal Íslandi, og tók gildi 1. febrúar 1997. Fram til 1. febrúar 2002 mega samningsaðilar þó gefa út og viðurkenna skírteini sem giltu fyrir þann dag og varðar sjómenn sem hófu nám eða byrjuðu að safna siglingatíma fyrir 1. ágúst 1998. Í ársbyrjun 2002 eiga allir skipstjórnar- og vélstjórnarmenn á flutningaskipum og farþegaskipum

að hafa fengið í hendur skírteini gefin út samkvæmt samþykktinni. Nýju skírteinin eiga að tryggja að lögmætir handhafar þeirra hafi þá þekkingu og hæfni sem kveðið er á um í samþykktinni. Önnur skírteini verða ekki viðurkennd og þar með er komið í veg fyrir að skipstjórnar- og vélstjórnarmenn gegni ábyrgðarstöðum um borð í flutninga- og farþegaskipum án löglegra skírteina.

Almennt hefur verið talið að menntun íslenskra sjómanna sé í samræmi við þær lágmarkskröfur sem samþykktin kveður á um enda hafa íslenskir stýrimenn og vélstjórar vandkvæðalaust fengið atvinnuskírteini sín viðurkennd í öðrum löndum. Íslensku sjómannaskólarnir hafa lagað nám og námskrár sínar að samþykktinni. Með frumvarpi þessu eru gerðar nauðsynlegar breytingar til samræmis við endurskoðuðu samþykktina. Engin bein úttekt hefur verið gerð af hálfu IMO á menntun sjómanna á Íslandi en í endurskoðuðu samþykktinni er kveðið á um að samningsaðilar skuli senda IMO gögn um framkvæmd hennar innanlands og hvernig menntun og þjálfun sé háttáð. Starfshópur sá sem fyrr er nefndur vann og tók saman ítarleg gögn á ensku um framkvæmd menntunar og þjálfunar sjómanna á Íslandi, sem höfðu m.a. að geyma námskrár Stýrimannaskólans í Reykjavík og Vélskóla Íslands, gildandi atvinnuréttindalög og ýmsar reglugerðir því tengdar og voru þau gögn send til IMO í lok júlí 1998. Þessi gögn er nú verið að meta innan IMO af þar til kvöddum sérfræðingum. Í framhaldi af því verður gefinn út svokallaður hvítlisti (white list) sem er skrá yfir þau ríki sem að mati IMO uppfylla ákvæði samþykktarinnar. Mjög mikilvægt er að Ísland komist á þennan hvítlista til þess að menntun og skírteini íslenskra sjómanna verði viðurkennd á alþjóðavettvangi. Afleiðingar þess ef Ísland kæmist ekki á listann yrðu m.a. þær að skírteini okkar manna yrðu litin hornauga og íslensk skip jafnvel stöðvuð í erlendum höfnum. Þannig kynnu Íslendingar að verða settir í hóp með vanþróuðum þjóðum á sviði siglinga og stýrimenn og vélstjórar með íslensk skírteini kynnu að eiga erfitt með að fá störf um borð í erlendum skipum en þeir íslenskir skipstjórnar- og vélstjórnarmenn sem eru við störf erlendis núna ættu á hættu að missa störf sín.

Afhending ofanefndra gagna er nauðsynlegt aðhald fyrir samningsaðila til að tryggja að þeir hrindi ákvæðum samþykktarinnar í framkvæmd. Eftir 1. ágúst 1998 var þess krafist að kennsla í öllum viðurkenndum sjómannaskólum yrði í samræmi við endurskoðuðu samþykktina. Sjómenn sem hófu nám í viðurkenndum sjómannaskólum eftir áðurnefndan dag og standast próf verða þar af leiðandi að uppfylla kröfur um fræðilegt nám. Auk þess er krafist tiltekins siglingatíma.

