

Frumvarp til laga um menntun og þjálfun, skírteini og vaktstöður áhafna íslenskra skipa og fjölda í áhöfn.

1. gr.

Gildissvið.

Lög þessi taka til áhafna allra íslenskra skipa sem skráningarskyld eru skv. lögum um skráningu skipa. Ráðherra getur ákveðið í reglugerð skilyrði þess að mega stjórna skipum sem ekki eru skráningarskyld.

Á hverju skipi skal uppfylla ákvæði laga þessara um lágmarkskröfur um skírteini einstakra skipverja, vaktstöður og fjölda manna í áhöfn.

2. gr.

Orðaskýringar.

Í lögum þessum er merking eftirfarandi hugtaka sem hér segir:

- a) *Alþjóðasamþykktin* er alþjóðasamþykkt um menntun og þjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna (STCW) frá 1978 með breytingum frá 1995 og alþjóðasamþykkt um menntun og þjálfun, skírteini og vaktstöður áhafnar fiskiskips frá 1995 (STCW-F).
- b) *Skip* er sérhvert skip sem lög þessi ná til, skv. 1. gr.
- c) *Fiskiskip* er hvert það skip sem notað er í atvinnuskyni til að veiða fisk eða aðrar lífrænar auðlindir hafsins.
- d) *Flutningaskip* er hvert það skip, skrásett sem vöruflutningaskip, er siglir með varning til og frá landinu, milli hafna innan lands og utan. Til þessa flokks teljast m.a. olúflutningaskip, efnaflytningaskip og gasflutningaskip.
- e) *Farþegaskip* er hvert það skip, skrásett sem farþegaskip, er siglir með farþega til og frá landinu, milli hafna innanlands og utan. Til þessa flokks teljast m.a. ekjufarþegaskip.
- f) *Varðskip* er hvert það skip, skrásett sem varðskip, er stundar landhelgisgæslu og björgunarstörf undir yfirstjórn Landhelgisgæslu Íslands.
- g) *Önnur skip* en kaupskip, fiskiskip og varðskip hlíta ákvæðum laganna um fiskiskip.
- h) *Skipstjóri* er sá sem fer með æðsta vald á skipi.
- i) *Yfirstýrimaður* er sá yfirmaður sem gengur næst skipstjóra og tekur við skipstjórn í forföllum skipstjóra.
- j) *Undirstýrimaður* er stýrimaður í lægri stöðu en yfirstýrimaður.
- k) *Yfirmaður* er skipverji, annar en skipstjóri, skilgreindur sem slíkur í landslögum eða reglugerðum, eða samkvæmt heildarsamningum eða venjum þegar hinu er ekki til að dreifa.
- l) *Yfirvélstjóri* er æðsti vélstjóri og ber ábyrgð á vélum sem knýja skipið og rekstri og viðhaldi vél- og rafbúnaðar skipsins.
- m) *2. vélstjóri* er sá vélstjóri sem gengur næst yfirvélstjóra og ber ábyrgð á vélbúnaði skipsins, rekstri og viðhaldi véla og rafbúnaðar í forföllum yfirvélstjóra.
- n) *Undirvélstjóri* er vélstjóri í lægri stöðu en 2. vélstjóri.
- o) *Alþjóðaradióreglugerðin* eru reglur um fjarskipti, sem eru viðauki við, eða sem taldar eru vera viðauki við nýjustu alþjóðafjarskiptasamþykktina sem er í gildi á hverjum tíma.
- p) *Fjarskiptamaður* er handhafi skírteinis sem er gefið út og viðurkennt af Póst- og fjarskiptastofnun skv. ákvæðum alþjóðaradióreglugerðarinnar.
- q) *Áhöfn* eru yfirmenn og undirmenn sem starfa á skipi.
- r) *Undirmaður* er sá í áhöfn skips sem er hvorki skipstjóri né yfirmaður.
- s) *Skírteini* er atvinnuskírteini sem gefið er út og áritað í samræmi við ákvæði laga þessara og reglugerða settra samkvæmt þeim og veitir lögmaetum handhafa þess rétt til að takast á hendur störf á því starfssviði og með þeirri ábyrgð sem tilgreint er í skírteininu, á skipi þeirrar gerðar, stærðar, með því vélarafli og þeirri tegund vélbúnaðar sem notaður er í viðkomandi sjóferð.
- t) *Sjómannaskólar* eru Stýrimannaskólinn í Reykjavík, Vélskóli Íslands, Slysavarnaskóli sjómanna og aðrir viðurkenndir skólar sem annast menntun sjómanna.
- u) *Öryggismönnun* er ákvörðun Siglingastofnunar Íslands um lágmarksfjölda í áhöfn til að sinna tilteknum störfum um borð í tilteknu skipi og ábyrgðarsvið hvers skipverja.
- v) *Brúttótonn* er mæling skipa samkvæmt alþjóðasamþykkt sem undirrituð var í Lundúnum 23. júní 1969.

3. gr.

Menntun og þjálfun.

Sjómannaskólar sem annast menntun og þjálfun áhafna íslenskra skipa skulu uppfylla ákvæði laga þessara, reglugerða settra skv. þeim, alþjóðasamþykktarinnar og samnings um Evrópska efnahagssvæðið hvað varðar nám, námsefni, námstíma, verklega þjálfun, hæfni kennara og búnað sjómannaskóla.

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

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

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

4. gr.

Skírteini.

