

Frumvarp til laga

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

(Lagt fyrir Alþingi á 135. löggjafarþingi 2007–2008.)

1. gr.

Í stað orðanna „tilskipun ráðsins 94/58/EB frá 22. nóvember 1994, um lágmarksþjálfun sjómanna, sbr. tilskipun ráðsins nr. 98/35/EB frá 25. maí 1998“ í 3. mgr. 1. gr. laganna kemur: tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2001/25/EB um lágmarksþjálfun sjómanna, með síðari breytingum, og tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2005/45/EB um gagnkvæma viðurkenningu á skírteinum sjómanna sem aðildarríkin gefa út og um breytingu á tilskipun 2001/25/EB.

2. gr.

Við 2. gr. laganna bætast tvær nýjar orðskýringar sem orðast svo:

20. *ISM-kóðinn* er alþjóðlegur kóði um öryggisstjórnun skipa og mengunarvarnir, sem samþykktur var af Alþjóðasiglingamálastofnuninni (IMO) með ályktun þingsins A.741(18) frá 4. nóvember 1993, með áorðnum breytingum.
21. *Viðurkennd stofnun* er aðili sem er viðurkenndur í samræmi við reglugerð um viðurkenningu flokkunarfélaga, sbr. tilskipun 94/57/EB.

3. gr.

2. og 3. mgr. 6. gr. laganna orðast svo:

Um umsóknir um viðurkenningu á réttindum sem lögbært yfirvald í aðildarríki Evrópska efnahagssvæðisins og aðildarríki stofnsamnings Fríverslunarsamtaka Evrópu gefur út til starfa á skipum sem lög þessi taka til skal fara eftir ákvæðum tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2005/45/EB um gagnkvæma viðurkenningu á skírteinum sjómanna sem aðildarríkin gefa út og um breytingu á tilskipun 2001/25/EB, eins og nánar er kveðið á um í reglugerð.

Um umsóknir um viðurkenningu á réttindum sem gefin eru út af ríkjum öðrum en ríkjum Evrópska efnahagssvæðisins og aðildarríkjum stofnsamnings Fríverslunarsamtaka Evrópu til starfa á skipum sem lög þessi taka til skal fara eftir ákvæðum tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2001/25/EB, eins og nánar er kveðið á um í reglugerð.

4. gr.

Á eftir 9. gr. laganna bætist við ný grein, 9. gr. a, sem orðast svo:

Alþjóðlegt öryggisstjórnunarkerfi.

Á flutningaskipum sem eru 500 brúttótonn eða stærri og farþegaskipum sem lög þessi taka til skal fylgt ákvæðum A-hluta ISM-kóðans um öryggisstjórnun skipa og mengunarvarnir. Skal Siglingastofnun eða viðurkenndur aðili gefa út samræmisskjal og öryggisstjórnunarskírteini í samræmi við ISM-kóðann.

Siglingastofnun er heimilt að veita undanþágu frá ákvæðum 6., 7., 9., 11. og 12. gr. kóðans, enda séu teknar upp ráðstafanir sem veiti sambærilega vernd og kveðið er á um í kóðanum.

Ákvæði þessarar greinar gilda ekki um:

1. skip sem eru nýtt eingöngu í þágu hins opinbera en ekki í atvinnuskyni,
2. skip sem ekki eru knúin áfram með vélrænum hætti, tréskip með frumstæðu byggingarlagi, skemmtisnekkjur og skemmtibátar nema þau séu eða verði mönnuð og látin flytja fleiri en 12 farþega í atvinnuskyni,
3. farþegaskip í flokki C og D eins og þeir eru skilgreindir í reglugerð um öryggi farþegaskipa í innanlandssiglingum nr. 666/2001, með síðari breytingum, nema þau séu ekju-farþegaskip.

5. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 1. mgr. 17. gr. laganna:

- a. Í stað orðanna „og mönnun skipa“ í 1. másl. kemur: mönnun skipa og alþjóðlegt öryggisstjórnunarkerfi.
- b. Í stað orðanna „Ákvæði reglugerðarinnar“ í 2. másl. kemur: Ákvæðin.

6. gr.

Lög þessi innleiða í íslenskan rétt reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 336/2006 um að hrinda í framkvæmd ákvæðum alþjóðlega kóðans um öryggisstjórnun skipa innan Bandalagsins og um niðurfellingu á reglugerð ráðsins (EB) nr. 3051/95, sem tekin var upp í XIII. viðauka samningsins um Evrópska efnahagssvæðið.

7. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.

I. Almennar athugasemdir.

Frumvarp þetta er samið á vegum samgönguráðuneytisins til að innleiða annars vegar ákvæði um alþjóðlega kvóðann um öryggisstjórnun skipa (International Safety Management Code), ISM-kóðann, í íslenskan rétt og hins vegar tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins um gagnkvæma viðurkenningu á skírteinum sjómanna sem aðildarríkin gefa út og um breytingu á tilskipun 2001/25/EB.

Þann 15. febrúar 2006 kom út reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 336/2006 sem kveður á um framkvæmd kóðans í aðildarríkjunum. Með henni var gildissvið alþjóðakóða sem samþykktur var á vettvangi IMO árið 1993 um öryggisstjórnun skipa og mengunarvarnir, ISM-kóðans, víkkað með þeim hætti að það nær nú einnig til skipa í innanlandssiglingum og útgerða slíkra skipa. Markmið frumvarpsins er að tryggja að útgerðir þeirra skipa

sem um ræðir starfi í samræmi við viðurkennt öryggisstjórnunarkerfi, stuðla að öruggari siglingum, koma í veg fyrir mengun sjávar og draga úr þeirri mismunun sem hin alþjóðlegu ákvæði hafa valdið útgerðum skipa eftir því hvort þær stunda alþjóðlegar siglingar eða siglingar með ströndum fram.

Þann 7. september 2005 kom út tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2005/45/EB um gagnkvæma viðurkenningu á skirteinum sjómanna sem aðildarríkin gefa út innan EES.*

Tilskipun 2001/25/EB var innleidd með reglugerð nr. 416/2003 og breytingatilskipun 2003/103/EB frá 17. nóvember 2003 var innleidd með breytingareglugerð nr. 430/2005. Tilskipunin leysti af hólmi tilskipun 94/58/EB, sem innleidd var með lögum nr. 76/2001.

Samkvæmt tilskipun 2001/25/EB skulu íslensk stjórnvöld gefa út og árita atvinnuréttindi samkvæmt STCW-samþykktinni og skal ríkja gagnkvæm viðurkenning á skirteinum sem gefin eru út í aðildarríkjum EB/EES.

Tilskipun 2005/45/EB má segja að sé tvískipt. Annars vegar er hún sértilskipun sem mælir fyrir um hvernig skuli fara með skirteini sem gefin eru út innan EES, hins vegar breytir hún og bætir við ákvæðum tilskipunar 2001/25/EB um lágmarksþjálfun sjómanna, sem mælir fyrir um útgáfu skirteina í samræmi við kröfur STCW-samþykktarinnar.

II. Alþjóðlegi kóðinn um öryggisstjórnun skipa (International Safety Management Code).

ISM-kóðinn eru reglur sem Alþjóðasiglingamálastofnunin (IMO) samþykkti 1993. Þar eru gerðar kröfur um að skip og útgerðir þeirra lúti sérstöku öryggisstjórnunarkerfi með það að markmiði að auka og bæta öryggi í siglingum og koma í veg fyrir atvik sem leitt geta til mengunar hafs og stranda.

Kóðinn gerir kröfu um að útgerðir skipa komi sér upp skilgreindu og skilvirku öryggisstjórnunarkerfi (safety management system) þar sem fjallað er um ógnir og hættur sem fylgja rekstri skipa, um öryggi og vernd þeirra sem um borð eru, hættur sem kunna að fylgja þeim farmi sem tekinn er til flutnings og ógnina sem lífríki sjávar getur stafað af skipum.

Í öryggisstjórnunarkerfi skal tilgreina með skýrum hætti:

- stefnu viðkomandi félags varðandi öryggi og umhverfisvernd;
- fyrirmæli til starfsmanna um tilkynningar, aðgerðir og ráðstafanir sem grípa skal til þegar ástæða er til að ætla að skipi geti verið hætta búin eða þegar grípa þarf til einhverra sértækra ráðstafana til að hindra að öryggi skips sé stefnt í hættu eða að lífríki sjávar stafi hætta af ferðum skips;
- verksvið, valdsvið og ábyrgð þeirra manna sem stjórna viðkomandi skipi og þeirra sem starfa í landi, hvað varðar ákvarðanir um aðgerðir, og lýsing á hvernig samskiptum þessara aðila skuli háttáð;
- fyrirmæli um með hvaða hætti og við hvaða aðstæður gefa skuli skýrslur um atvik sem hafa eða gætu hafa haft hættu í för með sér eða þar sem alvarleg frávik hafa átt sér stað frá fyrirmælum í öryggisstjórnunarkerfinu;

* Tilskipun um lágmarksþjálfun sjómanna, sem vísað er til í 56j-lið í XIII. viðauka EES-samningsins eins og honum var breytt með ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 107/2004 frá 9. júlí 2004.