II. Tilskipun Evrópusambandsins.

Öll aðildarríki Evrópusambandsins hafa gerst aðilar að alþjóðasamþykktinni og hefur Evrópusambandið gefið út sérstaka tilskipun ráðsins um lágmarksþjálfun sjómanna 94/58/EB. Gerðar voru breytingar á þeirri tilskipun með tilskipun 98/35/EB þar sem tekið var tillit til þeirra breytinga sem urðu á alþjóðasamþykktinni árið 1995. Tilskipanirnar taka fullt mið af alþjóðasamþykktinni og eru þær nú orðnar hluti af þeim reglum sem öðlast hafa gildi á EES-svæðinu.

Athugasemdir við einstakar greinar frumvarpsins.

Um 1. gr.

Grein þessi fjallar um gildissvið laganna en þeim er ætlað að taka til allra þeirra sem starfa um borð í íslenskum flutninga- og farþegaskipum og eru skráð samkvæmt lögum um skráningu skipa, nr. 115/1985, með síðari breytingum.

Jafnframt er miðað við að frumvarpið, verði það að lögum, gildi um farþegabáta og skemmtibáta, eftir því sem við á, og nánar er tilgreint. Um farþegabáta er fjallað í 6. gr. frumvarpsins, þ.e. um skírteini sem krafist er til að starfa um borð í farþegabátum og um mönnun farþegabáta. Um skemmtibáta er fjallað í 7. gr. frumvarpsins.

Frumvarpið nær yfir heldur víðara svið en alþjóðasamþykktin, en hún miðast við að einstök ríki geti sett reglur sem gilda aðeins á afmörkuðum hafsvæðum (sheltered waters) og strandsiglingum (near coastal voyages). Alþjóðasamþykktin tekur aðeins til skipa sem sigla á opnu hafi (seagoing vessels) og undir hana falla ekki herskip, fiskiskip, skemmtibátar eða tréskip af frumstæðri gerð.

Um 2. gr.

Hér eru einstök orð sem notuð eru í frumvarpinu skilgreind. Byggt er á sömu skilgreiningum og notaðar eru í alþjóðasamþykktinni og þeim skilgreiningum sem koma fram í gildandi atvinnuréttindalögum, sbr. 2. gr. laga um atvinnuréttindi skipstjórnarmanna, nr. 112/1984, og 1. gr. laga um atvinnuréttindi vélfræðinga, vélstjóra og vélavarða á íslenskum skipum, nr. 113/1984.

Nokkur ný hugtök eru skilgreind sem ekki hafa verið skilgreind eða notuð í íslenskri lög-gjöf áður, t.d. farþegabátur, námsstig, fjarskiptamaður, afmörkuð hafsvæði, öryggismönnun, sjómanskóli, ábyrgðarsvið, stjórnunarsvið, rekstrarsvið og stoðsvið.

Hugtakið skírteini er skilgreint sem viðeigandi staðfesting er nær bæði til skírteina sem eru útgefin af viðkomandi yfirvaldi og áritana í samræmi við ákvæði laganna og alþjóðasamþykktarinnar. Tekið er fram að skírteini eða áritun á skírteini nái til ábyrgðarsviðs sem tilgreint er, til ákveðinnar tegundar skipa, t.d. olíu- og efnaflutningaskipa, eða ákveðinna vélagerða, t.d. eimvéla eða gastúrbínuvéla og svo dísilvéla.

Hugtakið sjómanskóli er skilgreint sem menntastofnun sem viðurkennd er af menntamálaráðherra eða samgönguráðherra, en það er með tilliti til þess að Slysavarnaskóli sjómanna heyrir undir samgönguráðuneytið samkvæmt lögum nr. 33/1991.

Um 3. gr.

Með þessari grein er gerð krafa um að allir skólar sem annast menntun og þjálfun áhafna skipa sem frumvarpið tekur til skuli uppfylla kröfur laganna, alþjóðasamþykktarinnar og skuldbindinga samkvæmt samningnum um Evrópska efnahagssvæðið.

Samkvæmt lögum um framhaldsskóla, nr. 80/1996, er miðað við að Starfsgreinaráð sjávarútvegs og siglinga geri tillögur til menntamálaráðherra um námskrár framhaldsskóla (sjómanskóla), þar með talið menntun og þjálfun áhafna flutninga- og farþegaskipa. Miðað er við að Starfsgreinaráð leiti umsagnar Siglingastofnunar Íslands um efni slíkra námskráa enda ber Siglingastofnun Íslands ábyrgð á framkvæmd alþjóðasamþykktarinnar gagnvart IMO sem setur reglur um menntun og þjálfun áhafna skipa á alþjóðavettvangi.

