

151. löggjafarþing 2020–2021.
Þingskjal x — x. mál.
Stjórnarfrumvarp.

Frumvarp til laga

um áhafnir skipa.

Frá samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra.

I. KAFLI

Almenn ákvæði.

1. gr.

Gildissvið og markmið.

Lög þessi taka til áhafna allra íslenskra skipa.

Lög þessi taka jafnframt til áhafna erlendra skipa sem notuð eru í atvinnuskyni í íslenskri landhelgi og innsævi að staðaldri að því er varðar skírteinakröfur, lágmarksmönnun, vaktstöðu, vinnu- og hvíldartíma og vinnuskilyrði. Auk þess taka löggin til áhafna þeirra erlendu skemmtibáta sem notaðir eru að staðaldri í íslenskri landhelgi.

Markmið þessara laga er að tryggja öryggi áhafna, farþega og íslenskra 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. Ennfremur skal því markmiði náð með því að kveða m.a. á um skilyrði fyrir útgáfu tiltekinna atvinnuskírteina lágmarksmönnun skipa, vaktstöður áhafnar, vinnu- og hvíldartíma, öryggisstjórnunarkerfi, 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 hvort skip telst fiskiskip, varðskip, skemmtibátur eða annað skip 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** (2. 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 þeir sem öðlast hafa skírteini samkvæmt lögum þessum og reglum alþjóðasamþykktarinnar sem skipstjóri, yfirvélstjóri, yfirstýrimaður og 1. vélstjóri.

- b. Á rekstrarsviði starfa þeir sem öðlast hafa skírteini samkvæmt lögum þessum og reglum alþjóðasamþykktarinnar sem stýrimenn og vélstjórar undir stjórn yfirmanna á stjórnunarsviði.
 - c. Á stoðsviði starfa þeir sem öðlast hafa skírteini samkvæmt lögum þessum og reglum alþjóðasamþykktarinnar og starfa hvorki á stjórnunar- né rekstrarsviði.
3. **Áritun** er viðurkenning skírteina erlendra ríkisborgara til starfa á íslenskum skipum samkvæmt lögum þessum og reglugerðum settum samkvæmt þeim.
 4. **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.
 5. **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.
 6. **Farþegabátur** er hvert fljótandi far, skrásett sem farþegabátur, sem getur flutt að hámarki 12 farþega á sjó, ám eða vötnum, til og frá landinu, milli hafna innan lands og utan.
 7. **Farþegaskip** er hvert það skip, skrásett sem farþegaskip, sem getur flutt fleiri en 12 farþega á sjó, ám eða vötnum, til og frá landinu, milli hafna innan lands og utan.
 8. **Fiskimaður** er hver sá sem starfar eða er ráðinn til vinnu á fiskiskipi, þ.m.t. þeir sem eru ráðnir 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 fiskimenn.
 9. **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 hafsins.
 10. **Fjarskiptamaður** er lögmætur handhafi skírteinis sem er gefið út eða viðurkennt af Samgöngustofu samkvæmt ákvæðum alþjóðafjarskiptareglna.
 11. **Flutningaskip** er hvert það skip, skrásett sem flutningaskip, er siglir með varning til og frá landinu, milli hafna innan lands og utan.
 12. **Framhaldsskóli og fræðslustofnun** er aðili sem annast fræðslu og hefur til þess viðurkenningu mennta- og menningarmálaráðuneytis.
 13. **Frístundafiskiskip** er hvert það skip, skrásett sem frístundafiskiskip samkvæmt lögum um skráningu skipa, sem í atvinnuskyni er leigt út til frístundaveiða.
 14. **Fyrsti vélstjóri** er sá vélstjóri sem gengur næst yfirvélstjóra og tekur við vélstjórn og ábyrgð yfirvélstjóra í forföllum hans. Fyrsti vélstjóri er sá sami og telst annar vélstjóri samkvæmt alþjóðasamþykktinni og skal uppfylla sömu kröfur og þar eru gerðar.
 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 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 skv. skipaskrá, lögskráningar á einstök skip, áhafnaskrá, kröfur um lágmarksmönnun skipa og frávik frá þeim, undanþágur, áhafnatryggingar, farþegaleyfi farþegaskipa í áætlunarsiglingum og farþegaskipa og farþegabáta í útsýnis- og skoðunarferðum.
19. **MLC alþjóðasamþykktin** er samþykkt Alþjóðavinnuálagstofnunarinnar (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. **Sjómanskóli** er menntastofnun sem er viðurkennd af ráðherra er fer með fræðslumál eða ráðherra og uppfyllir skilyrði alþjóðasamþykktarinnar um nám og kennslu.
 22. **Skemmtibátaskírteini** er skjal sem er í gildi og er staðfesting á réttindum samkvæmt ákvæðum 7. gr. laga þessara og reglugerða settra samkvæmt þeim.
 23. **Skemmtibátur** er hvert það 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.
 24. **Skip** er hvert það skip sem skráð er samkvæmt lögum um skráningu skipa og lög þessi taka til.
 25. **Skipherra** er sá sem fer með æðsta vald á varðskipi.
 26. **Skipstjóri** er sá sem fer með æðsta vald á skipi.
 27. **Skipstjórnarmaður** er hver sá sem fullnægt hefur þeim skilyrðum sem lög þessi kveða á um til að fá útgefið skírteini til skipstjórnar.
 28. **Skipverji** er sá sem er ráðinn til starfa á skipi samkvæmt ákvæðum sjómannalaga.
 29. **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.
 30. **Skráningarlengd** er sú lengd skips sem lögð er til grundvallar við stærðarmælingu þess samkvæmt reglum um mælingar skipa.
 31. **Smáskip** eru skip sem eru 15 metrar að skráningarlengd eða styttri.
 32. **STCW alþjóðasamþykktin** er alþjóðasamþykkt Alþjóðasiglingamálastofnunar (IMO) um menntun og þjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna frá 1978 með þeim breytingum sem íslenska ríkið hefur fullgilt.
 33. **STCW-F alþjóðasamþykktin** er alþjóðasamþykkt Alþjóðasiglingamálastofnunar (IMO) um menntun og þjálfun, skírteini og vaktstöður áhafnar fiskiskips frá 1995 með þeim breytingum sem íslenska ríkið hefur fullgilt.
 34. **Strandsigling** er sigling innan 50 sjómílna frá strönd.
 35. **Stýrimaður** er sá stýrimaður sem er lægra settur en yfirstýrimaður.
 36. **Undirvélstjóri** er sá vélstjóri sem er lægra settur en yfirvélstjóri eða fyrsti vélstjóri.
 37. **Útgerð** er sá sem mannar skipið, ræður ferðum þess, ber kostnaðinn af þeim og nýtur arðsins af þeim.
 38. **Varðskip** er hvert það skip, skrásett sem varðskip eða gæsluskip samkvæmt lögum um skráningu skipa, sem notað er til landhelgisgæslu og björgunarstarfa undir yfirstjórn Landhelgisgæslu Íslands.
 39. **Vélarafli** er mesta samfellda heildarhámark ásafis allra aðalvéla skipsins í kílóvöttum (kW) eins og það er skráð í skráningarskírteini skipsins eða öðrum opinberum skjölum.

