

## Frumvarp til laga

### um breytingu á ýmsum lögum á sviði samgangna (innleiðing alþjóðlegra skuldbindinga).

Frá samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra.

#### I. KAFLI

##### Breyting á siglingalögum, nr. 34/1985, með síðari breytingum.

###### 1. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 177. gr. laganna:

- a. Í stað „2.000.000 SDR“ í 1. másl. 2. mgr. kemur: 3.020.000 SDR.
- b. Í stað „800 SDR“ í 1. tölul. 2. mgr. kemur: 1.208 SDR.
- c. Í stað „600 SDR“ í 2. tölul. 2. mgr. kemur: 906 SDR.
- d. Í stað „400 SDR“ í 3. tölul. 2. mgr. kemur: 604 SDR.
- e. Í stað „1.000.000 SDR“ í 1. másl. 3. mgr. kemur: 1.510.000 SDR.
- f. Í stað „400 SDR“ í 1. tölul. 3. mgr. kemur: 604 SDR.
- g. Í stað „300 SDR“ í 2. tölul. 3. mgr. kemur: 453 SDR.
- h. Í stað „200 SDR“ í 3. tölul. 3. mgr. kemur: 302 SDR.

#### II. KAFLI

##### Breyting á lögum um loftferðir, nr. 60/1998, með síðari breytingum.

###### 2. gr.

Í stað 47. gr. og 47. gr. a laganna kemur nýr kafli, V. kafli A, **Tilkynning atvika í almenningsflugi**, með fimm nýjum greinum, 47. gr. og 47. gr. a – 47. gr. d, svohljóðandi:

- a. (47. gr.)

###### *Tilkynningarskylda.*

Öll atvik í almenningsflugi sem geta stofnað flugöryggi í umtalsverða hættu, þ.m.t. þau sem tilkynna ber til rannsóknarnefndar samgönguslysa, sbr. lög um rannsókn samgönguslysa, skulu tilkynnt Samgöngustofu í samræmi við ákvæði þessa kafli. Með atviki er átt við atburð tengdan öryggi sem stofnar eða, ef ekki er gripið til aðgerða eða gerðar úrbætur, getur stofnað loftfari, farþegum eða öðrum einstaklingum í hættu.

Tilkynningarskylda samkvæmt ákvæði þessu hvílir á flugstjóra eða næstráðanda um borð í loftfari ef flugstjóra er eigi unnt að sinna þeirri skyldu. Jafnframt hvílir hún á þeim sem koma að hönnun og framleiðslu loftfars eða tækjabúnaðar eða einhverjum hluta þess, þeim sem koma að útgáfu lofthæfisstaðfestingarvottorðs eða viðhaldsvottorðs, flugumferðarstjórum og öðrum starfsmönnum í flugleiðsöguþjónustu, viðhaldsaðilum, þeim sem sinna starfi tengdu afgreiðslu loftfars á jörðu niðri og öðrum starfsmönnum í öryggistengdum störfum.

Fyrirtæki skulu koma á tilkynningakerfi til að auðvelda söfnun upplýsinga um tilkynningarskyld atvik.

Ráðherra er heimilt að setja reglugerð þar sem kveðið er nánar á um tilkynningarskylduna, m.a. um til hvaða atvika tilkynningarskylda ná, að skyldan taki til fleiri aðila en taldir eru upp í þessari grein, um form úrvinnslu, um öryggisáhættuflokkun, greiningu atvika og eftirfylgni, tímamörk og birtingu skýrslna á grundvelli tilkynninga og annað er máli kann að skipta til að rekja megi orsakir atvika.

b. (47. gr. a.)

*Valfrjálsar tilkynningar.*

Fyrirtæki skulu koma á tilkynningakerfi fyrir valfrjálsar tilkynningar, m.a. til að auðvelda söfnun upplýsinga um atvik sem ekki er skylt að tilkynna og um atvik sem tilkynnt eru af einstaklingum sem ekki eru tilkynningarskyldir skv. 47. gr.

Ráðherra er heimilt að útfæra tilkynningakerfi skv. 1. mgr. í reglugerð.

c. (47. gr. b.)

*Gagnagrunnur Samgöngustofu um tilkynnt atvik, miðlægt evrópskt gagnasafn og gagnagrunnar fyrirtækja.*

Tilkynningar og upplýsingar um atvik sem safnað er af Samgöngustofu skal varðveita í sérstökum gagnagrunni til að auðvelda úrvinnslu upplýsinga til eflingar flugöryggi. Óheimilt er að veita þriðja aðila aðgang að upplýsingum eða tilkynningum. Þetta á þó ekki við um upplýsingar sem veittar eru:

- a. erlendum ríkjum, stofnunum eða samtökum á grundvelli þjóðréttarlegra skuldbindinga, ef tilgangurinn er að vinna að auknu flugöryggi,
- b. hagsmunaaðilum sem eru í þeirri stöðu að geta unnið að bættu flugöryggi.

Samgöngustofa tekur þátt í samstarfi um miðlægt evrópskt gagnasafn og skal stofnunin flytja í gagnasafnið allar upplýsingar um öryggi sem geymdar eru í gagnagrunni Samgöngustofu. Einnig skal flytja upplýsingar um flugslys og alvarleg flugatvik í miðlæga evrópska gagnasafnið.

Óheimilt er að skrá persónuupplýsingar í gagnagrunn Samgöngustofu og hið miðlæga evrópska gagnasafn.

Fyrirtæki skulu geyma tilkynningar um atvik sem safnað er samkvæmt þessum kafla í sérstökum gagnagrunni, einum eða fleiri eftir því sem við á.

Ráðherra er heimilt að setja í reglugerð nánari ákvæði um gagnagrunn Samgöngustofu, aðgengi að upplýsingum úr gagnagrunninum, miðlæga evrópska gagnasafnið og gagnagrunna fyrirtækja.

d. (47. gr. c.)

*Vinnsla upplýsinga.*

Fyrirtæki skulu greina upplýsingar um atvik í því skyni að auðkenna áhættu. Á grundvelli greiningarinnar ákveða fyrirtæki, ef við á, aðgerðir til úrbóta og hrinda þeim í framkvæmd.

Fyrirtæki, sem auðkennir í kjölfar greiningar skv. 1. mgr. raunverulega eða hugsanlega áhættu í tengslum við flugöryggi, skal tilkynna Samgöngustofu um bráðabirgðaniðurstöður greiningarinnar og hugsanlegar aðgerðir sem fyrirtækið hyggst grípa til. Fyrirtæki skulu tilkynna Samgöngustofu um lokaniðurstöður greiningar um leið og þær liggja fyrir.

Vinnsla persónuupplýsinga skal aðeins fara fram eftir því sem nauðsyn þykir í þágu flugöryggis.

Samgöngustofa getur heimilað smærri fyrirtækjum að koma á einföldu fyrirkomulagi við söfnun, vinnslu og varðveislu upplýsinga.

Ráðherra er heimilt að mæla nánar fyrir um vinnslu og greiningu upplýsinga, um söfnun og vinnslu persónuupplýsinga og gæðaeftirlit fyrirtækja og um eftirfylgni með framkvæmd aðgerða samkvæmt þessari grein.

e. (47. gr. d.)

*Sanngirnismenning.*

Tilkynning atvika miðar að því að bæta flugöryggi með það að markmiði að koma í veg fyrir flugslys og flugatvik en ekki að upplýsa hver eigi sök eða beri ábyrgð. Óheimilt er að nota upplýsingar í öðrum tilgangi en þeim sem að framan greinir.

Fyrirtækjum er óheimilt að láta starfsfólk sem tilkynnir um atvik eða er tilgreint í tilkynningu sæta einhverjum viðurlögum á grundvelli upplýsinganna nema um sé að ræða:

- a. ásetning,
- b. greinilega, grófa og alvarlega vanrækslu í tengslum við augljósa áhættu og algera vanrækslu varðandi þá faglegu ábyrgð að grípa ekki til aðgerða sem augljóslega er þörf á við aðstæður sem fyrirsjáanlega skaða einstaklinga eða eignir eða stofna flugöryggi í alvarlega hættu,
- c. neyslu áfengis, örvandi eða deyfandi lyfja.

Einnig er óheimilt að beita starfsfólk viðurlögum ef það beinir kvörtun til Samgöngustofu vegna meintra brota fyrirtækis, sbr. 4. mgr.

Fyrirtæki skulu, í samráði við fulltrúa starfsmanna, samþykkja innri reglur sem lýsa hvernig fyrirtækið tryggir meginreglur um sanngirnismenningu innan þess.

Telji starfsmaður að brotið hafi verið gegn 1.–3. mgr. þessarar greinar og 2. mgr. 141. gr. getur hlutaðeigandi beint kvörtun til Samgöngustofu og farið fram á að hún láti málið til sín taka. Berist Samgöngustofu slík kvörtun skal hún m.a. leita álits viðkomandi fyrirtækis á kvörtuninni, ganga úr skugga um að upplýsingar sem þar eru veittar eigi við rök að styðjast og jafnframt freista þess að jafna ágreining aðila á skjótan og markvissan hátt.

Náist ekki samkomulag skv. 4. mgr. skal Samgöngustofa ljúka málinu með rökstuddu áliti. Áliti Samgöngustofu verður ekki skotið til annarra stjórnvalda en aðilar geta lagt ágreining sinn fyrir dómstóla með venjulegum hætti.

3. gr.

3. mgr. 70. gr. laganna orðast svo:

Aðili, með samþykki vegna flugverndar, skal tilnefna flugverndarstjóra, sem samþykktur er af Samgöngustofu. Flugverndarstjóri skal leiðbeina, innleiða og framfylgja flugverndaráætlun aðilans. Hann starfar sem sérstakur trúnaðarmaður Samgöngustofu um flugverndarmál.

4. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 1. mgr. 70. gr. d laganna:

- a. Orðið „og“ í lok p-liðar fellur brott.
- b. Við bætist nýr stafliður, svohljóðandi: hæfi flugverndarstjóra, sbr. 3. mgr. 70. gr.

5. gr.

2. másl. 73. gr. laganna fellur brott.

## 6. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 141. gr. laganna:

- a. Í stað „47. gr.“ í 2. mgr. kemur: V. kafla A.
- b. Í stað orðanna „flug- eða flugumferðaratviks“ í 2. mgr. kemur: flugatviks, sem og aðila sem getið er í tilkynningunni.
- c. Við 3. mgr. bætist: eða hún notuð í máli sem kann að varða stjórnsýsluviðurlögum.

## III. KAFLI

**Breyting á lögum um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa, nr. 76/2001, með síðari breytingum.**

## 7. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 1. gr. laganna:

- a. Á eftir orðinu „farþegaskipa“ í 1. mgr. kemur: farþegabáta.
- b. Í stað orðanna „tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2001/25/EB um lágmarkspjálfun sjómanna, með síðari breytingum“ í 3. mgr. kemur: tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2008/106/EB frá 19. nóvember 2008 um lágmarkspjálfun sjómanna (endurútgáfa), með síðari breytingum.

## 8. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 2. gr. laganna:

- a. Á eftir orðunum „12 farþega“ í 3. tölul. kemur: á sjó, ám eða vötnum.
- b. 9. tölul. orðast svo: 2. vélstjóri er sá vélstjóri sem gengur næst yfirvélstjóra og ber ábyrgð á vélum sem knýja skipið, rekstri og viðhaldi vél- og rafbúnaðar þess í forföllum yfirvélstjóra.
- c. Í stað orðsins „alþjóðaradíoreglugerðarinnar“ í 10. tölul. kemur: alþjóðafjarskipta-reglna.
- d. Við bætist nýr töluliður, svohljóðandi: *Farþegabátur* er hvert fljótandi far, skrásett sem farþegabátur, sem getur flutt að hámarki 12 farþega á sjó, ám eða vötnum, til og frá landinu, milli hafna innan lands og utan.

## 9. gr.

Á eftir 4. gr. laganna kemur ný grein, 4. gr. a, ásamt fyrirsögn, svohljóðandi:

*Heilbrigðiskröfur.*

Þeir sem bera ábyrgð á því að meta heilbrigði sjómanna til starfa á farþega- og flutningaskipum skv. 4. mgr. 4. gr. skulu vera starfandi læknar sem eru viðurkenndir af Samgöngustofu.

Kröfur um heilbrigði sjómanna skulu vera í samræmi við alþjóðaskuldbindingar íslenska ríkisins, sbr. 3. mgr. 1. gr.

Ráðherra mælir nánar fyrir um heilbrigðiskröfur sjómanna og viðurkenningu lækna í reglugerð.

## 10. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 5. gr. laganna:

- a. Á undan orðunum „fimm ár“ í 1. málsl. 1. mgr. kemur: allt að.
- b. Á undan orðunum „fimm ára“ í 2. málsl. 1. mgr. kemur: allt að.
- c. Í stað orðanna „eitt ár“ í 2. tölul. 1. mgr. kemur: tólf mánuði.

## 11. gr.

Í stað orðanna „tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2001/25/EB“ í 3. mgr. 6. gr. laganna kemur: tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2008/106/EB frá 19. nóvember 2008 um lágmarkspjálfun sjómanna (endurútgáfa), með síðari breytingum.

## 12. gr.

2.–4. mgr. 9. gr. laganna falla brott.

## 13. gr.

11. gr. laganna orðast svo:

Sá einn sem er lögmætur handhafi skírteinis hefur rétt til starfa um borð í farþegaskipum, farþegabátum og flutningaskipum.

Ráðherra mælir nánar í reglugerð fyrir um útgáfu skírteina í samræmi við stöðu, skipsstærð, skipsgerð og vélarafli í samræmi við alþjóðaskuldbindingar íslenska ríkisins, sbr. 3. mgr. 1. gr. Samgöngustofu er heimilt að veita undanþágur frá tilteknum kröfum þegar um er að ræða farþegaskip sem sigla á tilteknu farsviði og á tilteknu tímabili, enda sé ekki farið í bága við skuldbindingar sem á íslenska ríkinu hvíla samkvæmt alþjóðasamþykktinni.

