

Frumvarp til laga

um áhafnir skipa.

Frá samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra.

I. KAFLI

Almenn ákvæði.

1. gr.

Gildissvið og markmið.

Lög þessi taka til allra íslenskra skipa.

Lög þessi taka til erlendra skipa sem notuð eru í atvinnuskyni á íslensku innsævi í 30 daga samfleytt eða samtals 90 daga á ársgrundvelli að því er varðar skírteinakröfur, lágmarks-mönnun, vaktstöðu, vinnu- og hvíldartíma og vinnuskilyrði á meðan þau eru að störfum á þessu svæði. Auk þess taka löggin til áhafna þeirra erlendu skemmtibáta sem notaðir eru á íslensku innsævi á sama tímabili.

Markmið þessara laga er að tryggja öryggi áhafna, farþega og skipa og efla varnir gegn mengun sjávar. Þessu markmiði skal náð með því að gera tilteknar kröfur um menntun og þjálfun, aldur, siglingatíma, heilbrigði, sjón og heyrn þeirra sem starfa um borð og tryggja með því faglega hæfni áhafna miðað við stærð skips, verkefni og farsvið. Enn fremur skal því markmiði náð með því að kveða meðal annars á um skilyrði fyrir útgáfu skírteina, öryggis-mönnun eða lágmarksmönnun skipa, vaktstöður áhafnar, vinnu- og hvíldartíma, öryggis-stjórnunarkerfi, vinnuskilyrði, ábyrgð útgerðar og skipstjóra og lögskráningu áhafnar. Loks er þessum lögum ætlað að stuðla að jöfnu aðgengi kynjanna að menntun, þjálfun og störfum um borð í íslenskum skipum.

Leiki vafi á því hvíðar gerðar skip telst vera samkvæmt lögum þessum og reglugerðum settum samkvæmt þeim sker Samgöngustofa úr um það.

2. gr.

Orðskýringar.

Í lögum þessum er merking eftirfarandi hugtaka sem hér segir:

1. *Annar vélstjóri* er sá vélstjóri sem gengur næst yfirvélstjóra og ber ábyrgð á vélum sem knýja skipið og rekstri og viðhaldi vél- og rafbúnaðar þess í forföllum yfirvélstjóra.
2. *Ábyrgðarsvið* tekur til menntunar og þjálfunar, skiptingar starfa og ábyrgðar um borð í flutninga- eða farþegaskipi og skiptist í stjórnunarsvið, rekstrarsvið og stoðsvið:
 - a. Á stjórnunarsviði starfa þau sem öðlast hafa skírteini samkvæmt lögum þessum og reglum alþjóðasamþykktarinnar sem skipstjóri, yfirvélstjóri, yfirstýrimaður og annar vélstjóri.

- b. Á rekstrarsviði starfa þau sem öðlast hafa skírteini samkvæmt lögum þessum og reglum alþjóðasamþykktarinnar sem stýrimenn og vélstjórar undir stjórn yfirmanna á stjórnunarsviði.
 - c. Á stoðsviði starfa þau sem öðlast hafa skírteini samkvæmt lögum þessum og reglum alþjóðasamþykktarinnar og starfa hvorki á stjórnunar- né rekstrarsviði.
3. *Áhöfn* samanstendur af þeim skipverjum sem ráðnir eru til starfa um borð í skip, þ.m.t. skipstjóra.
 4. *Áritun* er viðurkenning skírteina erlendra ríkisborgara til starfa á íslenskum skipum samkvæmt lögum þessum og reglugerðum settum samkvæmt þeim.
 5. *Brúttótonn* er mælieining fyrir heildarstærð skips eins og hún er ákvörðuð samkvæmt ákvæðum alþjóðasamþykktar um skipamælingar frá 23. júní 1969 og ákvæðum laga um skipamælingar. Skip sem eru 15 metrar eða lengri að mestu lengd mælast samkvæmt ákvæðum alþjóðasamþykktar um skipamælingar frá 23. júní 1969. Skip sem eru styttri en 15 metrar að mestu lengd mælast samkvæmt ákvæðum reglugerðar um mælingu skipa með lengd allt að 24 metrum.
 6. *Farsvið* er nánari landfræðileg skilgreining á því hafsvæði sem skipi er heimilt að sigla um að teknu tilliti til smíði, ástands og stærðar skips, búnaðar þess, mönnunar og umhverfisþátta.
 7. *Farþegabátur* er hvert fljótandi far, skrásett sem farþegabátur, sem hefur heimild til að flytja að hámarki tólf farþega á sjó, ám eða vötnum, til og frá landinu, milli hafna innan lands og utan.
 8. *Farþegaskip* er hvert það skip, skrásett sem farþegaskip, sem hefur heimild til að flytja fleiri en tólf farþega á sjó, ám eða vötnum, til og frá landinu, milli hafna innan lands og utan.
 9. *Fiskari* er hver sá eða sú sem starfar eða er ráðinn eða ráðin til vinnu á fiskiskipi, þ.m.t. þau sem eru ráðin upp á aflahlut. Hafnsögumenn, löggæsluaðilar, aðrir aðilar í fastri þjónustu hins opinbera, starfsmenn í landi sem sinna störfum um borð í fiskiskipum eða eftirlitsmenn með fiskveiðum teljast ekki vera fiskarar.
 10. *Fiskiskip* er hvert það skip, skrásett sem fiskiskip samkvæmt lögum um skráningu skipa, sem notað er í atvinnuskyni til að veiða fisk eða aðrar lífrænar auðlindir hafins.
 11. *Fjarskiptamaður* er lögmætur handhafi skírteinis sem er gefið út eða viðurkennt af Samgöngustofu samkvæmt ákvæðum alþjóðafjarskiptareglna og sem gegnir þeirri stöðu um borð í skipi.
 12. *Flutningaskip* er hvert það skip, skrásett sem flutningaskip, sem siglir með varning til og frá landinu, milli hafna innan lands og utan.
 13. *Framhaldsskóli og fræðslustofnun* er aðili sem annast fræðslu og hefur til þess viðurkenningu ráðuneytis sem fer með menntamál.
 14. *Frístundafiskiskip* er hvert það skip, skrásett sem frístundafiskiskip samkvæmt lögum um skráningu skipa, sem í atvinnuskyni er leigt út til frístundaveiða.
 15. *Innanlandssigling* er sigling innan íslenskrar fiskveiðilögsögu.
 16. *ISM-kóðinn* er alþjóðlegur kóði um öryggisstjórnun skipa og mengunarvarnir sem samþykktur var af Alþjóðasiglingamálastofnuninni (IMO) með ályktun IMO-þingsins A.741(18) frá 4. nóvember 1993, með áorðnum breytingum.
 17. *Lögskráning* er lögformleg skráning skipverja um borð í skip í gegnum lögskráningarkerfi sjómanna.
 18. *Lögskráningarkerfi sjómanna* er rafrænn gagnagrunnur sem heldur utan um lögskráningu sjómanna. Þar eru skráðar nauðsynlegar upplýsingar í tengslum við útgáfu skírteina

- sjómanna, þ.m.t. um menntun, þjálfun, siglingatíma og öryggisfræðslu. Auk þess geymir það upplýsingar um útgefin skírteini, haffæri skipa samkvæmt skipaskrá, lögskráningar á einstök skip, áhafnaskrá, kröfur um lágmarksmönnun skipa og frávik frá þeim, undanþágur, áhafnartryggingar, farþegaleyfi farþegaskipa í áætlunarsiglingum og farþegaskipa og farþegabáta í útsýnis- og skoðunarferðum.
19. *MLC-alþjóðasamþykktin* er samþykkt Alþjóðavinnuálastofnunarinnar (ILO) um vinnuskilyrði farmanna frá árinu 2006 með þeim breytingum sem íslenska ríkið hefur fullgilt.
 20. *Siglingatími* er viðurkenndur starfstími um borð í skipi sem er í förum og krafist er vegna útgáfu skírteinis samkvæmt lögum þessum.
 21. *Skemmtibátaskírteini* er skjal sem er í gildi og er staðfesting á réttindum samkvæmt ákvæðum 11. gr. og reglugerða settra samkvæmt þeim.
 22. *Skemmtibátur* er skip, skrásett sem skemmtiskip samkvæmt lögum um skráningu skipa, sem er ekki notað í atvinnuskyni og ætlað til skemmtisiglinga, óháð þeirri orku sem knýr skipið.
 23. *Skip* er hvert það skip sem skráð er samkvæmt lögum um skráningu skipa.
 24. *Skipherra* er sá eða sú sem fer með æðsta vald á varðskipi.
 25. *Skipstjóri* er sá eða sú sem fer með æðsta vald á skipi.
 26. *Skipstjórnarmaður* er hver sá eða sú sem fullnægt hefur þeim skilyrðum sem lög þessi kveða á um til að fá útgefið skírteini til skipstjórnar.
 27. *Skipverji* er sá eða sú sem er ráðinn til starfa á skipi samkvæmt ákvæðum sjómannalaga.
 28. *Skírteini* er staðfesting á réttindum samkvæmt ákvæðum laga þessara og reglugerða settra samkvæmt þeim. Í skírteininu er tilgreint á hvaða ábyrgðarsviði handhafi þess má vinna, á skipi hvaða gerðar og stærðar og með hvaða vélarafli og vélbúnaði.
 29. *Skráningarlengd* er sú lengd skips sem lögð er til grundvallar við stærðarmælingu þess samkvæmt reglum um mælingar skipa.
 30. *Smáskip* eru skip sem eru 15 metrar að skráningarlengd eða styttri.
 31. *STCW-alþjóðasamþykktin* er alþjóðasamþykkt Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO) um menntun og þjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna frá 1978 með þeim breytingum sem íslenska ríkið hefur fullgilt.
 32. *STCW-F-alþjóðasamþykktin* er alþjóðasamþykkt Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO) um menntun og þjálfun, skírteini og vaktstöður áhafnar fiskiskips frá 1995 með þeim breytingum sem íslenska ríkið hefur fullgilt.
 33. *Strandsigling* er sigling innan 50 sjómílna frá landi.
 34. *Stýrimaður* er stýrimaður sem er lægra settur en yfirstýrimaður.
 35. *Undirvélstjóri* er vélstjóri sem er lægra settur en yfirvélstjóri eða annar vélstjóri.
 36. *Útgerð* er sú sem mannar skipið, ræður ferðum þess, ber kostnaðinn af þeim og nýtur arðsins af þeim.
 37. *Varðskip* er skip, skrásett sem varðskip eða gæsluskip samkvæmt lögum um skráningu skipa, sem notað er til landhelgisgæslu og björgunarstarfa undir yfirstjórn Landhelgisgæslu Íslands.
 38. *Vélarafli* er mesta samfellda heildarhámark ásafis allra aðalvéla skipsins í kílóvöttum (kW) eins og það er skráð í skráningarskírteini skipsins eða öðrum opinberum skjölum.
 39. *Vélavörður* er sá eða sú sem hefur lokið vélstjórnarnámi samkvæmt reglugerð.
 40. *Vélstjórnarmaður* er hver sá eða sú sem fullnægt hefur þeim skilyrðum sem lög þessi kveða á um til að fá útgefið skírteini til vélstjórnar.
 41. *WFC-alþjóðasamþykktin* er samþykkt Alþjóðavinnuálastofnunarinnar um vinnu við fiskveiðar frá árinu 2007 með síðari breytingum.

42. *Yfirstýrimaður* er skipstjórnarmaður sem gengur næst skipstjóra og tekur við skipstjórn í forföllum hans.
43. *Yfirvélstjóri* er æðsti vélstjóri um borð og ber ábyrgð á vélum sem knýja skipið og rekstri og viðhaldi vél- og rafbúnaðar þess.
44. *Þjónustusamningur* er samningur milli útgerðar og þjónustuaðila í landi um viðhald vélbúnaðar skips sem er 15 metrar eða styttra að skráningarlengd og með vélarafli 250–750 kW og staðfestur er af Samgöngustofu.
45. *Önnur skip* eru hver þau skip sem ekki teljast vera farþegaskip, farþegabátar, flutningaskip, fiskiskip, skemmtibátar eða varðskip samkvæmt lögum þessum.
46. *Öryggismönnun* er ákvörðun Samgöngustofu um lágmarksfjölda í áhöfn farþegabáta eða farþega- og flutningaskipa skv. 16. gr.

3. gr.

Menntun og þjálfun áhafna.

Framhaldsskólar og fræðslustofnanir annast menntun og þjálfun áhafna skipa. Um inntöku-skilyrði, námskrá, nám, námstillhögun, námsmat og námsstig til öflunar tiltekinna skírteina fer samkvæmt lögum þessum, lögum um framhaldsskóla og reglugerðum settum samkvæmt þeim. Samgöngustofa og viðeigandi starfsgreinaráð skulu veita umsögn um námskrár. Öryggisfræðslu sjómanna annast Slysavarnaskóli sjómanna og staðfestir ráðherra sem fer með samgöngumál námskrá skólans. Námskrár skulu uppfylla kröfur sem viðeigandi alþjóðasamþykktir gera.

Nám og kennsla í framhaldsskólum til atvinnuréttinda samkvæmt lögum þessum skal vera samkvæmt viðurkenndu gæðastjórnunarkerfi. Samgöngustofa hefur eftirlit með að námskrár, nám og kennsla í framhaldsskólum, sem er skilyrði skírteina samkvæmt lögum þessum, uppfylli kröfur viðeigandi alþjóðasamninga og skal á fimm ára fresti ganga úr skugga um að svo sé.

Samgöngustofa getur veitt fræðslustofnunum, sem hafa starfsleyfi yfirvalda menntamála og teljast ekki framhaldsskólar, heimild til að bjóða upp á smáskipanám. Skulu þær uppfylla kröfur sem Samgöngustofa setur um kennsluáðstöðu, tækjabúnað, kennara, hæfi leiðbeinanda og námsmat. Samgöngustofa hefur eftirlit með að smáskipanám uppfylli kröfur námskrár. Námskröfur til smáskipanáms skulu tilgreindar í námskrá sem yfirvöld menntamála taka saman og birta að höfðu samráði við Samgöngustofu og ráðuneyti sem fer með samgöngumál.

II. KAFLI

Skírteini.

4. gr.

Útgáfa skírteina.

Samgöngustofa gefur út skírteini og áritanir samkvæmt lögum þessum og skal útgáfa þeirra fara eftir viðurkenndu gæðastjórnunarkerfi. Samgöngustofu er heimilt að fela öðrum að gefa út skírteini að því marki sem alþjóðaskuldbindingar heimila. Samgöngustofa heldur skrá yfir útgefin skírteini og áritanir sem og yfir skírteini sem eru útrunnin, endurnýjuð, felld úr gildi, afturkölluð, ógilt eða tilkynnt sem týnd eða ónýt.

Sá einn eða sú ein sem er lögmætur handhafi skírteinis hefur rétt að gegna því starfi sem skírteinið kveður á um. Skipverji skal alltaf geta framvísað skírteini samkvæmt lögum þessum þegar hann gegnir störfum.

5. gr.

Skilyrði fyrir útgáfu skírteina.

Íslenskur ríkisborgari og hver ríkisborgari á Evrópska efnahagssvæðinu sem fullnægir skilyrðum um aldur, menntun og þjálfun, öryggisfræðslu, fjarskiptakunnáttu, siglingatíma, heilbrigði, sjón og heyrn á rétt á því að fá útgefið viðeigandi skírteini sér til handa og starfa samkvæmt því um borð í skipum. Þennan rétt á einnig ríkisborgari frá ríki utan Evrópska efnahagssvæðisins sem lokið hefur menntun og þjálfun hér á landi.

Um heimild erlends ríkisborgara til að starfa á íslenskum skipum fer skv. 8. gr. Til að starfa sem skipstjóri skal viðkomandi hafa staðist námskeið um kunnáttu á íslenskum lögum og reglum er varða þau störf sem hann fær réttindi til að gegna.

Umsækjandi um skip- og vélstjórnarskírteini skal hafa náð 18 ára aldri.

Umsækjandi skal hafa lokið tilteknu stigi skip- eða vélstjórnarnáms samkvæmt próf-skírteini framhaldsskóla eða fræðslustofnunar, sbr. 3. gr.

Umsækjandi skal uppfylla kröfur í reglugerð um tiltekinn siglingatíma. Hann skal færa sönnur á siglingatíma sem hann telur sig hafa að baki, þ.e. lögskráðan siglingatíma og útfyllta og áritaða sjóferðabók.

Umsækjandi um skírteini skipstjórnarmanns skal uppfylla kröfur til þess að öðlast og viðhalda skírteini fjarskiptamanns.

Handhafar farþega- og flutningaskipaskírteina eiga rétt til útgáfu sambærilegra skírteina til starfa á fiskiskipum, varðskipum og öðrum skipum enda séu viðeigandi skilyrði uppfyllt.

6. gr.

Heilbrigðisvottorð.

Umsækjandi um skírteini skipstjórnarmanns eða vélstjórnarmanns skal vera svo heill heilsu að hann geti rækt störf sín af öryggi. Skal umsækjandi leggja fram vottorð læknis um að hann uppfylli skilyrði um sjón, heyrn og aðrar heilbrigðiskröfur samkvæmt reglugerð.

Þeir sem bera ábyrgð á því að meta heilbrigði umsækjanda til skírteinis til starfa á farþega- og flutningaskipi skv. 1. mgr. skulu vera læknar sem eru viðurkenndir af Samgöngustofu.

7. gr.

Gildistími og endurnýjun skírteina.

Skírteini sem gefin eru út samkvæmt lögum þessum skulu gilda í fimm ár frá útgáfudegi. Samgöngustofu er heimilt að gefa út skírteini til skemmri tíma ef skilyrðum um útgáfu skírteina til fimm ára er ekki fullnægt. Heimilt er vegna sérstakra aðstæðna að gefa út bráðabirgðaskírteini sem gildir í allt að 60 daga.

Skírteini til skipstjórnar og vélstjórnar á skipum öðrum en skemmtibátum skulu endurnýjuð til fimm ára í senn. Skírteini sem ekki falla undir alþjóðasamþykktir skulu endurnýjuð til tíu ára í senn. Við endurnýjun skírteina skal umsækjandi fullnægja sömu heilbrigðiskröfum og þarf til að öðlast skírteini og:

1. hafa að baki siglingatíma í stöðu sem skírteini veitir honum rétt til í að minnsta kosti í tólf mánuði á síðustu fimm árum, eða
2. með því að hafa verið í starfi sem samsvarar viðkomandi skírteini og telst að minnsta kosti sambærilegt við siglingatíma sem krafist er skv. 1. tölul., eða með því að:
 - a. standast viðurkennt próf,
 - b. ljúka á fullnægjandi hátt viðurkenndu endurmenntunarnámskeiði, eða
 - c. hafa siglingatíma sem yfirmaður í a.m.k. þrjá mánuði í næstu lægri stöðu sem hann á tilkall til samkvæmt skírteini sínu.

Uppfylli umsækjandi allar kröfur til skírteinis aðrar en um siglingatíma skv. 2. mgr. á hann rétt á skírteini í næsta réttindaflokki fyrir neðan.

Endurmenntunarnámskeið samkvæmt þessari grein skulu samþykkt af Samgöngustofu og skal á þeim meðal annars farið yfir nýlegar breytingar á alþjóðareglum um öryggi mannlífa á sjó og varnir gegn mengun sjávar.

8. gr.

Áritun erlendra skírteina.

Samgöngustofa áritar erlend skírteini í samræmi við lög þessi og reglugerðir settar samkvæmt þeim. Skírteini gefin út af ríki sem er ekki aðili að STCW- eða STCW-F-alþjóða-samþykktunum eða af ríki sem er aðili að þeim en hefur ekki fullnægt kröfum þeirra skulu ekki árituð. Samgöngustofu 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 Samgöngustofa hefur sannreynt viðkomandi gögn og viðurkennt erlenda skírteinið enda geti viðkomandi skilið fyrirmæli yfirmanna skipsins og stjórnad verkum í þeirra umboði.

9. gr.

Afturköllun skírteinis.

Samgöngustofu er heimilt að afturkalla skírteini ef lögmætur handhafi þess fullnægir ekki lengur skilyrðum laga þessara eða reglna settra samkvæmt þeim til að vera skírteinishafi. Þá er stofnuninni heimilt að afturkalla skírteini hafi það verið gefið út á röngum forsendum eða fyrir mistök.

10. gr.

Undanþágur.

Í undantekningartilfellum og þegar einstaklinga með tilskilin skírteini vantar til starfa getur Samgöngustofa, telji hún að öryggi mannlífa, eigna eða umhverfis verði ekki stefnt í hættu, veitt einstaklingi undanþágu til að gegna stöðu á tilteknu skipi þótt hann hafi ekki tilskilin réttindi. Undanþágu í umrædda stöðu má þó ekki veita lengur en til sex mánaða enda sé viðkomandi að mati Samgöngustofu hæfur til að annast starfið á öruggan hátt.

Undanþáguna má aðeins veita þeim sem hefur skírteini til að gegna næstu lægri stöðu eða hefur lokið tilskildu námi til öflunar skírteinis í þá stöðu sem sótt er um undanþágu fyrir. Ef ekki er krafist skírteinis í næstu stöðu fyrir neðan má veita þeim undanþágu sem að mati Samgöngustofu hefur til þess þekkingu og reynslu. Við mat á tímalengd undanþágu skal til að mynda horft til forsendna þess að undanþága er veitt, hvort hún er tilkomin vegna skorts á einstaklingum með tilskilin réttindi eða hvort einstakling skortir tiltekinn siglingatíma til að öðlast tilskilin réttindi, hvort umsækjandi sé í námi til öflunar réttinda og framvindu náms. Undanþágu má ekki veita til að gegna stöðu skipstjóra eða yfirvélstjóra nema í neyðartilvikum og þá aðeins í eins skamman tíma og unnt er.

Undanþágu má ekki veita sem fer gegn ákvæðum alþjóðasamþykktanna.

11. gr.

Skemmtibátar.