40. **Vélavörður** er sá sem hefur lokið vélstjórnarnámi samkvæmt reglugerð.
41. **Vélstjórnarmaður** er hver sá sem fullnægt hefur þeim skilyrðum sem lög þessi kveða á um til að fá útgefið skírteini til vélstjórnar.
42. **Viðurkennd stofnun** er aðili sem er viðurkenndur í samræmi við reglugerð um viðurkenningu flokkunarfélaga, sbr. tilskipun 94/57/EB.
43. **WFC alþjóðasamþykktin** er samþykkt Alþjóðavinnuumálastofnunarinnar (ILO) nr. 188 um vinnu við fiskveiðar frá árinu 2007 með síðari breytingum.
44. **Yfirstýrimaður** er skipstjórnarmaður sem gengur næst skipstjóra og tekur við skipstjórn í forföllum hans.
45. **Yfirvélstjóri** er æðsti vélstjóri um borð og ber ábyrgð á vélum sem knýja skipið, rekstri og viðhaldi vél- og rafbúnaðar þess.
46. **Önnur skip** eru hver þau skip sem ekki teljast vera farþegaskip, farþegabátar, flutningaskip, fiskiskip, skemmtibátar eða varðskip samkvæmt lögum þessum.
47. **Öryggismönnun** er ákvörðun Samgöngustofu um lágmarksfjölda í áhöfn farþegabáta, farþega- og flutningaskipa skv. 16. gr.

3. gr.

Menntun og þjálfun áhafna.

Framhaldsskólar annast menntun og þjálfun áhafna íslenskra skipa. Um inntökuskilyrði, námskrá, nám, námstilhögun, námsmat og námsstig til öflunar tiltekinna skírteina samkvæmt lögum þessum fer eftir 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 samgöngumála námskrá skólans. Námskrár skulu uppfylla kröfur sem viðeigandi alþjóðasamþykktir gera.

Nám og kennsla í framhaldsskólum til atvinnuréttinda skv. lögum þessum skal vera samkvæmt viðurkenndu gæðastjórnunarkerfi. Samgöngustofa hefur eftirlit með að námskrár, nám og kennsla í framhaldsskólum, sem er skilyrði skírteina skv. lögum þessum, uppfylli kröfur viðeigandi alþjóðasamninga og skal á 5 ára 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 og leiðbeinendur. 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 samgöngumála.

II. KAFLI

Skírteini.

4. gr.

Útgáfa skírteina.

Samgöngustofa gefur út skírteini og áritanir samkvæmt lögum þessum og skal útgáfa þeirra vera 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 sem er lögmætur handhafi skírteinis hefur rétt að gegna því starfi sem skírteinið kveður á um. Skipverji skal alltaf geta framvísað skírteini skv. lögum þessum þegar hann gegnir störfum.

5. gr.

Skilyrði skírteina.

Íslenskur ríkisborgari og hver annar ríkisborgari á EES-svæðinu, 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 EES-svæðisins sem lokið hefur menntun og þjálfun hér á landi.

Um heimild erlends ríkisborgara til að starfa á íslenskum skipum fer eftir 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 skv. prófskírteini framhaldsskóla eða fræðslustofnunar skv. 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 útfylltri og áritaðri sjóferðabók.

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

6. gr.

Heilbrigðiskröfur.

Allir skipverjar og fiskimenn skulu vera svo heilir heilsu að þeir geti rækt störf sín af öryggi.

Læknisvottorð til skipverja og farmanna á öllum farþegabátum, farþegaskipum og flutningaskipum, sem og til fiskimanna á fiskiskipum og öðrum skipum sem eru lengri en 24 metrar að skráningarlengd skal gefið út af starfandi sjómanna-lækni sem er viðurkenndur af Samgöngustofu og gildir læknisvottorðið til 2ja ára í senn.

Læknisvottorð heimilislæknis er nægjanlegt til fiskimanna á fiskiskipum og öðrum skipum styttri en 24 metrar og gildir það til 5 ára í senn, sem og vegna útgáfu skemmtibátaskírteinis.

Útgerð og skipstjóri skulu gera kröfu um að skipverjar og fiskimenn á skipum skv. 2. mgr. leggi fram vottorð um að þeir uppfylli skilyrði um sjón og heyrn og aðrar heilbrigðiskröfur.

Þegar sótt er um skírteini til Samgöngustofu skal gildu læknisvottorði framvísað.

7. gr.

Gildistími og endurnýjun skírteina.

Skírteini sem gefin eru út samkvæmt lögum þessum skulu gilda í allt að fimm ár frá útgáfudegi. Samgöngustofu er heimilt að gefa út skírteini til skemmri tíma ef skilyrðum um útgáfu skírteina til 5 ára er ekki fullnægt. Heimilt er vegna sérstakra aðstæðna að gefa út bráðabirgðaskírteini sem gildir allt að 60 dögum.

Skírteini til skipstjórnar og vélstjórnar á skipum öðrum en skemmtibátum skulu endurnýjuð til 5 ára í senn. Heimilt er að endurnýja skírteini sem ekki falla undir alþjóðasamþykktir til allt að 10 ára í senn. Við endurnýjun skírteina skal umsækjandi:

1. fullnægja sömu heilbrigðiskröfum og þarf til að öðlast skírteini og

2. hafa að baki siglingatíma í stöðu sem skírteini veitir honum rétt til í að minnsta kosti í tólf mánuði á síðustu fimm árum eða

3. með því að hafa verið í starfi sem samsvarar viðkomandi skírteini og telst að minnsta kosti sambærilegt við siglingatíma sem krafist er skv. 2. tölul. eða með því að:

- a. standast viðurkennt próf eða
- b. ljúka á fullnægjandi hátt viðurkenndu endurmenntunarnámskeiði eða
- b. hafa siglingatíma sem yfirmaður í a.m.k. þrjá mánuði í næstu lægri stöðu sem hann á tilkall til samkvæmt skírteini sínu.