Um Slysavarnaskóla sjómanna gilda lög nr. 33/1991. Skólinn fellur undir samgönguráðuneytið og er því miðað við að samgönguráðherra staðfesti námskrá skólans hvað varðar menntun og þjálfun sjómanna.

Miðað er við að menntamálaráðuneytið og Siglingastofnun Íslands hafi eftirlit með því að kröfum skv. 1 mgr. sé fullnægt.

Um 4. gr.

Samkvæmt gildandi lögum eru skírteini til skipstjórnar- og vélstjórnarmanna gefin út af sýslumönnum úti á landi og tollstjóranum í Reykjavík, sbr. 13. gr. laga nr. 112/1984, um atvinnuréttindi skipstjórnarmanna, og 9. gr. laga nr. 113/1984, um atvinnuréttindi vélfræðinga, vélstjóra og vélavarda á íslenskum skipum. Í 1. mgr. er miðað við óbreytt fyrirkomulag í þeim efnum. Hins vegar er lagt til að sýslumenn og tollstjórinn í Reykjavík hafi samráð við Siglingastofnun Íslands við útgáfu þeirra til að tryggja að samræmi verði í útgáfu skírteinanna hjá öllum embættum sem hafa slíka útgáfu með höndum.

Í 2. mgr. er lagt til að Siglingastofnun Íslands gefi út alþjóðleg skírteini samkvæmt lögum og reglugerðum settum samkvæmt þeim og er það ekki breyting frá því sem ákveðið var árið 1995, sbr. 3. mgr. 13. gr. laga um atvinnuréttindi skipstjórnarmanna á íslenskum skipum, nr. 112/1984, með síðari breytingum og 5. mgr. 9. gr. laga um atvinnuréttindi vélfræðinga, vélstjóra og vélavarda á íslenskum skipum, nr. 113/1984, með síðari breytingum. Þykir sú skipan nauðsynleg til að tryggja samræmda útgáfu skírteinanna þar sem um verður að ræða alþjóðleg skírteini sem geta veitt réttindi til starfa á öllum flutninga- og farþegaskipum sem skráð eru í ríkjum sem aðilar eru að alþjóðasamþykktinni, en þau eru núna um 130 talsins.

Í 3. mgr. er kveðið á um að hver sem fær útgefið skírteini verði að uppfylla kröfur um siglingatíma, aldur, heilbrigði, menntun og hjálfun, hæfni og próf. Um þessi skilyrði á að fjalla nánar í reglugerð, sbr. 17. gr. frumvarpsins. Ákvæði þetta er í samræmi við gildandi atvinnuréttindalög.

Í 4. mgr. er kveðið á um að skipstjóri á íslensku skipi skuli ávallt vera íslenskur ríkisborgari. Hins vegar er gert ráð fyrir því að ríkisborgarar á EES-svæðinu geti starfað sem skipstjórar á íslenskum flutninga- og farþegaskipum hafi þeir nauðsynlega þekkingu í íslensku tal- og ritmáli. Þessi regla er í samræmi við reglur annarra ríkja á EES-svæðinu þar sem einstök lönd gera kröfu um að skipstjóri á skipum þess séu innlendir.

Í 5. mgr. er kveðið á um að yfirmenn á stjórnarsviði sem þar eru taldir upp skuli hafa þekkingu á íslenskum lögum og reglum sem varða störf þeirra og að þeir geti tjáð sig innbyrðis á sama tungumáli um starfssvið sitt.

Í 6. mgr. er gerð krafa um að frumrit skírteinis skuli vera um borð í skipinu sem skírteinis-hafi starfar á. Þetta ákvæði er í samræmi við alþjóðasamþykktina og gildandi atvinnuréttindalög nr. 112/1984 með síðari breytingum og 113/1984 með síðari breytingum. Þessi krafa er nauðsynleg vegna alþjóðlegs hafnarrikiseftirlits.