Siglingastofnun gefur út skírteini í samræmi við þessi lög, reglugerðir settar skv. þeim, alþjóðasamþykktina og samninginn um Evrópska efnahagssvæðið. Skírteini skulu rituð á þar til gerð eyðublöð eftir fyrirmynd sem samgönguráðuneytið semur. Skírteinin skulu gilda til 5 ára í senn og setur samgönguráðherra skilyrði um endurnýjun þeirra þar sem taka skal mið af alþjóðasamþykktinni.

Hver íslenskur ríkisborgari sem fullnægir skilyrðum laga þessara og reglugerða settra skv. þeim, alþjóðasamþykktinni og samningnum um Evrópska efnahagssvæðið um siglingatíma, aldur, heilbrigði, menntun og þjálfun, hæfni og próf á rétt á að fá útgefið viðeigandi skírteini og stunda skv. því atvinnu um borð í skipum. Þennan rétt hafa einnig ríkisborgarar annarra ríkja Evrópska efnahagssvæðisins samkvæmt nánari ákvæðum sem ráðherra setur með reglugerð, þar á meðal skilyrði um nauðsynlega kunnáttu á íslensku tal- og ritmáli.

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

Skipstjóri, yfirstýrimaður, yfirvélstjóri og 2. vélstjóri skulu hafa þekkingu á íslenskum lögum og reglum sem varða störf þeirra og tryggt skal að þeir geti tjáð sig innbyrðis um sitt starfssvið.

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

5. gr.

Erlend skírteini.

Siglingastofnun viðurkennir erlend skírteini í samræmi við lög þessi, reglugerðir settar skv. þeim, alþjóðasamþykktinni og samningnum um Evrópska efnahagssvæðið. Skírteini sem gefin eru út af ríki sem ekki er aðili að alþjóðasamþykktinni skulu ekki viðurkennd. Siglingastofnun er heimilt að veita í allt að þrjá mánuði ríkisborgurum annarra ríkja, sem eru aðilar að alþjóðasamþykktinni leyfi til að gegna tilteknu starfi á tilteknu skipi, þar sem krafist er skírteinis, ef lögð eru fram fullgild vottorð eða skírteini á meðan eða þar til Siglingastofnun hefur sannreynt viðkomandi gögn og gefið út fullgilt skírteini eða áritun enda geti viðkomandi skilið fyrir mæli yfirmanna skipsins og stjórnað verkum í þeirra umboði. Siglingastofnun er heimilt að bera saman nám ríkisborgara annarra ríkja sem aðilar eru að alþjóðasamþykktinni við nám íslenskra ríkisborgara í íslenskum sjómannaskólum. Sé nám þeirra ekki sambærilegt við nám í íslenskum sjómannaskólum er Siglingastofnun heimilt að gera kröfu um að viðkomandi sækir sérstakt námskeið og standist sérstakt próf þannig að hann uppfylli sömu menntunar-kröfur og gerðar eru til íslenskra ríkisborgara.

6. gr.

Undanþágur.

Þegar brýna nauðsyn ber til getur Siglingastofnun, telji stofnunin að öryggi mannlífa, eigna eða umhverfis verði ekki stefnt í hættu, veitt tilteknum manni undanþágu til að gegna stöðu á tilteknu skipi í tiltekinn tíma, hafi hann ekki tilskilin réttindi. Undanþágu í umrædda stöðu má þó ekki veita lengur en til sex mánaða, enda sé viðkomandi að mati Siglingastofnunar fullhæfur til að annast starfið á öruggan hátt.

Undanþáguna má aðeins veita þeim sem hefur fullgilt skírteini til að gegna næstu lægri stöðu. Undanþágu má ekki veita til að gegna starfi skipstjóra eða yfirvélstjóra nema í neyðartilvikum og þá

aðeins í eins skamman tíma og unnt er. Yfirmanni sem gegnir starfi fjarskiptamanns eða þeim sem sér um fjarskipti má heldur ekki veita undanþágu nema slíkt sé heimilað í alþjóðaradióreglugerðinni.

Siglingastofnun skal halda skrá yfir veittar undanþágur.

7. gr.

Eldri skírteini.

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

8. gr.

Vaktstaða.

Siglingastofnun skal beina athygli útgerða, skipstjóra, yfirvélstjóra og allra sem ganga vaktir um borð í skipum að grundvallaratriðum, kröfum og leiðbeiningum sem hafðar skulu að leiðarljósi samkvæmt alþjóðasamþykktinni til að tryggja samfellda örugga vakt eða vaktir sem hverju sinni er skylt að hafa við ríkjandi aðstæður. Hvort sem er við land eða á hafi úti skal þess gætt að ávallt sé staðin örugg vakt um borð.

Skipstjóri skal tryggja að fyrirkomulag vakta sé á þann veg að ávallt sé staðin örugg vakt. Undir yfirumsjón skipstjóra eru stýrimenn ábyrgir fyrir öruggri siglingu skipsins á sinni vakt og ber þeim sérstaklega að varast árekstur og strand.

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

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

Meðan skip er í höfn, á legu eða við akkeri skal ætíð haldin fullnægjandi og örugg vakt. Ef skipið er með hættulegan farm skal við skipulag vakta taka sérstakt tillit til eðlis, magns, umbúða og staðsetningar farmsins um borð, hvernig gengið er frá farmi og allra annarra aðstæðna um borð, umhverfis skipið eða í landi.

