

Frumvarp til laga

um breytingu á lögum nr. 76/2001, um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa.

(Lagt fyrir Alþingi á 127. löggjafarþingi 2001–2002.)

1. gr.

Eftirtaldar breytingar verða á 1. gr. laganna:

- a. Í stað orðanna „farþegaskipa og flutningaskipa“ í 1. og 2. mgr. kemur: skipa.
- b. 3. mgr. orðast svo:

Tilgangur laga þessara og reglugerða settra samkvæmt þeim er að laga íslenskan rétt að þjóðréttarlegum skuldbindingum íslenska ríkisins samkvæmt alþjóðasamþykkt um menntun og þjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna á kaupskipum (STCW) frá 1978, með síðari breytingum, alþjóðasamþykkt um menntun og þjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna á fiskiskipum (STCW–F) frá 1995 og samningnum um Evrópska efnahags-svæðið, sbr. tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2001/25/EB frá 4. apríl 2001 um lágmarkspjálfun sjómanna.

2. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 2. gr. laganna:

- a. 1. tölul. orðast svo: *Alþjóðasamþykktin* er alþjóðasamþykkt um menntun og þjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna (STCW) frá 1978, með síðari breytingum, og alþjóðasamþykkt um menntun og þjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna á fiskiskipum (STCW–F) frá 1995.
- b. Við bætast fjórir nýir töluliðir, 5.–8. tölul., svohljóðandi:
 5. *Fiskiskip* er hvert það skip sem notað er í atvinnuskyni til að veiða fisk eða nýta aðrar lífrænar auðlindir hafsins.
 6. *Varðskip* er hvert það skip sem er skrásett sem varðskip og notað til landhelgisgæslu og björgunarstarfa undir yfirstjórn Landhelgisgæslu Íslands.
 7. *Skemmtibátur* er hvert það skip sem er ekki notað í atvinnuskyni og ætlað til skemmtisiglinga, óháð þeirri orku sem knýr skipið. Leiki vafi á hvort skip teljist skemmtibátur sker Siglingastofnun Íslands úr um það.
 8. *Önnur skip* er hvert það skip sem er notað í atvinnuskyni og fellur ekki undir 3.–7. tölul. Skal Siglingastofnun Íslands skera úr um undir hvaða ákvæði slík skip falla samkvæmt lögum þessum að teknu tilliti til eðlis þeirrar starfsemi sem skipið á að sinna og á hvaða farsviði það er notað.

3. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 4. gr. laganna:

- a. Í stað orðanna „skv. 11. gr. laganna“ í 1. málsl. 2. mgr. kemur: samkvæmt lögum þessum.
- b. 1. og 2. málsl. 3. mgr. orðast svo: Umsækjandi skírteinis skal hafa að baki siglingatíma sem áskilinn er samkvæmt lögum þessum. Ráðherra getur með reglugerð vikið frá kröfum laga þessara og gert vægari kröfur um siglingatíma.

4. gr.

3. mgr. 6. gr. laganna orðast svo:

Um umsóknir frá ríkisborgurum utan Evrópska efnahagssvæðisins um viðurkenningu á réttindum til starfa á skipum sem lög þessi taka til skal fara eftir ákvæðum reglugerðar sem ráðherra skal setja í samræmi við skyldur íslenska ríkisins samkvæmt samningnum um Evrópska efnahagssvæðið, sbr. tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2001/25/EB frá 4. apríl 2001 um lágmarkspjálfun sjómanna.

5. gr.

2. mgr. 9. gr. laganna orðast svo:

Sá sem er lögmætur handhafi skírteinis til að vera skipstjóri í innanlandssiglingum á skipi sem er 30 rúmlestir eða minna skal öðlast rétt til að vera skipstjóri eða stýrimaður á skipi 50 brúttótonna eða minna í innanlandssiglingum.

6. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 11. gr. laganna:

- a. Skilgreiningin „Stjórnunarsvið“ í 2. mgr. verður svohljóðandi:

Stýrimaður	≤50 brúttótonn í innanlandssiglingum	18	F.
Skipstjóri	≤50 brúttótonn í innanlandssiglingum	18	G.
Stýrimaður	<500 brúttótonn í strandsiglingum	20	A.
Skipstjóri	<500 brúttótonn í strandsiglingum	20	B.
Skipstjóri	<500 brúttótonn	20	B.
Yfirstýrimaður	<3.000 brúttótonn	20	C.
Skipstjóri	<3.000 brúttótonn	20	C.
Yfirstýrimaður	engar	20	B.
Skipstjóri	engar	20	C.
- b. Við 2. mgr. bætast tveir nýir stafliðir, F- og G-liður, svohljóðandi:
 - F. 18 mánaða siglingatími sem háseti á skipi.
 - G. 6 mánaða siglingatími sem stýrimaður á skipi.

7. gr.

Fyrirsögn II. kafla laganna verður: **Farþegaskip og flutningaskip.**

8. gr.

Á eftir II. kafla laganna kemur nýr kafli, III. kafli, **Fiskiskip, varðskip, skemmtibátar og önnur skip**, með sex nýjum greinum, svohljóðandi:

a. (13. gr.)

Skirteini áhafnar fiskiskips.

Sá einn sem er lögmætur handhafi skirteinis hefur rétt til að starfa við skipstjórn eða vélstjórn um borð í fiskiskipum.

Eftirfarandi skirteini til skipstjórnar skulu gefin út að uppfylltum skilyrðum um menntun og þjálfun, aldur, siglingatíma, heilbrigði, sjón og heyrn:

Staða	Takmarkanir	Aldur	Siglinga- tími
Skipstjóri/stýrimaður	≤50 brúttótonn í innanlandssiglingum	18	A.
Stýrimaður	<500 brúttótonn í innanlandssiglingum	20	B.
Skipstjóri	<500 brúttótonn í innanlandssiglingum	20	C.
Stýrimaður	engar	20	D.
Yfirstýrimaður	engar	20	E.
Skipstjóri	engar	20	F.

