

Frumvarp til laga

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

(Lagt fyrir Alþingi á 146. löggjafarþingi 2016–2017.)

1. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 1. gr. laganna:

a. 1. mgr. orðast svo:

Lög þessi taka til áhafna allra íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa sem skráð eru hér á landi samkvæmt lögum um skráningu skipa. Lögin taka einnig til mönnunar farþegabáta.

b. Í stað orðanna „tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2001/25/EB um lágmarkspjálfun sjómanna, með síðari breytingum“ í 2. mgr. kemur: tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2008/106/EB frá 19. nóvember 2008 um lágmarkspjálfun sjómanna (endurútgáfa), með síðari breytingum.

2. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 2. gr. laganna:

a. 9. tölul. orðast svo:

2. *vélstjóri* er sá vélstjóri sem gengur næst yfirvéltjóra og ber ábyrgð á vélum sem knýja skipið, rekstri og viðhaldi vél- og rafbúnaðar þess í forföllum yfirvéltjóra.

b. Í stað orðsins „alþjóðaradióreglugerðarinnar“ í 10. tölul. kemur: alþjóðafjarskipta-reglna.

c. Í stað orðsins „1. vélstjóri“ í a-lið 17. tölul. kemur: 2. vélstjóri.

d. Á eftir 21. tölul. kemur nýr tölul., svohljóðandi:

22. *Farþegabátur* er hvert fljótandi far, skrásett sem farþegabátur og getur flutt að hámarki 12 farþega til og frá landinu, milli hafna innan lands og utan.

3. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 4. gr. laganna:

a. Í stað orðanna „skv. 11. gr. laganna“ í 1. másl. 3. mgr. kemur: sem ráðherra mælir fyrir um í reglugerð.

b. 2. másl. 3. mgr. fellur brott.

c. Í stað orðsins „1. vélstjóri“ í 6. mgr. kemur: 2. vélstjóri.

4. gr.

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

Heilbrigðiskröfur.

Peir sem bera ábyrgð á því að meta heilbrigði sjómanna til útgáfu alþjóðlegs skírteinis skv. 4. mgr. 4. gr. laganna skulu vera starfandi læknar sem eru viðurkenndir af Samgöngustofu.

Kröfur um heilbrigði sjómanna skulu vera í samræmi við alþjóðaskuldbindingar íslenska ríkisins sem fjallað er um í 3. mgr. 1. gr. laganna.

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

5. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 5. gr. laganna:

a. Á eftir orðinu „í“ og á undan orðinu „fimm“ í 1. másl. 1. mgr. kemur: allt að.

b. Á eftir orðinu „til“ og á undan orðinu „fimm“ í 2. másl. 1. mgr. kemur: allt að.

c. Í stað orðanna „eitt ár“ í 2. tölul. 1. mgr. kemur: tólf mánuði.

6. gr.

Í stað orðanna „tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2001/25/EB um lágmarkspjálfun sjómanna, með síðari breytingum“ í 2. mgr. 6. gr. laganna kemur: tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2008/106/EB frá 19. nóvember 2008 um lágmarkspjálfun sjómanna (endurútgáfa), með síðari breytingum.

7. gr.

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

8. gr. gr.

11. gr. laganna orðast svo, ásamt fyrirsögn:

Skírteini áhafnar.

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

Ráðherra mælir nánar í reglugerð fyrir um útgáfu og skilyrði skírteina í samræmi við stöðu, skipsstærð, skipsgærð og vélarafli í samræmi við alþjóðaskuldbindingar íslenska ríkisins sem fjallað er um í 3. mgr. 1. gr. laganna. 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.

9. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 12. gr. laganna:

- a. Í stað „farþegaskip og flutningaskip“ í 1. málsli. 1. mgr. 12. gr. kemur: farþegaskip, farþegabát og flutningaskip.
- b. Í stað „farþegaskip og flutningaskip“ í 2. málsli. 1. mgr. 12. gr. kemur: farþegaskip, farþegabátar og flutningaskip.
- c. 3. málsgrein orðast svo: Samgöngustofa ákveður mönnun farþegaskipa, farþegabáta og flutningaskipa.
- d. Við greinina bætist ný málsgrein sem verður 4. málsgrein og orðast svo: Samgöngustofa gefur út öryggismönnunarskírteini fyrir farþegaskip og flutningaskip. Þar sem kveðið er á um lágmarksfjölda í áhöfn, samsetningu áhafnar og skírteini fyrir einstakar stöður.

