

148. löggjafarþing 2017–2018.

Þingskjal x — x. mál.

Stjórnarfrumvarp.

Frumvarp til laga

um breytingu á ýmsum lögum vegna samþykktar Alþjóðavinnumálastofnunarinnar um vinnuskilyrði farmanna.

Frá samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra.

I. KAFLI

Breyting á sjómannalögum nr. 35/1985.

1. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 2. gr. laganna:

- a. Fremst í upptalningu bætist við nýr töluliður svohljóðandi: 6. gr. um ráðningasamninga o.fl.
- b. Í stað 5.-7. tölul. koma þrír nýjir töluliðir, svohljóðandi:
 5. 30. gr. um sendingu launa o.fl.
 6. 32. gr. um launauppgjör o.fl. og
 7. 33.-41. gr. um umönnun og kaup sjúkra skipverja og andlát skipverja og greftrun.
- c. 8. tölul. fellur brott.
- d. Númer töluliða breytast í samræmi við a.-c.liði.

2. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 6. gr. laganna:

- a. Á eftir 1. málsl. 1. mgr. 6. gr. bætist við svohljóðandi málsl.:

Fyrir undirritun skal gefa skipverja tækifæri til að grandskoða samninginn og eftir atvikum leita sér ráðgjafar um efni hans.
- b. Á eftir 1. mgr. kemur ný málsgrein, svohljóðandi:

Skipverjar skulu fá, um borð í skipi, skýrar upplýsingar um skilmála ráðningar þeirra og skulu slíkar upplýsingar ásamt ráðningasamningi og eftir atvikum kjarasamningi vera aðgengilegar innlendum sem erlendum stjórnvöldum við eftirlit.
- c. Á eftir orðunum „samkvæmt 1. mgr.“ í 2. mgr. 6. gr. kemur: og aðgengileg skjöl samkvæmt 2. mgr.

3. gr.

Í stað orðanna „15 ára“ í 2. mgr. 8. gr. kemur: 16 ára.

4. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 30. gr. laganna:

- a. 2. mgr. 30. gr. verður svohljóðandi:

Útgerðarmaður skal tryggja að skipverji geti með bankamillifærslu eða svipuðum hætti sent öll laun sín eða hluta þeirra til fjölskyldu, nánustu aðstandenda eða löglegra bótaþega án þess að það hafi í för með sér óhóflegan kostnað fyrir skipverjann.

b. 3. mgr. 30. gr., verður svohljóðandi:

Ráðherra getur sett nánari reglur um sendingu launa.

5. gr.

Við 1. mgr. 32. gr. bætist svohljóðandi málslíður: Upplýsingar um gengisskráningu skulu koma fram ef greitt hefur verið í mynt eða miðað við gengi sem er annað en það sem samið var um.

6. gr.

Í stað 61. gr. kemur ný 61. gr. svohljóðandi:

Skipstjóri skal sjá til þess að skipverjar fái um borð í skipi hollan og næringarríkan mat og nægt drykkjarvatn.

Skipstjóri skal hafa skjalfest eftirlit með matar- og drykkjarbirgðum, rými til geymslu og meðhöndlunar, eldhúsi og öðrum búnaði tengdum tilreiðslu eða framleiðslu matvæla.

Skipverjar eiga rétt á mat og drykkjarvatni þeim að kostnaðarlausu á ráðningartímabilinu en ef nauðsyn ber til að matur sé dreginn af skipverjum í ferð skal greiða þeim sanngjarnar bætur af þeim sökum.

Ráðherra setur nánari reglur um mat og drykkjarvatn, þ.m.t. magn og gæði, meðferð matvæla og eftirlit skipstjóra.

II. KAFLI

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

7. gr.

Við 3. mgr. 1. gr. á eftir orðunum „frá 1978 með síðari breytingum,“ bætist: alþjóðasamþykkt um vinnuskilyrði farmanna (MLC) frá 2006, með síðari breytingum frá 2014 og 2016,

8. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 4. gr. a. laganna:

a. Við bætist ný 1. mgr. 4. gr. a. svohljóðandi:

Allir skipverjar skulu vera svo heilir heilsu að þeir geti rækt störf sín af öryggi. Skipverji skal leggja fram vottorð um að hann uppfylli skilyrði um sjón, heyrn og aðrar heilbrigðiskröfur sbr. reglugerð skv. 4. mgr.

b. Í stað orðsins „sjómanna“ í 2. og 3. mgr. 4. gr. a. kemur: skipverja.

9. gr.

Á eftir 7. gr. B. laganna koma þrjár nýjar greinar, 7. gr. C., 7. gr. D. og 7. gr. E., ásamt fyrirsögnum, svohljóðandi:

a. (7. gr. C.)

Orlof.

Orlof skipverja skal vera að lágmarki 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.

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

b. (7. gr. D.)

Heimferð.

Skipverji sem hefur verið á sama skipi eða hjá sama útgerðarmanni 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 skv. ráðningarsamningi eða ekki er hægt að ætlast til þess að hann geti gegnt þeim sökum sérstakra kringumstæða.

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

Útgerðarmaður 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 útgerðarmaður skipsins getur kært farbann og fer um framkvæmd farbanns að öðru leyti samkvæmt lögum um eftirlit með skipum.

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

c. (7. gr. E.)

Heilsuvernd, læknishjálp, velferð og tryggingarvernd.

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

Ráðherra getur sett nánari reglur um velferðarréttindi skipverja þ.e. um heilsuvernd, læknishjálp, velferð og tryggingarvernd.

10. gr.

Á eftir 10. gr. laganna kemur ný grein, 10. gr. A., ásamt fyrirsögn, svohljóðandi:

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 og áreiðanleg til að skipverjar geti fundið störf um borð í skipi.

Samgöngustofa hefur eftirlit með að skráningar- og ráðningarþjónusta skipverja uppfylli kröfur alþjóðaskuldbindinga íslenska ríkisins sem getið er um í 3. mgr. 1. gr. laganna.