Siglingatími:

- A. 18 mánuðir sem háseti á skipi.
- B. 24 mánuðir, þar af a.m.k. 12 mánuðir háseti á skipum stærri en 50 brúttótonn. Heimilt er að 6 mánuðir séu á 20 brúttótonna skipum og minni.
- C. 12 mánuðir sem skipstjóri eða stýrimaður á skipi yfir 50 brúttótonnum.
- D. Verður að vera handhafi skirteinis sem stýrimaður á 500 brúttótonna fiskiskipum í innanlandssiglingum.
- E. 27 mánuðir, þar af a.m.k. 12 mánuðir háseti á skipum yfir 150 brúttótonnum.
- F. Skipstjóra- eða stýrimannstími: 24 mánuðir sem skipstjóri eða stýrimaður á skipi stærra en 50 brúttótonn, þar af a.m.k. 6 mánuðir á skipum yfir 150 brúttótonnum.

Eftirfarandi skirteini til vélstjórnar skulu gefin út að uppfylltum skilyrðum um menntun og þjálfun, aldur, siglingatíma, heilbrigði, sjón og heyrn:

Staða	Takmarkanir	Aldur	Siglingatími
Vélstjóri	≤375 kW	18	
Vélstjóri	<750 kW	18	A.
1. vélstjóri	<3.000 kW	20	B.
Yfirvélstjóri	<3.000 kW	20	C.
2. vélstjóri	engar	20	B.
1. vélstjóri	engar	20	B.
Yfirvélstjóri	engar	20	C.

Siglingatími:

- A. 14 mánaða siglingatími sem vélstjóri á skipi ≤ 375kW.
- B. 18 mánaða siglingatími sem vélstjóri á skipum með aðalvél stærri en 750 kW.
- C. 36 mánaða siglingatími sem vélstjóri á skipum með aðalvél stærri en 750 kW, þar af 18 mánaða siglingatími eftir að hafa öðlast réttindi til að starfa sem 1. vélstjóri.

b. (14. gr.)

Lágmarksföldi skipstjórnarmanna á fiskiskipum.

Sérhvert íslenskt fiskiskip skal svo mannað að unnt sé að sinna öllum þáttum sem tryggja öryggi áhafnar og skips og að framfylgt sé öllum lögum og reglum um verndun umhverfis og þá sérstaklega reglum er varða mengunarvarnir sjávar og lífríkis.

Á hverju fiskiskipi skal vera skipstjóri. Lágmarksfjöldi stýrimanna skal vera sem hér segir:

- a. Á skipum 50 brúttótonna og minni: einn stýrimaður. Þó er ekki skylt að stýrimaður sé í áhöfn ef útivera slíks skips fer ekki fram úr 36 klst. á tímabilinu frá 1. apríl til 30. september, en 24 klst. þess utan.
- b. Á skipum stærri en 50 brúttótonnum: einn stýrimaður.
- c. Siglingastofnun Íslands ákveður lágmarksfjölda stýrimanna á fiskiskipum 500 brúttótonna og stærri og gefur út öryggisskírteini um lágmarksmönnun fyrir þau þar sem kveðið er á um lágmarksfjölda stýrimanna í áhöfn og skírteini fyrir einstakar stöður.

Siglingastofnun Íslands hefur heimild til þess að ákveða frávik frá ákvæðum a- og b-liðar 2. mgr. til fjölgunar eða fækkunar skipstjórnarmanna ef tilefni gefst til að mati stofnunarinnar, svo sem vegna tæknibúnaðar, gerðar og/eða verkefnis skips. Skal við þá ákvörðun taka tillit til vinnuálags sem breytingin kann að hafa í för með sér. Siglingastofnun getur heimilað tímabundna mönnun skips til reynslu með skilyrðum sem hún setur, þó aldrei lengur en 6 mánuði í senn.

c. (15. gr.)

Lágmarksfjöldi vélstjórnarmanna á fiskiskipum.

Lágmarksfjöldi vélstjórnarmanna skal vera sem hér segir:

- a. Á fiskiskipi með aðalvél 75–375 kW skal vera vélstjóri, sem má vera hinn sami og skipstjóri á skipum að 30 brúttótonnum, enda eini réttindamaðurinn í áhöfn og útivera skemmri en 24 klst., nema á tímabilinu frá 1. apríl til 30. september þegar útivera má vera allt að 36 klst. Að uppfylltum tilteknum skilyrðum sem Siglingastofnun Íslands setur er ekki er skylt að vélstjóri sé í áhöfn skips undir 20 brúttótonnum ef gerður hefur verið þjónustusamningur við þjónustuaðila um viðhald vélbúnaðar skipsins og sá samningur er staðfestur af Siglingastofnun Íslands.
- b. Á skipi með aðalvél 376–750 kW skal vera vélstjóri. Sé útivera skips lengri en 36 klst. og skip er stærra en 50 brúttótonn skulu vélstjórar vera tveir, yfirvélstjóri og 1. vélstjóri.
- c. Siglingastofnun Íslands ákveður lágmarksfjölda vélstjórnarmanna á fiskiskipum með 750 kW vél og stærri og gefur út öryggisskírteini um lágmarksmönnun fyrir þau þar sem kveðið er á um lágmarksfjölda vélstjórnarmanna í áhöfn og skírteini fyrir einstakar stöður.

Siglingastofnun Íslands hefur heimild til þess að ákveða frávik frá ákvæðum a- og b-liðar 1. mgr. til fjölgunar eða fækkunar vélstjórnarmanna ef tilefni gefst til að mati stofnunarinnar, svo sem vegna tæknibúnaðar, gerðar og/eða verkefnis skips. Skal við þá ákvörðun taka tillit til vinnuálags sem breytingin kann að hafa í för með sér. Siglingastofnun getur heimilað tímabundna mönnun skips til reynslu með skilyrðum sem hún setur, þó aldrei lengur en 6 mánuði í senn.

d. (16. gr.)