Í 7. mgr. er miðað við að Siglingastofnun Íslands haldi skrá yfir öll útgefin skírteini.

Um 5. gr.

Hér eru talin upp þau skírteini sem krafist er til starfa um borð í flutningaskipum og farþegaskipum og er þeim ráðað eftir því hvaða ábyrgðarsviði starfið tilheyrir, þ.e. stjórnarsvið, rekstrarsvið og stoðsvið. Þessi flokkun og heiti skírteina byggist alfarið á alþjóðasamþykktinni. Jafnframt er miðað við það að í reglugerð verði kveðið á um önnur skírteini, t.d. skírteini sem taka sérstaklega til ekjufarþegaskipa og efnaflutningaskipa.

Um 6. gr.

Hér er fjallað um farþegabáta, en skv. 2. gr. frumvarpsins er farþegabátur hvert það skip minna en 500 brúttótonn í strandsiglingum eða í siglingum innan afmarkaðra hafsvæða og á stöðuvötnum sem siglir með farþega í atvinnuskyni, t.d. í stuttar skoðunar- eða veiðiferðir, og samþykkt er sem slíkt af Siglingastofnun Íslands.

Um 7. gr.

Hér er fjallað um skemmtibáta, en skv. 2. gr. frumvarpsins er skemmtibátur hvert það skip ekki er notað í atvinnuskyni og ætlað er til skemmtisiglinga óháð þeirri orku sem knýr skipið. Skv. 1. gr. frumvarpsins tekur það aðeins til skemmtibáta sem skráðir eru á skipaskrá. Samkvæmt lögum um skráningu skipa á að skrá skip á skipaskrá sem eru 6 metrar á lengd eða lengri, mælt milli stafna. Núna eru á íslenskri skipaskrá um 230 skemmtibátar og eru flestir þeirra um 5–30 brúttótonn. Þetta er í fyrsta sinn sem fjallað er sérstaklega um skemmtibáta í lögum og krafist skirteinis til að stjórna slíkum skipum. Erlendis hafa í mörg ár gilt ítarleg ákvæði um menntun og þjálfun þeirra sem stjórna skemmtibátum. Margir þeirra sem eiga skemmtibát hafa hins vegar aflað sér menntunar á þessu sviði.

Það krefst kunnáttu og þekkingar að stjórna skemmtibáti eins og öðrum bátum. Því er nauðsynlegt að þeir sem stjórna slíkum bátum hafi til þess þá lágmarksþekkingu sem krafist er af öðrum sem um svæðið sigla og nauðsynleg er til að fyllsta öryggis sé gætt. Þeir þurfa að geta sannað þekkingu sína með einhverjum hætti. Stjórnendur skemmtibáta verða að kunna að haga sér í samræmi við siglingareglurnar á umferðarleiðum til að tryggja öryggi bátsins og manna um borð og annarra sem á sjó sigla. Þeir þurfa einnig að geta staðsett bátinn og komist aftur til lands þótt aðstæður séu erfiðar. Einnig verða þeir að geta brugðist rétt við hættum á neyðarstundu. Aukin hætta er á mistökum ef kunnáttan er lítil. Mistök og vanþekking getur valdið tjóni, jafnt á skemmtibátnum sjálfum sem öðrum skipum og umhverfi, auk meiðsla á fólki. Það tjón sem hlýst af mistökum eða vanþekkingu ber síðan tryggingafélag bátsins.

Með hliðsjón af þessu er eðlilegt að gerðar séu kröfur til að mega stjórna skemmtibátum á sama hátt og gert er um önnur farartæki. Í reglugerð verður nánar kveðið á um þær námskröfur sem gerðar eru til þeirra sem óska eftir að fá skirteini til að stjórna skemmtibát og miðar frumvarpið við að svokallað 30 brúttórumlesta námskeið sé fullnægjandi, en tekið verður upp heitið 50 brúttótonna námskeið eftir gildistöku þessa frumvarps, verði það að lögum.

Í 18. gr. frumvarpsins er lagt til að ákvæði 7. gr. taki gildi 1. janúar 2002. Eftir þann tíma verða allir sem sigla skemmtibátum að hafa aflað sér tilskilinnar menntunar og þjálfunar og hafa fengið útgefið skirteini sem 7. gr. gerir kröfu um.