Sá eða sú sem er lögmætur handhafi skemmtibátaskírteinis til stjórnunar skráningarskylds skemmtibáts hefur rétt til að annast stjórn hans að uppfylltum skilyrðum um aldur, menntun og þjálfun, öryggisfræðslu, fjarskiptakunnáttu, siglingatíma, heilbrigði, farsvið, sjón og heyrn

og á rétt á því að fá útgefið viðeigandi skírteini til að stjórna skemmtibáti. Handhafar aukinna skipstjórnarréttinda hafa sama rétt.

Pau sem stjórna skemmtibátum sem skrásettir eru erlendis en falla undir gildisvið þessara laga skulu uppfylla kröfur þessarar greinar eða vera handhafar annars sambærilegs erlends skírteinis að mati Samgöngustofu.

12. gr.

Fristundafiskiskip.

Sá eða sú sem er lögmætur handhafi skemmtibátaskírteinis til strand- eða úthafssiglinga eða handhafi annars sambærilegs erlends skírteinis að mati Samgöngustofu hefur rétt til að annast stjórn fristundafiskiskips enda hafi viðkomandi jafnframt fengið fullnægjandi kennslu á skipið, meðal annars á björgunarbúnað þess, fjarskiptatæki, siglingakort og helstu undirstöðuatriði siglingafræði og siglingareglna.

Sá eða sú sem gerir út fristundafiskiskip ber ábyrgð á að stjórnendur fristundafiskiskipa hafi fullnægjandi réttindi á fristundafiskiskip og hafi auk þess fengið fullnægjandi kennslu á skipin áður en lagt er úr höfn og séu hæfir til þess að annast stjórn skipanna á öruggan hátt, með tilliti til öryggis mannlífa, eigna og umhverfis. Skal viðkomandi jafnframt vera í stöðugu fjarskiptasambandi við stjórnendur skipanna eftir að þau leggja úr höfn.

III. KAFLI

Lögskráning sjómanna.

13. gr.

Lögskráningarkerfi sjómanna.

Samgöngustofa annast rekstur og viðhald lögskráningarkerfis sjómanna.

Lögskráning fer fram með rafrænum hætti. Samgöngustofa hefur umsjón með úthlutun aðgangs að lögskráningarkerfinu til lögskráningar á tiltekið skip að fenginni umsókn útgerðar skipsins samkvæmt skipaskrá. Útgerð er heimilt að fela skipstjóra eða öðrum starfsmönnum sínum að annast lögskráninguna. Útgerð getur jafnframt óskað eftir því við Samgöngustofu að lögskrá áhöfn skipsins.

14. gr.

Lögskráningarskylda.

Óheimilt er skipstjóra að halda úr höfn nema allir skipverjar hafi verið lögskráðir á skipið, séu með gilt atvinnuskírteini eða undanþágu í þá stöðu sem þeir eru lögskráðir í, skipið sé með gilt haffærisskírteini, skipið sé mannað miðað við stærð þess, vélarafl, farsvið og útivist og með gilda áhafnartryggingu fyrir alla um borð. Þetta gildir þó ekki í neyðartilvikum.

Þegar veru skipverja um borð lýkur skal skipstjóri sjá til þess að viðkomandi sé afskráður. Samgöngustofa skal afskrá sjómann þegar skip hefur ekki lengur haffæri, áhafnartrygging skipsins er útrunnin eða atvinnuskírteini hans útrunnið. Skal Samgöngustofa tilkynna viðkomandi um að hann hafi verið afskráður.

Ef útgerð vanrækir að hafa líf- og slysatryggingu í gildi er hún ábyrg fyrir viðkomandi bótagreiðslum. Reynist útgerð eigi fær um greiðslu slíkra bóta ber ríkissjóður fulla ábyrgð á greiðslu þeirra.

Lögskrá skal farþega eða aðra um borð í skipum öðrum en farþegaskipum og farþegabátum sem ekki teljast skipverjar.

IV. KAFLI
Mönnun og frávik.

15. gr.

Öryggismönnun farþegaskipa, farþegabáta og flutningaskipa.

Manna skal sérhvert íslenskt farþegaskip, farþegabát og flutningaskip á öruggan hátt svo að unnt sé að sinna öllum þáttum sem tryggja öryggi áhafnar, farþega og skips. Farþegaskip, farþegabáta og flutningaskip skal manna þannig að unnt sé að fylgja öllum lögum og reglum um verndun umhverfis, einkum er varðar mengunarvarnir sjávar og lífríkis.

Við ákvörðun um fjölda skipverja og stöðuheiti á farþegaskipum og flutningaskipum skal taka fullt tillit til alþjóðlegra skuldbindinga samkvæmt STCW-alþjóðasamþykktinni og krafna þeirra um siglingatíma, aldur, heilbrigði, menntun og þjálfun, hæfni og próf. Við mönnun farþegaskipa og flutningaskipa skal tekið sérstakt tillit til skipulags vakta um borð og nauðsynlegs hvíldartíma skipverja í samræmi við MLC- og STCW-alþjóðasamþykktirnar.

Samgöngustofa ákveður mönnun farþegaskipa, farþegabáta og flutningaskipa að fenginni tillögu útgerðar.

Samgöngustofa gefur út öryggismönnunarskírteini fyrir farþegaskip og flutningaskip þar sem kveðið er á um lágmarksfjölda í áhöfn, samsetningu áhafnar og skírteini fyrir einstakar stöður. Þegar um er að ræða farþegaskip eða farþegabát sem er einungis í strandsiglingum skal, í stað þess að gefa út sérstakt öryggismönnunarskírteini, tilgreina lágmarksmönnun í því farþegaleyfi sem Samgöngustofu gefur út.

Farþegaflutningar í atvinnuskyni, þ.m.t. útsýnis-, skoðunar- og veiðiferðir ferðamanna, með skipum sem lög þessi gilda um eru háðir leyfi Samgöngustofu samkvæmt skipalögum.

16. gr.

Lágmarksfjöldi skipstjórnarmanna á fiskiskipum, varðskipum og öðrum skipum.

Á hverju fiskiskipi og öðru skipi skal vera skipstjóri.

Um fjölda stýrimanna á fiskiskipum og öðrum skipum fer sem hér segir:

- a. Á skipi sem er 15 metrar að skráningarlengd og styttra má skipstjóri vera hinn sami og smáskipavélavörður sé hann eini réttindamaðurinn í áhöfn enda sé útivist þess styttri en 14 klst. á hverju 24 klst. tímabili. Fari útivist skipsins yfir 14 klst. skal auk þess vera stýrimaður sem má jafnframt gegna störfum smáskipavélavardar. Skulu skipstjóri og stýrimaður þá hafa tilskilin réttindi til að gegna stöðu smáskipavélavardar. Þegar eigandi skips samkvæmt skipaskrá er lögskráður sem skipstjóri og er einn um borð þarf ekki stýrimann þótt útivist fari yfir 14 klst.
- b. Á skipi sem 15–24 metrar að skráningarlengd skal vera stýrimaður ef útivera skips fer fram úr 14 klst. á hverju 24 klst. tímabili. Á skipi þar sem daglegur útivistartími er styttri en 14 klst. er heimilt að vera án stýrimanns.
- c. Á skipi sem er 24–45 metrar að skráningarlengd skal vera stýrimaður.
- d. Á skipi sem er 45 metrar eða lengra að skráningarlengd skulu vera tveir stýrimenn.

Á hverju varðskipi skal vera skipherra. Um fjölda stýrimanna á varðskipum fer sem hér segir:

- a. Á skipi sem er styttra en 24 metrar að skráningarlengd skal vera stýrimaður.
- b. Á skipi sem er 24 metrar að skráningarlengd eða lengra en styttra en 45 metrar að skráningarlengd skulu vera tveir stýrimenn.
- c. Á skipi sem er 45 metrar eða lengra að skráningarlengd skulu vera þrír stýrimenn.

Lágmarksfjöldi skipstjórnarmanna skal að öðru leyti taka mið af úthaldi skips og tryggja að ákvæðum 64. gr. sjómannalaga, nr. 35/1985, um vinnu- og hvíldartíma sjómanna á fiskiskipum sé fullnægt ásamt ákvæðum reglugerðar um sama efni.

17. gr.

Lágmarksfjöldi vélstjórnarmanna á fiskiskipum, varðskipum og öðrum skipum.

Um fjölda vélstjórnarmanna á fiskiskipum, varðskipum og öðrum skipum fer sem hér segir:

- a. Á skipi með vélarafl frá og með 250 kW til og með 750 kW skal vera:
 1. Smáskipavélavörður, sé skipið 15 metrar að skráningarlengd eða styttra, sem má vera hinn sami og skipstjóri sé hann eini réttindamaðurinn í áhöfn enda sé útivist skipsins styttri en 14 klst. á hverju 24 klst. tímabili. Fari útivist yfir 14 klst. skal vera annar smáskipavélavörður sem má jafnframt vera stýrimaður. Þegar eigandi skips samkvæmt skipaskrá er lögskráður sem smáskipavélavörður og skipstjóri og er einn um borð þarf ekki annan smáskipavélavörð þótt útivist fari yfir 14 klst.
 2. Yfirvélstjóri og vélavörður, sé skipið lengra en 15 metrar að skráningarlengd, ef útivera skips fer fram úr 14 klst. á hverju 24 klst. tímabili. Á skipi þar sem daglegur útivistartími er styttri en 14 klst. er heimilt að vera án vélavardar.
- b. Á skipi með vélarafl frá og með 751 kW til og með 1.800 kW skal vera yfirvélstjóri og annar vélstjóri.
- c. Á skipi með vélarafl yfir 1.800 kW skal vera yfirvélstjóri, annar vélstjóri og undirvélstjóri.

Að uppfylltum skilyrðum samkvæmt reglugerð er ekki skylt að smáskipavélavörður sé í áhöfn skips sem er 15 metrar eða styttra að skráningarlengd ef gerður hefur verið samningur við þjónustuaðila um viðhald vélabúnaðar skipsins og sá samningur er staðfestur af Samgöngustofu. Ábyrgð á að viðhaldi samkvæmt slíkum samningi sé sinnt hvílir á útgerð.

Lágmarksfjöldi vélstjórnarmanna skal að öðru leyti taka mið af úthaldi skips og tryggja að ákvæðum 64. gr. sjómannalaga, nr. 35/1985, um vinnu- og hvíldartíma sjómanna á fiskiskipum sé fullnægt ásamt ákvæðum reglugerðar um sama efni.

18. gr.

Frávik frá lágmarksmönnun.

Samgöngustofa hefur heimild til að ákveða frávik frá ákvæðum 16. og 17. gr. um lágmarksfjölda skipstjórnar- og vélstjórnarmanna á fiskiskipum, varðskipum og öðrum skipum eftir því sem tilefni gefst til, svo sem vegna tæknibúnaðar, gerðar og/eða verkefnis skips þar sem meðal annars skal taka tillit til vinnuálags sem breytingin kann að hafa í för með sér.

Samgöngustofa skráir ákvarðanir sínar í lögskráningarkerfi sjómanna.

19. gr.

Matsveinar og brytar.

Þegar útivist skips sem notað er í atvinnuskyni er lengri en 48 klst. skal vera matsveinn eða bryti um borð sem lokið hefur matsveina- eða matreiðslunámi. Ef ekki fæst matsveinn með tilskilin réttindi má ráða þann sem sótt hefur viðurkennt matreiðslunámskeið eða starfað sem matsveinn á skipum í tilskilin tíma. Um starf bryta eða matsveins fer eftir ákvæðum sjómannalaga.

V. KAFLI

Vaktstaða og vinnu- og hvíldartími skipverja.

20. 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, á reki, í höfn, á legu eða við akkeri. Skal vaktafyrirkomulag samræmast ákvæðum sjómanna laga um vinnu- og hvíldartíma. Undir yfirlýsning 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 vélarrúmi og skal tryggja að vélstjóri sé tiltækur til að gegna vakt í ómönnuðu vélarrúmi og standa þar vaktir ef þörf krefur.

Þau sem gegna starfi fjarskiptamanns eru á sinni vakt ábyrg fyrir samfelldri hlustun á viðeigandi tíðnum.

Vaktir skulu þannig skipulagðar að þau sem standa vakt séu ávallt vel hvíld svo að ekki dragi úr árvekni þeirra. Sérstaklega skal þessa gætt við fyrstu vakt og í upphafi sjóferðar.

21. gr.

Vinnu- og hvíldartími á íslenskum skipum.

Miða skal við að mörk vinnu- eða hvíldartíma séu annaðhvort:

1. hámarksvinnutími sem ekki má vera lengri en 14 klst. á hverju 24 klst. tímabili og 72 klst. á hverju sjö daga tímabili, eða
2. lágmarkshvíldartími sem ekki má vera skemmri en 10 klst. á hverju 24 klst. tímabili og 77 klst. á hverju sjö daga tímabili. Hvíldartíma má ekki skipta á fleiri tímabil en tvö og skal annað vara að lágmarki í 6 klst. og ekki skulu líða meira en 14 klst. á milli tveggja hvíldartíma.

Heimilt er með reglugerð eða í kjarasamningum að víkja frá ákvæðum 1. mgr. vegna hlutlægra eða tæknilegra ástæðna eða ástæðna er varða skipulag vinnunnar enda sé slíkt í samræmi við almennar meginreglur um verndun öryggis og heilbrigðis sjómanna. Frávik samkvæmt kjarasamningum skulu tilkynnt til Samgöngustofu.

Skipstjóri getur ávallt krafist þess að skipverji vinni þann fjölda vinnustunda sem nauðsynlegur er fyrir öryggi skipsins, allra um borð, farms og annarra fjármuna sem á skipi eru eða til að koma til hjálpar öðrum skipum eða mönnum í sjávarháská.

22. gr.

Vinnu- og hvíldartími á erlendum farþega- og flutningaskipum.

Ákvæði 21. gr. tekur einnig til erlendra skipa sem fara um íslenskar hafnir.

Samgöngustofu er heimilt að framkvæma skoðun um borð í erlendum skipum sem fara um íslenskar hafnir til að ganga úr skugga um fyrirkomulag vinnu- og hvíldartíma og skipulag vakta um borð. Um framkvæmd skoðana fer eftir ákvæðum laga og reglna um hafnarríkis- eftirlit. Samgöngustofa skal, ef kvörtun berst sem augljóslega er ekki tilefnislaus eða ef hún fær sannanir um að fyrirkomulag vinnu- og hvíldartíma um borð er ekki í samræmi við lög þessi eða reglur settar samkvæmt þeim, tilkynna skráningarríki skipsins um niðurstöðu skoðunar sem gerð hefur verið. Samgöngustofu er óheimilt að veita skipstjóra eða eiganda skipsins sem um ræðir neinar upplýsingar um þann sem ber fram kvörtun.

Ef skoðun leiðir í ljós að aðbúnaður um borð stofnar öryggi og heilsu áhafnarinnar sannanlega í hættu skal Samgöngustofa gera nauðsynlegar ráðstafanir til að tryggja að úrbætur verði

gerðar, t.d. með því að leggja farbann á skipið. Slíkt farbann skal tilkynnt skipstjóra, eiganda eða útgerð skipsins, fánaríki og skráningarríki skipsins.

23. gr.

Vaktafyrirkomulag á fiskiskipum.

Vaktafyrirkomulagi og heildarmönnun fiskiskips skal ávallt hagað þannig að vinnu- og hvíldartími áhafnar sé í samræmi við ákvæði sjómannaalaga.

Ákvæði 1. mgr. tekur ekki til eiganda skips samkvæmt skipaskrá þegar hann er lögskráður sem skipstjóri og er einn um borð.

VI. KAFLI

Vinnuskilyrði og heilsa skipverja.

24. gr.

Skráning og ráðning.

Fyrirtæki sem sinna skráningar- og ráðningarþjónustu skipverja skulu starfa í samræmi við viðurkennd gæðastjórnunarkerfi að fengnu leyfi frá Samgöngustofu.

Skráningar- og ráðningarþjónusta skal vera skilvirk, fullnægjandi, áreiðanleg og skipverjum að kostnaðarlausu til að skipverjar geti fundið störf um borð í skipi.

Samgöngustofa hefur eftirlit með að skráningar- og ráðningarþjónusta skipverja uppfylli kröfur alþjóðaskuldbindinga íslenska ríkisins.

25. gr.

Orlof.

Um orlof skipverja fer eftir lögum um orlof. Orlof skal þó aldrei vera minna en 2,5 almanaksdagar fyrir hvern unninn mánuð á síðasta orlofsári nema kveðið sé á um annað viðmið í reglugerð sem tekur mið af sérstökum þörfum farmanna. Óheimilt er að semja um niðurfellingu launaðs lágmarksorlofs.

26. gr.

Heimferð.

Skipverji sem hefur verið á sama skipi eða hjá sömu útgerð samfleytt í níu mánuði á rétt á ókeypis heimferð, kostaðri af útgerð, í eftirfarandi tilvikum:

1. ef ráðningarsamningur fellur úr gildi á meðan skipverji er um borð,
2. þegar ráðningarsamningi er rift af hálfu útgerðar,
3. þegar ráðningarsamningi er rift af hálfu skipverja ef gild ástæða liggur að baki,
4. þegar skipverji getur ekki lengur gegnt skyldum sínum samkvæmt ráðningarsamningi eða ekki er hægt að ætlast til þess að hann geti gegnt þeim sökum sérstakra kringumstæðna.

Skipverji verður ekki krafinn um greiðslu heimferðar fyrir fram og heimferðarkostnaður verður ekki dreginn af launum eða öðrum réttindum nema í þeim tilvikum þegar skipverji hefur brotið alvarlega gegn skyldum sínum í starfi.

Útgerð skips, bæði íslenskra skipa og erlendra skipa sem fara um íslenskar hafnir, skal leggja fram tryggingu til að sjá til þess að skipverji njóti viðeigandi heimferðar í samræmi við 1. mgr. Vanræki útgerð að gera slíkar ráðstafanir gerir Samgöngustofa ráðstafanir um heimferð skipverja. Samgöngustofa gerir ekki ráðstafanir um heimferð skipverja erlendra skipa sem fara um íslenskar hafnir nema erlenda ríkið hafi ekki eða muni ekki gera ráðstafanir um heimferð skipverja.

Þegar þær aðstæður eru fyrir hendi sem getur í 3. mgr., eða Samgöngustofa hefur gert ráðstafanir í tengslum við heimferð í öðrum tilvikum, getur Samgöngustofa lagt farbann á skipið þar til trygging hefur verið lögð fram eða endurgreiðsla vegna heimferðar hefur farið fram. Slíkt farbann skal tilkynnt skipstjóra, eiganda eða útgerð skipsins og fánaríki og skráningarríki skipsins þegar við á. Eigandi eða útgerð skipsins getur kært farbann til ráðherra og fer um framkvæmd farbanns að öðru leyti samkvæmt lögum um eftirlit með skipum.

27. gr.

Heilsuvernd, læknishjálp, velferð, tryggingarvernd og önnur vinnuskilyrði.

Ef skipverji af einhverjum ástæðum nýtur hvorki velferðarréttinda héraðs né í því landi sem skipverji nýtur réttinda, sem eru áþekkt þeim sem tryggð eru héraðs með lögum, ber útgerð skips að tryggja skipverja slík réttindi, svo sem með kaupum á tryggingum.

Vinnu á skipum skal haga og framkvæma þannig að gætt sé fyllsta öryggis og góðs aðbúnaðar og hollustuhátta.

Fylgja skal viðurkenndum stöðlum, ákvæðum laga og reglugerða, svo og fyrirmælum Samgöngustofu, að því er varðar aðbúnað, hollustuhætti og öryggi.

28. gr.

Heilbrigðiskröfur.

Allir skipverjar skulu vera svo heilir heilsu að þeir geti rækt störf sín af öryggi. Útgerð skal gera kröfu um að skipverjar á skipum leggi fram vottorð um að þeir uppfylli skilyrði um sjón og heyrn og aðrar heilbrigðiskröfur, sbr. þó 4. mgr.

Skipverjar á farþega- og flutningaskipum skulu leggja fram vottorð um að þeir uppfylli skilyrði um sjón, heyrn og aðrar heilbrigðiskröfur samkvæmt reglugerð.

Skipverjar á fiskskipum, varðskipum og öðrum skipum sem eru 24 metrar eða lengri að skráningarlengd eða halda út í þrjá daga eða lengur skulu leggja fram vottorð um að þeir uppfylli skilyrði um sjón, heyrn og aðrar heilbrigðiskröfur samkvæmt reglugerð.

Skipverjum á fiskiskipum, varðskipum og öðrum skipum sem eru styttri en 24 metrar að skráningarlengd og halda úti skemur en þrjá daga ber ekki að leggja fram vottorð samkvæmt þessari grein.

Vottorð samkvæmt þessari grein skal gilda í tvö ár. Ef skipverji er yngri en 18 ára skal gildistíminn vera eitt ár. Renni gildistími heilbrigðisvottorðs út meðan á ferð stendur heldur það gildi sínu til loka ferðar.

VII. KAFLI

Ábyrgð og öryggisstjórnun.

29. gr.

Ábyrgð útgerðar og skipstjóra.

Útgerð og skipstjóri viðkomandi skips bera ábyrgð á því að ákvæðum þessara laga sé framfylgt við útgerð skips. Þeim ber að sjá til þess að eftirfarandi atriða sé gætt:

1. að öll þau sem ráðin eru um borð í skip séu lögmætir handhafar skírteina fyrir þá stöðu sem þau gegna og að skírteini skipverja sé varðveitt um borð og að allir um borð séu lögskráðir sem og að allir lögskráðir séu um borð,
2. að uppfærð og aðgengileg skrá sé haldin yfir alla skipverja og stöður þeirra um borð,
3. að mönnun skipa sé fullnægjandi með tilliti til útivistar,
4. að öllum nýráðnum skipverjum sé, áður en þeir hefja skyldustörf, kunnugt um skyldur sínar,

5. að skipverjar séu kunnugir starfsaðferðum um borð, tækjum, búnaði, verklagsreglum og neyðaráætlunum sem og sérstökum skilyrðum í tengslum við venjubundin skyldustörf og hlutverk á neyðarstundu,
 6. að skipverjar geti með góðu móti unnið saman á neyðarstund og þegar mengunarhætta steðjar að,
 7. að skipverjar geti tjáð sig sín á milli um grundvallaröryggismál og skilji upplýsingar um öryggisþætti, þ.m.t. tákni, merki og hljóðviðvörðunarkerki, og að tryggt sé að allir nýráðnir skipverjar fái nauðsynlegar upplýsingar á tungumáli sem þeir skilja,
 8. að um borð í skipum sé skilvirkt kerfi fyrir kvartanir skipverja vegna meintra brota gegn kröfum laga þessara og alþjóðasamþykktu, þ.m.t. gegn réttindum skipverja.
- Skipstjóri skal tryggja að skjalfest sé að skilyrði skv. 4., 5., 7. og 8. tölul. 1. mgr. séu uppfyllt.