Varðskip.

Sá einn sem er lögmætur handhafi skírteinis hefur rétt til að starfa við skipstjórn eða vélstjórn um borð í varðskipum.

Eftirfarandi skírteini til skipstjórnar á varðskipum skulu gefin út að uppfylltum skilyrðum um menntun og þjálfun, aldur, siglingatíma, heilbrigði, sjón og heyrn:

Staða	Takmarkanir	Aldur	Siglingatími
Stýrimaður	engar	18	A.
Yfirstýrimaður	engar	20	B.
Skipstjóri	engar	20	C.

Siglingatími:

- A. 27 mánuðir, þar af a.m.k. 12 mánuðir háseti á skipum yfir 150 brúttótonnum.
 B. 36 mánuðir, þar af a.m.k. 18 mánuðir háseti á skipi yfir 150 brúttótonnum.
 C. 30 mánaða stýrimannstími á skipum yfir 150 brúttótonnum, þar af a.m.k. 6 mánuðir sem yfirstýrimaður á varðskipi.

Um skírteini til vélstjórnar á varðskipum fer eftir sömu reglum og tilgreindar eru í 3. mgr. 11. gr. laganna.

Á hverju varðskipi skal vera skipstjóri og yfirvélstjóri, en fjöldi skipstjórnar- og vélstjórnarmanna skal að öðru leyti vera sem hér segir:

- a. á varðskipum allt að 900 brúttótonnum: tveir stýrimenn,
 b. á varðskipum 900 brúttótonna og stærri: þrír stýrimenn,
 c. um fjölda vélstjórnarmanna á varðskipum fer skv. 15. gr.

e. (17. gr.)

Skemmtibátar.

Sá einn sem er lögmætur handhafi skírteinis hefur rétt til að annast stjórn skemmtibáts.

Eftirfarandi skírteini til skipstjórnar á skemmtibátum skulu gefin út að uppfylltum skilröðum um menntun og þjálfun, aldur, siglingatíma, heilbrigði, sjón og heyrn:

Staða	Takmarkanir	Aldur
Skipstjóri	≤50 brúttótonn	16
Skipstjóri	<500 brúttótonn	20

Þeir sem annast kennslu til réttinda á skemmtibáta skulu kenna samkvæmt námskrá sem menntamálaráðuneytið setur að fenginni umsögn Siglingastofnunar Íslands.

Ráðherra getur sett í reglugerð nánari ákvæði um skemmtibáta, þar á meðal um menntun og þjálfun skipstjóra, öryggisfræðslu, próf og skírteini og skilyrði þeirra.

f. (18. gr.)

Önnur skip.

Önnur skip eru hver þau skip sem eru notuð í atvinnuskyni og ekki teljast farþegaskip, flutningaskip, fiskiskip, varðskip eða skemmtibátar. Um önnur skip fer með sama hætti og fiskiskip og sá einn sem er lögmætur handhafi skírteinis til skipstjórnar eða vélstjórnar á fiskiskipum skv. 13. gr. getur farið með skipstjórn og vélstjórn á öðrum skipum.

Um fjölda skipstjórnar- og vélstjórnarmanna á öðrum skipum fer eftir ákvörðun Siglingastofnunar Íslands.

Ráðherra getur sett í reglugerð nánari ákvæði um önnur skip, þar á meðal um menntun og þjálfun áhafnar, öryggisfræðslu, próf og skírteini og skilyrði þeirra.

9. gr.

Í stað 2. og 3. mgr. ákvæðis til bráðabirgða í lögnum koma þrjár nýjar málsgreinar, svohljóðandi:

Sá sem hefur lokið námskeiði í vélgæslu við gildistöku laga þessara sem veitir rétt til að vera vélgæslumaður á skipum að 30 brúttótonnum og með aðalvél 375 kW og minni hefur rétt til

fá úttekið skírteini samkvæmt lögum þessum til að vera vélstjóri á skipum með aðalvél 375 kW og minni að öðrum skilyrðum uppfylltum.

Sá sem hefur hafið eða lokið námi 1. stigs vélskóla við gildistöku laga þessara sem veitir rétt til að vera yfirvélstjóri á skipum með aðalvél 375 kW og minni hefur rétt til að fá úttekið skírteini samkvæmt lögum þessum til að vera vélstjóri á skipum með aðalvél 750 kW og minni að öðrum skilyrðum uppfylltum og að undangengnu viðbótarnámi sem Vélskóli Íslands skipuleggur, þó ekki lengur en til 1. júlí 2003.

Sá sem hefur hafið eða lokið námi 3. stigs vélskóla við gildistöku laga þessara sem veitir rétt til að vera vélstjóri á skipum með aðalvél 1.500 kW og minni hefur rétt til að fá úttekið skírteini samkvæmt lögum þessum til að vera vélstjóri á skipum með aðalvél minni en 3.000 kW að öðrum skilyrðum uppfylltum og að undangengnu viðbótarnámi sem Vélskóli Íslands skipuleggur, þó ekki lengur en til 1. júlí 2003.

10. gr.

Heiti laganna verður: **Lög um áhafnir íslenskra skipa.**

11. gr.

Gildistaka o.fl.

Lög þessi öðlast gildi 1. júlí 2002. Ákvæði 17. gr. um skemmtibáta öðlast gildi 1. janúar 2004. Fyrir þann tíma skulu viðkomandi afla sér tilskilinna skírteina.

Við gildistöku þessara laga falla úr gildi lög um framkvæmd alþjóðasamþykktar um þjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna, nr. 47/1987, lög um atvinnuréttindi skipstjórnarmanna á íslenskum skipum, nr. 112/1984, með síðari breytingum, og lög um atvinnuréttindi vélfræðinga, vélstjóra og vélavara á íslenskum skipum, nr. 113/1984, með síðari breytingum.

Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.