Endurmenntunarnámskeið samkvæmt þessari grein skulu samþykkt af Samgöngustofu og skal á þeim m.a. 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 alþjóðasamþykktunum eða af ríki sem er aðili að þeim en hefur ekki fullnægt kröfum þeirra skulu ekki viðurkennd. Samgöngustofu er heimilt að veita í allt að þrjá 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 fyrir mæli yfirmanna skipsins og stjórnad verkum í þeirra umboði.

Um umsóknir um viðurkenningu á réttindum sem lögbært yfirvald í aðildarríki Evrópska efnahagssvæðisins og aðildarríki stofnsamnings Fríverslunarsamtaka Evrópu gefur út til starfa á skipum sem lög þessi taka til skal fara eftir ákvæðum tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2005/45/EB um gagnkvæma viðurkenningu á skírteinum sjómanna sem aðildarríkin gefa út og um breytingu á tilskipun 2001/25/EB, eins og nánar er kveðið á um í reglugerð.

Um umsóknir um viðurkenningu á réttindum sem gefin eru út af ríkjum öðrum en ríkjum Evrópska efnahagssvæðisins og aðildarríkjum stofnsamnings Fríverslunarsamtaka Evrópu til starfa á skipum sem lög þessi taka til skal fara eftir ákvæðum tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2008/106/EB frá 19. nóvember 2008 um lágmarksþjálfun sjómanna (endurútgefin), með síðari breytingum, eins og nánar er kveðið á um í reglugerð.

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. Við afturköllun skírteinis skal fara eftir ákvæðum stjórnarsýslulaga.

Nú telur Samgöngustofa að skilyrði séu fyrir hendi til sviptingar starfsréttinda og er stofnuninni þá heimilt að svipta viðkomandi starfsréttindum til bráðabirgða. 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.

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 hafi hann 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. 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.

Samgöngustofu er jafnframt heimilt að ákveða að sjómaður sem hlotið hefur skilgreinda þjálfun undir staðfestri leiðsögn skipstjóra eða yfirvélstjóra geti fengið undanþágu til starfa sem undirstýrimaður eða undirvélstjóri á því skipi sem hann fékk þjálfunina á eða öðru sambærilegu skipi.

11. gr.

Skemmtibátar.

Sá sem er lögmætur handhafi skemmtibátaskírteinis til stjórnunar skráningarskylds skemmtibáts hefur rétt til að annast stjórn hans að uppfylltum skilyrðum sem ráðherra setur í reglugerð um aldur, menntun og þjálfun, öryggisfræðslu, fjarskiptakunnáttu, siglingatíma, heilbrigði, farsvið, sjón og heyrn á rétt á því að fá útgefið viðeigandi skírteini til að stjórna skemmtibát. Handhafar aukinna skipstjórnarréttinda hafa sama rétt.

Þeir sem stjórna skemmtibátum sem skrásettir eru erlendis og notaðir eru í íslenski landhelgi að staðaldri skulu uppfylla kröfur þessarar greinar eða vera handhafar annars sambærilegs erlends skírteinis að mati Samgöngustofu.

12. gr.

Frístundafiskiskip.

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

Sá sem gerir út frístundafiskiskip ber ábyrgð á að stjórnendur frístundafiskiskipa hafi fullnægjandi réttindi á frístundafiskiskip 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 hann jafnframt vera í stöðugu fjarskiptasambandi við stjórnendur skipanna eftir að þeim er lagt úr höfn.

III. KAFLI Lögskráning sjómanna.

13. gr.

Lögskráningarkerfi sjómanna.

Samgöngustofa annast rekstur og viðhald lögskráningarkerfis sjómanna.

Lögskráning fer fram með rafrænum hætti. Samgöngustofa úthlutar aðgangi að lögskráningarkerfinu til lögskráningar á tiltekið skip að fenginni umsókn útgerðar skipsins skv. 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.

Upplýsingar úr lögskráningarkerfi sjómanna skulu aðeins veittar þeim sem hafa lögvarða hagsmuni og skal fylgt ákvæðum laga um persónuvernd um veitingu upplýsinga.

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, vélarafli, farsvið og útvist 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 útrunnin eða atvinnuskírteini hans útrunnið.

Nú vanrækir útgerð að hafa líf- og slysatryggingu í gildi og er hann þá ábyrgur fyrir viðkomandi bótageiðslum. Reynist útgerð eigi fær um greiðslu slíkra bóta ber ríkissjóður fulla ábyrgð á greiðslu þeirra.

15. gr.

Eftirlit með lögskráningu.

Samgöngustofa og Landhelgisgæsla Íslands hefur eftirlit með að fylgt sé lögum og reglugerð um lögskráningu sjómanna. Þeim stofnunum og öðrum eftirlitsaðilum er heimilt að nota lögskráningarkerfið til eftirlits.

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

IV. KAFLI Mönnun og frávik.

16. 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 á farþegaskipum og flutningaskipum skal Samgöngustofa taka fullt tillit til alþjóðlegra skuldbindingaalþjóðasamþykktarinnar 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.

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

17. gr.

Lágmarksfjöldi skipstjórnar- og vélstjórnarmanna 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 smáskipavélavaraðar. Þegar eigandi skips skv. skipaskrá er lögskráður sem skipstjóri og er einn um borð þarf ekki stýrimann þó 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 þrjú stýrimenn.

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

a. Á skipi með vélarafli 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 skv. skipaskrá er lögskráður sem smáskipavélavörður og skipstjóri og er einn um borð þarf ekki annan smáskipavélavörð þó 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 vélavaraðar.

b. Á skipi með vélarafli frá og með 751 kW til og með 1.800 kW skal vera yfirvélstjóri og fyrsti vélstjóri.

c. Á skipi með vélarafli yfir 1.800 kW skal vera yfirvélstjóri, fyrsti vélstjóri og undirvélstjóri.

Lágmarksfjöldi skipstjórnarmanna og vélstjórnarmanna og um borð í skipum skv. 1.-3. mgr. skal að öðru leyti taka mið af úthaldi skips og tryggja að ákvæðum 64. gr. sjómannaalaga

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 17. gr. um lágmarksfjölda skipstjórnar- og vélstjórnarmanna á fiskiskipum, varðskipum og öðrum skipum eftir því sem tilfni gefst til, svo sem vegna tæknibúnaðar, gerðar og/eða verkefnis skips þar sem m.a. 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, 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 sjómannalaga um vinnu- og hvíldartíma. Undir yfirumsjón skipstjóra eru stýrimenn ábyrgir fyrir öruggri siglingu skipsins á sinni vakt og ber þeim sérstaklega að varast árekstur og strand.