Ráðherra er heimilt að mæla nánar fyrir um skráningar- og ráðningarþjónustu og eftirlit með henni í reglugerð.

11. gr.

Við 1. málsl. 1. mgr. 17. gr. á eftir orðunum „mönnun skipa og alþjóðlegt öryggisstjórnunarkerfi“ bætist: heimferðir og skráningu og ráðningu skipverja.

III. KAFLI

Breyting á lögum um eftirlit með skipum nr. 47/2003.

12. gr.

Við 3. mgr. 3. gr. bætist nýr málslíður svohljóðandi: Ráðherra setur nánari reglur um vinnusvæði og vistarverur skipverja.

IV. KAFLI

Önnur ákvæði.

13. gr.

Lög þessi taka þegar gildi.

Greinargerð.

1. Inngangur.

Frumvarpið sem samið var í samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytinu, að höfðu samráði við Samgöngustofu, velferðarráðuneytið og utanríkisráðuneytið, felur í sér lagabreytingar vegna samþykktar Alþjóðavinnuálastofnunarinnar um vinnuskilyrði farmanna frá árinu 2006 með síðari breytingum frá árunum 2014 og 2016. Þær lagabreytingar sem hér eru lagðar til og breytingar á reglugerðum sem þurfa að eiga sér stað í kjölfarið er forsenda þess að unnt sé að fullgilda samþykktina. Ísland var meðal þátttakenda á þingum Alþjóðavinnuálastofnunarinnar þegar framangreind samþykkt og viðaukar við hana voru samþykktir.

2. Tilefni og nauðsyn lagasetningar.

Á 94. þingi Alþjóðavinnuálastofnunarinnar (e. International Labour Organization - ILO) í Genf 6. til 23. febrúar 2006 var gengið frá samþykkt 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 alþjóðavinnuálasamþykktum. Samþykktin felur annars vegar í sér reglur og viðmið sem eru skuldbindandi fyrir aðildarríki og hins vegar leiðbeinandi reglur fyrir aðildarríki. Á árunum 2014 og 2016 voru smávægilegar breytingar gerðar á samþykktinni.

Reglur samþykktar um vinnuskilyrði farmanna eru með frumvarpinu færðar í íslenskan rétt svo íslenska ríkinu sé unnt að standa við alþjóðaskuldbindingar sínar um fullgildingu samþykktarinnar. Samþykktin er færð í sett lög að því marki sem skylt er, þ.e. með lágmarksbreytingum og gert er ráð fyrir að hluti efnisreglna hennar verði færðar í reglugerð þar sem það er unnt. Þá þarf einnig að móta stefnu á vissum sviðum vegna ákvæða

samþykktarinnar þó það verði ekki fært í lög sérstaklega. Ekki er stefnt að því að færa sérstakar leiðbeiningar í samþykktinni eða önnur atriði sérstaklega í lög eða reglugerðir.

3. Meginefni frumvarpsins.

Samþykktin, sem tekur til farmanna, þ.e. starfsmanna á farþega- og flutningaskipum, skiptist í eftirfarandi fimm kafla:

1. kafli. Lágmarkskröfur sem farmenn þurfa að uppfylla til að mega vinna um borð í skipum: Kaflinn inniheldur fjórar reglur þ.e. reglu 1.1. um lágmarksaldur, reglu 1.2. um læknisvottorð, reglu 1.3. um menntun, þjálfun og hæfni og reglu 1.4. um skráningu og ráðningu. Í frumvarpinu eru lagðar til breytingar á 2. mgr. 8. gr. siglingalaga nr. 35/1985 vegna reglu 1.1., 4. gr. a. laga um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa nr. 76/2001 vegna reglu 1.2. og ný grein 10. gr. A. sömu laga er lögð til vegna reglu 1.4. Ekki var talin þörf á lagabreytingum vegna reglu 1.3 enda verður að telja hana uppfyllta að íslenskum rétti.

2. kafli. Skilyrði fyrir ráðningu: Kaflinn inniheldur átta reglur þ.e. reglu 2.1. um ráðningarsamninga farmanna, reglu 2.2. um laun, reglu 2.3. um vinnutíma og hvíldartíma, reglu 2.4. um orlofsrétt, reglu 2.5. um heimsendingu, reglu 2.6. um bætur til farmanna ef skip tapast eða ferst, reglu 2.7. um mönnun og reglu 2.8. um aukna möguleika á starfsframa og fagkunnáttu auk fjölgunnar atvinnutækifæra sem standa farmönnum til boða. Í frumvarpinu eru lagðar til breytingar á 2. gr. og 6. gr. sjómannalaga nr. 35/1985 vegna reglu 2.1., breytingar á 30. gr. og 1. mgr. 32. gr. sömu laga vegna reglu 2.1. og þá er lagt til að tvær nýjar greinar 7. gr. C. og 7. gr. D. bætist við við lög um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa nr. 76/2001 vegna reglna 2.4. og 2.5. Að auki eru gerðar breytingar á 2. gr. sjómannalaga nr. 35/1985 vegna ákvæða kaflans. Lagabreytingar voru taldar óþarfar vegna reglu 2.3. um vinnutíma og hvíldartíma, vegna reglu 2.6. um bætur til farmanna ef skip tapast eða ferst, reglu 2.7. um mönnun og vegna reglu 2.8. um aukna möguleika á starfsframa og fagkunnáttu auk fjölgunar atvinnutækifæra sem standa farmönnum til boða, enda verður að telja þær nú þegar uppfylltar að íslenskum rétti og/eða þess eðlis stefnumótunar frekar en lagasetningar getur verið þörf.

3. kafli. Vistarverur og tómstundaaðstaða, fæði og þjónusta áhafna: Kaflinn inniheldur tvær reglur þ.e. reglu 3.1. um vistarverur og tómstundaaðstöðu og reglu 3.2. um fæði og þjónustu áhafna auk viðmiða við reglurnar. Í frumvarpinu eru lagðar til breytingar á annars vegar 3. mgr. 3. gr. laga um eftirlit með skipum nr. 47/2003 vegna reglu 3.1. og hins vegar á 61. gr. sjómannalaga nr. 35/1985 vegna reglu 3.2. Að auki þarf að uppfæra reglugerðir svo fullgilda megi samþykktina.

