

2. gr.

Samgönguráðherra skipar þrjá fulltrúa í öryggismálanefnd sjómanna til fjögurra ára í senn. Skal einn fulltrúi vera tilnefndur af samtökum sjómanna, annar af samtökum útgerðarmanna en formann skipar ráðherra án tilnefningar. Varamenn skulu skipaðir á sama hátt.

Hlutverk nefndarinnar er:

1. Að beita sér fyrir auknu öryggi sjómanna með fræðslu og upplýsingum um fyrirbyggjandi aðgerðir til að koma í veg fyrir slys á sjómönnum við störf og aðgerðir til að bæta aðbúnað sjómanna til dvalar og vinnu á skipum.
2. Að vera stjórnvöldum og öðrum til ráðuneytis um öryggismál sjómanna.
3. Að veita aðstoð og leiðbeiningar um öryggismál sjómanna.
4. Að fylgjast með og nýta reynslu og þekkingu annarra þjóða á sviði öryggismála sjómanna.

3. gr.

Tekjur öryggismálanefndar sjómanna eru:

1. 0,8% af vátryggingariðgjöldum íslenskra skipa.
2. 0,8% af slysatryggingum sjómanna á íslenskum skipum.

Nefndin gerir tillögur til ráðherra um ráðstöfun fjárins.

4. gr.

Ríkissjóður greiðir þóknun til nefndarmanna samkvæmt mati þóknananeftdar.

Samgönguráðherra getur í reglugerð sett nánari ákvæði um störf öryggismálanefndar sjómanna.

5. gr.

Lög þessi öðlast gildi 1. október 1988.

Greinargerð.

Öryggismálanefnd sjómanna sem Matthías Bjarnason fyrrverandi samgönguráðherra skipaði níu alþingismönnum 1984 starfaði tímabundið til október 1986, en hluta starfstímans hafði nefndin úr fjármagni að spila til þess að reka áróður fyrir átaki í slysavörnum sjómanna. Fjármagnið sem kom til vegna uppstokkunar sjóðakerfis sjávarútvegsins skipti sköpum um það að skilningur og áhugi á öryggismálum sjómanna jókst bæði til sjós og lands, en íslenskir sjómenn búa við hæsta slysatíðni sjómanna allra nágrannalanda Íslendinga. Það er ljóst að það mun taka mörg ár að auka skilning sjómanna sjálfra á mikilvægi þess að vera vel á verði í öllu er lýtur að öryggi sjófarenda og efla virka þátttöku þeirra. Áróðursherferð þingmannaneftdarinnar undir forustu Péturs Sigurðssonar fyrrverandi alþingismanns sannaði að það er hægt að gera stóra hluti í þessum efnun ef fjármagn er tryggt til verkefnisins. Hér er ætlast til fyrirbyggjandi aðgerða, áróðurs á opinberum vettvangi sem beint sé til þeirra sem á brennur. Lögin um tóbaksvarnaneftnd eru ekki ósvipuð að uppbyggingu og eðli, en einnig þeim er ætlað fyrirbyggjandi starf þar sem um líf og dauða er að tefla. Markaður tekjustofn hefur ráðið úrslitum um árangur, en síðan lögin tóku gildi hefur mælst á Íslandi mesti samdráttur í heiminum í notkun tóbaks hjá einni þjóð. Nær 80% af gjaldeyrstekjum Íslendinga koma frá sjávarútvegi. Sá tollur sem hafið tekur í harðri baráttu sjómanna við Ægi konung er ótrúlega mikill, nær daglega slys þar sem menn eru frá vinnu í tvær vikur eða meira og fjöldi sjómanna ferst árlega í hafi. Það er því til mikils að vinna og ekki óeðlilegt að af tryggingum skipastóls landsmanna og slysatryggingum sjómanna sé tekið gjald til þessa viðfangsefnis því að aukinn áróður og fræðsla í

Öryggismálum sjómanna ætti að draga úr slysum og mannsköðum á sjó. 0,8% gjald af fyrrgreindum iðgjöldum hefði veitt öryggismálanefnd sjómanna um 6,4 millj. kr. til ráðstöfunar 1986.

Hér fer á eftir tafla yfir iðgjöld íslenska skipastólsins á árunum 1984–1986 og iðgjöld af atvinnuslysaftryggingum sjómanna á sama tíma.

Iðgjöld af fiskiskipum undir 100 tonnum.

1984	109 millj. kr.
1985	118 millj. kr.
1986	153 millj. kr.

Iðgjöld af skipum yfir 100 tonnum.

1984	323 millj. kr.
1985	444 millj. kr.
1986	540 millj. kr.

Iðgjöld af öðrum skipum:

1984	65 millj. kr.
1985	71 millj. kr.
1986	80 millj. kr.

Iðgjöld af atvinnuslysaftryggingu sjómanna:

1984	27 millj. kr.
1985	31 millj. kr.
1986	42 millj. kr.

Öryggismál sjómanna eru viðamikill málaflokkur sem lýtur bæði að fyrirbyggjandi aðgerðum til að koma í veg fyrir slys á sjó og aðgerðum til að bæta gerð og búnað skipa. Þar undir fellur m.a. hönnun og smíði skipa, búnaður þeirra, stöðugleiki og fjarskipti, þjálfun og menntun sjómanna og skipulag leitar og björgunar.

Á undanförunum árum hefur mikið áunnist í þessum efnum. Sett hafa verið lög og reglur sem gera auknar kröfur til gerðar og búnaðar skipa en ekki síður til útgerðarmanna og áhafna skipanna. Lögum og reglum þarf hins vegar að fylgja eftir. Aukinn öryggisbúnaður skipa og fræðsla sjómönnum til handa hefur skapað forsendu fyrir auknu öryggi þeirra sem síðan ætti að leiða til fækkunar slysa á sjó. Sjómenn sjálfir hafa sýnt þessum málum aukinn áhuga. Þrátt fyrir þetta hefur sjóslysum ekki fækkað og er mikilvægt að leitað sé allra leiða til að fækka slysum til sjós.

Í mars 1984 skipaði þáverandi samgönguráðherra Matthías Bjarnason nefnd ný alþingismanna til að gera tillögur um nauðsynlegar úrbætur í öryggismálum sjómanna. Nefndin skilaði ítarlegum tillögum sem flestar hafa þegar verið framkvæmdar. Óhætt mun því að fullyrða að árangur af starfi nefndarinnar hafi þegar komið í ljós.

Tvær ráðstefnur hafa verið haldnar um öryggismál sjómanna, 1985 og 1987. Voru þær mjög vel sóttar, ekki síst af sjómönnum sjálfum, og gagnlegar tillögur komu þar fram sem margar verða væntanlega framkvæmdar.

Athugasemdir við einstakar greinar frumvarpsins.

Um 1. gr.

Í 1. gr. er kveðið á um markmið laganna.

Um 2. gr.

Samkvæmt greininni skal skipa þriggja manna öryggismálanefnd sjómanna til fjögurra ára í senn.

Í greininni eru enn fremur nokkuð tæmandi ákvæði um störf öryggismálanefndarinnar.

Um 3. gr.

Hér er lagt til að tekjustofn fyrir nefndina verði markaður sem 0,8% gjald af váttryggingariðgjöldum allra íslenskra skipa (skip sem eru skráð eða skráningarskyld hér á landi) og af slysatryggingum sjómanna. Sá sem tryggir þarf samkvæmt því að greiða umrætt gjald til viðfangsefnisins.

Um 4.–5. gr.

Greinarnar þarfnast ekki skýringa.