10. gr.
Gildistaka.

Lög þessi öðlast þegar gildi utan 4. gr. laga þessara sem öðlast gildi 31. desember 2016.

Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.

1. Inngangur.

Frumvarpið er samið í innanríkisráðuneytinu og Samgöngustofu. Með því eru lagðar til breytingar á lögum nr. 76/2001, um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa, með síðari breytingum. Frumvarpið er samið fyrst og fremst til að samræma íslenska löggjöf við samþykkt Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar, um menntun og þjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna (e. International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, STCW-samþykktin).

2. Meginefni frumvarpsins og nauðsyn lagasetningar.

Alþjóðasamþykkt um menntun og þjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna.

STCW-samþykktin var samþykkt á allsherjarþingi Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar árið 1978 og öðlaðist hún gildi 1984 þegar 25 ríki, sem höfðu yfir að ráða meira en helming 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 þjálfun og menntun áhafna kaupskipa.

Ísland varð aðili að STCW-samþykktinni árið 1995 og voru þá sett lög um áhafnir íslenskra kaupskipa, ásamt breytingum á lögum um atvinnuréttindi skipstjórnar- og vélstjórnarmanna, til samræmis við kröfur hennar.

Á níunda áratug síðustu aldar þótti 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. varðandi ráðstafanir til að koma í veg fyrir sviksamlega útgáfu skírteina, heilbrigðiskröfur, öryggisþjálfun og þjálfun á tæknilegum sviðum.

Regluverk Evrópska efnahagssvæðisins.

STCW-samþykktin var fyrst tekin upp í löggjöf Evrópusambandsins með tilskipun ráðsins 94/58/EB frá 22. nóvember 1994, um lágmarkspjálfun sjómanna. Tilgangurinn var að tryggja samræmda beitingu hennar innan aðildarríkja ESB. Tilskipunin var felld inn í samninginn um Evrópska efnahagssvæðið árið 1995 og var hún innleidd hér á landi með lögum nr. 76/2001 og reglugerð nr. 416/2003, um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa.

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. Tilskipun 2012/35 var felld inn í EES-samninginn í upphafi árs 2015.

Aðrar tillögur til breytinga.

Auk þeirra breytinga, sem lagðar eru til hér að framan, eru einnig lagðar til nokkrar aðrar breytingar í þágu skýrleika auk nauðsynlegra uppfærslna.

Í fyrsta lagi er lagt til að skýrt komi fram að lögin muni gilda um farþegabáta eftir því sem við á. Með hugtakinu „farþegabátur“ er átt við bát sem flytur 12 farþega og færri. Í framkvæmd hafa lögin verið látin ná til slíkra báta hvað mönnum varðar og er því lagt til að lögin endurspegli þá framkvæmd.

Í öðru lagi er lagt til að felldar verði brott tilvísanir til tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2001/25/EB, um lágmarkspjálfun sjómanna. Þessi tilskipun hefur verið felld brott með tilskipun 2008/106/EB og er því um ranga tilvísun að ræða í lögnum.

Í þriðja lagi er lagt til að hugtökin „1. vélstjóri“ og „alþjóðaradíóreglugerðin“ verði færð til samræmis við STCW-samþykktina.

Í fjórða lagi eru lagðar til orðalagsbreytingar að því er varðar útgáfu skírteina. Í tillögnum felast engar efnislegar breytingar heldur er verið að færa ákvæði laganna nær framkvæmd.

Í fimmta, og síðasta lagi, er lagt til að felld verði brott ákvæði laganna er varða yfirfærslu frá mælingu skipa úr brúttótonnum yfir í brúttórúmllestir. Þeirri yfirfærslu er nú lokið og eiga ákvæðin því ekki lengur við.

Nauðsyn lagasetningar.