4. kafli. Heilsuvernd, læknishjálp, velferð og tryggingarvernd: Kaflinn inniheldur fimm reglur, þ.e. reglu 4.1. um læknishjálp um borð í skipi og í landi, reglu 4.2. um ábyrgð útgerðarmanna, reglu 4.3. um heilsuvernd, öryggi og slysavarnir, reglu 4.4. um aðgang að velferðarmiðstöðum í landi og reglu 4.5. um tryggingarvernd. Í frumvarpinu eru lagðar til breytingar á 2. gr. laga nr. 35/1985 þannig að 33.-41. gr. laganna gildi einnig um þá sem gegna öðrum störfum á skipum en skipsstörfum og þá er lögð til ný 7. gr. E. sem bætist við lög um áhafnir íslenska farþegaskipa og flutningaskipa nr. 76/2001 þar sem tryggt er að allir skipverjar sem sigla undir íslenskum fána njóti sömu réttinda. Aðrar efnislegar lagabreytingar voru taldar óþarfar vegna reglna 4. kafla enda verður að telja reglur kaflans nú þegar uppfylltar að íslenskum rétti þó nauðsynlegt kunni að vera að útfæra þurft einhver atriði með reglugerð svo fullgilda megi samþykktina.

5. kafli. Skyldur um framkvæmd og framfylgd: Kaflinn inniheldur þrjár reglur þ.e. reglu 5.1. um skyldur fánaríkis, reglu 5.2. um hafnaríkisskyldur og reglu 5.3. um skyldur í tengslum við útvegum vinnuafis. Lagabreytingar eru ekki nauðsynlegar vegna þeirra reglna sem fram koma í kaflanum en við breytingar á reglugerðum á sviðinu þarf að gæta að reglunum og viðmiðum við þær svo unnt verði að fullgilda samþykktina. Í 10. gr. laga um Samgöngustofu, stjórnarsýslustofnun samgöngumála nr. 119/2012 er m.a. kveðið á um að stofnunin skuli hafa eftirlit með að Ísland uppfylli á hverjum tíma þær skuldbindingar sem mælt er fyrir um í alþjóðasamningum, sbr. 3. tölul. 1. mgr. þeirrar greinar. Þá er í 9. gr. sömu laga kveðið á um verkefni Samgöngustofu tengd siglingum. Ljóst er að Samgöngustofu ber að framkvæma og framfylgja þeim reglum sem 5. kafli samþykktarinnar kveður á um.

Eins og fyrr sagði eru með frumvarpinu lagðar til 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. Verði frumvarpið að lögum og nauðsynlegar reglugerðarbreytingar gerðar í kjölfarið næst það markmið samþykktarinnar að tryggja farmönnum þau vinnuskilyrði sem samþykktin mælir fyrir um. Þó meginmarkmið samþykktarinnar sé að tryggja farmönnum tiltekin réttindi þá er samþykktin ekki síður nauðsynleg svo Ísland geti sinnt virku hafnaríkiseftirliti, þ.e. haft m.a. eftirlit með því að önnur ríki fari eftir ákvæðum samþykktarinnar. Rétt þykir að geta þess að nágrennaríki Íslands, þ.e. Danmörk, Finnland, Noregur og Svíþjóð hafa öll á síðustu árum fullgilt samþykktina auk fjölda annarra ríkja í Evrópu. Samkvæmt upplýsingum á heimasíðu Alþjóðavinnuálagastofnunarinnar hafa 84 ríki fullgilt samþykktina og ráða þau yfir 91% af skipastóli heimsins miðað við brúttótonnatölu.

4. Samræmi við stjórnarskrá og alþjóðlegar skuldbindingar.

Að mati ráðuneytisins er efni frumvarps þessa í samræmi við ákvæði stjórnarskrár og alþjóðlegar skuldbindingar íslenska ríkisins, líkt og rakið er hér að framan í 2. kafla greinargerðarinnar.

5. Samráð.

Frumvarpið var samið í samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytinu í samráði við Samgöngustofu, velferðarráðuneytið og utanríkisráðuneytið. Frumvarpið snertir fyrst og fremst farmenn sem starfa á farþega- eða flutningaskipum sem sigla undir íslenskum fána og útgerðarmenn þeirra skipa.

Sérstakt samráð var haft við velferðarráðuneytið hvað varðar 4. kafla samþykktarinnar en sá kafli inniheldur reglur um heilsuvernd, læknishjálp, velferð og tryggingarvernd sem eru málaflokkar sem heyra undir það ráðuneyti.

Skjölin um áform um lagasetningu og frummat á áhrifum fóru í innra samráð innan Stjórnaráðs Íslands í desember 2017 og þá var hagsmunaaðilum og almenningi gefinn kostur á að gera athugasemdir við skjölin í janúar 2018. Var þetta gert í samræmi við samþykkt ríkisstjórnarinnar um undirbúning og frágang stjórnarfrumvarpa og stjórnartillagna, sbr. 9. gr. reglan um starfshætti ríkisstjórnar, frá 10. mars 2017. Athugasemdir bárust frá fjármála- og efnahagsráðuneytinu við innra samráð tengdar frummati á kostnaðaráhrifum frumvarpsins, en engar athugasemdir bárust við skjölin í ytra samráði. Við samningu frumvarpsins var tekið tillit til þeirra athugasemda sem fram komu við framangreint samráð eftir því sem unnt var og var endanlegt kostnaðarmat frumvarpsins ítarlegra en frummatið, enda lágu forsendur kostnaðarmats þá ljósar fyrir.

Drög að frumvarpinu voru kynnt almenningi á samráðsgátt stjórnvalda á vefslóðinni samradsgatt.island.is 16. febrúar 2018 og var almenningi og hagsmunaaðilum gefnar tvær vikur eða til 2. mars til að koma að athugasemdum og ábendingum.