## 14. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 12. gr. laganna:

- a. Í stað „farþegaskip og flutningaskip“ í 1. málsl. 1. mgr. kemur: farþegaskip, farþegabát og flutningaskip.
- b. Í stað „Farþegaskip og flutningaskip“ í 2. málsl. 1. mgr. kemur: Farþegaskip, farþegabáta og flutningaskip.
- c. 3. mgr. orðast svo:  
Samgöngustofa ákveður mönnun farþegaskipa, farþegabáta og flutningaskipa.
- d. Við greinina bætist ný málsgrein, svohljóðandi:  
Samgöngustofa gefur út öryggismönnunarskírteini fyrir farþegaskip og flutningaskip þar sem kveðið er á um lágmarksfjölda í áhöfn, samsetningu áhafnar og skírteini fyrir einstakar stöður.

## IV. KAFLI

**Breyting á lögum um vaktstöð siglinga, nr. 41/2003, með síðari breytingum.**

## 15. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 2. gr. laganna:

- a. Við 1. málsl. 1. mgr. bætist: greiða fyrir flutningum á sjó og draga úr stjórnarsýslubyrði skipafélaga.
- b. Á eftir g-lið 1. mgr. kemur nýr stafliður, h-liður, svohljóðandi, og breytist röð stafliða samkvæmt því: móttöku og miðlun upplýsinga samkvæmt lögum þessum og reglugerðum settum samkvæmt þeim um samræmda afhendingu og miðlun upplýsinga um flutninga á sjó.

## 16. gr.

Á eftir III. kafla A laganna kemur nýr kafli, III. kafli B, **Samræmd afhending og miðlun upplýsinga um flutninga á sjó**, með þremur nýjum greinum, 16. gr. c – 16. gr. e, ásamt fyrirsögnum, svohljóðandi:

a. (16. gr. c.)

*Afhending upplýsinga.*

Skipum sem koma til hafnar eða láta úr höfn á Íslandi er skylt að fara eftir ákvæðum þessa kafla.

Skipstjóra, rekstraraðila eða umboðsmanni útgerðar er skylt að afhenda vaktstöð siglinga upplýsingar sem veita ber vegna komu og brottfarar skipa samkvæmt ákvæðum laga og stjórnvaldsfyrirmæla þar að lútandi með þeim hætti sem ráðherra ákveður í reglugerð.

Upplýsingarnar skulu veittar rafrænt innan þess tíma sem ráðherra ákveður í reglugerð.

b. (16. gr. d.)

*Miðlun upplýsinga.*

Vaktstöð siglinga tekur við upplýsingum skv. 2. gr., varðveitir þær og framsendir til rétttra stjórnvalda innan lands. Vaktstöð siglinga er undanþegin ákvæðum um aðgang að upplýsingum samkvæmt upplýsingalögum og stjórnsýslulögum hvað framsendar upplýsingar varðar.

Upplýsingarnar skulu vera aðgengilegar viðeigandi stjórnvöldum aðildarríkja samningsins um Evrópska efnahagssvæðið að því gefnu að þau hafi sambærilegar skyldur og samsvarandi íslensk stjórnvöld hvað varðar þagnarskyldu og vernd persónuupplýsinga.

c. (16. gr. e.)

*Þagnarskylda og meðferð upplýsinga.*

Um þagnarskyldu starfsmanna vaktstöðvar siglinga fer samkvæmt ákvæðum viðeigandi laga og stjórnvaldsfyrirmæla þar sem kveðið er á um skyldu til afhendingar upplýsinga en að öðrum kosti skv. 18. gr. laga um réttindi og skyldur starfsmanna ríkisins, nr. 70/1996.

Um vinnslu persónuupplýsinga fer samkvæmt ákvæðum laga um persónuvernd og meðferð persónuupplýsinga.

V. KAFLI

**Breyting á lögum um rannsókn samgönguslysa, nr. 18/2013, með síðari breytingum.**

17. gr.

Í stað orðanna „efni séu“ í 2. másl. 2. mgr. 15. gr. a laganna kemur: ekki séu efni.

18. gr.

Á eftir 15. gr. a laganna kemur ný grein, 15. gr. b, ásamt fyrirsögn, svohljóðandi:

*Sjóslys eða sjóatvik þegar ekjuferja eða háhraðafarþegafar á hlut að máli.*

Þegar ekjuferja eða háhraðafarþegafar á hlut að sjóslysi eða sjóatviki skal rannsóknarnefnd samgönguslysa annast rannsókn máls þegar það gerist innan íslenskrar landhelgi eða innsævis Íslands. Rannsóknarnefndin skal einnig annast rannsókn máls þegar sjóslys eða sjóatvik ekjuferju eða háhraðafarþegafars á sér stað á öðru hafsvæði, enda hafi ferjan eða farið síðast komið við hér á landi. Í tilviki 2. másl. ber rannsóknarnefndin ábyrgð á rannsókn og samhæfingu aðgerða með öðrum ríkjum sem eiga mikilla hagsmuna að gæta þar til sameiginleg ákvörðun hefur verið tekin um hvaða ríki skuli vera aðalrannsóknarríki.

## 19. gr.

Við 18. gr. laganna bætist ný málsgrein, svohljóðandi:

Nú óskar rannsóknarnefndin eftir aðstoð yfirvalds EES-ríkis, sem tekur ekki þátt í rannsókninni, og skal nefndin þá leita eftir samkomulagi við viðkomandi yfirvald um endurgreiðslu útlagðs kostnaðar.

## 20. gr.

*Gildistaka.*

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Ákvæði 1. gr. laga þessara koma til framkvæmda 1. janúar 2018.

## 21. gr.

*Breyting á öðrum lögum.*

Við gildistöku laga þessara verða eftirfarandi breytingar á tollalögum, nr. 88/2005, með síðari breytingum:

- a. Í stað orðanna „Stjórnanda fars“ í 1. mgr. 51. gr. laganna kemur: Stjórnanda fars eða öðrum aðila sem hefur til þess umboð frá rekstraraðila farsins.
- b. Í stað orðanna „við komu til landsins“ í 4. mgr. 57. gr. laganna kemur: með hæfilegum fyrirvara.
- c. Við 57. gr. laganna bætist ný málsgrein, svohljóðandi:  
Ráðherra getur í reglugerð sett nánari reglur um meðferð forða, m.a. um afhendingu upplýsinga við komu fars.
- d. Í stað orðanna „skv. 1. mgr. 51. gr. a, sbr. 1. másl. 3. mgr. þeirrar lagagreinar“ í 1. mgr. 180. gr. a laganna kemur: skv. 1. mgr. 51. gr., sbr. 5. mgr. þeirrar lagagreinar, og 1. mgr. 51. gr. a, sbr. 1. másl. 3. mgr. þeirrar lagagreinar.

*Greinargerð.*

Með frumvarpi þessu, sem samið er í innanríkisráðuneytinu, eru lagðar til breytingar á eftirfarandi fimm lagabálkum vegna innleiðingar reglna sem stafa af alþjóðlegum skuldbindingum Íslands á sviði samganga:

1. siglingalög, nr. 34/1985, með síðari breytingum,
2. lög um loftferðir, nr. 60/1998, með síðari breytingum,
3. lög um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa, nr. 76/2001, með síðari breytingum,
4. lög um vaktstöð siglinga, nr. 41/2003, með síðari breytingum,
5. lög um rannsókn samgönguslysa, nr. 18/2013, með síðari breytingum.

Til einföldunar var ákveðið að sameina breytingartillögurnar í eitt frumvarp, enda um að ræða hreinar alþjóðlegar skuldbindingar og ekki yrði gengið lengra en nauðsynlegt er í alþjóðlegum skuldbindingum íslenska ríkisins.

Ákvæði I. kafla frumvarpsins, auk 2. og 6. gr., voru lögð fram sem frumvörp á 145. löggjafarþingi en ekki var mælt fyrir þeim, sjá 661. mál og 662. mál.

**1. Breyting á siglingalögum.***1.1 Alþjóðasamningur um takmörkun ábyrgðar á sjóréttarkröfum.*

Starfsemi á sjó fylgir töluverð áhætta og óhöpp og slys geta leitt til verulegs tjóns eða kostnaðar, ekki bara á skipi, farþegum og farmi heldur einnig við að fjarlægja skip og farm, hreinsa mengað svæði o.s.frv.

Samkvæmt almennum reglum skaðabótaréttar skal sá sem ber skaðabótaábyrgð á tjóni bæta það að fullu. Í sjórétti er hins vegar að finna undantekningar frá þessari meginreglu og er útgerðarmönnum almennt heimilt að takmarka skaðabótaábyrgð sína.

Reglur sem miða að því að takmarka ábyrgð útgerðarmanna eru eitt af sérkennum sjóréttar og hafa fylgt honum um langa tíð. Helstu rökin fyrir þessari takmörkun eru þau að útgerð skipa er sérstaklega hættulegur atvinnurekstur þar sem möguleikar á að valda tjóni eru miklir. Þá hefur einnig verið bent á að ef ekki væri fyrir að fara reglum um takmörkun ábyrgðar mundi reynast erfiðara fyrir útgerðarmenn að tryggja sig fyrir bótaskyldu þar sem tjón, sem þeir geta borið ábyrgð á, gæti orðið svo stórkostlegt að bótaskyldan færi langt út fyrir það sem eðlileg greiðslugeta útgerðarmanna leyfði.

Hinn 19. nóvember 1976 var í London gengið frá samningi um takmörkun ábyrgðar á sjóréttarkröfum (e. „Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims“, LLMC). Samningurinn var saminn að tilstuðlan Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar („International Maritime Organization“, IMO) og öðlaðist hann gildi 1. desember 1986 gagnvart þeim ríkjum sem höfðu skuldbundið sig samkvæmt honum. Með samningnum er stefnt að alþjóðlegri samræmingu reglna um takmörkun ábyrgðar.

Hinn 2. maí 1996 var á vettvangi Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar samþykkt bókun við samninginn frá 1976 (1996-bókunin). Meginástæðan fyrir samþykkt hennar var sú að takmörkunarfjárhæðir samningsins voru ekki lengur taldar fullnægjandi, m.a. vegna verðlagsbreytinga. Með 1996-bókuninni voru takmörkunarfjárhæðirnar hækkaðar verulega til að styrkja stöðu tjónþola.

Þá var í 1996-bókuninni einnig mælt fyrir um einfaldari málsmeðferð vegna breytinga á samningnum, m.a. takmörkunarfjárhæðum hans. Í 7. mgr. 8. gr. samningsins segir nú að breytingar sem samþykktar eru á honum öðlist gildi átján mánuðum eftir að Alþjóðasiglingamálastofnunin hefur tilkynnt aðildarríkjunum um breytingarnar nema einn fjórði aðildarríkja mótmæli á þeim tíma.

### *1.2 Tilefni og nauðsyn lagasetningar.*

Hér á landi er fjallað um ábyrgð útgerðarmanns og takmörkun ábyrgðar í IX. kafla siglingalaga. Ákvæði þess kafla tóku mið af reglum samningsins um takmörkun ábyrgðar á sjóréttarkröfum en við samningu frumvarps þess er varð að siglingalögum var höfð hliðsjón af lagaákvæðum og frumvörpum annarra Norðurlandaþjóða, sem hugðust fullgilda samninginn, og höfðu því breytt siglingalögum sínum til samræmis við ákvæði hans (Alþt. 107. löggjafarþing, 149. mál).

Ísland gerðist aðili að samningnum, eins og honum var breytt með 1996-bókuninni, árið 2008. Árið áður voru samþykkt lög nr. 159/2007 sem breyttu ákvæðum IX. kafla siglingalaga til samræmis við bókunina (sjá Alþt. 135. löggjafarþing, 88. mál).

Hinn 19. apríl 2012 voru samþykktar breytingar á takmörkunarfjárhæðum samningsins með hliðsjón af verðlagsbreytingum og reynslu af framkvæmd samningsins. Breytingarnar öðluðust gildi 8. júní 2015, í samræmi við málsmeðferð 7. mgr. 8. gr. samningsins, sem kveður á um að breytingar sem samþykktar eru á honum öðlist gildi átján mánuðum eftir að Alþjóðasiglingamálastofnunin hefur tilkynnt aðildarríkjunum um breytingarnar nema einn fjórði aðildarríkja mótmæli á þeim tíma. Enginn hreyfði mótmælum. Breytingarnar eru því orðnar skuldbindandi að þjóðarétti gagnvart Íslandi og því nauðsynlegt að breyta ákvæðum 177. gr. siglingalaga til samræmis.



### 1.3 Meginefni frumvarpsins.

Þær breytingar sem lagðar eru til fela í sér tölulega hækkun á takmörkunarfjárhæðum. Fjárhæðirnar eru í samræmi við breytingarnar sem gerðar voru árið 2012 og fjallað er um í kafla 1.2 hér að framan.

### 1.4 Samræmi við stjórnarskrá og alþjóðlegar skuldbindingar.

Í þessum kafla frumvarpsins eru innleidd ákvæði alþjóðasamningsins um takmörkun ábyrgðar á sjóréttarkröfum, með síðari breytingum. Meginregla íslensk réttar er sú að þjóðréttarreglur, hvort heldur þær byggjast á venju, milliríkjasamningum eða öðrum grundvelli, teljast ekki til landslaga. Eins og áður segir er Ísland skuldbundið að þjóðarétti til að aðlaga íslenskan rétt að þeim breytingum sem gerðar hafa verið á alþjóðasamningnum. Fyrr verður takmörkunarákvæðunum, eins og þeim hefur verið breytt, ekki beitt hér á landi.

### 1.5 Samráð.

Drög að ákvæðum I. kafla voru birt á vef ráðuneytisins og hagsmunaaðilum og öðrum gefinn kostur á að koma með umsagnir. Í ljósi efnis frumvarpsins var ákveðnum hagsmunaaðilum send sérstök tilkynning um að frumvarpið væri til kynningar en um var að ræða útgerðir farþegaskipanna Herjólfis, Baldurs, Sævars, Sæfara og Annýjar. Engar athugasemdir voru gerðar.

### 1.6 Mat á áhrifum.

Verði ákvæði I. kafla frumvarpsins óbreytt að lögum er ekki ólíklegt að reglur frumvarpsins geti haft einhvern kostnaðarauka í för með sér fyrir þá sem bera ábyrgð á flutningi farþega. Er því lagt til í gildistökuákvæði frumvarpsins að ákvæði I. kafla komi ekki til framkvæmda fyrr en 1. janúar 2018 svo að veita megi útgerðum nægjanlegan frest til að aðlagast breyttum reglum og er það í samræmi við lagabreytingarnar árið 2007. Breytingarnar munu á móti bæta stöðu þeirra sem verða fyrir tjóni í farþegaflutningum á sjó.