30. gr.

Alþjóðlegt öryggisstjórnunarkerfi.

Á flutningaskipum sem eru 500 brúttótonn eða stærri og á farþegaskipum sem lög þessi taka til skal fylgt ákvæðum A-hluta ISM-kóðans um öryggisstjórnun skipa og mengunarvarnir. Skal Samgöngustofa eða viðurkenndur aðili gefa út samræmisskjal og öryggisstjórnunarskírteini í samræmi við ISM-kóðann.

Samgöngustofu er heimilt að veita undanþágu frá ákvæðum 6., 7., 9., 11. og 12. gr. kóðans enda séu teknar upp ráðstafanir sem veiti sambærilega vernd og kveðið er á um í kóðanum.

Ákvæði þessarar greinar gilda ekki um:

1. skip sem eru nýtt eingöngu í þágu hins opinbera en ekki í atvinnuskyni,
2. skip sem ekki eru knúin áfram með vélrænum hætti og tréskip með frumstæðu byggingarlagi nema þau séu eða verði mönnuð og látin flytja fleiri en tólf farþega í atvinnuskyni,
3. farþegaskip og farþegabáta í flokki C og D nema þau séu ekjufarþegaskip.

VIII. KAFLI

Eftirlit, gjöld og viðurlög.

31. gr.

Eftirlit.

Samgöngustofa og Landhelgisgæsla Íslands hafa eftirlit með að fylgt sé lögum þessum og reglugerðum settum á grundvelli þeirra.

Samgöngustofu, Landhelgisgæslu Íslands og öðrum eftirlitsaðilum er heimilt að nota lögskráningarkerfi sjómanna til eftirlits. Þá er heimilt að miðla upplýsingum með rafrænum hætti til Vaktstöðvar siglinga vegna verkefna hennar og til lögreglu, Landhelgisgæslu Íslands og rannsóknarnefndar samgönguslysa þegar rannsakað er sakamál, mannhvarf eða samgönguslys.

Starfsmönnum Landhelgisgæslu Íslands er heimilt að fara um borð í íslensk skip á hafi sem í höfn og kanna lögmæti lögskráningar og skilríki um réttindi yfirmanna.

32. gr.

Þjónustugjöld.

Samgöngustofu er heimilt að innheimta þjónustugjöld vegna laga þessara í samræmi við 13. gr. laga um Samgöngustofu, stjórnsýslustofnun samgöngumála, nr. 119/2012.

Þjónustugjöld Samgöngustofu eru aðfararhæf án undangengins dóms eða sáttar, sbr. 15. gr. sömu laga.

Samgöngustofu er heimilt að innheimta gjald fyrir aðgang að lögskráningarkerfinu, lögskráningu, afskráningu sjómanns og skráningu frests vegna öryggisfræðslu sjómanns. Við ákvörðun gjalda skal leggja til grundvallar kostnað vegna launa starfsmanna og rekstrar-kostnað vegna viðhalds og vistunar lögskráningarkerfisins.

Jafnframt er Samgöngustofu heimilt að innheimta gjald fyrir útgáfu skírteina og sjóferðabóka, áritun erlendra skírteina, veitingu undanþága og útgáfu öryggismönnunarskírteina samkvæmt lögum þessum. Skulu þau gjöld standa undir kostnaði Samgöngustofu sem af þjónustu hlýst. Jafnframt skal greiða gjald vegna kostnaðar sem til fellur vegna próftöku og námskeiða samkvæmt lögum þessum. Gjöld skulu ákveðin í gjaldskrá stofnunarinnar.

33. gr.

Stjórnvaldssektir.

Landhelgisgæsla Íslands getur lagt stjórnvaldssektir á einstakling eða lögaðila sem brýtur gegn eða uppfyllir ekki skilyrði eftirfarandi ákvæða og reglna sem settar eru samkvæmt þeim:

- a. 1. mgr. 11. gr. um skírteini og menntun til að stjórna íslenskum skemmtibát,
- b. 2. mgr. 11. gr. um skírteini og menntun til að stjórna erlendum skemmtibát,
- c. 2. mgr. 12. gr. um ábyrgð rekstraraðila á að stjórnendur frístundafiskiskipa hafi fullnægjandi réttindi og hafi fengið fullnægjandi kennslu til að stjórna frístundafiskiskipi,
- d. 1. mgr. 14. gr. um skyldu skipstjóra til lögskráningar áður en haldið er úr höfn og kröfur um mönnun og tryggingar.
- e. 1.–3. mgr. 20. gr. um vaktstöðu, þ.m.t. fyrir að fela öðrum en réttindahafa að bera ábyrgð á siglingavakt.
- f. 1. mgr. 28. gr. um skyldu útgerðar til að tryggja að skipverji framvísi heilbrigðisvottorði,
- g. 1.–3. tölul. 1. mgr. 29. gr. um ábyrgð útgerðar og skipstjóra.

Samgöngustofa getur lagt stjórnvaldssektir á einstakling eða lögaðila sem brýtur gegn eða uppfyllir ekki skilyrði 2. mgr. 17. gr. um ábyrgð útgerðar á að viðhaldi vélar sé sinnt og reglna sem settar eru samkvæmt þeim.

Stjórnvaldssektir sem lagðar eru á einstaklinga geta numið frá 100–500 þús. kr. Sektir sem lagðar eru á lögaðila geta numið frá 200 þús. kr. til 2 millj. kr.

Við ákvörðun sekta skal meðal annars taka tillit til þess hve lengi brot hefur staðið yfir, samstarfsvilja hins brotlega og hvort um ítrekað brot er að ræða. Landhelgisgæslu Íslands og Samgöngustofu er heimilt að ákveða hærri sektir hafi aðili hagnast á broti. Skal upphæð stjórnvaldssektar þá ákveðin sem allt að tvöfalt margfeldi af þeim hagnaði sem aðili hefur aflað sér með broti gegn lögum þessum, þó innan ramma 3. mgr.

Gjalddagi stjórnvaldssektar er 30 dögum eftir að ákvörðun um sektina var tekin. Um ákvörðun og útreikning dráttarvaxta fer eftir lögum um vexti og verðtryggingu.

Ákvörðun um stjórnvaldssekt er aðfararhæf án undangengins dóms eða sáttar. Stjórnvaldssektir renna í ríkissjóð, að frádrögnum kostnaði við álagningu og innheimtu.

Stjórnvaldssektum skal beitt óháð því hvort lögbrot eru framin af ásetningi eða gáleysi.

Aðili máls getur skotið ákvörðun um stjórnvaldssekt til ráðherra sem fer með samgöngumál innan þriggja mánaða frá því að aðila var tilkynnt um ákvörðunina. Málskot til ráðherra frestar aðför. Úrskurðir ráðherra um stjórnvaldssektir eru aðfararhæfir.

34. gr.

Bráðabirgðasvipting réttinda og önnur stjórnsýsluviðurlög.

Samgöngustofu er heimilt að svipta einstakling starfsréttindum til bráðabirgða fyrir brot gegn ákvæðum laga þessara eða annarra laga. Skal slík svipting vera tímabundin eða ákvörðuð til þess tíma þegar endanleg ákvörðun dómstóls um sviptinguna liggur fyrir.

Bráðabirgðasvipting samkvæmt ákvæði þessu skal dragast frá endanlegum sviptingartíma samkvæmt dómi.

Bera má slíka ákvörðun Samgöngustofu undir dómstóla samkvæmt lögum um meðferð sakamála og skal stofnunin leiðbeina viðkomandi um þann rétt.

Að öðru leyti fer um stjórnsýsluviðurlög sem Samgöngustofu er heimilt að beita samkvæmt lögum um Samgöngustofu, stjórnsýslustofnun samgöngumála.

35. gr.

Refsingar.

Brot gegn lögum þessum og reglugerðum sem settar eru samkvæmt þeim varða sektum eða fangelsi allt að tveimur árum. Ef brot er framið með verknaði, svo sem skjalafalsi, sem refsiverður er samkvæmt almennum hegningarlögum skal einnig beita viðeigandi ákvæðum þeirra laga. Tilraun og hlutdeild í brotum er refsiverð skv. III. kafla almennra hegningarlaga, nr. 19/1940.

Ef brot skv. 1. mgr. er framið í starfsemi lögaðila má gera lögaðilanum fésekt skv. II. kafla A almennra hegningarlaga, nr. 19/1940.

Svipta skal skírteinishafa rétti til starfa þess sem skírteinið veitir ef hann gerist sekur um vítavert brot gegn lögum þessum eða reglum settum samkvæmt þeim eða ef telja verður með hliðsjón af eðli brotsins eða annars framferðis hans sem skírteinishafa varhugavert að hann neyti réttinda samkvæmt skírteininu.

Svipting starfsréttinda skal vera um ákveðinn tíma, eigi skemur en þrjá mánuði og ævilangt ef sakir eru miklar eða brot ítrekað.

36. gr.

Kæra til lögreglu.

Samgöngustofu og Landhelgisgæslu Íslands er heimilt að kæra brot á lögum þessum og reglugerðum sem settar eru samkvæmt þeim til lögreglu.

Varði meint brot bæði stjórnvaldssektum og refsingu skal meta hvort mál skuli kært til lögreglu eða því lokið með stjórnvaldsákvörðun hjá Landhelgisgæslu Íslands eða Samgöngustofu. Ef brot eru meiri háttar ber að vísa þeim til lögreglu. Brot telst meiri háttar ef verknaður er framinn með sérstaklega vítaverðum hætti eða við aðstæður sem auka mjög á saknæmi brotsins. Jafnframt er heimilt á hvaða stigi málsins sem er að vísa máli vegna brota á lögum þessum eða reglugerðum sem settar eru á grundvelli þeirra til lögreglu. Gæta skal samræmis við úrlausn sambærilegra mála.

Varði brot á lögum þessum bæði refsíabyrgð fyrir einstakling og lögaðila skal meta, með tilliti til grófleika brots og réttarvörslusjónarmiða, hvort mál skuli kært til lögreglu að hluta eða í heild.

Með kæru skulu fylgja afrit þeirra gagna sem grunur um brot er studdur við. Ákvæði IV.–VII. kafla stjórnsýslulaga gilda ekki um ákvörðun um að kæra mál til lögreglu.

Eftirlitsaðilum samkvæmt lögum þessum er heimilt að láta lögreglu og ákærvaldi í té upplýsingar og gögn sem þeir hafa aflað og tengjast brotum sem til rannsóknar eru hjá lögreglu og ákærvaldi og taka þátt í aðgerðum lögreglu að öðru leyti

Landhelgisgæslu Íslands og Samgöngustofu er heimilt að láta lögreglu og ákærvaldi í té upplýsingar og gögn sem þau hafa aflað og tengjast brotum sem til meðferðar eru hjá stofnunum og taka þátt í aðgerðum hennar að öðru leyti.

Telji ákærandi að ekki séu efni til málshöfðunar vegna ætlaðrar refsiverðrar háttsemi sem jafnframt varðar stjórnsluviðurlögum getur hann sent eða endursent málið til Landhelgisgæslu Íslands eða Samgöngustofu til meðferðar og ákvörðunar.

37. gr.

Réttur einstaklinga til að fella ekki á sig sök.

Í máli sem beinist að einstaklingi og lokið getur með álagningu stjórnvaldssektar eða kæru til lögreglu vegna brota gegn ákvæðum þessara laga eða stjórnvaldsfyrirmælum settum á grundvelli þeirra hefur sá eða sú sem rökstuddur grunur leikur á að hafi gerst sekur eða sek um brot rétt til að neita að svara spurningum eða afhenda gögn eða muni nema hægt sé að útiloka að það geti haft þýðingu fyrir ákvörðun um brot hans. Samgöngustofa og Landhelgisgæsla Íslands skulu leiðbeina hinum grunaða um þennan rétt.

IX. KAFLI Ýmis ákvæði.

38. gr.

Reglugerð.

Ráðherra skal setja í reglugerð nánari ákvæði um:

1. Útgáfu skírteina og áritana og um menntun og þjálfun til grundvallar réttindum miðað við stærð skips, vélarafli, farsvið og próf skv. 4. gr.
2. Skilyrði þess að fá útgefið skírteini og um námskeið fyrir erlenda ríkisborgara til að gegna stöðu skipstjóra á íslenskum skipum, þ.m.t. gildistíma og endurnýjun öryggisfræðslunámskeiða, gildistíma og endurnýjun fjarskiptaskíteina og tiltekinn siglingatíma til útgáfu skírteinis skv. 5. gr.
3. Heilbrigðiskröfur umsækjanda um réttindi, læknisvottorð og gildistíma þeirra og viðurkenningu sjómannalækna skv. 6. gr.
4. Gildistíma og endurnýjun skírteina og um próf eða endurmenntunarnámskeið vegna endurnýjunar skírteina skv. 7. gr.
5. Áritun erlendra skírteina skv. 8. gr.
6. Undanþágur og röð réttindaflokka og hver sé næsta lægri staða skv. 10. gr.
7. Skemmtibáta og frístundafiskiskip sem hefur að geyma meðal annars ákvæði um skilyrði skipstjórnarskírteinis er varðar aldur, menntun og þjálfun, öryggisfræðslu, heilbrigðiskröfur og læknisvottorð, fjarskiptakunnáttu, siglingatíma, bóklegt og verklegt próf og útgáfu skírteina, gildistíma og endurnýjun þeirra. Auk þess ákvæði um gerð og stærð þeirra, afl, farsvið og öryggiskröfur sem gerðar eru til stjórnenda þeirra skv. 11. og 12. gr.
8. Nánari framkvæmd lögskráningar og skilyrði hennar, hvernig standa skuli að rafrænu lögskráningunni í gegnum lögskráningarkerfið og notkun rafrænna skilríkja í þeim efnum, frest til þess að ljúka öryggisfræðslunámskeiði sjómanna til að fást lögskráður, hvernig standa skuli að aðgangi að gögnum og upplýsingum úr lögskráningarkerfinu til þeirra sem hafa lögvarða hagsmuni og um eftirlit með framkvæmd lögskráningar. Í reglugerð má veita undanþágu frá ákvæðum um lögskráningarskyldu áhafna tiltekinna skipa, svo sem til hafnsögubáta, dráttarbáta, björgunarskipa og frístundafiskiskipa skv. 13. og 14. gr.

9. Öryggismönnun farþegabáta og farþega- og flutningaskipa sem og um öryggismönnunar-skírteini, lágmarksmönnun fiskiskipa og annarra skipa og frávik frá þeim skv. 15.–18. gr.
10. Þjónustusamninga skv. 17. gr., þ.e. um gildistíma og brottfall, skilyrði til þeirra, t.d. ef skip er selt, þjónustuaðili hættir starfsemi eða flytur starfsemina annað en þjónustusamningur gerir ráð fyrir.
11. Matsveina og bryta, skilyrði til að gegna þeim störfum og hlutverk þeirra skv. 19. gr.
12. Vaktir, vaktafyrirkomulag og vinnu- og hvíldartíma þeirra sem standa vaktir skv. 20. gr.
13. Vinnu- og hvíldartíma áhafna skipa skv. 21.–23. gr.
14. Skráningar- og ráðningarþjónustu fiskara og farmanna og eftirlit með þeim skv. 24. gr.
15. Orlof skipverja skv. 25. gr.
16. Heimferðir, þ.m.t. um ákvörðunarstað heimferðar, flutningsmáta, innifalda kostnaðarliði og aðrar ráðstafanir, svo sem ráðstafanir Samgöngustofu um heimferð og farbann, auk skyldu útgerðar til að leggja fram tryggingu og um vanrækslu slíkrar skyldu skv. 26. gr.
17. Velferðarréttindi skipverja, þ.e. um heilsuvernd, læknishjálp, velferð og tryggingavernd skv. 27. gr.
18. Heilbrigðiskröfur skv. 28. gr.
19. Ábyrgð útgerðarmanns og skipstjóra skv. 29. gr.
20. Um alþjóðlegt öryggisstjórnunarkerfi skv. 30. gr.

Ráðherra er jafnframt heimilt að setja í reglugerð nánari ákvæði um framkvæmd laganna sem og um:

1. Menntun og þjálfun áhafnar skv. 5. gr., skírteini áhafnar skv. 6. gr. og öryggismönnun farþegaskipa skv. 16. gr. á skipum sem stunda einungis siglingar við Íslandsstrendur á tilteknu farsviði og á tilteknu tímabili,
2. Frávik frá III. kafla að því er varðar lögskráningu skipverja á skip sem halda út í styttri ferðir eða sigla á fleiri en einu skipi sama dag.
3. Hvaða kröfur skuli uppfylltar skv. 2. og 3. mgr. 27. gr. varðandi:
 - a. skipulag, tilhögun og framkvæmd vinnu, svo sem um öryggis- og heilbrigðisráðstafanir er varða störf, starfsaðferðir, vinnslu- og framleiðsluaðferðir, hita, kulda, sýkingar af smitnæmum sjúkdómum eða heilsutjón vegna rangrar stöðu við vinnu, rangra hreyfinga eða of mikils álags eða hvernig dregið verði úr áhrifum andlega eða líkamlega einhæfra starfa og starfa sem unnin eru með fyrirframákveðnum hraða og um aðrar þær ráðstafanir sem þýðingu kynnu að hafa í þessu sambandi,
 - b. bann gegn sérlega hættulegum störfum, framleiðslu-, starfs- og vinnsluaðferðum,
 - c. að settar skuli upp á vinnustað greinilegar aðvaranir og/eða vinnusvæði girt eða afmörkuð með öðrum hætti,
 - d. gerð og notkun hlífðarbúnaðar, svo sem um hentugan fatnað, öryggishjálma, hlífðarbúnað gegn hávaða og geislun, hlífðargleraugu, vinnuskó, rykgrímur, gasgrímur, annan búnað til þess að verjast loftmengun og annan búnað ótalinn. Starfsmenn eru skyldir til þess að nota slíkan öryggisbúnað þegar þeir þarfnast hans við vinnu sína að mati Samgöngustofu,
 - e. vinnuvernd, þ.m.t. um einelti, kynferðislega áreitni, kynbundið áreiti og ofbeldi.
4. Frestir til framlagningar vottorða skv. 27. gr. í brýnum tilvikum.

Ákvæði reglugerða samkvæmt þessari grein skulu að lágmarki uppfylla alþjóðlegar skuldbindingar íslenska ríkisins, meðal annars samkvæmt alþjóðasamþykktunum og EES-gerðum.

39. gr.

Innleiðing.

Lög þessi eru sett til innleiðingar á eftirfarandi Evrópugerðum með áorðnum breytingum:

1. Tilskipun ráðsins 1999/63/EB frá 21. júní 1999 um samning um skipulag á vinnutíma sjómanna á kaupskipum milli Samtaka skipaeigenda í Evrópubandalaginu (ECSA) og Samtaka félaga flutningaverkamanna í Evrópusambandinu (FST).
2. Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 1999/95/EB frá 13. desember 1999 um framkvæmd ákvæða um vinnutíma sjómanna á skipum sem fara um hafnir í bandalaginu.
3. Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2005/45/EB frá 7. september 2005 um gagnkvæma viðurkenningu á skírteinum sjómanna sem aðildarríkin gefa út og um breytingu á tilskipun 2001/25/EB.
4. Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 336/2006 frá 15. febrúar 2006 um að hrinda í framkvæmd ákvæðum alþjóðlega kóðans um öryggisstjórnun skipa innan Bandalagsins og um niðurfellingu á reglugerð ráðsins (EB) nr. 3051/95
5. Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2008/106/EB, frá 19. nóvember 2008 um lágmarksþjálfun sjómanna (endurútgæfin).
6. Tilskipun ráðsins 2009/13/EB frá 16. febrúar 2009 um framkvæmd samnings sem Samtök skipaeigenda í Evrópubandalaginu (ECSA) og Samband félaga flutninga- verkamanna í Evrópu (ETF) hafa gert með sér um samþykktina um vinnuskilyrði farmanna, 2006, og um breytingu á tilskipun 1999/63/EB.
7. Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2013/54/ESB frá 20. nóvember 2013 um tiltekna skyldur fánaaðildarríkis til að fara að og framfylgja samþykktinni um vinnuskilyrði farmanna, 2006.

40. gr.

Gildistaka.

Lög þessi öðlast gildi 1. janúar 2022.

Við gildistöku laga þessara falla úr gildi lög um bryta og matreiðslumenn í farskipum og fiskiskipum, nr. 50/1961, lög um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa, nr. 76/2001, lög um áhafnir íslenskra fiskiskipa, varðskipa, skemmtibáta og annarra skipa, nr. 30/2007, og lög um lögskráningu sjómanna, nr. 35/2010.

41. gr.

Breyting á lögum um breytingu á lögum vegna alþjóðasamþykktar um vinnu við fiskveiðar, nr. 158/2019.

4. gr. laganna fellur brott.

Ákvæði til bráðabirgða.

Ákvarðanir undanþágunefndar og mönnunarnefndar skipa, samkvæmt lögum um áhafnir íslenskra fiskiskipa, varðskipa, skemmtibáta og annarra skipa, nr. 30/2007, skulu halda gildi sínu.