Tilskipunin leysti af hólmi tilskipun um lágmarksþjálfun sjómanna, 94/58/EB, með síðari breytingum, en hún hafði lagastoð í lögum nr. 76/2001, um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa.

Tilskipun 2001/25/EB, líkt og fyrirrennara hennar, er ætlað að innleiða Alþjóðasamþykkt um menntun og þjálfun, skirteini og vaktstöður sjómanna (STCW 1978) innan EB.

- leiðbeiningar um hvernig bregðast skuli við hættuástandi, slysum og öðrum alvarlegum atvikum og hvernig koma megi í veg fyrir að hættuástand skapist um borð;
- leiðbeiningar um hvernig eftirlit með því að farið sé að fyrirmælum öryggisstjórnunarkerfisins skuli fara fram, hvernig bregðast skuli við frávikum í framkvæmd kerfisins og hvenær og hvernig reglubundin eða sérstök endurskoðun kerfisins sé gerð.

Samkvæmt öryggisstjórnunarkerfinu skal útgerð skips tilnefna einn starfsmann sem telst ábyrgur fyrir því að ákvæðum ISM-kóðans sé framfylgt í einu og öllu og annan til vara. Hún skal tilnefna þá sem annast gerð kerfisins, framkvæmd þess og eftirlit, og upplýsa stjórnvöld þess ríkis sem skipið er skráð í hverjir þessir aðilar séu.

Skyldur og ábyrgð skipstjóra skal tilgreina í kerfinu og er honum skylt að:

- gefa fyrirmæli um sérstakar öryggisráðstafanir eða verklag sem skuli viðhafa við tilteknar aðstæður, í tengslum við reglulegar aðgerðir eða við eftirlit með búnaði skips eða farmi;
- og hafa eftirlit með að farið sé að ákvæðum og fyrirmælum kerfisins;
- tilkynna um frávik eða atvik þar sem öryggi skips eða skipverja hefur verið eða kann að hafa verið stefnt í hættu og taka þátt í endurskoðun kerfisins.

Útgerð skips ber enn fremur að:

- annast um að skipstjóri og aðrir yfirmenn skipsins hafi nauðsynleg réttindi og færni til þeirra starfa sem þeir hafa verið ráðnir;
- sjá til þess að yfirmenn skipsins þekki til ákvæða öryggisstjórnunarkerfisins og aðstoða skipstjóra við að framfylgja ákvæðum þess;
- sjá til þess að skip í þeirra rekstri séu ávallt mönnuð í samræmi við reglur og þannig að mögulegt sé að framfylgja ákvæðum kerfisins;
- tryggja að nýliðafræðslu sé sinnt í samræmi við ákvæði kerfisins og að sérhver sá sem starfar um borð fái nauðsynlega fræðslu og þjálfun til þeirra starfa sem honum er ætlað að gegna og bera ábyrgð á;
- tryggja að innan útgerðar sé fullnægjandi þekking á útgerð skipa og þeim lögum og reglum sem gilda þar um;
- gefa fyrirmæli um undirbúning hvernar ferðar með tilliti til farms, hafsvæðis sem siglt er um og árstíma;
- tryggja að upplýsingar varðandi öryggi skips komist örugglega milli þeirra sem þurfa á þeim að halda og sjá um að atvik séu tilkynnt með réttum hætti;
- útbúa leiðbeiningar um framkvæmd og undirbúning tiltekinna aðgerða, t.d. með gerð gátlista, þar sem tilgreint er hver sé ábyrgur;
- útbúa neyðaráætlun fyrir skipið þar sem tilgreint er hver skuli bera ábyrgð á hverju í neyðartilvikum.

Þá skal í öryggisstjórnunarkerfinu greina frá þeim viðhaldsverkefnum sem nauðsynleg eru til að tryggja öryggi skips og tilgreina hver skuli hafa eftirlit með og bera ábyrgð á þeim. Útgerð skal annast um að öll fyrirmæli og ákvæði öryggisstjórnunarkerfisins séu tekin reglulega til endurskoðunar.

