

# Frumvarp til laga

## um breytingu á lagaákvæðum er varða vinnutíma sjómanna.

(Lagt fyrir Alþingi á 128. löggjafarþingi 2002–2003.)

### I. KAFLI

#### Breytingar á sjómannaöllum, nr. 35/1985, með síðari breytingum.

##### 1. gr.

2. og 3. mgr. 8. gr. laganna orðast svo:

Eigi má hafa yngri mann, karl eða konu, en 16 ára við vinnu á skipi nema um skólaskip eða æfingaskip sé að ræða. Samgönguráðherra getur sett reglur um hærra aldurslágmark skipverja við tiltekin störf allt fram til 18 ára aldurs.

Eigi má hafa yngri mann, karl eða konu, en 18 ára við vinnu á farþegaskipum og flutningaskipum að nóttu til, þ.e. tímabil sem varir í a.m.k. 9 samfelldar klukkustundir, þar með talið tímabilið frá miðnætti til klukkan fimm að morgni. Þetta á þó ekki við ef um er að ræða menntun og þjálfun ungra sjómanna 16–18 ára að því er varðar fyrirframákveðin verkefni og áætlanir.

##### 2. gr.

64. gr. laganna orðast svo:

*Vinnu- og hvíldartími skipverja á fiskiskipum.*

Sérhver skipverji skal eiga rétt á nægilegri hvíld og skal hámarksfjöldi vinnustunda á viku takmarkaður við 48 klukkustundir að meðaltali reiknað yfir viðmiðunartímabil sem ekki er lengra en 12 mánuðir.

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

- hámarksvinnutími, sem ekki má vera lengri en 14 klukkustundir á hverju 24 klukkustunda tímabili og 72 klukkustundir á hverju 7 daga tímabili, eða
- lágmarkshvíldartími sem ekki má vera skemmri en 10 klukkustundir á hverju 24 klukkustunda tímabili og 77 klukkustundir á hverju 7 daga tímabili. Hvíldartíma má ekki skipta á fleiri tímabil en tvö og skal annað vara að lágmarki í 6 klukkustundir og ekki skal líða meira en 14 klukkustundir til næstu samfelldrar hvíldar.

Heimilt er með reglugerð eða í kjarasamningum að víkja frá ákvæðum 1. og 2. mgr. vegna hlutlægra eða tæknilegra ástæðna eða ástæðna er varða skipulag vinnunnar enda sé slíkt í samræmi við almennar meginreglur um verndun öryggis og heilbrigðis sjómanna.

Skipstjóri á fiskiskipi getur ávallt krafist þess að skipverji vinni þann fjölda vinnustunda, sem nauðsynlegur er fyrir öryggi skipsins, allra um borð, farms og annarra fjármuna sem á skipi eru, eða til að koma til hjálpar öðrum skipum eða mönnum í sjávarháská.

Samgönguráðherra getur sett reglugerð um vinnu- og hvíldartíma sjómanna á fiskiskipum.

## II. KAFLI

### Breytingar á lögum um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa, nr. 76/2001.

#### 3. gr.

Á eftir 7. gr. laganna koma tvær nýjar greinar, 7. gr. A og 7. gr. B, svohljóðandi:

#### a. (7. gr. A.)

*Vinnu- og hvíldartími skipverja á íslenskum farþega- og flutningaskipum.*

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

1. hámarksvinnutími, sem ekki má vera lengri en 14 klukkustundir á hverju 24 klukkustunda tímabili og 72 klukkustundir á hverju 7 daga tímabili, eða
2. lágmarkshvíldartími sem ekki má vera skemmri en 10 klukkustundir á hverju 24 klukkustunda tímabili og 77 klukkustundir á hverju 7 daga tímabili. Hvíldartíma má ekki skipta á fleiri tímabil en tvö og skal annað vara að lágmarki í 6 klukkustundir og ekki skal líða meira en 14 klukkustundir til næstu samfelldrar hvíldar.

Heimilt er með reglugerð eða í kjarasamningum að víkja frá ákvæðum 1. og 2. mgr. vegna hlutlægra eða tæknilegra ástæðna eða ástæðna er varða skipulag vinnunnar enda sé slíkt í samræmi við almennar meginreglur um verndun öryggis og heilbrigðis sjómanna.

Skipstjóri á farþegaskipi og flutningaskipi getur ávallt krafist þess að skipverji vinni þann fjölda vinnustunda, sem nauðsynlegur er fyrir öryggi skipsins, allra um borð, farms og annarra fjármuna sem á skipi eru, eða til að koma til hjálpar öðrum skipum eða mönnum í sjávarháská.

#### b. (7. gr. B.)

*Vinnu- og hvíldartími skipverja á erlendum farþega- og flutningaskipum.*

Ákvæði 7. gr. A tekur einnig til erlendra skipa sem fara um íslenskar hafnir.

Siglingastofnun er heimilt að framkvæma skoðun um borð í erlendum skipum sem fara um íslenskar hafnir til að ganga úr skugga um fyrirkomulag vinnu- og hvíldartíma og skipulag vakta um borð. Um framkvæmd skoðana fer eftir ákvæðum laga og reglna um hafnaríkiseftirlit. Siglingastofnun skal, ef kvörtun berst sem augljóslega er ekki tilefnislaus eða ef hún fær sannanir um að fyrirkomulag vinnu- og hvíldartíma um borð er ekki í samræmi við lög þessi eða reglur settar samkvæmt þeim, tilkynna skráningarríki skipsins um niðurstöðu skoðunar sem gerð hefur verið. Siglingastofnun Íslands er óheimilt að veita skipstjóra eða eiganda skipsins sem um ræðir neinar upplýsingar um þann sem ber fram kvörtun.

Ef skoðun leiðir í ljós að aðbúnaður um borð stofnar öryggi og heilsu áhafnarinnar sannanlega í hættu skal Siglingastofnun gera nauðsynlegar ráðstafanir til að tryggja að úrbætur eigi sér stað, t.d. með því að leggja farbann á skipið. Slíkt farbann skal tilkynnt skipstjóra, eiganda eða útgerðarmanni skipsins, fánaríki og skráningarríki skipsins. Eigandi eða útgerðarmaður skipsins geta kært farbann til farbannsnefndar sem starfar samkvæmt lögum um eftirlit með skipum og frestar kæra ekki áhrifum farbannsákvörðunar.

## 3. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Ákvæði 2. gr. um vinnu- og hvíldartíma skipverja á fiskiskipum tekur gildi 1. ágúst 2003. Frá þeim tíma falla úr gildi ákvæði laga um hvíldartíma háseta á íslenskum botnvörpu-skipum, nr. 53/1921.

*Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.*

Með frumvarpi þessu er lagt til að gerðar verði nauðsynlegar breytingar á sjómannelögum, nr. 35/1985, og lögum um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa, nr. 76/2001, vegna innleiðingar tiltekinna EES-gerða sem varða vinnutíma sjómanna. Gengið hefur verið út frá því að innleiðing gerðanna skapi ekki vandamál fyrir íslenskan sjávarútveg og rúmast ákvæði gildandi kjarasamninga milli útgerðar og stéttarféлага innan ákvæða þeirra hvort sem litið er til hámarksvinnutíma eða lágmarkshvíldartíma. Ljóst er að nýta þarf fráviksheimild 3. mgr. 2. gr. frumvarpsins við tilteknar veiðar.

Hinn 26. maí 1999 skipaði samgönguráðherra samráðshóp hagsmunaaðila, Siglingastofnunar og samgönguráðuneytis til að fjalla um „vætanlegar tillögur Evrópusambandsins um vinnutímareglur sjómanna á fiskiskipum“. Í skipunarbréfinu kom jafnframt fram að hópurinn hefði það hlutverk að upplýsa Evrópusambandið um stöðu og mikilvægi þessa máls fyrir íslenskt atvinnulíf, fylgjast með efni tilagnanna og móta og koma á framfæri sjónarmiðum og athugasemdum Íslands um efni þessara tillagna á vettvangi Evrópusambandsins og EFTA. Samráðshópurinn lauk starfi sínu 22. október 2001 með því að skila skýrslu til samgöngu-ráðherra og er hún birt sem fylgiskjal með frumvarpi þessu.

Þær gerðir sem eru hluti EES-samningsins og fjalla um vinnutíma sjómanna varða annars vegar fiskiskip og hins vegar farþega- og flutningaskip.

*Fiskiskip:*

Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2000/34/EB frá 22. júní 2000 um breytingu á tilskipun 93/104/EB frá 23. nóvember 1993 um ákveðna þætti um skipulag vinnutíma til að fella undir hana áður undanskildar atvinnugreinar og starfsemi.