*Greinargerð.***1. Inngangur.**

Frumvarp þetta er samið í samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytinu. Í sáttmála ríkisstjórnar Íslands frá 2017 um ríkisstjórnarsamstarf og eflingu Alþingis segir að átak verði gert í einföldun regluverks í þágu atvinnulífs og almennings. Með frumvarpi þessu er stefnt að því

að sameina fern lög sem fjalla um áhafnir skipa og með því einfalda lagaumhverfi um áhafnir skipa og setja ákvæði um þær í ein lög. Í lagasafni er að finna nokkur lög sem varða þetta efni með einum eða öðrum hætti. Á grundvelli þeirra laga er svo að finna reglugerðir þar sem útfærðar eru nánar kröfur sem gerðar eru í lögnum. Innan ráðuneytisins og Samgöngustofu er unnið að því að einfalda og uppfæra þetta regluverk í heild þannig að það sé aðgengilegra fyrir þá sem starfa eftir þessum reglum. Er frumvarp þetta liður í því verkefni. Gera má ráð fyrir að í framhaldi af sameiningu þessara laga megi fækka reglugerðum sem settar hafa verið á grundvelli laganna úr 15 í tvær til fjórar reglugerðir.

2. Tilefni og nauðsyn lagasetningar.

Með frumvarpi þessu er lagt til að sameina fern lög sem fjalla um áhafnir skipa, þ.e. lög um bryta og matreiðslumenn í farskipum og fiskiskipum, nr. 50/1961, lög um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa, nr. 76/2001, lög um áhafnir íslenskra fiskiskipa, varðskipa, skemmtibáta og annarra skipa, nr. 30/2007, og lög um lögskráningu sjómanna, nr. 35/2010.

Auk þeirra laga sem lagt er til að verði felld úr gildi með frumvarpi þessu er víðtækt regluverk í gildi með stjórnvaldsfyrirmælum sem innleiða meðal annars ákvæði gerða sem teknar hafa verið upp í samninginn um Evrópska efnahagssvæðið og varða áhafnir skipa sem og ákvæði sem leiðir af öðrum alþjóðlegum skuldbindingum Íslands, til að mynda samningum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (e. International Maritime Organization, IMO) og Alþjóðavinnuálastofnunarinnar (e. International Labour Organization, ILO).

Markmið frumvarpsins er ekki að gera umfangsmiklar breytingar á þeim efnislegu reglum sem um áhafnir skipa gilda heldur að sameina fern lög um þetta efni í ein. Þá er ætlunin að færa tiltekin ákvæði úr lögum yfir í stjórnvaldsfyrirmæli.

Markmið laganna, verði frumvarpið óbreytt að lögum, er hið sama og þeirra laga sem frumvarpi þessu er ætlað að leysa af hólmi, þ.e. að tryggja öryggi áhafna íslenskra skipa og farþega, efla varnir gegn mengun frá skipum og tryggja meðal annars skilvirka menntun og þjálfun áhafna, skírteinisútgáfu, lágmarksmönnun, lögskráningu og bæta vinnuskilyrði áhafna. Þá er þeim ætlað að veita stjórnvöldum nægilegar heimildir til að innleiða þær kröfur sem leiðir af skuldbindingum samkvæmt samningnum um Evrópska efnahagssvæðið og öðrum alþjóðlegum skuldbindingum Íslands á sviði sjóréttar er lúta að áhöfnum skipum.

Þá er í frumvarpi þessu lagt til að lögfest verði ákvæði um stjórnvaldssektir. Gildandi lög gera fyrst og fremst ráð fyrir því að brot gegn lögnum séu kærð til lögreglu til rannsóknar. Málsmeðferð er almennt kostnaðarminni fyrir aðila þegar stjórnvöld beita stjórnarsýsluviðurlögum en þegar dómstólar dæma einstaklinga eða lögaðila til refsingar. Kostnaður hins brotlega, t.d. vegna aðstoðar lögmanna, er oftast einnig minni þegar um stjórnarsýsluviðurlög er að ræða. Þá tekur almennt mun skemmri tíma að rannsaka og beita stjórnvaldsviðurlögum en refsingu. Þá er það almennt skilvirkara úrræði að stjórnvöld beiti stjórnvaldsviðurlögum en að þau beri mál undir dómstóla. Þau stjórnvöld sem fara með eftirlit á ákveðnu sviði eru oft í lykilaðstöðu við að meta hvar þurfi að bregðast við á skilvirkann hátt til þess að halda uppi lögum.

3. Meginefni frumvarpsins.

Með frumvarpinu er lagt til að fern lög verði sameinuð, þ.e. lög um bryta og matreiðslumenn á farskipum og fiskiskipum, nr. 50/1961, lög um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa, nr. 76/2001, lög um áhafnir íslenskra fiskiskipa, varðskipa, skemmtibáta og annarra skipa, nr. 30/2007, og lög um lögskráningu sjómanna, nr. 35/2010. Meginmarkmiðið með frumvarpinu er að því sameina, samræma og einfalda lagaákvæði þessara laga. Verði

Þetta frumvarp að lögum verður jafnframt hægt að fækka og einfalda reglugerðir sem settar hafa verið samkvæmt þessum lögum

Í nokkrum atriðum eru þó lagðar til efnisbreytingar frá ákvæðum laganna út frá þeirri reynslu sem skapast hefur eftir gildistöku fyrrnefndra laga og breytingum samkvæmt alþjóðasamningum og EES-gerðum sem tekið hafa gildi gagnvart Íslandi síðan fyrrnefnd lög tóku gildi. Helstu breytingarnar eru:

1. Lagt er til að kveðið verði á um að erlend skip sem notuð eru í atvinnuskyni á íslensku innsævi í 30 daga samfleytt eða samtals 90 daga á ársgrundvelli að því er varðar skírteinakröfur, lágmarksmönnun, vaktstöðu, vinnu- og hvíldartíma og vinnuskilyrði á meðan þær eru að störfum á þessu svæði falli undir gildissvið laganna. Eðlilegt er að sömu öryggiskröfur gildi um erlend skip og íslensk, meðal annars til menntunar og þjálfunar, öryggisfræðslu, skírteini, lágmarksmönnun, vinnu- og hvíldartíma og önnur vinnuskilyrði eftir því sem við á. Jafnframt er horft til samkeppnissjónarmiða í þessu sambandi. Þetta ákvæði gæti t.d. átt við um áhafnir erlendra þjónustuskipa laxeldis, áhafnir dýpkunarskipa, dráttarskipa, farþegabáta og farþegaskipa í útsýnis- og skoðunarferðum.
2. Lagt er til að undanþágunefnd og mönnunarnefnd skipa verði lagðar af og verkefni þeirra fengin Samgöngustofu, sbr. 10. og 18. gr. frumvarpsins. Samgöngustofa hefur undanfarin ár annast skrifstofuhald fyrir nefndirnar sem felst í daglegri afgreiðslu, að taka á móti umsóknum og erindum, halda fundi nefndanna, rita fundargerðir, svara umsóknum, birta úrskurði nefndanna, færa niðurstöður undanþágunefndar í lögskráningarkerfi sjómanna og gera ársskýrslur þeirra. Samgöngustofa annast útgáfu allra atvinnuskírteina sjómanna og hefur yfirumsjón með framkvæmd lögskráningar sjómanna. Til að bæta skilvirkni, auka samræmi og sérhæfingu er eðlilegt að ákvarðanir um undanþágur frá réttindum til skipstjórnar- og vélstjórnarstarfa og frávik frá lögbundinni lágmarksmönnun skipa sé einnig á hendi Samgöngustofu en stofnunin hefur haft þau verkefni með höndum hvað varðar farþegaskip, farþegabáta og flutningaskip frá því lög um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa, nr. 76/2001, tóku gildi 1. júlí 2001. Eðlilegt er að sama fyrirkomulag gildi að þessu leyti um undanþágur. Þá er einnig til þess að líta ákvarðanir nefndanna eru kærnanlegar til ráðherra og oftast eru þeir sem kæra félagsmenn í þeim samtökum sem eiga fulltrúa í nefndunum. Frumvarpið miðar við að Samgöngustofa gefi út öryggismönnunarskírteini fyrir farþegaskip, farþegabáta og flutningaskip og geti veitt frávik frá lögbundinni lágmarksmönnun fiskiskipa og annarra skipa.
3. Lagt er til að kveða skýrar á um lágmarksmönnun réttindamanna á smáskipum að teknu tilliti til útivistar þeirra, þ.e. skipa sem eru 15 metrar og styttri að skráningarlengd, þannig að fylgt verði svokallaðri 14 klst. reglu á grundvelli 64. gr. sjómannalaga, nr. 35/1985. Þegar útivist þeirra fer yfir 14 klst. verði áskilnaður um að ávallt séu tveir skipstjórnarmenn um borð með tilskilin réttindi og geti þeir jafnframt gegnt störfum smáskipavélavaraðar hafi þeir tilskilin réttindi til þeirra starfa. Með þessu er verið að áréttta það sem gilt hefur. Enn fremur er horft til hárrar slysatíðni þessara báta en samkvæmt upplýsingum rannsóknarnefndar samgönguslysa má rekja allt að 50 strönd smábáta frá árinu 2000 til þess að sá sem var við stjórn skipsins sofnaði vegna þreytu og vinnuálags og hefur nefndin margoft komið með tillögur til úrbóta í þessu efni. Sérákvæði á við ef eigandi skipsins er lögskráður sem skipstjóri og er einn um borð, sbr. 16. gr. frumvarpsins.
4. Lagt er til að krafa um að um borð í skipi sé matsveinn eða bryti verði miðuð við útivist skips en ekki stærð þess eins og gildir samkvæmt lögum um bryta og matreiðslumenn á farskipum og fiskiskipum, nr. 50/1961, sjá 19. gr. frumvarpsins.

5. Í frumvarpinu er áréttað að heildarmönnun og vaktafyrirkomulag á skipum verði hagað í samræmi við ákvæði 64. gr. sjómannalaga, nr. 35/1985, um vinnu- og hvíldartíma á skipum, sbr. 4. mgr. 16. gr. (skipstjórnarmenn) og 3. mgr. 17. gr. (vélstjórnarmenn), sbr. 20. og 23. gr. frumvarpsins.
6. Með frumvarpinu er lagt til að sett verði ákvæði um stjórnvaldssektir sem Landhelgisgæsla Íslands, sem er annar eftirlitsaðila samkvæmt frumvarpi þessu, geti lagt á vegna brota á tilteknum ákvæðum laganna og reglum samkvæmt þeim, sbr. 32. gr. frumvarpsins.

4. Samræmi við stjórnarskrá og alþjóðlegar skuldbindingar.

Í þeim lögum sem frumvarpi þessu er ætlað að leysa af hólmi segir víða að uppfylla beri kröfur lagareglna en einnig reglur alþjóðasamninga, alþjóðasamþykktá og sérstaklega ákvæða samningsins um Evrópska efnahagssvæðið.

Í frumvarpi þessu er ekki að finna sams konar almennar tilvísanir og eru í gildandi lögum til ákvæða samningsins um Evrópska efnahagssvæðið, sjá t.d. 3. mgr. 1. gr. laga um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa, nr. 76/2001, og 4. gr. laga um áhafnir íslenskra fiskiskipa, varðskipa, skemmtibáta og annarra skipa, nr. 30/2007. Með því er þó ekki verið að afnema skyldur sem leiðir af samningnum að því er varðar áhafnir skipa. Þær gerðir sem teknar eru upp í samninginn um Evrópska efnahagssvæðið með ákvörðunum sameiginlegu EES-nefndarinnar ber að innleiða í landsrétt. Þær reglur sem snúa að áhöfnum skipa hafa þannig verið innleiddar í landsrétt með stjórnvaldsfyrirmælum sem halda munu gildi sínu verði frumvarp þetta að lögum. Er því ekki þörf á því að vísa til ákvæða samningsins í lögum.

Öðru máli gegnir um tilvísanir til alþjóðasamninga og alþjóðasamþykktá. Í lögum um Samgöngustofu, stjórnarsýslustofnun samgöngumála, nr. 119/2012, er kveðið á um birtingu alþjóðlegra reglna á sviði siglinga í 9. gr. a laganna, sem bættist við lögum nr. 25/2018. Í 1. mgr. segir að viðaukar og kóðar við alþjóðasamninga á sviði siglinga sem Ísland er aðili að skuli birtir á vef Samgöngustofu enda hafi meginefni viðkomandi alþjóðasamninga verið birt í C-deild Stjórnartíðinda. Einnig skuli þar birta dreifibréf og leiðbeiningarreglur sem Alþjóðasiglingamálastofnunin eða önnur alþjóðastofnun gefur út til nánari skýringar á framkvæmd viðkomandi alþjóðasamninga. Heimilt er að birta eingöngu erlendan frumtexta af viðaukum, kóðum, dreifibréfum og leiðbeiningarreglum. Í 2. mgr. segir að fyrirmælum sem felast í viðaukum, kóðum, dreifibréfum og leiðbeiningarreglum skuli ekki beitt fyrr en birting hefur farið fram á vef Samgöngustofu nema þau geymi ákvæði algerlega einkamálaeðlis og aðilar hafi komið sér saman um að skipti þeirra fari eftir óbirtum fyrirmælum. Fyrirmælin skuli binda alla frá og með deginum eftir birtingu þeirra á vef Samgöngustofu ef þau geyma ekki aðrar ákvarðanir um gildistöku sína. Þegar þessu ákvæði var bætt við lög um Samgöngustofu, stjórnarsýslustofnun samgöngumála, var Ísland aðili að 33 alþjóðasamningum á vettvangi Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar auk þess sem alþjóðasamningar Alþjóðavinnu- og ferðastofnunarinnar geta náð til siglinga og áhafna skipa. Langan tíma tekur fyrir ríki að koma sér saman um meginefni þessara samninga og breytingar á þeim. Í ljósi þess að breytingar eru örur á þessu sviði hafa tæknileg atriði þessara samninga verið tekin úr meginefni og færð inn í viðbótargerninga. Þessir gerningar kallast yfirleitt kóðar eða viðaukar og er einfaldara að breyta þeim heldur en meginmáli samninganna. 9. gr. a laga um Samgöngustofu, stjórnarsýslustofnun samgöngumála, nr. 119/2012, var sett með hliðsjón af miklum fjölda gerninga af þessu tagi og örur breytingar þeirra. Var talin þörf á að regla af þessu tagi væri til staðar til að tryggja gilda birtingu og framkvæmd hér á landi.

Í lögum þeim sem frumvarpi þessu er ætlað að leysa af hólmi er vísað til þess að menntun og þjálfun áhafna og skírteini þeirra skuli uppfylla skilyrði alþjóðasamþykktta eða alþjóðasamninga. Er með þessu sett fram sú krafa löggjafans að auk íslenskra laga og reglna skuli í vissum tilvikum fara eftir alþjóðasamningum eða alþjóðasamþykktum. Sambærilegar kröfur eru gerðar í þessu frumvarpi.

Með lögum nr. 82/2018 voru gerðar breytingar á lögum um áhafnir íslenskra farþega- og flutningaskipa, nr. 76/2001, til samræmis við kröfur samþykktar Alþjóðavinnuálastofnunarinnar um vinnuskilyrði farmanna (e. Maritime Labour Convention, MLC). Samþykktin felur í sér uppfærðar viðmiðanir alþjóðasamþykktta og -tilmæla um vinnuskilyrði farmanna auk grundvallarreglna sem er að finna í öðrum alþjóðavinnuálastofnunarreglum. Er lögum þessum jafnframt ætlað að vera til innleiðingar á ákvæðum samþykktarinnar og veita heimild til setningar reglugerða sem kveði nánar á um þessar skyldur.

Með lögum nr. 158/2019 um breytingu á lögum um áhafnir íslenskra fiskiskipa, varðskipa, skemmtibáta og annarra skipa, nr. 30/2007, sem taka gildi 1. júlí 2021 voru gerðar breytingar til samræmis við kröfur 188. samþykktar Alþjóðavinnuálastofnunarinnar um vinnu við fiskveiðar (*ILO 188* eða *WFC*). Samþykktin felur í sér uppfærðar viðmiðanir alþjóðasamþykktta sem lúta að vinnu við fiskveiðar og er ætlað að stuðla að mannsæmandi vinnuskilyrðum skipverja á fiskiskipum.

5. Samráð.

Áform um lagasetningu voru kynnt hagsmunaaðilum á fundi fagráðs um siglingamál, sem samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra skipar, um mitt ár 2020 og óskað eftir athugasemdum um þarfar breytingar. Bárust ekki athugasemdir. Skjölín um áform um lagasetningu fóru í innra samráð innan Stjórnarráðs Íslands í júlí og ágúst 2020. Ytra samráð fór svo fram með birtingu í samráðsgátt stjórnvalda á vefnum Ísland.is frá 21. ágúst til 7. september 2020 (mál nr. S-155/2020) þar sem hagsmunaaðilum og almenningi var gefinn kostur á að gera athugasemdir við áformin. Þrjár umsagnir bárust, frá Samtökum aðila í ferðaþjónustu, Samtökum fyrirtækja í sjávarútvegi, og sameiginleg umsögn frá Félagi skipstjórnarmanna, Sjómannasambandi Íslands og VM – Félagi vélstjóra og málmíðnaðarmanna.

Að loknu samráði um áform um lagasetningu voru fundir haldnir á haustmánuðum 2020 með hagsmunaaðilum til að kalla eftir frekari sjónarmiðum varðandi áformað frumvarp.

Drög að frumvarpi voru kynnt í samráðsgátt stjórnvalda á vefnum Ísland.is frá 18. febrúar til 3. mars 2021 (mál nr. S-51/2021). Þrettán umsagnir bárust, frá Gísla Gunnari Marteinsyni, Landhelgisgæslu Íslands, Halldóri Árnasyni, Hilmari Snorrasyni, Landssambandi smábátaeigenda, Páli Jóhanni Pálssyni, Samtökum aðila í ferðaþjónustu, Samtök fyrirtækja í sjávarútvegi, Samtökum smærri útgerða, SVÞ – Samtökum verslunar og þjónustu, Slysavarnafélaginu Landsbjörg, Stefáni Þór Kristjánssyni og sameiginleg umsögn frá Félagi skipstjórnarmanna, Sjómannasambandi Íslands og VM – Félagi vélstjóra og málmíðnaðarmanna.

Í umsögnum eru gerðar athugasemdir við orðalag sem finna mátti í 2. mgr. 1. gr. frumvarpsdraganna um að lögin tækju til erlendra skipa sem notuð væru í atvinnuskyni í íslenskrum landhelgi og á innsævi. Er bent á að skortur sé á að skýra nánar orðin „að staðaldri“ í greinargerð. Orðalagið sé matskennt og óljóst. Þá er bent á að mikilvægt sé að kveða á um að ákvæðið nái ekki til vöruflutningaskipa sem annist flutninga til og frá landi sem myndu að öllum líkindum falla undir gildissvið ákvæðisins. Gerð hefur verið breyting á orðalagi þannig að orðin „að staðaldri“ eru felld brott og gildissviði ákvæðisins breytt þannig að ekki er vísað til íslenskrar landhelgi. Í stað þess segir nú að lögin taki jafnframt til erlendra skipa sem notuð eru í atvinnuskyni á íslensku innsævi í 30 daga samfleytt eða samtals 90 daga á ársgrundvelli.

Ekki er talið að ákvæði þetta komi til með að hafa áhrif á erlend vöruflutningaskip þar sem kröfur sem gerðar eru til slíkra skipa hér á landi eru í samræmi við alþjóðlegar kröfur.

Í umsögnum eru skiptar skoðanir um þá tillögu að leggja undanþágunefnd og mönnunarnefnd skipa niður og færa verkefni þeirra til Samgöngustofu. Samtök sjómanna, sem skipa samkvæmt gildandi lögum tvo fulltrúa í þessum nefndum, mótmæla breytingunni og telja að hún muni ekki bæta skilvirkni eða auka samræmi við samþykkt undanþága. Þau telji nauðsynlegt að eiga aðild að ákvörðunum er varða öryggismönnun skipa og að það hafi verið sátt um þetta verklag. Í umsögn Samtaka fyrirtækja í sjávarútvegi, sem skipa jafnframt tvo fulltrúa í nefndirnar, er hins vegar tekið undir sjónarmið um brottfall undanþágunefndar og mönnunarnefndar skipa. Samtökin áréttu það grundvallarsjónarmið að um hlutlæg viðmið sé að ræða sem skuli leggja til grundvallar afgreiðslu umsókna hverju sinni. Vísað er til þeirra röksemda sem rakin hafa verið í 3. kafla. Er jafnframt bent á að ákvarðanir nefndanna eru kærnanlegar stjórnvaldsákvæðanir þar sem þeir sem kæra eru ávallt félagsmenn í annað hvort samtökum útgerða eða í samtökum sjómanna, sem taka þátt í afgreiðslu hinna kærðu ákvæðana.

Í umsögnum eru gerðar athugasemdir við tiltekna orðskýringar í 2. gr. frumvarpsins. Í fyrsta lagi er athugasemd gerð við skilgreiningar fyrsta og annars vélstjóra og bent á að notkunin sé ekki til samræmis við alþjóðlega framkvæmd. Brugðist hefur verið við þessum athugasemdum og skilgreiningu á fyrsta vélstjóra verið felld brott. Í öðru lagi eru athugasemdir gerðar við skilgreiningu á „skírteini“ í 29. tölul. 2. gr. frumvarpsins. Bent er á að samkvæmt alþjóðasamþykktum séu skírteini tvíþætt, annars vegar atvinnuskírteini og hins vegar hæfnisskírteini og lagt til að gerður verði greinarmunur á þessum skírteinum. Ekki verður talin þörf á þessari aðgreiningu í lögnum. Hugtökin atvinnuskírteini og hæfnisskírteini eru ekki notuð í frumvarpinu en hugtakið skírteini nær yfir þau bæði og skýringu þess efnis bætt við athugasemdir við 2. gr. í greinargerð. Verða hugtökin tvö skilgreind eftir því sem þörf krefur í stjórnvaldsfyrirmælum.