Ísland er skuldbundið að þjóðarétti til 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-skírteini þurfa að vera handhafar gilds heilbrigðisvottorðs. Með Manila-breytingunum er nú mælt fyrir að slík vottorð skulu stafa frá læknum sem hafa hlotið sérstaka viðurkenningu til að gefa út heilbrigðisvottorð farmanna. Í lögum nr. 76/2001, með síðari breytingum, er ekki mælt fyrir um að lækna, sem gefi út heilbrigðisvottorð til farmanna, séu sérstaklega viðurkenndir heldur segir einungis að umsækjandi skuli leggja fram vottorð læknis um að hann uppfylli skilyrði um sjón, heyrn og aðrar heilbrigðiskröfur.

Ákvæði Manila-breytinganna um viðurkennda lækna kemur til framkvæmda 1. janúar 2017 og er því tími til breytinga knappur. Samgöngustofa hefur þó hafið undirbúning fyrir hina nýju framkvæmd í samráði við embætti landlæknis og Læknafélag Íslands. Mjög mikilvægt er að framkvæmd STCW-samþykktarinnar sé hnökralaus hér á landi en Ísland

hefur verið á svokölluðum hvítalista yfir ríki sem að mati Alþjóðasiglingamála-stofnunarinnar uppfylla ákvæði samþykktarinnar. Afleiðingar þess ef stöðu Íslands á hvítlistanum væri ógnað yrðu m.a. þær að skírteini íslenskra sjófarenda yrðu litin hornauga og skip íslenskra útgerða jafnvel stöðvuð í erlendum höfnum. Því er nauðsynlegt að ráðast í lagabreytingar.

Samhliða framangreindum tillögum er lagt til að breyta nokkrum öðrum ákvæðum laganna í þágu skýrleika auk nauðsynlegra uppfærslna tilvísana.

3. Samráð.

Efnislegar breytingar frumvarpsins varða lækna sem sinna læknisskoðun sjófarenda. Læknar munu þurfa að afla sér viðurkenningar Samgöngustofu til starfa sem sjómanna-læknar. Samgöngustofa hefur unnið að undirbúningi að viðurkenningu sjómanna-lækna. Við þá vinnu hefur verið lögð áhersla á að ganga ekki lengra en nauðsyn krefur í ljósi alþjóða skuldbindinga íslenska ríkisins. Þannig er í ýmsum nágrannaríkjum Íslands gerð krafa um sérmenntun læknis í sjómanna-lækningum. Samgöngustofa hefur aftur á móti lagt til grundvallar að viðurkenning ætti að vera á færi heimilislækna að því gefnu að þeir hafi aðgang að viðeigandi aðstöðu og staðfesti að þeir muni starfa samkvæmt leiðbeiningum Samgöngustofu. 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 fámenni hér á landi. Sú læknisskoðun sem sjómanna-læknum væri ætlað að annast 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 sjómanna-lækna 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.

4. Mat á áhrifum.

Áhrif breytinganna á Samgöngustofu eru þau að stofnunin mun veita læknum viðurkenningu sem sjómanna-læknar eftir umsókn þar um. Stofnunin mun einnig halda lista yfir viðurkennda lækna á vefsíðu sinni. Enn fremur mun stofnunin taka á móti og meðhöndla kærur farmanna á ákvörðunum hinna viðurkenndu lækna, en alþjóðasamþykktin mælir fyrir um að stjórnvöld setji sér verklagsreglur og ferli til að gera farmönnum kleift að láta endurskoð mál sín í samræmi við reglur um áfrýjun.

Áhrif breytinganna á störf lækna fela í sér að læknar þurfa að hafa hlotið viðurkenningu til að mega meta heilbrigði farmanns til útgáfu alþjóðlegs skírteinis. Stefna Samgöngustofu í samráði við innanríkisráðuneytið hefur verið að slík viðurkenning leggi sem minnstar byrðar á starfandi lækna þó þannig að þeir standist alþjóðlegar kröfur.

Athugasemdir við einstakar greinar frumvarpsins.

Um 1. 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 við 2. gr. 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 2. gr.