(Hér verður frekari umfjöllun um samráð að því loknu.)

6. Mat á áhrifum.

Frumvarpinu er ætlað að tryggja farmönnum þau réttindi sem kveðið er á um í samþykkt Alþjóðavinnnumálastofnunarinnar um vinnuskilyrði farmanna frá árinu 2006 með síðari breytingum en grundvallarumboð stofnunarinnar er að stuðla að mannsæmandi vinnuskilyrðum.

Samþykktin hefur fyrst og fremst áhrif á farmenn og vinnuskilyrði þeirra þó vissulega hafi hún áhrif á útgerðarmenn í þeim tilvikum sem gerð er krafa um að þeir tryggi ríkari réttindi farmanna en nú þegar er gert. Samkvæmt upplýsingum frá Samgöngustofu eru afar fáir farmenn sem falla undir gildissvið samþykktarinnar og þar með laganna þar sem mörg kaupskip íslenskra útgerða sigla undir öðrum fána en íslenskum en til þess að falla undir gildissvið samþykktarinnar þurfa farmenn að starfa á skipum sem sigla undir íslenskum fána. Eru því áhrif breytinganna lítil héraðs hvort sem um er að ræða farmenn eða útgerðarmenn en munu hafa áhrif á þessa hópa fjölgi skipum sem sigla undir íslenskum fána.

Áhrif samþykktarinnar hefur umtalsverð áhrif á möguleika og skyldur Samgöngustofu til að sinna svokölluðu hafnaríkiseftirliti. Parísarsamkomulagið um hafnaríkiseftirlit, Paris MOU, er samkomulag 20 aðildarríkja sem Ísland hefur verið fullgildur aðili að frá 1. júlí 2000. Tilgangur hafnaríkiseftirlitsins er að stemma stigu við siglingum skipa sem uppfylla ekki alþjóðakröfur um aðbúnað, öryggi og hollustuhætti áhafna kaupskipa, atvinnuréttindi þeirra og um mengun frá skipum. Samkvæmt samkomulaginu er aðildarríkjum gert að skoða a.m.k. 25% af öllum kaupskipum sem hafa viðkomu í höfnum aðildarlandanna. Margir þættir hafa áhrif á hvaða skip eru tekin til skoðunar. M.a. er litið til þess hvort athugasemdir hafi verið gerðar á skipinu í fyrri hafnaríkisskoðun þar sem ákveðinn frestur hefur verið gefinn til úrbóta og er stuðst við upplýsingar úr gagnagrunni Parísarsamkomulagsins. Samgöngustofa hefur eftirlit með þeim skipum sem sigla til Íslands en sigla undir öðrum fánum en íslenskum. Þegar samþykktin um vinnuskilyrði farmanna hefur verið fullgilt af hálfu Íslands fær Samgöngustofa aðgang að kerfum Parísarsamkomulagsins sem varða þau atriði sem taka til samþykktarinnar. Frumvarpið og reglugerðarbreytingar sem þurfa að eiga sér stað í kjölfarið svo unnt verður að fullgilda samþykktina hafa af sér einhvern kostnað fyrir Samgöngustofu vegna vinnu starfsmanna og er áætlaður að sá kostnaður geti numið einu stöðugildi.

Þá hefur frumvarpið einnig áhrif á fiskimenn að því marki sem breytingar eru lagðar til á sjómannalögum nr. 35/1985 en gildissvið þeirra laga nær til allra sjómanna sem starfa á íslenskum skipum. Í athugasemdum við einstakar greinar frumvarpsins er skýrt af hverju farin er sú leið að leggja til breytingar á þeim lögum sem ná til stærri hóps en einungis farmanna. Í þessu sambandi þykir rétt að geta þess að á 96. þingi Alþjóðavinnnumálastofnunarinnar í Genf 30. maí til 15. febrúar 2006 var gengið frá samþykkt um vinnu við fiskveiðar (e. Work in Fishing Convention) og var Ísland meðal þáttakenda á þinginu en samþykktin hefur ekki verið fullgild af hálfu Íslands. Í samþykktinni eru ákvæði sem ætlar er m.a. að tryggja að starfsmenn á sviði fiskiveiða njóti aukins öryggi og heilbrigðis við vinnu og læknishjálpar á sjó og að veikir eða slasaðir sjómenn á fiskiskipum fái umönnun í landi, fái nægilega hvíld þeim til heilsuverndar og öryggis, njóti verndar í krafti starfssamninga og njóti sömu almannatryggingaverndar og aðrir starfsmenn.

Í ljósi efnis þeirrar samþykktar og hversu áþekkt hún er alþjóðasamþykkt um vinnuskilyrði farmanna þótti eðlilegt að sumar breytingar sem lagðar eru til með frumvarpinu næðu einnig til fiskimanna en ekki eingöngu farmanna þó ekki sé stefnt að fullgildinu framangreindrar samþykktar með þessu frumvarpi.

Ekki var talin þörf á að framkvæma sértækt mat vegna mögulegra áhrifa af frumvarpinu en ljóst þykir að ávinningur af samþykkt þess er nokkur. Með samþykkt þess er stigið skref í átt að fullgildingu alþjóðasamþykktar frá árinu 2006 sem Ísland tók þátt í að samþykkja og einnig stigið skref í þá átt að tryggja og hafa eftirlit með vinnuskilyrðum farmanna.

Um einstakar greinar frumvarpsins.

Um I. kafla.

Kaflinn felur í sér breytingar á sjómannalögum nr. 35/1985 sem eru nauðsynlegar svo fullgilda megi alþjóðasamþykkt um vinnuskilyrði farmanna. Í einhverjum tilvikum geta breytingar tekið bæði til farmanna og fiskimanna, þó samþykktin taki ekki til fiskimanna, og er það skýrt í athugasemdum við einstaka ákvæði. Þá er einnig í athugasemdum við einstaka ákvæði skýrt hvaða ákvæði samþykktarinnar er verið að færa í lög með þeirri breytingu sem lögð er til.