Samgönguráðuneytið setur reglur um hvíldartíma þeirra sem standa vaktir. Vaktir skulu þannig skipulagðar að þreyta dragi ekki úr árvekni þeirra sem standa vaktina, sérstaklega skal þess gætt við fyrstu vakt og í upphafi sjóferðar að þeir sem fara á vakt séu vel hvíldir.

9. gr.

Öryggismönnun farþega- og flutningaskipa.

Sérhvert íslenskt farþega- og flutningaskip skal mannað á öruggan hátt svo að unnt sé að sinna öllum þáttum sem tryggja öryggi áhafnar, skips og mannlífa á sjó. Farþega- og flutningaskip skulu þannig mönnuð að unnt sé að fylgja öllum lögum og reglum um verndun umhverfis og þá sérstaklega reglum er varða mengunarvarnir sjávar og lífríkis.

Á hverju farþega- og flutningaskipi skal vera skipstjóri og yfirvélstjóri. Siglingastofnun tekur ákvörðun um fjölda skipverja og skal hún taka fullt tillit til alþjóðasamþykktarinnar og krafna hennar um siglingatíma, aldur, heilbrigði, menntun og hjálfun, hæfni og próf. Við mönnun farþega- og flutningaskipa skal tekið sérstakt tillit til skipulags vakta um borð og nauðsynlegs hvíldartíma skipverja.

Siglingastofnun gefur út öryggismönnunarskírteini fyrir farþega- og flutningaskip þar sem kveðið er á um lágmarksfjölda í áhöfn, samsetningu áhafnar og skírteini fyrir einstakar stöður.

10. gr.

Öryggismönnun fiskiskipa og varðskipa.

Sérhvert íslenskt fiskiskip og varðskip skal mannað á öruggan hátt svo að unnt sé að sinna öllum þáttum sem tryggja öryggi áhafnar, skips og mannlífa á sjó. Fiskiskip og varðskip skulu þannig mönnuð að unnt sé að fylgja öllum lögum og reglum um verndun umhverfis og þá sérstaklega reglum er varða mengunarvarnir sjávar og lífríkis.

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

- a) Á skipum 501 brúttótonn og stærri tveir stýrimenn.
- b) Á skipum 31-500 brúttótonn einn stýrimaður.
- c) Á skipum 30 brúttótonn og minni er ekki skylt að stýrimaður sé í áhöfn ef útivera skips fer ekki fram úr 36 klst. á tímabilinu frá 1. apríl til 30. september, en 24 klst. þess utan.

Á hverju fiskiskipi skal vera yfirvélstjóri. Lágmarksfjöldi vélstjórnarmanna skal vera sem hér segir:

- a) Á skipi með 75-220 kW vél (u.þ.b. 101-300 hö.) einn vélgæslumaður sem má vera hinn sami og skipstjóri á skipum að 30 brúttótonnum, enda eini réttindamaðurinn í áhöfn og útivera skemmri en 24 klst., nema á tímabilinu frá 1. apríl til 30. september þegar útivera má vera allt að 36 klst.
- b) Á skipi með 221-375 kW vél (u.þ.b. 301-510 hö.) yfirvélstjóri sé útivera 30 klst. og skemmri.
- c) Á skipi með 221-750 kW vél (u.þ.b. 301-1020 hö.) yfirvélstjóri og einn vélavörður.
- d) Á skipi með 751-1500 kW vél (u.þ.b. 1021-4080 hö.) yfirvélstjóri og 2. vélstjóri.
- e) Á skipi með 1501-1800 kW vél (u.þ.b. 2041-2446 hö.) yfirvélstjóri, 2. vélstjóri ásamt vélaverði eða aðstoðarmanni í vél.
- f) Á skipi með 1801 kW vél (u.þ.b. 4080 hö.) og stærri yfirvélstjóri, 2. vélstjóri og undirvélstjóri.

Á hverju varðskipi skal vera skipherra og yfirvélstjóri, en fjöldi skipstjórnar- og vélstjórnarmanna skal vera sem hér segir:

- a) á skipum 900 brúttótonn og minni tveir stýrimenn,
- b) á skipum 901 brúttótonn og stærri þrjú stýrimenn,
- c) um lágmarksfjölda vélstjórnarmanna á varðskipum fer eftir 3. mgr. þessarar greinar.

Siglingastofnun hefur heimild til þess að ákveða frávik frá ákvæðum þessarar greinar eftir því sem tilefni gefst til, svo sem vegna tæknibúnaðar, gerðar og/eða verkefnis skips, hvort sem er til fjölgunar eða fækkunar þar sem meðal annars skal taka tillit til vinnuálags sem breytingin kann að hafa í för með sér. Siglingastofnun er jafnframt heimilt að heimila tímabundna mönnun skips til reynslu með skilyrðum sem stofnunin setur. Slíkur reynslutími skal þó aldrei vera lengri en 6 mánuðir í senn.

11. gr.

Úrskurðarnefnd siglingamála.

Ákvarðanir Siglingastofnunar um útgáfu skírteina skv. 4. gr., undanþágur skv. 5. gr. og mönnun skips skv. 8. og 9. gr. má kæra til úrskurðarnefndar siglingamála.

Í úrskurðarnefnd sitja þrjú menn sem skipaðir eru af samgönguráðherra og jafnmargir til vara. Formaður og varaformaður skulu skipaðir eftir tilnefningu Hæstaréttar og skulu þeir fullnægja almennum dómarskilyrðum um hæfi. Samgönguráðherra skipar tvo nefndarmanna ásamt tveimur varamönnum án tilnefningar og skulu þeir vera kunnáttumenn um siglingamál. Skipunartími nefndarinnar er fjögur ár.