III. Tilskipun 2005/45/EB.

Með hinni nýju tilskipun er mælt fyrir um sjálfkrafa viðurkenningu allra skírteina sem gefin eru út í samræmi við tilskipun 2001/25/EB, án annarra skilyrða en eigin ríkisborgarar aðildarríkis þurfa að uppfylla. Tilskipunin miðar þannig að því að auðvelda gagnkvæma viðurkenningu alþjóðlegra atvinnuskírteina sjómanna, en hún hefur hingað til fallið undir

tilskipanir 89/48/EBE og 92/51/EB (innleiðing almenns kerfis til viðurkenningar á starfsmenntun og starfsþjálfun), samkvæmt tilskipun 2001/25/EB, sbr. 2. mgr. 6. gr. laga nr. 76/2001.

Vegna fjölgunar á skírteinum sem fengin eru með svíksamlegum hætti eru ríkin skylduð til að gera ráðstafanir til að koma í veg fyrir og refsa fyrir svíksamlegt athæfi sem tengist atvinnuskírteinum. Ber aðildarríkjum að kveða á um skilvirka refsingu í réttu hlutfalli við brot, og koma upplýsingum um svik og önnur ólögsmæt athæfi á þessum vettvangi á framfæri við hin aðildarríkin og framkvæmdastjórn EB.

Einnig er mælt fyrir um að taka skuli upp í lög bandalagsins kröfur STCW-samþykktarinnar um kröfur um tungumálakunnáttu sjómanna í vissum stöðum.

Loks er í tilskipuninni mælt fyrir um aðgerðir af hálfu bandalagsins og Siglingaöryggisstofnunar Evrópu, m.a. um eftirlit með aðildarríkjunum.

Í tilskipuninni, sem aðildarríkjum er ætlað að innleiða í síðasta lagi 20. október 2007, eru lagðar til breytingar á tilskipun 2001/25/EB til samræmis við framansagt.

IV. Helstu breytingar sem felast í frumvarpinu og áhrif á íslensk skip.

Árið 1995 samþykkti Evrópusambandið að reglurnar um öryggisstjórnunarkerfi í siglingum skyldu taka til ekjufarþegaskipa sem væru í rekstri innan sambandsins, óháð því hvar þau væru skráð og hvort þau væru í alþjóðlegum siglingum eða í innanlandssiglingum. Reglugerð Evrópusambandsins um þetta leiddi m.a. til þess að útgerð Vestmannaeyjaferjunnar Herjólfur var skylt að fullnægja reglum um öryggisstjórnunarkerfi frá og með 1. júlí 1996.

Frumvarpi þessu um framkvæmd alþjóðlega kóðans um öryggisstjórnun skipa er ætlað að innleiða reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 336/2006 sem leysir af hólmi áður nefnda reglugerð og nær það, sbr. einnig 3. gr. reglugerðarinnar, til eftirfarandi skipa:

- flutningaskipa í innanlandssiglingum, sem eru stærri en 500 BT;
- farþegaskipa sem eru í siglingum á hafsvæði A og B án tillits til stærðar.

Þannig skulu öll flutningaskip stærri en 500 BT að stærð og öll farþegaskip, önnur en þau sem eru í siglingum á hafsvæði C og D samkvæmt tilskipun 98/18/EB, sem innleidd var með reglugerð nr. 666/2001, og útgerðir viðkomandi skipa fullnægja ákvæðum alþjóðlega öryggisstjórnunarkerfisins eigi síðar en 24. mars 2008. Þetta þýðir að þau íslensku skip sem eru stærri en 500 BT og eru í siglingum með ströndum landsins og farþegaskip sem sækja lengra en 6 sjómílu frá landi, þar á meðal mörg hvalaskoðunarskip, skulu taka upp öryggisstjórnunarkerfið.

Herjólfur, sknr. 2164, er vöruflutningaskip sem er í siglingum á hafsvæði B og fellur því innan gildissviðs frumvarpsins. Herjólfur flokkast sem ekjufarþegaskip og þurfti því að fullnægja ákvæðum um öryggisstjórnunarkerfi á grundvelli áðurgildandi reglugerðar 3051/95/EB. Sæfari, sknr. 2063, er skráður sem farþegaskip og siglir á hafsvæði B. Hann fellur því undir ákvæði hinna nýju reglna, en þær eru ekki bundnar við brúttótonn þegar um farþegaskip er að ræða, heldur eru einungis skip (önnur en ekjufarþegaskip) sem sigla á hafsvæðum C og D undanþegin gildissviðs þeirra.

