151. löggjafarþing 2020–2021.

Þingskjal x — x. mál.

Stjórnarfrumvarp.

Frumvarp til laga

um íslenska alþjóðlega skipaskrá.

Frá samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra.

I. kafli

Almenn ákvæði.

1. gr.

Markmið.

Markmið laga þessara er að stuðla að skráningu kaupskipa á Íslandi með því að setja reglur um íslenska alþjóðlega skipaskrá.

2. gr.

Gildissvið.

Lög þessi gilda um skráningu kaupskipa á Íslandi á íslenska alþjóðlega skipaskrá. Ganga lög þessi framar öðrum íslenskum lögum.

3. gr.

Orðskýringar.

Í lögum þessum hafa eftirfarandi orð og hugtök þá merkingu sem hér segir:

1. *Íslensk alþjóðleg skipaskrá (IIS)* er sérstök skipaskrá á Íslandi fyrir kaupskip, á ensku Icelandic International Shipregister.

2. *Kaupskip* er hvert það skip sem flytur farm og/eða farþega í siglingum milli landa og farm milli hafna innanlands gegn endurgjaldi og er 100 brúttótonn eða stærra.

II. kafli

Skráning, framkvæmd og mönnun.

4. gr.

Skráning.

Skilyrði skráningar er að eigandi kaupskips sé íslenskur ríkisborgari, ríkisborgari annars ríkis á Evrópska efnahagssvæðinu eða aðildarríkis að stofnsamningi Fríverslunarsamtaka Evrópu, Færeyingur eða lögaðili skráður á Íslandi.

Skráning á íslenska alþjóðlega skipaskrá verður annaðhvort með flutningi af annarri skipaskrá, hvort sem er íslenskri eða erlendri, eða frumskráningu. Óheimilt er að skrá kaupskip á íslenska alþjóðlega skipaskrá sem samtímis er skráð á aðra skipaskrá, sbr. þó 3. og 4. mgr.

Heimilt er að skrá kaupskip þurrleiguskráningu þegar aðilar skv. 1. mgr. hafa umráð þess með samningi og skilyrðum um eignarhald er ekki fullnægt.

Heimilt er að skrá kaupskip sem frumskráð er á íslenska alþjóðlega skipaskrá þurrleiguskráningu á erlenda skipaskrá þegar skilyrðum 1. mgr. um eignarhald er fullnægt.

Samgöngustofu er heimilt að neita kaupskipi um skráningu á íslenska alþjóðlega skipaskrá ef viðkomandi kaupskip er 20 ára eða eldra, viðhald þess og rekstur undanfarin ár hefur verið verulega ábótavant eða það hefur tekið þátt í eða tengst starfsemi sem er andstæð alþjóðlegum samningum sem Ísland er aðili að.

5. gr.

Framkvæmd.

Samgöngustofa heldur íslenska alþjóðlega skipaskrá og annast skráningu kaupskipa eftir því sem kveðið er á um í lögum og reglugerðum settum samkvæmt þeim og gefur út skírteini.

Heimahöfn kaupskipa sem skráð eru á íslenska alþjóðlega skipaskrá er í Reykjavík og skal réttindaskrá vegna réttinda í kaupskipum haldin við embætti sýslumannsins á höfuðborgarsvæðinu.

Sækja skal um skráningu kaupskips á íslenska alþjóðlega skipaskrá á þar til gerðum eyðublöðum sem skulu vera tiltæk á íslensku og ensku, bæði á prentuðu formi hjá Samgöngustofu og rafrænt á heimasíðu stofnunarinnar og skal þar getið um þau gögn sem fylgja þurfa umsókn.

Samgöngustofa skal senda sýslumanninum á höfuðborgarsvæðinu tilkynningu um skráningu þegar hún hefur farið fram og skal þinglýsingastjóri færa efni tilkynningarinnar þegar í skipabók embættisins samkvæmt gildandi reglum um framkvæmd þinglýsinga.

Um þinglýsingu og aflýsingu réttinda í kaupskipi á íslensku alþjóðlegu skipaskránni og forgangsáhrif slíkrar þinglýsingar skal fara eftir gildandi íslenskum lögum um þinglýsingar, eftir því sem við á, nema annað sé ákveðið í reglugerð.

Um skráningu kaupskips á íslenska alþjóðlega skipaskrá, þar á meðal um skilyrði skráningar og gögn sem fylgja þurfa umsókn, upplýsinga- og tilkynningarskyldu og útgáfu skírteina, og þurrleiguskráningu skal fara eftir gildandi íslenskum lögum hverju sinni um skráningu skipa á skipaskrá, eftir því sem við á, og skulu slíkar reglur ávallt uppfylla alþjóðlegar kröfur um skráningu skipa að því leyti sem Ísland er skuldbundið til að framfylgja þeim reglum.

6. gr.

Réttaráhrif skráningar.

Kaupskip sem skráð eru á íslenska alþjóðlega skipaskrá teljast íslensk skip og hafa rétt til að sigla undir þjóðfána Íslands. Um slík kaupskip gilda íslensk lög, þar á meðal um skráningu, merkingar, eftirlit og skoðun, og eiga þau undir íslenska lögsögu nema lög þessi kveði á um annað.

Ekki er heimilt að skrá önnur skip en kaupskip á íslenska alþjóðlega skipaskrá. Kaupskipum sem skráð eru á íslenska alþjóðlega skipaskrá er óheimilt að stunda áætlunarsiglingar með farþega milli hafna á Íslandi eingöngu.

7. gr.

Eigendaskipti.

Ef eigendaskipti verða á kaupskipi sem skráð er á íslenska alþjóðlega skipaskrá eða gerð er breyting á því sem máli skiptir vegna skráningar skal nýr eigandi tafarlaust tilkynna Samgöngustofu um breytinguna og leggja fram nauðsynleg skjöl og skilríki sem því tengjast.

Samgöngustofa skal þegar tilkynna sýslumanninum á höfuðborgarsvæðinu um nýjan eiganda þegar skráning hefur farið fram.

8. gr.

Stimpilgjöld.

Afsöl og önnur eignarheimildarskjöl vegna kaupskipa sem skráð eru á íslenska alþjóðlega skipaskrá eru stimpilfrjáls. Sama gildir um skjöl sem leggja höft eða bönd á slík skip og gefin eru út vegna kaupa á kaupskipum eða smíði þeirra.

9. gr.

Breyting á notkun kaupskips.

Nú verður breyting á notkun kaupskips sem skráð er á íslenska alþjóðlega skipaskrá, þannig að það uppfyllir ekki lengur skilyrði skráningar samkvæmt lögum þessum, og er þá eiganda þess skylt að tilkynna það tafarlaust til Samgöngustofu.

Nú er breytingin varanleg eða kaupskip hefur verið skráð á íslenska alþjóðlega skipaskrá á grundvelli rangra eða ófullnægjandi upplýsinga um atriði sem skipta verulegu máli varðandi skilyrði þess að skrá kaupskip á skrána og skal Samgöngustofa afskrá kaupskipið af íslensku alþjóðlegu skipaskránni.