Um 1. gr.

Í 2. gr. sjómannalaga nr. 35/1985 er upptalning á þeim ákvæðum laganna sem gilda, eftir því sem við á, um menn sem ráðnir eru á skip af útgerðarmanni eða skipstjóra til annarra starfa en skipsstarfa og um menn sem ráðnir hafa verið á skip af öðrum en útgerðamanni eða skipstjóra. Vegna þeirra breytinga sem lagðar eru til á lögnum í frumvarpinu vegna fyrirhugaðrar fullgildingar á alþjóðasamþykkt um vinnuskilyrði farmanna þarf að bæta við framangreinda upptalningu.

Í a. lið bætist fremst í upptalninguna í 2. gr. nýr töluliður, svohljóðandi: 6. gr. um ráðningasamninga o.fl.

Í b. lið kemur í stað gildandi 5.-7. tölul. 2. gr. þrír nýir töluliðir, svohljóðandi: 30. gr. um sendingu launa o.fl., 32. gr. um launauppgjör o.fl. og 33.-41. gr. um umönnun og kaup sjúkra skipverja og andlát skipverja og greiftrun. Þá er í c. lið lagi lagt til að 8. tölul. falli út enda er þar um að ræða ákvæði sem vísað er til í 33.-41. gr. og endurtekin tilvísun til þeirra því óþörf. Rétt þykir að taka fram að með því að bæta 33.-41. gr. við upptalningu ákvæða í 2. gr. er verið að tryggja, eftir því sem við á, að þau ákvæði gildi ekki bara um sjómenn á íslenskum skiptum heldur einnig um skipverja sem ekki teljast til sjómanna en eru í áhöfnum skipa s.s. farþegaskipa og flutningaskipa. Í d. er tekið fram að númer töluliða í 2. gr. breytist í samræmi við a.-c. liði.

Um 2. gr.

Í reglu 2.1. í samþykktinni er kveðið á um ráðningarsamninga farmanna en tilgangur reglunnar er að tryggja sanngjarna ráðningarsamninga fyrir farmenn. Í II. kafla sjómannalaga nr. 35/1985 eru ákvæði um ráðningarsamninga o.fl. og er í 6. til 8. gr. í kaflanum fjallað um samningsgerðina o.fl. Vegna reglunnar eru lagðar til þrjár breytingar á 6. gr. laganna.

Í a. lið er kveðið á um að á eftir 1. málsl. 1. mgr. 6. gr. bætist nýr málslíður þar sem fram kemur að fyrir undirritun ráðningarsamnings skuli gefa skipverja tækifæri til að grandskoða hann og eftir atvikum leita sér ráðgjafar um efni hans.

Í b. lið er gert ráð fyrir að á eftir 1. mgr. 6. gr. komi ný málsgrein á þá leið að skipverjar skulu fá, um borð í skipi, skýrar upplýsingar um skilmála ráðningar þeirra og skulu slíkar upplýsingar ásamt ráðningasamningi og eftir atvikum kjarasamningi vera aðgengilegar innlendum sem erlendum stjórnvöldum við eftirlit. Vegna þessarar viðbótar breytist númerun annarra málsgreina 6. gr. sem henni nemur.

Í c. lið er kveðið á um að á eftir orðnum „samkvæmt 1. mgr.“ í 2. mgr. 6. gr. kemur: og aðgengileg skjöl samkvæmt 2. mgr. Þetta ákvæði verður síðan að 3. mgr. 6. gr. laganna vegna þeirra breytinga sem lagðar eru til í b. lið og umrædd tilvísun til 2. mgr. á því við um nýmæli b. liðar. Reglugerðarheimildina þarf ráðherra í kjölfarið að nýta til að mæla fyrir um önnur atriði í reglu 2.1. og viðmiðum við hana svo unnt verið að fullgilda samþykktina.

Um 3. gr.

Í reglu 1.1. í samþykktinni er kveðið á um lágmarksaldur og er tilgangur reglunnar að tryggja að enginn undir lögaldri vinni um borð í skipi. Lágmarksaldur skv. reglunni skal vera 16 ár en krafist skal hærri lágmarksaldurs við sérstakar aðstæður. Í 2. mgr. 8. gr. gildandi sjómannalaga nr. 35/1985 er kveðið á um að eigi má hafa yngri mann, karl eða konu, en 15 ára við vinnu á skipi nema um skólaskip eða æfingaskip sé um að ræða. Ráðherra getur sett reglur um hærri aldurslágmark skipverja við tiltekin störf allt upp að 18 ára aldri og með reglugerð um vinnu- og hvíldartíma skipverja á farþegaskipum og flutningaskipum nr. 680/2004 með síðari breytingum er í 4. gr. kveðið á um 16 ára lágmarksaldur. Til að gæta að samræmi þykir eðlilegt að leggja til þá breytingu að í stað orðanna 15 ára í 2. mgr. 8. gr. í sjómannalögum nr. 35/1985 verði nú kveðið á um 16 ára lágmarksaldur og það ákvæði taki til allra sem falla undir gildissvið þeirra laga.

Um 4. gr.

Regla 2.2. samþykktarinnar fjallar um laun og er tilgangur hennar að tryggja að farmönnum sé greitt fyrir þjónustu sína. Vegna reglunnar eru lagðar til tvær breytingar á 30. gr. sjómannalaga nr. 35/1985.