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

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

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

21. gr.

Íslensk farþega- og flutningaskip.

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

1. hámarksvinnutími sem ekki má vera lengri en 14 klukkustundir á hverju 24 klukkustunda tímabili og 72 klukkustundir á hverju 7 daga tímabili, eða

2. lágmarkshvíldartími sem ekki má vera skemmri en 10 klukkustundir á hverju 24 klukkustunda tímabili og 77 klukkustundir á hverju 7 daga tímabili. Hvíldartíma má ekki skipta á fleiri tímabil en tvö og skal annað vara að lágmarki í 6 klukkustundir og ekki skulu líða meira en 14 klukkustundir 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 á farþegaskipi og flutningaskipi 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 sjávarháska.

22. gr.

Erlend farþega- og flutningaskip.

Ákvæði 20. 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 hafnarríkiseftirlit. 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 eigi sér stað, t.d. með því að leggja farbann á skipið. Slíkt farbann skal tilkynnt skipstjóra, eiganda eða útgerð skipsins, fánaríki og skráningarríki skipsins.

23. gr.

Fiskiskip og önnur skip.

Um vinnu- og hvíldartíma á fiskiskipum og öðrum skipum fer eftir ákvæðum 64. gr. sjómannalaga nr. 35/1985. Vaktafyrirkomulagi og heildarmönnun skips skal ávallt hagað þannig að vinnu- og hvíldartími áhafnar sé í samræmi við ákvæði sjómannalaga.

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

VI. KAFLI

Vinnuskilyrði 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, sbr. 3. mgr. 1. gr.

25. gr.

Orlof.

Um orlof skipverja fer eftir lög um orlof, nr. 30/1987, en 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 útgerðarmanni, í eftirfarandi tilvikum:

1. ef ráðningarsamningur fellur úr gildi á meðan skipverji er um borð,
2. þegar ráðningarsamningi er rift af hálfu útgerðarmanns,
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 útgerðarmanni skipsins og fánaríki og skráningarríki skipsins þegar við á. Eigandi eða útgerð skipsins getur kært farbann og fer um framkvæmd farbanns að öðru leyti samkvæmt lögum um eftirlit með skipum.

27. gr.

Heilsuvernd, læknishjálp, velferð og tryggingavernd.

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.

VII. KAFLI

Ábyrgð og öryggisstjórnun.

28. gr.

Ábyrgð útgerðarmanns 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 sé gætt:

1. að allir þeir sem ráðnir eru um borð í skip séu lögmætir handhafar skírteina fyrir þá stöðu sem þeir gegna og að skírteini skipverja sé varðveitt 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 þeir 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 neyðarstundu og þegar mengunarhætta stöðjar að,

7. að skipverjar geti tjáð sig sín á milli um grundvallaröryggismál og skilji upplýsingar um öryggisþætti, þar með talin tákni, merki og hljóðviðvörðunarkerki og að tryggja að allir nýráðnir skipverjar fái nauðsynlegar upplýsingar á tungumáli sem þeir skilja.

29. gr.

Alþjóðlegt öryggisstjórnunarkerfi.

Á flutningaskipum sem eru 500 brúttótonn eða stærri og 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, tréskip með frumstæðu byggingarlagi, skemmtisnekkjur og skemmtibáta nema þau séu eða verði mönnum og látin flytja fleiri en 12 farþega í atvinnuskyni,
3. farþegaskip í flokki C og D nema þau séu ekjufarþegaskip.

VIII. KAFLI

Gjöld og viðurlög.

30. gr.

Þjónustugjöld.

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

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 rekstrarkostnað vegna viðhalds og vistunar lögskráningarkerfisins.

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

31. 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. 2. mgr. 4. gr. skylda skipverja til að geta framvísað skírteinum við störf,
- b. 4. mgr. 6. gr. um skyldu útgerðar og skipstjóra til að skipverji framvísi heilbrigðisvottorði,

- c. 1. mgr. 11. gr. um skírteini og menntun til að stjórna íslenskum skemmtibát,
- d. 2. mgr. 11. gr. um skírteini og menntun til að stjórna erlendum skemmtibát sem er að staðaldri í íslenskri lögsögu,
- e. 2. mgr. 12. gr. um ábyrgð rekstraraðila á að stjórnendur frístundafiskiskipa hafi fullnægjandi réttindi og hafi fengið fullnægjandi kennslu til að stjórna frístundafiskiskipi,
- f. 1. mgr. 14. gr. um skyldu til lögskráningar áður en haldið er úr höfn og kröfur um mönnun og tryggingar.
- g. 1. – 3. tölul. 28. gr. um ábyrgð útgerðar og skipstjóra.

Stjórnvaldssektir sem lagðar eru á einstaklinga geta numið frá 100.000 kr. til 500.000 kr. Sektir sem lagðar eru á lögaðila geta numið frá 200.000 kr. til 2.000.000 kr.

Við ákvörðun sekta skal m.a. taka tillit til þess hvað brot hefur staðið lengi yfir, samstarfsvilja hins brotlega og hvort um ítrekað brot er að ræða. Samgöngustofu er heimilt að ákveða hærrí 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 2. 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.

Ákvarðanir um stjórnvaldssekt er aðfararhæf án undangengins dóms eða sáttar. Stjórnvaldssektir renna í ríkissjóð, að frádregnum 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 samgöngumála innan þriggja mánaða frá því að aðila var tilkynnt um ákvörðunina. Málskot til ráðherra frestar aðför. Úrskurðir ráðherra um stjórnvaldssektir eru aðfararhæfir.

32. gr.

Refsingar.

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

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

33. 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 stofnuninni. Ef brot eru meiri háttar ber að vísa þeim til lögreglu. Brot telst meiri háttar ef verknaður er framinn með sérstaklega vítavörðum hætti eða við aðstæður sem auka mjög á saknæmi brotsins. Jafnframt er heimilt á hvaða stigi málsins sem er vísað máli vegna brota á lögum þessum eða reglugerðum sem settar eru á grundvelli þeirra til opinberrar rannsóknar. 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 stjórnslulaga 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

Lögreglu og ákærvaldi er heimilt að láta í té upplýsingar og gögn sem þau hafa aflað og tengjast brotum sem til meðferðar eru hjá stofnuninni 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 stofnunar til meðferðar og ákvörðunar.

34. 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 sem rökstuddur grunur leikur á að hafi gerst sekur 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.

35. gr.

Reglugerð.