Verði ákvæði I. kafla frumvarpsins óbreytt að lögum er ekki gert ráð fyrir að það hafi áhrif á útgjöld ríkissjóðs og hefur það því ekki áhrif á útgjaldaramma þessa málaflokks innanríkisráðuneytisins í fimm ára fjármálaáætlun sem og í fjárlögum.

## 2. Breyting á lögum um loftferðir.

### A. Tilkynning atvika í almenningssflugi.

#### 2.1 Reglugerð um tilkynningu atvika í almenningssflugi.

Tilkynning atvika er mikilvægur þáttur í að koma í veg fyrir flugslys og alvarleg flugatvik. Reynslan hefur leitt í ljós að áður en flugslys ber að höndum verða oft flugatvik og aðrir annmarkar á öryggi. Upplýsingar um slík atvik og aðra annmarka stuðla að bættum forvörnum innan fyrirtækja og stofnana á sviði flugmála.

Árið 2003 voru reglur um tilkynningu slysa og atvika samræmdar með tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2003/42/EB um tilkynningarskyldu atvika í almenningssflugi. Með tilskipuninni, sem felld var inn í EES-samninginn með ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 41/2004, var aðildarríkjum Evrópska efnahagssvæðisins (EES) gert að koma á laggirnar kerfi fyrir tilkynningu atvika.

Í kjölfarið setti framkvæmdastjórn Evrópusambandsins upp miðlægt evrópskt gagnakerfi (e. „European Central Repository“) sem inniheldur allar upplýsingar um atvik sem aðildarríkin hafa tekið saman. Samgöngustofa, áður Flugmálastjórn Íslands, heldur úti slíku kerfi fyrir Íslands hönd og er tengiliður við miðlæga evrópska gagnakerfið.

Árið 2012 lagði framkvæmdastjórnin fram tillögu að nýrri gerð um tilkynningu atvika sem kæmi í stað tilskipunar 2003/42/EB. Nokkrar ástæður voru raktar fyrir því að nauðsynlegt þótti að setja nýja gerð um tilkynningu atvika. Í fyrsta lagi þótti söfnun upplýsinga um atvik á Evrópska efnahagssvæðinu vera ófullnægjandi. Að mati framkvæmdastjórnarinnar mátti rekja það til mismunandi útfærslu ákvæða tilskipunarinnar meðal aðildarríkja ESB og EES. Þá var enn fremur talið að vernd heimildarmanna væri ekki nægilega rík, sem leiddi til þess að einstaklingar veigruðu sér við að tilkynna atvik, sérstaklega ef um var að ræða atvik sem þeir báru ábyrgð á eða áttu þátt í. Í öðru lagi leiddu lagalegar og stofnanalegar ástæður til þess að erfiðlega gekk að fá aðgang að upplýsingum úr miðlæga evrópska gagnakerfinu. Að lokum var ekki mælt fyrir um það í tilskipuninni hvernig aðildarríkin ættu að nota þau gögn sem safnað hafði verið og leiddi það til mismunandi framkvæmdar milli aðildarríkjanna.

Það var svo árið 2014 að reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 376/2014 um tilkynningu atvika í almenningsflugi sem og greiningu á og eftirfylgni með þeim var samþykkt og kemur hún í stað tilskipunarinnar sem áður var nefnd. Reglugerðin var felld inn í EES-samninginn með ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 275/2015.

## 2.2 Nauðsyn lagasetningar.

Af samanburði reglugerðar (ESB) nr. 376/2014 og laga um loftferðir var það mat ráðuneytisins og Samgöngustofu að ekki væri hægt að innleiða reglugerðina hér á landi nema að breyttum lögum. Það stafar m.a. af þeim ákvæðum hennar sem kveða á um auknar skyldur fyrirtækja að því er varðar greiningu og eftirfylgni vegna atvika og vernd heimildarmanna og þeirra sem getið er í tilkynningum, auk annarra atriða. Nauðsynlegt er að mæla fyrir um þessi ákvæði í lögum. Verði ákvæði II. kafla frumvarpsins að lögum má svo innleiða reglugerðina sem stjórnvaldsfyrirmæli.

## 2.3 Meginefni frumvarpsins.

Með ákvæðum II. kafla frumvarpsins er lagt til að búin sé til fullnægjandi lagastoð fyrir innleiðingu reglugerðar (ESB) nr. 376/2014 um tilkynningu atvika í almenningsflugi sem og greiningu á og eftirfylgni með þeim. Verður hér gerð nánari grein fyrir meginefni þessarar gerðar og hvaða breytingar felast í frumvarpi þessu.

### a) Tilkynningarskylda.

Í II. kafla frumvarpsins er lagt til að skerpt verði á ákvæðum um tilkynningarskyldu atvika og þau gerð efnislega samhljóða ákvæðum reglugerðar (ESB) nr. 376/2014. Í þeim tilgangi er m.a. lagt til að bætt verði við ítarlegri skilgreiningu á hugtakinu „atvik“ og skýrlega verði mælt fyrir um á hverjum tilkynningarskylda hvílir. Þá er einnig lagt til að mælt verði fyrir um skyldu fyrirtækja til að koma á laggirnar tilkynningakerfi til að auðvelda söfnun upplýsinga um tilkynningarskyld atvik en meginreglan verði sú að starfsmenn fyrirtækja skuli beina tilkynningum sínum þangað.

### b) Valfrjálsar tilkynningar.

Til að fá sem besta heildarmynd yfir atvik er lagt til að fyrirtæki komi á laggirnar tilkynningakerfi fyrir valfrjálsar tilkynningar til viðbótar kerfi vegna tilkynningarskyldra atvika. Með því geta aðilar, sem ekki falla undir tilkynningarskyldu, komið upplýsingum á framfæri um atvik sem þeir verða varir við. Auk þess geta þeir sem venjulega bera

tilkynningarskyldu komið upplýsingum á framfæri um önnur atvik sem ekki eru tilkynningarskyld.

*c) Gagnagrunnar.*

Í lögum um loftferðir segir að upplýsingar um tilkynningarskyld atvika skuli varðveitt í sérstökum gagnagrunni. Með ákvæðum II. kafla frumvarpsins er lagt til að svo verði áfram en mælt verði nánar fyrir um gagnagrunninn. Sem fyrr segir er Samgöngustofa tengiliður við miðlæga evrópska gagnakerfið og flytur hún upplýsingar sem henni berast áfram í það.

*d) Vinnsla upplýsinga.*

Markmið tilkynningarskyldunnar er sem fyrr segir að koma í veg fyrir flugslys og alvarleg flugatvik. Því er lagt til að fyrirtæki og stofnanir vinni að því að greina upplýsingar í því skyni að auðkenna áhættu. Á grundvelli þessarar greiningar skulu fyrirtæki og stofnanir svo ákveða aðgerðir til úrbóta og hrinda þeim í framkvæmd.

*e) Sanngirnismenning.*

Tilkynning atvika byggist á svokallaðri sanngirnismenningu (e. „Just Culture“). Sanngirnismenning er skilgreind sem menning þar sem aðilum í framvarðarlínu rekstrar eða öðrum er ekki refsað fyrir athafnir, yfirsjónir eða ákvarðanir sem þeir hafa tekið og samrýmast reynslu þeirra og þjálfun, en þar sem vítavert gáleysi, brot af ásetningi og skaðlegar athafnir líðast ekki.

Til að undirbyggja sanngirnismenningu er lagt til að skýrt verði mælt fyrir um það að fyrirtækjum verði óheimilt að láta starfsfólk sem tilkynnir um atvik eða er tilgreint í tilkynningu sæta einhverjum viðurlögum á grundvelli upplýsinganna, nema ákveðnar undantekningar eigi við. Einnig er lagt til að óheimilt verði að beita starfsfólki viðurlögum ef það leitar til Samgöngustofu vegna meintra brota innan fyrirtækja. Þá skulu fyrirtæki samþykka innri reglur sem lýsa því fyrir starfsfólki hvernig fyrirtækið hyggst tryggja meginreglur um sanngirnismenningu.

*2.4 Samræmi við stjórnarskrá og alþjóðlegar skuldbindingar.*

Á grundvelli skuldbindinga Íslands samkvæmt EES-samningnum ber að tryggja þeim gerðum Evrópusambandsins sem teknar eru upp í samninginn sömu stöðu og réttaráhrif hér á landi. Um upptöku slíkra gerða er fjallað í 7. gr. EES-samningsins, sbr. fylgiskjal I við lög um Evrópska efnahagssvæðið, nr. 2/1993, með síðari breytingum, en þar segir að gerðir sem vísað er til í viðaukum við samninginn, eða ákvörðunum sameiginlegu EES-nefndarinnar, skuli teknar upp í landsrétt sem hér segir:

- a. gerð sem samsvarar reglugerð ESB skal sem slík tekin upp í landsrétt,
- b. gerð sem samsvarar tilskipun ESB skal veita yfirvöldum aðildarríkjanna val um form og aðferð við framkvæmdina.

Með öðrum orðum verða gerðir ESB ekki sjálfkrafa hluti að réttarkerfi Íslands, heldur þarf að fella þær inn í EES-samninginn með ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar og í kjölfarið er hægt að innleiða þær hér á landi, annaðhvort með lögum frá Alþingi eða stjórnvaldsfyrirmælum með stoð í lögum, enda felst ekki framsal valds í EES-samningnum.

Með ákvæði þessa kafla frumvarpsins eru lagðar til breytingar á lögum um loftferðir og ákvæðum reglugerðar (ESB) nr. 376/2014 veitt lagastoð hér á landi. Í kjölfarið má innleiða reglugerðina hér á landi sem stjórnvaldsfyrirmæli frá ráðherra.

### 2.5 Samráð.

Drög að ákvæðum II. kafla frumvarpsins voru birt á vef ráðuneytisins og hagsmunaaðilum og öðrum gefinn kostur á að koma með umsagnir. Umsögn barst frá Isavia ohf. Laut hún að ákvæði e-liðar 2. gr. frumvarpsins (47. gr. d), nánar tiltekið 2. mgr. sem fjallar um viðurlagaheimildir fyrirtækja gagnvart starfsfólki. Að mati Isavia ohf. er starfsmönnum veitt ríkari vernd en nauðsynlegt er samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 376/2014. Ráðuneytið og Samgöngustofa töldu svo ekki vera og leggja því ekki til breytingar á því ákvæði.

### 2.6 Mat á áhrifum.

Samgöngustofa vinnur nú að uppsetningu öryggisstjórnunarkerfis vegna væntanlegrar innleiðingar á nýrri reglugerð (ESB) um sameiginlegar reglur um almenningflug og stofnun Flugöryggisstofnunar Evrópu (Celex nr. 52015PC0613). Gert er ráð fyrir að það kerfi muni nýtast við framkvæmd tilkynningarskyldu í flugi. Því mun frumvarp þetta, og væntanleg innleiðing reglugerðar (ESB) nr. 376/2014, ekki hafa bein fjárhagsleg áhrif á Samgöngustofu.

Verði ákvæði II. kafla að lögum mun það hafa þau áhrif á fyrirtæki í flugrekstri að þau þurfa að breyta verklagi sem snýr að greiningarvinnu í kjölfar tilkynninga og vinna eykst í tengslum við aukna greiningu. Ekki er þó gert ráð fyrir því að samþykkt frumvarpsins muni hafa mikil áhrif á hagsmunaaðila þar sem mörg fyrirtæki hafa þegar komið upp öryggisstjórnunarkerfum sem munu nýtast við framkvæmd tilkynningarskyldunnar. Auk þess mun Samgöngustofa geta heimilað litlum og meðalstórum fyrirtækjum að koma á einföldu tilkynningakerfi.

Verði frumvarpið samþykkt mun það bæta öryggi í almenningsflygi og sanngirnismening verður undirbyggð með ríkari vernd heimildarmanna. Upplýsingar sem fást úr tilkynningum eru notaðar til að greina veikleika í öryggi og bregðast við áður en til óhappa og slysa kemur.

Verði ákvæði þessa hluta II. kafla frumvarpsins óbreytt að lögum er ekki gert ráð fyrir að það hafi áhrif á útgjöld ríkissjóðs og hefur það því ekki áhrif á útgjaldaramma þessa málaflokks innanríkisráðuneytisins í fimm ára fjármálaáætlun sem og í fjárlögum.

## B. Kröfur til flugumferðarstjóra o.fl.

### 2.7 Reglugerð um tæknilegar kröfur til flugumferðarstjóra o.fl.

Með reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2015/340, um tæknilegar kröfur og stjórnáslureglur í tengslum við leyfisveitingar og útgáfu skírteina til flugumferðarstjóra, er kveðið á um kröfur sem flugumferðarstjórar og þeir aðilar og stofnanir sem sjá um þjálfun þeirra þurfa að uppfylla. Einnig er þar að finna ákvæði sem útfæra prófanir og heilbrigðis-skóðanir þeirra.

Reglugerð (ESB) 2015/340 var felld inn í EES-samninginn með ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 125/2016.

### 2.8 Nauðsyn lagasetningar.

Ein þeirra breytinga sem felast í reglugerð (ESB) 2015/340 er að skilyrði um hámarksaldur flugumferðarstjóra verði fellt brott. Að mati ráðuneytisins og Samgöngustofu rúmast aðrar breytingar reglugerðarinnar innan reglugerðarheimilda laga um loftferðir. Hins vegar segir í 2. másl. 73. gr. laganna að almennt aldurshámark flugumferðarstjóra skuli vera 60 ár, en ráðherra er heimilt að kveða á um með reglugerð að framlengja megi þessi mörk til allt að 63 ára aldurs, að fullnægðum skilyrðum sem hann setur. Það er því ljóst að til þess að

innleiða megi reglugerð (ESB) 2015/340 að fullu er nauðsynlegt að fella brott þetta ákvæði laganna.

### 2.9 *Meginefni frumvarpsins.*

Lagt er til að fellt verði brott ákvæði 2. másl. 73. gr. laga um loftferðir, í samræmi við það sem fram kemur í kafla 2.8. Flugumferðarstjórar munu því geta haldið áfram störfum eftir því sem heilsa þeirra leyfir enda uppfylli þeir aðrar kröfur sem gerðar eru til þeirra.