Í umsögn Samtaka fyrirtækja í sjávarútvegi er lagt til að reglur um veitingu undanþágu til að gegna tiltekinni stöðu um borð í skipi í tiltekinn tíma verði rýmkaðar þannig að einstaklingur geti fengið undanþágu hafi hann lokið námi til að gegna viðkomandi stöðu, að því tilskildu að hann hafi þegar útgefið skírteini sem samsvarar næsta réttindastigi fyrir neðan. Fallist er á þessa tillögu og er lagt til í 2. mgr. 10. gr. frumvarpsins að heimilt sé að veita undanþágu þeim sem hefur skírteini til að gegna næstu lægri stöðu eða hefur lokið tilskildu námi til öflunar skírteinis í þá stöðu sem sótt er um undanþágu fyrir. Þá er lagt til að reglurnar verði sömuleiðis rýmkaðar varðandi veitingu undanþágu til að gegna stöðu annars stýrimanns þar sem sú staða sé raunar ekki stýrimannsstaða. Ráðuneytið bendir á að í 2. mgr. 10. gr. segir að ef ekki er krafist skírteinis í næstu stöðu fyrir neðan megi veita þeim undanþágu sem að mati Samgöngustofu hefur til þess þekkingu og reynslu. Mun undanþágan sem lögð er til vera möguleg skv. 10. gr. frumvarpsins.

Í umsögn Landhelgisgæslu Íslands er vísað til 2. mgr. 12. gr. frumvarpsins og bent á að oft sé um að ræða erlenda aðila á frístundafiskiskipum og örðugt geti verið að ganga úr skugga um hvaða kröfur eru gerðar til skírteina í heimalandi viðkomandi. Bent er á að skv. 1. mgr. 12. gr. er gengið út frá því að þau sem stjórna frístundafiskiskipi hafi yfir að ráða skemmtibátaskírteini eða öðru sambærilegu erlendu skírteini að mati Samgöngustofu. Eigi það ekki að reynast starfsmönnum Landhelgisgæslu Íslands örðugt að ganga úr skugga um að erlend skírteini séu viðurkennd.

Í umsögn Samtaka aðila í ferðabjónustu er fjallað um lögskráningarkröfur skv. 13. og 14. gr. frumvarpsins. Telja samtökin að mikilvægt sé að skipverjar í stuttum útsýnis- og skoðunarferðum á skipum og bátum geti verið skráðir á fleiri en eitt skip sama dag þar sem útgerðir eru í mörgum tilfellum með mörg skip í starfsemi og ræður fjöldi bókana hvaða skip eru sett í ferðir innan dagsins. Sambærileg sjónarmið hafa heyrst í tengslum við hafnsögu- og dráttar-báta sem eru að störfum innan hafna. Brugðist hefur verið við þessu og sett heimild fyrir ráðherra í 2. tölul. 2. mgr. 38. gr. frumvarpsins til að setja nánari ákvæði um frávík frá III. kafla að því er varðar lögskráningu skipverja á skip sem halda út í styttri ferðir eða sigla á fleiri en einu skipi sama dag. Bent er þó á að þrátt fyrir að settar séu reglur um þessi efni þá er þörf á breytingum á lögskráningarkerfi sjómanna til að þetta sé mögulegt en kerfið býður ekki upp á þennan möguleika í dag.

Samtök ferðabjónustunnar gera tillögur um breytingar á 15. gr. frumvarpsins (áður 16. gr.) þess efnis að stuttar útsýnis- og skoðunarferðir verði sérstakur flokkur áhafnalaga. Þar sé miðað við ferðir sem vari ekki lengur en fimm klukkustundir. Er gerð tillaga um breytingu á 5. mgr. 15. gr. þannig að vísað sé til útsýnis- og skoðunarferða í stað skoðunar- og veiðiferða. Ráðuneytið hefur breytt ákvæðinu og er nú vísað til útsýnis-, skoðunar- og veiðiferða. Þá er gerð tillaga um að bætt verði við greinina ákvæði sem komi á svokallaðri öryggismönnunarnefnd farþegaskipa og báta sem hafa hæfari fyrir allt að fimm klukkustundir. Með frumvarpi þessu er gerð tillaga um að undanþágufnd og mönnunarnefnd skipa verði felldar niður líkt og fjallað er um í 3. kafla og rökstutt. Talið er að röksemdir skorti fyrir því að koma á annarri nefnd samhliða niðurlagningu hinna tveggja. Vísað er til umfjöllunar í athugasemdum við 15. gr. frumvarpsins um að mönnun farþegabáta og farþegaskipa ákvarðist með hliðsjón af öryggisstjórnun, viðbragðsáætlunum og öðrum þáttum, þar á meðal útivist skipa. Skip í styttri ferðum þurfi, eðli málsins samkvæmt, ekki á sambærilegri mönnun að halda sé öryggi tryggt. Ekki þykir hins vegar ástæða til að nefna siglingar af þessu tagi umfram aðrar í meginmáli frumvarpsins enda falla þær undir siglingar farþegaskipa og farþegabáta, eðli málsins samkvæmt.

Í umsögnum er víða vikið að efni 16. og 17. gr. frumvarpsins um lágmarksfjölda skipstjórnar- og vélstjórnarmanna á fiskiskipum, varðskipum og öðrum skipum. Í umsögn Félags skipstjórnarmanna, Sjómannasambands Íslands og VM Félags vélstjóra og málmíðnaðarmanna kemur fram að í nýjum lögum eigi að vera betri skilgreiningar á fjölda í áhöfn skipa og miða við verkefni þeirra hverju sinni. Í frumvarpið vanti ákvæði um heildarmönnun fiskiskipa við veiðar. Er vísað til umsagnar við áform um lagasetningu þar sem að borið hafi á því að ákveðnar útgerðir hafi fækkað í áhöfn og þrýstingur sé um fækkun umfram það sem skipstjórar telji skynsamlegt. Telja þeir að þessi fækkun leiði til þess að sjómenn og skipverjar fái ekki þá hvíld sem nauðsynlegt er og þannig sé öryggi og heilsu áhafnar og skips stefnt í voða. Telja samtökin best að mönnunarskírteini sé gefið út fyrir hvert skip og báta í flotanum sem segði til um fjölda í áhöfn við þau verkefni sem skipið sinnir á hverjum tíma. Í umsögn Samtaka fyrirtækja í sjávarútvegi segir að mönnun skipa sé ekki málefni löggjafans. Þau séu framkvæmdarlegs eðlis og mismunandi útgerðarform, rekstur skipa og verkefni kalli á ólíka mönnun.

Í umsögnum Landssambands smábátæigenda, samtökum smærri útgerða og fleiri eru kröfur um mönnun smáskipa gagnrýndar. Er þar vísað til þeirra krafna sem gerðar eru skv. a-lið 2. mgr. 16. gr. og 1. tölul. a-liðar 17. gr. frumvarpsins fari útivist skips yfir 14 klst. Bent er á að hér er ekki um nýmæli að ræða. Kröfur laga hafi fyrir miðað við útivist skipa. Mikilvægt sé að virða reglur um hvíldartíma þannig að þeir sem standi útvörð og sigli séu ekki ofþreyttir til að sinna starfi sínu. Í einni umsögn er vísað til þess að í ferðum sem eru allt að 16 tímar

geti skipstjórar lagt sig eftir að lína hefur verið lögð og fengið þannig tilskilda hvíld. Bent er á að í slíkum tilvikum er þörf á því að skipstjórnarmaður sé um borð sem standi siglingavakt. Þá er ekki hægt að fallast á að hásetar geti staðið siglingavakt. Sé þörf á viðbrögðum í háska hafi þeir ekki tilskilda menntun og þjálfun til að stýra skipi. Vísast nánar til umfjöllunar í 3. kafla. Í umsögnum er jafnframt nefnt að óþarft sé að tveir aðilar séu um borð í skipum sem eru 15 metrar að skráningarlengd og styttri sem hafi vélavarréttindi. Vélar í skipum af þessari stærð séu vaktfrí og viðvörðunarkerfi í brú sem láti vita ef eitthvað er að. Bent er á í þessu sambandi að skipstjóri og stýrimaður mega jafnframt vera smáskipavélaverðir hafi þeir tilskilin réttindi. Jafnframt vísast til þess að skv. 2. mgr. 17. gr. er, að uppfylltum skilyrðum, ekki skylt að smáskipavélavörður sé í áhöfn skips sem er 15 metrar eða styttra að skráningarlengd ef gerður hefur verið samningur við þjónustuaðila um viðhald vélabúnaðar skipsins og sá samningur er staðfestur af Samgöngustofu.

Í drögum að frumvarpi þessu, sem kynnt voru, var lagt til ákvæði um að ekki væri þörf á smáskipavélaverði ef gerður hefur verið samningur við þjónustuaðila um viðhald vélabúnaðar skipsins og sá samningur staðfestur við Samgöngustofu yrðu felld brott. Í umsögnum voru skiptar skoðanir um þessa tillögu. Ákveðið hefur verið að leggja ekki til breytingu á þessu ákvæði en gerð hefur verið breyting á ákvæðinu að því leyti að kveðið er á um að það sé á ábyrgð útgerðar að viðhald samkvæmt slíkum samningi fari fram. Jafnframt geti Samgöngustofa lagt stjórnvaldssektir á einstakling eða lögaðila sem uppfylla ekki skilyrði samkvæmt þessu ákvæði og reglum sem settar verða á grundvelli þess, sbr. a-lið 2. mgr. 33. gr. frumvarpsins. Í gagnrýni á samninga af þessu tagi hefur komið fram að fyrirkomulag þetta hafi ekki reynst vel og ekki sé virkt eftirlit með kröfum um viðhald. Með þessum breytingum er ábyrgð skýrð með það að markmiði að tryggja að viðhaldi sé sinnt.

Við samningu frumvarpsins kom fram gagnrýni á gildandi reglur um mönnun á skipum 15 metrar að skráningarlengd og styttri, sambærileg við þá sem rakin hefur verið hér að framan. Meðal þess sem var gagnrýnt var að með þessu væri verið að útiloka þá sem ættu báta og sigldu einir til sjós. Hér væri um að ræða einstaklinga sem sigldu ekki daglega. Í frumvarpsdrögum var gerð tillaga um að þegar eigandi skips samkvæmt skipaskrá væri lögskráður sem skipstjóri og væri einn um borð þyrfti ekki stýrimann þótt útivist fari yfir 14 klst. Var í þessu tilliti horft til reglna sem gilda í Noregi. Í umsögnum um drög að frumvarpi kemur fram gagnrýni á þetta ákvæði. Er vísað til þess að rökin að baki hvíldartímareglum eigi jafnt við í þessu tilviki sem og öðrum. Ákveðið hefur verið að leggja áfram til ákvæði þessa efnis í a-lið 16. gr. og 2. mgr. 23. gr.

Í umsögn Hilmars Snorrasonar er vikið að MLC-alþjóðasamþykktinni. Kemur þar fram að frumvarpið mæti ekki að fullu viðmiðunum, til að mynda um vinnu- og hvíldartíma. Með lögum um breytingu á ýmsum lögum vegna alþjóðasamþykktar um vinnuskilyrði farmanna, nr. 82/2018, voru breytingar gerðar til samræmis við kröfur MLC-alþjóðasamþykktarinnar. Þau ákvæði eru sambærileg í frumvarpi þessu og þykja ekki í andstöðu við ákvæði samþykktarinnar. Ráðherra er skv. 13.–17. tölul. 1. mgr. 38. gr. frumvarpsins skylt að mæla nánar fyrir um ýmsa þá þætti sem kveðið er á um í samþykktinni. Kröfur þessar hafa verið útfærðar í reglugerðum en þó eru enn útistandandi ákveðnir þættir sem til stendur að bæta úr.

Samtök fyrirtækja í sjávarútvegi gera athugasemd við efni 28. gr. (sem var áður að finna í 6. gr. frumvarpsdraganna) sem fjallar um heilbrigðiskröfur. Ákvæði þetta endurspeglar ákvæði sem er að finna í lögum um breytingu á lögum vegna alþjóðasamþykktar um vinnu við fiskveiðar, nr. 158/2019, sem munu taka gildi 1. júlí 2021. Er lagt til að gildistöku ákvæða er varða læknisvottorð skipverja á fiskiskipum sem eru 24 metrar eða lengri að skráningarlengd verði frestað. Sömu tillögu er að finna í umsögn Landhelgisgæslu Íslands. Með

frumvarpi þessu er í 41. gr. lagt til að 4. gr. laga um breytingu á lögum vegna alþjóðasamþykktar um vinnu við fiskveiðar, nr. 158/2019, um heilbrigðiskröfur til fiskimanna, falli brott. Munu þá önnur ákvæði laganna taka gildi 1. júlí 2021. Þá er bent á að ekki sé ljóst hvort viðkomandi skipverjar fái frekari fresti eins og á við um skírteini úr Slysavarnarskóla sjómanna. Huga ætti að slíku. Í 3. mgr. 10. gr. WFC-alþjóðasamþykktarinnar segir að í brýnum tilvikum megi stjórnvald veita sjómanni heimild til að vinna á skipi, sem eru styttri en 24 metrar að skráningarlengd, í takmarkaðan og tilgreindan tíma þar til vottorðs hefur verið aflað, að því gefnu að sjómaðurinn hafi yfir að ráða vottorði sem nýlega sé fallið úr gildi. Er nú kveðið á um í 4. tölul. 2. mgr. 38. gr. að ráðherra sé heimilt að mæla fyrir um fresti til framlagningar vottorða í brýnum tilvikum.

Samtök fyrirtækja í sjávarútvegi gera jafnframt athugasemd við skyldu útgerða og skipstjóra til að tryggja að öll skírteini skipverja séu varðveitt um borð, skv. 1. tölul. 29. gr. frumvarpsins (áður 15. gr.). Leggja þau til að gerð verði breyting sem taki af allan vafa um það, þegar rafræn útgáfa skilríkja verði almenn og viðurkennd, að framvísun rafrænna skírteina verði fullnægjandi. Í ákvæði þessu hefur verið gert ráð fyrir því að skilríki geti verið rafræn þegar það er orðið viðurkennt. Hefur umfjöllun um það verið bætt við athugasemd um 29. gr. í greinargerð.

Í umsögn Landhelgisgæslu Íslands segir að skýra megi betur hvaða aðrir eftirlitsaðilar en Samgöngustofa eða Landhelgisgæsla Íslands hafi heimild til að nota lögskráningarkerfi sjómanna til eftirlits. 2. mgr. 31. gr. frumvarpsins hefur nú að geyma ákvæði sem skýrir þessa þætti nánar.

Í 33. gr. frumvarpsins er lagt til að Landhelgisgæslu Íslands og Samgöngustofu verði gert kleift að leggja á stjórnvaldssektir fyrir tiltekin brot gegn ákvæðum þess og reglum settum á grundvelli þeirra. Í umsögn Landhelgisgæslu Íslands er talið að með þessari heimild sé stuðlað að mun einfaldari málsmeðferð sem feli í sér minni kostnað fyrir málsaðila og taki mun skemmri tíma í meðförum mála en fyrir dómstólum. Í sameiginlegri umsögn Félags skipstjórnarmanna, Sjómannasambands Íslands og VM – Félags vélstjóra og málmiðnaðarmanna er jafnframt að finna stuðning við ákvæðið en í umsögninni er bent á að skort hafi verulega á eftirlit og framfylgni við 14 tíma regluna svokölluðu. Í umsögnum hefur verið bent á þörf á að skýra ábyrgð í ákvæðum sem 33. gr. vísar til og hefur verið brugðist við þessum ábendingum. Í umsögn Samtaka fyrirtækja í sjávarútvegi er lögð áhersla á að gætt sé meðalhófs við álagningu stjórnvaldssekta. Nauðsynlegt sé að sektarákvörðun eigi sér ákveðinn aðdraganda, að aðvaranir séu gefnar og frestur til úrbóta veittur, auk þess sem andmælaréttur þurfi að vera virtur. Komi til þess að aðrar leiðir dugi ekki til og leggja þurfi á sekt þá skuli ákvörðun fjárhæðar sektar vera í eðlilegu samhengi milli alvarleika brots og afleiðinga sem það kann að hafa. Bent er á að við mat á ákvörðun um álagningu stjórnvaldssekta ber stjórnvaldi ætíð að fara að reglum stjórnsýsluréttar, þ.m.t. að gæta að meðalhófi og andmælarétti aðila. Þá er gætt að því í frumvarpinu að álagning stjórnvaldssekta taki mið af þeim þáttum sem nefndir eru í umsögn samtakanna. Þannig segir í 4. mgr. 33. gr. að við ákvörðun sekta skuli meðal annars tekið tillit til þess hvað brot hefur staðið lengi yfir, samstarfsvilja hins brotlega og hvort um ítrekað brot sé að ræða. Þá telja samtökin nauðsynlegt að bæði hámarks- og lágmarks-sektarfjárhæðir verði lækkaðar enda komi það ekki niður á þeim verndarhagsmunum sem ákvæðinu er ætlað að vernda. Ávallt sé hætta á að stjórnvaldssektir geti með tímanum keyrt fram úr hófi með hliðsjón af broti. Jafnframt leggja samtökin til að ekki verði beitt stjórnvaldssektum vegna gáleysisbrota. Talið er að sá rammi sem lagður er til í 3. mgr. 33. gr. sé hæfilegur og skal bent á að þegar stjórnvald tekur ákvörðun um fjárhæð stjórnvaldssektar ber því að gæta að jafnræðisreglu 11. gr. og meðalhófsreglu 12. gr. stjórnsýslulaga, nr. 37/1993. Í

Því felst meðal annars að gæta skuli hófs við beitingu þess úrræðis sem er valið, þar á meðal við ákvörðun stjórnvaldssekta. Talið er óráðlegt að gáleysisbrot skuli ekki geta leitt til stjórnvaldssekta enda telst gáleysi í siglingum og við stjórn skipa ámælisverð háttsemi og skýrt brot á efnisreglum þessa frumvarps.

6. Mat á áhrifum.

Ekki er gert ráð fyrir að samþykkt frumvarpsins hafi kostnaðarauka fyrir ríkissjóð í för með sér. Lítils háttar breytingar geta orðið á eftirfylgni með tilkomu heimildar til beitingar stjórnvaldssekta en ekki er gert ráð fyrir að heimildinni verði beitt í miklum mæli. Með frumvarpi þessu er lagt til að tvær lögskipaðar nefndir verði felldar niður, annars vegar mönnunarnefnd skipa sem starfar á grundvelli 13. gr. laga um áhafnir fiskiskipa, varðskipa, skemmtibáta og annarra skipa, nr. 30/2007, og hins vegar undanþágunefnd sem starfar á grundvelli 14. gr. sömu laga. Verkefni nefndanna færast til Samgöngustofu, sbr. 10. og 18. gr. frumvarpsins. Ákvarðanir sem teknar eru um undanþágur byggja frekar á hlutlægum viðmiðunum fremur en huglægum. Ef horft er til þess vinnuframlags sem mun sparast með niðurlagningu nefndanna tveggja er talið að Samgöngustofa sé í stakk búin til að taka að sér þetta verkefni. Reiknað er með sambærilegu vinnuframlagi starfsmanna Samgöngustofu í kjölfar breytinga. Í 13. gr. laga um Samgöngustofu, stjórnsýslustofnun samgöngumála, nr. 119/2012, er að finna heimild til innheimtu þjónustugjalda vegna þessa verkefnis.

Ekki er gert ráð fyrir að frumvarp þetta hafi veruleg áhrif á atvinnulífið verði það að lögum. Í 16. og 17. gr. frumvarpsins er mælt fyrir um lágmarksfjölda skipstjórnar- og vélstjórnarmanna á fiskiskipum, varðskipum og öðrum skipum. Í a-lið 2. mgr. 16. gr. og 1. tölul. a-liðar 1. mgr. 17. gr. frumvarpsins er mælt fyrir um fjölda skipstjórnarmanna og smáskipavélavaraða á skipum sem eru 15 metrar að skráningarlengd eða styttri. Er mælt fyrir um að fari útivist skips yfir 14 klst. skuli vera stýrimaður auk skipstjóra og að smáskipavélaverðir skuli vera tveir. Regla þessi er í gildi í dag og leiðir af reglum um hvíldartíma. Hins vegar hefur skort á framfylgd með reglunni. Ákvæði þessa frumvarps eru skýrari og til áréttingar um þessa skyldu.

Við smíði þessa frumvarps hefur verið horft til áhrifa þess á jafnrétti. Þegar litið er til þess hverjir teljast í dag til áhafna skipa á Íslandi þá eru það mestmegnis karlar. Sjósókn er karllægur atvinnuvegur og mikill kynjamunur í allri vinnu tengdri greininni. Það er engu að síður brýnt að jafna kynjahlutföllin við siglingar yfir höfuð og er hægt að færa margvísleg rök fyrir því. Merki eru um að öryggisvitund áhafnar hafi aukist þegar konum fjölga við siglingar og að samskipti hafi batnað. Þá er þetta mikilvægur liður í að brjóta upp kynskiptan vinnu- markað og getur stutt við önnur mikilvæg áform eins og byggð í landinu en í dag vantar störf í sjávarbyggðum sem henta konum sérstaklega. Ef ekki er farið í markvissar aðgerðir til að ná sérstaklega til kvenna þá má gera ráð fyrir að svo verði áfram. Innan samgöngu- og sveitar- stjórnarráðuneytisins er í gangi verkefni um konur í siglingum sem er ætlað að draga úr þessum mun á þátttöku kynjanna í siglingum. Orðfæri innan þessarar atvinnugreinar sem og laga og reglna sem um það gilda er afar karllægt og er horft til þess að draga úr því eins og kostur er í frumvarpi þessu.