Ef skráð eru réttindi í slíku kaupskipi hjá sýslumanninum á höfuðborgarsvæðinu skal þó ekki fella kaupskipið af íslenskri alþjóðlegri skipaskrá nema rétthafi samþykki það. Ástæðu þess að kaupskipið hefði átt að afskrá skal getið á blað kaupskipsins í skipabók sýslumannsins á höfuðborgarsvæðinu. Frá þeim tíma sem það er gert er ekki hægt að skrá ný réttindi í kaupskipinu, en eldri réttindi skulu standa óhögguð með þeim forgangsáhrifum sem þau hafa á þeim tíma. Framangreint skal skráð í veðbókavottorð um kaupskipið.

10. gr.

Afskráning.

Samgöngustofa skal afskrá kaupskip af íslensku alþjóðlegu skipaskránni ef eitthvað af eftirfarandi á við:

1. ef tilkynnt er um fyrirhugaða skráningu á aðra skipaskrá.
2. ef skilyrðum skráningar samkvæmt lögum þessum er ekki lengur fullnægt,
3. ef kaupskip hefur farist svo um það sé kunnugt eða það hefur horfið án þess að til þess hafi spurst í sex mánuði,
4. ef kaupskip er rifið, metið ónýtt eða ekki talið þess virði að við það sé gert,
5. ef kaupskip hefur legið ónotað í höfn eða skipalægi eða staðið á landi í þrjú ár samfleytt hérlendis eða erlendis.
6. ef skoðun hefur ekki farið fram á kaupskipi í fimm ár samfleytt.

Framangreind atriði skulu sönnuð með opinberum vottorðum, skoðun eða á annan þann hátt sem Samgöngustofa telur fullnægjandi.

Þegar eigandi kaupskips verður kunnugt um einhver atriði sem eiga að valda afskráningu þess skv. 1. mgr. skal hann þegar tilkynna Samgöngustofu það.

Ef skráð eru réttindi í kaupskipi á íslenskri alþjóðlegri skipaskrá hjá sýslumanninum á höfuðborgarsvæðinu skal ekki afskrá það af skránni nema rétthafi samþykki það. Þrátt fyrir að ekki liggi fyrir samþykki rétthafa má afskrá kaupskip af íslensku alþjóðlegu skipaskránni ef einhver atvik í töluliðum 2 til 5 í 1. mgr. eiga við og fyrir liggur fullnægjandi sönnun þess að kaupskipið verði ekki haffært á ný eða verðmæti réttindanna eru óveruleg í ljósi þeirra atvika og hagsmuna sem í húfi eru.

11. gr.

Mönnun kaupskipa.

Hver íslenskur ríkisborgari sem fullnægir skilyrðum sem ákveðin eru í reglugerð um menntun, siglingatíma, aldur og heilsufar á rétt á að fá útgefið skírteini og starfa sem skipstjóri á kaupskipi skráðu á íslensku alþjóðlegu skipaskrána. Sama rétt hafa einnig ríkisborgarar annarra ríkja Evrópska efnahagssvæðisins og aðildarríkja stofnsamnings Fríverslunarsamtaka Evrópu og Færeyingar. Samgöngustofu er heimilt að veita öðrum ríkisborgurum heimild til að starfa sem skipstjórar á kaupskipum. Að öðru leyti gilda ekki sérstakar reglur um þjóðerni áhafna skipa sem skráð eru á íslenska alþjóðlega skipaskrá.

Áhafnir kaupskipa sem skráð eru á íslenska alþjóðlega skipaskrá skulu uppfylla lágmarkskröfur alþjóðasamþykktar um viðmiðanir að því er varðar menntun og þjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna (STCW) og skal gætt reglna laga um áhafnir skipa, eftir því sem við á.

12. gr.

*Kjör áhafna.*

Um kjör skipverja í áhöfn kaupskips fer eftir þeim kjarasamningum sem gerðir hafa verið við stéttarfélög viðkomandi ríkja þar sem skipverji á lögheimili. Kjarasamningur gildir einungis fyrir félaga í því stéttarfélagi og ríkisborgara þess ríkis sem stéttarfélag á lögheimili í, enda eru þeir ekki í öðrum stéttarfélögum sem gerður hefur verið kjarasamningur við.

Kjör og önnur réttindi skipverja í áhöfn kaupskips skulu þó aldrei vera lakari en þau kjör og réttindi sem mælt er fyrir um í samþykkt Alþjóðavinnumálastofnunarinnar (ILO) um vinnuskilyrði farmanna frá árinu 2006 (Maritime Labour Convention (MLC) 2006) eins og þau eru á hverjum tíma og þau lágmarkskjör sem Alþjóðaflutningaverkamannasambandið (ITF) miðar við á hverjum tíma.

Ráðningarsamningar við skipverja sem starfa um borð í kaupskipi sem skráð er á íslenska alþjóðlega skipaskrá skulu vera skriflegir. Í þeim skal mælt fyrir um að íslensk lög gildi um þá og að leysa skuli úr deilumálum vegna þeirra fyrir íslenskum dómstólum eða dómstólum í landi þar sem skipverji á lögheimili.

IV. kafli

Ýmis ákvæði.

13. gr.

Gjaldtaka.

Samgöngustofu er heimilt að taka gjald vegna skráningar kaupskipa og þjónustu við eigendur skipa. Skal kveðið á um gjöldin í gjaldskrá Samgöngustofu.

14. gr.

Viðurlög o.fl.

Brot gegn lögum þessum varða sektum nema þyngri refsing liggi við eftir öðrum lögum.

15. gr.

Reglugerð.

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

1. Skráningu kaupskipa, skilyrði fyrir henni og heimildir til synjunar, skv. 4. gr.
2. Framkvæmd skráningar kaupskipa og útgáfu skírteina, skv. 5. gr.
3. Þinglýsingu, skv. 5, 7., 8., 9. og 10. gr.
4. Merkingar kaupskipa, skoðanir og eftirlit, skv. 6. gr.
5. Breytingar á notkun kaupskipa, skv. 9. gr.
6. Afskráningar, skv. 9. og 10. gr.
7. Skilyrði um menntun, siglingatíma, aldur og heilsufar skipstjóra og annarra áhafnameðlima, sem og heimild annarra ríkisborgara til að gegna starfi skipstjóra, skv. 11. gr.
8. Kröfur um kjör áhafnameðlima, skv. 12. gr.
9. Gjaldtöku Samgöngustofu vegna skráningar og þjónustu, skv. 13. gr.

16. gr.

Gildistaka.

Lög þessi öðlast gildi 1. janúar 2023.

Við gildistöku laga þessara falla úr gildi lög um íslenska alþjóðlega skipaskrá, nr. 38/2007.