Ráðherra skal setja í reglugerð nánari ákvæði um framkvæmd laga þessara, þar á meðal um menntun og þjálfun, til grundvallar réttindum miðað við stærð skips, vélarafli, farsvið, próf, skírteini og skilyrði þeirra, öryggisfræðslu, fjarskiptakunnáttu og skírteini fjarskiptamanns, tilskilin siglingatíma til öflunar atvinnuréttinda, heilbrigðiskröfur, kröfur um læknisvottorð og gildistíma þess, kröfur til og viðurkenningu sjómanna-lækna, útgáfu skírteina, áritun erlendra skírteina, gildistíma og endurnýjun skírteina og áritana, undanþágur, lágmarksmönnun og frávik, kröfur um matsveina og störf þeirra, vaktstöður, vinnu- og hvíldartíma, vinnuskilyrði skipverja og fiskimanna, ábyrgð útgerðarmanns og skipstjóra, alþjóðlegt öryggisstjórnunarkerfi og öryggisstjórnunarkerfi á fiskiskip.

Auk þess getur ráðherra sett reglugerð um lögskráningu sjómanna, þ.m.t. um nánari framkvæmd lögskráningar og skilyrði hennar, hvernig standa skuli að rafrænu lögskráningunni í gegnum lögskráningarkerfið og notkun rafrænna skilríkja í þeim efnum, öryggisfræðslu sjómanna og hvernig að henni skuli staðið, hversu langt þurfi að líða á milli grunnöryggisfræðslunámskeiðs og endurmenntunarnámskeiðs og um gildistíma þeirra, frest til þess að ljúka öryggisfræðslunámskeiði sjómanna, 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 að veita undanþágu frá ákvæðum um lögskráningarskyldu áhafna tiltekinna skipa, svo sem hafnsögubáta, dráttarbáta, björgunarskipa, frístundafiskiskipa og farþægaskipa til skoðunarferða.

Ráðherra setur reglugerð um vaktir og hvíldartíma þeirra sem standa vaktir.

Ráðherra er heimilt að mæla fyrir um skráningar- og ráðningarþjónustur fiskimanna og farmanna og eftirlit með þeim í reglugerð, skv. 24. gr.

Ráðherra getur sett nánari reglur um orlof en um rétt skipverja til orlofs fer að öðru leyti en segir í 1. mgr. eftir lögum um orlof, nr. 30/1987, og gildandi kjarasamningum, skv. 25. gr.

Ráðherra setur nánari reglur um heimferðir, þ.m.t. um ákvörðunarstað heimferðar, flutningsmáta, innifalda kostnaðarliði og aðrar ráðstafanir, svo sem ráðstafanir Samgöngustofu um heimferð og farbann, auk skyldu útgerðarmanns til að leggja fram tryggingu og um vanrækslu slíkrar skyldu, skv. 26. gr.

Ráðherra getur sett nánari reglur um velferðarréttindi skipverja, þ.e. um heilsuvernd, læknishjálp, velferð og tryggingavernd, skv. 27. gr.

Ráðherra getur sett reglugerð um skemmtibáta og frístundafiskiskip sem hefur að geyma m.a. 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.

Ákvæði reglugerða skv. þessari grein skulu að lágmarki uppfylla skuldbindingar íslenska ríkisins samkvæmt alþjóðasamþykktunum og EES gerðum.

Ráðherra er heimilt að setja reglugerð um menntun og þjálfun áhafnar, skírteini áhafnar og lágmarksönnun skipa skv. þessari grein sem stunda einungis siglingar við Íslandsstrendur á tilteknu farsviði og á tilteknu tímabili, enda sé ekki farið í bága við alþjóðlegar skuldbindingar og EES gerðir.

36. 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, áhafnir íslenskra fiskiskipa, varðskipa, skemmtibáta og annarra skipa, nr. 30/2007 og lög um lögskráningu sjómanna, nr. 35/2010.

Ákvæði til bráðabirgða.

Þjónustusamningar sem Samgöngustofa hefur staðfest fyrir gildistöku laga þessara skulu halda gildi sínum í eitt ár frá gildistöku laga þessara.

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 áttak 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 sem útfæra nánar kröfur sem löggin gera. Innan samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytis 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.

2. Tílefni og nauðsyn lagasetningar.

Með frumvarpi þessu er lagt til að sameina fern lög sem fjalla um áhafnir skipa, þ.e. lög nr. um bryta og matreiðslumenn í farskipum og fiskiskipum, nr. 50/1961, lög um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa, nr. 76/2001, 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 lög í ein lög um þetta efni. Þá er ætlunin að færa tiltekin ákvæði úr lögum og 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 m.a. 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 stjórnsluviðurlögum en þegar dómstólar dæma menn eða lögaðila til refsingar. Kostnaður hins brotlega, t.d. vegna aðstoðar lögmanna, er oftast einnig minni þegar um stjórnsluviðurlög 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 skilvirkan 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 ofanefndra laga. Verði þetta frumvarp að lögum verður jafnframt hægt að fækka og einfalda reglugerðir sem settar hafa verið skv. þessum lögum:

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

Lagt er til að kveðið verði á um að erlend skip sem notuð eru að staðaldri í íslenskri landhelgi (<12 sjómíllur og grunnsævi) verði að fylgja íslenskum lögum, EES gerðum og alþjóðasamningum á sama hátt og íslensk skip hvað varðar öryggismál, menntunar- og skírteiniskröfur og lágmarksmönnun og réttindi áhafnar, sjá 2. mgr. 1. gr. frumvarpsins.

Lagt er til að undanþágunefnd og mönnunarnefnd skipa verði lagðar af og verkefni þeirra fengin Samgöngustofu, sbr. 10. og 17. 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, halda fundargerðir, svara umsóknum, birta úrskurði nefndanna, færa niðurstöður undanþágunefndar í lögskráningarkerfi sjómanna og gera ársskýrslur þeirra. 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 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 nr. 76/2001 um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa tóku gildi 1. júlí 2001. Eðlilegt er að sama fyrirkomulag gildi að þessu leyti um undanþágur. Frumvarpið miðar við að Samgöngustofa gefi út öryggismönnunarskírteini fyrir farþegaskip, farþegabáta og flutningaskip og geti veitt frávik frá lögbundinni lágmarksmönnun fiskiskipa og annarra skipa.

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. 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 smáskipavélarvarðar hafi þeir tilskilin réttindi til þeirra starfa. Með þessu er verið að áréttta það sem gilt hefur, enn fremur er horft til mikillar slysatíðni þessara báta en skv. 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 margofter komið með tillögur til úrbóta í þessu efni. Sérákvæði á við ef eigandi skipsins er lögskráður sem skipstjóri og er einn um borð, sjá 17. gr. frumvarpsins.