Samkvæmt 3. mgr. 1. gr. frumvarpsins er markmið þess að stuðla að jöfnu aðgengi kynjanna að menntun, þjálfun og störfum um borð í íslenskum skipum. Í frumvarpinu hefur verið leitast við að draga úr karllægni í orðfæri. Til að mynda er orðið „fiskari“ notað í stað „fiskimanns“ og „útgerð“ í stað „útgerðarmanns“. Þá er talið að tillaga um stjórnvaldssektir geti haft jákvæð áhrif á aðkomu kvenna með því að bæta framfylgni við reglur um lágmarksfjölda skipstjórnarmanna sem er að finna í 16. og 17. gr. frumvarpsins. Þekkt er að konur

eru frekar bundnar við ólaunuð umönnunar- og heimilisstörf og eiga ekki eins gott með langa fjarvinnu frá heimili og karlar. Með því að lögfesta skilvirkari úrræði á borð við stjórnvaldssektir er tryggt betur að skip sem mönnuð eru miðað við 14 tíma reglu haldi sig innan þess tímaramma. Þannig gefst konum frekar tækifæri til að sinna störfum um borð í slíkum skipum.

Um einstakar greinar frumvarpsins.

Um 1. gr.

Ákvæðið svarar til 1. gr. laga um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa, nr. 76/2001, 1. og 2. gr. laga um áhafnir íslenskra fiskiskipa, varðskipa og annarra skipa, nr. 30/2007, og 1. og 2. gr. laga um lögskráningu sjómanna, nr. 35/2010.

Ákvæði 1. mgr. tekur til íslenskra skipa eins og þau eru skilgreind í lögum sem fjalla um skráningu skipa.

Í 2. mgr. er lagt til og áréttað að þegar erlent skip er notað í atvinnuskyni á íslensku innsævi í 30 daga samfleytt eða samtals 90 daga á ársgrundvelli beri því að fylgja íslenskum lögum og reglugerðum sem um starfsemina gilda og þeim alþjóðaskuldbindingum og EES-gerðum sem Ísland er aðili að á sama hátt og íslensk skip í sömu starfsemi. Eðlilegt er að sömu öryggis-kröfur séu gerðar til þessara skipa og íslenskra, meðal annars til menntunar og hjálfunar, öryggisfræðslu, skírteina, lágmarksmönnunar, vinnu- og hvíldartíma og annarra vinnuskilyrða eftir því sem við á. Jafnframt er horft til samkeppnissjónarmiða í þessu sambandi. Þetta ákvæði gæti t.d. átt við áhafnir dýpkunarskipa, dráttarskipa, farþegabáta og farþegaskipa í útsýnis- og skoðunarferðum.

Í 3. mgr. er fjallað um markmið frumvarpsins og hvernig þeim markmiðum verði náð. Þau markmið eru þau sömu og koma fram í lögnum sem frumvarpi þessu er ætlað að leysa af hólmi að öðru leyti en því að í lokamálslið málsgreinarinnar er tekið fram að lögnum sé ætlað að stuðla að jöfnu aðgengi kynjanna að menntun, hjálfun og störfum um borð í íslenskum skipum. Hvað þetta varðar vísast frekar til umfjöllunar um jafnréttismat frumvarpsins.

Um 2. gr.

Hér er að finna skýringar á hugtökum sem notuð eru í frumvarpinu og svarar greinin til 2. gr. laga um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa, nr. 76/2001, 3. og 16. gr. laga um áhafnir íslenskra fiskiskipa, varðskipa og annarra skipa, nr. 30/2007, og 3. gr. laga um lögskráningu sjómanna, nr. 35/2010. Skýringar þeirra laga eru sameinaðar og samræmdar og í nokkrum tilvikum er bætt við skilgreiningum frá gildandi lögum, t.d. hugtakið fiskari vegna innleiðingar á ákvæðum WFC-alþjóðasamþykktarinnar.

Með skilgreiningu á hugtakinu annar vélstjóri er lagt er til að hætta notkun orðsins eða stöðuheitisins 1. vélstjóri. Ósamræmi hefur verið milli alþjóðasamþykktanna og íslenskra laga og reglugerða að því leyti. STCW-alþjóðasamþykktin talar um yfirvélstjóra og síðan annan vélstjóra en í íslensku regluverki hefur verið talað um yfirvélstjóra og 1. vélstjóra og er hér lagt til að stöðuheitið annar vélstjóri verði notað til að forðast misskilning.

Lagt er til að hugtakið fiskari verði notað í stað fiskimanns til að minnka kynlæga orða-notkun í lagatexta. Umræða af þeim toga hefur átt sér stað innan alþjóðasamfélagsins, t.d. orðið „fisherman“ hjá Alþjóðasiglingamálastofnuninni og Alþjóðavinnuálastofnuninni sem mælti með því að nota „fishing vessel personnel“ eða „fisher“ til að forðast að taka afstöðu til kyns. Alþjóðasiglingamálastofnunin hefur einkum notað „fisher“ í seinni tíð.

Þegar notað er hugtakið skírteini tekur það bæði til atvinnuskírteinis (e. Certificate of Competency) og hæfnisskírteinis (e. Certificate of Proficiency) eins og nánar er kveðið á um í STCW-alþjóðasamþykktinni.

Um 3. gr.

Ákvæði þessarar greinar svara til 3. gr. laga um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa, nr. 76/2001, og 4. gr. laga um áhafnir íslenskra fiskiskipa, varðskipa og annarra skipa, nr. 30/2007, og eru efnislega nánast samhljóða.

Ákvæði 1. mgr. kveður á um að framhaldsskólar samkvæmt lögum um framhaldsskóla annast menntun og þjálfun sjómanna en aðrar fræðslustofnanir geti þó fengið heimild til að bjóða upp á smáskipanám, þ.e. fyrir skip sem eru 15 metrar og styttri að skráningarlengd. Miðað er við að þeir aðilar hafi starfsleyfi menntamálayfirvalda og lúti ákveðnu faglegu eftirliti Samgöngustofu. Menntun til skipstjórnar- og vélstjórnarréttinda hefur verið í boði hjá Tækniskólanum í Reykjavík, Menntaskólanum á Ísafirði, Verkmenntaskólanum á Akureyri og Verkmenntaskóla Austurlands. Smáskipanám hefur auk þessara framhaldsskóla verið í boði hjá Fisktækniskóla Íslands.

Um Slysavarnaskóla sjómanna gilda sérlög, þ.e. lög nr. 33/1991. Skv. 1. mgr. 3. gr. laganna skipar ráðherra sem fer með samgöngumál fimm manna skólanevnd skólans og skv. 1. mgr. 3. gr. þessa frumvarps staðfestir ráðherra námskrá skólans hvað varðar menntun og þjálfun sjómanna en skólinn býður einkum upp á nám í grunnöryggisfræðslu sjómanna sem er skilyrði atvinnuskírteina og til starfa háseta um borð í skipum. Jafnframt annast skólinn tiltekin námskeið sem er forsenda tiltekinna hæfnisskírteina samkvæmt STCW-alþjóðasamþykktinni, eins og sjúkrahjálp í skipum, lyfjakistu, líf- og léttbátanámskeið, eldvarnanámskeið og mannauðsstjórnun í brú og í vél.

Miðað er við að allir skólar sem annast menntun og þjálfun áhafna sem gefur réttindi til alþjóðlegra skírteina uppfylli kröfur laga og reglugerða, STCW- og STCW-F-alþjóðasamþykktanna og skuldbindinga samkvæmt samningnum um Evrópska efnahagssvæðið. Nám og kennsla skulu vera samkvæmt viðurkenndu gæðastjórnunarkerfi. Samgöngustofa hefur eftirlit með að námskrár, nám og kennsla í framhaldsskólum, sem er skilyrði skírteina samkvæmt lögum þessum, uppfylli kröfur viðeigandi alþjóðasamninga og skal á fimm ára fresti ganga úr skugga um að svo sé. Með reglubundnu millibili koma úttektaraðilar frá Siglingaöryggisstofnun Evrópu (EMSA) og Alþjóðasiglingamálastofnun til að taka út allt er lýtur að regluverki, menntun og þjálfun sjómanna, skírteinisútgáfu og eftirliti með þessum atriðum.

Um 4. gr.

Ákvæði þessarar greinar svara til 1., 7. og 8. mgr. 4. gr. og 4. mgr. 6. gr. laga um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa, nr. 76/2001, og 1. mgr. 5. gr., 1. mgr. 6. gr., 3., 5. og 6. mgr. 8. gr. og 4. mgr. 10. gr. laga um áhafnir íslenskra fiskiskipa, varðskipa og annarra skipa, nr. 30/2007, en hafa verið stytta, sameinuð og einfölduð.

Samgöngustofa annast útgáfu atvinnuskírteina til sjómanna. Áður en skírteini eru gefin út er gengið úr skugga um að viðkomandi uppfylli allar kröfur til að fá slík skírteini. Þau eru gefin út á grundvelli ákvæða STCW- og STCW-F-samþykktanna og tiltekinna EES-gerða. Skírteinin eru alþjóðlega viðurkennd og gefa handhöfum þeirra heimild til að starfa á skipum allra fánaríkja sem uppfylla kröfur alþjóðasamninga. Samgöngustofa getur falið öðrum aðila að gefa út svokölluð hæfnisskírteini til að gegna nánar tilteknum störfum og hafa Tækniskólinn og Slysavarnaskóli sjómanna slíka heimild vegna námskeiða sem þeir halda.

Haldin er skrá yfir öll skírteini og er það gert í gegnum lögskráningarkerfi sjómanna.

Skírteinisútgáfan er samkvæmt viðurkenndu gæðastjórnunarkerfi og þá hefur skírteinisútgáfan verið tekin út af Siglingaöryggisstofnun Evrópu og Alþjóðasiglingamálastofnuninni. Skipverji þarf að hafa skírteini um borð tilbúið til eftirlits Landhelgisgæslu og hafnar-ríkiseftirlits. Enn sem komið er eru skírteinin gefin út á pappír en í framtíðinni munu þau verða rafræn.

Um 5. gr.

Ákvæði þessarar greinar svara til 2. og 5. mgr. 4. gr. laga um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa, nr. 76/2001, og 2. mgr. 5. gr., 1. og 2. mgr. og d-liðar 3. mgr. 8. gr. laga um áhafnir íslenskra fiskiskipa, varðskipa og annarra skipa, nr. 30/2007, en hafa verið stytta, sameinuð og einfölduð.

Í þessari grein er kveðið á um þau skilyrði sem umsækjendur um skírteini þurfa að uppfylla til að fá útgefið skírteini og varða meðal annars aldur, menntun og þjálfun, öryggisfræðslu, fjarskiptakunnáttu og siglingatíma. Ekki eru gerðar auknar kröfur frá gildandi lögum og gilda um þetta ítarleg reglugerðarákvæði þar sem tekið er mið af ákvæðum alþjóðasamþykta.

Í 7. mgr. er lagt til að þeir sem eru handhafar STCW-skírteina geti fengið útgefið samhliða sambærileg STCW-F-skírteini að því leyti sem framkvæmanlegt er vegna mismunandi krafna og viðmiðana á milli þessara tveggja alþjóðasamþykta.

Um 6. gr.

Ákvæði þessarar greinar svara til 4. mgr. 4. gr. og 4. gr. a laga um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa, nr. 76/2001, og b-liðar 4. mgr. 8. gr. laga um áhafnir íslenskra fiskiskipa, varðskipa og annarra skipa, nr. 30/2007, en hafa verið stytta, sameinuð og einfölduð.

Ekki eru gerðar breytingar á efnisreglum um læknisvottorð og þurfa allir umsækjendur um skírteini að leggja fram samhliða læknisvottorð til staðfestingar á því að þeir séu svo heilir heilsu að þeir geti rækt störf sín af öryggi og þeir uppfylli kröfur þar að lútandi. Læknisvottorð þurfa að vera gefin út að læknum sem eru viðurkenndir af Samgöngustofu.

Um 7. gr.

Ákvæði þessarar greinar svara til 5. gr. laga um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa, nr. 76/2001, og 9. gr. laga um áhafnir íslenskra fiskiskipa, varðskipa og annarra skipa, nr. 30/2007.

Öll skírteini gilda í fimm ár og er það meginregla alþjóðasamþykktanna. Þegar þeim sleppir er lagt til að skírteini séu gefin út til tíu ára. Við endurnýjun skírteina þarf að uppfylla sömu heilbrigðiskröfur og við frumútgáfu skírteinis. Jafnframt þurfa tilskilin öryggisfræðslunám-skeið að vera í gildi sem og fjarskiptaskírteini. Til að fá endurútgefið sams konar skírteini þarf viðkomandi að sýna fram á að hafa siglingatíma í stöðu sem skírteinið veitir honum rétt til í a.m.k. eitt ár á síðustu fimm árum. Ef það skilyrði er ekki uppfyllt eru þrjár leiðir til að fá sömu réttindi og umsækjandi hafði áður, þ.e. að standast viðurkennt próf, ljúka endurmennt-unarnámskeiði eða hafa þriggja mánaða siglingatíma í næstu lægri stöðu.

Um 8. gr.

Ákvæði þessarar greinar svara til 6. gr. laga um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa, nr. 76/2001, og 10. gr. laga um áhafnir íslenskra fiskiskipa, varðskipa og annarra skipa, nr. 30/2007.

Ákvæðið fjallar um það hvernig fara skuli með réttindamál þegar erlendur ríkisborgari vill starfa á skipum skráðum á Íslandi og er þetta ákvæði sambærilegt við ákvæði annarra ríkja um

Það þegar íslenskur ríkiborgari vill starfa á erlendum skipum. Í þessum tilvikum leggur erlendi ríkisborgarinn fram STCW- eða STCW-F-skírteini sitt hjá Samgöngustofu sem sendir afrit skírteinisins til útgáfuríkisins og óskar eftir staðfestingu siglingayfirvalda þess ríkis um að skírteinið sé gefið út af því ríki og efni skírteinisins sé rétt. Að fenginni þeirri staðfestingu gefur Samgöngustofa út áritun til viðkomandi einstaklings sem heimilar honum að starfa á íslenskum skipum með sömu takmörkunum og gildistíma og hans skírteini kveður á um.

Til að erlendur ríkisborgari geti fengið áritun til að starfa sem skipstjóri á íslensku skipi skal hann hafa staðist námskeið um kunnáttu í íslenskum lögum og reglum er varða þau störf sem hann fær réttindi til að gegna, sbr. 2. mgr. 5. gr. frumvarpsins.

Ef útgáfuríkið er ekki aðili að STCW- eða STCW-F-alþjóðasamþykktunum eða hefur ekki fullnægt kröfum þeirra ber að hafna umsókn þess einstaklings um áritun til að starfa á íslenskum skipum.

Um 9. gr.

Ákvæði þessarar greinar svara til 16. gr. laga um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa, nr. 76/2001, og 11. gr. laga um áhafnir íslenskra fiskiskipa, varðskipa og annarra skipa, nr. 30/2007.

Þessi grein fjallar um heimild Samgöngustofu til að afturkalla skírteini ef skírteinishafi uppfyllir ekki lengur skilyrði laga og reglna til að vera skírteinishafi eða þegar mistök hafa orðið við útgáfu skírteinis, t.d. ef gefnir hafa verið út hærri réttindaflokkar en viðkomandi átti rétt á eða að gildistími skírteinis er fyrir mistök lengri en reglur leyfa.

Um 10. gr.

Ákvæði þessarar greinar svara til 8. gr. laga um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa, nr. 76/2001, og 14. gr. laga um áhafnir íslenskra fiskiskipa, varðskipa og annarra skipa, nr. 30/2007.

Hér er lagt til að ákvæði 1. mgr. 14. gr. laga nr. 30/2007 um undanþágunefnd falli brott og verkefni hennar verði á hendi Samgöngustofu. Samgöngustofa, áður Siglingastofnun Íslands, hefur undanfarin ár annast skrifstofuhald fyrir undanþágunefnd sem felst í daglegri afgreiðslu, að taka á móti umsóknum, halda fundi hennar, rita fundargerðir, svara umsóknum, birta úrskurði hennar, færa niðurstöður undanþágunefndar í lögskráningarkerfi sjómanna og gera ársskýrslur hennar. Með þessu fyrirkomulagi ætti afgreiðsla þessara umsókna að vera fljótvirkari í stað þess að kalla eftir ákvörðun fimm manna nefndar. Þá er einnig til þess að líta að þeir sem kæra ákvarðanir undanþágunefndar eru oftast en ekki félagsmenn í þeim samtökum sem eiga aðild að undanþágunefndinni.

Samgöngustofa annast útgáfu allra atvinnuskírteina sjómanna og yfirumsjón með framkvæmd lögskráningar sjómanna. Til að bæta skilvirkni, auka samræmi og sérhæfingu er eðlilegt að ákvarðanir um undanþága frá réttindum til skipstjórnar- og vélstjórnarstarfa sé einnig á hendi Samgöngustofu en stofnunin hefur haft þau verkefni með höndum hvað varðar farþegaskip og flutningaskip frá því lög um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa tóku gildi 1. júlí 2001. Eðlilegt er að sama gildi að þessu leyti um farþegaskip og flutningaskip annars vegar og önnur skip hins vegar.

Um 11. gr.

Ákvæði þessarar greinar svara til 7. gr. laga um áhafnir íslenskra fiskiskipa, varðskipa og annarra skipa, nr. 30/2007. Um skemmtibáta hefur verið sett reglugerð nr. 393/2008.

Áður en lög nr. 30/2007 tóku gildi voru engar kröfur gerðar til þeirra sem stjórna skemmtibátum hér við land. Í ljósi þess að skemmtibátum hafði fjölgað mikið, þeir stækkað og vélarafli þeirra aukist, og þar sem erlendis eru víða gerðar kröfur um lágmarksbekkingu og færni við stjórnun skemmtibáta, var lagt til það nýmæli að stjórnendum skemmtibáta yrði gert skylt að afla sér grunnþekkingar á öryggisþáttum sem tengjast siglingum og skipstjórn og að þeir þyrftu að hafa gilt skipstjórnarskírteini (skemmtibátaskírteini).

Ekki er lagt til að breytingar verði gerðar á skilyrðum skemmtibátaskírteinis en áréttað er að þeir sem hafi hærri skipstjórnarréttindi á skip sem notuð eru í atvinnuskyni þurfi ekki sérstök skipstjórnarskírteini á skemmtibát.

Í 2. mgr. er kveðið á um að þau sem stjórna skemmtibátum sem skrásettir eru erlendis og notaðir eru í íslenskri landhelgi að staðaldri skuli uppfylla kröfur þessarar greinar eða vera handhafar annars sambærilegs erlends skírteinis að mati Samgöngustofu. Alþjóðleg skemmtibátaskírteini (ICC skírteini) eru algeng og þá hefur aukist að erlendir ríkisborgarar sækji nám hér á landi til skipstjórnarréttinda á skemmtibát.

Um 12. gr.

Ákvæði þessarar greinar svara til 7. gr. a laga um áhafnir íslenskra fiskiskipa, varðskipa og annarra skipa, nr. 30/2007. Um frístundafiskiskip hefur verið sett reglugerð nr. 1005/2010.

Með lögum nr. 155/2009 um breytingu á lögum nr. 30/2007 komu fyrst inn í lög ákvæði um frístundafiskiskip. Starfsemi frístundafiskiskipa má rekja til ársins 2005. Á þeim tíma var ekki að finna heildstæða löggjöf um starfsemina en í ljósi eðlis hennar, þar sem skip eru leigð ferðamönnum til sjóstangveiða, var litið svo á að starfsemin sem slík væri atvinnustarfsemi. Í ljósi þess voru gerðar kröfur til skipanna eins og um fiskiskip af sömu stærð væri að ræða. Hins vegar var litið svo á að áhöfnin lyti sömu lögmálum og áhöfn skemmtibáta þar sem um frístundaiðju væri að ræða og því þyrfti engin tilskilin réttindi til þess að stjórna frístundafiskiskipi.

Miðað er við að skipstjórnendur þessara skipa séu handhafar skemmtibátaskírteinis eða annars sambærilegs erlends skírteinis og að útgerð frístundafiskiskips hafi eftirlit með því að stjórnendur þessara skipa hafi tilskilin skírteini og fái fullnægjandi kennslu á skipin áður en lagt er úr höfn.

Um 13. gr.

Ákvæði þessarar greinar svara til 5. gr. laga um lögskráningu sjómanna, nr. 35/2010.

Rafrænt lögskráningarkerfi var tekið í notkun um síðustu aldamót en þann 1. nóvember 2010 var uppfært lögskráningarkerfi sjómanna tekið í notkun og ábyrgð lögskráningar færð frá sýslumönnum og Tollstjóranum í Reykjavík til Siglingastofnunar Íslands (nú Samgöngustofu). Opnað var fyrir rafræna lögskráningu útgerðarmanna og skipstjóra á sín skip með rafrænum skilríkjum. Þeir skipstjórar eða útgerðarmenn sem ekki vildu nýta sér þennan möguleika gátu lögskráð með svipuðu fyrirkomulagi og áður og óskað eftir að Siglingastofnun annaðist lögskráninguna eftir umsókn þar um. Reynslan af þessu fyrirkomulagi er góð og í febrúar 2021 voru um 3030 einstaklingar með aðgang að 1430 skipum í lögskráningarkerfi sjómanna, einkum til að annast lögskráningar á skip tiltekinna útgerða.

Í lögskráningarkerfi sjómanna eru skráðar nauðsynlegar upplýsingar í tengslum við útgáfu skírteina sjómanna, þ.m.t. um menntun, þjálfun, siglingatíma og öryggisfræðslu. Auk þess geymir kerfið upplýsingar um útgefin skírteini, haffæri skipa samkvæmt skipaskrá, lögskráning á einstök skip, áhafnaskrá, kröfur um lágmarksmönnun skipa og frávik frá þeim, undan-

þágur, áhafnartryggingar, öryggismönnun farþegaskipa og farþegabáta, farþegaleyfi farþegaskipa í áætlanarsiglingum og farþegaskipa og farþegabáta í útsýnis- og skoðunarferðum. Lögskráningarkerfið sinnir einnig rafrænu eftirlit þar sem það gengur úr skugga um að öllum skilyrðum sé fullnægt áður en lögskráð er, t.d. hvort skipið hafi haffæri, hvort sá sem lögskrá á hafi tilskilin atvinnuréttindi og/eða öryggisfræðslu, hvort lögskráð sé í allar stöður samkvæmt reglum um lágmarksmönnun og öryggismönnun skipa, hvort í gildi sé áhafnartrygging fyrir alla um borð og hvort farþegaskip hafi gilt farþegaleyfi og farþegatryggingu fyrir farþega um borð.