Úrskurður nefndarinnar skal að jafnaði liggja fyrir innan átta vikna frá því kæra berst og er hann endanlegur á stjórnarsýslustigi. Nú vill aðili ekki una úrskurði og getur hann þá borið úrskurðinn undir dómstóla. Slíkt mál skal höfða innan sex mánaða frá því aðili fékk vitneskju um úrskurðinn og frestar málshöfðun ekki gildistöku úrskurða. Um starfshætti úrskurðarnefndar, málsmeðferð, málskotsgjald o.fl. skal mælt fyrir í reglugerð.

12. gr.

Reglugerð.

Samgönguráðherra skal setja í reglugerð nánari ákvæði um framkvæmd laga þessara, þar á meðal um menntun og þjálfun áhafna íslenskra skipa, bæði um borð í skipi og í landi, námsstig í sjómannaskólum, öryggisfræðslu, próf, skírteini og skilyrði þeirra, vaktstöður og mönnun skipa.

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

13. gr.

Refsiákvæði.

Siglingastofnun er heimilt að afturkalla skírteini ef handhafi þess fullnægir ekki lengur skilyrðum þessara laga til að öðlast slíkt skírteini eða hafa það.

Brot gegn lögum þessum varða sektum nema þyngri refsing liggja við eftir öðrum lögum. Sektir renna í ríkissjóð.

Með mál út af brotum á lögum þessum skal farið að hætti opinberra mála.

14. gr.

Gildistaka og brottfall laga.

Lög þessi öðlast gildi 1. ágúst 1999. Við gildistöku þessara laga falla brott lög um atvinnuréttindi skipstjórnarmanna á íslenskum skipum nr. 112/1984 með síðari breytingum, lög um atvinnuréttindi vélfræðinga, vélstjóra og vélavarða á íslenskum skipum nr. 113/1984 með síðari breytingum og lög um áhafnir kaupskipa nr. 59/1995 með síðari breytingum.

Ákvæði til bráðabirgða.

A.

Peir sem hafa skv. eldri lögum réttindi til að starfa sem yfirvélstjórar/1. vélstjórar á skipum með 1500 kW aðalvél og minni skulu eiga þess kost að sækja nám á vegum vélskóla og standast próf sem veitir rétt til að vera vélstjóri á skipum með 3000 kW aðalvél og minni.

B.

Peir sem hafa skv. eldri lögum rétt til að vera skipstjórar á fiskiskipum eða öðrum skipum allt að 80 rúmllestum í innanlandssiglingum skulu eiga þess kost að sækja sérstakt nám sem skipulagt verður af Stýrimannaskólanum í Reykjavík til að vera skipstjórar á fiskiskipum 500 brúttótonn og minni á takmörkuðu hafsvæði.

Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.

Frumvarp þetta er samið af nefnd sem samgönguráðherra skipaði 8. maí 1998 en nefndinni var falið að undirbúa framkvæmd og gera tillögur um nauðsynlegar laga- og reglugerðarbreytingar vegna aðlögunar að tilskipun ráðsins 94/58 um lágmarksþjálfun sjómanna með síðari breytingum. Jafnframt bar starfshópnum að miða við að fullnægt sé ákvæðum alþjóðasamþykktar um menntun og þjálfun, skírteini og vaktstöður áhafnar fiskiskips frá árinu 1995 (STCW-F) svo og þeirra breytinga sem orðið hafa á alþjóðasamþykktinni frá 1978 um menntun og þjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna (STCW).

Starfshópurinn skilaði áfangaskýrslu 9. september 1998 og lokaskýrslu 26. nóvember 1998 en í starfi sínu hafði hópurinn samvinnu og samráð við hagsmunaaðila.

Í starfshópnum voru Helgi Jóhannesson lögfræðingur í samgönguráðuneytinu, formaður, Þórður Þórðarson, deildarstjóri í Siglingastofnun Íslands og Sverrir H. Konráðsson frá Siglingastofnun Íslands, Guðjón Ármann Eyjólfsson, skólameistari Stýrimannaskólans í Reykjavík, Björgvin Þór Jóhannsson, skólameistari Vélskóla Íslands, Hilmar Snorrason, skólastjóri Slysavarnarskóla sjómanna og Hörður Lárusson, deildarstjóri í menntamálaráðuneytinu. Vilmundur Víðir Sigurðsson starfandi skólameistari Stýrimannaskólans í Reykjavík leysti Guðjón Ármann Eyjólfsson af þegar hann fór í námsleyfi.

Megintilgangur frumvarpsins er að aðlaga íslenska löggjöf að alþjóðasamþykktum sem gerðar hafa verið um menntun og þjálfun, skírteini og vaktstöður áhafna skipa. Þær samþykktir eru tvær, annars vegar samþykkt frá 1978 sem tók til áhafna kaupskipa (STCW) og breytt var í verulegum atriðum árið 1995 og hins vegar samþykkt sama efnis sem tekur til áhafna fiskiskipa og er frá árinu 1995 (STCW-F). Evrópusambandið hefur fullgilt fyrri samþykktina og sett tilskipanir um lágmarksþjálfun sjómanna nr. 94/58 með breytingum nr. 98/35. Þær tilskipanir eru hluti þeirra gerða sem taka verður inn í íslenska löggjöf á grundvelli EES-samningsins.