Lagt er til að gildandi ákvæði 3. mgr. 12. gr. laga nr. 30/2007 um þjónustusamninga um viðhald vélbúnaðar smáskipa falli brott. Þessi framkvæmd hefur ekki tekist vel, nauðsynlegt er að einhver um borð hafi lágmarksþekkingu um viðhald véla, auk þess sem ekki hefur reynst vel að framfylgja eftirliti með að þessu viðhaldi hafi verið sinnt af þjónustuaðilum í landi, skip ganga kaupum og solum á milli landshluta og útgerðarstaðir skipanna geti verið mjög breytilegir innan ársins. Jafnframt er horft er til tillagna í öryggisátt frá rannsóknarnefnd sjóslysa í nokkrum málum. Í ákvæði til bráðabirgða er miðað við allir slíkir þjónustusamningar falli allir úr gildi einu ári eftir að lögin taka gildi, verði frumvarpið að lögum. Ástæða þess er að skapa ákveðið svigrúm fyrir sjómenn til að sækja sér tilskilda menntun og þjálfun og tilskilið atvinnuskírteini.

Lagt er til að krafa um matsvein eða bryta verði miðuð við útivist skips en ekki stærð þess eins og gildir skv. lögum nr. 50/1961, sjá 19. gr. frumvarpsins.

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, sjá 4. mgr. 17. gr., 20. og 23. gr. frumvarpsins.

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 skv. þeim, sjá 31. gr. frumvarpins.

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. í 3. mgr. 1. gr., laga um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa, nr. 76/2001, 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, stjórnslustofnun Samgöngumála, nr. 119/2012, er kveðið á um birtingu alþjóðlegra reglna á sviði siglinga í 9. gr. a, sem bættist við lögum með 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, stjórnslustofnun samgöngumála, var Ísland aðili að 33 alþjóðasamningum á vettvangi Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar auk þess sem alþjóðasamningar Alþjóðavinnuálastofnunarinnar geta náð til siglinga og áhafna skipa. Langan tíma tekur fyrir ríki að koma sér saman um meginefni þessara samninga og breytinga 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. 9. gr. a laga um Samgöngustofu, stjórnslustofnun samgöngumála, 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 alþjóðasamþykktá 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 Alþjóðavinnuálagstofnunarinnar (e. International Labour Organization – ILO) um vinnuskilyrði farmanna (e. Maritime Labour Convention – MLC). Samþykktin felur í sér uppfærðar viðmiðanir alþjóðasamþykktar og -tilmæla um vinnuskilyrði farmanna auk grundvallarreglna sem er að finna í öðrum alþjóðavinnuálagssamþykktum. Eru 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 nr. 30/2007 um áhafnir íslenskra fiskiskipa, varðskipa, skemmtibáta og annarra skipa sem taka gildi 1. júlí 2021 voru gerðar breytingar til samræmis við kröfur 188. samþykktar Alþjóðavinnuálagstofnunarinnar (e. *International Labour Organisation – ILO*) um vinnu við fiskveiðar (*ILO 188 eða WFC*). Samþykktin felur í sér uppfærðar viðmiðanir alþjóðasamþykktar 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. 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. Umsagnir bárust frá Félagi skipstjórnarmanna, VM Félagi vélstjóra og málmiðnaðarmanna, Sjómannasambandi Íslands, Samtökum ferðaþjónustunnar og Samtökum fyrirtækja í sjávarútvegi og var tekið undir þau sjónarmið og þarft sé og tímabært að einfalda regluverkið varðandi áhafnir skipa.

Haustið 2020 setti samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið saman óformlegan hóp til að vinna að undirbúningi þessa lagafrumvarps. Á haustmánuðum átti hópurinn nokkra fjarfundi með hagaðilum þar sem farið var yfir markmið með fyrirhugaðri lagsetningu og óskað þeirra athugasemda og ábendinga um hvað mætti betur fara í regluverkinu. Voru það gagnlegir fundir þar sem ýmis sjónarmið komu fram.

6. Mat á áhrifum.

Ekki er gert ráð fyrir að samþykkt frumvarpsins hafi kostnaðarauka fyrir ríkissjóð í för með sér. Eins og lýst hefur verið verður regluverk sem byggist á þeim lögum sem þessu frumvarpi er ætlað að leysa af hólmi tekið til endurskoðunar verði frumvarpið að lögum, sem kallar á vinnu af hálfu samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins og Samgöngustofu. Ber þó að líta á það verkefni óháð þessu frumvarpi, sem hefur ekki kostnað í för með sér. Hins vegar gætu lítils háttar breytingar orðið á eftirfylgni með tilkomu heimildar til beitingar stjórnvaldssekta en ekki er gert ráð fyrir að heimildinni verði beitt í miklum mæli.

Ekki er gert ráð fyrir að frumvarp þetta hafi veruleg áhrif á atvinnulífið verði frumvarp þetta að lögum. Þó mun tillaga um að fella niður ákvæði 3. mgr. 12. gr. laga nr. 30/2007 um þjónustusamninga um viðhald vélbúnaðar smáskipa hafa áhrif á þá sem nýtt hafa þessa heimild.

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 mest megnis karlar. Sjósókn er karllægur atvinnuvegur og mikill kynjamunur í allri vinnu tengdri greininni. Það er engu að

síður brynt að jafna kynjahlutföllin við siglingar yfir höfuð og hægt að færa margvísleg rök fyrir því. Merki eru um að öryggisvitund áhafnar hafi aukist þegar konum fjölgar við siglingar og að samskipti hafa batnað. Þá er þetta mikilvægur liður í að brjóta upp kynskiptan vinnumarkað 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 sveitarstjórnarráðuneytisins 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.

Um einstakar greinar frumvarpsins.

Um 1. gr.

Þetta ákvæði svarar til 1. gr. laga 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 að staðaldri í íslenskri landhelgi 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 öryggiskröfur gildi til þessara skipa og íslenskra m.a. 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 áhafnir dýpkunarskipa, dráttarskpa, farþegabáta og farþegaskipa í útsýnis- og skoðunarferðum.

Í 3. mgr. er fjallað um markmið frumvarpsins og hvernig þeim markmiðum verði náð.

Um 2. gr.