Um 8. gr.

Hér er fjallað um viðurkenningu erlendra skirteina. Megintilgangur með alþjóðasamþykktinni er að gera samræmdar kröfur um menntun og þjálfun sjómanna á flutninga- og farþega-skipum. Í þeim tilgangi gátu aðildarríki samþykktarinnar fyrir 1. ágúst 1998 sent IMO gögn um menntun og þjálfun sjómanna í sínu heimalandi. Um 90 ríki sendu slík gögn og á undanförunum mánuðum hafa fulltrúar á vegum IMO farið yfir þau gögn og metið hvort ríkin uppfylli kröfur alþjóðasamþykktarinnar. Í maí næstkomandi stefnir IMO að því að gefa út svokallaðan hvítlista, „white list“, sem er listi yfir þau ríki sem hafa uppfyllt ákvæði samþykktarinnar að mati IMO.

Meginreglan er sú að ekki er heimilt að viðurkenna skírteini sem gefin eru út af ríki sem ekki er aðili að samþykktinni eða af ríkjum sem eru aðilar að samþykktinni en hafa ekki uppfyllt ákvæði hennar. Á grundvelli alþjóðasamþykktarinnar er Siglingastofnun Íslands heimilt að viðurkenna skírteini frá ríkjum sem eru aðilar að alþjóðasamþykktinni og er lagt til að gerðar verði sömu menntunarkröfur til erlendra ríkisborgara og innlendra.

Tilskipun ráðsins 89/48/EBE fjallar um almennt kerfi til viðurkenningar á prófskírteinum sem veitt eru að lokinni sérfræðimenntun og starfsþjálfun á æðra skólastigi, sem staðið hefur að minnsta kosti í þrjú ár. Tilskipun ráðsins 92/51/EBE, sem vísað er til í lagagreininni, fjallar hins vegar um viðurkenningu á starfsmenntun og starfsþjálfun sem fyrrnefnda tilskipunin tekur ekki til og ekki er fjallað um í sérstökum tilskipunum. Í tilskipuninni er gerð grein fyrir hvernig farið skuli með umsóknir um viðurkenningu á starfsmenntun og starfsþjálfun. Almennt er miðað við að hafi umsækjandi fengið útgefið prófskírteini í aðildarríki Evrópska efnahagssvæðisins sé ekki unnt að synja honum um heimild til að starfa í viðkomandi starfsgrein með sömu skilyrðum og ríkisborgurum viðkomandi ríkis. Þrátt fyrir þetta getur gistiríkið gert vissar ráðstafanir, ef verulegur munur er á menntun umsækjanda og þeirri menntun sem gerð er krafa um í gistiríkinu. Hér má nefna að í slíkum tilvikum getur gistiríkið gert kröfu um að umsækjandinn ljúki tilteknum aðlögunartíma eða taki hæfnispróf.

Í tilskipun Evrópusambandsins, sem jafnframt gildir á Evrópska efnahagssvæðinu, um lágmarksþjálfun sjómanna 94/58/EB, sbr. breytingu 98/35/EB, er fjallað um hvernig standa eigi að viðurkenningu á skírteinum ríkisborgara utan Evrópska efnahagssvæðisins.

Um 9. gr.

Hér er kveðið á um undanþágunefnd, sem starfar samkvæmt 2. mgr. 21. gr. laga um atvinnuréttindi skipstjórnarmanna á íslenskum skipum, nr. 112/1984, með síðari breytingum og 8. gr. laga um atvinnuréttindi vélfræðinga, vélstjóra og vélavarða á íslenskum skipum, nr. 113/1984, með síðari breytingum, fjalli einnig um undanþágur til starfa á flutningaskipum eða farþegaskipum. Miðað er við að fulltrúar útgerða og stéttarfélaga eigi sæti í nefndinni eftir því á hvaða flokkum skipa og til hvaða starfa undanþágur eru til umfjöllunar hverju sinni, t.d. fulltrúi útgerðar eftir flokkum skipa og fulltrúar stéttarfélaga eftir því í hvaða félagi sá er sem óskar eftir undanþágu. Ef til dæmis er óskað eftir undanþágu til starfa á stoðsviði skal fulltrúi frá Sjómannasambandi Íslands eiga sæti í undanþágunefnd.