Að auki ná ákvæði frumvarpsins til fjölda íslenskra skipa sem í dag eru notuð til hvalaskoðunar, en þess ber að geta að aðstæður eru þannig hér við land að svæðið sem mögulegt er að flokka sem hafsvæði C og D er mjög afmarkað. Gróft áætlað virðist sem tillögð ákvæði frumvarpsins geti haft áhrif á um helming þeirra tæplega 60 skipa sem skráð eru með farþegaleyfi hér á landi. Má gera ráð fyrir að þau skip sem falla undir ákvæði frumvarpsins þurfi

annaðhvort að lúta ákvæðum ISM-kóðans eða sæta takmörkunum á farsviði umfram það sem þegar er.

Með reglugerðinni verður nauðsynlegt að taka upp önnur viðmið en nú eru notuð við að afmarka farsvið hvalaskoðunarskipa. Farsvið skipa með farþegaleyfi er í dag ekki háð sérstakri flokkun eða samræmdum viðmiðunum. Nota mætti STK-kerfið til að fylgjast með því að skipin haldi sig innan leyfilegs farsviðs. Dæmi um skip sem falla utan gildissviðs frumvarpsins er Baldur, sknr. 2727, þar sem hann siglir á hafsvæði C allt árið.

Sæfari er undir eftirliti flokkunarfélaga, en samkvæmt frumvarpinu er viðurkenndum flokkunarfélögum heimilt að annast eftirlit með því að ákvæðum um öryggisstjórnun skipa og útgerða sé fullnægt. Gert er ráð fyrir því að Siglingastofnun annist eftirlit með öryggisstjórnunarkerfum skipa að öðru leyti.

Krafan um að koma á öryggisstjórnunarkerfi í alþjóðlegum siglingum hefur að margra mati gefist mjög vel og hafa margar stærri útgerðir hafa komið slíku kerfi á til að tryggja áfallalausan og öruggan rekstur skipa sem þau eru með í rekstri. Þar sem samfella og stöðugleiki er í rekstri er tiltölulega auðvelt að koma á slíku kerfi og viðhalda því. Þegar um er að ræða árstíðabundinn rekstur eða miklar sveiflur í umfangi og eðli rekstrar kann að vera mun erfiðara að tryggja að rekstur í öllum atriðum fullnægi fyrirmælum ISM-kóðans. Þótt krafa um öryggisstjórnunarkerfi gæti virst mjög íþyngjandi fyrir þau skip og þær útgerðir sem falla undir ISM-kóðann með frumvarpinu, mætti finna lausn sem hentar minni útgerðum og skipum, án þess að grípa þurfi til undanþáguheimilda frumvarpsins í miklum mæli. Þannig gæti Siglingastofnun Íslands útbúið einfalda fyrirmynd öryggisstjórnunarkerfis fyrir minni skip með farþegaleyfi, og gefið útgerðum kost á að leggja fram kerfi til samþykktar sem byggt er á fyrirmyndinni. Það skal einnig tekið fram að þegar starfsemi farþegaskips er í höndum fárra manna, þar sem samskipti eru ekki tiltakanlega flókin, felst öryggisstjórnun fyrst og fremst í því að útbúa gátlista og verklagsreglur og að æfa viðbrögð við frávikum frá öryggiskerfinu.

Athugasemdir við einstakar greinar frumvarpsins.

Um 1. gr.

Í 3. mgr. 1. gr. er vísað til tilskipunar 94/58/EB, sem á sínum tíma var leyst af hólmi af tilskipun 2001/25/EB, og er hér lagt til að texti laganna verði uppfærður, og vísi jafnframt til tilskipunar 2005/45/EB, um gagnkvæma viðurkenningu á skírteinum sjómanna sem aðildarríkin gefa út og um breytingu á tilskipun 2001/25/EB.

Um 2. gr.

Hér er lagt til að við bætist tvær skilgreiningar úr reglugerð (EB) nr. 336/2006, sem nauðsynlegt þykir að verði hluti laganna. Annars vegar skilgreining á ISM-kóðanum og hins vegar á því hvað sé viðurkenndur aðili í skilningi frumvarpsins.

Um 3. gr.