*Farþega- og flutningaskip:*

1. Tilskipun ráðsins 1999/63/EB frá 21. júní 1999 um samning um skipulag á vinnutíma sjómanna á kaupskipum milli Samtaka skipaeigenda í Evrópubandalaginu (ECSA) og Samtaka féлага flutningaverkamanna í Evrópusambandinu (FST).
2. Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 1999/95/EB frá 13. desember 1999 um framkvæmd ákvæða um vinnutíma sjómanna á skipum sem fara um hafnir í bandalaginu.
3. Tilmæli framkvæmdastjórnarinnar 1999/130/EB frá 18. nóvember 1998 um fullgildingu á ILO-samningi nr. 180 um vinnutíma sjómanna og mönnun skipa og fullgildingu á 1996 bókuninni við kaupskipasamþykktina frá 1976.

*Athugasemdir við einstakar greinar frumvarpsins.*

Um 1. gr.

Hér er lagt til að ekki megi hafa yngri mann en 16 ára við vinnu á skipum, en í gildandi lögum er miðað við 15 ára aldur í þessu efni. Þessi breyting tekur til allra skipa sem notuð eru í atvinnuskyni og er í samræmi við ákvæði í 6. gr. Evrópusamnings um skipulag á vinnutíma sjómanna á kaupskipum. Jafnframt er lagt til að miðað verði við 16 ár hvað varðar önnur skip sem notuð eru í atvinnuskyni, þ.m.t. fiskiskip.

Jafnframt er kveðið á um að óheimilt verði að halda sjómönnum yngri en 18 ára við vinnu á farþegaskipum og flutningaskipum að næturlagi nema í sérstökum undantekningartilfellum. Þessi breyting er í samræmi við ákvæði í 6. gr. Evrópusamnings um skipulag á vinnutíma sjómanna á kaupskipum sem er viðauki við tilskipun ráðsins 1999/63/EB.

Um 2. gr.

Með þessari grein eru innleiddar vinnutímareglur fyrir skipverja á fiskiskipum sem fram koma í tilskipun 2000/34/EB um breytingu á almennu vinnutímaskipuninni. Í 2. mgr. er að finna meginreglu en með 3. mgr. eru heimiluð frávik t.d. við tiltekna veiðar. Þar sem rætt er um vinnutíma í frumvarpinu er átt við þann tíma sem starfsmaður er við störf, til taks fyrir atvinnurekanda og innir af hendi störf sín eða skyldur. Hvíldartími er sá tími sem telst ekki til vinnutíma.

Með tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2000/34/EB frá 22. júní 2000 sem fjallar um skipulag vinnutíma er sett ákvæði í 17. gr. b um vinnutíma skipverja á fiskiskipum, en þar segir:

**„Skipverjar á fiskiskipum.**

1. Ákvæði 3., 4., 5., 6. og 8. gr. eiga ekki við um skipverja á fiskiskipum á sjó sem sigla undir fána aðildarríkis.
2. Aðildarríkin skulu þó gera nauðsynlegar ráðstafanir til að tryggja að sérhver skipverji á fiskiskipi á sjó sem siglir undir fána aðildarríkis eigi rétt á nægilegri hvíld og að takmarka hámarksfjölda vinnustunda á viku hverri við 48 klukkustundir að meðaltali reiknað yfir viðmiðunartímabil sem ekki er lengra en 12 mánuðir.
3. Innan þeirra marka sem 2., 4. og 5. töluliður kveður á um, skulu aðildarríkin grípa til nauðsynlegra ráðstafana til að tryggja, með tilliti til krafna um öryggis- og heilsuvernd þessara skipverja:
  - a. að vinnutíminn sé takmarkaður við hámarksfjölda klukkustunda, sem ekki má fara yfir á tilteknu tímabili, eða
  - b. lágmarkshvíldartíma, sem veittur skal á tilteknu tímabili.
 Hámarksvinnutíma eða lágmarkshvíldartíma skal ákveða með lögum, reglugerðum, stjórnslufyrirmælum, kjarasamningum eða samningum milli aðila vinnuarkaðarins.
4. Mörk vinnu- eða hvíldartíma skulu vera annaðhvort:
  - a. hámarksvinnutími, sem ekki má vera lengri en:
    - i. 14 klukkustundir á hverju 24 klukkustunda tímabili; og
    - ii. 72 klukkustundir á hverju 7 daga tímabili;
 eða
  - b. lágmarkshvíldartími, sem ekki má vera skemmri en:
    - i. 10 klukkustundir á hverju 24 klukkustunda tímabili; og
    - ii. 77 klukkustundir á hverju 7 daga tímabili.
5. Hvíldartíma má ekki skipta á fleiri tímabil en tvö og skal annað vara að lágmarki í 6 klukkustundir og ekki skal líða meira en 14 klukkustundir til næstu samfelldrar hvíldar.
6. Í samræmi við almennar meginreglur um öryggis- og heilsuvernd skipverja og af hlutlægum eða tæknilegum orsökum eða vegna skipulagningar vinnu geta aðildarríkin heimilað undanþágur, þar með talið ákvörðun viðmiðunartímabils, frá þeim takmörkunum sem kveðið er á um í 2., 4. og 5. tölulið. Slíkar undanþágur skulu eftir því sem kostur er vera í samræmi við þær viðmiðunarreglur sem kveðið er á um, en mega hafa til hlið-

sjónar tíðari eða lengri leyfi eða uppbótarfrí skipverja. Kveða má á um slíkar undanþágur með:

- i. lögum, reglugerðum eða stjórnisýslufyrirmælum að því tilskildu að samráð sé að ræða, þegar því verður við komið, milli fulltrúa atvinnurekenda og starfsmanna sem í hlut eiga og hvatt sé til að leitað sé allra hugsanlegra leiða til að koma á viðræðum aðila vinnumarkaðarins, eða
- ii. kjarasamningum eða samningum milli aðila vinnumarkaðarins.

7. Skipstjóri á fiskiskípi á sjó getur krafist þess að skipverji vinni þann fjölda vinnustunda, sem nauðsynlegur er fyrir öryggi skipsins, allra um borð, farms og annarra fjármuna sem á skipi eru, eða til að koma til hjálpar öðrum skipum eða mönnum í sjávarháská.

8. Aðildarríkin geta kveðið á um að skipverjar um borð í fiskiskipum á sjó skuli taka árlegt orlof í samræmi við 7. gr. á því tímabili á almanaksári sem innlend löggjöf eða venja ákveður að þau skip megi ekki starfrækja, enda sé það tímabil lengra en mánuður.“

Í 1. tölul. 17. gr. b er kveðið á um að tiltekna greinar almennu vinnutímatilskipunarinnar eigi ekki við um fiskiskip, þ.e. 3. gr. sem fjallar um daglega hvíld, 4. gr. um hlé, 5. gr. um vikulegan hvíldartíma, 6. gr. um vikulegan hámarksvinnutíma og 8. gr. um lengd næturvinnutíma. Hins vegar eiga við ákvæði 7. gr. um árlegt orlof, 9. gr. um heilbrigðiseftirlit og tilfærslu næturvinnustarfsmanna yfir í dagvinnu, 10. gr. um tryggingar vegna næturvinnu, 11. gr. um tilkynningu um reglubundna ráðningu næturvinnustarfsmanna, 12. gr. um öryggis- og heilsuvernd og 13. gr. um vinnumynstur.

Í 2. tölul. 17. gr. b tilskipunar 2000/34/EB um breytingu á almennu vinnutímatilskipuninni (93/104/EB) kemur fram að EES-ríki skuli miða við 48 klst. vinnuviku fyrir skipverja á fiskiskipum. Hins vegar er heimilt að miða við meðaltal allt að tólf mánaða viðmiðunartímabils í því efni. Þetta ákvæði tók nokkrum breytingum við meðferð tilskipunarinnar. Upphaflega var lagt til að viðmiðunartímabilið væri fjórir mánuðir, síðan var miðað við tólf mánuði og að tillögu Dana var samþykkt að ákveða ekki hvert viðmiðunartímabilið ætti að vera heldur ætti hvert ríki að ákveða það. Í tillögu félagsmálanefndar Evrópuþingsins frá 1. október 1999 var lagt til að miðað væri við 48 klst. að meginreglu til (in principle) og að fram kæmi að ákvæðið væri ófrávíkjanlegt (These provisions shall not be subject to derogation). Niðurstaðan var eins og áður segir 48 klst. að meðaltali á viðmiðunartímabili sem má ekki vera lengra en tólf mánuðir. Það var mat starfshópsins sem samgönguráðherra skipaði og fulltrúar allra hagsmunaaðila í sjávarútvegi sátu að í ljósi þeirra breytinga sem orðið höfðu á efni tilskipunarinnar í meðförum hennar hjá Evrópusambandinu hvað varðar lengd viðmiðunartímabils hámarksvinnutíma að innleiðing tilskipunarinnar hér á landi ætti ekki að skapa vandamál fyrir íslenskan sjávarútveg. Það er jafnframt mat hópsins að ákvæði gildandi kjarasamninga milli útgerðar og stéttarfélaga rúmist innan ákvæða tilskipunarinnar hvort sem litið sé til hámarksvinnutíma eða lágmarkshvíldartíma.

