

Nd. 190. Frumvarp til laga [178. mál]

um atvinnuréttindi vélfræðinga, vélstjóra og vélavarða á íslenskum skipum.

(Lagt fyrir Alþingi á 107. löggjafarþingi 1984.)

I. KAFLI

Orðaskýringar.

1. gr.

- a) Yfirvélstjóri er æðsti maður í vélarrúmi skips.
- b) 1. vélstjóri (í eldri lögum 2. vélstjóri) er næst æðsti maður vélarrúms.
- c) Undirvélstjóri er hver sá vélstjóri sem er lægra settur en yfirvélstjóri.
- d) Vélstjóri er hver sá sem ráðinn er til vélstjórastarfa.
- e) 1 kílóvatt (kw.) = 1,36 hö.

II. KAFLI

Um fjölda vélstjóra og vélavarða o. fl.

2. gr.

Fjöldi vélavarða og vélstjóra á íslenskum skipum skal vera sem hér segir:

- A. Á skipi með vél 75—220 kw. (u. þ. b. 101—300 hö.) einn vélavörður.
- B. Á skipi með vél 221—750 kw. (u. þ. b. 301—1020 hö.) yfirvélstjóri og einn vélavörður.
- C. Á skipi með vél 751—1500 kw. (u. þ. b. 1021—2040 hö.) tveir vélstjórar, yfirvélstjóri og 1. vélstjóri.
- D. Á skipi með stærri vél en 1500 kw. (u. þ. b. 2040 hö.) þrjú vélstjórar, yfirvélstjóri og 2 undirvélstjórar.

Á farþega- og flutningaskipum með vél 1300 kw. (u. þ. b. 1766 hö.) og stærri skal auk upptalinna vélstjóra vera einn vélavörður eða aðstoðarmaður.

III. KAFLI

Um atvinnuréttindi vélstjóra.

3. gr.

- 1. Sá sem lokið hefur vélstjóranámi 1. stigs hefur öðlast rétt til að vera vélavörður á skipi. Atvinnuskírteini: Vélavörður (VV).
- 2. Sá sem lokið hefur vélstjóranámi 2. stigs hefur öðlast rétt til að vera vélavörður á skipi. Atvinnuskírteini: Vélavörður (VV).
Að loknum 9 mánaða starfstíma sem vélavörður á skipi, þar af a. m. k. 5 mánuði á skipi með vél 400—750 kw. hefur hann öðlast rétt til að vera yfirvélstjóri á skipi með 750 kw. vél og minni.
Atvinnuskírteini: Vélstjóri III (VS. III).
- 3. Sá sem lokið hefur vélstjóranámi 3. stigs hefur öðlast rétt til að vera vélavörður á skipi. Atvinnuskírteini: Vélavörður (VV).
Að loknum 6 mánaða starfstíma sem vélavörður á skipi með vél 400—750 kw. hefur hann öðlast rétt til að vera yfirvélstjóri á skipi með vél 750 kw. og minni.
Atvinnuskírteini: Vélstjóri III (VS. III).
Að loknum 12 mánaða starfstíma sem vélavörður eða vélstjóri á skipi með vél 400 kw. og stærri hefur hann öðlast rétt til að vera 1. vélstjóri á skipi með vél 1500 kw. og minni
Atvinnuskírteini: Vélstjóri II (VS. II).

Að loknum 12 mánaða starfstíma sem vélstjóri á skipi, þar af a. m. k. 3 mánuði við vél 750 kw. og stærri hefur hann öðlast rétt til að vera yfirvélstjóri á skipi með vél 1500 kw. og minni og 2. vélstjóri á skipi með ótakmarkaða vélarstærð.

Atvinnuskírteini: Vélstjóri I (VS. I).

4. Sá sem lokið hefur vélstjóranámi 4. stigs, ásamt sveinsprófi í viðurkenndri málmiðnaðargrein (þ. e. vélfræðingur), hefur öðlast rétt til að vera 1. vélstjóri á skipi með vél 1500 kw. og minni og 2. vélstjóri á skipi með ótakmarkaða vélarstærð.

Atvinnuskírteini: Vélfræðingur IV (VF. IV).

Að loknum 6 mánaða starfstíma sem vélstjóri á skipi með vél 750 kw. og stærri hefur hann öðlast rétt til að vera yfirvélstjóri á skipi með vél 1500 kw. og minni.

Atvinnuskírteini: Vélstjóri I (VS. I).