I. Alþjóðasamþykkt um menntun og þjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna (STCW)

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

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

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

Seint á níunda áratugnum kom í ljós að samþykktin náði ekki tilgangi sínum þótt stuðningur við hana ykist jafnt og þétt (hinn 1. júlí 1995 höfðu 113 lönd fullgilt hana og svarar það til 94,6% af skipastóli heims). Meginorsök þessa virtist vera skortur á samræmingu í túlkun aðila á samþykktinni.

Margir þeirra vanræktu að tryggja að farið væri með fullnægjandi hætti að kröfum hennar. Af þeim sökum var ekki lengur hægt að treysta á STCW-skírteini til sönnunar á hæfni. Við það að trúverðugleiki samþykktarinnar fór þverrandi og stjórnámamenn og almenningur höfðu af því áhyggjur að ástæður sjóslysa mætti í auknum mæli rekja til manlegra mistaka jókst gagnrýni á samþykktina og IMO.

Af fyrrgreindum ástæðum var ákveðið að gera grundvallarbreytingar á STCW-samþykktinni. Meginmál hennar var óbreytt en nýr viðauki var tekinn inn í stað þess gamla auk þess sem svokallaður STCW-kóði (STCW-Code) var tekinn inn í hana. Í meginmáli og viðauka eru lagalegar kröfur en þær eru nánar útlistaðar í STCW-kóðanum. Hin endurskoðað STCW-samþykkt öðlaðist gildi sumarið 1995.

Ísland varð aðili að samþykktinni 21. mars 1995 og þá var lögum og reglugerðum um áhafnir íslenskra kaupskipa og um atvinnuréttindi skipstjórnar- og vélstjórnarmanna breytt til samræmis við kröfur samþykktarinnar.

Almennt hefur verið talið að menntun íslenskra sjómanna sé í samræmi við þær lágmarkskröfur sem samþykktin kveður á um enda hafa íslenskir stýrimenn og vélstjórar vandkvæðalaust fengið atvinnuskírteini sín viðurkennd í öðrum löndum. Íslensku sjómanskólarnir hafa aðlagð nám og námskrár sínar að STCW-78 og með frumvarpi þessu eru gerðar nauðsynlegar breytingar til samræmis við endurskoðuðu samþykktina. Engin bein úttekt hefur verið gerð af hálfu Alþjóðasiglingamála-stofnunarinnar (IMO) á menntun sjómanna á Íslandi en í endurskoðuðu STCW-samþykktinni er kveðið á um að samningsaðilar skuli senda IMO gögn um framkvæmd hennar innanlands og hvernig menntun og þjálfun sé háttað. Starfshópur sá sem fyrr er nefndur vann og tók saman ítarleg gögn á ensku um framkvæmd menntunar og þjálfunar sjómanna á Íslandi, námskrár Stýrimannaskólans í Reykjavík og Vélskóla Íslands, gildandi atvinnuréttindalög og ýmsar reglugerðir og voru þau gögn send til IMO í lok júlí sl. Þessi gögn verða metin innan IMO af þar til kvöddum sérfræðingum og í framhaldi að því verður gefinn út svokallaður hvítlisti (white list) sem er skrá yfir þau ríki sem að mati IMO uppfylla ákvæði samþykktarinnar. Mjög mikilvægt er að Ísland komist á hvítlistann svo menntun og skírteini íslenskra sjómanna verði viðurkennd á alþjóðavettvangi. Afleiðingar þess ef Ísland kæmist ekki á þennan lista væru þær að skírteini okkar manna yrðu litin hornauga. Þannig kynnum við að verða settir í hóp með vanþróuðum þjóðum á sviði siglinga og stýrimenn og vélstjórar með íslensk skírteini kynnu að eiga erfitt með að fá störf um borð í erlendum skipum.

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

Þess var vænst að breytingarnar gengju í gildi í aðildarríkjum samþykktarinnar 1. febrúar 1997. Fram til 1. febrúar 2002 mega samningsaðilar þó gefa út og viðurkenna þau skírteini sem giltu fyrir þann dag að því er varðar sjómenn sem hófu nám eða byrjuðu að safna siglingatíma fyrir 1. ágúst 1998. Í ársbyrjun 2002 eiga allir skipstjórnarmenn og vélstjórar á kaupskipum að hafa fengið í hendur ný atvinnuskírteini samkvæmt STCW'95. Nýju atvinnuskírteinin eiga að tryggja að handhafar þeirra búi yfir þeirri hæfni sem kveðið er á um í samþykktinni. Önnur atvinnuskírteini verða ekki viðurkennd og þar með er komið í veg fyrir að vanhæfir skipstjórnarmenn og vélstjórar gegni ábyrgðarstöðum um borð í kaupskipum.

II. Alþjóðasamþykkt um menntun og þjálfun, skírteini og vaktstöður áhafnar fiskiskips (STCW-F).

Þegar endurskoðun STCW-samþykktarinnar stóð yfir var samþykkt á sérstakri ráðstefnu að gera samþykkt um menntun og þjálfun, skírteini og vaktstöður áhafnar fiskiskips (STCW-F). Í þeirri samþykkt er kveðið á um skírteinisútgáfu til handa skipstjórum, stýrimönnum, vélstjórum og fjarskiptamönnum um borð í fiskiskipum 24 metrar að lengd og lengri. Í fyrstu var ætlunin að fiskimannasamþykktin væri í formi sérstakrar bókunar við STCW-samþykktina en horfið var frá því. Samþykktin er fyrsta tilraun til þess að samræma bindandi lágmarksstaðla um menntun og þjálfun áhafna fiskiskipa. Fiskimannasamþykktin öðlast gildi 12 mánuðum eftir að 15 ríki fullgilda hana. Nú hafa tvö ríki fullgilt hana, Danmörk og Rússland.