Hér er að finna skilgreiningar á hugtökum sem notuð eru í frumvarpinu og svarar greinin til 2. gr. laga 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. Sameinaðar og samræmdar eru skýringar þeirra laga og í nokkrum tilvikum er bætt við skilgreiningum frá gildandi lögum, t.d. hugtakið fiskimaður vegna innleiðingar á ákvæðum WFC samþykktarinnar.

Um 3. gr.

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

Ákæði 1. mgr. kveður á um að framhaldsskólar skv. framhaldsskólalögum annist menntun og þjálfun sjómanna, en aðrar fræðslustofanir geti þó fengið heimild til að bjóða upp á smáskipanám, þ.e. 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. Skólinn fellur undir samgönguráðuneytið og staðfestir samgönguráðherra 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 tiltekinnna hæfnisskírteina skv. STCW alþjóðasamþykktinnin, eins og sjúkrahjálpi í skipum, lyfjakista, 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 alþjóðasamþykktarinnar og skuldbindinga samkvæmt samningnum um Evrópska efnahagssvæðið. Nám og kennsla skal vera samkvæmt viðurkenndu gæðastjórnunarkerfi. Samgöngustofa hefur eftirlit með að námskrár, nám og kennsla í framhaldsskólum, sem er skilyrði skírteina skv. lögum þessum, uppfylli kröfur viðeigandi alþjóðasamninga og skal á 5 ára ganga úr skugga um að svo sé. Með reglubundnu millibili koma úttektaraðilar frá Sigingaöryggisstofnun Evrópu (EMSA) og Alþjóðasiglingamálastofnun (IMO) 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 svarar til 1., 7. og 8. mgr. 4. gr. og 4. mgr. 6. gr. laga 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 og stýtt, sameinuð og einfölduð.

Um 5. gr.

Ákvæði þessarar greinar svarar til 2. og 5. mgr. 4. gr. laga nr. 76/2001 og 2. mgr. 5. gr., 1. og 2. mgr. og d-liður 3. mgr. 8. gr. laga um áhafnir íslenskra fiskiskipa, varðskipa og annarra skipa nr. 30/2007 og stýtt, sameinuð og einfölduð.

Um 6. gr.

Ákvæði þessarar greinar svarar til 4. mgr. 4. gr. og 4. gr. a laga nr. 76/2001 og b-liður 4. mgr. 8. gr., laga um áhafnir íslenskra fiskiskipa, varðskipa og annarra skipa nr. 30/2007 og stýtt, sameinuð og einfölduð. Jafnframt tekur ákvæðið til 4. gr. laga nr. 158/2019 um breytingu á lögum nr. 30/2007, en sú breyting tekur gildi 1. júlí 2021 og hefur að geyma innleiðingu á ákvæðum WFC alþjóðasamþykktarinnar.

Um 7. gr.

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

Um 8. gr.

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

Um 9. gr.

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

Um 10. gr.

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

Ákvæði þessarar greinar um frávik frá lágmarksmönnun svarar til 2. og 3. mgr. 12. 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, taka á móti umsóknum, halda fundi hennar, halda fundargerðir, svara umsóknum, birta úrskurði hennar, færa niðurstöður undanþágunefndar í lögskráningarkerfi sjómanna og gera ársskýrslur hennar.

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 nr. 76/2001 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 svarar til 7. gr. laga um áhafnir íslenskra fiskiskipa, varðskipa og annarra skipa nr. 30/2007. Um skemmtibáta hefur verið sett reglugerð nr. 393/2008.

Um 12. gr.

Ákvæði þessarar greinar svarar 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.

Um 13. gr.

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

Þann 1. nóvember 2010 var breytt lögskráningarkerfi sjómanna tekið í notkun og ábyrgð Lögskráningar færð frá sýslumönnum og Tollstjóranum í Reykjavík til Siglingastofnunar Íslands. 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 annist lögskráninguna eftir umsókn þar um.

Reynslan af þessu fyrirkomulagi er góð og í febrúar 2021 eru um 3030 einstaklingar með aðgang að 1430 skip í lögskráningarkerfi sjómanna.

Um 14. gr.

Ákvæði þessarar greinar svarar til 4. gr. laga um lögskráningu sjómanna nr. 35/2010.

Um 15. gr.

Ákvæði þessarar greinar svarar til 8. gr. laga um lögskráningu sjómanna nr. 35/2010.

Um 16. gr.

Ákvæði þessarar greinar svarar til 12. gr. laga nr. 76/2001.

Um 17. gr.

Ákvæði þessarar greinar svarar til 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. Þegar útivist þeirra fer yfir 14 klst. verði áskilnaður um að ávallt séu 2 skipstjórnarmenn um borð með tilskilin réttindi og geti þeir jafnframt gegnt störfum vélavardar hafi þeir tilskilin réttindi til þeirra starfa. Ástæðan er fyrst og fremst mikil slysátlíðni þessara báta en skv. upplýsingum rannsóknarnefndar samgönguslysá 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.

Lagt er til að ákvæði 4. mgr. 12. gr. gildandi laga nr. 30/2007 um þjónustusamninga um viðhald vélbúnaðar smáskipa falli brott. Þessi framkvæmd hefur ekki tekist vel, nauðsynlegt er að einhver um borð hafi lágmarkspækkingu um viðhald véla, ekki hefur reynst vel að framfylgja eftirliti með að þessu viðhaldi hafi verið sinnt af þjónustuaðilum í landi, skip ganga kaupum og sölum á milli landshluta og útgerðarstaðir skipanna geti verið mjög breytilegir innan ársins og horft er til tillagna í öryggisátt frá rannsóknarnefnd sjóslysa í nokkrum málum.

Um 18. gr.

Ákvæði þessarar greinar um frávík frá lágmarksmönnun svarar til 2. og 3. mgr. 12. 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, taka á móti umsóknum, halda fundi hennar, halda fundargerðir, svara umsóknum, birta úrskurði nefndarinnar, færa niðurstöður nefndarinnar í lögskráningarkerfi sjómanna og gera ársskýrslur nefndarinnar.

Samgöngustofa annast útgáfu allra atvinnuskírteina sjómanna og yfirumsjón með framkvæmd lögskráningar sjómanna. Til að bæta skilvirkni og auka samræmi og sérhæfingu er eðlilegt að ákvarðanir um mönnun skipa og frávík frá ákvæðum laga um lágmarksmönnun skipa. Veitingu undanþága frá réttindum til skipstjórnar- og vélstjórnarstarfa sé einnig á hendi Siglingastofnunar Íslands sem og Siglingastofnun hefur haft þau verkefni með höndum hvað varðar farþegaskip og flutningaskip frá því lög nr. 76/2001 um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa tóku gildi 1. júlí 2001. Öll rök eru til þess að sama gildi að þessu leyti um farþegaskip og flutningaskip annars vegar og önnur skip hins vegar.