Að loknum 12 mánaða starfstíma sem vélstjóri á skipi með vél 750 kw. og stærri hefur hann öðlast rétt til að vera 1. vélstjóri á skipi með ótakmarkaða vélarstærð.

Atvinnuskírteini: Vélfræðingur III (VF. III).

Að loknum 24 mánaða starfstíma sem vélavörður eða vélstjóri á skipi, þar af í 12 mánuði að fengnu atvinnuskírteini VF. III, hefur hann öðlast rétt til að vera yfirvélstjóri á skipi með vél 3000 kw. og minni.

Atvinnuskírteini: Vélfræðingur II (VF. II).

Að loknum 36 mánaða starfstíma sem vélavörður eða vélstjóri á skipi, þar af a. m. k. 12 mánuði sem 1. vélstjóri á skipi með vél 1500 kw. og stærri hefur hann öðlast rétt til að vera yfirvélstjóri á skipi með ótakmarkaða vélarstærð.

Atvinnuskírteini: Vélfræðingur I (VF. I).

5. Við mat á starfstíma til atvinnuréttinda er heimilt að taka tillit til starfsreynslu við vélstjórn við aðrar stærðir véla en að framan greinir.

4. gr.

Starfstími vélstjóra samkvæmt 2. gr. telst sá tími sem hann er lögskráður á skip og vinnur við það, að meðtöldum lögskráningardegi og afskráningardegi.

Til starfstíma, samkvæmt 3. og 4. lið 3. gr., má einnig telja störf við vélaruppteikt um borð í skipi, í vélsmíðju eða í annarri sambærilegri málmiðnaðargrein og önnur lögskráð störf í vélarúmi skipa. Þessi tími skal þó aldrei verða lengri en sem nemur $\frac{1}{4}$ hluta starfstíma til atvinnuréttinda.

IV. KAFLI

Um eldri vélstjóraréttindi.

5. gr.

Við gildistöku laga þessara skal svo fara sem hér segir um atvinnuréttindi þeirra vélstjóra er hlotið hafa réttindi eftir eldri lögum:

- a. Þeir sem lokið hafa hinu minna mótórvélstjóranámskeiði Fiskifélags Íslands eða 1. stigi vélstjóranáms fyrir gildistöku laga þessara skulu njóta sama réttar og þeir sem ljúka vélfræðinámi 2. stigs, enda fullnægi þeir sömu skilyrðum um starfstíma.
- b. Þeir sem lokið hafa hinu meira námskeiði Fiskifélags Íslands eða 2. stigi vélstjóranáms fyrir gildistöku laga þessara skulu njóta sama réttar og þeir sem ljúka vélstjóranámi 3. stigs, enda fullnægi þeir sömu skilyrðum um starfstíma.
- c. Þeir sem tekið hafa próf frá Vélskólanum í Reykjavík, skv. lögum nr. 71 frá 1936, en eigi tekið próf í rafmagnsfræði, skulu njóta sama réttar og þeir sem lokið hafa vélfræðinámi 3. stigs, enda fullnægi þeir sömu skilyrðum um starfstíma.

- d. Þeir sem tekið hafa lokapróf frá Vélskólanum í Reykjavík, skv. lögum nr. 71 frá 1936 eða eldri lögum, skulu njóta sama réttar og þeir sem hafa lokið vélfræðinámi 4. stigs ásamt sveinsprófi í vélvirkjun, enda fullnægi þeir sömu skilyrðum um starfstíma.
- Þeir vélstjórar, sem fyrir gildistöku laga þessara nutu eða áttu kost á að njóta meiri réttinda en lög þessi veita þeim, skulu halda þeim rétti óskertum.

V. KAFLI

Um mönnunarnefnd og undanþágur.

6. gr.

Samgönguráðherra skipar mönnunarnefnd sem hefur heimild til þess:

1. Að ákveða frávik frá ákvæðum laganna um fjölda vélavaraða og vélstjóra eftir því sem tilefni gefst til svo sem vegna tæknibúnaðar gerðar og/eða verkefnis skips, hvort sem er til fjölgunar eða fækkunar, þar sem m. a. skal taka tillit til vinnuálags, sem breytingin kann að hafa í för með sér.
 2. Að heimila tímabundna breytingu á mönnun skips til reynslu með skilyrðum sem nefndin setur. Reynslutími sé þó ekki lengri en 6 mánuðir í senn.
 3. Að meta starfstíma við vélstjórn til atvinnuréttinda samkvæmt ákvæðum 5. liðar 3. gr. og 2. mgr. 4. gr.
- Að því er varðar 1. og 2. tölul. þessarar gr. skal nefndin leita umsagnar Siglingamálastofnunar ríkisins um öryggi og búnað skips.