Í 3. ályktun samþykktarinnar er kveðið á um að endurskoða skuli leiðbeiningarrit IMO, ILO og FAO frá 1985 um menntun og þjálfun og skírteini áhafna fiskiskipa sem eru 12 til 24 metrar að lengd (Document for Guidance on Fishermen's Training and Certification). Sú endurskoðun stendur nú yfir

og er Ísland fulltrúi IMO í vinnuhópnum sem sér um það og gegnir Þórður Þórðarson deildarstjóri hjá Siglingastofnun formennsku í honum.

Í áfangaskýrslu áðurnefnds starfshóps frá 9. september 1998 er lagt til að Ísland gerist aðili að fiskimannasamþykktinni og að íslensk lögjöf verði aðlöguð að henni.

III. Tilskipun Evrópusambandsins.

Öll aðildarríki Evrópusambandsins hafa gerst aðilar að STCW og hefur Evrópusambandið gefið út sérstaka tilskipun um lágmarksþjálfun sjómanna nr. 94/58. Gerðar voru breytingar á þeirri tilskipun með tilskipun nr. 98/35 þar sem tekið var tillit til þeirra breytinga sem urðu á alþjóðasamþykktinni árið 1995. Tilskipanirnar taka fullt mið af alþjóðasamþykktinni.

Hvað varðar fiskimannasamþykktina hefur Evrópusambandið ekki sett sérstaka tilskipun en lítið hefur verið svo á að það sé á valdi hvers aðildarríkis hvort það gerist aðili að þeirri samþykkt. Aðeins eitt land ESB hefur fullgilt samþykktina, þ.e. Danmörk.

Athugasemdir við einstakar greinar frumvarpsins.

Um 1. gr.

Grein þessi fjallar um gildissvið laganna en þeim er ætlað að taka til allra þeirra sem starfa um borð í íslenskum skipum og eru skráningarskyld samkvæmt lögum um skráningu skipa nr. 115/1985 en það eru öll skip sem eru 6 metrar á lengd eða lengri, mælt milli stafna. Meginbreytingin frá gildandi lögum er sú að löggin gilda nú um áhafnir allra skipa óháð því hvort þau eru notuð í atvinnuskyni eða ekki. Það er því gert ráð fyrir að þeir sem stjórna skráningarskyldum skemmtibátum þurfi að uppfylla ákvæði laganna.

Gildissvið laga þessara er rýmra heldur en alþjóðasamþykktirnar miða við. Alþjóðasamþykktin frá 1978 tekur aðeins til skipa sem sigla á opnu hafi og undir hana falla ekki herskip, fiskiskip, skemmtibátar eða tréskip af frumstæðri gerð. Alþjóðasamþykktin um fiskiskip tekur aðeins til fiskiskipa sem eru 24 metrar að lengd og lengri. Hér er lagt til að gildissvið laganna verði öll skip sem eru skráningarskyld, þ.e. sem eru 6 metrar að lengd eða lengri. Eina breytingin sem hér er gerð frá því sem er í gildandi lögum er sú að nú er skýrt kveðið á um að til að stjórna skráningarskyldum skemmtibát þarf sérstakt skírteini og uppfylla ákvæði laganna og reglugerðar sem sett verður á grundvelli þeirra.

Hvað varðar skip sem ekki eru skráningarskyld er lagt til að ráðherra geti í reglugerð kveðið á um skilyrði þess að mega stjórna slíkum skipum.

Um 2. gr.

Hér eru einstök orð sem notuð eru í frumvarpinu skilgreind. Byggt er á sömu skilgreiningum og notaðar eru í alþjóðasamþykktunum og þær skilgreiningar sem koma fram í gildandi lögum, sbr. 2. gr. laga nr. 112/1984 og 1. gr. laga nr. 113/1984.

Um 3. gr.

Með þessari grein er gerð krafa um að allir skólar sem annast menntun og þjálfun áhafna íslenskra skipa skuli uppfylla kröfur laganna, alþjóðasamþykktanna og skuldbindinga skv. samningnum um Evrópska efnahagssvæðið.

Samkvæmt lögum um framhaldsskóla nr. 80/1996 er miðað við að starfsgreinaráð um sjávarútvegsgreinar og siglingar geri tillögur til menntamálaráðherra um námsskrár framhaldsskóla, þar með talið sjómannaskóla hvað varðar menntun og þjálfun áhafna skipa. Miðað er við að starfsgreinaráð leiti umsagnar Siglingastofnunar um efni slíkra námsskráa enda hefur Siglingastofnun Íslands ábyrgð á hendi um framkvæmd alþjóðasamþykktanna gagnvart Alþjóðasiglingamálastofnuninni sem setur reglur um menntun og þjálfun áhafna skipa á alþjóðavettvangi.

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

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

Um 4. gr.