Í a. lið er kveðið á um að útgerðarmaður skuli tryggja að skipverji geti með bankamillifærslu eða svipuðum hætti sent öll laun sín eða hluta þeirra til fjölskyldu, nánustu aðstandenda eða löglegra bótaþega án þess að það hafi í för með óhóflegan kostnað fyrir skipverja. Kemur ákvæðið í stað 2. og 3. mgr. núgildandi 30. gr. þar sem kveðið er á um að skipverji geti krafist þess að kaup hans sé greitt mánaðarlega með ávísun til nafngreinds manns hér á landi eða lagt inn á íslenska innlánsstofnun og að skipverji geti, sér að kostnaðarlausu, sent kaup sitt heim til Íslands með tilstilli íslensks ræðismanns. Þar kemur einnig fram að ríkissjóður beri þann kostnað sem af þessu leiðir og ábyrgst peningasendingar. Breytingin tekur til allra sem falla undir gildissvið laganna, henni er ætlað að færa í lög reglu samþykktarinnar en jafnframt færa gildandi lög nær því sem gildir um launagreiðslur í nútíma bankakerfi.

Í b. lið er kveðið á um að ráðherra geti sett nánari reglur um sendingu launa. Ákvæðið þarfnast ekki frekari skýringa.

Um 5. gr.

Í viðmiðum við reglu 2.2. í samþykktinni er m.a. fjallað um gengisskráningu. Vegna þessa er lagt til að við 1. mgr. 32. gr. bætist að skipverji skuli fá upplýsingar um gengisskráningu ef laun hafa verið greidd í mynt eða miðað við gengi sem er annað en það sem samið var um. Ákvæði 1. mgr. 32. gr. kveður að öðru leyti á um að mánaðarlega skal

skipverja látið í té sundurliðað launauppgjör til hans nema kjarasamningur mæli fyrir um skemmri uppgjörsfrest og er það ákvæði í samræmi við viðmiðin.

Um 6. gr.

Í reglu 3.2. í samþykktinni er kveðið á um fæði og þjónustu áhafna. Tilgangur reglunnar er að tryggja sé að farmenn hafi aðgang að gæðamatvælum og gæðadrykkjarvatni. Vegna reglunnar er lögð til ný 61. gr. sjómannalaga nr. 35/1985. Um er að ræða nýja reglu í stað gildandi 61. gr. þar sem bætt hefur verið við inntak ákvæðisins án þess að nokkuð hafi verið fellt út. Hér þarf að hafa í huga að reglan tekur til allra þeirra sem falla undir gildissvið sjómannalaga nr. 35/1985 þó gildissvið reglna sem settar verða á grundvelli ákvæðisins geti verið þrengra.

Í 1. mgr. ákvæðisins er kveðið á um að skipstjóri skuli sjá til þess að skipverjar fái um borð í skipi hollan og næringarríkan mat og nægt drykkjarvatn. Í gildandi ákvæði 1. mgr. 61. gr. er ekki kveðið á um drykkjarvatn. Þá er í 2. mgr. kveðið á um skyldu skipstjóra til að hafa skjalfest eftirlit með matar- og drykkjarbyrgðum, rými til geymslu og meðhöndlunar, eldhúsi og öðrum búnaði tengdum tilreiðslu eða framleiðslu matvæla. Um er að ræða nýmæli í lögum þó telja verði að um sé að ræða eðlilega starfsskyldu skipstjóra þ.e. felast í yfirstjórnunar og eftirlitsheimildum hans.

Í 3. mgr. er kveðið á um að skipverjar eigi rétt á mat og drykkjarvatni þeim að kostnaðarlausu á ráðningartímabilinu en ef nauðsyn ber til að matur sé dreginn af skipverjum í ferð skal greiða þeim sanngjarnar bætur af þeim sökum. Ákvæðið er í samræmi við gildandi 2. mgr. 61. gr. en áréttað hefur verið réttur til matar og drykkjarvatns að kostnaðarlausu.

Í 4. mgr. er kveðið á um að ráðherra setur nánari reglur um mat og drykkjarvatn, þ.m.t. magn og gæði, meðferð matvæla og eftirlit skipstjóra. Kemur 4. mgr. í stað 2. málsl. 1. mgr. gildandi 61. gr. þar sem ráðherra var heimilt að setja nánari reglur um næringu skipverja. Fer betur á því að hafa heimild ráðherra til að setja reglugerð aftast í ákvæðinu.

Við þetta má bæta að í 2. mgr. 8. gr. sjómannalaga nr. 35/1985 er kveðið á um að ráðherra geti sett reglur um aldurslágmark skipverja sem getur verið allt að 18 ára við tiltekin störf. Svo samþykktin verði fullgild þarf að kveða þar á um að enginn farmaður undir 18 ára skuli ráðinn til starfa eða vinna sem matsveinn á skipi sbr. viðmið við reglu 3.2. Þá má einnig nefna að í gildi eru lög um bryta og matreiðslumenn á farskipum og fiskiskipum nr. 50/1961 með síðari breytingum. Í 3. mgr. reglu 3.2. er kveðið á um menntun og þjálfun matsveina. Í fyrrnefndum lögum eru heimildir ráðherra til að útfæra nánar í reglugerð tiltekin atriði. Þau lög þarfnast ekki breytinga vegna reglu 3.2. í samþykktinni en gæta þarf að því að reglur sem settar eru á grundvelli þeirra laga séu ætíð í samræmi við reglu 3.2. og viðmið við regluna.

Um II. kafla.

Kaflinn felur í sér breytingar á lögum um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa nr. 76/2001 sem eru nauðsynlegar svo fullgilda megi alþjóðasamþykkt um vinnuskilyrði farmanna. Í athugasemdum við einstaka ákvæði er skýrt hvaða ákvæði samþykktarinnar er verið að færa í lög með þeirri breytingu sem lögð er til.

Um 7. gr.

Í 3. mgr. 1. gr. laga um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa nr. 76/2001 er mælt fyrir um að tilgangur laganna og reglugerða settra samkvæmt þeim sé að laga íslenskan

rétt að þjóðréttarlegum skuldbindingum íslenska ríkisins og í kjölfarið er upptalning á þeim skuldbindingum sem um ræðir. Með ákvæðinu er lagt til að við upptalninguna bætist tilvísun til alþjóðasamþykktar um vinnuskilyrði farmanna (MLC) frá 2006, með síðari breytingum frá 2014 og 2016.

Um 8. gr.