Með frumvarpi þessu er lagt til að gerðar verði breytingar á lögum um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa, nr. 76/2001. Á síðasta löggjafarþingi var lagt fram frumvarp um áhafnir íslenskra skipa sem ætlað var að taka til áhafna allra íslenskra skipa. Við meðferð frumvarpsins ákvað samgöngunefnd Alþingis að beiðni samgönguráðherra að takmarka gildissvið frumvarpsins við farþegaskip og flutningaskip. Ástæður þess voru einkum þær að því var haldið fram að ákvæði í frumvarpinu sem fjölluðu um lágmarksfjölda í áhöfn fiskiskipa hefðu áhrif á gang viðræðna í kjaradeilu sjómanna á fiskiskipum sem þá stóð sem hæst. Það frumvarp var síðan samþykkt sem lög frá Alþingi, þ.e. lög um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa, nr. 76/2001.

Markmið þessa frumvarps er að setja ein almenn lög um áhafnir allra íslenskra skipa og efla með því öryggi áhafna, farþega og íslenskra skipa og auka varnir gegn mengun sjávar. Lagt er til að frumvarpið nái til allra skipa og er í meginatriðum byggt á sömu sjónarmiðum og fram komu í frumvarpi til laga um áhafnir íslenskra skipa sem lagt var fram á síðasta löggjafarþingi.

Athugasemdir við einstakar greinar frumvarpsins.

Um 1. gr.

Í a-lið er lagt til að gildissvið laganna verði rýmkað svo að þau taki til allra skipa sem skráð eru hér á landi, en ekki einungis til farþegaskipa og flutningaskipa.

Jafnframt er lagt til að Ísland hagi löggjöf sinni til samræmis við alþjóðasamþykkt um menntun og þjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna á fiskiskipum, svokallaða STCW-F sam-

þykkt frá árinu 1995 sem tekur til áhafna fiskiskipa. Samhliða þessu frumvarpi mun utanríkisráðuneytið leggja fram tillögu til þingsályktunar um að Ísland fullgildi þessa samþykkt. Á síðasta lögjafarþingi lagði utanríkisráðherra fram tillögu til þingsályktunar um fullgildingu á STCW-F. Tillagan var lögð fram samhliða frumvarpi samgönguráðherra um áhafnir íslenskra skipa þar sem m.a. var gerð tillaga um lagabreytingar vegna fullgildingar á þessum alþjóðasamningi. Vegna kjaradeilu sjómanna á fiskiskipum síðastliðið vor ákvað samgönguráðherra að fresta þeim hluta frumvarpsins sem fjallaði um fiskiskip, en hluti frumvarpsins varð að lögum nr. 76/2001, um farþegaskip og flutningaskip. Tillaga utanríkisráðherra fékk þá ekki frekari umfjöllun. Þetta mál kom til umfjöllunar í hringborðsumræðum hagsmunaaðila í sjávarútvegi á alþjóðasiglingadeginum í haust og þar var eftirfarandi bókað:

„Þátttakendur í hringborðsumræðunum eru jafnframt sammála um að stefna beri að fullgildingu Íslands á STCW-F samþykktinni. Þar er að finna lágmarkskröfur um menntun og þjálfun, skirteini og vaktstöður áhafna fiskiskipa.“

Með lögum nr. 76/2001 var íslensk löggjöf færð til samræmis við alþjóðasamþykktina STCW sem tekur til áhafna farþegaskipa og flutningaskipa. Markmiðið með báðum þessum samþykktum er að bæta menntun og þjálfun sjómanna og treysta öryggi þeirra, farþeganna, skipanna og auka verndun gegn mengun sjávar. Jafnframt er í greininni lagt til að íslensk löggjöf verði löguð að tilskipun sem gildir samkvæmt EES-samningnum, þ.e. tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2001/25/EB frá 4. apríl 2001 um lágmarksþjálfun sjómanna, sem tekið hefur við af tilskipunum 94/58/EB og 98/35/EB.

Um 2. gr.

Með breytingunni í a-lið er kveðið á um að með tilvísun til alþjóðasamþykktarinnar í lögum felist jafnframt tilvísun til fiskiskipasamþykktarinnar (STCW-F).

Í b-lið er bætt við skilgreiningum á hugtökum sem notuð er í nýjum kafla laganna, sbr. 8. gr. frumvarpsins, og fjalla um fiskiskip, varðskip, skemmtibáta og önnur skip.

Um 3. gr.

Þar sem frumvarpið felur í sér umtalsverðar breytingar á lögnum, sbr. 8. gr. frumvarpsins, er nauðsynlegt að leiðrétta tilvísanir í einstakar greinar, enda er lagt til að fjallað verði um kröfur til siglingatíma í fleiri greinum laganna en 11. gr.

Um 4. gr.

Lagt er til að vísað verði til nýrrar tilskipunar sem gildir samkvæmt EES-samningnum, þ.e. tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2001/25/EB frá 4. apríl 2001 um lágmarksþjálfun sjómanna, sem tekið hefur við af tilskipunum 94/58/EB og 98/35/EB.

Um 5. gr.

Hér er kveðið á um að þeir sem hafa réttindi til skipstjórnar á 30 rúmlesta skipum og minni við gildistöku frumvarpsins fái réttindi til skipstjórnarstarfa á skipum sem eru 50 brúttótonn eða minni í innanlandssiglingum. Í núgildandi lögum er miðað við 65 brúttótonn í þessu efni. Nefnd sú er samdi frumvarp til laga um áhafnir íslenskra skipa sem lagt var fram á síðasta lögjafarþingi var sammála um að með upptöku brúttótonnaviðmiðunar réttinda skipstjórnarmanna í stað rúmlesta væru ekki efni til að miða minnstu réttindi skipstjórnarmanna við hærri mörk en 50 brúttótonn. Í meðförum frumvarpsins á Alþingi lagði samgöngunefnd til að miða við 65 brúttótonn, en eins og áður sagði er lagt til að því verði breytt og miðað við 50 brúttótonn. Með 9. gr.

laganna á að vera tryggt að enginn glati atvinnuréttindum vegna viðmiðunar réttindanna við brúttótonn.