7. gr.

Í mönnunarnefnd eiga sæti fulltrúar hagsmunaaðila að jöfnu eftir tilnefningu viðkomandi samtaka.

Skipaður skal varafulltrúi hvers aðalfulltrúa á sama hátt.

Samgönguráðherra skipar formann og varaformann nefndarinnar án tilnefningar og skal a. m. k. annar þeirra uppfylla almenn dómaraskilyrði.

Nánari reglur um skipan og starfshætti mönnunarnefndar setur samgönguráðherra með reglugerð.

8. gr.

Ef skortur er á mönnum með nægileg vélstjórnarréttindi er heimilt að veita manni, sem ekki fullnægir skilyrðum laga þessara, undanþágu til starfa á tilteknu skipi eða gerð skipa um takmarkaðan tíma, þó eigi lengur en í 6 mánuði í senn og skal viðkomandi útgerðarmaður eða skipstjóri sækja um undanþáguna.

Undanþágur samkvæmt 1. mgr. veitir fimm manna nefnd sem samgönguráðherra skipar til að fjalla um þess háttar mál. Í nefndinni eiga sæti tveir fulltrúar tilnefndir af fulltrúum útgerðaraðila og tveir fulltrúar tilnefndir af Farmanna- og fiskimannasambandi Íslands en formann nefndarinnar skipar ráðherra án tilnefningar. Ráðherra setur nefndinni starfsreglur sem hann lætur birta með fullnægjandi hætti.

Ráðherra er heimilt að ákveða með reglugerð gjald fyrir veittar undanþágur sem viðkomandi undanþáguhafi greiðir og renna skal í sérstakan sjóð sem hafi það að markmiði að veita lán og/eða styrki til þeirra undanþáguhafa sem fara í nám til öflunar starfsréttinda. Nemendur vélskóla, sem starfa á undanþágu milli námsára, eiga rétt á endurgreiðslu gjaldsins, haldi þeir áfram námi á næsta námsári, gegn framvísun á vottorði frá viðkomandi skóla þar um. Undanþegnir gjaldinu eru þeir sem lokið hafa fyllsta skólanámi til viðkomandi starfs.

VI. KAFLI

Skírteini og læknisvottorð.

9. gr.

Íslenskur ríkisborgari, sem fullnægir skilyrðum laga þessara um atvinnuréttindi með tilvísun til 3. gr. laganna, á rétt til eftirtalinna atvinnuskírteina:

Vélavörður (VV.)	Réttindi: Vélavörður.
Vélstjóri III (VS. III)	Réttindi: Yfirvéltjóri, 750 kw. og minni + VV.
Vélstjóri II (VS. II)	Réttindi: 1. véltjóri, 1500 kw. og minni + VS. III.
Véltjóri I (VS. I)	Réttindi: Yfirvéltjóri, 1500 kw. og minni + 2. véltjóri, ótakmörkuð vélarstærð + VS. II.
Vélfræðingur IV (VF. IV)	Réttindi: 2. véltjóri, ótakmörkuð vélarstærð + VS. II.
Vélfræðingur III (VF. III)	Réttindi: 1. véltjóri, ótakmörkuð vélarstærð + VS. I.
Vélfræðingur II (VF. II)	Réttindi: Yfirvéltjóri, 300 kw. og minni + VF. III.
Vélfræðingur I (VF. I)	Réttindi: Yfirvéltjóri, ótakmörkuð vélarstærð.

Skírteini skulu gefin út af tollstjóranum í Reykjavík eða lögreglustjórum úti á landi og skulu þau rituð á þar til gerð eyðublöð eftir fyrirmynd sem samgönguráðuneytið semur. Skírteinin skulu gefin út á íslensku og ensku og gilda til 5 ára í senn. Samgönguráðherra setur reglur um skilyrði til endurnýjunar atvinnuskírteina svo sem um viðhald réttinda og heilsufar.

10. gr.

Til þess að véltjóri hljóti atvinnuréttindi samkvæmt lögum þessum verður hann að sanna með læknisvottorði að hann sé fær um að gegna stöðunni af heilsufarsástandum.

Samgönguráðherra setur reglur um skilyrði varðandi sjón, heyrn og heilbrigði véltjóra og vélavarda.

11. gr.