Regla 1.2. í samþykktinni tekur til læknisvottorða og er tilgangur hennar að tryggja að allir farmenn séu heilbrigðir svo þeir geti gegnt skyldum sínum á sjó. Lögð er til sú breyting á 4. gr. a. laga um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa nr. 76/2001 sbr. 9. gr. laga nr. 40/2017 að við bætist ný 1. mgr. 4. gr. a. þar sem tiltekið að allir skipverjar skulu vera svo heilir heilsu að þeir geti rækt störf sín af öryggi og að skipverji skuli leggja fram vottorð um að hann uppfylli skilyrði um sjón, heyrn og aðrar heilbrigðiskröfur í samræmi við reglugerð. Þá er lagt til að þar sem vísað er til sjómanna í 2. og 3. mgr. 4. gr. a. verði vísað til skipverja. Vegna nýrrar 1. mgr. 4. gr. a. verða þetta 3. og 4. mgr. 4. gr. a. Áréttað er að regla samþykktarinnar tekur að til allra sem starfa á þeim skipum sem undir samþykktina falla. Í 3. mgr. 4. gr. a. nügildandi laga (verður 4. mgr. vegna nýrrar 1. mgr.) er kveðið á um að ráðherra mæli nánar fyrir um heilbrigðiskröfur í reglugerð en réttar er að taka fram að margar þeirra krafna sem gerðar eru í viðmiðum við regluna í samþykktinni eru þegar í reglugerð um menntun, þjálfun og atvinnuréttindi farmanna nr. 676/2015.

Um 9. gr.

Í ákvæðinu er lagt til að við lög um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa nr. 76/2001 bætist þrjár nýjar greinar vegna reglna 2.4. og 2.5. í samþykktinni og 4. kafla. Regla 2.4. fjallar um orlofsrétt og er tilgangur hennar að tryggja að farmenn fái nægilegt orlof. Regla 2.5. fjallar um heimsendingar og er tilgangur hennar að tryggja að farmenn geti snúið heim sér að kostnaðarlausu við nánar tilgreindar aðstæður. 4. kafli samþykktarinnar fjallar um heilsuvernd, læknishjálp, velferð og tryggingarvernd.

Í a. lið er kveðið á um að við lögin bætist ný grein 7. gr. C., ásamt fyrirsögn, sem fjallar um orlof. Í 1. mgr. er kveðið á um að orlof skipverja skuli að lágmarki vera 2,5 almanaksdagar fyrir hvern unnin mánuð á síðasta orlofsári nema kveðið sé á um annað viðmið í reglugerð sem tekur mið af sérstökum þörfum farmanna og óheimilt sé að semja um niðurfellingu launaðs lágmarksorlofs. Í 2. mgr. er kveðið á um að ráðherra geti sett nánari reglur um orlof en um rétt skipverja til orlofs fari að öðru leyti en sem getur í 1. mgr. eftir lögum um orlof nr. 30/1987 og gildandi kjarasamningum.

Í b. lið er kveðið á um að við lögin bætist ný grein 7. gr. D., ásamt fyrirsögn, sem fjallar um heimferð. Í 1. mgr. er mælt fyrir um ókeypis heimferð skipverja sem hefur verið á sama skipi eða hjá sama útgerðarmanni í samfleytt í níu mánuði en um er að ræða sama tímamark og fram kemur í 1. mgr. 15. gr. sjómannalaga nr. 35/1985. Þau tilvik sem virkja rétt til ókeypis heimferðar eru tiltekin í 1.-4. tölul. 1. mgr. og þarfnast þau ekki frekari skýringa. Í 2. mgr. kemur fram að skipverji verður ekki krafinn um greiðslu heimferðar fyrirfram og heimferðarkostnaður verður ekki dreginn af launum eða öðrum réttindum nema í þeim tilvikum sem skipverji hefur brotið alvarlega gegn skyldum sínum í starfi. Í 3. mgr. kemur fram að útgerðarmaður skips skal leggja fram tryggingu til að sjá til þess að skipverji njóti viðeigandi heimferðar í samræmi við 1. mgr. og ef útgerð vanrækir að gera slíkar ráðstafanir gerir Samgöngustofa ráðstafanir um heimferð skipverja. Ákvæðið tekur bæði til íslenskra skipa og erlendra skipa sem fara um íslenskar hafnir en tekið er fram að 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. Í 4. mgr.

er tekið fram að 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. Málsmeðferð vegna farbanns er sú sama og mælt er fyrir um í 3. mgr. 7 gr. B. laga um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa nr. 76/2001, eigandi eða útgerðarmaður getur kært farbann og fer um framkvæmd þess að öðru leyti samkvæmt lögum um eftirlit með skipum nr. 47/2003. Í 5. mgr. er loks kveðið um að ráðherra setji nánari reglur um heimferðir. Ákvæðið felur ekki í sér tæmandi talningu á atriðum sem þarf að mæla fyrir um í reglugerð en ljóst er að ráðherra þarf að setja reglugerðina svo fullgilding samþykktarinnar sé möguleg, sbr. þau atriði sem fram koma í viðmiðum við reglu 2.5 auk þeirra breytinga sem gerðar voru á viðmiðunum með breytingu á samþykktinni frá 2014. Þá þarf í reglugerð t.a.m. að kveða skýrt á um ráðstafanir Samgöngustofu í tengslum við heimferð skipverja erlendra skipa sem fara um íslenskar hafnir og um farbann.