### 2.10 *Samræmi við stjórnarskrá og alþjóðlegar skuldbindingar.*

Visað er til fyrri umfjöllunar um upptöku EES-gerða hér á landi.

Með ákvæði þessa kafla frumvarpsins er lagt til að fellt verði brott ákvæði laga um loftferðir sem kveður á um að almennt aldurshámark flugumferðarstjóra skuli vera 60 ár. Þegar það ákvæði hefur verið fellt brott er ekkert því til fyrirstöðu að innleiða ákvæði reglugerðar (ESB) 2015/340 en önnur ákvæði hennar hafa fulla stoð í lögum um loftferðir.

### 2.11 *Samráð.*

Tillaga að brottfellingu aldurshámars flugumferðarstjóra var kynnt á heimasíðu ráðuneytisins og hagsmunaaðilum og öðrum gefinn kostur á að koma með umsagnir. Isavia gerði athugasemd við tillöguna og lýsti sig ósammála mati ráðuneytisins og Samgöngustofu um að þörf væri á að fella brott ákvæðið svo að innleiða mætti reglugerð (ESB) 2015/340. Ráðuneytið ákvað í kjölfarið að fram skyldi fara nánari athugun á því hvort nauðsynlegt væri að fella brott ákvæðið. Þrátt fyrir að hafa farið nánar yfir málið er ráðuneytið enn þeirrar skoðunar að innleiðing reglugerðarinnar kalli á brottfellingu ákvæðis um aldurshámark flugumferðarstjóra enda felur hún í sér allsherjarsamræmingu á Evrópska efnahagssvæðinu.

### 2.12 *Mat á áhrifum.*

Með því að fella brott ákvæði um aldurshámark flugumferðarstjóra munu handhafar skírteina flugumferðarstjóra geta starfað lengur hér á land. Þá er möguleiki á því að fyrrum handhafar slíkra skírteina geti fengið skírteini endurútfegin standist þeir þær kröfur sem gerðar eru til flugumferðarstjóra.

Verði ákvæði þessa hluta II. kafla frumvarpsins óbreytt að lögum er ekki gert ráð fyrir að það hafi áhrif á útgjöld ríkissjóðs og hefur það því ekki áhrif á útgjaldaramma þessa málaflokks innanríkisráðuneytisins í fimm ára fjármálaáætlun sem og í fjárlögum.

## **C. Flugvernd.**

### 2.13 *Reglugerð um flugvernd.*

Flugvernd er skilgreind sem sambland af ráðstöfunum og mannlegum og náttúrulegum úrræðum til að vernda almenningsflug gegn ólögumætum aðgerðum. Á vettvangi EES gildir reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 300/2008 um sameiginlegar reglur á sviði flugverndar. Reglurnar taka m.a. til skimunar farþega, farangurs og farms, öryggis flugvalla og loftfara og ráðningar starfsfólks, þjálfunar þess o.fl. Þá leggur hún þær skyldur á aðildarríkin að tilnefna eitt yfirvald sem ber ábyrgð á samhæfingu og hefur eftirlit með framkvæmd reglugerðarinnar, að semja landsbundna flugverndaráætlun í almenningsflugi og landsbundna áætlun um gæðaeftirlit.

Reglugerð (EB) nr. 300/2008 var felld inn í EES-samninginn með ákvörðun sameiginlegru EES-nefndarinnar nr. 69/2009.

#### 2.14 Nauðsyn lagasetningar.

Með breytingum á reglugerð um flugvernd í september 2016, sem gerðar voru til innleiðingar á flugverndarreglum Evrópuréttarins, breyttist heiti ábyrgðarmanns flugverndar hjá rekstraraðila úr flugverndarfulltrúa í flugverndarstjóra. Í 17. gr. reglugerðar nr. 750/2016 um flugvernd er mælt fyrir um að flugverndarstjóri skuli starfa sem trúnaðarmaður Samgöngustofu um flugverndarmál. Er ákvæðið samhljóða ákvæði fyrri reglugerðar um flugverndarfulltrúa að þessu leyti. Við setningu nýrrar reglugerðar í september 2016 var á það bent að rétt væri og eðlilegt, og í samræmi við aðra málaflokka innan flugs, að mæla fyrir um stöðu flugverndarstjóra sem trúnaðarmanns í lögum. Þá þykir jafnframt rétt að kveða á um meginskyldur hans í lögum sem svo, ásamt hæfniskröfum, eru nánar útfærðar í reglugerð.

#### 2.15 Meginefni frumvarpsins.

Með frumvarpinu er lagt til að sá sem ber ábyrgð á að leiðbeina, innleiða og framfylgja flugverndaráætlun aðila, sem hefur samþykki vegna flugverndar, skuli nefndur flugverndarstjóri. Þannig yrði hugtakanotkun í samræmi við erlendan rétt. Þannig er gert ráð fyrir að ábyrgðaraðilar flugverndar nefnist flugverndarstjórar og hjá stærri aðilum starfi síðan fleiri flugverndarfulltrúar en hjá smærri aðilum dugir ef til vill að hafa eingöngu flugverndarstjóra. Rétt þykir og eðlilegt að eftirlitsaðili samþykki flugverndarstjóra og verður nánar kveðið á um það í reglugerð hvert hæfi flugverndarstjóra skuli vera. Brýnt er að flugverndarstjóri sé samþykktur og uppfylli þær kröfur sem gerðar eru til hans enda eru mikilvægir hagsmunir í húfi, ekki aðeins með tilliti til flugverndarsjónarmiða heldur einnig samfélagslegra sjónarmiða enda er flugvernd með mikilvægari verkefnum sem aðilar þurfa að uppfylla og t.d. getur það skapað alvarleg vandamál ef skilyrði flugverndar eru ekki uppfyllt á alþjóðaflugvöllum.

Þá er með frumvarpinu lagt til að flugverndarstjóri starfi sem sérstakur trúnaðarmaður Samgöngustofu um flugverndarmál. Hér er gert ráð fyrir að flugverndarstjóri geti komið upplýsingum um frávik í flugverndarmálum til eftirlitsaðila með flugvernd ef ábendingar flugverndarstjóra ná ekki áheyrn yfirstjórnenda hans. Þannig er það mat eftirlitsaðila hvort ábending flugverndarstjóra eigi rétt á sér eða ekki og beiti flugverndarstjóri þessari heimild sinni þá verður ekki litið til þess sem trúnaðarbrotis gagnvart yfirstjórnendum hans. Yfirmenn flugverndarstjórans hafa þó engu að síður stjórnunarheimildir gagnvart honum en hann nýtur aðeins verndar ef ábendingar varða flugvernd. Ákvæði sem þetta er tilkomið vegna þess hve mikilvæg flugvernd er fyrir flug almennt og getur sett stöðu flugvalla hér á landi í uppnám ef reglum flugverndar er ekki fylgt. Rétt er að taka fram að hér er verið að leggja til að lögfest verði sú staða sem flugverndarfulltrúi hefur haft til þessa samkvæmt reglugerð um flugvernd.

#### 2.16 Samræmi við stjórnarskrá og alþjóðlegar skuldbindingar.

Við er til fyrri umfjöllunar um upptöku EES-gerða hér á landi.

Í reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 300/2008 um sameiginlegar reglur á sviði flugverndar er mælt fyrir um þær lágmarkskröfur sem ber að tryggja hvað varðar flugvernd á Evrópska efnahagssvæðinu. Þar að auki hefur Ísland verið aðili að Chicago-samningnum frá 7. desember 1944 um alþjóðlegt almenningsflug og er í 17. viðauka þess samnings fjallað um flugverndarmál. Það er aðildarríkjanna að útfæra leiðir til að sjá til þess að þeim kröfum sem gerðar eru á sviði flugverndar samkvæmt alþjóðlegum skuldbindingum okkar sé fullnægt.

Með ákvæðum 3. og 4. gr. frumvarpsins eru gerðar tillögur sem miða að því að tryggja að hjá rekstraraðila sem hefur samþykki vegna flugverndar sé aðili sem beri ábyrgð á innleiðingu flugverndarráðstafana og hefur þá þekkingu og stöðu sem nauðsynleg er til að sinna starfi sínu óháð annarri starfsemi rekstraraðila.

### 2.17 Samráð.

Við setningu nýrrar reglugerðar um flugvernd nr. 750/2016 komu fram athugasemdir frá Isavia ohf. um að ákvæði um flugverndarstjóra og stöðu hans innan þess fyrirtækis sem hann starfar hjá eða sem trúnaðarmanns gagnvart Samgöngustofu hefðu ekki stoð í lögum. Þær breytingar sem nefndar hafa verið eru tilkomnar vegna þessara athugasemda.

### 2.18 Mat á áhrifum.

Verði ákvæði þessa hluta II. kafla frumvarpsins óbreytt að lögum er ekki gert ráð fyrir að það hafi áhrif á útgjöld ríkissjóðs og hefur það því ekki áhrif á útgjaldaramma þessa málaflokks innanríkisráðuneytisins í fimm ára fjármálaáætlun sem og í fjárlögum.

## 3. Breyting á lögum um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa.

### 3.1 Alþjóðasamþykkt um menntun og þjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna.

Árið 1978 var samþykkt á allsherjarþingi Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar alþjóðasamþykkt um menntun og þjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna (e. „International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers“, STCW-samþykktin). STCW-samþykktin öðlaðist gildi 1984 þegar 25 ríki, sem höfðu yfir að ráða meira en helmingi af samanlögðum kaupskipaflota heimsins, höfðu fullgilt hana. Samþykktin er talin ein af mikilvægustu alþjóðasamþykktum á sviði siglinga en með henni var í fyrsta sinn mælt fyrir um alþjóðlegar lágmarkskröfur um menntun og þjálfun áhafna kaupskipa. Ísland gerðist aðili að samþykktinni árið 1995.

Á níunda áratug síðustu aldar þótti orðið ljóst að STCW-samþykktin hefði ekki í öllum tilvikum náð tilgangi sínum. Meginorsökin var talin vera skortur á samræmdri framkvæmd hennar milli aðildarríkja. Voru þá gerðar grundvallarbreytingar á samþykktinni. Meginmál hennar stóð óbreytt en nýr viðauki var tekinn inn í stað þess gamla auk þess sem svokallaður STCW-kóði var felldur inn í hana. Hin endurskoðaða samþykkt tók gildi 1997.

Það var svo á ráðstefnu aðildarríkja í Manila á Filippseyjum 2010 sem umtalsverðar breytingar voru samþykktar á STCW-samþykktinni, svokallaðar Manila-breytingar. Tilgangur þeirra var að uppfæra samþykktina, m.a. ráðstafanir til að koma í veg fyrir sviksamlega útgáfu skírteina, heilbrigðiskröfur, öryggisþjálfun og þjálfun á tæknilegum sviðum.

STCW-samþykktin hefur verið tekin upp í löggjöf Evrópusambandsins og var það fyrst gert með tilskipun ráðsins 94/58/EB frá 22. nóvember 1994 um lágmarksþjálfun sjómanna. Tilgangurinn var að tryggja samræmda beitingu hennar innan aðildarríkja ESB. Þær breytingar sem gerðar hafa verið á STCW-samþykktinni, sem raktar eru hér að framan, hafa jafnóðum verið teknar upp í löggjöf ESB, nú síðast með tilskipun 2012/35/ESB sem fól í sér upptöku Manila-breytinganna. Þá hafa tilskipanirnar einnig verið felldar inn í samninginn um Evrópska efnahagssvæðið, sbr. ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 64/2009.

### 3.2 Nauðsyn lagasetningar.

Ísland er skuldbundið að þjóðarétti að innleiða ákvæði STCW-samþykktarinnar hér á landi. Við undirbúning innleiðingar Manila-breytinganna, eins og þær birtast í tilskipun

2012/35/ESB, var það mat innanríkisráðuneytisins og Samgöngustofu að styrkja þyrfti lagastoð að því er varðar heilbrigðiskröfur.

Umsækjendur um STCW-skríteini þurfa að vera handhafar gilds heilbrigðisvottorðs. Með Manila-breytingunum var gert skylt að slík vottorð væru frá læknum sem hlotið hefðu sérstaka viðurkenningu til að gefa út heilbrigðisvottorð farmanna. Í lögum um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa, nr. 76/2001, með síðari breytingum, er ekki mælt fyrir um að læknar, sem gefi út heilbrigðisvottorð til farmanna, séu sérstaklega viðurkenndir, heldur segir einungis að umsækjandi skuli leggja fram læknisvottorð um að hann uppfylli skilyrði um sjón, heyrn og aðrar heilbrigðiskröfur.

Ákvæði Manila-breytinganna um viðurkennda lækna komu til framkvæmda 1. janúar 2017. Samgöngustofa hefur þó hafið undirbúning fyrir hina nýju framkvæmd í samráði við embætti landlæknis og Læknafélag Íslands. Mjög mikilvægt er að framkvæmd STCW-samþykktarinnar verði hnökralaus hér á landi en Ísland hefur verið á svokölluðum hvítlista yfir ríki sem að mati Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar uppfylla ákvæði samþykktarinnar. Ef stöðu Íslands á hvítlistanum væri ógnað yrðu afleiðingarnar m.a. þær að skriteini íslenskra farmanna yrðu litin hornauga og skip íslenskra útgerða jafnvel stöðvuð í erlendum höfnum. Því er nauðsynlegt að ráðast í lagabreytingar.

Samhliða framangreindum tillögum til breytinga eru lagðar til ákveðnar breytingar á öðrum ákvæðum laganna í þágu skýrleika, auk nauðsynlegra uppfærslna tilvísana, ásamt því að samræma þau betur að efni STCW-samþykktarinnar.

### 3.3 *Meginefni.*

Með ákvæðum III. kafla þessa frumvarps eru lagðar til ákveðnar breytingar á lögum um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa, nr. 76/2001, með síðari breytingum, sem stafa af alþjóðlegum skuldbindingum íslenska ríkisins vegna aðildar okkar að STCW-samþykktinni og EES-samningnum.