Greinargerð.

1. Inngangur.

Frumvarp þetta er samið í samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytinu. Því er ætlað að setja ákvæði sem nauðsynleg þykja til að lagasetning nái tilætluðu markmiði, þ.e. að stuðla að skráningu kaupskipa á Íslandi. Samhliða frumvarpi þessu mun fjármála- og efnahagsráðherra leggja fram frumvarp til laga um skattlagningu kaupskipaútgerða.

Með lögum um íslenska alþjóðlega skipaskrá, nr. 38/2007 var sérstök íslensk alþjóðleg skipaskrá (IIS) stofnuð sem var aðgreind frá hinni almennu skipaskrá sem um gilda lög um skráningu skipa, nr. 115/1985. Íslenska alþjóðlega skipaskráin er sérstaklega ætluð kaupskipum og var tilgangurinn með lögunum að bregðast við aukinni alþjóðlegri samkeppni á sviði kaupskipaútgerðar. Samhliða voru sett lög um skattlagningu kaupskipaútgerðar, nr. 86/2007. Samkvæmt þeim ákveðið skattalegt hagræði því að skrá skip á íslensku alþjóðlega skipaskrána. Löggjöf þessi byggði á vinnu starfshóps um skráningu kaupskipa á íslenska skipaskrá frá nóvember 2004.

Segja má að aldrei hafi reynt á hvort þessi lög gætu skilað tilætluðum árangri. Í fyrsta lagi höfðu lög um skattlagningu kaupskipaútgerðar, nr. 86/2007, að geyma ákvæði sem fólu í sér ríkisaðstoð í skilningi EES-réttar. Eftirlitsstofnun EFTA komst að þeirri niðurstöðu að fjölmörg atriði í lögunum væru ekki í samræmi við reglur EES-réttar um ríkisaðstoð. Voru lögin felld úr gildi með lögum um ráðstafanir í ríkisfjármálum, nr. 164/2011. Í öðru lagi gerði frumvarp til laga um íslenska alþjóðlega skipaskrá (þskj. 1013, 687. mál á 133. lögþ.) ekki ráð fyrir sérstökum hömlum á þjóðerni þeirra áhafna sem mönnuðu kaupskip auk þess sem kjör skipverja máttu fara eftir kjarasamningi þess lands sem viðkomandi skipverji átti lögheimili. Ættu íslenskir kjarasamningar því einungis að gilda um íslenska skipverja í áhöfn kaupskipa. Þessu ákvæði var breytt í meðförum Alþingis þannig að ákvæði um að kjör skipferja mættu fara eftir kjarasamningi þess lands þar sem skipverji átti lögheimili fellt brott. Lög um íslenska alþjóðlega skipaskrá, nr. 38/2007, eru enn í gildi. Hins vegar hafa engin kaupskip verið skráð hér á landi frá gildistöku laganna 1. janúar 2008.

Fjármála- og efnahagsráðherra skipaði 2014 nýjan starfshóp með fulltrúum fjármála- og efnahagsráðuneytisins, innanríkisráðuneytisins, atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytisins og Samgöngustofu, sem hafði það hlutverk að kanna hvort unnt væri að útfæra lagaumhverfi í kringum skráningu kaupskipa á Íslandi með þeim hætti að Ísland yrði samkeppnishæft á alþjóðavettvangi á sviði kaupskipaútgerðar. Skilaði starfshópurinn skýrslu 13. nóvember 2014 með þeim tillögum að gildissvið núgildandi laga um íslenska alþjóðlega skipaskrá yrði útvíkkað þannig að þjónustuskip, olíuborpallar og aðrar vinnslueiningar á hafi úti féllu undir. Þá þyrfti að tryggja að í gildi væru samkeppnishæfar skattívilnanir fyrir skip sem skrá sig. Loks þyrfti að tryggja að þjónusta, stjórnsýsla og umsýsla tengd skráningu væru sambærileg bestu starfsháttum erlendis.

2. Tilefni og nauðsyn lagasetningar.

Samkvæmt hafréttarsáttmála Sameinuðu þjóðanna (e. „the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)) ber að skrá öll kaupskip hjá tilteknu ríki og fellur skipið þar með undir lögsögu þess. Fánaríki er skylt að framfylgja landslögum jafnt sem alþjóðalögum og gegna þau mikilvægu hlutverki við að efla sjálfbærar siglingar með því að framfylgja lögum og alþjóðlegum skuldbindingum m.a. með reglulegu eftirlit og beitingu viðurlaga, til að tryggja öryggi mannslífa, verndun hafsins og lífríkis þess, auk þess að sinna vinnuvernd með eftirliti með aðstæðum og vinnuskilyrðum.

Árlega fara kaupskip í meira en 1000 ferðir til Íslands með vörur og eldsneyti. Undir lok síðustu aldar varð hröð fækkun á skráðum kaupskipum á íslenska skipaskrá. Árið 2004 var síðasta kaupskipið skráð af íslensku skipaskránni en þau höfðu verið 39 árið 1989. Ástæða þessa er mikil samkeppni á sviði kaupskipaútgerðar. Hér er um að ræða alþjóðlegan markað þar sem fyrirtæki keppa á grundvelli þess verðs sem þeir bjóða og byggjast ákvarðanir um skráningu skipa að miklu leyti á þau áhrif sem skráning hefur á rekstrarkostnað. Skipafélög hafa jafnan tvo valkosti, annaðhvort að skrá sig á skipaskrá þess ríkis þar sem þau eiga starfsstöð eða skrá sig á svokallaða opna skipaskrá (e. „open register“) sem tekur við skráningum skipa í eigu erlendra aðila.

Fjölmargar opnar skipaskrár eru starfræktar á alþjóðavettvangi og gera þau mismunandi kröfur til útgerða og bjóða mismunandi ívilnanir til útgerða. Við val á skráningarríki horfa skipafélög til margvíslegra þátta, s.s.:

* Beinan og óbeinan kostnað af skráningunni sem getur verið frá 0,1%-0,9% af rekstrarkostnaði, háð flokki skips.
* Launakostnað. Þetta er stærsti rekstrarliður útgerða og heimila skipaskrár jafnan að miðað sé við kjarasamninga í heimalöndum farmanna. Endurgreiðslur launatengdra skatta og gjalda skipta útgerðir miklu máli.
* Gjalda vegna þjónustu og eftirlits.
* Orðspors fánalands, þ.e. gæði eftirlits og þjónustu og staða ríkja með tilliti til fullgildingu alþjóðasamninga (SOLAS, MARPOL, STWC, MLC o.fl. – sjá nánar umfjöllun í 4. kafla greinargerðarinnar) og hversu vel löndin mæta kröfum og stöðlum samþykkta um öryggi og umhverfismál.
* Þjónustu og aðstæðna í viðkomandi ríki, t.d. varðandi eftirlit, skírteinaútgáfu, trygginga- og skipamiðlunarþjónustu og netöryggisvernd.