Nú vill einhver ekki hlíta úrskurði tollstjórans í Reykjavík eða lögreglustjóra úti á landi um útgáfu skírteinis og getur hann þá lagt málið undir úrskurð samgönguráðuneytisins. Við það skerðist þó ekki réttur hans til þess að leita dómsúrskurðar um málið.

12. gr.

Samgönguráðuneytið getur, að fenginni umsögn Farmanna- og fiskimannasambands Íslands og Vélskóla Íslands, heimilað þeim erlendu ríkisborgurum, sem lokið hafa véltjóranámi við íslenskan skóla eða sambærilegan erlendan skóla, að fá útgefið viðeigandi atvinnuskírteini, að fullnægðum öðrum skilyrðum.

Á sama hátt getur samgönguráðuneytið, að fenginni umsögn Vélskóla Íslands, heimilað þeim íslensku ríkisborgurum, sem lokið hafa véltjóranámi við erlenda skóla, að fá útgefið viðeigandi atvinnuskírteini, að fullnægðum öðrum skilyrðum.

VII. KAFLI

Ýmis ákvæði.

13. gr.

Við útreikning á afli véla í skipum skal farið eftir reglum sem ráðherra setur að fengnum tillögum Siglingamálastofnunar ríkisins.

VIII. KAFLI

Viðurlög og gildistaka.

14. gr.

Brot gegn lögum þessum varða sektum nema þyngri refsing liggja við eftir öðrum lögum. Sektir renna í ríkissjóð.

Með mál út af brotum á lögum þessum skal farið að hætti opinberra mála.

15. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi. Jafnframt falla úr gildi lög nr. 77 28. maí 1984, um atvinnuréttindi vélfræðinga, vélstjóra og vélavarda á íslenskum skipum, svo og önnur lagaákvæði sem brjóta kynnu í bága við lög þessi.

Ákvæði til bráðabirgða.

- A. Þeim vélstjórnarmönnum er starfað hafa á undanþágu í a. m. k. 24 mánuði hinn 1. janúar 1985, skal boðið upp á vélstjórnarnámskeið, sem haldin verða í öllum landshlutum skólaárin 1984—1985 og 1985—1986 til öflunar takmarkaðra vélstjórnarréttinda. Námskeið þessi veiti réttindi til yfirvélstjórastarfa á skipum með vélstærð allt að 750 kw. (VS III). Menntamálaráðuneytið skal sjá um framkvæmd námskeiðanna og ákveða námsefni í samvinnu við Vélskóla Íslands.
- B. Að fengnum tillögum nefndar um undanþágur, sbr. 8. gr. laganna, er samgönguráðherra heimilt þrátt fyrir ákvæði 1. mgr. greinarinnar, að veita þeim mönnum, sem fæddir eru á árinu 1934 og fyrr og starfað hafa s. l. 10 ár á undanþágu við vélstjórn, ótímabundin takmörkuð réttindi.

Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.

I.

Þann 26. júní 1978 skipaði samgönguráðherra, Halldór E. Sigurðsson, nefnd til að endurskoða lög nr. 72, 13. maí 1966 um atvinnuréttindi vélstjóra á íslenskum skipum og lög nr. 69, 30. apríl 1973 um atvinnuréttindi skipstjórnarmanna á íslenskum skipum. Í nefnd þessari sátu fulltrúar hagsmunaaðila, skólastjórar Vélskóla Íslands og Stýrimannaskólans í Reykjavík og fulltrúi samgönguráðuneytisins, sem jafnframt var formaður nefndarinnar. Nefndin lauk við að semja frumvörp til laga um ofangreint efni sem lögð voru fyrir Alþingi á 106. löggjafarþingi 1983—1984 og samþykkt voru.

II.

Þann 16. júlí 1984 skipaði samgönguráðherra, Matthías Bjarnason, nefnd til að endurskoða lög nr. 77/1984 um atvinnuréttindi vélfræðinga, vélstjóra og vélavarda á íslenskum skipum, og lög nr. 81/1984 um atvinnuréttindi skipstjórnarmanna á íslenskum skipum.

Í skipunarbréfi nefndarinnar segir svo m. a.:

Við 1. umræðu frumvarps til laga í neðri deild Alþingis um atvinnuréttindi skipstjórnarmanna á íslenskum skipum og frumvarps til laga um atvinnuréttindi vélfræðinga, vélstjóra og vélavarda á íslenskum skipum flutti samgönguráðherra svofellda yfirlýsingu:

„Það skal tekið fram við afgreiðslu frv. þessara að stéttarfélag skipstjórnarmanna og vélstjóra víða um landið óska eftir því að fá að koma fram með breytingartillögur við lögin sem lagðar verði fram eigi síðar en 15. október á þessu ári. Farmanna- og fiskimannasamband Íslands mun skipa nefnd í málið sem skila mun einu sameiginlegu álitum um þau ákvæði í lögum, sem betur mættu fara.