#### *a) Farþegabátar.*

Í lögum nr. 76/2001 segir að lögini taki til áhafna allra íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa sem skráð eru hér á landi samkvæmt lögum um skráningu skipa. Farþegaskip er skilgreint í 3. tölul. 2. gr. sem „hvert það skip, skrásett sem farþegaskip, sem getur flutt fleiri en 12 farþega til og frá landinu, milli hafna innan lands og utan“. Í framkvæmd hefur það tíðkast að bátar, sem flytja 12 farþega og færri, hafa verið skráðir sem farþegaskip sökum skorts á viðeigandi ákvæðum í lögum. Er þetta í ósamræmi við ákvæði laga nr. 76/2001 og getur leitt til misskilnings varðandi þær kröfur sem gerðar eru um slík för. Til skýrleika og til að tryggja að slík för falli ekki undir alþjóðakröfur STCW-samþykktarinnar er lagt til að bætt verði við lögina hugtakinu „farþegabátur“ sem verði skilgreint sem „hvert fljóttandi far, skrásett sem farþegabátur, sem getur flutt að hámarki 12 farþega, á sjó, ám eða vötnum, til og frá landinu, milli hafna innan lands og utan“.

#### *b) Tilvísun til tilskipunar sem fallin er úr gildi.*

Á fjórum stöðum í lögum nr. 76/2001 er vísað til tilskipunar 2001/25/EB um lágmarksþjálfun sjómanna, með síðari breytingum. Sú tilskipun var felld brott með tilskipun 2008/106/EB um sama efni og var hún felld inn í EES-samninginn 29. maí 2009, eins og áður var getið. Þótt gert sé ráð fyrir því í 2. mgr. 32. gr. tilskipunarinnar að líta beri á tilvísanir í hina brottfelldu tilskipun sem tilvísanir í hina nýju verður að telja það til skýrleika



og góðrar lagasetningar að löggjöfin endurspegli gildandi rétt að þessu leyti og eru því lagðar til þessar breytingar sem endurspeglar framangreint.

*c) Skilgreiningar.*

Í 2. gr. laganna er að finna skilgreiningar á hugtökum. Flestar skilgreiningarnar eiga uppruna sinn í STCW-samþykktinni. Áður hefur verið fjallað um skilgreiningu farþegabáta en einnig er lagt til að skilgreining 1. vélstjóra verði breytt í samræmi við ákvæði STCW-samþykktarinnar. Í stað 1. vélstjóra verði tekið upp hugtakið „2. vélstjóri“ en fyrra hugtakið er ekki að finna í STCW-samþykktinni og er um séríslenskt ákvæði að ræða.

*d) Heilbrigðiskröfur.*

Með Manila-breytingunum voru ákvæði um heilbrigðiskröfur uppfærð. Nú er kveðið á um að þeir sem beri ábyrgð á því að meta heilbrigði farmanna, samkvæmt viðeigandi kröfum, skuli vera starfandi lækningar sem viðurkenndir eru til að sinna læknisskoðun sjómanna. Er lagt til að Samgöngustofa viðurkenni þá lækna sem sinna læknisskoðun farmanna og haldi skrá yfir þá sem hlotið hafa viðurkenningu.

*3.4 Samræmi við stjórnarskrá og alþjóðlegar skuldbindingar.*

Á grundvelli skuldbindinga Íslands samkvæmt STCW-samþykktinni ber íslenskum stjórnvöldum að framfylgja ákvæðum hennar og viðauka. Ber samningsaðilum, þ.á m. Íslandi, að láta öll lög, úrskurði, fyrirmæli og reglugerðir öðlast gildi og framkvæma allt annað sem nauðsynlegt er til þess að samþykktin fái fullt og raunverulegt gildi svo að tryggja megi með hliðsjón af öryggi mannlífa og eigna í sjó og varna gegn mengun lífríkis sjávar að sjómenn um borð í skipum séu hæfir til starfa sinna.

Ísland hefur á grundvelli aðildar sinnar að STCW-samþykktinni innleitt ákvæði hennar hér á landi, fyrst með lögum nr. 47/1987, um framkvæmd alþjóðasamþykktar um þjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna. Ákvæði samþykktarinnar hafa nú lagastoð í lögum nr. 76/2001, um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa, með síðari breytingum.

Ákvæði STCW-samþykktarinnar hafa einnig verið tekin upp í réttarkerfi Evrópu-sambandsins og Evrópska efnahagssvæðisins á grundvelli ákvarðana sameiginlegru EES-nefndarinnar og er vísað til fyrri umfjöllunar um upptöku EES-gerða hér á landi.

Með ákvæðum þessa kafla frumvarpsins eru lagðar til breytingar á lögum um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa og lagt til að ákveðnum meginreglum Manila-breytinganna, eins og þær birtast í tilskipun 2012/35/ESB, verði fengin lagastoð hér á landi. Meiri hluti þessara breytinga hefur þegar verið innleiddur í íslenskan rétt, sbr. reglugerð nr. 676/2015 um menntun, þjálfun og atvinnuréttindi farmanna. Verði ákvæði þessa kafla frumvarpsins að lögum verður hægt að innleiða þessar reglur að fullu hér á landi.

*3.5 Samráð.*

Drög að ákvæðum III. kafla voru birt á vef ráðuneytisins og hagsmunaaðilum og öðrum gefinn kostur á að koma með athugasemdir. Engar athugasemdir voru gerðar.

Samgöngustofa hefur unnið að undirbúningi að viðurkenningu sjómannaalækna. Við þá vinnu hefur verið lögð áhersla á að ganga ekki lengra en nauðsyn krefur í ljósi alþjóðasculdbindinga íslenska ríkisins. Í ýmsum nágrannaríkjum Íslands er gerð krafa um sérmenntun lækna í sjómannaalækningum. Samgöngustofa hefur aftur á móti lagt til grundvallar að viðurkenning eigi að vera á færi heimilislækna að því gefnu að þeir hafi aðgang að viðeigandi aðstöðu og staðfesti að þeir muni starfa samkvæmt leiðbeiningum Samgöngu-

stofu. Samgöngustofa hefur fundað með landlækni og Læknafélagi Íslands til að kynna þá vinnu og leita sjónarmiða. Aðilar voru sammála um að sú leið sem Samgöngustofa legði til grundvallar væri heppilegust í ljósi menntunarstigs íslenskra lækna og fámennis hér á landi. Sú læknisskoðun sem sjómannaalæknum væri ætlað að framkvæma væri vel á færi íslenskra heimilislækna. Þá var landlækni og Læknafélagi Íslands boðið að kynna sér og gera athugasemdir við drög að leiðbeiningum til viðurkenndra sjómannaalækna sem fjalla um alþjóðlegar kröfur til læknisskoðunar sjófarenda, viðurkenningaferli og almennt um tilgang læknisskoðunar sjófarenda. Frá landlækni fengust þau svör að um væri að ræða skýrar og greinargóðar leiðbeiningar sem ekki væri tilefni til að gera athugasemdir við. Læknafélagið gerði ekki athugasemdir en var, eins og fyrr segir, jákvætt gagnvart málinu.

### 3.6 Mat á áhrifum.

Samgöngustofa mun veita læknum viðurkenningu sem sjómannaalækna eftir umsókn þar um. Stofnunin mun einnig halda utan um lista yfir viðurkennda lækna á vefsíðu sinni. Enn fremur mun stofnunin taka á móti og meðhöndla kærur farmanna á ákvörðunum hinna viðurkennda lækna, en STCW-samþykktin mælir fyrir um að stjórnvöld setji sér verklagsreglur og ferli til að gera farmönnum kleift að láta endurskoða mál sín í samræmi við reglur um áfrýjun. Gert er ráð fyrir að mælt verði fyrir um málsmeðferðina í reglugerð, skv. 1. mgr. 17. gr. laganna.

Áhrif breytinganna á störf lækna fela í sér að lækna þurfa að hafa hlotið viðurkenningu til að mega meta heilbrigði farmanns til útgáfu alþjóðlegs skírteinis. Stefna Samgöngustofu í samráði við innanríkisráðuneytið hefur verið á þá leið að slík viðurkenning leggi sem minnstar byrðar á starfandi lækna en þó þannig að þeir standist alþjóðlegar kröfur. Þjónustugjald vegna viðurkenningarinnar verður sett í gjaldskrá Samgöngustofu með stoð í 2. tölul. 1. mgr. 13. gr. laga um Samgöngustofu, stjórnáætlun stofnunarinnar samgöngumála, nr. 119/2012, með síðari breytingum.

Verði ákvæði III. kafla frumvarpsins óbreytt að lögum er ekki gert ráð fyrir að það hafi áhrif á útgjöld ríkissjóðs og hefur það því ekki áhrif á útgjaldaramma þessa málaflokks innanríkisráðuneytisins í fimm ára fjármálaáætlun sem og í fjárlögum. Ekki er gert ráð fyrir að samþykkt ákvæða þessa kafla frumvarpsins hafi áhrif að öðru leyti.

## 4. Breyting á lögum um vaktstöð siglinga.

### 4.1 Tilskipun um formsatriði við skýrslugjöf skipa.

Mikill meiri hluti farmflutninga fer fram á sjó og er því mikilvægt að sjóflutningar séu sem greiðastir. Skriffinnska og hátt flækjustig hindrar sjóflutninga í að þróast til fulls. Í því augnamiði að greiða fyrir sjóflutningum með því að einfalda og draga úr formsatriðum við skýrslugjöf skipa var á vettvangi Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar samþykktur samningur um að auðvelda flutninga á sjó (e. „Convention on Facilitation of International Maritime Traffic“, FAL-samningurinn). Í FAL-samningnum er að finna fyrirmyndir að stöðluðum, einfölduðum eyðublöðum sem skip skulu nota til að uppfylla tiltekin formsatriði við skýrslugjöf þegar þau koma í eða láta úr höfn. Flest aðildarríki Evrópusambandsins nýttu hin einfölduðu eyðublöð en þau voru þó ekki samræmd að öllu leyti. Var því ákveðið að taka upp og viðurkenna hin stöðluðu, einfölduðu eyðublöð Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar innan Evrópusambandsins og var það gert með tilskipun 2002/6/EB frá 18. febrúar 2002 um formsatriði við skýrslugjöf að því er varðar skip sem kom í og/eða láta úr höfn í aðildarríkjum bandalagsins. Tilskipunin var felld inn í EES-samninginn sama ár, sbr. ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 106/2002.

Árið 2009 lagði framkvæmdastjórnin til að sett yrði ný tilskipun um formsatriði við skýrslugjöf skipa sem kæmi í stað tilskipunar 2002/6/EB. Ástæðan var sú að breytingar höfðu verið gerðar á FAL-samningnum árið 2005, auk þess sem reglugerð (EB) nr. 725/2004 um að efla vernd skipa og hafnaraðstöðu hafði tekið gildi sem mælti fyrir um upplýsingagjöf tengda siglingavernd. Þá voru einnig dæmi um að framkvæmd aðildarríkjanna var mismunandi. Hin nýja tilskipun 2010/65/ESB tók gildi í Evrópusambandinu árið 2012 en gagnvart EES-/EFTA-ríkjunum 1. maí 2014. Tilskipun 2010/65/ESB var felld inn í EES-samninginn með ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 89/2013.

#### 4.2 Nauðsyn lagasetningar.

Með tilskipun 2010/65/ESB er strangar kveðið á um skyldur aðildarríkja EES-samningsins en áður til að tryggja einföldun og samræmingu stjórnsýslumeðferðar vegna sjóflutninga innan Evrópska efnahagssvæðisins. Það hefur í för með sér að kveða verður skýrar en áður á um annars vegar afhendingarmáta og tímasetningu afhendingar upplýsinga og hins vegar heimild innlendra stjórnvalda til að afhenda erlendum stjórnvöldum veittar upplýsingar. Í því ljósi er nauðsynlegt að meginákvæði tilskipunarinnar verði leidd í íslensk lög. Á grundvelli laga verður hins vegar mögulegt að kveða á um nánari útfærslu í stjórnvaldsfyrirmælum.

Tilskipun 2010/65/ESB tók sem áður segir gildi gagnvart Íslandi 1. maí 2014, sbr. ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 89/2013. Þann dag bar EES-ríkjunum að hafa lokið innleiðingu í landsrétt. Hinn 17. september 2014 barst Íslandi formlegt athugasemdabréf frá ESA þar sem bent var á að ekki hefði verið lokið við innleiðinguna. Hinn 18. desember 2014 barst rökstutt álit sama efnis og 16. júlí 2015 stefndi ESA Íslandi fyrir EFTA-dómstólinn. Dómur féll 16. desember 2015 þar sem EFTA-dómstóllinn komst að þeirri niðurstöðu að íslenska ríkið hefði ekki fullnægt skuldbindingum samkvæmt EES-samningnum.

Mjög brýnt er að ljúka innleiðingu tilskipunar 2010/65/ESB í íslenskan rétt.

#### 4.3 Meginefni.

Með ákvæðum IV. kafla eru lagðar til breytingar á lögum um vaktstöð siglinga, nr. 41/2003, með síðari breytingum, en þau taka mið af tilskipun 2002/59/EB um stofnun eftirlits- og upplýsingakerfis bandalagsins fyrir umferð á sjó. Hlutverk og starfsemi vaktstöðvar siglinga er að vera miðstöð skipaumferðar í íslenskri efnahagslögsögu og halda utan um siglingar erlendra skipa sem koma til landsins. Þá sinnir vaktstöðin einnig ýmsum verkefnum í þágu siglinga, svo sem móttöku bilanatilkynninga um siglingavita og dufl, upplýsingar vegna hafnarríkisefirlits o.fl. Því var ákveðið að leggja til að ákvæði IV. kafla frumvarpsins mundu fá stað í lögum um vaktstöð siglinga.

Með ákvæðum IV. kafla er lagt til að skipum sem koma til hafnar eða láta úr höfn á Íslandi verði gert skylt að fara eftir ákvæðum kaflans. Þá verði skipstjóra, rekstraraðila skips eða umboðsmanni útgerðar skylt að afhenda vaktstöð siglinga tiltekna upplýsingar, sem tengjast komu og brottför skips, sem ráðherra ákveður í reglugerð í samræmi við ákvæði tilskipunarinnar. Þá er sem fyrr segir lagt til að vaktstöð siglinga taki við upplýsingunum, varðveiti þær og framsendi til viðeigandi stjórnvalda innan lands.

#### 4.4 Samræmi við stjórnarskrá og alþjóðlegar skuldbindingar.

Vísað er til fyrri umfjöllunar um upptöku EES-gerða hér á landi.