Lögskráningarkerfið er aðgengilegt meðal annars Samgöngustofu og Landhelgisgæslu Íslands til eftirlits sem og öðrum eftirlitsaðilum. Þá er heimilt að miðla upplýsingum rafrænt til Vaktstöðvar siglinga vegna verkefna hennar og til lögreglu, Landhelgisgæslu Íslands og rannsóknarnefndar samgönguslysa þegar rannsakað er sakamál, mannhvarf eða samgönguslys, sbr. 31. gr. frumvarpsins.

Um 14. gr.

Ákvæði þessarar greinar svara til 4. gr. laga um lögskráningu sjómanna, nr. 35/2010, og í gildi er reglugerð um lögskráningu sjómanna, nr. 817/2010.

Hér er áréttað að skipstjóra sé óheimilt að halda úr höfn nema allir skipverjar hafi verið lögskráðir á skipið, séu með gilt atvinnuskírteini eða undanþágu í þá stöðu sem þeir eru lögskráðir í, skipið sé með gilt haffæris skírteini, skipið sé mannað miðað við stærð þess, vélarafli, farsvið og útivist og með gilda áhafnartryggingu fyrir alla um borð. Brot á þessu ákvæði varðar stjórnvaldssekt skv. 1. mgr. 33. gr.

Þegar veru skipverja um borð lýkur skal skipstjóri sjá til þess að viðkomandi sé afskráður og er miðað við að þegar skip kemur í höfn skuli áhöfn afskráð. Það er nýmæli að Samgöngustofa skuli afskrá sjómann þegar skip hefur ekki lengur haffæri, áhafnartrygging skipsins er útrunnin eða atvinnuskírteini þess útrunnið enda er það tilgangur lögskráningar að aðeins sé lögskráð meðan skip er á sjó. Í þessum tilvikum skal Samgöngustofa tilkynna viðkomandi um að hann hafi verið afskráður.

Hér er lagt til að lögskrá skuli farþega eða aðra um borð í skipum öðrum en farþegaskipum og farþegabátum sem ekki teljast skipverjar. Tilgangur þessa ákvæðis er að ljóst sé hversu margir eru um borð hverju sinni og að allir um borð njóti tilskilinnar tryggingarverndar.

Um 15. gr.

Ákvæði þessarar greinar svara til 12. gr. laga um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa, nr. 76/2001.

Þessi grein er að miklu leyti sambærilegt við 12. gr. laga um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa, nr. 76/2001, en þó er sú breyting gerð í 3. mgr. að mælt er fyrir um að Samgöngustofa ákveði mönnun farþegaskipa, farþegabáta og flutningaskipa „að fenginni tillögu útgerðar“. Með hinum tilvitnuðu orðum er áréttað og kveðið skýrt á um þá framkvæmd að frumkvæði að því að ákvarða mönnun komi frá útgerð. Tillaga útgerðar taki þá mið af siglingu og sé í samræmi við kröfur um öryggisstjórnun, viðbragðsáætlun o.fl. Þannig getur mönnun í tilvikum styttri útsýnis- og skoðunarferða verið minni sé öryggiskröfum fullnægt. Samgöngustofa taki tillögu til skoðunar og ákvarði hvort sú mönnun sem lögð er til fullnægi skilyrðum 15. gr. og reglna settum á grundvelli laganna.

Skal Samgöngustofa kveða á um öryggismönnun í sérstöku skírteini ef um flutningaskip er að ræða eða farþegaskip í áætlunarsiglingum. Þegar um er að ræða farþegabát og farþega-skip sem eru einungis í strandsiglingum skal tilgreina öryggismönnun í farþegaleyfi þeirra sem Samgöngustofa gefur út.

Um 16. gr.

Ákvæði þessarar greinar svara til fyrri hluta 12. gr. laga um áhafnir íslenskra fiskiskipa, varðskipa og annarra skipa, nr. 30/2007.

Lagt er til að kveða skýrar á um mönnun smáskipa, þ.e. skipa sem eru 15 metrar og styttri að skráningarlengd, þannig að fylgt verði svokallaðri 14 klst reglu á grundvelli 64. gr. sjómanna laga, nr. 35/1985. Þegar útivist þeirra fer yfir 14 klst. verði áskilnaður um að ávallt séu tveir skipstjórnarmenn um borð með tilskilin réttindi og geti þeir jafnframt gegnt störfum vélavarðar hafi þeir tilskilin réttindi til þeirra starfa. Ástæðan er fyrst og fremst mikil slysátíðni þessara báta en samkvæmt upplýsingum rannsóknarnefndar samgönguslysa má rekja allt að 50 strönd smábáta til þess að sá sem var við stjórn skipsins sofnaði vegna þreytu og vinnuálags og hefur nefndin margoft komið með tillögur til úrbóta í þessu efni og er með þessu ákvæði verið að bregðast við því. Þó er kveðið á um að þegar eigandi skips samkvæmt skipaskrá er lögskráður sem skipstjóri og er einn um borð þurfi ekki stýrimann þótt útivist fari yfir 14 klst. og er í því efni horft til þeirra alþjóðasamþykktu og Evrópugerða sem Ísland er skuldbundið af sem miða í þessu efni við skipverja sem ráðnir eru til starfa.

Um 17. gr.

Ákvæði þessarar greinar svara til síðari hluta 12. gr. laga um áhafnir íslenskra fiskiskipa, varðskipa og annarra skipa, nr. 30/2007.

Ekki er um efnisbreytingar að ræða frá gildandi ákvæðum en sett eru skýrari ákvæði um að um borð skuli vera tveir menn með réttindi smáskipavélavarðar ef útivist skips fer yfir 14 klst. sem geti jafnframt verið skipstjóri og stýrimaður ef þeir hafa réttindi í þær stöður. Þó er kveðið á um að þegar eigandi skips samkvæmt skipaskrá er lögskráður sem skipstjóri og er einn um borð þurfi ekki stýrimann þótt útivist fari yfir 14 klst. og er í því efni horft til þeirra alþjóðasamþykktu og Evrópugerða sem Ísland er skuldbundið af sem miða í þessu efni við skipverja sem ráðnir eru til starfa.

Settur er skýrari rammi um þjónustusamninga og miðað við að í reglugerð skuli sett ákvæði um gildistíma og brottfall hans, t.d. ef skip er selt, þjónustuaðili hættir starfsemi eða flytur starfsemina annað en þjónustusamningur gerir ráð fyrir. Í 33. gr. frumvarpsins er jafnframt kveðið á um Samgöngustofa geti lagt stjórnvaldssektir á einstakling eða lögaðila sem brýtur gegn eða uppfyllir ekki skilyrði ákvæða og reglna sem settar eru samkvæmt þeim að því er varðar 2. mgr. 17. gr. um ábyrgð útgerðar á að viðhaldi vélar sé sinnt.

Um 18. gr.

Ákvæði þessarar greinar um frávik frá lágmarksmönnun svara til 13. gr. laga um áhafnir íslenskra fiskiskipa, varðskipa og annarra skipa, nr. 30/2007.

Hér er lagt til að ákvæði 1. mgr. 13. gr. um mönnunarnefnd falli brott og verkefni hennar verði á hendi Samgöngustofu. Samgöngustofa, áður Siglingastofnun Íslands, hefur undanfarin ár annast skrifstofuhald fyrir mönnunarnefnd sem felst í daglegri afgreiðslu, að taka á móti umsóknum, halda fundi hennar, rita fundargerðir, svara umsóknum, birta úrskurði nefndarinnar, færa niðurstöður nefndarinnar í lögskráningarkerfi sjómanna og gera ársskýrslur nefndarinnar. Með þessu fyrirkomulagi ætti afgreiðsla þessara umsókna að vera fljótvirkari í stað

Þess að kalla eftir ákvörðun fimm manna nefndar. Þá er einnig til þess að líta að þeir sem kæra ákvarðanir undanþágunefndar eru oftast en ekki félagsmenn í þeim samtökum sem eiga aðild að undanþágunefndinni.

Samgöngustofa gefur út öryggismönnunarskírteini til flutningaskipa og farþegaskipa í áætlunarsiglingum og ákveður öryggismönnun farþegabáta og farþegaskipa í strandsiglingum í farþegaleyfi skipanna. Til að bæta skilvirkni og auka samræmi og sérhæfingu er eðlilegt að ákvarðanir um frávik frá ákvæðum laga um lágmarksmönnun fiskiskipa og annarra skipa sé á hendi Samgöngustofu.

Um 19. gr.

Ákvæði þessarar greinar um matsveina kemur í stað laga um bryta og matreiðslumenn á farskipum og fiskiskipum, nr. 50/1961. Þau lög miða við að skylt sé að hafa matreiðslumenn og/eða bryta á farþega- og flutningaskipum sem eru 800 brúttórúmllestir eða stærrir og hafa minnst 20 manna áhöfn fyrir utan eldhús- og þjónustufólk. Á farþega- og flutningaskipum sem eru 100–800 brúttórúmllestir er skylt að hafa matsvein. Á fiskiskipum sem eru 100 rúmllestir brúttó eða stærrir er skylt að hafa matsveina, en 100 brúttórúmllestir svarar til skipa sem eru 24 metrar að skráningarlengd og 800 brúttórúmllestir svara til 45 metra skipa.

Hér er lagt til að miða við útivist skips, þ.e. að þegar útivist skips er lengri en 48 klst. skuli vera bryti eða matsveinn um borð sem lokið hefur matsveinanámi. Ef ekki fæst matsveinn með tilskilin réttindi má ráða þann sem sótt hefur viðurkennt matreiðslunámskeið eða starfað sem matsveinn á skipum í tilskilin tíma eftir því sem ákveðið er í reglugerð. Um starf bryta eða matsveins fer eftir ákvæðum sjómannaalaga.

Um 20. gr.

Ákvæði þessarar greinar svara til 7. gr. laga um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa, nr. 76/2001.

Það er nýmæli að áréttu að ávallt skuli staðin örugg vakt þegar skip er á reki. Þá er áréttuð að vaktafyrirkomulag skuli samræmast ákvæðum sjómannaalaga um vinnu- og hvíldartíma.

Í greininni kemur fram að einungis skipstjóri eða stýrimenn geta verið ábyrgir fyrir öruggri siglingu skipsins á sinni vakt og ber þeim sérstaklega að varast árekstur og strand. Skipstjóra er því aldrei heimilt að fela háseta stjórn skips og brot á því varðar skipstjóra stjórnvaldssekt, sbr. 1. mgr. 33. gr.

Ákvæði þessarar greinar byggjast á ákvæðum STCW- og STCW-F-alþjóðasamþykktanna. Hér er því um samræmdar alþjóðlegar reglur að ræða en vaktreglur alþjóðasamþykktarinnar hafa verið kenndar í íslenskum sjómanskólum frá 1981. Þessar vaktreglur Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar voru endurskoðaðar ásamt alþjóðasamþykktinni árið 1995 og hafa verið þýddar og birtar í heild á íslensku.

Um 21. gr.

Ákvæði þessarar greinar svara til 7. gr. A laga um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa, nr. 76/2001, og 64. gr. sjómannaalaga, nr. 35/1985, og hefur að geyma innleiðingu á ákvæðum MLC og WFC alþjóðasamþykktanna um vinnu- og hvíldartíma farmanna og fiskara.

Um 22. gr.

Ákvæði þessarar greinar svara til 7. gr. B laga um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa, nr. 76/2001, og er efnislega samhljóða.

Í ákvæðinu segir að um framkvæmd skoðana fari eftir ákvæðum laga og reglna um hafnaríkiseftirlit. Í 14. gr. laga um eftirlit með skipum, nr. 47/2003, er kveðið á um hafnaríkiseftirlit og hefur reglugerð um hafnaríkiseftirlit verið sett á grundvelli þeirra laga. Samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra hefur mælt fyrir frumvarpi til skipalaga (þskj. 209, 208. mál á 151. lögb.) sem mun koma í stað laga um eftirlit með skipum, nr. 47/2003, verði frumvarpið að lögum.

Um 23. gr.

Ákvæðið er sams konar ákvæði og í 16. og 17. gr. sem taka til skipstjórnar- og vélstjórnarmanna um borð í fiskiskipum og öðrum skipum. Þetta ákvæði tekur til heildarmönnunar á þessum skipum og er ekki breyting á gildandi lögum heldur árétting þess að vaktafyrirkomulag og heildarmönnun fiskiskipa og annarra skipa verði alltaf að vera í samræmi við ákvæði 64. gr. sjómannalaga, nr. 35/1985, um vinnu- og hvíldartíma.

Í 2. mgr. felst þó að þegar eigandi skips samkvæmt skipaskrá er lögskráður sem skipstjóri og er einn um borð þurfi ekki stýrimann/smáskipavélavörð þótt útivist fari yfir 14 klst. og er í því efni horft til þeirra alþjóðasamþykktu og Evrópugerða sem Ísland er skuldbundið af sem miða í þessu efni við skipverja sem ráðnir eru til starfa.

Um 24. gr.

Ákvæði þessarar greinar svara til 10. gr. A laga um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa, nr. 76/2001, og 3. gr. laga nr. 158/2019 um breytingu á lögum 30/2007, sem tekur gildi 1. júlí 2021.

Ákvæðið er sett til að uppfylla áskilnað ákvæði MLC- og WFC-alþjóðasamþykktanna.

Í 1. mgr. er gerð sú krafa að fyrirtæki sem sinna skráningar- og ráðningarstarfsemi skuli gera það í samræmi við viðurkennd gæðastjórnunarkerfi að fengnu leyfi Samgöngustofu. Sá rammi sem slíku kerfi er ætlaður er svo markaður í 2. mgr. Í 3. mgr. er eftirlit með starfseminni fellt undir verksvið Samgöngustofu.

Í 2. mgr. segir að skráningar- og ráðningarþjónusta skuli vera skilvirk, fullnægjandi, áreiðanleg, skipverjum að kostnaðarlausu og til þess fallin að sjómenn geti fundið störf um borð í skipum. Hún skal ekki notast við aðferðir sem hindra eða koma í veg fyrir að fiskarar geti fengið starf. Ákvæðinu er ætlað að tryggja að sjómenn beri engan kostnað af þjónustunni og koma í veg fyrir að einkarekin skráningar- og ráðningarþjónusta sem undir ákvæðið fellur mismuni sjómönnum við atvinnuleit með því t.d. að gefa út svarta lista sem hindri fiskara í að fá vinnu.

Samkvæmt 3. mgr. á Samgöngustofa að hafa eftirlit með því að skráningar- og ráðningarþjónusta skipverja uppfylli kröfur samkvæmt lögum þessum og reglugerð á grundvelli þeirra.

Um 25. gr.

Ákvæði þessarar greinar um orlof skipverja svara til 7. gr. C laga um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa, nr. 76/2001. Greinin er að ákveðnu leyti byggð á MLC-alþjóðasamþykktinni sem kveður á um lágmarksorlof skipverja. Þó er ávallt heimilt að veita skipverja rýmra orlof en lágmarksréttindi samkvæmt greininni. Að öðru leyti en kemur fram í greininni þá gilda lög um orlof, þ.m.t. ákvæði um að óheimilt sé að semja um minni rétt sem og um reikningsreglur orlofs á almanaksárinu og aðrar málsmeðferðarreglur sem þar er að finna.

Um 26. gr.

Ákvæði þessarar greinar um heimferð skipverja svara til 7. gr. D laga um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa, nr. 76/2001, og ákvæða MLC-alþjóðasamþykktarinnar sem og WFC-alþjóðasamþykktarinnar. Á grundvelli ákvæðisins á skipverji rétt á að fá ferð sér að kostnaðarlausu til heimalands síns eða lands þess þar sem hann hefur búsetu eða nýtur réttar þegar skilyrði 1. mgr. eru uppfyllt. Kostnaður skal aldrei lenda á skipverja sjálfum heldur ber útgerð ábyrgð. Bregðist útgerð ber fánaríki skipsins ábyrgð og loks Samgöngustofa liggja fyrir að fánaríkið muni ekki aðstoða skipverjann.

Í 4. mgr. er mælt fyrir um heimild Samgöngustofu til að beita farbanni gegn skipi til að knýja fram efndir á endurgreiðslu kostnaðar sem Samgöngustofa hefur stofnað til vegna heimferðar samkvæmt greininni.

Um 27. gr.

Ákvæði 1. mgr. um heilsuvernd, læknishjálp, velferð og tryggingavernd svara til 7. gr. E laga um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa, nr. 76/2001. Þar er uppfyllt skilyrði MLC-alþjóðasamþykktarinnar um að tryggja skipverjum velferðarréttindi hérlandis njóti hann þeirra ekki í búsetulandi sínu eða því landi þar sem hann nýtur réttinda. Útgerð skal tryggja að þessi réttindi skipverja séu virt.

Bæði 2. og 3. mgr. eru nýmæli og eru byggð á lögum um hollustuhætti og mengunarvarnir og eru sett til að veita reglugerðum um vinnuvernd um borð í skipum sterkari lagastoð. Þannig er Samgöngustofu veitt heimild til að veita tiltekin fyrirmæli innan ramma laga um tilhögun vinnu eða aðbúnað, hollustuhætti og öryggi, svo sem við gerð tiltekinna áætlana o.s.frv. Slík atriði þarf að útfæra nánar í reglugerð. Vísast til umfjöllunar um 38. gr. til nánari skýringar.

Um 28. gr.

Ákvæði þessarar greinar svarar til 4. gr. a laga um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa, nr. 76/2001, og 4. gr. laga um breytingu á lögum vegna alþjóðasamþykktar um vinnu við fiskveiðar, nr. 158/2019.

Ákvæðið felur í sér hvort tveggja skyldur samkvæmt MLC-alþjóðasamþykktinni er lýtur að farmönnum og WFC samþykktinni er lýtur að fiskurum. Krafa lýtur að því að skipverjar geti sýnt fram á að þeir séu svo heilir heilsu að þeir valdi starfanum sem þeir eru ráðnir til. Útgerð skal krefjast heilbrigðisvottorðs frá hverjum skipverja. Þetta gildir þó ekki um skipverja á fiskiskipum, varðskipum og öðrum skipum styttri en 24 metrar sem halda ekki út lengur en í þrjá daga skv. 3. mgr.

Í 4. mgr. er mælt fyrir um gildistíma vottorðs samkvæmt greininni. Vottorð skv. 28. gr. eru ekki sömu vottorð og vegna útgáfu skírteina skv. 6. gr. og gilda sjálfstætt og óháð þeim. Það er þó ekkert því til fyrirstöðu að sama vottorð geti gilt bæði vegna útgáfu skírteinis sem og til framlagningar til útgerðar að því gefnu að það uppfylli skilyrði skv. 28. gr. og 6. gr. og reglugerðum settum á grundvelli laganna með vísan til þeirra.

Um 29. gr.

Ákvæði þessarar greinar um ábyrgð útgerðarmanns og skipstjóra svara til 10. gr. laga um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa, nr. 76/2001, og 15. gr. laga um áhafnir íslenskra fiskiskipa, varðskipa og annarra skipa, nr. 30/2007.

Í ákvæðinu er kveðið á um ábyrgð skipstjóra og útgerðar á að lögnum sé framfylgt.

Í 1. tölul. er fjallað um skyldu til að ganga úr skugga um að öll þau sem ráðin eru um borð séu handhafar skírteina fyrir stöðu sína og að skírteinin séu varðveitt um borð. Orðalagi

ákvæðisins er breytt samanborið við orðalag 10. gr. laga um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa, nr. 76/2001, þar sem segir að frumrit skírteina skipverja skuli varðveitt um borð. Með þessari orðalagsbreytingu, að nefna ekki frumrit, er gert ráð fyrir þeim möguleika að notkun rafrænna skírteina verði tekin upp. Mun það þó ekki hafa áhrif á skylduna um að varðveita skilríki um borð í skipinu enda er þá kröfu að finna bæði í STCW- og STCW-F-alþjóðasamþykktunum. Þá er nýmæli um að ganga úr skugga um að allir skipverjar um borð séu lögskráðir og allir þeir sem lögskráðir eru um borð séu um borð. Í einhverjum tilvikum hefur tíðkast að lögskráðir eru einstaklingar á bát án þess að þeir séu um borð. Það felur í sér að björgunaraðilar geta í einhverjum tilvikum ekki vitað hverjum þarf að bjarga komi til skipsháská sem og að sé rangt lögskráð er framfylgni með lögum og reglum um mönnun og hvíldartíma svo gott sem ómöguleg. Er því lagt að skipstjóra og útgerð að sjá til að rétt sé lögskráð.

Í 2. og 3. tölul. er fjallað um skyldu til að halda skrá yfir alla skipverja og stöður þeirra um borð á aðgengilegum stað sem og að mönnun skips sé fullnægjandi að teknu tilliti til útivistar. Þar sem ólíkar kröfur kunna að vera gerðar til mönnunar skips eftir úthaldi þess í ljósi ákvæða um lögbundinn hvíldartíma er sú skylda lögð á að sjá til þess að þessi atriði séu rétt framkvæmd.

Í 4.–7. tölul. er fjallað um atriði sem tengjast vinnu skipverja um borð. Að þeir þekki starfsaðferðir, vinnulag og hlutverk sitt á neyðarstundu, að þeir geti unnið saman komi til neyðarstundar og að þeir geti tjáð sig sín á milli um grundvallaröryggismál og skilji allar upplýsingar um öryggismál. Þessi atriði varða flest hver svokallaða nýliðafræðslu sem er gífurlega mikilvægt öryggismál á skipum.

Í 8. tölul. er vikið að kerfi vegna kvörtunar á grundvelli laganna. Skylt er að hafa slíkt kerfi samkvæmt MLC- og WFC-alþjóðasamþykktunum og bætir það réttindi skipverja um borð að hafa kerfi fyrir kvartanir vegna brota á lögnum.