Um undanþágur samkvæmt 6. og 7. gr., sem taka til farþegabáta og skemmtibáta, ákveður Siglingastofnun Íslands eftir því sem nánar er ákveðið í reglugerð.

Um 10. gr.

Hér er kveðið á um hvernig með skuli fara ef veita á undanþágu til að gegna tilteknu starfi um borð í skipi. Ákvæði greinarinnar byggjast alfarið á ákvæðum alþjóðasamþykktarinnar.

Um 11. gr.

Hér er gert ráð fyrir að þeir sem hafa skírteini fyrir gildistöku frumvarpsins, verði það að lögum, haldi sínum réttindum óskertum enda fullnægi þeir öðrum kröfum frumvarpsins, t.d. um endurnýjun skírteina og viðhald skírteina. Við gildistöku frumvarpsins, verði það að lögum, er þessum aðilum heimilt að fá gefin út ný skírteini þó að gildistími þeirra sé ekki runninn út.

Í 2. mgr. er miðað við að svokölluð 30 brúttórúmlasta námskeiða verði hér eftir nefnd 50 brúttótonna námskeið í samræmi við breyttar mælingareglur skipa. Miðað er við að þeir sem

hafa lokið 30 brúttórumlesta námskeiðinu við gildistöku frumvarpsins, verði það að lögum, fái samsvarandi réttindi á skip sem eru 50 brúttótonn eða minni. Til þess að fá réttindi til að vera skipstjóri eða stýrimaður á farþegabát verður viðkomandi enn fremur að sækja sérstakt námskeið sem sjómannaskóli skipuleggur í samráði við Siglingastofnun Íslands og er miðað við að það námskeið varði atriði sem snúa sérstaklega að farþegaflutningnum og viðbrögðum yfirmanna á hættustundu gagnvart farþegum.

Í 3. mgr. er miðað við að þeir sem hafa lokið 1. stigi stýrimannaskóla við gildistöku frumvarpsins, verði það að lögum, fái réttindi til að vera skipstjóri eða stýrimaður á farþegabát minni en 500 brúttótonn í strandsiglingum þegar viðkomandi hefur sótt og staðist sérstakt námskeið sem sjómannaskóli skipuleggur í samráði við Siglingastofnun Íslands og er miðað við að það námskeið varði atriði sem snúa sérstaklega að farþegaflutningnum og viðbrögðum yfirmanna á hættustundu gagnvart farþegum.

Í 4. mgr. er miðað við að breyttar mælingareglur eigi ekki að leiða til þess að skirteinishafi missi réttindi til að starfa á skipi ef stærð þess mælist svo í brúttótonnum að skirteinishafinn hefur ekki lengur réttindi til að starfa á því skipi sem hann áður hafði samkvæmt brúttórumlestastærð skipsins.

Um 12. gr.

Ákvæði 12. gr. frumvarpsins byggjast alfarið á ákvæðum alþjóðasamþykktarinnar. Við það er miðað að í reglugerð verði nánari ákvæði um vaktstöður. Þessar reglur eru þær fyrstu sem settar hafa verið í íslensk lög um vaktstöðu á íslenskum skipum. Ríki sem eru aðilar að alþjóðasamþykktinni hafa tekið þau ákvæði orðrétt úr henni. Hér er því um samræmdar alþjóðlegar reglur að ræða, en vaktreglur alþjóðasamþykktarinnar hafa verið kenndar í íslenskum sjómannaskólum frá 1981. Þessar vaktreglur IMO voru endurskoðaðar ásamt alþjóðasamþykktinni árið 1995 og hafa verið þýddar í heild á íslensku og munu birtast í væntanlegri reglugerð.