Með ákvæðum þessa kafla frumvarpsins er miðað að því að mæla fyrir um ákveðnar meginreglur tilskipunar 2010/65/ESB. Meginreglurnar snúa að miðlun upplýsinga og trúnaði sem ríkja ber um þær. Verði ákvæði þessa kafla að lögum er stefnt að því að innleiða tilskipunina að fullu sem stjórnvaldsfyrirmæli frá ráðherra.

#### 4.5 Samráð.

Ákvæði IV. kafla voru samin af samráðshópi innanríkisráðuneytis, fjármála- og efnahagsráðuneytis, embætti tollstjóra og Samgöngustofu. Drög að ákvæðum kaflans voru birt á vef ráðuneytisins og hagsmunaaðilum og öðrum gefinn kostur á að koma með umsagnir. Engar athugasemdir voru gerðar.

#### 4.6 Mat á áhrifum.

Frumvarpinu er ætlað að hafa einföldun í för með sér fyrir skipstjóra, rekstraraðila og umboðsmenn útgerða skipa í samskiptum við stjórnvöld. Aðeins er nauðsynlegt að skila nauðsynlegum upplýsingum rafrænt til eins móttakanda, utan tiltekinna tollupplýsinga.

Ekki verður séð að hlutverk vaktstöðvar siglinga muni breytast við samþykkt frumvarpsins þó að hún muni ekki einvörðungu hafa hlutverk samkvæmt lögum um vaktstöð siglinga, nr. 41/2003, heldur verði henni einnig ætlað hlutverk samkvæmt frumvarpinu. Vaktstöð siglinga sér um móttöku allra upplýsinga sem skylt er að afhenda vegna skipakomu og miðlar slíkum upplýsingum áfram til stjórnvalda innan lands og utan.

Þar sem frumvarpið snertir ekki efni eða eðli upplýsinga og tekur aðeins að takmörkuðu leyti á skyldunni til að veita upplýsingar er verulega ólíklegt að það hafi íþyngjandi áhrif á skipstjóra, rekstraraðila eða umboðsmenn útgerða skipa.

Verði ákvæði IV. kafla frumvarpsins óbreytt að lögum er ekki gert ráð fyrir að það hafi áhrif á útgjöld ríkissjóðs og hefur það því ekki áhrif á útgjaldaramma þessa málaflokks innanríkisráðuneytisins í fimm ára fjármálaáætlun sem og í fjárlögum.

## 5. Breyting á lögum um rannsókn samgönguslysa.

### 5.1 Tilskipun um rannsókn sjóslysa.

Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2009/18/EB frá 23. apríl 2009 um setningu grundvallarreglna við rannsóknir á slysum á sviði sjóflutninga var sett í þeim tilgangi að halda háu almennu öryggisstigi á sviði sjóflutninga í Evrópu og draga úr fjölda sjóslysa og sjóatvika. Tilskipunin mælir fyrir um samræmdar reglur til að greiða fyrir skjótri framkvæmd öryggisrannsókna og viðeigandi greiningu á sjóslysum og sjóatvikum í því skyni að komast að orsökum þeirra og með því að tryggja ritun tímanlegra og nákvæmra skýrslna um öryggisrannsóknir og gerð tillagna um aðgerðir til úrbóta.

Tilskipun 2009/18/EB var felld inn í EES-samninginn með ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 62/2012.

### 5.2 Nauðsyn lagasetningar.

Í kjölfar þess að tilskipun 2009/18/EB var felld inn í EES-samninginn voru ákvæði hennar innleidd hér á landi með reglugerð nr. 763/2013 um störf rannsóknarnefndar samgönguslysa sem birt var í B-deild Stjórnartíðinda 16. júlí 2013.

Hinn 18. febrúar 2014 tilkynnti Eftirlitsstofnun EFTA (ESA) íslenskum stjórnvöldum að stofnunin hefði lokið samræmismati á innleiðingu tilskipunar 2009/18/EB. Í ljós kom að ósamræmi var á milli íslenskra laga og reglugerða og efnis tilskipunarinnar. Í kjölfar

samskipta íslenskra stjórnvalda og ESA var ákveðið að hefjast handa við leiðréttingu á innleiðingu tilskipunarinnar.

Í nóvember 2015 mælti innanríkisráðherra fyrir frumvarpi til laga um breytingu á siglingalögum, umferðarlögum og lögum um rannsókn samgönguslysa vegna innleiðingar EES-reglna (réttindi farþega skipa, gerðarviðurkenning, skilgreiningar o.fl.) (þingskjal 508, 375. mál 145. löggjafarþings) þar sem lagðar voru til ákveðnar breytingar til leiðréttingar á innleiðingu tilskipunarinnar en einnig var ráðgert að mæla fyrir um önnur atriði í reglugerð sem ráðherra mundi setja. Frumvarpið var svo samþykkt sem lög frá Alþingi 1. mars 2016 og voru þau birt í A-deild Stjórnartíðinda 11. mars sama mánaðar.

Dagana 30. maí til 1. júní 2016 voru fulltrúar Siglingaöryggisstofnunar Evrópu (European Maritime Safety Agency, EMSA) í heimsókn á Íslandi. Slíkar heimsóknir til aðildarríkja eru þáttur í því hlutverki stofnunarinnar að hafa eftirlit með því að löggjöf ESB um siglingaöryggi sé framkvæmd á skilvirkan hátt. Að því er varðar Ísland fer um slíkar heimsóknir skv. b-lið 56o-liðar í XIII. viðauka (flutningastarfsemi) við EES-samninginn, en þar segir að stofnuninni beri, að því er varðar EFTA-ríkin, ef og þegar við á, að veita Eftirlitsstofnun EFTA eða fastanefnd EFTA, eftir því sem við á, aðstoð við að inna verkefni sín af hendi. Fulltrúar Siglingaöryggisstofnunar Evrópu heimsóttu rannsóknarnefnd samgönguslysa og ræddu við starfsmenn hennar, ásamt starfsmönnum innanríkisráðuneytis og Samgöngustofu. Í heimsóknarskýrslu sinni, dags. 28. júlí 2016, var gerð grein fyrir tólf annmörkum og sjö athugasemdum. Nánar verður gerð grein fyrir þeim annmörkum sem stefnt er að að greiða úr með frumvarpi þessu í skýringum við einstakar greinar.

### 5.3 Meginefni.

Með þessum kafla frumvarpsins eru lagðar til nauðsynlegar breytingar á lögum um rannsókn samgönguslysa vegna annmarka sem fram komu við heimsókn Siglingaöryggisstofnunar Evrópu.

Í *fyrsta lagi* er lögð til orðalagsbreyting á ákvæði 2. málsl. 2. mgr. 15. gr. a laganna um skyldu rannsóknarnefndar til að tilkynna ástæðu þeirrar ákvörðunar að hefja ekki rannsókn.

Í *öðru lagi* er lagt til að bætt verði við nýju ákvæði sem innleiði 7. gr. tilskipunarinnar um öryggisrannsókn vegna sjóslyss eða sjóatviks þegar ekjuferja eða háhraðafarþegafar á hlut að máli.

Í *þriðja lagi* er lagt til að bætt verði við ákvæði um samkomulag um endurgreiðslur útlagðs kostnaðar sem stafar af aðstoð annars yfirvalds EES-ríkis sem tekur ekki þátt í rannsókninni.

### 5.4 Samræmi við stjórnarskrá og alþjóðlegar skuldbindingar.

Með ákvæðum þessa kafla frumvarpsins er stefnt að því að koma til móts við þær athugasemdir Siglingaöryggisstofnunar Evrópu sem fram komu í heimsóknarskýrslu stofnunarinnar en þar kom fram að nokkur ákvæði væru ekki í samræmi við tilskipun 2009/18/EB og þau væri ekki að finna í íslenskri löggjöf.

### 5.5 Samráð.

Ákvæði frumvarpsins eru samin að tillögum Siglingaöryggisstofnunar Evrópu í samráði við rannsóknarnefnd samgönguslysa.

### 5.6 Mat á áhrifum.

Verði ákvæði V. kafla frumvarpsins óbreytt að lögum er ekki gert ráð fyrir að það hafi áhrif á útgjöld ríkissjóðs og hefur það því ekki áhrif á útgjaldaramma þessa málaflokks innanríkisráðuneytisins í fimm ára fjármálaáætlun sem og í fjárlögum. Að öðru leyti er ekki gert ráð fyrir öðrum áhrifum verði ákvæði þessa kafla að lögum.

#### *Um einstakar greinar frumvarpsins.*

##### Um 1. gr.

Í þessari grein eru lagðar til breytingar í samræmi við breytingar sem gerðar voru á samningnum um takmörkun ábyrgðar á sjóréttarkröfum árið 2012 og öðluðust gildi 2015. Um nánari skýringar vísast til 1. kafla greinargerðarinnar.

##### Um 2. gr.

#### *Um a-lið (47. gr.).*

Í þessari grein er fjallað um tilkynningarskyldu í almenningsskyldu, hvað ber að tilkynna, á hverjum tilkynningarskylda hvílir, tilkynningakerfi og heimild ráðherra til að mæla nánar fyrir um tilkynningarskyldu í reglugerð.

Í 1. mgr. segir að öll atvik sem geta stofnað flugöryggi í umtalsverða hættu, þ.m.t. þau sem tilkynna ber til rannsóknarnefndar samgönguslysa, skuli tilkynnt Samgöngustofu. Mikilvægt er að taka fram að atvik kunna því að sæta tvöfaldri tilkynningu, þ.e. þau atvik sem teljast til flugslysa eða alvarlegra flugatvika, sbr. 1. mgr. 12. gr. laga um rannsókn samgönguslysa, nr. 18/2013.

Skilgreiningu á hugtakinu „atvik“ er að finna í 2. másl. 1. mgr. Þar segir að með atviki sé átt við atburð sem tengist öryggi sem stofnar eða, ef ekki er gripið til aðgerða eða gerðar úrbætur, getur stofnað loftfari, farþegum eða öðrum einstaklingum í hættu. Skilgreiningin er fengin úr 7. tölul. 2. gr. reglugerðar (ESB) nr. 376/2014.

Á grundvelli 5. mgr. 4. gr. reglugerðar (ESB) nr. 376/2014 hefur framkvæmdastjórn Evrópusambandsins gefið út framkvæmdarreglugerð (ESB) 2015/1018 frá 29. júní 2015 um skrá þar sem atvik í almenningsskyldu eru flokkuð í viðauka sem fylgir reglugerðinni. Þar er tilkynningarskyldum atvikum skipt í flokka til að gera þeim einstaklingum sem eru tilkynningarskyldir kleift að auðkenna atvik sem hverjum þeirra ber að tilkynna um. Í leiðbeiningarskjali með reglugerð (ESB) nr. 376/2014 (*Guidance Material Regulation (EU) No 376/2014*, desember 2015) segir að ákvæðið sé túlkað á þann hátt að ákveðnum einstaklingum beri skylda til að tilkynna um ákveðin atvik samkvæmt skiptingu viðaukans. Má nefna að flugstjóra ber skylda til að tilkynna um atvik sem falla undir I. viðauka sem ber heitið „Atvik sem tengjast starfrækslu loftfarsins“. Sá aðili sem kemur að framleiðslu loftfara eða íhluta ber því ekki sömu skyldu og flugstjóri.

Í 2. mgr. er að finna upptalningu á þeim einstaklingum sem ber skylda til að tilkynna um atvik. Tilkynningarskylda hvílir á flugstjóra eða næstráðanda um borð í loftfari ef flugstjóra er eigi unnt að sinna þeirri skyldu. Jafnframt hvílir tilkynningarskylda á þeim sem koma að hönnun og framleiðslu loftfars eða tækjabúnaðar eða einhverjum hluta þess, þeim sem koma að útgáfu lofthæfisstaðfestingarvottorðs eða viðhaldsvottorðs, flugumferðarstjórum og öðrum starfsmönnum í flugleiðsöguþjónustu, viðhaldsaðilum, þeim sem sinna starfi tengdu afgreiðslu loftfars á jörðu niðri og öðrum starfsmönnum í öryggistengdum störfum.

Til að auðvelda þeim einstaklingum sem bera tilkynningarskyldu er lagt til að fyrirtæki skuli koma á tilkynningakerfi til að safna saman upplýsingum um tilkynningarskyld atvik og ber framangreindum einstaklingum að tilkynna um atvik þangað.

Að lokum er lagt til að ráðherra verði heimilt að setja reglugerð þar sem tilkynningarskyldan er útfærð en með því er, eins og áður hefur komið fram, gert ráð fyrir að ráðherra innleiði reglugerðina í íslenskan rétt.

*Um b-lið (47. gr. a).*

Í þessari grein er mælt fyrir um valfrjálsar tilkynningar.

Þrátt fyrir að reglur um tilkynningarskyld atvik nái til margra atvika er ekki loku fyrir það skotið að atburðir, sem ekki teljast atvik og falla þar að leiðandi ekki undir skylduna, geti gerst og er því mikilvægt að þeir séu tilkynntir. Skulu slíkir atburðir tilkynntir á grundvelli tilkynningakerfis sem fyrirtæki koma á laggirnar. Þá er einnig gert ráð fyrir að einstaklingar sem ekki falla undir tilkynningarskylduna geti nýtt sér valfrjálsa tilkynningakerfið.

*Um c-lið (47. gr. b).*

Í þessari grein er mælt fyrir um gagnagrunn Samgöngustofu um tilkynnt atvik, miðlægt evrópskt gagnasafn og gagnagrunna fyrirtækja.

Samgöngustofa hefur komið á laggirnar sérstökum gagnagrunni til að taka við upplýsingum frá fyrirtækjum og einstaklingum um tilkynnt atvik. Í frumvarpi þessu er gert ráð fyrir að hún hafi áfram það hlutverk en til viðbótar taki hún einnig við valfrjálssum tilkynningum. Mikilvægt er að óviðkomandi hafi ekki aðgang að þeim gögnum sem þar eru geymd og er því mælt fyrir um að óheimilt sé að veita þriðja aðila slíkan aðgang. Hins vegar geta erlend ríki, stofnanir eða samtök á grundvelli þjóðréttarlegra skuldbindinga óskað eftir aðgangi, t.d. Flugöryggisstofnun Evrópu, enda sé tilgangurinn með því að fá aðgang að gögnunum að vinna að auknu flugöryggi. Að auki er gert ráð fyrir að hagsmunaaðilar, sem eru í þeirri stöðu að geta unnið að bættu flugöryggi, geti óskað eftir aðgengi að upplýsingum úr gagnagrunninum.