Ég hef ákveðið að skipa nefnd nú í vor þar sem óskað verði eftir tilnefningu fulltrúa menntamálaráðherra, Stýrimanna- og Vélskólans í Reykjavík, F.F.S.Í. og útgerðaradila til þess að gera tillögur um breytingu á þessum lögum þar sem m. a. verði stefnt að því að undanþágur verði ekki veittar þeim sem hafa ekki áður fengið undanþágur til skemmri eða lengri tíma.

Þeim mönnum, sem eftir breytingu laga þessara hafa ekki réttindi, verði gefinn kostur á menntun í sínum landshluta og þannig að því stefnt að undanþáguveitingum verði hætt sem fyrst.“

Í nefndinni voru: Magnús Jóhannesson, deildarverkfræðingur Siglingamálastofnunar ríkisins (sem jafnframt var formaður nefndarinnar), Andrés Guðjónsson, skólastjóri (tilnefndur af Vélskóla Íslands), Guðjón Ármann Eyjólfsson, skólastjóri (tilnefndur af Stýrimannaskólanum í Reykjavík), Guðjón A. Kristjánsson, forseti Farmanna- og fiskimannasambands Íslands (tilnefndur af FFSÍ), Helgi Laxdal, varaforseti Farmanna- og fiskimannasambands Íslands (tilnefndur af FFSÍ), Jón H. Magnússon, lögfræðingur hjá Vinnuveitendasambandi Íslands (tilnefndur af Sambandi íslenskra kaupskipaútgerða), Jónas Haraldsson, skrifstofustjóri (tilnefndur af Landssambandi íslenskra útvegsmanna) og Stefán Ól. Jónsson, deildarstjóri (tilnefndur af menntamálaráðuneyti). Með nefndinni starfaði sem ritari Ástvaldur Magnússon, skrifstofustjóri Siglingamálastofnunar ríkisins.

Nefndin fór yfir ákvæði gildandi laga og varð sammála um að breyta nokkrum efnisatriðum laganna, fyrst og fremst til samræmis við alþjóðlegar reglur um þjálfun, vaktstöðu og atvinnuskírteini sæfarenda, frá 1978 (STCW), sem gildir fyrir farþegaskip og flutningaskip og væntanlega verður staðfest hér á landi innan tíðar. Auk þess er orðalagi breytt á nokkrum stöðum til frekari skýringa á ákvæðum laganna svo og til samræmis við hliðstæð ákvæði í frumvarpi til laga um atvinnuréttindi skipstjórnarmanna.

Auk þess fjallaði nefndin allitarlega um undanþágur til vélstjórnarstarfa og erfiðleika útgerðarmanna að fá menn með fullnægjandi starfsréttindi. Vandamál þetta varðar fyrst og fremst fiskiskipin.

Til lausnar þessu vandamáli leggur nefndin til eftirfarandi:

Í fyrsta lagi, að þeim vélstjórnarmönnum er starfað hafa um nokkurt skeið á undanþágu (lengur en 24 mánuði) verði á næstu tveimur árum boðið upp á námskeið, sem haldin verða í öllum landshlutum, til öflunar takmarkaðra vélstjórnarréttinda. Námskeið þessi eru þegar hafin.

Það er samdóma álit nefndarinnar, að þetta sé eina raunhæfa leiðin til fækkunar undanþágum frá því sem verið hefur og til að auka hæfni undanþágumanna til vélstjórnarstarfa.

Nefndin telur að þeir menn, sem starfað hafa um lengri tíma á undanþágu hafi með því öðlast umtalsverða starfsreynslu og þekkingu, þó svo að sú leið til öflunar réttinda sé ófær skv. gildandi lögum. Því sé réttlætanlegt nú að reynt sé að koma til móts við þá vélstjórnarmenn er starfað hafa lengi á undanþágu og tekið tillit til þjálfunar þeirra og starfsreynslu með því að bjóða þeim upp á námskeið af þessu tagi.

Framkvæmd námskeiðanna er í höndum menntamálaráðuneytisins, en námsefni er ákveðið af Vélskóla Íslands í samráði við ráðuneytið. Námskeið þessi standa í 4 mánuði.