Í dag er öllum frjálst að sigla hingað til lands og hefur skortur á íslenskum kaupskipum ekki leitt til erfiðleika í vöruflutningum. Það verður ekki deilt um mikilvægi kaupskipa og skipstjórnar fyrir eyþjóð. Þrátt fyrir aukna loftflutninga eru um 99% af vöruflutningum til og frá landinu á sjó. Eigi að síður er það talið mikilvægt að tryggja að það séu kaupskip sem sigli undir íslenskum fána. Í fyrsta lagi er ekki æskilegt með tilliti til þjóðaröryggis að öll kaupskip sem sigla hingað til landsins sigli undir erlendum fána og lúti erlendum lögum. Komi til ófriðar eða hamfara af öðrum toga er mikilvægt að skip lúti íslenskum lögum þannig að tryggja megi örugga vöruflutninga til og frá landinu. Þeir skipta miklu máli með tilliti til matvælaöryggis og orkuöryggis. Í öðru lagi er mikilvægt að viðhalda eftirspurn eftir skipstjórnarmönnum, siglingaþekkingu og reynslu hér á landi. Þeim sem sækja sér skipstjórnar og vélstjórnarmenntun hér á landi hefur fækkað og samtímis hefur íslenskum farmönnum fækkað og meðalaldur þeirra sem starfa á kaupskipum hækkað. Leiða má að því líkur að sigli skipin undir íslenskum fána muni þekking á siglingum aukist vegna aukinnar eftirspurnar eftir góðu og fjölbreyttu skipstjórnar- og vélstjórnarnámi. Þá eru ýmis menntun og störf nátengd svo sem við viðhald, þróun og uppfærslu tæknibúnaðar fyrir skip.

Líkt og rakið er í 1. kafla í greinargerðinni hafa lög um íslenska alþjóðlega skipaskrá, nr. 38/2007 ekki náð tilskildu markmiði að stuðla að skráningu kaupskipa á Íslandi. Augljóst er að skortur á reglum sem veita skattalegar ívilnanir til kaupskipaútgerðar gera það að verkum að skipafélög sjá ekki sér ekki hag í því að skrá skip hér á landi. Er fyrirhugað að fjármála- og efnahagsráðherra leggi fram frumvarp samhliða þessu frumvarpi sem taki á þessum þáttum. Þar að auki er ljóst af samráði við hagsmunaaðila að það er ekki síður mikilvægt að í lögum séu ákvæði um kjör áhafna sem séu sambærileg við ákvæði í nágrannaríkjum okkar. Í Noregi er starfrækt alþjóðleg skipaskrá (Norsk Internasjonalt Skipsregister, NIS) sem rekin er af Siglingastofnun Noregs. Samkvæmt reglum Noregs eru það ekki skilyrði að norskir kjarasamningar gildi um kjör þeirra aðila sem skráðir eru í NIS og er heimilt að greiða erlendum áhafnarmeðlimum laun samkvæmt kjarasamningum í heimalandi þeirra. Noregur leggur áherslu á að viðmið um kjör séu í samræmi við reglur Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar og Alþjóðavinnumálastofnunarinnar. Sambærilegar reglur eiga við í Danmörku. Ljóst er að ef ætlunin er að fá kaupskip skráð á íslenska alþjóðlega skipaskrá er nauðsynlegt að lög hafi að geyma sambærileg ákvæði. Að öðrum kosti mun hún ekki vera raunhæfur kostur í augum skipafélaga.

3. Meginefni frumvarpsins.

Með frumvarpi þessu er gerð tillaga að lögum sem kveða á um meginþætti er varða starfsemi íslenskrar alþjóðlegrar skipaskrár. Frumvarpið nær til skráningar kaupskipa, þ.e. skipa flytja farm og/eða farþega gegn endurgjaldi í siglingum milli landa og farmflutningum innan lands og er 100 brúttótonn eða stærra, á íslenska alþjóðlega skipaskrá. Samkvæmt frumvarpinu heldur Samgöngustofa úti skipaskránni, annast skráningu kaupskipa og gefur út skírteini. Kveðið á um skilyrði skráningar og þjóðerni eiganda. Verður eigandi kaupskips að vera íslenskur ríkisborgari, ríkisborgari annars ríkis á Evrópska efnahagssvæðinu eða aðildarríkis að stofnsamningi Fríverslunarsamtaka Evrópu, Færeyingur eða lögaðili skráður á Íslandi. Samkvæmt frumvarpinu gilda íslensk lög um kaupskipin og eiga þau undir íslenska lögsögu. Í þessu felst að íslensk lög gilda um útgerð þessara skipa, t.a.m. að því er varðar smíði, búnað, mengunarvarnir, innflutning og skoðun skipa. Nánar verður kveðið á um þessa þætti í reglugerð en jafnframt geta ákvæði laga um eftirlit með skipum, nr. 47/2003 átt við þar sem reglugerðinni sleppir. Skal bent á að fyrir Alþingi liggur nú frumvarp til skipalaga sem mun koma í stað þeirra laga (þskj. 209, 208. mál á 151. lögþ.).

Þá segir í frumvarpinu að íslenskir ríkisborgarar, ríkisborgarar annarra ríkja Evrópska efnahagssvæðisins og aðildarríkja stofnsamnings Fríverslunarsamtaka Evrópu og Færeyingar, sem fullnægja skilyrðum sem ákveðin eru í reglugerð um menntun, siglingatíma, aldur og heilsufar eigi rétt á að fá útgefið skírteini og starfa sem skipstjórar á kaupskipum sem skráð eru á íslensku alþjóðlegu skipaskrána. Þá sé Samgöngustofu heimilt að veita öðrum ríkisborgurum heimild til að starfa sem skipstjórar á kaupskipum. Að öðru leyti gilda ekki sérstakar reglur um þjóðerni áhafna skipa sem skráð eru á íslenska alþjóðlega skipaskrá. Áhafnirnar skulu uppfylla lágmarkskröfur alþjóðasamþykktar um viðmiðanir að því er varðar menntun og þjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna og skal gætt reglna um öryggismönnun.

Þau atriði sem rakin eru hér að framan er jafnframt að finna í gildandi lögum um íslenska alþjóðlega skipaskrá, nr. 38/2007. Frumvarp þetta byggir að miklu leyti á þeim lögum en gerðar eru tillögur um ný ákvæði sem talin eru nauðsynleg eigi það að ná því markmiði að stuðla að skráningu kaupskipa á íslensku alþjóðlegu skipaskrána. Í 12. gr. er gerð tillaga um ákvæði þess efnis að um kjör skipverja í áhöfn kaupskips fari eftir þeim kjarasamningum sem gerðir hafa verið við stéttarfélög viðkomandi ríkja þar sem skipverji á lögheimili. Líkt og rakið hefur verið í 2. kafla greinargerðarinnar er talið að staða skráninga muni ekki breytast nema ákvæði af þessu tagi verði samþykkt. Í 2. mgr. ákvæðisins er kveðið á um tiltekin lágmarkskjör, að þau skuli aldrei vera lakari en þau kjör og réttindi sem mælt er fyrir um í samþykkt Alþjóðavinnumálastofnunarinnar (ILO) um vinnuskilyrði farmanna frá árinu 2006 (Maritime Labour Convention (MLC) 2006) eins og þau eru á hverjum tíma og þau lágmarkskjör sem Alþjóðaflutningaverkamannasambandið (ITF) miðar við á hverjum tíma.