Í 8. gr. reglugerðar (ESB) nr. 376/2014 segir að framkvæmdastjórnin skuli stjórna miðlægu, evrópsku gagnasafni til að geyma tilkynningar um atvik sem safnað hefur verið á Evrópska efnahagssvæðinu. Samgöngustofa mun taka þátt í samstarfi um miðlæga, evrópska gagnasafnið með því að flytja í það allar upplýsingar um öryggi sem geymdar eru í gagnagrunni Samgöngustofu. Einnig er gert ráð fyrir að upplýsingar um flugslys og alvarleg flugatvik skuli fluttar í miðlæga, evrópska gagnasafnið. Til að tryggja leynd tilkynnenda og þeirra sem greindir eru í tilkynningum er lagt til að óheimilt verði að skrá persónuupplýsingar í landsbundna gagnagrunninn og miðlæga, evrópska gagnasafnið.

Þær tilkynningar sem berast fyrirtækjum skulu geymdar í sérstökum gagnagrunni, einum eða fleiri eftir því sem við á.

*Um d-lið (47. gr. c).*

Í þessari grein er fjallað um vinnslu upplýsinga sem berast á grundvelli tilkynninga um atvik.

Í 1. mgr. er lagt til að fyrirtæki skuli greina upplýsingar um atvik með það að markmiði að auðkenna áhættu. Á grundvelli slíkrar greiningar ákveða fyrirtæki svo aðgerðir til úrbóta og hrinda þeim í framkvæmd.

Ef fyrirtæki, á grundvelli greiningar skv. 1. mgr., auðkennir raunverulega eða hugsanlega áhættu í tengslum við flugöryggi er lagt til í 2. mgr. að það tilkynni Samgöngustofu um bráðabirgðaniðurstöður greiningarinnar og aðgerðir sem fyrirtækið hyggst grípa til. Þegar lokaniðurstöður greiningar liggja fyrir skulu þær umsvifalaust sendar Samgöngustofu.

Í 3. mgr. er fjallað um persónuupplýsingar en með því hugtaki er einkum vísað til nafna eða heimilisfanga einstaklinga. Þar segir að einungis skuli vinna persónuupplýsingar eftir því sem þurfa þykir í þágu flugöryggis. Með því er átt við að fyrirtæki vinni aðeins með

slíkar upplýsingar svo lengi sem það stuðli að markmiði tilkynningarskyldunnar, þ.e. bæti öryggi í flugi og komi í veg fyrir flugslys og flugatvik. Hluti af því að vinnsla persónuupplýsinga fari einungis fram eftir því sem þurfa þykir felur í sér að persónuupplýsingar skulu aðeins aðgengilegar starfsfólki fyrirtækis þegar það telst nauðsynlegt í þágu framan­greindra markmiða og því skal fremur dreifa órekanlegum upplýsingum innan fyrirtækisins.

Í 4. mgr. er mælt fyrir um að Samgöngustofa geti heimilað litlum fyrirtækjum að koma á einföldu fyrirkomulagi við söfnun, vinnslu og varðveislu upplýsinga. Mikilvægt er að tekið sé tillit til mismunandi stærða og starfssviða einstakra aðila innan fluggeirans og margbreyti­leika mismunandi tegunda loftfara og er því lagt til að Samgöngustofa hafi þessa heimild.

Að lokum er lagt til í 5. mgr. að ráðherra geti mælt nánar fyrir um vinnslu og greiningu upplýsinga, um vinnslu persónuupplýsinga og gæðaeftirlit og um eftirfylgni við framkvæmd aðgerða samkvæmt þessari grein í reglugerð.

*Um e-lið (47. gr. d).*

Í þessari grein er að finna ákvæði sem varða sanngirnismenningu.

Í 1. mgr. eru meginmarkmið tilkynningar atvika en þau miða að því að bæta flugöryggi með því að koma í veg fyrir flugslys og flugatvik en ekki að upplýsa hver eigi sök eða beri ábyrgð. Af því leiðir að óheimilt er að nota upplýsingar í öðrum tilgangi en þeim sem að framan greinir.

Í 2. mgr. er mælt fyrir um mikilvægan þátt í að undirbyggja sanngirnismenningu. Þar segir að fyrirtækjum sé óheimilt að láta starfsfólk sem tilkynnir atvik eða er tilgreint í tilkynningu sæta viðurlögum á grundvelli upplýsinganna. Þá er einnig mælt fyrir um að starfsfólk verði ekki látið sæta viðurlögum ef það beinir kvörtun til Samgöngustofu vegna meintra brota fyrirtækis, sbr. 4. mgr.

Þáttur í því að treysta í sessi ákvæði 2. mgr. er að fyrirtæki samþykki innri reglur sem lýsa því hvernig það muni tryggja meginreglur um sanngirnismenningu innan fyrirtækisins. Er því lagt til í 3. mgr. að fyrirtæki setji sér slíkar reglur í samráði við fulltrúa starfsmanna.

Í 4. og 5. mgr. er svo mælt fyrir um kvörtunarferli ef starfsmenn telja að brotið hafi verið gegn 1.–3. mgr. Getu starfsmenn beint kvörtun til Samgöngustofu og farið fram á að hún láti málið til sín taka. Skal Samgöngustofa freista þess að jafna ágreining aðila en takist það ekki skal hún ljúka málinu með rökstuddu álit. Álit Samgöngustofu verður ekki skotið til annarra stjórnvalda en aðilar geta lagt ágreining sinn fyrir dómstóla með venjulegum hætti.

Um 3. gr.

Í þessari grein er lagt til að aðili, með samþykki vegna flugverndar, tilnefni flug­verndarstjóra sem skuli leiðbeina, innleiða og framfylgja flugverndaráætlun aðilans. Þeir sem hafa í gegnum tíðina borið ábyrgð á flugvernd hafa ýmist verið kallaðir flugverndar­fulltrúar eða flugverndarstjórar. Erlendis er hugtakið flugverndarstjóri notað enda ber viðkomandi ábyrgð á flugvernd. Í stærri fyrirtækjum og á stærri flugvöllum geta verið flugverndarfulltrúar sem starfa með flugverndarstjóra. Flugverndarstjóri er samþykktur af Samgöngustofu sem hefur eftirlit með flugvernd hér á landi og jafnframt starfar flug­verndarstjóri sem sérstakur trúnaðarmaður Samgöngustofu um flugverndarmál. Þannig á flugverndarstjóri að geta komið á framfæri upplýsingum til Samgöngustofu um meinbugi á flugverndarkröfum án þess að gerast sekur um trúnaðarbrot gagnvart vinnuveitanda sínum. Sú staða getur því komið upp að flugverndarstjóri komi því á framfæri við yfir­stjórn að nauðsynlegt sé að bæta úr annmarka á flugvernd hjá viðkomandi aðila. Ef yfir­stjórnin bregst ekki við getur flugverndarstjórinn komið því á framfæri við Samgöngu-



stofu að tiltekinn annmarki sé á flugvernd hjá aðilanum sem ekki hafi verið lagfærður þrátt fyrir ábendingar.

Um 4. gr.

Í þessari grein er lagt til að ráðherra geti sett skilyrði fyrir hæfi flugverndarstjóra í reglugerð. Greinin þarfnast ekki frekari skýringa.

Um 5. gr.

Í þessari grein er lagt til að ákvæði núgildandi laga um aldurshámark flugumferðarstjóra verði fellt brott. Um nánari skýringar sjá 2. kafla B í greinargerðinni.

Um 6. gr.

Í þessari grein eru lagðar til breytingar á 141. gr. laganna.

Í a-lið er fallið frá því að vísa til 47. gr. og þess í stað vísað til ákvæða V. kafla A.

Í b-lið er fallið frá notkun orðanna „flug- eða flugumferðaratviks“ og í staðinn tekið upp orðið „flugatvik“. Þá er því einnig bætt við ákvæðið að verndin nái einnig til þeirra sem nefndir eru í tilkynningunni.

Í c-lið er lagt til að upplýsingar sem fá má úr tilkynningum um atvik verði ekki notaðar í málum sem kunna að varða stjórnsluviðurlögum. Er það í samræmi við 7. mgr. 16. gr. reglugerðar (ESB) nr. 376/2014.

Um 7. gr.

Í þessari grein eru lagðar til tvær breytingar á 1. gr. laganna. Í fyrsta lagi er ákvæði um gildissviðið breytt á þann veg að mælt verði fyrir um að lögin taki einnig til farþegabáta. Um nánari skýringar á hugtakinu og röksemdum fyrir þessari breytingu sjá skýringar í a-lið kafla 3.3 í greinargerðinni. Í öðru lagi er lagt til að tilvísun laganna til tilskipunar 2001/25/EB, með síðari breytingum, verði felld brott og í hennar stað komi tilvísun til tilskipunar 2008/106/EB, með síðari breytingum.

Um 8. gr.

Með þessari grein eru lagðar til þrjár breytingar á 2. gr. laganna en hún hefur að geyma orðskýringar.

Í a-lið er lagt til að bætt verði við orðunum „á sjó, ám eða vötnum“ og mun því ákvæðið hljóða svo: „Farþegaskip er hvert það skip, skrásett sem farþegaskip, sem getur flutt fleiri en 12 farþega á sjó, ám eða vötnum, til og frá landinu, milli hafna innan lands og utan. Ástæðan fyrir því er til að samræma hugtakið betur við ákvæði STCW-samþykktarinnar.

Í b-lið er lagt til að hugtakið „1. vélstjóri“ falli brott og í staðinn komi „2. vélstjóri“. Hugtakið „1. vélstjóri“ kom fyrst í íslenska löggjöf með lögum um atvinnuréttindi vélfræðinga, vélstjóra og vélavarða á íslenskum skipum, nr. 113/1984. Frumvarp það, er varð að lögum nr. 113/1984, var samið af nefnd skipaðri af samgönguráðherra og var ekki samhljómur með nefndinni að því er varðar hugtakið „1. vélstjóri“. Meiri hlutinn var þeirrar skoðunar að „skilgreina aðra vélstjóra en yfirvélstjóra í réttri röð, 1., 2. og 3. vélstjóri“ eins og gert er í nágrannalöndum okkar, auk þess væri slíka röðun að finna í alþjóðasamningum Alþjóðasamtaka flutningaverkamanna (ITF). Í afstöðu minni hlutans var m.a. minnt á að í STCW-samþykktinni væri notað hugtakið „2. vélstjóri“.

Í ljósi þess að tilgangur laga um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa, nr. 76/2001, er að laga íslenskan rétt að þjóðréttarlegum skuldbindingum íslenska ríkisins,

samkvæmt STCW-samþykktinni og tilskipun sem hefur að geyma reglur hennar, skýtur það skökku við að viðhalda hugtakinu „1. vélstjóri“. Er því lagt til að það hugtak falli brott og í staðinn komi „2. vélstjóri“.

Í c-lið er lagt til að fallið verði frá því að nota hugtakið „alþjóðaradíóreglugerðin“ og í staðinn notað hugtakið „alþjóðafjarskiptareglur“ í samræmi við STCW-samþykktina.

Í d-lið er lagt til að lögfest verði skilgreining á hugtakinu „farþegabátur“. Með hugtakinu er átt við bát sem flytur 12 farþega og færri. Með því má taka af allan vafa um að lögin taki jafnframt til þeirra. Þó nokkrir slíkir bátar eru í rekstri við strendur landsins í ýmiss konar farþegasiglingum. Almennt er um að ræða báta sem uppfylla staðla um skemmtibáta. Í framkvæmd hefur mönnun slíkra báta farið samkvæmt lögum um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa, nr. 76/2001, þrátt fyrir að í lögnum komi fram að þau taki til farþegaskipa sem skilgreind eru sem skip sem mega flytja fleiri en 12 farþega. Er hér lagt til að lögfest verði sú framkvæmd að mönnun farþegabáta sé samkvæmt lögum nr. 76/2001, en slík lagabreyting hefði ekki í för með sér breytingu í framkvæmd hvað þetta varðar.

Í undirbúningi er heildaryfirferð á regluverki farþegaskipa í innanlandssiglingum, sérstaklega hvað varðar rekstur farþegabáta og kröfur til smíða á skipum. Sú vinna er í samræmi við markmið í drögum að samgönguáætlun sem liggur fyrir á Alþingi. Þeirri vinnu er ekki lokið en eins og fram er komið er hér lagt til að hugtakinu farþegabátur verði fundinn staður í lögum nr. 76/2001 og tekin af vafi um að lögin nái til þeirra hvað varðar mönnun og réttindi.

#### Um 9. gr.

Með þessari grein er lagt til að bætt verði við nýju ákvæði við lögin um heilbrigðiskröfur sjómanna. Með Manila-breytingunum voru heilbrigðiskröfur til sjómanna uppfærðar. Þá var kveðið á um að þeir sem bæru ábyrgð á því að meta heilbrigði farmanna samkvæmt viðeigandi kröfum skyldu vera starfandi lækna sem viðurkenndir væru til að sjá um lækni- og sýkingu sjófarenda í samræmi við ákvæði STCW-kóðans. Krafa um viðurkenningu lækna kom til framkvæmda 31. desember 2016. Ákvæði um viðurkenningu lækna er í reglugerð nr. 676/2015 og hefur Samgöngustofa unnið að því að koma upp ferlum og verklagsreglum um viðurkenningu lækna í samræmi við alþjóðasamþykktina í samráði við landlækni og Læknafélag Íslands. Nauðsynlegt er að tryggja lagastoð fyrir hina alþjóðlegu kröfu um viðurkenningu lækna.

#### Um 10. gr.

Í þessari grein eru lagðar til orðalagsbreytingar þess efnis að skírteini skuli gefin út til allt að fimm ára í senn. Í framkvæmd hefur það tíðkast að gefa út skírteini til skemmri tíma, t.d. af heilbrigðisástæðum eða þegar umsækjendum hefur verið veitt ráðrúm að klára tiltekin námskeið.

Þá er einnig lagt til að í staðinn fyrir „ár“ komi „tólf mánuðir“ sökum þess að í framkvæmd er siglingatími talinn í mánuðum.

#### Um 11. gr.

Í þessari grein er lagt til að tilvísun laganna til tilskipunar 2001/25/EB, með síðari breytingum, verði felld brott og í hennar stað komi tilvísun til tilskipunar 2008/106/EB, með síðari breytingum.