Í tilskipuninni felst að aðildarríki, þar með talið Ísland, skulu gera nauðsynlegar ráðstafanir til að tryggja að sérhver skipverji á fiskiskípi eigi rétt á nægilegri hvíld, þ.e. lágmarkshvíldartíma sem veittur skal á tilteknu tímabili. Lágmarkshvíldartíma skal ákveða með lögum, reglugerðum, stjórnisýslufyrirmælum, kjarasamningum eða samningum milli aðila vinnumarkaðarins. Lágmarkshvíldartími má ekki vera skemmri en 10 klst. á hverju 24 klst. tímabili og ekki skemmri en 77 klst. á hverju sjö daga tímabili. Hvíldartíma má ekki skipta á fleiri tímabil en tvö og skal annað vara að lágmarki í 6 klst. og skal ekki líða meira en 14 klst. til næstu samfelldrar hvíldar.

Jafnframt felst í tilskipuninni að aðildarríki, þar með talið Ísland, skulu gera nauðsynlegar ráðstafanir til að takmarka hámarksvinnutíma sérhvers skipverja á fiskiskipi við 48 klst. að meðaltali reiknað yfir viðmiðunartímabil sem ekki er lengra en tólf mánuðir. Hámarksvinnutíma skal ákveða með lögum, reglugerðum, stjórnsýslufyrirmælum, kjarasamningum eða samningum milli aðila vinnumarkaðarins. Hámarksvinnutími má ekki vera lengri en 14 klst. á hverju 24 klst. tímabili og ekki lengri en 72 klst á hverju sjö daga tímabili. Kröfur tilskipunarinnar eru lágmarkskröfur og geta einstök ríki miðað við lengri lágmarkshvildartíma og styttri hámarksvinnutíma.

Tilskipunin miðar við að efni hennar verði komið til framkvæmda á EES-svæðinu eigi síðar en 1. ágúst 2003, en í 2. gr. er kveðið á um að aðildarríkin skuli samþykkja nauðsynleg lög og stjórnsýslufyrirmæli til að fara að tilskipun þessari fyrir þann tíma eða fullvissa sig um í síðasta lagi þann dag að aðilar vinnumarkaðarins hafi með samningi gert nauðsynlegar ráðstafanir þeim til framkvæmdar, enda bera aðildarríkin fulla ábyrgð á að ákvæðum þessarar tilskipunar sé ætíð fullnægt.

Í 3. gr. tilskipunarinnar kemur fram að eigi síðar en 1. ágúst 2009 skuli framkvæmdastjórnin í samráði við aðildarríkin og aðila vinnumarkaðarins á vettvangi Evrópu leggja mat á framkvæmd ákvæðanna með tilliti til skipverja um borð í fiskiskipum á sjó og sérstaklega skal leggja mat á hvort ákvæði þessi eigi áfram við, einkum hvað varðar heilbrigði og öryggi, með það að leiðarljósi að leggja til viðeigandi breytingar, ef nauðsyn krefur.

#### Um 3. gr.

##### *Vinnutími sjómanna á íslenskum farþega- og flutningaskipum.*

Hinn 27. mars 2001 samþykkti Alþingi þingsályktun um staðfestingu ákvörðunar sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 97/2000, um breytingar á XVIII. viðauka (Öryggi og hollustuhættir á vinnustöðum, vinnuréttur og jafnrétti kynjanna) við EES-samninginn. Ákvörðunin kveður á um að fella skuli inn í EES-samninginn tilskipun ráðsins nr. 1999/63/EB frá 21. júní 1999, um samning um skipulag á vinnutíma sjómanna á kaupskipum milli Samtaka skipaeigenda í Evrópubandalaginu (ECSA) og Samtaka félaga flutningaverkamanna í Evrópusambandinu (FST).

Í greinargerð með þingsályktunartillögum kom fram að ákvörðunin kallar á lagabreytingar hér á landi og að hún hefði verið tekin af sameiginlegu EES-nefndinni með stjórnskipulegum fyrirvara af Íslands hálfu. Með tilskipuninni er hrint í framkvæmd samningi um skipulag vinnutíma á kaupskipum sem gerður var 30. september 1998 á milli Evrópusamtaka atvinnurekenda og launafólks á þessu sviði.

Settar eru viðmiðanir um skipulag vinnutíma á kaupskipum, m.a. um hámarksvinnutíma og lágmarkshvildartíma, en þessi hópur hefur hingað til verið undanþeginn í vinnutímaákvæðum ESB. Þannig eru ekki ákvæði um vinnutíma á kaupskipum í tilskipun ráðsins 93/104/EB, um ákveðna þætti er varðar skipulag vinnutíma, eins og henni var breytt með tilskipun 2000/34/EB frá 22. júní 2000. Þess má geta að með síðargreindu tilskipuninni voru hópar sem áður höfðu verið undanþegnir í tilskipun 93/104/EB færðir undir gildissvið hennar, að farmönnum undanskildum.

Tilvitnaður samningur byggist á ákvæðum samþykktar nr. 180 frá Alþjóðavinnuálagstofnuninni (ILO) sem fjallar um vinnutíma sjómanna á farskipum. Tilskipun 1999/63/EB mun taka til allra skipa sem skráð eru á ESB-svæðinu, en með tilskipun 1999/95/EB er kveðið á um að sömu reglur skuli gilda á farskipum sem taka höfn á ESB-svæðinu, þrátt fyrir að þau séu ekki skráð á skipaskrám ríkja þess. Samhliða þessum tveimur tilskipunum hafa verið

samþykkt tilmæli framkvæmdastjórnarinnar frá 18. nóvember 1998, um fullgildingu á ILO-samþykkt 180, um vinnutíma sjómanna og mönnun skipa, og fullgildingu frá 1996 á bókun við kaupskipasamþykktina frá 1976.

Vegna fullgildingar Íslands á alþjóðasamningi um menntun og þjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna (STCW) frá 1978 hefur þeim samningi verið veitt lagagildi með lögum nr. 76/2001 um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa. Með þeim lögum var einnig innleidd í íslenskan rétt tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2001/25/EB frá 4. apríl 2001 um lágmarkspjálfun sjómanna. Í þessum alþjóðasamningi og EES-tilskipun eru ákvæði sem varða vaktstöður og vinnu- og hvíldartíma og á grundvelli fyrrnefndra laga hefur verið sett reglugerð um vaktstöður um borð í íslenskum farþegaskipum og flutningaskipum nr. 599/2001.

*Vinnutími sjómanna á erlendum farþega- og flutningaskipum.*

Hinn 23. apríl 2001 samþykkti Alþingi þingsályktun um staðfestingu ákvörðunar sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 94/2000, um breytingar á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn. Ákvörðunin kveður á um að fella skuli inn í EES-samninginn tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 1999/95/EB frá 13. desember 1999, um framkvæmd ákvæða um vinnutíma sjómanna á skipum sem fara um hafnir í bandalaginu.

Í greinargerð með þingsályktunartillögunni kemur fram að ákvörðunin kallar á lagabreytingar hér á landi og að hún var tekin af sameiginlegu EES-nefndinni með stjórnskipulegum fyrirvara af Íslands hálfu. Tilskipunin er nokkurs konar hliðartilskipun við tilskipun ráðsins 1999/63/EB, sem hrinti í framkvæmd samningi um skipulag vinnutíma á kaupskipum, milli Samtaka skipaeigenda í Evrópubandalaginu (ESCA) og Samtaka félaga flutningaverkamanna í Evrópusambandinu.

Markmiðið með tilskipun 1999/95/EB er að koma á kerfi til að sannprófa og framfylgja því að skip sem fara um hafnir í aðildarríkjunum haldi ákvæði tilskipunar 1999/63/EB svo að hægt sé að bæta öryggi til sjós, vinnuskilyrði og heilbrigði og öryggi sjómanna um borð í skipum. Er mælt fyrir um að aðildarríkin skuli gera viðeigandi ráðstafanir til þess að tryggja að skip sem ekki eru skráð á yfirráðasvæði þeirra eða sigla ekki undir þeirra fána hlíti ákvæðum 1.–12. gr. samningsins sem fylgir tilskipun 1999/63/EB.