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

a. Í þessum 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 nr. 113/1984, um atvinnuréttindi vélfræðinga, vélstjóra og vélavarda á íslenskum skipum. Frumvarp það, er varð að lögum nr. 113/1984, var samið af nefnd samgönguráðherra, og var ekki samhljómur með nefndinni að því er varðar hugtakið „1. vélstjóri“. Meirihlutinn var þeirrar skoðunar að „skilgreina aðra vélstjóra en yfirvélstjóra í rétttri röð, 1., 2. og 3. vélstjóri“ eins og gert var í nágrannalöndum okkar. Auk þess væri slíka röðun að finna í alþjóðasamningum Alþjóðasamtaka flutningaverkamanna (ITF). Í afstöðu minnihlutans var m.a. minnt á að í STCW-samþykktinni væri notað hugtakið „2. vélstjóri“.

Í ljósi þess að tilgangur laga nr. 76/2001 er að laga íslenskan rétt að þjóðréttarlegum skuldbindingum íslenska ríkisins samkvæmt STCW-samþykktinni og tilskipunar, 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“.

b. Í þessum lið er lagt til að fallið verði frá því að nota hugtakið „alþjóðaradíoreglugerðin“ og í staðinn notað hugtakið „alþjóðafjarskiptareglna“ í samræmi við STCW-samþykktina.

c. Sjá nánar skýringar við a-lið 2. gr. frumvarpsins.

d. Í þessum lið er lagt til að lögfest verði skilgreining á hugtakinu „farþegabátur“. Með hugtakinu „farþegabátur“ er átt við bát sem flytur 12 farþega og færri. Með því má taka af allan vafa að lögin taki jafnframt til þeirra. Þó nokkrir slíkir bátar eru í rekstri við strendur landsins í ýmisskonar farþegasiglingum. Almennt er um að ræða báta sem uppfylla staðla um skemmtibáta. Í framkvæmd hefur mönnun slíkra báta farið samkvæmt lögum 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 tekinn af vafi um að lögin nái til þeirra hvað varðar mönnun og réttindi.

Um 3. gr.

Með þessari grein eru lagðar til þrjár breytingar á 4. gr. laganna.

a. Með þessum lið er lagt til að fram komi að ráðherra mæli fyrir um siglingatíma í reglugerð í samræmi við alþjóðlegar skuldbindingar Íslands.

b. Með þessum lið er lagt til að 2. málsl. 3. mgr. falli brott þar sem breytingartillaga a-liðs þessarar greinar nær yfir efnislegt innihald hans.

c. Sjá nánar skýringar við a-lið 2. gr. frumvarpsins.

Um 4. 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 beri ábyrgð á því að meta heilbrigði farmanna samkvæmt viðeigandi kröfum skuli vera starfandi lækna sem viðurkenndir eru til læknisskoðunar sjófarenda í samræmi við ákvæði STCW kóðans. Krafan um viðurkenningu lækna kemur til framkvæmda 1. janúar 2017. 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 5. 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 gefin hafi verið út skírteini til skemmri tíma, t.d. af heilbrigðisástæðum eða að umsækjendum hefur verið veitt ráðrúm til að ljúka við tiltekin námskeið.

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

Um 6. 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 7. gr.

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

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

Hvað varðar 3. málsgrein 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 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 krafa um að sækja umrætt námskeið eigi við um þá áhafnarmedlimi sem hlutverki hafa að gegna í samþykktri neyðar- eða öryggisáætlun skips. Þannig hefur verið um að ræða mönnunarkröfu í framkvæmd en ekki skírteiniskröfu. Þá er krafa 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 8. gr.

Með þessari grein er lagt til að núgildandi ákvæði 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. Um skírteinin er mælt fyrir 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. reglugerðarinnar endurspeglar ekki núverandi mynd á þeim skírteinum 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 lögin rúmað breytingar á þeim tegundum skírteina sem gefin eru út án þess að slíkt kallaði á lagabreytingar.

Um 9. gr.

Hér eru lagðar til breytingar á orðalagi 12. gr. um öryggismönnun. Áréttað er að mönnun farþegabáta er hjá Samgöngusofu. Farþegabátarnir 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 10. gr.

Greinin þarfnast ekki skýringa.