Í 1. mgr. er lagt til að Siglingastofnun gefi út skírteini skv. lögnum og reglugerðum settum skv. þeim. Skv. gildandi lögum er miðað við að skírteini til skipstjórnar- og vélstjórnarmanna séu gefin út af sýslumönnum úti á landi og tollstjóranum í Reykjavík, sbr. 13. gr. laga nr. 112/1984 og 9. gr. laga

nr. 113/1984. Sú breyting er hér lögð til að Siglingastofnun gefi út öll skírteini til starfa á íslenskum skipum. Þykir sú leið nauðsynleg til að tryggja samræmda útgáfu skírteinanna þar sem um verður að ræða alþjóðleg skírteini sem veita rétt til starfa á skipum sem skráð eru í löndum sem aðilar eru að alþjóðasamþykktinni. Jafnframt er miðað við að Siglingastofnun gefi út séríslensk skírteini sem eru fyrir neðan þau mörk sem alþjóðasamþykktirnar miða við.

Í 2. mgr. er kveðið á um að hver sem fær útgefið skírteini þurfi að uppfylla kröfur um siglingatíma, aldur, heilbrigði, menntun og þjálfun, hæfni og próf. Um þessi skilyrði er nánar fjallað í reglugerð. Ákvæði þessarar mgr. eru í samræmi við gildandi atvinnuréttindalög.

Í 3. mgr. er kveðið á um það að skipstjóri á íslensku skipi skuli ávallt vera íslenskur ríkisborgari. Hins vegar er gert ráð fyrir því að ríkisborgarar á EES-svæðinu geti starfað á íslenskum skipum hafi þeir nauðsynlega kunnáttu í íslensku tal- og ritmáli. Þessi regla er í samræmi við reglur annarra ríkja á EES-svæðinu þar sem einstök lönd gera kröfu um að skipstjóri á skipum þess séu innlendir.

Í 4. mgr. er kveðið á um að yfirmenn á stjórnunarviði sem þar eru upp taldir skuli hafa þekkingu á íslenskum lögum og reglum sem varða störf þeirra og að þeir geti tjáð sig innbyrðis á sama tungumáli um sitt starfssvið.

Í 5. mgr. er gerð krafa um að frumrit skírteinis skuli vera um borð í skipinu sem skírteinishafi starfar á. Þetta ákvæði er í samræmi við alþjóðasamþykktina og gildandi atvinnuréttindalög.

Um 5. gr.

Hér er fjallað um stöðu erlendra skírteina. Meginreglan er sú að ekki er heimilt að viðurkenna skírteini sem gefin eru út af ríki sem ekki er aðili að samþykktinni. Á grundvelli alþjóðasamþykktarinnar er Siglingastofnun heimilt að viðurkenna skírteini frá ríkjum sem aðilar eru að alþjóðasamþykktinni og er lagt til að gerðar verði sömu menntunarkröfur til erlendra ríkisborgara sem innlendra.

Um 6. gr.

Hér er kveðið á um hvernig með skuli fara ef veita á undanþágu til að gegna tilteknu starfi um borð í skipi. Ákvæði greinarinnar byggja alfarið á ákvæðum alþjóðasamþykktanna. Í 1. mgr. er kveðið á um að Siglingastofnun geti veitt slíka heimild telji hún að öryggi mannlífa, eigna eða umhverfis verði ekki stefnt í hættu. Í gildandi lögum er miðað við að samgönguráðherra skipi 5 manna nefnd til að fjalla um undanþágur. Í þeirri nefnd eiga sæti formaður sem ráðherra skipar án tilnefningar, tveir frá útgerð og tveir frá stéttarfélagi. Með frumvarpi þessu er lagt til að undanþágunefnd verði felld niður og verkefni hennar fengin Siglingastofnun Íslands. Er það gert með hliðsjón af því að greinin sjálf setur skýrar reglur um í hvaða tilvikum veita megi undanþágu en þær eru í meginatriðum að undanþágu megi aðeins veita til að gegna næstu lægri stöðu og að undanþágu megi ekki veita til að gegna starfi skipstjóra eða yfirvélstjóra nema í neyðartilvikum og þá í eins skamman tíma og unnt er.

Gert er ráð fyrir því í 11. gr. frumvarpsins að ákvörðunum Siglingastofnunar um undanþágur megi skjóta til úrskurðarnefndar siglingamála.

Um 7. gr.

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

Í ákvæði til bráðabirgða eru talin upp þau skírteini sem miðað er við að ekki verði gefin út eftir gildistöku laga þessara og er miðað við að þeir sem slík réttindi hafa geti aukið sín réttindi með sérstöku námi þar um.

Um 8. gr.

Ákvæði 7. gr. byggja alfarið á ákvæðum alþjóðasamþykktanna. Við það er miðað að í reglugerð verði nánari ákvæði um vaktstöðu þeirra sem standa vaktir. Þessar reglur eru þær fyrstu sem settar hafa verið um vaktstöðu á skipum og hafa þau ríki sem eru aðilar að STCW tekið þau ákvæði orðrétt upp úr alþjóðasamþykktunum og má því segja að hér sé um samræmdar, alþjóðlegar reglur að ræða.

Um 9. gr.

Hér er kveðið á um hvernig ákveða skuli mönnun farþega- og flutningaskipa. Meginreglan er sú að sérhvert farþega- og flutningaskip skuli mannað á öruggan hátt þannig að öryggi áhafnar skips og mannlífa á sjó sé tryggt. Á hverju farþega- og flutningaskipi skal vera skipstjóri. Miðað er við að

Siglingastofnun Íslands gefi út öryggismönnunarskírteini fyrir hvert farþega- og flutningaskip þar sem kveðið er á um lágmarksmönnun, samsetningu áhafnar og skírteini fyrir einstakar stöður.