Um 6. gr.

Í a-lið er lögð til sú breyting frá gildandi lögum að bæta við einum flokki skírteinis, þ.e. réttindum til að vera skipstjóri á skipum minni en 500 brúttótonn með ótakmarkað farsvið, og skírteinum vegna skipa 50 brúttótonna og minni.

Í b-lið er fjallað um kröfur um siglingatíma vegna þeirra skírteina sem bætt er við með frumvarpsgreininni.

Um 7. gr.

Greinin þarfnast ekki skýringa.

Um 8. gr.

Með þessari grein er bætt inn nýjum kafla í lögin í því skyni að setja reglur um nánar tilgreind skip með sama hætti og verið hefur um farþegaskip og flutningaskip.

Um a-lið (13. gr.).

Með þessari grein er kveðið á um að sérstakt skírteini þurfi til að gegna starfi skipstjórnarmanns eða vélstjórnarmanns á fiskiskipum. Um skilyrði slíkra réttinda, þ.m.t. um menntun og þjálfun, siglingatíma og heilbrigðiskröfur, verður nánar fjallað í reglugerð.

Um b-lið (14. gr.).

Með greininni eru gerðar nokkrar breytingar frá því sem nú gildir um fjölda skipstjórnarmanna á fiskiskipum, sbr. 3. gr. laga um atvinnuréttindi skipstjórnarmanna á íslenskum skipum, nr. 112/1984, með síðari breytingum. Þessar breytingar eru m.a. fólgnar í því að breytt er viðmiðun atvinnuskírteina í brúttótonn í stað brúttórúmlasta. Lagt er til að lægstu atvinnuréttindi skipstjórnarmanna verði miðuð við 50 brúttótonn í stað 30 brúttórúmlasta. Skv. 7. gr. laga nr. 112/1984 hefur sá sem lokið hefur prófum í sjómanna- og skipstjórnarfræðum frá viðurkenndum skóla í samræmi við reglugerð sem menntamálaráðuneytið setur öðlast réttindi sem skipstjóri í innanlandssiglingum á skipi sem er 30 rúmllestir eða minna, sbr. reglugerð um nám til skipstjóraréttinda á skipi sem er 30 brúttótonn eða minna nr. 531/2001. Skráð fiskiskip á íslenskri skipaskrá 12. desember 2001 eru alls 2.017 skip. Af þeim eru 1.636 fiskiskip 30 brúttórúmllestir og minni. Fjöldi fiskiskipa 50 brúttótonn og minni er 1.656. Gera má því ráð fyrir að þeir sem þegar hafa aflað sér 30 brúttórúmlasta atvinnuréttinda til skipstjórnar öðlist réttindi á um 20 fleiri fiskiskip. Jafnframt felast eftirfarandi breytingar í greininni:

- a. Lagt er til að á skipum 50 brúttótonn og minni sé ekki skylt að stýrimaður sé í áhöfn skips ef útivera slíks skips fer ekki fram úr 36 klst. á tímabilinu frá 1. apríl til 30. september, en 24 klst. þess utan. Breytingar frá gildandi lögum felast í því að lagt er til að miðað verði við skip 50 brúttótonn og minni í stað skipa 20 brúttórúmllestir og minni sem skilyrði þess að stýrimaður þurfi ekki að vera um borð ef útivera skips fer ekki fram úr tilgreindu marki. Skráð fiskiskip á íslenskri skipaskrá 12. desember 2001 eru alls 2.017. Fjöldi fiskiskipa 50 brúttótonn og minni er 1.656 og fjöldi skipa 20 brúttórúmllestir og minni er 1.580 og má því gera ráð fyrir að þessi heimild taki til allt að 76 fleiri skipa verði frumvarpið að lögum.
- b. Með frumvarpinu er lagt til að gerð verði krafa um einn stýrimann á fiskiskipum sem eru stærri en 50 brúttótonn og allt að 500 brúttótonnum óháð útivist skipsins. Skráð fiskiskip á íslenskri skipaskrá 12. desember 2001 eru alls 2.017. Fjöldi fiskiskipa 50 brúttótonn og

minni er 1.656 og fjöldi skipa 500 brúttótonn og minni er 1.897 og má því gera ráð fyrir að þetta ákvæði laganna taki til 241 skips verði frumvarpið að lögum.

- c. Lagt er til að Siglingastofnun Íslands ákveði lágmarksfjölda stýrimanna á fiskiskipum 500 brúttótonna og stærri og gefi út öryggiskírteini um lágmarksmönnun fyrir þau þar sem kveðið er á um lágmarksfjölda stýrimanna í áhöfn og skírteini fyrir einstakar stöður. Samkvæmt gildandi lögum er gerð krafa um tvo stýrimenn á fiskiskipum stærri en 301 rúmlest, sbr. 4. gr. laga nr. 112/1984, með síðari breytingum. Siglingastofnun ákveður öryggismönnun farþegaskipa og flutningaskipa, sbr. 12. gr. laganna. Siglingastofnun hefur ákveðið mönnun farþegaskipa síðan 1998 með lögum nr. 74/1998, um breytingu á lögum um eftirlit með skipum, nr. 35/1993, og mönnun flutningaskipa frá 1. júlí 2001, en mönnunarnefnd kaupskipa hafði það verkefni áður með höndum. Sú nefnd var lögð niður 1. júlí 2001 með gildistöku þessara laga. Skráð fiskiskip á íslenskri skipaskrá 12. desember 2001 eru alls 2.017. Fjöldi fiskiskipa sem eru 500 brúttótonn og stærri er 120 og nær þetta ákvæði laganna til þeirra skipa. Gert er ráð fyrir að í reglugerð verði nánar kveðið á um framkvæmd þessara greinar.