Í c. lið er kveðið á um að við lögina bættist ný grein 7. gr. E., ásamt fyrirsögn, sem fjallar um heilsuvernd, læknishjálp, velferð og tryggingarvernd. Ákvæðið er lagt til vegna ákvæða 4. kafla samþykktarinnar um heilsuvernd, læknishjálp, velferð og tryggingarvernd. Í 1. mgr. er mælt fyrir um að ef skipverji af einhverjum ástæðum nýtur hvorki velferðarréttinda héraðs né í því landi sem skipverji nýtur réttinda, sem eru áþekk þeim réttindum sem tryggð eru í lögum héraðs, ber útgerðarmanni skips að tryggja slík réttindi. Er ákvæðið sett fram til að tryggja að allir skipverjar sem starfa á skipum sem sigla undir íslenskum fáni njóti sömu velferðarréttinda og til að koma í veg fyrir að einhver hópur sé án velferðarréttinda. Tiltekið er að útgerðarmaður skips getur keypt sérstakar tryggingar vegna þessa. Mælt er til þess þó ekki sé með ákvæðinu lögð bein skylda á útgerðarmann til að kaupa tryggingar. Í 2. mgr. er heimild ráðherra til að setja nánari reglur um velferðarréttindi allra skipverja og ekki verður talið að málsgreinin þarfnist frekari skýringa. Rétt þykir að áréttu að í 33.-41. gr. sjómannalaga nr. 35/1985 eru reglur um umönnun og kaup sjúkra skipverja og reglur um andlát skipverja og greftrun. Í 1. gr. frumvarpsins eru lagðar til breytingar á 2. gr. þeirra laga þannig að framangreind lagaákvæði gildi, eftir því sem við á, um menn sem ráðnir eru á skip af útgerðarmanni eða skipstjóra til annarra starfa en skipsstarfa og um menn sem ráðnir hafa verið á skip af öðrum en útgerðarmanni eða skipstjóra. Rétt er að taka fram að þau ákvæði hafa að geyma reglugerðarheimildir sem hægt er að nýta í tengslum við fullgildingu samþykktarinnar.

Um 10. gr.

Regla 1.4. í samþykktinni tekur til skráningar og ráðningar en tilgangur hennar er að tryggja að farmenn hafi aðgang að skilvirku og lögvernduðu kerfi fyrir skráningar- og ráðningar farmanna. Vegna þessarar reglu er lögð til í frumvarpinu nýtt ákvæði 10. gr. A, ásamt fyrirsögn, við lög um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa nr. 76/2001.

Í 1. mgr. er kveðið á um að fyrirtæki sem sinna skráningar- og ráðningarþjónustu skuli starfa í samræmi við viðurkennd gæðastjórnunarkerfi að fengnu leyfi frá Samgöngustofu.

Í 2. mgr. er kveðið á um að skráningar- og ráðningarþjónusta skuli vera skilvirk, fullnægjandi og áreiðanleg til að skipverjar geti fundið störf um borð í skipi.

Í 3. mgr. er kveðið á um eftirlit Samgöngustofu með því að skráningar- og ráðningarþjónusta uppfylli kröfur alþjóðaskuldbindingar íslenska ríkisins sem getið er um í 3. mgr. 1. gr. og í 4. mgr. kemur fram að ráðherra sé heimilt að mæla nánar fyrir um skráningar- og ráðningarþjónustu og eftirlit með henni í reglugerð. Í 7. gr. frumvarpsins er lögð til sú breyting á 3. mgr. 1. gr. að vísað verði þar til alþjóðasamþykktar um vinnuskilyrði

farmanna (MLC) frá 2006. Ljóst er að reglugerð sett af ráðherra á grundvelli þessarar málsgreinar þarf að vera í fullu samræmi við viðmiðin í reglu 1.4. í samþykktinni svo unnt sé að fullgilda samþykktina.

Um 11. gr.

Í 17. gr. laga um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa nr. 76/2001 er yfirlit yfir það í hvaða tilvikum ráðherra sé skylt að setja reglugerð. Lagðar eru til þær breytingar á ákvæðinu að bætt verði við yfirlitið þeim tilvikum sem ráðherra er gert skylt skv. ákvæðum frumvarpsins að setja reglugerð. Rétt þykir að taka fram að ákvæði 17. gr. felur einungis í sér upptalningu á tilvikum þar sem ráðherra er skylt að setja reglugerð en kemur ekki í veg fyrir frekari reglusetningu á grundvelli ákvæða laganna þar sem mælt er fyrir um heimild til reglusetningar en ekki skyldu. Lögð er til framangreind breyting á 17. gr. til að gæta að innbirgðis samræmi laganna. Ákvæðið þarfnast ekki frekari skýringa.

Um III. kafla.

Kaflinn felur í sér breytingar á lögum um eftirlit með skipum nr. 47/2003 sem eru nauðsynlegar svo fullgilda megi alþjóðasamþykkt um vinnuskilyrði farmanna. Í athugasemdum við ákvæðið er skýrt hvaða ákvæði samþykktarinnar er verið að færa í lög með þeirri breytingu sem lögð er til.

Um 12. gr.

Í reglu 3.1. í samþykktinni er kveðið á um vistarverur og tómstundaaðstöðu farmanna. Tilgangur reglunnar er að kveða á um að farmenn hafi aðgang að mannsæmandi vistarverum og tómstundaaðstöðu um borð m.a. til að stuðla að betri heilsu og vellíðan farmanna. Með frumvarpinu er lögð til breyting á lögum um eftirlit með skipum nr. 47/2003 þannig að nýr málslíður bætist við 3. mgr. 3. gr. sem kveður á um að ráðherra verði gert heimilt að setja nánari reglur um vinnusvæði og vistarverur skipverja. Er um að ræða heimild sem beita skal þegar nauðsynlegt er. Ljóst er að auknar kröfur til vistarvera og tómstundaraðstöðu geta bara tekið til skipa sem smíðuð eru eftir að lögin og reglugerð sem mögulega verður sett í kjölfarið tekur gildi. Telja verður að gildandi reglur s.s. reglur um vistarverur áhafna flutningaskipa og farþegaskipa nr. 492/1979 tryggi að einhverju leyti núþegar farmönnum mannsæmandi vistarverur og tómstundaaðstöðu um borð en þær þarfnast þó yfirferðar og uppfærslu.

Um IV. kafla.

Kaflinn felur í sér önnur nauðsynleg ákvæði.

Um 13. gr.

Með ákvæðinu er kveðið á um að lögin taki þegar gildi. Ákvæðið þarfnast ekki frekari skýringa.