Í öðru lagi er lagt til að heimilt verði að veita mönnum, sem eru 50 ára og eldri og starfað hafa lengur en 10 ár á undanþágu til vélstjórnarstarfa, takmörkuð, ótímabundin réttindi.

Hér eru tvenn sjónarmið lögð til grundvallar, annars vegar er um að ræða að menn hafa öðlast mikla starfsreynslu og hins vegar að þeir eru komnir á þann aldur að þeir munu tæpast setjast á skólabeck. Þessi réttindi sem þannig verða veitt miðist við störf á ákveðnu skipi sem viðkomandi starfar á. Um er að ræða mjög takmarkaðan hóp vélstjóra sem þessi aldurs- og starfstímaregla nær til.

III.

Þar eð efni frumvarpsins og uppsetning er að miklu leyti óbreytt frá gildandi lögum, þykir rétt að birta hér með hluta úr greinargerð þeirri er fylgdi frumvarpinu upphaflega, þar sem raktar voru helstu breytingar frá eldri lögum nr. 67/1966:

„Árið 1966 gengu í gildi ný lög um atvinnuréttindi vélstjóra á íslenskum skipum (nr. 72 þ. á.), sem höfðu í för með sér talsverðar breytingar frá þeim lagaákvæðum, sem áður höfðu gilt um það efni. Stóð efni hinna nýju laga í nánu sambandi við efni nýrra laga um

vélstjóranám, sem einnig tóku gildi um sama leyti (1.67/1966). Um aðdraganda þeirra laga vísast til ítarlegra greinargerða, sem fylgdu viðkomandi frumvörpum á sínum tíma. Á þeim tíma, sem liðinn er síðan framangreind lög voru sett, hafa orðið margvíslegar breytingar á því atvinnusviði, sem hér um ræðir, m. a. vegna örrar tækniþróunar, sem í reynd skapa nýjar eða breyttar kröfur um kunnáttu, hæfni og starfsemi þeirra manna, sem bera eiga ábyrgð á vélum skipa. Í því frumvarpi um atvinnuréttindi, sem hér liggur fyrir, er leitast við að koma til móts við þessar breyttu þarfir, auk þess sem með frumvarpinu er ætlað að einfalda mjög núgildandi reglur um þetta efni. Það er hins vegar ekki hlutverk þessarar nefndar að gera tillögur um breytta tilhögun á vélstjóranámi almennt, en hún vill þó koma á framfæri ábendingum um, að það verði gert hið fyrsta, og þá þannig að haft verði mið af ákvæðum þessa frumvarps, ef að lögum verður. Hvað varðar efni frumvarpsins skal einkum vísað til skýringa með einstökum greinum þess, en þó skulu hér áréttuð eftirtalin meginatriði:

1. Ákvæði frumvarpsins eru að miklum mun einfaldari en er að gildandi lögum og efnisskipan þess jafnframt skýrari og aðgengilegri. Í frumvarpinu er m. a. almennt ekki gerður greinarmunur á tegundum skipa, svo sem hins vegar er gert í gildandi lögum.
2. Ákvæði frumvarpsins um fjölda vélstjóra og vélavárða fela í sér meðaltalsreglur, sem nefndin telur æskilegar og reyndar nauðsynlegar í flestum tilvikum. Ljóst er þó, að í lögum verður að gæða þessar reglur nokkrum sveigjanleika vegna óhjákvæmilegra aðstæðna, enda ördugt eða ógerlegt að setja reglur, sem hentað geta jafn vel fyrir öll skip, hvort sem þau eru ný eða gömul, hvert sem verkefni þeirra er o. s. frv. Er því mönnunarnefnd ætlað að leyfa frávik frá meginreglunni, ef sérstakar ástæður krefjast þess eða réttlæta það.
3. Miðað er við að færri sérfróða menn þurfi til starfa í vélarrúmi nú, miðað við það sem áður var. Leiðir þetta m. a. af tölvuvæðingu og hinni auknu sjálfvirkni, sem orðið hefur á vélbúnaði á síðustu árum, auk þess sem stjórnþök véla hafa í auknum mæli færst úr vélarrúmi yfir til stjórnþalls skips. Notkun svokallaðrar skiptiskrúfu í stærri skipum hefur einnig leitt til einföldunar á vélstjórn.
4. Með frumvarpinu er miðað að því að mjög verði dregið úr undanþágum frá lögmaeltum kröfum til atvinnuréttinda vélstjóra. Nefndin telur að óæskilegt sé, að mikið kveði að þess háttar undanþágum, en þær hafa verið mjög tíðkaðar á undanförunum árum, einkum á fiskiskipafлотanum. Er því lagt til að dregið verði nokkuð úr kröfum til hinna lægri réttinda með það að markmiði að tryggjast verði að allir þeir, sem við vélstjórn fást, hafi fengið einhverja lágmarks námsþjálfun og þarf þá að sjá til þess, að námi og kennslu verði í framtíðinni hagað til samræmis við þetta.“

Athugasemdir við einstakar greinar frumvarpsins.