## Fylgiskjal I.

### **SKÝRSLA SAMRÁÐSHÓPS um væntanlegar reglur Evrópska efnahagssvæðisins um vinnutíma sjómanna. (Október 2001.)**

Hinn 26. maí 1999 skipaði samgönguráðherra samráðshóp hagsmunaaðila, Siglingastofnunar og samgönguráðuneytis til að fjalla um „væntanlegar tillögur Evrópusambandsins um vinnutímareglur sjómanna á fiskiskipum“. Í skipunarbréfinu kom jafnframt fram að hópurinn hefði það hlutverk að upplýsa Evrópusambandið um stöðu og mikilvægi þessa máls fyrir íslenskt atvinnulíf, fylgjast með efni tilagnanna og móta og koma á framfæri sjónarmiðum og athugasemdum Íslands um efni þessara tillagna á vettvangi Evrópusambandsins og EFTA.

Hinn 30. ágúst 1999 skipaði samgönguráðherra fulltrúa frá Sambandi íslenskra kaupskipaútgerða í samráðshópinum í ljósi þess að Evrópusambandið hafði tekið upp í tilskipun samning aðila vinnumarkaðarins í Evrópu um vinnutíma sjómanna á kaupskipum.

Á þeim tíma sem hópurinn hefur starfað hafa eftirfarandi gerðir verið settar á vettvangi Evrópusambandsins um vinnutíma sjómanna:

*Vinnutími sjómanna á fiskiskipum:*

Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2000/34/EB frá 22. júní 2000 um breytingu á tilskipun 93/104/EB frá 23. nóvember 1993 um ákveðna þætti um skipulag vinnutíma til að fella undir hana áður undanskildar atvinnugreinar og starfsemi.

*Vinnutími sjómanna á kaupskipum:*

1. Tilskipun ráðsins 1999/63/EB frá 21. júní 1999 um samning um skipulag á vinnutíma sjómanna á kaupskipum milli Samtaka skipaeigenda í Evrópubandalaginu (ECSA) og Samtaka félaga flutningaverkamanna í Evrópusambandinu (FST).
2. Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 1999/95/EB frá 13. desember 1999 um framkvæmd ákvæða um vinnutíma sjómanna á skipum sem fara um hafnir í bandalaginu.
3. Tilmæli framkvæmdastjórnarinnar 1999/130/EB frá 18. nóvember 1998 um fullgildingu á ILO-samningi nr. 180 um vinnutíma sjómanna og mönnun skipa og fullgildingu á 1996-bókuninni við kaupskipasamþykktina frá 1976.

Meðfylgjandi er samantekt samráðshópsins um efni ofangreindra tilskipana, afstöðu hópsins til þeirra, stöðu málsins og mat hópsins um nauðsynlegar laga- og reglugerðabreytingar vegna innleiðingar þeirra í íslenskan rétt.

Reykjavík, 22. október 2001.

Helgi Jóhannesson, samgönguráðuneyti.

Arndís Steinþórsdóttir,  
sjávarútvegsráðuneyti.

Arthúr Bogason,  
Landssamband  
smábátaeigenda.

Benedikt Valsson,  
Farmanna- og fiski-  
mannasamband Íslands.

Friðrik J. Arngrímsson,  
Landssamband íslenskra  
útvegsmanna.

Friðrik Hermannsson,  
Véltjórafélag Íslands.

Hólmgeir Jónsson,  
Sjómannasamband Íslands.

Jón H. Magnússon,  
Samtök atvinnulífsins.

Ólafur J. Briem,  
samband íslenskra  
kaupskipaútgerða.

Sverrir H. Konráðsson,  
Siglingastofnun Íslands.



## I. Vinnutími sjómanna á fiskiskipum.

*Tilskipun Evrópuþingsins og Ráðsins 2000/34/EB frá 22. júní 2000 um breytingu á tilskipun 93/104/EB frá 23. nóvember 1993 um ákveðna þætti um skipulag vinnutíma til að fella undir hana áður undanskildar atvinnugreinar og starfsemi.*

### 1. Efni tilskipunarinnar:

Með tilskipuninni er bætt við eftirfarandi grein, 17. gr. b, í almennu vinnutímatilskipunina 93/104/EB ákvæðum um vinnutíma skipverja á fiskiskipum, en þeir hafa fram til þessa verið undanþegnir ákvæðum hennar:

„17. gr. b.

#### Skipverjar á fiskiskipum.

1. Ákvæði 3., 4., 5., 6. og 8. gr. eiga ekki við um skipverja á fiskiskipum á sjó sem sigla undir fána aðildarríkis.
2. Aðildarríkin skulu þó gera nauðsynlegar ráðstafanir til að tryggja að sérhver skipverji á fiskiskipi á sjó sem siglir undir fána aðildarríkis eigi rétt á nægilegri hvíld og að takmarka hámarksfjölda vinnustunda á viku hverri við 48 klukkustundir að meðaltali reiknað yfir viðmiðunartímabil sem ekki er lengra en 12 mánuðir.
3. Innan þeirra marka sem 2., 4. og 5. töluliður kveður á um, skulu aðildarríkin grípa til nauðsynlegra ráðstafana til að tryggja, með tilliti til krafna um öryggis- og heilsuvernd þessara skipverja:
  - a. að vinnutíminn sé takmarkaður við hámarksfjölda klukkustunda, sem ekki má fara yfir á tilteknu tímabili, eða
  - b. lágmarkshvíldartíma, sem veittur skal á tilteknu tímabili.
 Hámarksvinnutíma eða lágmarkshvíldartíma skal ákveða með lögum, reglugerðum, stjórnslufyrirmælum, kjarasamningum eða samningum milli aðila vinnumarkaðarins.
4. Mörk vinnu- eða hvíldartíma skulu vera annaðhvort:
  - a. hámarksvinnutími, sem ekki má vera lengri en:
    - i. 14 klukkustundir á hverju 24 klukkustunda tímabili; og
    - ii. 72 klukkustundir á hverju 7 daga tímabili;
 eða
  - b. lágmarkshvíldartími, sem ekki má vera skemmri en:
    - i. 10 klukkustundir á hverju 24 klukkustunda tímabili; og
    - ii. 77 klukkustundir á hverju 7 daga tímabili.
5. Hvíldartíma má ekki skipta á fleiri tímabil en tvö og skal annað vara að lágmarki í 6 klukkustundir og ekki skal líða meira en 14 klukkustundir til næstu samfelldrar hvíldar.
6. Í samræmi við almennar meginreglur um öryggis- og heilsuvernd skipverja og af hlutlægum eða tæknilegum orsökum eða vegna skipulagningar vinnu geta aðildarríkin heimilað undanþágur, þar með talið ákvörðun viðmiðunartímabils, frá þeim takmörkunum sem kveðið er á um í 2., 4. og 5. tölulið. Slíkar undanþágur skulu eftir því sem kostur er vera í samræmi við þær viðmiðunarreglur sem kveðið er á um, en mega hafa til hliðsjónar tíðari eða lengri leyfi eða uppbótartími skipverja. Kveða má á um slíkar undanþágur með:
  - i. lögum, reglugerðum eða stjórnslufyrirmælum að því tilskildu að um samráð sé að ræða, þegar því verður við komið, milli fulltrúa atvinnurekenda og starfsmanna sem

í hlut eiga og hvatt sé til að leitað sé allra hugsanlegra leiða til að koma á viðræðum aðila vinnumarkaðarins,  
eða

ii. kjarasamningum eða samningum milli aðila vinnumarkaðarins.

7. Skipstjóri á fiskiskípi á sjó getur krafist þess að skipverji vinni þann fjölda vinnustunda, sem nauðsynlegur er fyrir öryggi skipsins, allra um borð, farms og annarra fjármuna sem á skipi eru, eða til að koma til hjálpar öðrum skipum eða mönnum í sjávarháská.
8. Aðildarríkin geta kveðið á um að skipverjar um borð í fiskiskípum á sjó skuli taka árlegt orlof í samræmi við 7. gr. á því tímabili á almanaksári sem innlend löggjöf eða venja ákveður að þau skip megi ekki starfrækja, enda sé það tímabil lengra en mánuður.“

Samkvæmt tilskipuninni er gert ráð fyrir að efni hennar verði komið til framkvæmda á EES-svæðinu eigi síðar en 1. ágúst 2003, en í 2. gr. hennar eru eftirfarandi ákvæði um aðlögunartíma fyrir aðildarríkin:

- „1. Aðildarríkin skulu samþykkja nauðsynleg lög og stjórnisýslufyrirmæli til að fara að tilskipun þessari eigi síðar en 1. ágúst 2003 eða fullvissa sig um í síðasta lagi þann dag að aðilar vinnumarkaðarins hafi með samningi gert nauðsynlegar ráðstafanir þeim til framkvæmdar, enda bera aðildarríkin fulla ábyrgð á að ákvæðum þessarar tilskipunar sé ætíð fullnægt. Hvað varðar læknanema þá skal þessi dagsetning vera 1. ágúst 2004. Aðildarríkin skulu tilkynna þetta framkvæmdastjórninni þegar í stað.
2. Þegar aðildarríkin samþykkja ráðstafanirnar sem um getur í 1. mgr. skal vera í þeim tilvísun í þessa tilskipun eða þeim fylgja slík tilvísun þegar þær verða birtar opinberlega. Aðildarríkin skulu setja nánari reglur um slíka tilvísun.
3. Með fyrirvara um rétt aðildarríkja til að setja, með tilliti til breyttra aðstæðna, önnur laga-, reglugerðar-, eða samningsákvæði hvað vinnutíma varðar að því tilskildu að lágmarkskröfum þessarar tilskipunar sé fullnægt, skal framkvæmd þessarar tilskipunar ekki teljast réttmætur grundvöllur fyrir því að dregið sé úr þeirri almennu vernd sem launþegar njóta.
4. Aðildarríkin skulu senda framkvæmdastjórninni helstu ákvæði úr landslögum sem hafa verið samþykkt eða verða samþykkt um málefni sem tilskipun þessi nær til.“

Í 3. gr. tilskipunarinnar kemur fram að eigi síðar en 1. ágúst 2009 skuli framkvæmdastjórnin í samráði við aðildarríkin og aðila vinnumarkaðarins á vettvangi Evrópu leggja mat á framkvæmd ákvæðanna með tilliti til skipverja um borð í fiskiskípum á sjó og sérstaklega skal leggja mat á hvort ákvæði þessi eigi áfram við, einkum hvað varðar heilbrigði og öryggi, með það að leiðarljósi að leggja til viðeigandi breytingar, ef nauðsyn krefur.

Í 1. tölul. greinarinnar er kveðið á um að tiltekna greinar almennu vinnutímatilskipunarinnar eigi ekki við um fiskiskíp, þ.e. 3. gr. sem fjallar um daglega hvíld, 4. gr. um hlé, 5. gr. um vikulegan hvíldartíma, 6. gr. um vikulegan hámarksvinnutíma og 8. gr. um lengd næturvinnutíma. Hins vegar eiga við ákvæði 7. gr. um árlegt orlof, 9. gr. um heilbrigðiseftirlit og tilfærslu næturvinnustarfsmanna yfir í dagvinnu, 10. gr. um tryggingar vegna næturvinnu, 11. gr. um tilkynningu um reglubundna ráðningu næturvinnustarfsmanna, 12. gr. um öryggis- og heilsuvernd og 13. gr. um vinnumynstur.

Í 2. tölul. greinarinnar kemur fram að EES-ríki skuli miða við 48 klst. vinnuviku fyrir skipverja á fiskiskípum. Hins vegar er heimilt að miða við meðaltal allt að 12 mánaða viðmiðunartímabils í því efni. Þetta ákvæði tók nokkrum breytingum við meðferð tilskipunarinnar. Upphaflega var lagt til að viðmiðunartímabilið væri 4 mánuðir, síðan var miðað við 12 mánuði og að tillögu Dana var samþykkt að ákveða ekki hvert viðmiðunartímabilið ætti

að vera heldur ætti hvert ríki að ákveða það. Í tillögu félagsmálanefndar Evrópuþingsins frá 1. október 1999 var lagt til að miðað væri við 48 klst. að meginreglu til (in principle) og að fram kæmi að ákvæðið væri ófrávikjanlegt (These provisions shall not be subject to derogation).

Niðurstaðan var eins og áður segir 48 klst. að meðaltali á viðmiðunartímabili sem má ekki vera lengra en 12 mánuðir. Á fundum hópsins kom fram að með 48 klst. er í raun átt við 52 klst. að meðtöldum matar- og kaffitímum.

Í efni tilskipunarinnar felst því eftirfarandi:

*Lágmarkshvildartími:* Aðildarríki, þar með talið Ísland, skulu gera nauðsynlegar ráðstafanir til að tryggja að sérhver skipverji á fiskiskipi eigi rétt á nægilegri hvíld, þ.e. lágmarkshvildartíma sem veittur skal á tilteknu tímabili. Lágmarkshvildartíma skal ákveða með lögum, reglugerðum, stjórnslufyrirmælum, kjarasamningum eða samningum milli aðila vinnumarkaðarins. Lágmarkshvildartími má ekki vera skemmri en 10 klst. á hverju 24 klst tímabili og ekki skemmri en 77 klst á hverju 7 daga tímabili. Hvíldartíma má ekki skipta á fleiri tímabil en tvö og skal annað vara að lágmarki í 6 klst. og skal ekki líða meira en 14 klst. til næstu samfelldrar hvíldar. Kröfur tilskipunarinnar eru lágmarkskröfur og geta einstök ríki miðað við lengri hvíldartíma.

*Hámarksvinnutími:* Aðildarríki, þar með talið Ísland, skulu gera nauðsynlegar ráðstafanir til að takmarka hámarksvinnutíma sérhvers skipverja á fiskiskipi við 48 klst. að meðaltali reiknað yfir viðmiðunartímabil sem ekki er lengra en 12 mánuðir. Hámarksvinnutíma skal ákveða með lögum, reglugerðum, stjórnslufyrirmælum, kjarasamningum eða samningum milli aðila vinnumarkaðarins. Hámarksvinnutími má ekki vera lengri en 14 klst. á hverju 24 klst. tímabili og ekki lengri en 72 klst. á hverju 7 daga tímabili. Kröfur tilskipunarinnar eru lágmarkskröfur og geta einstök ríki miðað við styttri hámarksvinnutíma.

## 2. Afstaða samráðshópsins:

Starfshópurinn telur að í ljósi þeirra breytinga sem orðið hafa á efni tilskipunarinnar í meðförum hennar hjá Evrópusambandinu hvað varðar lengd viðmiðunartímabils hámarksvinnutíma að innleiðing tilskipunarinnar hér á landi eigi ekki að skapa vandamál fyrir íslenskan sjávarútveg. Það er jafnframt mat hópsins að ákvæði gildandi kjarasamninga milli útgerðar og stéttarféлага rúmist innan ákvæða tilskipunarinnar hvort sem litið sé til hámarksvinnutíma eða lágmarkshvildartíma.

Hópurinn leggur áherslu á að nýttur verði til kynningar og aðlögunar sá frestur sem tilskipunin gerir ráð fyrir, þ.e. til 1. ágúst 2003.

## 3. Staða málsins:

Tilskipunin er nú til umfjöllunar í undirnefnd IV sem fjallar um félagsleg málefni. Hópurinn leggur áherslu á vegna nauðsynlegra laga- og reglugerðabreytinga að við meðferð málsins verði nýtt heimild í 103. gr. EES-samningsins og gerður fyrirvari vegna nauðsynlegrar umfjöllunar Alþingis við innleiðingu tilskipunarinnar í íslenskan rétt.

## 4. Nauðsynlegar laga- og reglugerðarbreytingar:

Taka þarf til endurskoðunar ákvæði 64. og 65. gr. sjómannalaga, nr. 35/1985, og ákvæði laga um hvíldartíma háseta á íslenskum botnvörpuskipum, nr. 53/1921.

## II. Vinnutími sjómanna á kaupskipum.

*Tilskipun ráðsins 1999/63/EB frá 21. júní 1999 um samning um skipulag á vinnutíma sjómanna á kaupskipum milli Samtaka skipaeigenda í Evrópubandalaginu (ECSA) og Samtaka félaga flutningaverkamanna í Evrópusambandinu (FST).*

### 1. Efni tilskipunarinnar:

Með tilskipuninni er hrint í framkvæmd samningi um skipulag vinnutíma á kaupskipum sem gerður var 30. september 1998 á milli Samtaka skipaeigenda í Evrópubandalaginu (ECSA) og Samtaka félaga flutningaverkamanna í Evrópusambandinu (FST). Þess má geta að European Transport Federation (ETF) hefur nú tekið við hlutverki Samtaka félaga flutningaverkamanna. Settar eru lágmarksreglur um skipulag vinnutíma á kaupskipum, þ.e. um hámarksvinnutíma og lágmarksvinnutíma, en þessi hópur hefur hingað til verið undanþeginn vinnutímaákvæðum ESB. Þannig eru ekki ákvæði um vinnutíma á kaupskipum í tilskipun ráðsins 93/104/EB frá 23. nóvember 1993 um ákveðna þætti er varða skipulag vinnutíma eins og henni var breytt með tilskipun 2000/34/EB frá 22. júní 2000, en með henni voru hópar sem áður höfðu verið undanþegnir tilskipun 93/104/EB færðir undir gildissvið hennar, að farmönnum undanskildum.