Með 3. mgr. greinarinnar er Siglingastofnun veitt heimild til þess að ákveða frávik frá a- og b-lið 2. mgr. hvort sem er til fjölgunar eða fækkunar á skipstjórnarmönnum ef tilefni gefst til að mati stofnunarinnar, svo sem vegna tæknibúnaðar, gerðar og/eða verkefnis skips. Siglingastofnun er jafnframt heimilt að heimila tímabundna mönnun skips til reynslu með skilyrðum sem stofnunin setur. Slíkur reynslutími skal þó aldrei vera lengri en 6 mánuðir í senn. Þetta ákvæði er sambærilegt við gildandi ákvæði 19. gr. laga nr. 112/1984, með síðari breytingum, að öðru leyti en því að Siglingastofnun Íslands hefur tekið við hlutverki sérstakrar mönnunarnefndar.

Í Danmörku er kveðið á um í lögum um mönnun skipa, nr. 15/1997, að á fiskiskipum sem eru 20–500 brúttótonn skuli vera skipstjóri og stýrimaður. Siglingastofnun Danmerkur ákveður mönnun á fiskiskipum sem eru stærri en 500 brúttótonn. Í slíkum tilvikum þarf eigandi fiskiskips að leggja inn umsókn til Siglingastofnunar Danmerkur um mönnun þess og gera tillögu um mönnunina. Umsóknin er síðan send til umsagnar viðeigandi samtaka sjómanna og skipaeigenda og gefinn mánaðarfrestur til svara. Á grundvelli þessara umsagna er fjöldi skipstjórnarmanna ákveðinn af Siglingastofnun. Þeirri ákvörðun má skjóta til mönnunarnefndar sem skipuð er fulltrúum frá samtökum skipaeigenda og sjómanna og er ákvörðun hennar endanleg á stjórn-sýslustigi. Í framkvæmd hefur verið miðað við að þegar fiskiskip er minna en 3.000 brúttótonn þurfi að vera á því skipstjóri með skírteini sem „Fiskeskipper af 1. grad“ og einn eða tveir stýrimenn með skírteini sem „Styrmand af 1. grad i fiskeskibe“.

Í Noregi eru ekki ákvæði í lögum um lágmarksfjölda skipstjórnarmanna á fiskiskipum, utan þess að kveðið er á um að ætli fiskiskip að vera á veiðum lengur en 12 klst. skuli tveir skipstjórnarmenn vera um borð, þ.e. skipstjóri og yfirstýrimaður.

Í Færeyjum er gerð krafa um að á fiskiskipum innan fiskveiðilögsögunnar séu skipstjóri og stýrimaður ef skipið er minna en 800 brúttótonn, en skipstjóri og tveir stýrimenn ef skipið er stærra en 800 brúttótonn. Á fiskiskipum utan lögsögunnar er miðað við að á skipum sem eru 100–800 brúttótonn séu skipstjóri og stýrimaður, en skipstjóri og tveir stýrimenn ef skipið er stærra en 800 brúttótonn.

Um c-lið (15. gr.).

Með greininni eru gerðar nokkrar breytingar frá því sem nú gildir um lágmarksfjölda vélstjóra á fiskiskipum, sbr. 2. gr. laga um atvinnuréttindi vélfræðinga, vélstjóra og vélavarda á íslenskum skipum, nr. 113/1984.

Í greininni er kveðið á um að vélstjóri skuli vera á skipum með aðalvél 75–375 kW. Í greininni er kveðið á um að á skipi með 75–375 kW vél megi vélstjóri vera hinn sami og skipstjóri á skipum að 30 brúttótonnum, enda eini réttindamaðurinn í áhöfn og útivera skemmri en 24 klst., nema á tímabilinu frá 1. apríl til 30. september þegar útivera má vera allt að 36 klst. Þetta er sams konar ákvæði og nú er í 3. mgr. í ákvæði til bráðabirgða í lögum nr. 76/2001. Þær breytingar sem þá voru gerðar fólust í því að miðað er við 375 kW sem hámarksvélarstærð skips í stað 220 kW og skip 30 brúttótonn og minni í stað skipa minni en 20 rúmlestir sem skilyrði þessi að skipstjóri gegni jafnframt vélstjórnarstörfum um borð. 12. desember 2001 voru skráð fiskiskip 30 brúttótonn og minni og með aðalvél minni en 375 kW á skipaskrá 1.619, en fjöldi fiskiskipa minni en 20 rúmlestir og með aðalvél minni en 220 kW á skipaskrá er 1.506. Í frumvarpinu felst því að þessi heimild skipstjóra til að vera jafnframt vélstjóri tekur til 113 fleiri skipa. Þá er það nýmæli að ekki sé skylt að vélstjóri sé í áhöfn skips ef hægt er að stjórna vél úr stýrishúsi og gerður hefur verið þjónustusamningur við þjónustuaðila um viðhald vélar skipsins og sá samningur er staðfestur af Siglingastofnun Íslands.

Með frumvarpi þessu er miðað við að starfsheitið vélgæslumaður verði lagt niður og tekið verði upp starfsheitið vélstjóri. Miðað er við að í reglugerð, sbr. 3. gr. laga nr. 76/2001, um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa, verði nánar kveðið á um lengd og efni námskeiðs til að öðlast slík réttindi. Gert er ráð fyrir að þeir sem þegar hafa aflað sér réttinda til að gegna starfi vélgæslumanns eða vélavardar fái réttindi til að gegna starfi vélstjóra á skipum með aðalvél minni en 375 kW en þeir sem hefja nám eftir gildistöku laganna falla undir breytta tilhögun náms.