Auk 12. gr. eru með frumvarpi þessu gerðar tillögur að nýjum ákvæðum að því er varðar þinglýsingu réttinda og stöðu rétthafa þegar skip eru afskráð af íslensku alþjóðlegu skipaskránni.

Í 15. gr. frumvarpsins er að finna reglugerðarheimild þannig að ákvæði laga verði nánar útfærð. Ljóst er að til að skipaskráin verði að raunverulegum kosti fyrir skipafélög þurfa reglur að vera einfaldar í framkvæmd, án þess þó að slakað sé á kröfum um öryggi, eftirlit og mönnun. Taka verður mið af því besta sem fyrirfinnst í þeim löndum sem hafa slíkar skipaskrár enda kemur íslensk alþjóðleg skipaskrá til með að vera í beinni samkeppni við þær erlendu. Til þess þarf að vera hægt að bregðast fljótt við öllum breytingum sem gera þarf til að sú íslenska verði ávallt samkeppnisfær og í fremstu röð þeirra sem starfræktar eru. Af þessum sökum þykir heppilegt að heimilt verði að einhverju leyti að kveða á um reglur um skráningu í reglugerð frekar en að hafa þær í frumvarpinu sjálfu og er þar miðað við að það séu sérstakar reglur sem eiga bara við um skráningu á íslensku alþjóðlegu skipaskrána. Ekki þykir hætta á að það leiði til einhvers slaka á kröfum og framkvæmd þar sem um skráningu skipa gilda almennt alþjóðlegar meginreglur og er ekki ætlunin með frumvarpinu að breyting verði á því. Gert er ráð fyrir að allar reglur sem kunna að verða settar um skráningu á íslensku alþjóðlegu skipaskrána taki mið af þeim alþjóðlegu kröfum og reglum sem Ísland er skuldbundið til að fara eftir og taka upp, svo sem alþjóðakröfum IMO, og aðkomu viðurkenndra flokkunarfélaga að skoðun og eftirliti með skipum.

Í 16. gr. er kveðið á um gildistöku laganna. Er lagt til að þau öðlist gildi 1. janúar 2023 og að gildandi lög um íslenska alþjóðlega skipaskrá, nr. 38/2007, falli úr gildi á sama tíma. Ljóst er að ekki er nóg að breyta lögum eigi að ná tilætluðu markmiði. Ekki hefur enn verið sett reglugerð á grundvelli gildandi laga og er þörf á því að útfæra nánar ákvæði laga, verði frumvarp þetta að lögum. Þá verður jafnframt að gefa Samgöngustofu tíma til að undirbúa starfsemi skipaskrárinnar þannig að hún sé reiðubúin til að hefja skráningar þegar lögin taka gildi. Eins og rakið hefur verið í 2. kafla horfa skipafélög til þess hvernig þjónustu er háttað þegar ákvörðun er tekin um skráningu skipa.

4. Samræmi við stjórnarskrá og alþjóðlegar skuldbindingar.

Undir lög þessi falla kaupskip sem skráð eru á íslenska alþjóðlega skipaskrá. Víðtækt alþjóðleg regluverk gildir um smíði skipa, öryggi þeirra og umhverfisáhrif þeirra sem íslenska ríkið hefur fullgilt og hagað löggjöf sinni til samræmis við. Ber þar einna helst að nefna alþjóðasamninginn um öryggi mannslífa á hafinu (e. International Convention for the Safety of Life at Sea – SOLAS), samþykkt Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar um menntun og þjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna (e. International Maritime Organisation (IMO) Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers - STCW), og alþjóðasamninginn um varnir gegn mengun frá skipum (e. International Convention for the Prevention of Pollution from Ships – MARPOL). Jafnframt hefur íslenska ríkið innleitt víðtækt regluverk á þessu sviði í samræmi við skuldbindingar þess samkvæmt samningnum um Evrópska efnahagssvæðið.

Jafnframt hefur íslenska ríkið fullgilt samþykkt Alþjóðavinnumálastofnunarinnar um vinnuskilyrði farmanna (e. Maritime Labour Convention – MLC). Samþykktin hefur m.a. að geyma reglur um lágmarksaldur skipverja, læknisvottorð, menntun, skráningu og ráðningu, ráðningarsamninga, vinnutíma og hvíldartíma, orlof, heimsendingu, bætur o.fl. Í reglu 2.2 er mælt fyrir um laun farmanna. Tilgangur ákvæðisins er að tryggja að farmönnum sé greitt fyrir þjónustu sína. Segir í reglunni að allir farmenn skuli fá greitt reglulega fyrir vinnu sína og í fullu samræmi við ráðningarsamninga þeirra. Meðal þess sem reglan felur í sér er í fyrsta lagi að ríki skuli krefjast þess að ógreidd laun starfandi farmanna á skipum sem sigla undir fána þeirra séu greidd mánaðarlega hið minnsta og í samræmi við gildandi kjarasamninga. Í öðru lagi að farmenn skuli fá mánaðarlegt yfírlit yfír ógreidd laun þeirra og þær fjárhæðir sem hafa verið greiddar, þ.m.t. viðbótargreiðslur og gengisskráningu sem notuð er ef greitt hefur verið í mynt eða miðað við gengi sem er annað en það sem samið er um. Í þriðja lagi að hvert aðildarríki skuli krefjast þess að útgerðarmenn geri ráðstafanir til að gera farmönnum kleift að senda öll eða hluta launa sinna til fjölskyldna sinna, nánustu aðstandenda eða löglegra bótaþega. Þá fjallar ákvæðið um lágmarkslaun farmanna. Þar segir að grunnkaup eða -laun fyrir þjónustu fullgilds farmanns í almanaksmánuð eiga ekki að vera lægri en sú fjárhæð sem er ákveðin reglulega af hálfu siglingamálanefndar eða annarrar stofnunar í umboði stjórnarnefndar Alþjóðavinnumálaskrifstofunnar. Að fenginni ákvörðun stjórnarnefndarinnar skuli forstjóri tilkynna aðildarríkjum stofnunarinnar um endurskoðaða fjárhæð.

Með lögum um breytingu á ýmsum lögum vegna alþjóðasamþykktar um vinnuskilyrði farmanna, nr. 82/2018, voru breytingar gerðar á lögum til samræmis við kröfur samþykktarinnar. Er það mat ráðuneytisins að frumvarp þetta sé í samræmi við alþjóðlegar skuldbindingar íslenska ríkisins.