Um gildissvið tilskipunarinnar er kveðið á í 1. gr. samningsins, en þar segir að samningurinn gildi „um sjómenn á öllum hafskipum, jafnt í eigu hins opinbera sem í einkaeign sem eru skráð á yfirráðasvæði aðildarríkis og eru að jafnaði starfrækt sem kaupskip. Að því er þennan samning varðar skal skip sem er skráð í tveimur ríkjum teljast skráð í fánaríkinu.“

Með vinnutíma er átt við þann „tíma sem sjómanni er skylt að vinna um borð“. Með hvíldartíma er átt við þann „tíma sem ekki telst til vinnutíma“; þetta hugtak tekur ekki til þess þegar stutt hlé er gert á vinnu.

Í 5. gr. samningsins er fjallað um mörk vinnu- eða hvíldartíma en þar kemur eftirfarandi fram:

1. Mörk vinnu- eða hvíldartíma skulu vera annaðhvort:
  - a. hámarksvinnutími, sem ekki skal vera lengri en:
    - i. 14 klukkustundir á hverju 24 klukkustunda tímabili, og
    - ii. 72 klukkustundir á hverju sjö daga tímabili;
 eða
  - b. lágmarkshvíldartími, sem ekki skal vera skemmri en:
    - i. 10 klukkustundir á hverju 24 klukkustunda tímabili; og
    - ii. 77 klukkustundir á hverju sjö daga tímabili.
2. Hvíldartíma má ekki skipta upp í meira en tvo hluta og skal annar hvor hluti hvíldartímans vera að minnsta kosti sex klukkustundir og ekki skulu líða meira en 14 klukkustundir á milli tveggja hvíldartíma.
3. Nafnakall, eldvarna- og björgunaræfingar, sem mælt er fyrir um í innlendum lögum og reglugerðum og í alþjóðlegum samningum, skulu fara fram með þeim hætti að hvíldartími raskist eins lítið og hægt er og þannig að þær valdi ekki þreytu.
4. Þegar sjómaður er á bakvakt, t.d. þegar vélarúm er ómannað, skal hann ef venjulegum hvíldartíma er raskað með útkalli fá samfellda viðbótarhvíld í staðinn.
5. Ef hvorki kjarasamningar né gerðardómsúrskurður eru fyrir hendi eða ef lögbært yfirvald telur að ákvæði kjarasamnings eða gerðardómsúrskurðar séu ófullnægjandi,

getur lögbært yfirvald, með tilliti til 3. og 4. tölul. 5. gr., sett ákvæði til að tryggja að viðkomandi sjómenn fái næga hvíld.

6. Með tilliti til meginreglna um verndun heilsu og öryggis starfsmanna geta verið í gildi í aðildarríkjunum innlend lög, reglur eða ráðstafanir sem gera lögbæru yfirvaldi kleift að leyfa eða skrá kjarasamninga sem veita undanþágur frá þeim takmörkunum sem 1. og 2. tölul. 5. gr. setja. Slíkar undanþágur skulu fylgja stöðlum eins og mögulegt er en geta tekið mið af örari eða lengri fríum eða veitt uppbótarfrí fyrir sjómenn sem vinna á vöktum eða sjómenn sem vinna um borð í skipum sem eru í stuttum ferðum.
7. Á aðgengilegum stað skal vera tafla sem hefur að geyma upplýsingar um skipulag vinnutíma um borð og þar sem birt er að minnsta kosti fyrir hverja stöðu:
  - a. áætlun um vinnuskyldu á sjó og í höfnum, og
  - b. hámarksvinnutími eða lágmarkshvildartími sem krafist er í lögum, reglum eða kjarasamningum sem í gildi eru í aðildarríkjunum.
8. Taflan, sem um getur í 7. gr., skal gefin út á stöðluðu eyðublaði á því tungumáli eða þeim tungumálum sem notað er/notuð eru við vinnu um borð og á ensku.

Í 6. gr. samningsins kemur fram að enginn sjómaður undir 18 ára aldri skuli vinna að nóttu til. Að því er þessa grein varðar er „nótt“ tímabil sem varir í a.m.k. níu samfelldar klukkustundir, þar með talið tímabilið frá miðnætti til klukkan fimm að morgni. Ekki er nauðsynlegt að beita þessu ákvæði ef það hindrar menntun og þjálfun ungra sjómanna frá 16 til 18 ára að því er varðar fyrirframákveðin verkefni og áætlanir.

Í 7. gr. samningsins eru ákvæði um að skipstjóri geti krafist þess að sjómaður vinni þá tíma sem nauðsynlegir eru vegna öryggis skipsins á þeirri stundu, skipverja um borð eða farms eða til að veita aðstoð öðrum skipum eða skipverjum í nauð á hafi úti. Skipstjóri getur þá vikið frá skipulagi vinnu- eða hvíldartíma og krafist þess að sjómaður vinni þann tíma sem nauðsynlegur er þar til ástandið er orðið eðlilegt aftur. Jafnframt kemur fram að skipstjóri skuli tryggja eins fljótt og auðið er eftir að ástandið er orðið eðlilegt aftur að sjómaður, sem hefur sinnt störfum í fyrirframákveðnum hvíldartíma sínum, fái næga hvíld.

Í 8. gr. samningsins kemur fram að færa skuli skrá yfir daglegan vinnutíma sjómanna eða daglegan hvíldartíma þeirra til að hægt sé að fylgjast með því að farið sé að ákvæðum 5. gr. Sjómaðurinn skal fá afrit af þeim skráningum sem varða hann og skulu þær áritaðar af skipstjóranum, eða öðrum þeim sem skipstjórinn hefur veitt til þess umboð, og sjómanninum. Ákvarða skal tilhögun varðveislu slíkra gagna um borð, þar með talið hversu oft skuli skrá upplýsingarnar. Eyðublað um skráningu vinnutíma sjómanna eða hvíldartíma þeirra skal hannað í samræmi við alþjóðlegar viðmiðunarreglur, ef til eru. Kveðið er á um að afrit af viðeigandi ákvæðum landslaga, er varði þennan samning, og af viðeigandi kjarasamningum skuli geymd um borð og skuli áhöfnin hafa greiðan aðgang að þeim. Skrárnar skulu athugaðar og áritaðar með vissu millibili í því skyni að hafa eftirlit með því að ákvæðum þessa samnings um vinnutíma eða hvíldartíma sé framfylgt.

Í 10. gr. samningsins segir að þegar reglur um mönnun séu ákveðnar, viðurkenndar eða þeim breytt sé nauðsynlegt að taka mið af þörfinni til að forðast eða draga úr, að svo miklu leyti sem unnt er, óhóflegum vinnutíma, og til að tryggja fullnægjandi hvíld og draga úr hættu á ofþreytu. Jafnframt segir að ef fram kemur í skránum eða öðrum gögnum að ákvæði um vinnutíma eða hvíldartíma hafi verið brotin skuli gera ráðstafanir, þar með talið, ef nauðsyn krefur, breytingar á mönnun skipsins, til að koma í veg fyrir frekari brot í framtíðinni. Í greininni er kveðið á um að öll skip sem samningurinn taki til skuli mönnuð á fullnægjandi,

öruggan og skilvirkan hátt í samræmi við öryggisskírteini um lágmarksmönnun eða sambærilegt skírteini gefið út af lögbæru yfirvaldi.

Í 11. gr. samningsins er kveðið á um að enginn undir 16 ára aldri skuli vinna um borð í skipi.

Í 12. gr. samningsins segir að eigandi skipsins skuli útvega skipstjóranum nauðsynleg gögn til að fullnægja þeim skyldum sem þessi samningur hefur í för með sér, þar með talin gögn um rétta mönnun skipsins. Skipstjórinn skal gera allar nauðsynlegar ráðstafanir til að tryggja að farið sé að kröfum þessa samnings um vinnutíma og hvíldartíma sjómanna.

Í 13. gr. samningsins er fjallað um heilbrigðismál sjómanna, en þar segir að:

- allir sjómenn skuli hafa vottorð um að þeir séu færir um að inna af hendi það starf sem þeir munu gegna á sjó,
- ákveða skuli, að höfðu samráði við eigendur skipsins sem um ræðir og viðkomandi samtök sjómanna, hvernig heilbrigðiseftirliti skuli hagað og hvaða upplýsingar skuli koma fram á læknavottorðinu,
- allir sjómenn skuli fara reglulega í lækni skoðun, vaktmenn, sem eiga við heilsuvandamál að stríða og lækni hefur staðfest að séu tilkomin vegna næturvinnu, skulu, alltaf þegar þess er nokkur kostur, færðir til í starfi þannig að þeir stundi dagvinnu sem hentar þeim,
- heilbrigðiseftirlitið skuli vera ókeypis og lækni bundinn þagnarskyldu; slík heilbrigðis skoðun má fara fram innan ramma innlends heilbrigðiskerfis.