Samkvæmt gildandi lögum hefur sá sem lokið hefur 1. stigi vélskóla rétt til að vera yfirvélstjóri á skipi með aðalvél minni en 375 kW. Skráð fiskiskip með aðalvél 75–375 kW eru 1.029. Með frumvarpi þessu er miðað við að starfsheitið vélavörður verði lagt niður og tekið verði upp starfsheitið vélstjóri á skipum með aðalvél minni en 750 kW. Miðað er við að í reglugerð verði nánar kveðið á um lengd og efni náms til að öðlast slík réttindi. Gert er ráð fyrir að þeir sem þegar hafa aflað sér réttinda til að gegna starfi yfirvélstjóra á skipi með aðalvél minni en 375 kW fái réttindi til að gegna starfi vélstjóra á skipum með aðalvél minni en 750 kW en þeir sem hefja nám eftir gildistöku laganna falla undir breytta tilhögun náms. 12. desember 2001 voru skráð fiskiskip með aðalvél 75–750 kW 1.201. Lagt er til að þegar útivera skips er lengri en 36 klst. og skipið stærra en 50 brúttótonn skuli vélstjórar vera tveir, þ.e. yfirvélstjóri og 1. vélstjóri. Með þessu er verið að gera auknar kröfur um fjölda vélstjórnarmanna miðað við frumvarp um áhafnir íslenskra skipa sem lagt var fram á síðasta löggjafarþingi, og lagt er til að tveir vélstjórnarmenn skuli vera um borð þegar útivera skips er lengri en 30 klst. og skipið er stærra en 50 brúttótonn. Ef skip stærra en 50 brúttótonn er í veiðiferð sem tekur innan við 30 klst. þarf einn vélstjóra um borð. Hér er verið að gera misjafnar kröfur eftir því hvort um er að ræða línu- eða netabát í dagróðrum, skelfiskbát í 10–12 tíma veiðum og skip sem eru að veiðum í allt að 8–10 daga. Fjöldi fiskiskipa með aðalvél 375–750 kW eru 167 skip og eru tvö þeirra undir 50 brúttótonnum og 165 stærra en 50 brúttótonn.

Með frumvarpinu er lagt til að Siglingastofnun Íslands ákveði lágmarksfjölda vélstjórnarmanna á fiskiskipum með 750 kW vél og stærra og gefi út öryggisskírteini um lágmarksmönnun þar sem kveðið er á um lágmarksfjölda vélstjórnarmanna í áhöfn og skírteini fyrir einstakar stöður. Samkvæmt skipaskrá 12. desember 2001 eru skráð fiskiskip alls 2.017. Af þeim eru 132 með 750 kW vél og stærra og 1.885 undir þeirri stærð. Gert er ráð fyrir að í reglugerð verði nánar kveðið á um framkvæmd þessarar greinar. Siglingastofnun hefur þegar fengið þetta verkefni hvað varðar farþegaskip og flutningaskip, sbr. 12. gr. laga um áhafnir íslenskra farþegaskipa

og flutningaskipa, nr. 76/2001. Siglingastofnun hefur ákveðið mönnun farþegaskipa síðan 1998 með lögum nr. 74/1998, um breytingu á lögum um eftirlit með skipum, nr. 35/1993, og mönnun flutningaskipa frá 1. júlí 2001, en mönnunarnefnd kaupskipa hafði það verkefni áður með höndum. Sú nefnd var lögð niður 1. júlí 2001 með gildistöku laga nr. 76/2001.

Með 2. mgr. frumvarpsgreinarinnar er Siglingastofnun Íslands veitt heimild til þess að ákveða frávik frá ákvæðum a- og b-liðar 1. mgr. hvort sem er til fjölgunar eða fækkunar á vélstjórnarmönnum ef tilefni gefst til að mati stofnunarinnar, svo sem vegna tæknibúnaðar, gerðar og/eða verkefnis skips. Siglingastofnun er jafnframt heimilt að heimila tímabundna mönnun skips til reynslu með skilyrðum sem stofnunin setur. Slíkur reynslutími skal þó aldrei vera lengri en 6 mánuðir í senn. Þetta ákvæði er sambærilegt við gildandi ákvæði 6. gr. laga nr. 113/1984, með síðari breytingum, að öðru leyti en því að Siglingastofnun Íslands hefur tekið við hlutverki sérstakrar mönnunarnefndar.

Í Danmörku er kveðið á um í lögum um mönnun skipa, nr. 15/1997, að á fiskiskipum í strandsiglingum stærri en 20 brúttótonn, með aðalvél 100–750 kW, og þegar hægt er að stjórna vél úr stýrishúsi skuli vera einn vélavörður (duelighedsbevis í motorþasning), en tveir vélaverðir utan strandsiglinga. Siglingastofnun Danmerkur ákveður mönnun vélstjórnarmanna á öðrum fiskiskipum sem eru stærri en 20 brúttótonn og með aðalvél stærri en 100 kW. Í slíkum tilvikum þarf eigandi fiskiskips að leggja fram umsókn til Siglingastofnunar um mönnun þess og gera tillögu um mönnunina. Umsóknin er síðan send til umsagnar viðeigandi samtaka sjómanna og skipaeigenda og gefinn mánaðarfrestur til svara. Á grundvelli þessara umsagna er mönnun vélstjórnarmanna ákveðin af Siglingastofnun Danmerkur. Þeirri ákvörðun má skjóta til mönnunarnefndar sem er skipuð fulltrúum frá samtökum skipaeigenda og sjómanna og er ákvörðun hennar endanleg á stjórnarsýslustigi.

Í Færeyjum eru gerðar eftirfarandi kröfur um lágmarksfjölda vélstjórnarmanna á fiskiskipum:

1. 100–449 kW: einn vélstjórnarmaður með „duelighedsbevis í motorþasning“ (160 klst. nám og siglingatími).
2. 450–749 kW: einn vélstjórnarmaður með „motorpasser“ (5 mánaða námskeið og siglingatími).
3. 750–1499 kW: yfirvélstjóri, sem uppfyllir kröfu STCW–III/3, og 2. vélstjóri sem uppfyllir kröfu STCW–III/3.
4. 1500–3000 kW: sama og skv. 3. tölul., en þar að auki einn vélstjórnarmaður sem er „skibsmaskinist af 1. grad i nærfart“.
5. Yfir 3000 kW: yfirvélstjóri, sem uppfyllir kröfu STCW–III/2, 2. vélstjóri sem uppfyllir kröfu STCW–III/2 og einn vélstjórnarmaður sem uppfyllir kröfu STCW–III/1.