5. Samráð.

Áform um lagasetningu voru kynnt hagsmunaaðilum á fundi fagráðs um siglingamál, sem samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra skipar, um mitt ár 2020. Skjölin 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-154/2020) þar sem hagsmunaaðilum og almenningi var gefinn kostur á að gera athuga­semdir við áformin. Fimm umsagnir bárust, frá Alþýðusambandi Íslands, Eimskipafélagi Íslands hf., Sjómannasambandi Íslands, SVÞ – Samtökum verslunar og þjónustu og sameiginleg umsögn frá Félagi skipstjórnarmanna og VM – Félagi vélstjóra og málmiðnaðarmanna.

Að loknu samráði um áform um lagasetningu voru fundir haldnir í janúar 2021 með hagsmunaaðilum til að kalla eftir frekari sjónarmiðum varðandi áformað frumvarp.

6. Mat á áhrifum.

Líkt og getið hefur verið í 1. kafla greinargerðarinnar er fyrirhugað að samhliða þessu frumvarpi verði lagt fram frumvarp um skattlagningu kaupskipaútgerða. Tekur mat þetta ekki mið af ákvæðum þess frumvarps og áhrifum þeirra.

Verði frumvarp þetta að lögum mun það hafa fjárhagsleg áhrif í för með sér fyrir ríkissjóð að því leyti að Samgöngustofa mun þurfa á fjárheimildum að halda til að setja á stofn íslenska alþjóðlega skipaskrá. Þrátt fyrir að lög um íslenska alþjóðlega skipaskrá, nr. 38/2007, hafa verið í gildi frá árinu 2008 hefur stofnunin ekki gert sinnt því hlutverki að reka skipaskrána af þeim ástæðum sem raktar eru í 2. kafla greinargerðarinnar. Áætlað er að þetta kalli á ný stöðugildi hjá stofnuninni.

Nái lög þessi tilætluðum árangri og skip verða skráð á íslenska alþjóðlega skipaskrá mun Samgöngustofa innheimta gjöld í samræmi við gjaldskrá stofnunarinnar. Á alþjóðlegum skipaskrám eru gjöld jafnan skipt í tvennt, annars vegar einskiptisgjöld á borð við skráningargjald, gjald fyrir útgáfu skírteina á borð við öryggismönnunarskírteini og hins vegar regluleg gjöld á borð við skoðunargjöld og endurnýjun skírteina.

Takist að efla hina íslensku alþjóðlega skipaskrá með skráningum kaupskipa má ætla að af hljótist jákvæðum efnahagslegum áhrifum. Samhliða því myndu ný verkefni skapast við þjónustu þeirra fyrirtækja sem skrá skip sín hér á landi, t.a.m. hjá tæknifyrirtækjum, við skipaskoðun, hjá tryggingafélögum, lögmannsstofum og skipamiðlurum. Jafnframt má gera má ráð fyrir að aukinn sýnileiki kaupskipa undir íslenskum fána munu hvetja fleiri til að afla sér menntunar sem muni leiða til þess að menntun og þekking styrkist hér á landi á mörgum sviðum tengdum siglingum.

Um einstakar greinar frumvarpsins.

Um 1. gr.

Í ákvæðinu kemur fram markmið frumvarpsins að stuðla að skráningu kaupskipa á Íslandi. Eins og fram kemur í 2. kafla greinargerðarinnar er virk samkeppni milli þjóða um alþjóðlega skráningu kaupskipa. Hefur íslenskt regluverk ekki verið með þeim hætti að skipafélög líti á íslensku alþjóðlegu skipaskrána sem raunhæfan kost. Með frumvarpi þessu og frumvarpi um skattlagningu kaupskipaútgerða er ætlunin að bæta úr þessu.

Um 2. gr.

Í ákvæðinu er fjallað um gildissvið frumvarpsins, en það tekur til skráningu kaupskipa á íslenska alþjóðlega skipaskrá. Frumvarpið tekur ekki til annarra skipa svo sem fiskiskipa eða þjónustubáta. Verða slík skip ekki skráð á íslenska alþjóðlega skipaskrá.

Þá er kveðið á um að lög þessi gangi framar öðrum íslenskum lögum. Í frumvarpi þessu er vísað til annarra reglna, t.a.m. um skráningu skipa samkvæmt lögum um skráningu skipa 115/1985 og frumvarpi til skipalaga (þskj. 209, 208. mál á 151. lögþ.) og þinglýsingalögum, nr. 39/1978. Með þessu ákvæði er ætlunin að tryggja að ef ákvæði annarra laga eru ekki samrýmanleg ákvæðum þessa frumvarps þá gildi ákvæði frumvarpsins, verði það að lögum, og reglna sem settar eru á grundvelli laganna.

Um 3. gr.

Í ákvæðinu er að finna skilgreiningar á tveimur hugtökum, íslenskri alþjóðlegri skipaskrá og kaupskipi.

Íslensk alþjóðleg skipaskrá er sérstök skipaskrá fyrir kaupskip, sem verður hliðstæð hinni almennu íslensku skipaskrá, sbr. lög um skráningu skipa, nr. 115/1985 og frumvarp til skipalaga (þskj. 209, 208. mál á 151. lögþ.). Séreðli IIS fælist í því að hægt væri að óska eftir skráningu kaupskipa í þeim tilgangi að nálgast þau efnahagslegu og rekstrarfræðilegu markmið sem lýst er í frumvarpi þessu, t.d. varðandi eignarhald og kjaramál, auk þau sem koma fram í frumvarpi um skattlagningu kaupskipaútgerða sem ráðherra sem fer með efnahagsmál mun leggja fram samhliða frumvarpi þessu. Því er eðlilegt að um sé að ræða sérstaka skipaskrá sem aðgreind er frá aðalskipaskránni og um gilda sérlög.

Í frumvarpinu er gert ráð fyrir að eingöngu verði hægt að skrá kaupskip á íslensku alþjóðlegu skipaskrána. Skilgreiningin felur það í sér að undir hugtakið falla ekki ferjur sem eingöngu flytja farþega gegn endurgjaldi innan lands. Einnig falla utan hugtaksins t.d. fiskiskip, herskip, dráttarskip, prammar og skemmtibátar. Heimilt er að kveða nánar á um það í reglugerð hvaða kaupskip má skrá og skilyrði sem þarf að uppfylla að þessu leyti, sbr. 15. gr. frumvarpsins.

Um 4. gr.

Í ákvæðinu er kveðið á um skilyrði skráningar á íslenska alþjóðlega skipaskrá. Heimild einstaklinga til að skrá kaupskip er samkvæmt 1. mgr. bundin við ákveðið ríkisfang eiganda skips eða að um sé að ræða lögaðila sem skráður er á Íslandi. Getur lögaðili þessi verið félag, samtök eða stofnun og þurfa því aðrir en tilgreindir ríkisborgarar sem vilja skrá kaupskip, hvort sem eru einstaklingar eða lögaðilar, að standa að stofnun slíks lögaðila hér á landi sem er eigandi kaupskipsins.