Í 14. gr. kemur fram að eigendur skips skuli veita lögbæru innlendu yfirvaldi upplýsingar um vaktmenn og aðra næturvinnumenn sé þess óskað.

Í 15. gr. kemur fram að sjómenn skuli njóta öryggis og heilsuverndar í samræmi við starf sitt. Samsvarandi verndar- og forvarnarþjónusta eða aðstaða sem þjónar slíkum tilgangi skal vera til staðar vegna öryggis og heilsu sjómanna sem vinna dag- eða næturvinnu.

Í 16. gr. segir að allir sjómenn skuli eiga rétt á að minnsta kosti fjögurra vikna árlegu orlofi á launum, eða hlutfalli þar af fyrir starfstíma sem er skemmri en ár, í samræmi við viðmiðunarreglur um rétt til og veitingu slíks orlofs sem mælt er fyrir um í landslögum og/eða samkvæmt venju. Greiðsla má ekki koma í stað árlegs lágmarksorlofs á launum, nema þegar um starfslok er að ræða.

Tilvitnaður samningur byggist á ákvæðum samþykktar nr. 180 frá Alþjóðavinnuálagstofnuninni (ILO) sem fjallar um vinnutíma sjómanna á farskipum.

Samkvæmt tilskipuninni er gert ráð fyrir að efni hennar verði komið til framkvæmda á EES-svæðinu eigi síðar en 30. júní 2002.

## 2. Afstaða samráðshópsins:

Í minnisblaði sem hópurinn sendi samgönguráðherra 23. mars 2000 kemur fram eftirfarandi afstaða hópsins til tilskipunar 1999/63/EB:

„Tilgangur með þessari tilskipun er að setja í gildi nefndan samning, sbr. meðfylgjandi. Tilskipunin tekur til skipa sem skrásett eru innan ESB. Á fundum vinnutímanefndarinnar og í umsögn aðila hefur eftirfarandi komið fram:

- a. Samtök atvinnulífsins og Samband íslenskra kaupskipaútgerða benda á að samningurinn taki aðeins til ESB-skipa og því spurning hvaða áhrif hann hefur hér. Þau benda á að lágmarksaldur til sjós verði 16 ár í stað 15 ára og að næturvinna verði bönnuð yngri en 18 ára og að þetta kalli á breytingar á sjómanna lögum. Jafnframt er bent á að óeðlilegt sé að aðilar vinnumarkaðar í Evrópu bindi með þessum hætti hendur íslenskra aðila.

- b. Sjómannasamband Íslands telur að þrenging á aldursmörkum hafi ekki nokkur áhrif hér á landi og gerir því ekki athugasemdir.
- c. Farmanna- og fiskimannasamband Íslands og Vélstjórafélag Íslands hafa lýst því yfir að þau geri ekki athugasemdir við efni tilskipunarinnar.“

Sú skoðun hefur komið fram af hálfu Sambands íslenskra kaupskipaútgerða að það er almennt mótfallið svæðisbundnum ákvæðum er ná til kaupskipa.

Hópurinn vill vekja athygli á því að skv. 11. gr. tilskipunar 1999/95/EB um framkvæmd ákvæða um vinnutíma sjómanna á skipum sem fara um hafnir í bandalaginu tekur sú tilskipun ekki gildi fyrr en á gildistökudegi ILO-samnings nr. 180 og gildistökudegi 1996-bókunarinnar við ILO-samning nr. 147. Samkvæmt upplýsingum af heimasíðu Alþjóðavinnu-málastofnunarinnar (ILO) í Genf hafa 4 ríki fullgilt ILO-samning nr. 180, þ.e. Írland, Rúmenía, Marokkó og Svíþjóð. Skv. 18. gr. samþykktarinnar öðlast hún gildi 6 mánuðum eftir að 5 aðildarríki hafa fullgilt hana, enda hafi 3 þeirra hvert um sig 1.000.000 brúttótonna kaupskipaflota að minnsta kosti. Sama gildir um 1996-bókunina við ILO-samning nr. 147. Með hliðsjón af samkeppnissjónarmiðum telur hópurinn óeðlilegt að tilskipun 1999/63 verði innleidd að fullu fyrr en tilskipun 1999/95/EB, sem tekur til skipa sem eru skráð utan EES en fara um EES-hafnir, hefur tekið gildi.

Um afstöðu hópsins til tilskipunarinnar að öðru leyti kemur eftirfarandi fram í minnisblaðinu: „Með hliðsjón af ofanrituðu og því að Ísland hefur nú þegar undirgengist ákvæði STCW og ILO 147 telur nefnd um vinnutíma sjómanna að engin efni séu til þess að standa í vegi fyrir því að þessar gerðir verði hluti af EES-reglum, enda verði ákvæði laga og reglugerða breytt til að gæta samræmis. Nefndin leggur áherslu á að nýttur verði til kynningar og aðlögunar sá frestur sem tilskipunin gerir ráð fyrir, þ.e. til 30. júní 2002.“

### 3. Staða málsins:

Með ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 97/2000 frá 27. október 2000 um breytingu á XVIII. viðauka (Öryggi og hollustuhættir á vinnustöðum, vinnuréttur og jafnrétti kynjanna) við EES-samninginn var samþykkt að tilskipun 1999/63/EB skuli felld inn í EES-samninginn. Ákvörðun nefndarinnar öðlaðist gildi þann 28. október 2000 að því tilskildu að allar tilkynningar skv. 1. mgr. 103. gr. samningsins hafi verið sendar EES-nefndinni.

Ákvörðun þessi kallar á lagabreytingar hér á landi og var tekin af sameiginlegu EES-nefndinni með stjórnskipulegum fyrirvara af Íslands hálfu, sbr. 103. gr. EES-samningsins. Með tillögu til þingsályktunar sem utanríkisráðherra lagði fram 13. febrúar 2001 um staðfestingu ákvörðunar sameiginlegu EES-nefndarinnar var leitað eftir heimild Alþingis um staðfestingu á ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar. Þingsályktunartillagan var samþykkt samhljóða á Alþingi 27. mars 2001.

### 4. Nauðsynlegar laga- og reglugerðarbreytingar:

Segja má að efni tilskipunarinnar hafi þegar verið leidd í lög með reglugerð um vaktstöður um borð í íslenskum farþegaskipum og flutningaskipum nr. 599/2001 sem sett var á grundvelli laga um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa nr. 76/2001. Reglugerðin gildir um íslensk farþegaskip og flutningaskip og í 2. gr. þeirra er kveðið á um að vaktir skuli þannig skipulagðar að þeir sem standa vakt séu ávallt vel hvíldir svo að ekki dragi úr árvekni þeirra og að þess skuli sérstaklega gætt við fyrstu vakt og í upphafi sjóferðar. Í I. viðauka, undirkafla A-VIII/1 er nánar kveðið á um lágmarkshvíldartíma.

Verði tilskipunin felld inn í EES-samninginn þarf að koma til breyting á sjómannaálagum, nr. 35/1985. Umrædd tilskipun kveður á um að lágmarksaldur sjómanna á farskipum verði 16 ár, en í 2. mgr. 8. gr. sjómannaálags, nr. 35/1985, er kveðið á um 15 ára lágmarksaldur sjómanna. Þá kveður tilskipunin á um að næturvinna sé bönnuð þeim sem eru yngri en 18 ára og starfa á farskipum. Jafnframt þarf að endurskoða ákvæði 64. og 65. gr. sömu laga sem fjalla um hvíldartíma sjómanna.

*Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 1999/95/EB frá 13. desember 1999 um framkvæmd ákvæða um vinnutíma sjómanna á skipum sem fara um hafnir í bandalaginu.*

### **1. Efni tilskipunarinnar:**

Tilskipunin er nokkurs konar hliðartilskipun við tilskipun ráðsins 1999/63/EB frá 21. júní 1999 um samning um skipulag vinnutíma sjómanna á kaupskipum, sem gerður var af Samtökum skipaeigenda í Evrópubandalaginu (ESCA) og Samtökum félagá flutningaverkanna í Evrópusambandinu 30. september 1998, en með þeirri tilskipun er samningnum hrint í framkvæmd.

Tilskipun 1999/63/EB mun taka til allra skipa sem skráð eru á EES-svæðinu, en með tilskipun 1999/95/EB er kveðið á um að sömu reglur skuli gilda á kaupskipum sem taka höfn innan ESB, þrátt fyrir að þau séu ekki skráð á skipaskrá ríkja þess.