Um d-lið (16. gr.).

Með þessari grein er kveðið á um að sérstakt skirteini þurfi til að gegna starfi skipstjórnarmanns eða vélstjórnarmanns á íslenskum varðskipum. Um skilyrði slíkra réttinda, þ.m.t. um menntun og þjálfun, siglingatíma og heilbrigðiskröfur, verður nánar fjallað í reglugerð. Um fjölda skipstjórnar- og vélstjórnarmanna á varðskipum er ákveðið í 4. gr. laga nr. 112/1984, með síðari breytingum, og 2. gr. laga nr. 113/1984, með síðari breytingum. Með frumvarpi þessu er lagt til að á hverju varðskipi skuli vera skipherra og yfirvélstjóri. Fjöldi stýrimanna miðast við 900 brúttótonn í stað 400 rúmlesta samkvæmt gildandi lögum. Flest varðskipanna eru stærri en 900 brúttótonn og þurfa því þrjá stýrimenn og vélar þeirra eru stærri en 3000 kW og þarf því þrjá vélstjórnarmenn um borð, sbr. c-lið 8. gr. frumvarpsins.

Um e-lið (17. gr.).

Hér er fjallað um skemmtibáta, en skv. 2. gr. frumvarpsins er skemmtibátur hvert það skip sem ekki er notað í atvinnuskyni og ætlað er til skemmtisiglinga óháð þeirri orku sem knýr

skipið. Samkvæmt 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 sama svæði 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 siglingareglur 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 stjórnenda skemmtibáta 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 skemmtibáti. Gert er ráð fyrir að 17. gr. taki gildi 1. janúar 2004. Eftir þann tíma verða allir sem sigla skemmtibátum að hafa aflað sér tilskilinnar menntunar og þjálfunar og hafa fengið útgefið skirteini sem 17. gr. gerir kröfu um.

Um f-lið (18. gr.).

Með þessari grein er kveðið á um að sérstakt skirteini þurfi til að gegna starfi skipstjórnarmanns eða vélstjórnarmanns á öðrum skipum en nefnd eru sérstaklega í lögnum. Um skilyrði slíkra réttinda, þ.m.t. um menntun og þjálfun, siglingatíma og heilbrigðiskröfur, verður nánar fjallað í reglugerð. Hér getur verið um að ræða sanddæluskip, dráttarbáta, hafnsögubáta, vinnubáta og björgunarskip.

Um 9. gr.

Greinin þarfnast ekki skýringa.

Um 10. gr.

Lagt er til að heiti laganna verði breytt þar sem í frumvarpinu felst að það tekur til fleiri skipa en farþegaskipa og flutningaskipa, þ.e. allra skipa á íslenskri skipaskrá.

Um 11. gr.

Í 1. mgr. er lagt til að frumvarp þetta, verði það að lögum, taki gildi 1. júlí 2002. Hins vegar er lagt til að ákvæði um skemmtibáta taki ekki gildi fyrr en 1. janúar 2004. Er það gert til að gefa viðkomandi aðilum tiltekið svigrúm til að afla sér þeirrar menntunar, þjálfunar og skirteinis sem gerð er krafa um.

Fylgiskjal.

*Fjármálaráðuneyti,
fjárlagaskrifstofa:*

**Umsögn um frumvarp til laga um breytingu á lögum nr. 76/2000,
um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa.**

Tilgangur frumvarpsins er að víkka gildissvið laga um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa og láta þau ná til allra skipa á skipaskrá. Á síðasta löggjafarþingi var lagt fram frumvarp um áhafnir íslenskra skipa sem ætlað var að tæki til áhafna allra íslenskra skipa. Í meðförum Alþingis takmarkaðist gildissvið frumvarpsins við farþegaskip og flutningaskip og var það samþykkt sem lög frá Alþingi. Verði þetta frumvarp að lögum falla niður gildandi lög um framkvæmd alþjóðasamþykktar um þjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna, nr. 47/1987, lög um atvinnuréttindi skipstjórnarmanna á íslenskum skipum, nr. 112/1984, með síðari breytingum, og lög um atvinnuréttindi vélfræðinga, vélstjóra og vélavarða á íslenskum skipum, nr. 113/1984. Jafnframt er tilgangur frumvarpsins að aðlaga íslenska löggjöf að alþjóðasamþykkt um menntun og þjálfun, skírteini og vaktstöður áhafna skipa frá 1978 (STCW) og sömu atriða hjá sjómönnum á fiskiskipum (STCW-F).

Samkvæmt núgildandi lögum eru að störfum mönnunarnefnd fiskiskipa og undanþágunefnd sem veitir undanþágur frá atvinnuréttindum vélstjórnar- og skipstjórnarmanna. Gert er ráð fyrir að þessar nefndir verði lagðar niður og verkefni þeirra færð til Siglingastofnunar. Kostnaður af nefndunum hefur verið 1,5–1,8 m.kr. á ári og lækka útgjöld samgönguráðuneytisins sem því nemur. Siglingastofnun er einnig ætlað að fylgjast með að menntun sjómanna uppfylli STCW og STCW-F samþykktirnar. Að öllu meðtöldu er áætlaður kostnaður Siglingastofnunar 5 m.kr. Í fjárlögum 2001 var gert ráð fyrir þessari útgjaldaaukningu hjá Siglingastofnun.

Samkvæmt mati Siglingastofnunar aukast tekjur stofnunarinnar af útgáfu mönnunarskírteina og veitingar á undanþágum um 3 m.kr. frá því sem nú er.