## Um 12. gr.

Hér er lagt til að 2.–4. mgr. 9. gr. laganna falli brott.

Ákvæði 2. og 4. mgr. eiga ekki lengur við. Ákvæðin varða yfirfærslu frá mælingu skipa úr brúttótonnum yfir í brúttórúmllestir. Þeirri yfirfærslu er nú lokið og ákvæðin eiga því ekki við lengur.

Hvað varðar 3. mgr. verður ekki séð að þörf sé á ákvæðinu auk þess sem það er ekki í fullu samræmi við framkvæmdina. Í ákvæðinu segir að til að öðlast skírteini til starfa á farþegaskipum skuli viðkomandi gangast undir sérstakt námskeið um farþegaflutninga með skipum og stjórnun mannfjölda á neyðarstundu sem sjómannaskóli skipuleggur í samráði við Samgöngustofu. Í framkvæmd hefur verið litið svo á að krafan um að sækja umrætt námskeið eigi við um þá áhafnar meðlimi sem hlutverki hafa að gegna í samþykkttri neyðar- eða öryggisáætlun skips. Þannig hefur verið um að ræða mönnunarkröfu í framkvæmd en ekki skírteiniskröfu. Þá er krafan orðuð í reglugerð nr. 676/2015 ásamt öðrum þeim námskeiðum sem krafist er af áhöfnum skipa (mönnunarkrafa). Því er lagt til að þessi málsgrein falli brott.

## Um 13. gr.

Með þessari grein er lagt til að ákvæði 11 gr. laganna falli brott. Í 11. gr. núgildandi laga nr. 76/2001 er í töflu mælt fyrir um hvaða skírteini skuli gefin út að uppfylltum skilyrðum um menntun og þjálfun, aldur, siglingatíma, heilbrigði, sjón og heyrn. Mælt er fyrir um skírteinin í STCW-kóðanum og í viðauka við reglugerð nr. 676/2015 í samræmi við ákvæði tilskipunarinnar og STCW-samþykktarinnar og -kóðans. Taflan í 11. gr. laganna endurspeglar ekki þau skírteini sem gefin eru út í samræmi við STCW. Er því lagt til að í ákvæðinu komi fram að ráðherra mæli fyrir um útgáfu skírteina í reglugerð í samræmi við alþjóðaskuldbindingar íslenska ríkisins. Þannig gætu löggin rúmað breytingar á þeim tegundum skírteina sem gefin eru út án þess að slíkt kallaði á lagabreytingar.

## Um 14. gr.

Hér eru lagðar til breytingar á orðalagi 12. gr. um öryggismönnun. Áréttað er að mönnun farþegabáta er hjá Samgöngustofu. Farþegabátar falla ekki undir alþjóðasamþykktina og er því óþarfi að vísa til þeirra í 2. mgr. greinarinnar. Ekki er gerð sérstök krafa um öryggismönnunarskírteini á farþegabáta.

## Um 15. gr.

Í þessari grein eru lagðar til tvær breytingar á 2. gr. laganna.

Í a-lið eru lagðar til breytingar á markmiðsákvæði laganna á þann veg að fram komi að markmið þeirra sé einnig að greiða fyrir flutningum á sjó og draga úr stjórnslubyrði skipafélaga í samræmi við ákvæði tilskipunar 2010/65/ESB.

Í b-lið er lagt til að bætt verði við upptalningu þeirrar þjónustu sem vaktstöð siglinga veitir, þ.e. móttöku og miðlun upplýsinga samkvæmt lögnum og reglugerðum settum samkvæmt þeim.

## Um 16. gr.

Með þessari grein er lagt til að við löggin verði bætt nýjum kafla, III. kafla B, með fyrirsögninni „Samræmd afhending og miðlun upplýsinga um flutninga á sjó“, með þremur nýjum greinum.

Í a-lið er kveðið á um afhendingu upplýsinga sem undir frumvarpið falla, þ.e. upplýsinga sem veita ber vegna skipa sem koma til hafnar eða láta úr höfn á Íslandi á leið til eða frá landinu samkvæmt ákvæðum laga og stjórnvaldsfyrirmæla þar að lútandi. Með lögum og stjórnvaldsfyrirmælum í skilningi ákvæðis 1. mgr. 2. gr. tilskipunarinnar er átt við lög eða stjórnvaldsfyrirmæli sem sett eru til innleiðingar á þeim ákvæðum Evrópugerða sem koma fram í A-lið viðauka við tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2010/65/ESB frá 20. október 2010 um formsatriði við skýrslugjöf að því er varðar skip sem koma í og/eða láta úr höfn í aðildarríkjum og um niðurfellingu á tilskipun 2002/6/EB. Ekki er kveðið með beinum hætti á um afhendingu í greininni heldur er ráðherra ætlað að setja reglugerð um hvernig veita beri upplýsingarnar. Það er í nokkru samræmi við ákvæði annarra laga um upplýsingaskyldu, t.d. 46. og 90. gr. laga um tekjuskatt, nr. 90/2003, þar sem ríkisskattstjóra er heimilað að ákveða form upplýsingaafhendingar. Ákvæði tilskipunar 2010/65/ESB fela í sér stöðlun á upplýsingaafhendingu sem í grunninn tekur mið af svokölluðum FAL-eyðublöðum, stöðluðum eyðublöðum samkvæmt IMO-alþjóðasamningnum um auðveldun flutninga á sjó frá 9. apríl 1965. Gert er ráð fyrir að upplýsingaafhendingin og -viðtakan verði rafræn. Gert er ráð fyrir því að upplýsingaskyldir aðilar, þ.e. skipstjórar, rekstraraðilar eða umboðsmenn útgerðar skips, fullnægi upplýsingaskyldu sinni með afhendingu upplýsinganna til vaktstöðvar siglinga, sbr. lög um vaktstöð siglinga, nr. 41/2003. Í 3. mgr. greinarinnar er kveðið á um að upplýsingarnar skuli afhentar rafrænt innan þess tíma sem kveðið verður á um í reglugerð. Með rafrænni afhendingu er átt við rafræna sendingu gagna í skilningi f-liðar 2. gr. og 5. gr. tilskipunar 2010/65/ESB. Í tilskipuninni er rafræn sending gagna skilgreind þannig að hún feli í sér sendingu upplýsinga, sem hafa verið kóðaðar starfrænt, á endurskoðanlegu, mótuðu sniði sem nota má beint til að vista upplýsingarnar og vinna úr þeim í tölvum. Skv. 1. mgr. 5. gr. tilskipunarinnar skulu formsatriði við skýrslugjöf fara fram á rafrænu formi og þau skulu send í gegnum sameiginlega gagnagátt (e. Single Window). Gagnagáttin á að tengja svokallað SafeSeaNet-kerfi og önnur rafræn kerfi og hún á að vera á stað þar sem allar upplýsingar eru gefnar upp í eitt skipti og gerðar aðgengilegar hinum ýmsu lögbæru yfirvöldum og aðildarríkjum EES-samningsins. Rafrænu kerfin eiga að vera rekstrar-samhæfð, aðgengileg og samrýmanleg SafeSeaNet-kerfinu.

Þá er gert ráð fyrir að ráðherra ákveði tímasetningu afhendingar eins og kveðið er á um í 4. gr. tilskipunar 2010/65/ESB. Þar kemur efnislega fram að upplýsingarnar skuli veittar með a.m.k. tuttugu og fjögurra klukkustunda fyrirvara áður en skip leggst að bryggju, þegar skipið leggur frá höfn ef siglingatíminn til bryggju er undir tuttugu og fjórum klukkustundum eða eins fljótt og upplýsingarnar liggja fyrir ef ekki er vitað hver viðkomuhöfnin er þegar skipið leggur frá höfn eða ef viðkomuhöfn er breytt á meðan á siglingu stendur. Þar sem ætlunin er að frumvarpið innihaldi sérákvæði gagnvart almennum ákvæðum laga og stjórnvaldsfyrirmæla sem kveða á um upplýsingaskyldu er gert ráð fyrir að tímasetning afhendingar ráðist alfarið af ákvæðum reglugerðar sem sett verður á grundvelli 2. gr. frumvarpsins, verði það að lögum. Rétt er að taka fram að ákvæði um tímasetningu afhendingar upplýsinga mun aðeins ná til upplýsinga sem koma fram í A-lið viðauka við tilskipun 2010/65/ESB.

Í b-lið er kveðið á um skyldu vaktstöðvar siglinga til að miðla þeim upplýsingum sem berast áfram, annars vegar til innlendra stofnana og hins vegar til viðeigandi erlendra stjórnvalda. Gert er ráð fyrir að vaktstöð siglinga taki við upplýsingunum, varðveiti þær og framsendi til réttra stjórnvalda innan lands. Með notkun orðsins framsending er litið til orðanotkunar í 7. gr. stjórnslulaga, nr. 37/1993. Þar sem ákvæðum frumvarpsins er ekki ætlað að hafa áhrif á eðli og innihald þeirra upplýsinga sem er krafist er lagt til að vaktstöð

siglinga verði undanþegin ákvæðum um aðgang að upplýsingum samkvæmt upplýsingalögum og stjórnsýslulögum. Sú undanþága mun hins vegar aðeins ná til framsendra upplýsinga, þ.e. upplýsinga sem falla undir 2. gr. og vaktstöð siglinga tekur á móti en eru t.d. nýttar af tollstjóra, ríkislögreglustjóra og öðrum stjórnvöldum. Er þannig litið til þess að það sé í höndum þess stjórnvalds sem nýtir upplýsingarnar að taka afstöðu til beiðna um aðgang að upplýsingum og er frumvarpinu í engu ætlað að hafa áhrif á slíkan aðgangsrétt eða skyldu viðeigandi stjórnvalda til að veita aðgang. Í 2. mgr. greinarinnar er kveðið á um að þær upplýsingar sem vaktstöð siglinga varðveitir skuli vera aðgengilegar viðeigandi stjórnvöldum aðildarríkja samningsins um Evrópska efnahagssvæðið að því gefnu að þau hafi sambærilegar skyldur og samsvarandi íslenskt stjórnvöld hvað varðar þagnarskyldu og vernd persónuupplýsinga. Er það í samræmi við ákvæði 6. og 8. gr. tilskipunar 2010/65/ESB.

Í c-lið er kveðið á um að þagnarskylda starfsmanna vaktstöðvar siglinga fari samkvæmt ákvæðum viðeigandi laga og stjórnvaldsfyrirmæla þar sem kveðið er á um skyldu til afhendingar upplýsinga. Er t.d. gert ráð fyrir að um þagnarskyldu starfsmannana fari samkvæmt ákvæðum 188. gr. tollalaga, nr. 88/2005, séu upplýsingarnar afhentar samkvæmt ákvæðum þeirra laga eða stjórnvaldsfyrirmæla sem sett eru á grundvelli þeirra. Séu upplýsingarnar afhentar samkvæmt ákvæði laga sem ekki innihalda sérstakt þagnarskylduákvæði gildir þagnarskylduákvæði laga um réttindi og skyldur starfsmanna ríkisins um starfsmennina.

Um 17. gr.

Í þessari grein eru lagðar til breytingar á 2. másl. 2. mgr. 15. gr. a laganna. Lagt er til að í stað orðanna „efni séu“ komi „ekki séu efni“ í samræmi við ákvæði 5. gr. tilskipunar 2009/18/EB.

Um 18. gr.

Með þessari grein er lagt til að bætt verði nýrri grein við lögin, sem verði 15. gr. b, sem innleiði 4. mgr. 7. gr. tilskipunar 2009/18/EB. Þar er fjallað um öryggisrannsókn þegar ekjuferja eða háhraðafarþegafar á hlut að sjóslýsi eða sjóatviki.

Um 19. gr.

Með þessari grein er lagt til að bætt verði nýrri málsgrein við 18. gr. laganna sem innleiði 2. mgr. 11. gr. tilskipunar 2009/18/EB en þar segir að ef óskað sé eftir aðstoð aðildarríkis, sem taki ekki þátt í öryggisrannsókn, skuli aðildarríkin koma sér saman um endurgreiðslu útlagðs kostnaðar.

Um 20. gr.

Þetta ákvæði varðar gildistöku frumvarpsins. Lagt er til að það taki gildi þegar í stað en ákvæði I. kafla laganna komi til framkvæmda 1. janúar 2018.

Um 21. gr.

Í þessari grein er mælt fyrir um breytingar á tollalögum, nr. 88/2005, með síðari breytingum, vegna ákvæða IV. kafla frumvarpsins.

Í a-lið eru lagðar til breytingar á 1. mgr. 51. gr. tollalaga, þar sem kveðið er á um hverjum ber skylda til að tilkynna komu fars inn á tollsvæði ríkisins og brottför með hæfilegum fyrirvara, til samræmis við ákvæði 2. gr. frumvarpsins.

Í b- og c-lið er lögð til breyting á tímasetningu afhendingar skrár yfir birgðir og forða fars. Gert er ráð fyrir að tímasetningin ráðist af reglugerð sem sett verði á grundvelli 2. gr. frumvarpsins.

Í d-lið er lagt til að viðurlög verði sett við broti á tilkynningarskyldu um komu og brottför fars skv. 1. mgr. 51. gr. tollalaga. Tilskipun 2010/65/ESB gerir aðeins ráð fyrir skyldu stjórnenda fars til að tilkynna komu fars en ekki brottför þess. Hins vegar er í 51. gr. tollalaga kveðið á um tilkynningu bæði við komu og brottför. Engin viðurlög eru í tollalögum við þeirri háttsemi að brjóta gegn tilkynningarskyldu 51. gr. Dæmi eru um að skip hafi siglt af landi brott án þess að tilkynna um brottför og án þess að hafa fengið útafgreiðslu frá tollstjóra. Af þeim sökum hefur t.d. ekki verið unnt að staðfesta að vistir um borð séu ósnertar og undir innsigli við brottför. Þó að tilskipunin geri ekki beinlínis ráð fyrir viðurlögum vegna brota á upplýsingaskyldu er aðildarríkjum EES-samningsins ætlað að innleiða tilskipunina með skilvirkum hætti og sjá til þess að viðurlög sem kunna að vera fyrir hendi séu skilvirk, í réttu hlutfalli við brot og hafi varnaðaráhrif.