Í 2. mgr. 6. gr. segir að um umsóknir frá ríkisborgurum EES um viðurkenningu á réttindum skuli fara „eftir ákvæðum tilskipunar ráðsins 92/51/EBE, sbr. lög um viðurkenningu á menntun og prófskírteinum, nr. 83/1993“. Samkvæmt tilskipun 2005/45/EB fellur gagnkvæm viðurkenning ekki lengur undir umrædda tilskipun, heldur undir ákvæði tilskipunar 2005/45/EB. Er hér lagt til að greinin verði uppfærð til samræmis. Frekari ákvæði verður að finna í reglugerð, sbr. nú reglugerð nr. 416/2003.

Um umsóknir á viðurkenningum á réttindum sem gefin eru út utan EES er enn farið eftir grunntilskipuninni um lágmarksþjálfun sjómanna, en uppfæra þarf tilvísun í ákvæðinu, þar sem vísað er til eldri tilskipunar 94/58/EB, en núgildandi tilskipun er 2001/25/EB. Frekari ákvæði verður að finna í reglugerð, sbr. nú reglugerð nr. 416/2003.

Lagt er til að miðað sé við útgáfuland skírteinis í stað ríkisborgararéttar skírteinishafa í báðum málsgreinunum, í samræmi við ákvæði tilskipunar 2005/45/EB.

Um 4. gr.

Lagt er til að við löginn bætist ný grein þess efnis að skipum sem þar eru tilgreind sé skylt að fylgja ákvæðum A-hluta ISM-kóðans og taka upp alþjóðlegt öryggisstjórnunarkerfi. Nær skyldan til skipa í millilandasiglingum sem skráð eru í aðildarríki, og skipa í innanlands-siglingum óháð fána þeirra. Skulu Siglingastofnun og viðurkenndir aðilar hafa heimild til að gefa út skírteini um að ákvæðum kóðans sé fullnægt.

Kveðið er á um heimild Siglingastofnunar til þess að veita undanþágu frá þar tilgreindum ákvæðum kóðans. Undanþágur frá ákvæðum þarf að tilkynna til Evrópusambandsins samkvæmt reglugerð (EB) nr. 336/2006, en jafnframt er Evrópusambandsríkjunum ásamt Íslandi og Noregi gert að senda Evrópusambandinu skýrslu árlega um framkvæmd reglugerðar (EB) nr. 336/2006.

Í 3. mgr. eru talin upp skip sem falla utan gildissviðs 1. mgr. 2. gr. og tekur greinin mið af 3. gr. reglugerðar (EB) nr. 336/2006.

Um 5. gr.

Í þessu ákvæði er lögð til sú breyting á 17. gr. laganna að bætt er við orðunum „alþjóðlegt öryggisstjórnunarkerfi“ í upptalningu á atriðum sem heimilt er að kveða nánar á um í reglugerð.

Um 6. og 7. gr.

Greinarnar þarfnast ekki skýringa.

Fylgiskjal.

*Fjármálaráðuneyti,
fjárlagaskrifstofa:*

**Umsögn um frumvarp til laga um breytingu á lögum nr. 76/2001,
um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa.**

Tilgangur frumvarpsins er að innleiða ákvæði um alþjóðlegt öryggisstjórnunarkerfi (International Safety Management Code), ISM-kóðann, í íslenskan rétt. Með innleiðingu á sérstökum ISM-öryggisstjórnunarkóða er leitast við að tryggja öryggi á sjó, koma í veg fyrir slys eða manntjón og forðast mengun umhverfisins, einkum sjávar, og skemmdir á eignum. Jafnframt er frumvarpinu ætlað að tryggja að útgerðir þeirra skipa sem falla þar undir starfi í samræmi við viðurkennt öryggisstjórnunarkerfi. Að auki er gert ráð fyrir því í frumvarpinu að innleiða tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2005/45/EB um gagnkvæma viðurkenningu á skírteinum sjómanna sem aðildarríkin gefa út og um breytingu á tilskipun 2001/25/EB. Tilskipun 2005/45/EB má segja sé tvískipt. Annars vegar er hún sértilskipun sem mælir fyrir um hvernig skuli fara með skírteini sem gefin eru út innan EES, hins vegar breytir hún og bætir við ákvæðum tilskipunar 2001/25/EB um lágmarksþjálfun sjómanna sem mælir fyrir um útgáfu skírteina í samræmi við kröfur STCW-samþykktarinnar.

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