Alþjóðavinnuálagstofnunin (ILO) hefur sett reglur um hvíldartíma og vinnutíma sjómanna (ILO 180) á flutninga- og farþegaskipum, en Ísland hefur ekki enn fullgilt þær. Í undirbúningi eru innan Evrópusambandsins tilskipanir um vinnutíma og hvíldartíma sem taka m.a. til flutninga- og farþegaskipa og munu þær væntanlega taka gildi innan fárra ára á EES-svæðinu.

Um 13. gr.

Í 1. mgr. er kveðið á um skipan mönnunarnefndar flutningaskipa. Þessi grein er efnislega samhljóða 10. gr. laga um áhafnir íslenskra kaupskipa, nr. 59/1995. Samkvæmt gildandi lögum eiga Vinnuveitendasamband Íslands og Vinnuálagasamband samvinnufélaga að tilnefna hvort sinn fulltrúa í nefndina en þau hafa sameinast og er því lagt til að Samtök atvinnulífsins tilnefni tvo.

Í 2. mgr. er kveðið á um að Siglingastofnun Íslands ákveði mönnun farþegaskipa og farþegabáta og er það í samræmi við lög nr. 74/1998 sem kveða á um breytingar í þessa átt á lögum um eftirlit með skipum, nr. 35/1993.

Um 14. gr.

Hér er kveðið á um hvernig ákveða skuli mönnun flutninga- og farþegaskipa. Meginreglan er sú að sérhvert flutninga- og farþegaskip skuli mannað þannig að öryggi áhafnar, skips og mannlífa á sjó sé tryggt.

Miðað er við að Siglingastofnun Íslands gefi út öryggismönnunarskírteini fyrir hvert flutningaskip og farþegaskip þar sem kveðið er á um lágmarksmönnun, samsetningu áhafnar og skírteini fyrir einstakar stöður.

Um 15. gr.

Hér er kveðið á um að Siglingastofnun Íslands sé heimilt að taka gjöld fyrir veitta þjónustu samkvæmt lögunum til að standa undir beinum kostnaði stofnunarinnar. Lagt er til að þau verði ákveðin í gjaldskrá Siglingastofnunar Íslands. Um gjalddöku fyrir skírteini sem gefin verða út af sýslumönnum eða tollstjóranum í Reykjavík fer eftir ákvæðum laga um aukatekjur ríkissjóðs.

Um 16. gr.

Grein þessi þarfnast ekki nánari skýringar.

Um 17. gr.

Miðað er við að samgönguráðherra setji nánari reglur um útfærslu laganna. Reglugerðin verður samin í nánú samráði við menntamálaráðuneytið, sem fer með gerð námskrár fyrir sjómannaskóla, sbr. 2. mgr. 3. gr. frumvarpsins.

Um 18. gr.

Í 1. mgr. er lagt til að frumvarp þetta, verði það að lögum, taki gildi 1. janúar 2000. Hins vegar er lagt til að ákvæði 7. gr. um skemmtibáta taki ekki gildi fyrr en 1. janúar 2002. Er það gert til að gefa viðkomandi aðilum tiltekið svigrúm til að afla sér þeirrar menntunar, þjálfunar og skírteinis sem 7. gr. gerir kröfu um.

Fylgiskjal.

*Fjármálaráðuneyti,
fjárlagaskrifstofa:*

Umsögn um frumvarp til laga um áhafnir íslenskra flutningaskipa, farþegaskipa, farþegabáta og skemmtibáta.

Frumvarp þetta er endurskoðun á lögum nr. 59/1995, um áhafnir íslenskra kaupskipa.

Tilgangur frumvarpsins er að laga íslenska löggjöf að alþjóðasamþykkt STCW frá 1978, um menntun og þjálfun, skírteini og vaktstöður áhafna, sem tekur til áhafna flutninga- og farþegaskipa.

Siglingastofnun Íslands mun, í samvinnu við menntamálaráðuneyti, fylgjast með að menntun sjómanna uppfylli kröfur STCW-samningsins og taka þátt í gerð námskráa um menntun sjómanna.

Verði frumvarpið óbreytt að lögum er talið að útgjöld ríkissjóðs aukist um 3–4 m.kr. við aukin umsvif Siglingastofnunar, þ.e. eftirlit með menntun sjómanna og þátttaka í gerð námskráa.