Um 19. gr.

Ákvæði þessarar greinar um matsveina kemur í stað laga um bryta og matreiðslumenn á farskipum og fiskiskipum nr. 50/1961 með síðari breytingum. Þau lög miða við að skylt sé að hafa matreiðslumenn og/eða bryta á farþega- og flutningaskipum sem eru 800 brúttórúmllestir eða stærri 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 stærri er skylt að hafa matsveina, en 100 brúttórúmllestir svarar til skipa sem 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 ákvæðið er í reglugerð. Um starf bryta eða matsveins fer eftir ákvæðum sjómannalaga.

Um 20. gr.

Ákvæði þessarar greinar svarar til 7. gr. laga nr. 76/2001.

Um 21. gr.

Ákvæði þessarar greinar svarar til 7. gr. A laga nr. 76/2001.

Um 22. gr.

Ákvæði þessarar greinar svarar til 7. gr. B laga nr. 76/2001.

Um 23. gr.

Þetta ákvæði er sams konar ákvæði og 4. mgr. 17. gr. sem tekur 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 vaktafyrirkomulaga heildarmönnun fiskiskipa og annarra skipa verði alltaf að vera í samræmi við ákvæði 64. gr. sjómannalaga nr. 35/1985.

(Ákvæði 1. mgr. tekur ekki til útgerðarmanns og eigandi skips skv. skipaskrá þegar hann er lögskráður sem skipstjóri og er einn um borð.)

Um 24. gr.

Ákvæði þessarar greinar svarar til 10. gr. A laga nr. 76/2001 og 3. gr. laga nr. 158/2019 um br. á lögum 30/2007, sem tekur gildi 1. júlí 2021.

Ákvæðið er sett til að uppfylla áskilnað 22. gr. ILO 188-samþykktarinnar.

Í 1. mgr. ákvæðisins er gerð sú krafa að fyrirtæki sem sinna starfseminni 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. ákvæðisins. Í 3. mgr. ákvæðisins er eftirlit með starfseminni fellt undir verksvið Samgöngustofu og í 4. mgr. er heimild til handa ráðherra til að mæla nánar fyrir um þær reglur sem gilda skulu um þjónustuna.

Í 2. mgr. ákvæðisins 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 fiskimenn 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 fiskimenn í að fá vinnu.

Samkvæmt 3. mgr. ákvæðisins á Samgöngustofa að hafa eftirlit með því að skráningar- og ráðningarþjónusta skipverja uppfylli kröfur samkvæmt lögum þessum og reglugerð á grundvelli þeirra. Samgöngustofa hefur eftirlit með fyrirtækjum af þessu tagi þegar kemur að farmönnum, sbr. 10. gr. A laga um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa, nr. [76/2001](#), með síðari breytingum.

Loks er með ráðherra veitt heimild í 4. mgr. ákvæðisins til að mæla nánar fyrir um skráningar- og ráðningarþjónustu skipverja á fiskiskipum og eftirlit með henni í reglugerð.

Um 25. gr.

Ákvæði þessarar greinar um orlof skipverja svarar til 7. gr. C laga nr. 76/2001

Um 26. gr.

Ákvæði þessarar greinar um heimferð skipverja svarar til 7. gr. D laga nr. 76/2001.

Um 27. gr.

Ákvæði þessarar greinar um heilsuvernd, læknishjálp, velferð og tryggingavernd svarar til 7. gr. E laga nr. 76/2001.

Um 28. gr.

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

Um 29. gr.

Ákvæði þessarar greinar um alþjóðlegt öryggisstjórnunarkerfi svarar til 10. gr. laga nr. 76/2001.

Um 30. 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. 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, í stað þess að hafa sérákvæði í þessu frumvarpi um gjaldskrárheimildir stofnunarinnar. Er það gert til að ekki séu lagaákvæði um sama efni í tveimur mismunandi lagabálkum. Þá er talið að gjaldskrárákvæði laga nr. 119/2012 nái yfir alla þá þætti þar sem Samgöngustofa hefur hlutverki að gegna samkvæmt lögum þessum, verði frumvarpið óbreytt að lögum.

Um 31. gr.

Í þessu ákvæði segir að Landhelgisgæsla Íslands geti lagt stjórnvaldssektir á einstakling eða lögaðila sem brýtur gegn nánar tilteknum ákvæðum þessa frumvarps. 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.

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 100.000 kr. til 500.000 kr. en sektir sem unnt er að leggja á lögaðila geti numið frá 200.000 kr. til 2.000.000 kr. Um

er að ræða sömu sektarfjárhæðir og heimilt er að leggja á í lögum um leigu skráningarskyldra ökutækja.

Í 3. mgr. er að finna upptalningu þeirra sjónarmiða sem Landhelgisgæsla Íslands skal hafa í huga við ákvörðun sekta. Skal stofnunin m.a. taka tillit til þess hvað brot hefur staðið lengi 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 2. 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. Þó dómsmálaráðherra fari með yfirstjórn Landhelgisgæslu Íslands skv. 1. mgr. laga um Landhelgisgæslu Íslands, nr. 52/2006, er rétt að ráðuneyti samgöngumála úrskurði um ákvarðanir samkvæmt þessum lögum.

Að öðru leyti þarfnast greinin ekki skýringar.

Um 32. gr.

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

1. mgr. byggist á ákvæðum sem er að finna í þeim lögum sem frumvarpi þessu er ætlað að leysa af hólmi. Er refsiramminn, tvö ár, hinn sami og er að finna í 29. gr. laga um eftirlit með skipum, nr. 47/2003. 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. Í 3. mgr. er vísað til þess að ákvæði áfengislaga, nr. 75/1998, eigi jafnframt við ef menn eru undir áhrifum áfengis við störf sín.

Um 33. gr.

Í þessari grein er að finna almenna heimild Samgöngustofu 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.

Um 34. 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. 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 35. gr.

Ákvæðið þarfnast ekki skýringar.

Um 36. gr.

Hér er lagt til að frumvarpið, verði það að lögum, taki gildi 1. júlí 2021. Jafnframt er lagt til að þjónustusamningar um viðhald véla smábáta skv. 4. mgr. 12. gr. gildandi laga nr. 30/2007 haldi gildi sínu til 1. maí 2022 til að gefa svigrúm til skipstjóra þessara skipa og annarra að sækja tilskilið nám til að gegna starfi smáskipavélavaraðar.