Skv. gildandi lögum er miðað við að mönnunarnefnd kaupskipa ákveði mönnun kaupskipa en í henni sitja sjö menn, fulltrúar útgerða og stéttarféлага. Með frumvarpi þessu er lagt til að mönnunarnefnd kaupskipa verði lögð niður og verkefni hennar fengin Siglingastofnun Íslands. Ekki þykja rök fyrir því að hagsmunaaðilar eigi sjálfir aðild að ákvörðunum um öryggismönnun skipanna heldur verði það á hendi Siglingastofnunar sem byggir ákvörðun sína á faglegum rökum með hliðsjón af gerð skips, fyrirkomulagi og búnaði, skipulags vakta um borð, nauðsynlegs hvíldartíma og vinnusviðs skipverja. Jafnframt má benda á að sú leið sem hér er lögð til er skilvirkari þar sem oft og tíðum er ekki hægt að kalla saman hóp manna með stuttum fyrirvara.

Gert er ráð fyrir því í 11. gr. frumvarpsins að ákvörðun Siglingastofnunar um mönnun megi skjóta til úrskurðarnefndar siglingamála.

Um 10. gr.

Grein þessi fjallar um öryggismönnun fiskiskipa og varðskipa. Í 2. mgr. er miðað við sömu reglur og fram koma í 4. gr. laga nr. 112/1984 með síðari breytingum. Sú breyting er þó gerð að fjöldi stýrimanna á fiskiskipum miðast við brúttótonn í stað rúmlesta áður. Er það vegna þess að Ísland hefur gerst aðili að alþjóðasamþykkt um mælingu skipa sem undirrituð var í Lundúnum 23. júní 1969 sem leysti af hólmi eldri alþjóðasamþykkt sem miðaði við brúttórúmllestir. Við breytingu á rúmllestum í brúttótonn hefur verið miðað við að fjöldi stýrimanna haldist óbreyttur í sem flestum tilvikum. Þó eru dæmi þess hjá einstökum skipum að brúttótonnataka þeirra stækkar eða minnkar meira en meðaltal segir til um. Miðað er við þá brúttótonnatölu sem minnstar breytingar hefur í för með sér á reglur um mönnun.

Í 2. mgr. er gert ráð fyrir því að sömu reglur gildi um fjölda vélstjórnarmanna eins og 2. gr. laga nr. 113/1984 með síðari breytingum gerir ráð fyrir. Í samræmi við það sem segir í 1. mgr. er 20 rúmllestum í a-lið breytt í 30 brúttótonn.

Í 3. mgr. er kveðið á um lágmarksfjölda skipstjórnar- og vélstjórnarmanna á varðskipum. Í stað 400 rúmlesta er miðað við 900 brúttótonn.

Í 4. mgr. er kveðið á um heimild til Siglingastofnunar til að ákveða frávik frá ákvæðum greinarinnar um öryggismönnun á fiskiskipum og varðskipum. Samkvæmt gildandi lögum er miðað við að sérstök mönnunarnefnd starfi sem hafi heimild til að ákveða frávik frá ákvæðum laganna um lágmarksfjölda skipstjórnar- og vélstjórnarmanna. Í þeirri nefnd sitja sjö menn, fulltrúar útgerða og stéttarféлага og formaður sem skipaður er af ráðherra. Með frumvarpi þessu er lagt til að mönnunarnefnd verði felld niður og verkefni hennar fengin Siglingastofnun Íslands. Ekki þykja rök fyrir því að hagsmunaaðilar eigi sjálfir aðild að ákvörðunum um öryggismönnun fiskiskipa heldur verði það á hendi Siglingastofnunar að ákveða frávik frá ákvæðum laganna sem byggir ákvörðun sína á faglegum rökum með hliðsjón af gerð skips, verkefnum og tæknibúnaði. Jafnframt má benda á að sú leið sem hér er lögð til er skilvirkari þar sem oft og tíðum er ekki hægt að kalla saman hóp manna með stuttum fyrirvara.

Gert er ráð fyrir í 11. gr. frumvarpsins að ákvörðunum Siglingastofnunar um mönnun skv. þessari grein megi skjóta til úrskurðarnefndar siglingamála.

Um 11. gr.

Hér er lagt til að sett verði á stofn sérstök úrskurðarnefnd siglingamála og að hægt verði að skjóta til hennar ákvörðunum Siglingastofnunar skv. lögum sem varða veitingu undanþága, mönnun skips og útgáfu skírteina. Miðað er við að nefnd þessi verði þriggja manna og úrskurðir hennar verði endanlegir á stjórnslustigi. Gert er ráð fyrir að ráðherra setji reglugerð um starfshætti nefndarinnar.

Um 12. gr.

Samhliða frumvarpi þessu hefur nefnd sú sem gerði tillögur til samgönguráðuneytis um frumvarp þetta gert drög að reglugerð sem birt er sem fylgiskjal með frumvarpinu.

Um 13. gr.

Grein þessi þarfnast ekki nánari skýringar.

Um 14. gr.

Grein þessi þarfnast ekki nánari skýringar.

Fylgiskjal I Drög að reglugerð um menntun og þjálfun, skírteini og vaktstöður áhafna

- Fylgiskjal II** Íslenskra skipa og fjölda í áhöfn þeirra.
Íslensk þýðing alþjóðasamþykktar um menntun og þjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna, 1978, með breytingum frá 1995.
- Fylgiskjal III** Íslensk þýðing alþjóðasamþykktar um menntun og þjálfun, skírteini og vaktstöður áhafna fiskiskips, 1995.