Í 2. mgr. er vikið að skyldu til að skjalfesta nánar tiltekin atriði skv. 1. mgr. Það að atriði eins og nýliðafræðsla og kerfi fyrir kvartanir skipverja séu óskjalfest gerir eftirlit með því hvort þeim sé framfylgt ómögulegt. Því er lagt til að skylt verði að skjalfesta þessar athafnir eða ferla.

Um 30. gr.

Ákvæði þessarar greinar um alþjóðlegt öryggisstjórnunarkerfi svarar til 9. gr. A laga um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa, nr. 76/2001. Þar er kveðið á um skyldu þess efnis að skipum sem þar eru tilgreind sé skylt að fylgja ákvæðum A-hluta ISM-kóðans og taka upp alþjóðlegt öryggisstjórnunarkerfi. Nær skyldan til skipa í millilandasiglingum sem skráð eru í aðildarríki og skipa í innanlandssiglingum óháð fána þeirra. Skulu Samgöngustofa og viðurkenndir aðilar hafa heimild til að gefa út skírteini um að ákvæðum kóðans sé fullnægt.

Kveðið er á um heimild Samgöngustofu til þess að veita undanþágu frá þar tilgreindum ákvæðum kóðans. Undanþágur frá ákvæðum þarf að tilkynna til Evrópusambandsins (Eftirlitsstofnunar EFTA í tilviki Íslands) samkvæmt reglugerð (EB) nr. 336/2006.

Í 3. tölul. 3. málsgreinar segir að farþegaskip og farþegabátar í flokkum C og D þurfi ekki að vera með öryggisstjórnunarkerfi nema þau séu ekjufarþegaskip. Um þessi skip er fjallað í lögum um eftirlit með skipum og reglum settum á grundvelli þeirra sem eru til innleiðingar á tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2009/45/EB um öryggisreglur og staðla fyrir farþegaskip. Með ekjufarþegaskipum er átt við skip sem eru útbúin þannig að hægt er að aka farartækjum beint um borð og frá borði, sbr. reglugerð nr. 1188/2020.

Um 31. gr.

Í ákvæði þessu er fjallað um eftirlitsaðila með ákvæðum laganna. Sömu stofnanir og þar er getið fá sektarvald. Talið er að Landhelgisgæsla Íslands, sem fer með lögregluvald á hafinu umhverfis Ísland sem og að sinna gæslu landhelginnar eigi að hafa eftirlitsheimildir samkvæmt lögnum þar sem stofnunin er best til þess fallin að koma að brotum. Samgöngustofa á hinn bóginn er stjórnslustofnun málaflokksins og rekur kerfi tengd greininni sem og gefur út skírteini á grundvelli þeirra eða eftir atvikum felur öðrum. Stofnunin býr því yfir þeim upplýsingum sem telja verður að kunni að upplýsa brot á ákvæðum laganna.

Þrátt fyrir að þess sé ekki getið í greininni er gert ráð fyrir að stofnanirnar starfi saman og deili upplýsingum eftir fremsta megni til að brot samkvæmt lögnum verði upplýst og sektað fyrir þau eða eftir atvikum saksótt.

Ákvæði 2. mgr. kveður á um miðlun upplýsinga úr lögskráningarkerfinu til eftirlits, rannsóknna og framkvæmd verkefna. Í 3. mgr. 13. gr. er kveðið á um að einungis þeir sem hafa lögvarða hagsmuni geti fengið aðgang að lögskráningarkerfi sjómanna. Þótt allir þeir aðilar sem hér er getið hafi þá hagsmuni var talið nauðsynlegt að kveða sérstaklega á um þeirra rétt svo enginn vafi væri á lögmæti miðlunar upplýsinga úr lögskráningarkerfinu til þeirra vegna lögbundinna verkefna og hlutverks.

Ákvæði 3. mgr. svarar til 8. gr. laga um lögskráningu sjómanna, nr. 35/2010. Til samræmis við það að Landhelgisgæslu Íslands sé falið eftirlitsvald samkvæmt lögnum þá þarf að kveða sérstaklega á um að starfsmönnum stofnunarinnar sé heimilt að fara um borð í íslensk skip til þess að kanna lögmæti þeirra þátta sem þeim er falið að hafa eftirlit með samkvæmt lögnum. Væri þeim ekki veitt sú heimild er ljóst að stofnuninni væri gert nánast ómögulegt að sinna eftirliti með fullnægjandi hætti.

Um 32. gr.

Í ákvæði þessu er kveðið á um þjónustugjöld Samgöngustofu. Er stofnuninni heimilað að innheimta þjónustugjöld vegna þessara laga í samræmi við 13. gr. laga um Samgöngustofu, stjórnslustofnun samgöngumála, nr. 119/2012, um þjónustugjöld samkvæmt gjaldskrá. Í 1. mgr. 13. gr. þeirra laga eru listaðir upp í 16 töluliðum þeir þættir þar sem stofnuninni er heimilt að innheimta þjónustugjöld, þar á meðal vegna útgáfu skírteina, skráningar og afskráningar skipa og vegna útgáfu skipsskjala, skoðana á skipum og búnaði þeirra, eftirlits með viðgerðum og nýsmíði og breytinga þeirra. Í 2. mgr. sömu greinar er útskýrt hvað skuli liggja að baki þjónustugjöldum.

Í 2. mgr. er vísað til ákvæðis 15. gr. laga um Samgöngustofu, stjórnslustofnun samgöngumála, um að gjöld Samgöngustofu séu aðfararhæf án undangengins dóms eða sáttar.

Sú leið er farin í frumvarpi þessu að vísa til ákvæða í lögum um Samgöngustofu, stjórnslustofnun samgöngumála, ásamt því að tiltaka tiltekin atriði sérstaklega sem vafi kynni að vera á um að féllu undir gjaldtökuheimild framangreindra laga. Þar undir fellur meðal annars aðgengi að lögskráningarkerfi sjómanna, þjónusta tengd lögskráningarkerfinu og skráning frestveitinga vegna öryggisfræðslu, sbr. 3. mgr., og útgáfa sjóferðabóka, áritun skírteina og veiting undanþága sem og próftaka og námskeiðshald. Upptalning 3. og 4. mgr. er eingöngu til sérstakrar áréttingar og hefur ekki áhrif á almenna gjaldtökuheimild í 13. gr. laga um Samgöngustofu.

Um 33. gr.

Í þessu ákvæði segir að Landhelgisgæsla Íslands og Samgöngustofa geti lagt stjórnvaldssektir á einstakling eða lögaðila sem brýtur gegn nánar tilteknum ákvæðum laganna, verði

frumvarpið að lögum. Mikilvægt er að í ákvæði sem heimilar álagningu stjórnvaldssekta komi skýrt fram hvaða athafnir eða athafnaleysi geta leitt til þeirra. Óæskilegt er að öll brot, sama hversu smávægileg þau eru, geti varðað stjórnvaldssektum, heldur ber að meta hvaða brot það eru sem helst koma til álita þegar beitt er slíkum úrræðum. Ákvæði þau sem tiltekin eru til að sæta sekt eru skýr atriði sem hægt er að sýna fram á með skýrum gögnum. Matskenndari og flóknari mál er fremur lagt til að sæti sakamálarannsókn og meðferð fyrir dómi.

Lagt er til að hægt verði að leggja stjórnvaldssektir á einstaklinga og lögaðila. Lagt er til að stjórnvaldssektir sem unnt er að leggja á einstaklinga geti numið frá 100 þús. kr. til 500 þús. kr. en sektir sem unnt er að leggja á lögaðila geti numið frá 200 þús. kr. til 2 millj. kr. Um er að ræða sömu sektarfjárhæðir og heimilt er að leggja á í lögum um leigu skráningarskyldra ökutækja sem og frumvarpi til skipalaga sem lagt var fram á árinu 2020 (þskj. 209, 208. mál á 151. lögþ.).

Í 4. mgr. er að finna upptalningu þeirra sjónarmiða sem stofnanirnar skulu hafa í huga við ákvörðun sekta. Stofnanirnar skulu meðal annars taka tillit til þess hve lengi brot hefur staðið yfir, samstarfsvilja hins brotlega og hvort um ítrekað brot er að ræða. Þá er einnig lagt til að heimilt sé að ákveða hærri sektir hafi aðili hagnast á broti og skuli upphæð sektarinnar þá ákveðin sem allt að tvöfalt margfeldi af þeim hagnaði sem viðkomandi hefur aflað sér með broti gegn lögnum, þó innan ramma 3. mgr.

Í 6. mgr. er mælt fyrir um að ákvörðun um beitingu stjórnvaldssekta skuli fara fram óháð því hvort lögbrot séu framin af ásetningi eða gáleysi. Ekki er gerð krafa um stórfellt gáleysi enda verður að telja það réttlæt看legt í ljósi þeirra hagsmuna sem lögnum er ætlað að vernda. Sjónarmið um ásetning eða gáleysi munu þó hafa áhrif á ákvörðun um upphæð stjórnvaldssektar.

Í 7. mgr. segir að heimilt sé að kæra ákvarðanir um stjórnvaldssektir til ráðherra samgöngumála. Þótt dómsmálaráðherra fari með yfirstjórn Landhelgisgæslu Íslands skv. 1. mgr. 2. gr. laga um Landhelgisgæslu Íslands, nr. 52/2006, þykir rétt að ráðherra sem fer með samgöngumál úrskurði um ákvarðanir stofnunarinnar sem teknar eru samkvæmt þessum lögum þar sem málaflokkur þessi heyrir undir hann.

Um 34. gr.

Í ákvæðinu er fjallað um heimild Samgöngustofa til að svipta réttindahafa réttindum til bráðabirgða séu skilyrði fyrir hendi til sviptingar. Í tilteknum tilvikum geta brot talist svo alvarleg eða svo ítrekuð að ekki sé réttmætt að bíða niðurstöðu dómsmáls til sviptingar réttindum. Í þeim tilvikum kann að þurfa að varna frekari brotum. Kemur þá til álita að svipta skírteini til bráðabirgða meðan beðið er dómsniðurstöðu um sviptingu.

Ákvörðun um sviptingu á þessum grundvelli myndi alla jafna vera hliðstæð ákvörðun um kæru til lögreglu skv. 36. gr. enda getur svipting til bráðabirgða eingöngu verið framkvæmd sem undanfari annarra aðgerða, þá aðallega kæru til lögreglu sem leiða myndi til ákæru og þar með dóms um réttindasviptingu.

Í 2. mgr. er kveðið á um að bráðabirgðasvipting dragist frá endanlegri sviptingu. Það er eðlilegt að réttindahafinn eigi ekki að gjalda fyrir hvern þann drátt sem kann að verða á málinu á rannsóknarstigi eða fyrir dómstólum þegar endanleg niðurstaða kemst í málið. Réttindahafinn sé því ávallt eins settur gagnvart hinni endanlegu refsingu óháð því hve langur málsmeðferðartími máls gegn honum er.

Í 3. mgr. er kveðið á um að bera megi ákvörðun Samgöngustofu um bráðabirgðasviptingu undir dómstóla samkvæmt lögum um meðferð sakamála. Slíkt málskot mundi sæta sömu reglum og um rannsóknar og þvingunarúrræði þeirra laga.

Í 4. mgr. er sérstaklega tekið fram að þrátt fyrir að tiltekin stjórnsluviðurlög eða úrræði Samgöngustofu séu tiltekin í lögnum þá gilda önnur úrræði sem stofnunin hefur yfir að ráða á grundvelli laga 119/2012 fullum fetum eftir því sem við getur átt.

Um 35. gr.

Ákvæði þessarar greinar leysir af hólmi ákvæði 15. gr. laga um áhafnir íslenskra farþega-skipa og flutningaskipa, nr. 76/2001, og 20. gr. laga um áhafnir íslenskra fiskiskipa, varðskipa og annarra skipa, nr. 30/2007.

Þá er þess getið að ef verknaður er refsiverður samkvæmt ákvæðum almennra hegningarlaga eigi þau lög jafnframt við. Ákvæði almennra hegningarlaga um tilraun og hlutdeild eiga jafnframt við. Í 2. mgr. er bætt við heimild til að gera lögaðila fésekt skv. II. kafla A almennra hegningarlaga, nr. 19/1940.

Í 3. og 4. mgr. er fjallað um sviptingu skírteinishafa á rétti til starfa þeirra sem skírteinið veitir ef hann gerist sekur um vítavert brot eða ef telja verður að eðli brotsins eða framferði hans að varhugavert sé að hann njóti enn réttinda samkvæmt skírteininu. Slík refsheimild er eðlileg og tíðkast í tilviki annarra samgöngumáta eða réttinda. Gerist handhafi skírteinis sekur um brot í starfi sem það skírteini gerir honum mögulegt að sinna er ljóst að það getur verið nauðsynlegt vegna öryggissjónarmiða að svipta hann rétti til að gegna starfanum. Í 4. mgr. er sérstaklega vikið að tímalengd sviptingar og svigrúm töluvert eftir alvarleika brots. Ætla má að lengri sviptingar eða ævilangar sviptingar komi ekki til nema í undantekningartilvikum.

Um 36. gr.

Í þessari grein er að finna almenna heimild Samgöngustofu og Landhelgisgæslu Íslands til að kæra til lögreglu brot á lögnum, verði frumvarpið óbreytt að lögum, eða reglugerðum sem settar eru samkvæmt þeim. Byggist ákvæðið á sambærilegum ákvæðum í öðrum settum lögum. Rétt er að benda á að heimild Samgöngustofu til að deila gögnum með lögreglu og ákærvaldi kunna að takmarkast af öðrum ákvæðum frumvarpsins.

Stofnanirnar skulu samkvæmt ákvæðinu meta hvort rétt sé að ljúka máli með sekt eða kærui. Á grundvelli banns við tvöfaldri refsingu að lögum fyrir sama brot er mikilvægt að gætt sé að því hvort brot sé nægilega alvarlegt til að kæra það áður en því er lokið með álagningu stjórnvaldssektar. Hugsanlegt er að ef sekt hafi verið lögð á sé íslenska ríkinu sniðinn þrengri stakkur gagnvart frekari refsinga á grundvelli sama atviks. Það er þó ekki ómögulegt að unnt sé að ljúka máli vegna tiltekins atviks með sekt og saksókn ef ákveðinn þáttur tiltekins atviks er lítilvægur en frekari atriði koma síðar í ljós sem réttlætt geti saksókn. Sá þáttur málsins sem sektað var fyrir kynni þó að vera undanþeginn saksókn.

Um 37. gr.

Í þessari grein er fjallað um rétt einstaklinga til að varpa ekki sök á sjálfan sig. Það er talinn þáttur í réttlátri málsmeðferð skv. 6. gr. mannréttindasáttmála Evrópu, sbr. lög nr. 62/1994, að þeim einstaklingi sem sakaður er um refsiverða háttsemi í skilningi þess ákvæðis sé ekki skylt að tjá sig eða láta í té upplýsingar sem leitt geta til sakfellingar hans. Almennt er litið svo á að sami réttur felist í 70. gr. stjórnarskrárinnar. Að svo miklu leyti sem slíkur réttur á við um meðferð stjórnslumála er talið rétt að kveða á um slíkan rétt í lögum. Er átt við meðferð máls og rannsókn þess á stjórnslustigi. Þagnarréttur hins grunaða tekur aðeins til upplýsinga sem haft geta þýðingu fyrir ákvörðun um það brot sem honum er gefið að sök. Hann getur því ekki neitað að tjá sig um önnur atriði. Ákvæðið tekur ekki til lögaðila.

Um 38. gr.

Þetta ákvæði hefur að geyma reglugerðarheimildir til nánari útfærslu á efni laganna. Slík ákvæði voru áður víðsvegar í meginmáli lagatextans í þeim lögum sem lagt er til með frumvarpinu að falli brott.

Farin er sú leið hér til einföldunar að setja öll slík ákvæði í eina grein, þ.e. annars vegar reglugerðir sem ráðherra skal setja og hins vegar reglugerðir sem ráðherra er heimilt að setja. Gert er ráð fyrir því að hægt verði fækka reglugerðum og draga saman og fella þar með niður margar reglugerðir verði frumvarp þetta að lögum. Gagnsæi og aðgengi almennra borgara sem og haghafa að þeim reglum sem gilda mundi þannig aukast til muna við slíka fækkun reglugerða.

Reglugerðarheimildirnar endurspeglar flestar sambærilegar heimildir í gildandi rétti sem þó voru dreifðar víðsvegar um lögin í eldri lögum. Jafnframt er ráðherra heimilt að setja reglugerð um framkvæmd laganna. Slík reglugerðarheimild nær utan um heimild ráðherra til að setja reglur um málsmeðferð og ýmis ákvæði sem ekki beint varða rétt eða skyldu einstaklinga eða lögaðila án þess að slíks sé ítarlega getið í reglugerðarheimildinni.

Hvað varðar nýmæli er helst að geta heimildar 2. tölul. 2. mgr. sem veitir heimild fyrir ráðherra til að mæla fyrir um frávik frá lögskráningarfyrirkomulagi vegna skipverja sem sigla fleiri en einu skipi sama dag eða skip sem halda í stuttar ferðir oft á dag. Kallað hefur verið eftir því hjá aðilum ferðabjónustunnar og sambærilegum rekstri þar sem tíð áhafnaskipti eru vegna eðlis þjónustunnar að heimilt sé að viðhafa frávik frá lögskráningu, hvort sem væri með að skrá fleiri en einn skipstjóra á skip eða vera skráður á fleiri en eitt skip. Með þessu ákvæði er ráðherra veitt heimild til að útfæra nánar í reglugerð hvernig slíkum frávikum verði háttáð. Talið er rétt að slíkar heimildir séu í reglugerð frekar en lögum enda geta tilvik verið fjölbreytt og nýsköpun mikil og því æskilegt að unnt sé að bregðast fljótt við með reglusetningu fremur en að breyta lögum í hvert sinn.

Í 3. tölul. 2. mgr. er mælt fyrir um heimild til að setja reglugerðir er varða vinnuvernd áhafna skipa. Ákvæðin eru að meginsteftu til byggð á sambærilegum ákvæðum í lögum um hollustuhætti og mengunarvarnir, nr. 7/1998. Með ákvæðunum er skýrari stoðum skotið undir reglusetningu sem tryggir réttindi skipverja með sambærilegum hætti og réttindi starfsmanna í landi eru tryggð samkvæmt vinnuverndarlöggjöfinni. Ber þar til að mynda að nefna ákvæði um aðgerðir gegn einelti, kynferðislegri áreitni sem og kynbundu áreiti og ofbeldi. Þá er ráðherra veitt heimild til að veita fresti til framlagningar vottorða skv. 27. gr. í brýnum tilvikum. Er horft til þess að kveða megi á um fresti til samræmis við 3. mgr. 10. gr. WFC-alþjóðasamþykktarinnar sem segir að í brýnum tilvikum megi stjórnvald veita sjómanni heimild til að vinna á skipi, sem eru styttri en 24 metrar að skráningarlengd, í takmarkaðan og tilgreindan tíma þar til vottorðs hefur verið aflað, að því gefnu að sjómaðurinn hafi yfir að ráða vottorði sem nýlega sé fallið úr gildi

Í 3. mgr. er kveðið með skýrum hætti á um að reglugerðir settar á grundvelli laganna skuli að lágmarki uppfylla skilyrði alþjóðasamþykktanna og Evrópugerða eftir því sem við getur átt. Íslenska ríkið hefur skuldbundið sig að þjóðarétti til að fylgja ákvæðum þessara gerða og því mikilvægt að ljóst sé að reglugerðir sem ýmist innleiða þær eða fjalla um sömu efni gangi ekki í berhöggt við þær. Í flestum tilvikum er íslenska ríkinu þó heimilt að mæla fyrir um ríkari rétt eða skyldur en þessar gerðir og samþykktir mæla fyrir þótt einhverjar undantekningar kunni að vera þar á.

Um 39. gr.

Greinin tekur saman nokkrar greinar úr eldri lögum sem tilgreindu hvaða Evrópugerðir væru innleiddar með lögnum. Jafnframt eru tilteknar gerðir sem eru hluti EES-samningsins og svara til ákvæða laganna en áður var ekki vikið að í lögum. Með því að hafa allar gerðirnar í sömu grein er gagnsæi á það hvaða Evrópugerðir gildi á þessu sviði aukið.

Um 40. gr.

Lagt er til að frumvarpið, verði það að lögum, taki gildi 1. júlí 2022. Nauðsynlegt er að hafa svigrúm til að uppfæra reglugerðir og önnur stjórnvaldsfyrirmæli að því leyti sem breytingar eru gerðar frá gildandi lögum. Þá er nauðsynlegt að útgerðir sem og sjómenn ásamt öðrum haghöfum hafi tíma til að kynna sér kröfur laganna og undirbúa sig fyrir gildistöku.

Um 41. gr.

Lögð er til breyting á lögum nr. 158/2019 um breytingu á lögum vegna alþjóðasamþykktar um vinnu við fiskveiðar, nr. 35/1985, sem taka munu gildi 1. júlí 2021 þannig að 4. gr. laganna, um heilbrigðiskröfur til fiskimanna, falli brott. Sams konar kröfur eru gerðar í 28. gr. þessa frumvarps. Hefur þessi breyting því þau áhrif að fresta gildistöku þessara krafna til 1. janúar 2021, verði frumvarp þetta að lögum.

Um ákvæði til bráðabirgða.

Í bráðabirgðaákvæði er lagt til að ákvarðanir undanþágunefndar og mönnunarnefndar skipa, samkvæmt lögum um áhafnir íslenskra fiskiskipa, varðskipa, skemmtibáta og annarra skipa, nr. 30/2007, haldi gildi sínu. Ákvarðanir undanþágunefndar eru ávallt tímabundnar sem og sumar ákvarðanir mönnunarnefndar skipa. Þá er talið rétt að þær ákvarðanir mönnunarnefndar, sem ekki eru tímabundnar, haldi gildi sínu.