Ákvæði 3. og 4. mgr. eru um heimild til skráningar þurrleiguskráningar og eru sambærileg ákvæðum gildandi laga um slíka skráningu samkvæmt lögum um skráningu skipa, nr. 115/1985 og frumvarpi til skipalaga (þskj. 209, 208. mál á 151. lögþ.).

Í 5. mgr. er kveðið á um að heimilt sé að neita skráningu kaupskips ef það hefur tekið þátt í eða tengst starfsemi sem er andstæð alþjóðlegum samningum sem Ísland er aðili að. Er slíka kröfu að finna í gildandi lögum, nr. 38/2007. Nýmæli er að lagt er til að ef viðkomandi skip er 20 ára eða eldra eða ef viðhald þess og rekstur undanfarin ár hefur verið verulega ábótavant þá sé jafnframt heimilt að neita um skráningu. Er þetta gert til að tryggja orðspor skipaskrárinnar, þannig að ekki séu skráð skip sem raski því.

Um 5. gr.

Í ákvæði þessu er kveðið á um hvar halda skuli íslenska alþjóðlega skipaskrá og ýmsa framkvæmd er hana varðar. Í 1. mgr. er gert ráð fyrir að Samgöngustofa haldi skrána og annist skráningu kaupskipa og framkvæmd frumvarpsins að öðru leyti. Samgöngustofu er þannig falið að koma á fót sérstakri einingu innan stofnunarinnar sem verður hin íslenska alþjóðlega skipaskrá. Má gera ráð fyrir að slík eining verði nokkuð sjálfstæð frá öðrum rekstri stofnunarinnar þar sem m.a. má gera ráð fyrir að sinna verði þó nokkru markaðsstarfi, a.m.k. í upphafi, til kynningar á skránni, bæði hérlendis og erlendis, eigi markmið frumvarpsins að ná fram. Eins og rakið er í almennum athugasemdum með frumvarpinu er mjög mikilvægt að vel takist til og slík skrá verði einföld og fljótvirk og þjónustustig hátt og vísast um það til þeirrar umfjöllunar. Jafnframt skiptir miklu að skráin sé vel kynnt, bæði hjá innlendum kaupskipaútgerðum sem og erlendis.

Í 2. mgr. segir að heimahöfn og réttindaskrá vegna þeirra sé á sama stað, í Reykjavík, og heldur sýslumaðurinn á höfuðborgarsvæðinu utan um réttindaskrána.

Í 4. og 5. mgr. er kveðið á um þinglýsingu réttinda í skipum. Hér er að finna ítarlegri útlistun á framkvæmd þinglýsingar og hlutverki þinglýsingarstjóra en í gildandi lögum. Í 15. gr. er að finna reglugerðarheimild til setningar ítarlegri reglna um þinglýsingu.

Um 6. gr.

Í ákvæðinu er kveðið á um réttaráhrif skráningar á íslenska alþjóðlega skipaskrá en þau eru að kaupskip sem þar eru skráð eru íslensk og hafa rétt til sigla undir íslenskum fána. Jafnframt gilda um kaupskipin íslensk lög og eiga þau undir íslenska lögsögu. Í þessu felst að íslensk lög gilda um útgerð þessara skipa, t.a.m. að því er varðar smíði, búnað, mengunarvarnir, innflutning og skoðun skipa.

Samkvæmt þessu verður heimilt er að fela viðurkenndu flokkunarfélagi að framkvæma allar skoðanir og eftirlit með kaupskipi sem skráð er á íslenska alþjóðlega skipaskrá. Að öðrum kosti annast Samgöngustofa allt eftirlit og alla skoðun skipsins. Tilkynna skal Samgöngustofu við skráningu hjá hvaða flokkunarfélagi skipið er í flokki.

Í 2. mgr. er einnig afmarkað hvaða siglingar kaupskip sem skráð eru á íslenska alþjóðlega skipaskrá geta ekki stundað en það eru áætlunarsiglingar milli hafna á Íslandi með farþega. Frumvarpið tekur því til áætlunarsiglinga með farm og/eða farþega til eða frá landinu auk áætlunarsiglinga með farm milli hafna á Íslandi eingöngu, þ.e. svokallaðra strandsiglinga.

Um 7. gr.

Ákvæðið fjallar um eigendaskipti og hvernig standa skuli að skráningu þeirra. Kveðið er á um skilyrðislausa skyldu nýs eiganda kaupskips að tilkynna um eigendaskiptin til Samgöngustofu og framlagningu nauðsynlegra gagna því til staðfestingar enda margvísleg réttindi og skyldur tengd eignarhaldi. Nýr eigandi skips þarf einungis að tilkynna eigendaskiptin til Siglingastofnunar og framvísa gögnum um þau þar en stofnunin sér síðan um að tilkynna sýslumanninum á höfuðborgarsvæðinu, sem heldur réttindaskrá kaupskipa, um hinn nýja eiganda. Þótt ekki sé sérstaklega kveðið á um það í frumvarpinu er gert ráð fyrir að þessar tilkynningar geti farið fram með rafrænum hætti og að nýjum eiganda sé ekki nauðsynlegt að framvísa frumriti afsals eða eignarheimildar til fá eigendaskiptin skráð, heldur dugi afrit skjalsins. Þetta er sérstaklega nauðsynlegt þegar um erlenda aðila er að ræða en einnig til að slíkar skráningar gangi sem hraðast fyrir sig.

Um 8. gr.

Ákvæðið er til áréttingar þeirri undanþágu frá stimpilgjöldum sem kveðið var á um í lögum um stimpilgjald, nr. 138/2013.

Um 9. gr.

Í ákvæði þessu er fjallað um það þegar breytingar verða á notkun kaupskips sem skráð er á íslensku alþjóðlegu skipaskrána þannig að það uppfyllir ekki lengur skilyrði skráningar þar eða ef það hefur verið skráð á grundvelli rangra eða ófullnægjandi upplýsinga sem skipta verulegu máli. Í slíku tilviki ber eiganda að tilkynna Samgöngustofu tafarlaust um breytinguna og ef breytingin er varanleg ber að afskrá skipið. Í þessu felst að ef breyting er tímabundin þarf ekki að afskrá skipið en mat á því er hjá Samgöngustofu.

Í 3. mgr. er að finna nýtt ákvæði um að ef skráð eru réttindi í kaupskipinu skuli ekki skuli fella kaupskipið af íslenskri skipaskrá nema rétthafi samþykki. Er mælt fyrir um framkvæmd í því tilviki. Er talið mikilvægt frá sjónarhóli rétthafa að kveða á um þetta þannig að skip séu ekki færð á aðra skipaskrá og að þeir missi þær tryggingar sem réttindaskráningunni er ætlað að tryggja.