Markmiðið með tilskipun 1999/95/EB er að koma á kerfi til að sannprófa og framfylgja því að skip sem fara um hafnir í aðildarríkjunum haldi ákvæði tilskipunar 1999/63/EB svo að hægt sé að bæta öryggi til sjós, vinnuskilyrði, heilbrigði og öryggi sjómanna um borð í skipum. Er mælt fyrir um að aðildarríkin skuli gera viðeigandi ráðstafnir til þess að tryggja að skip sem ekki eru skráð á yfirráðasvæði þeirra eða sigla ekki undir þeirra fána hlíti ákvæðum 1.–12. gr. samningsins sem fylgir tilskipun 1999/63/EB.

Samkvæmt tilskipuninni er gert ráð fyrir að efni hennar verði komið til framkvæmda á EES-svæðinu eigi síðar en 30. júní 2002.

### **2. Afstaða samráðshópsins:**

Í minnisblaði sem hópurinn sendi samgönguráðherra 23. mars 2000 kemur fram eftirfarandi afstaða hópsins til tilskipunarinnar 1999/95/EB: „Tilgangur með þessari tilskipun er að skip sem taka höfn í ESB hlíti sömu reglum um vinnutíma og kveðið á um í samningi samkvæmt tilskipun 1999/63 og að um þessi skip gildi að öðru leyti sömu reglur og um ESB-skip, t.d. um kyrrsetningu. Hagsmunaaðilar hafa ekki tekið sérstaka afstöðu til þessarar tilskipunar umfram það sem fram kemur í 1. tölulið.“ Um afstöðu hópsins til tilskipunarinnar að öðru leyti kemur eftirfarandi fram í minnisblaðinu: „Með hliðsjón af ofanrituðu og því að Ísland hefur nú þegar undirgengist ákvæði STCW og ILO 147 telur nefnd um vinnutíma sjómanna að engin efni séu til þess að standa í vegi fyrir því að þessar gerðir verði hluti af EES-reglum, enda verði ákvæði laga og reglugerða breytt til að gæta samræmis. Nefndin leggur áherslu á að nýttur verði til kynningar og aðlögunar sá frestur sem tilskipunin gerir ráð fyrir, þ.e. til 30. júní 2002.“

Hópurinn vill vekja athygli á því að skv. 11. gr. tilskipunar 1999/95/EB um framkvæmd ákvæða um vinnutíma sjómanna á skipum sem fara um hafnir í bandalaginu tekur sú tilskipun ekki gildi fyrr en á gildistökudegi ILO-samnings nr. 180 og gildistökudegi 1996 bókunarinnar við ILO-samning nr. 147. Samkvæmt upplýsingum af heimasíðu Alþjóðavinnu-málastofnunarinnar (ILO) í Genf hafa 4 ríki fullgilt ILO-samning nr. 180, þ.e. Írland,



Rúmenía, Marokkó og Svíþjóð. Skv. 18. gr. samþykktarinnar öðlast hún gildi 6 mánuðum eftir að 5 aðildarríki hafa fullgilt hana, enda hafi 3 þeirra hvert um sig 1.000.000 brúttótonna kaupskipaflota að minnsta kosti. Sama gildir um 1996 bókunina við ILO-samning nr. 147. Með hliðsjón af samkeppnissjónarmiðum telur hópurinn óeðlilegt að tilskipun 1999/63 verði innleidd að fullu fyrr en tilskipun 1999/95/EB, sem tekur til skipa sem eru skráð utan EES en fara um EES hafnir, hefur tekið gildi.

### 3. Staða málsins:

Með ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 94/2000 frá 27. október 2000 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn var samþykkt að tilskipun 1999/95/EB skuli felld inn í samninginn. Ákvörðun nefndarinnar öðlaðist gildi þann 28. október 2000 að því tilskildu að allar tilkynningar skv. 1. mgr. 103. gr. samningsins hafi verið sendar EES-nefndinni.

Ákvörðun þessi kallar á lagabreytingar hér á landi og var tekin af sameiginlegu EES-nefndinni með stjórnskipulegum fyrirvara af Íslands hálfu, sbr. 103. gr. EES-samningsins. Með tillögu til þingsályktunar sem utanríkisráðherra lagði fram 13. febrúar 2001 um staðfestingu ákvörðunar sameiginlegu EES-nefndarinnar var leitað eftir heimild Alþingis um staðfestingu á ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar. Þingsályktunartillagan var samþykkt samhljóða á Alþingi 23. apríl 2001.

### 4. Nauðsynlegar laga- og reglugerðarbreytingar:

Breyta þarf ákvæðum reglugerðar nr. 599/2001 þannig að hún nái einnig til erlendra kaupskipa sem fara um íslenskar hafnir. Hópurinn vill vekja athygli á því að skv. 11. gr. tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 1999/95/EB frá 13. desember 1999 um framkvæmd ákvæða um vinnutíma sjómanna á skipum sem fara um hafnir í bandalaginu tekur sú tilskipun ekki gildi fyrr en á gildistökudegi ILO-samnings nr. 180 og gildistökudegi 1996-bókunarinnar við ILO-samning nr. 147.

*Tilmæli framkvæmdastjórnarinnar 1999/130/EB frá 18. nóvember 1998 um fullgildingu á ILO-samningi nr. 180 um vinnutíma sjómanna og mönnun skipa og fullgildingu á 1996-bókuninni við kaupskipasamþykktina frá 1976.*

#### 1. Efni tilmælanna:

Samhliða þessum tveimur tilskipunum hafa verið samþykkt tilmæli framkvæmdastjórnarinnar 1999/130/EB frá 18. nóvember 1998, um fullgildingu á ILO-samningi nr. 180 um vinnutíma sjómanna og mönnun skipa, og fullgildingu á 1996-bókuninni við kaupskipasamþykktina frá 1976.

#### 2. Afstaða samráðshópsins:

Í minnisblaði sem hópurinn sendi samgönguráðherra 23. mars 2000 kemur fram eftirfarandi afstaða hópsins til tilmælanna: „Markmið tilmælanna er að hvetja þau aðildarríki ESB sem ekki hafa fullgilt ILO-samning nr. 180 til að fullgilda hana, en hún var samþykkt 22. október 1996 og markmið hennar að auka heilbrigði og öryggi sjómanna, öryggi á sjó og vernda umhverfi sjávar. Aðildarríkin eiga að upplýsa framkvæmdastjórnina innan árs frá birtingu tilmælanna um hvaða ráðstafanir þær hafi gert. Ekki er settur lokafrestur til fullgild-

ingar. Hagsmunaaðilar hafa ekki tekið sérstaka afstöðu til þessara tilmæla umfram það sem fram kemur í 1. tölulið, enda varðar málið aðeins aðildarríki ESB.“

### 3. Staða málsins:

Samkvæmt upplýsingum af heimasíðu Alþjóðavinnuárástofnunarinnar (ILO) í Genf hafa 4 ríki fullgilt ILO-samning nr. 180, en þau eru:

Írland, 22. apríl 1999.

Rúmenía, 11. október 2000.

Marokkó, 1. desember 2000.

Svíþjóð, 15. desember 2000.

Samkvæmt upplýsingum af heimasíðu Alþjóðavinnuárástofnunarinnar (ILO) í Genf hafa 4 ríki fullgilt 1996 bókunina við kaupskipasamþykktina frá 1976, en þau eru:

Írland, 22. apríl 1999.

Svíþjóð, 15. desember 2000.

Rúmenía, 15. maí 2001.

Bretland, 29. júní 2001.

ILO-samningur nr. 180 og 1996-bókunin við kaupskipasamþykktina frá 1976 öðlast gildi 6 mánuðum eftir að 5 aðildarríki hafa fullgilt hana, enda hafi 3 þeirra hvert um sig 1.000.000 brúttótonna kaupskipaflota að minnsta kosti. Þau öðlast síðan gildi gagnvart einstökum ríkjum 6 mánuðum eftir að fullgilding þeirra hefur verið skráð hjá skrifstofu ILO.

### 4. Nauðsynlegar laga- og reglugerðarbreytingar:

Þessi tilmæli krefjast hvorki laga- né reglugerðarbreytingar af Íslands hálfu, en eðlilegt er að tekin verði afstaða til þess hvort Ísland eigi að fullgilda ILO-samning nr. 180 og 1996-bókunina við kaupskipasamþykktina frá 1996.

## Fylgiskjal II.

*Fjármálaráðuneyti,  
fjárlagaskrifstofa:*

### **Umsögn um frumvarp til laga um breytingu á lagaákvæðum er varða vinnutíma sjómanna.**

Tilgangur frumvarpsins er að gera breytingar á sjómannaákvæðum vegna innleiðingar EES-gerða sem varða vinnu- og hvíldartíma skipverja, á fiskiskipum annars vegar og á farþega- og flutningaskipum hins vegar.

Verði frumvarpið óbreytt að lögum verður ekki séð að það hafi kostnaðarauka í för með sér fyrir ríkissjóð.