Um I. kafla.

Um 1. grein.

Greinin er nýmæli.

Rétt þykir að hugtökin yfirvéstjóri, 1. véstjóri, undirvéstjóri, véstjóri og kílóvatt séu skýrð í lögum.

Þetta atriði var það eina sem nefndin var ekki sammála um.

Meiri hluti nefndarinnar (Guðjón A. Kristjánsson, Helgi Laxdal, Guðjón Ármann Eyjólfsson og Andrés Guðjónsson) leggur til:

„Að fylgt verði eftir þeirri samræmingu um stöðuheiti véstjóra, sem upp var tekið í lögum nr. 72 frá 1966, þar sem sett var í lög orðið yfirvéstjóri um stöðuheiti ædsta manns í vélarrúmi íslenskra skipa. Þar var um að ræða samræmingu við stöðuheiti

véltjóra á Norðurlöndum. Við teljum að nú eigi að stíga þetta skref til fulls og skilgreina aðra véltjóra en yfirvéltjóra í rétttri röð, 1., 2. og 3. véltjóri, eins og gert er í nágrannalöndum okkar. Auk þess er í alþjóðasamningum I.T.F. skýrt tekið fram um röðun véltjóra með sama hætti og hér er lagt til af meiri hluta nefndarinnar.“

Minni hluti nefndarinnar (Jón H. Magnússon og Jónas Haraldsson) telur:

„Að kalla eigi 2. véltjóra áfram 2. véltjóra. Meiri hlutinn vill að 2. véltjóri kallist nú 1. véltjóri, þótt það sé andstætt almennri málvenju og ljóst að það verði ekki notað í daglegum samskiptum manna.

Bendir minni hlutinn á, að hugtakið yfirvéltjóri kemur fyrst fyrir í lögum um atvinnuréttindi véltjóra nr. 72/1966, en hefur aldrei fest í sessi manna í milli, en hugtakið 1. véltjóri er notað alfarið a. m. k. á fiskiskipum. Með því að kalla 2. véltjóra nú 1. véltjóra er ljóst að þriggja véltjóra skipi verða tveir 1. véltjórar og einn 3. véltjóri, en enginn 2. véltjóri.

Áréttar minni hlutinn, að orðskýringar í lögum þjóni þeim tilgangi að skýra orð og hugtök í þeirri merkingu, sem þau hafa haft í daglegu máli hingað til. Fær minni hlutinn ekki séð, hvaða tilgangi það þjóni, að breyta viðurkenndri merkingu hugtaks, nema til þess eins að valda ruglingi.

Mínna má á það, að í alþjóðasamþykktinni um atvinnuréttindi o. fl. (STCW-samþykktin), sem Íslendingar gerast væntanlega aðilar að innan tíðar, eru notuð hugtökin “Chief Engineer Officer“ og “Second Engineer Officer“, sem hljóta að verða þýdd yfirvéltjóri og 2. véltjóri. Þá þarf sérstakrar skýringar við á því að 2. véltjóri sé ekki 2. véltjóri heldur 1. véltjóri.

Miðað við óbreytta notkun hugtaka um stöður véltjóra, þ. e. að 2. véltjóri sé 2. véltjóri komi hugtakið 2. véltjóri í stað 1. véltjóri í 1., 2., 3. og 9. grein.“

Um II. kafla.

Um 2. grein.

Greinin svarar til 1. gr. gildandi laga.

Ef afl viðkomandi vélar er ekki gefið upp í kw. gildir hestaflatala í sviga.

Um III. kafla.

Um 3. grein.

Svarar til 2. gr. gildandi laga.

Breytt er starfstíma til réttinda í 3. og 4. lið greinarinnar. Höfð er hliðsjón af kröfum um starfstíma í alþjóðasamþykkt um þjálfun, atvinnuskírteini og vaktstöðu sæfarenda (STCW) 1978.

Um 4. grein.