Um 10. gr.

Í 1. mgr. er kveðið á um önnur þau tilvik þegar afskrá skal skipið af íslenskri alþjóðlegri skipaskrá og er um tæmandi talningu að ræða.

Efni 2. til 4. mgr. ákvæðisins eru nýmæli. Í 2. mgr. er kveðið á um þá þætti sem líta beri til við ákvörðun um afskráningu. Í 3. mgr. er kveðið á um skyldu eiganda til að tilkynna um atriði sem eigi að leiða til afskráningar. Líkt og í gildandi lögum gera 2. og 3. mgr. ráð fyrir að frumkvæði að athugun á því hvort eitthvað af þessum tilvikum eigi við sé jafnt hjá Samgöngustofu eða á grundvelli tilkynningar til stofnunarinnar. Er með þessu kveðið skýrt á um það.

Í 4. mgr. er, líkt og í 3. mgr. 9. gr. frumvarpsins, kveðið á um að ef skráð eru réttindi í kaupskipinu skuli ekki skuli fella kaupskipið af íslenskri skipaskrá nema rétthafi samþykki. Ólíkt ákvæði 9. gr. segir hér að unnt sé að afskrá skip ef tilteknar aðstæður eru uppi.

Um 11. gr.

Í ákvæðinu er kveðið á um mönnun kaupskipa sem skráð eru á íslenska alþjóðlega skipaskrá. Frumvarpið gerir ráð fyrir að engar sérstakar hömlur séu á þjóðerni þeirra áhafna sem manna kaupskip sem skráð eru á íslenska alþjóðlega kaupskipa nema hvað varðar skipstjóra, sbr. 1. mgr. Er gert ráð fyrir að skipstjóri sé almennt íslenskur ríkisborgari sem þurfi að uppfylla tiltekin ákvæði íslenskra laga og reglna sem um skipstjóra gilda hverju sinni. Ríkisborgarar annarra ríkja á Evrópska efnahagssvæðinu eða aðildarríkja stofnsamnings Fríverslunarsamtaka Evrópu og Færeyja hafa sama rétt.

Einnig er lagt til að heimilt sé að veita öðrum ríkisborgurum heimild til að starfa sem skipstjórar á kaupskipunum. Er það Samgöngustofa sem veitir slíkar undanþágur og fer um það eftir nánari skilyrðum sem sett skulu í reglugerð, sbr. 15. gr.. Má sem dæmi um þörf á undanþágu nefna kaupskip sem skráð er á íslenska alþjóðlega skipaskrá og er í siglingum milli landa utan Evrópu.

Rétt þykir í frumvarpinu að árétta að skipverjar í áhöfn kaupskipa sem skráð eru samkvæmt frumvarpi þessu verða að uppfylla lágmarkskröfur er varðar menntun og þjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna eins og kveðið er á um í alþjóðasamningi (STCW), auk þess sem uppfylla þarf kröfur um áhafnir skipa, sbr. lög um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa, nr. 76/2001 og fyrirhugað frumvarp samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra til laga um áhafnir skipa á 151. löggjafarþingi. Er með þessari tilvísun m.a. átt við að reglur um öryggismönnun kaupskipa skuli uppfylltar.

Um 12. gr.

Í ákvæðinu er kveðið á um kjör áhafna. 1. mgr. gerir ráð fyrir að um kjör skipverja fari eftir kjarasamningi þess lands sem viðkomandi skipverji á lögheimili í og gilda því íslenskir kjarasamningar einungis um íslenska skipverja í áhöfn kaupskipa. Miðað er við að kjarasamningur gildi einungis fyrir þá sem eru í því stéttarfélagi sem gerði samninginn og hefur það þá þýðingu að ef skipverji er ekki í stéttarfélagi í sínu heimalandi eða annars staðar er útgerð kaupskipsins heimilt að semja sérstaklega við hann um kaup og kjör.

Í 2. mgr. kveðið á um að kjör og önnur réttindi skuli þó ekki vera lakari en þau kjör og réttindi sem mælt er fyrir um í hinni svokallaðri MLC samþykkt sem íslenska ríkið fullgilti árið 2019 (e. Maritime Labour Convention (MLC 2006) sem og þau lágmarkskjör sem Alþjóðaflutningaverkamannasambandið (e. International Transport Workers’ Federation - ITF). Með lögum nr. 82/2018 voru gerðar breytingar á sjómannalögum, nr. 35/1985, lögum um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa, nr. 76/2001, og lögum um eftirlit með skipum, nr. 47/2003, til samræmis við kröfur MLC-samþykktarinnar og ber að tryggja áhöfnum skipa, sem skráð eru á íslenska alþjóðlega skipaskrá, réttindi sem þar er kveðið á um.

Í 3. mgr. er kveðið á um að ráðningarsamningar við skipverja sem starfa um borð í kaupskipi sem skráð er á íslenska alþjóðlega skipaskrá skuli vera skriflegir. Í MLC-samþykktinni er sérstaklega kveðið á um þessi réttindi en þau eru sérstaklega tilgreind í ákvæði þessu þar sem hér er mælt fyrir um að í samningunum skuli mælt fyrir um að íslensk lög gildi um þá og að leysa skuli úr deilumálum vegna þeirra fyrir íslenskum dómstólum eða dómstólum í landi þar sem skipverji á lögheimili.

Um 13. gr.

Gert er ráð fyrir að greidd verði skráningargjöld fyrir skráningu á íslenska alþjóðlega skipaskrá. Gjaldið skal ákveðið í gjaldskrá Siglingastofnunar. Ljóst er að gjöld vegna þessarar starfsemi geta orðið hærri en vanalegt er í stjórnsýslu Samgöngustofu vegna eðlis þeirrar þjónustu sem þörf er að veita eigendum skipa en hún þarf að vera hröð og geta átt sér stað utan hefðbundins skrifstofutíma.

Um 14. gr.

Ákvæðið þarfnast ekki skýringar.

Um 15. gr.

Með frumvarpi þessu er að finna almenn ákvæði um íslenska alþjóðlega skipaskrá. Er fyrirhugað að nánar verði kveðið á um framkvæmd í reglugerð. Með ákvæði þessu er ráðherra veitt heimild til að mæla nánar fyrir um tilgreinda þætti.

Um 16. gr.

Hér er að finna gildistökuákvæði frumvarpsins. Er lagt til að frumvarpið, verði það að lögum, öðlist gildi 1. janúar 2023. Þörf er á aðlögunartíma þannig að unnt verði að setja reglugerð um nánari framkvæmd, gera nauðsynlegar ráðstafanir til að Samgöngustofa verði í stakk búin til að sinna hlutverki sínu og markaðssetja skipaskrána. Er gert ráð fyrir að gildandi lög um íslenska skipaskrá, nr. 38/2007, falli brott við gildistöku laganna.