Greinin svarar til 3. gr. gildandi laga.

Heimilt er að telja til starfstíma til öflunar atvinnuréttinda eftir 3. og 4. stig Vélskóla ýmis tengd störf í landi og í vélarrúmum skipa. Þó er takmarkað hversu mikils hluta starfstímans er hægt að afla með þessum hætti.

Um IV. kafla.

Um 5. grein.

Óbreytt 4. grein gildandi laga.

Um V. kafla.

Þessi kafli samsvarar IV. kafla gildandi laga. Nokkrar breytingar eru gerðar á efni og orðalagi einstakra greina en greinarnar skýra sig að öðru leyti sjálfar.

Um 6. grein.

Tekið er fram að hlutverk mönnunarnefndar er að ákveða frávík frá ákvæðum laganna bæði til fjölgunar og fækkunar vélstjóra. Auk þess er undirstrikað að mönnunarnefnd skuli taka tillit til vinnuálags vélstjóra þegar fjallað er um einstök mál í nefndinni.

Með stofnun mönnunarnefndar er höfð hliðsjón af svipuðu fyrirkomulagi í Danmörku og í Noregi.

Um 7. grein.

Breyting er gerð á skipan formanns og varaformanns nefndarinnar. Í gildandi lögum er gert ráð fyrir að bæði formaður og varaformaður uppfylli almenn dómaraskilyrði, en hér er lagt til að aðeins verði skilyrt að annar þeirra uppfylli þau skilyrði.

Um 8. grein.

Felld er niður úr gildandi lögum eftirfarandi málsgrein:

„Nú synjar nefndin umsókn um undanþágu og getur umsækjandi þá borið ákvörðun nefndarinnar undir samgönguráðherra, sem leggur endanlegan úrskurð á málið.“

Telja verður, að ekki sé ástæða til að áréttta þetta sérstaklega í lagatextanum þar sem það er grundvallarregla íslensks stjórnarfarsréttar, að stjórnleg kæra sé almennt heimil.

Um VI. kafla.

Um 9. grein.

Þessi grein svarar til 8. gr. gildandi laga.

Breyting verður á fjölda atvinnuskirteina úr 6 í 8 til samræmis við breytingar á ákvæðum 3. gr. Þá verður breyting á gildistíma skirteina úr 10 árum í 5 ár og skilyrði sett um viðhald réttinda með hliðsjón af alþjóðlegum reglum.

Um 10. grein.

Þessi grein svarar til 9. gr. gildandi laga.

Fellt er niður ákvæði um læknisvottorð á 10 ára fresti enda gert ráð fyrir að vélstjórar leggi fram læknisvottorð á 5 ára fresti, sbr. 9. gr. frumvarpsins.

Um 11. grein.

Sama og 10. gr. gildandi laga.

Um 12. grein.

Sama og 11. gr. gildandi laga.

Um VII. kafla.

Um 13. grein.

Sama og 12. gr. gildandi laga.

Um VII. kafla.

Um 14. grein.

Þarfnast ekki skýringar.

Um 15. grein.

Þarfnast ekki skýringar.

Ákvæði til bráðabirgða.

Þegar hefur verið gerð grein fyrir þeim ástæðum er liggja til grundvallar þessu ákvæði og visast til skipunarbréfs nefndarinnar og umfjöllunar í II. kafla þessarar greinargerðar.

Með þessu ákvæði er að því stefnt að leysa á raunhæfan hátt þann vanda er undanþágur til vélstjórnarstarfa hafa skapað á liðnum árum.

Fjöldi vélstjórnarmanna er störfuðu á undanþágu árin 1983 og 1984 er á bilinu 670—680 manns hvort ár. Um 75% þessara undanþága eru til manna með engin réttindi er starfa við vélstjórn véla minni en 750 kw. en það eru þau réttindi sem námskeiðin munu veita.

Hvað varðar B-lið ákvæðisins þá er um að ræða 40—50 menn starfandi, er fallið gætu undir þetta ákvæði. Meginreglan yrði sú við útgáfu ótímabundinna takmarkaðra réttinda að viðkomandi fengi heimild til vélstjórnarstarfa á því skipi er hann hefur starfað á, ótímabundið. Almennt væri því ekki unnt að nota þessi réttindi á önnur skip, nema ef um væri að ræða skip hjá sömu útgerð með svipaðri vélastærð t. d. ef skip er selt og annað fengið í þess stað.

Að öðru leyti þarfnast ákvæðið ekki skýringar.