

Siglingaráð

24. fundur

Dags.: 28. maí 2020, kl. 11:00 til 13:10 í Flugröst

Mættir: Halldór Ármannsson formaður, Ásta Þorleifsdóttir (samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneyti), Eggert Ólafsson (samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneyti), Árni Bjarnason (Félag skipstjórnarmanna), Guðmundur Herbert Bjarnason (Samtök fyrirtækja í sjávarútvegi), Hilmar Snorrason (Slysavarnafélagið Landsbjörg), Valmundur Valmundsson (Sjómannasamband Íslands), Halldór A. Guðmundsson (Félag vélstjóra og málmæknimanna), Ásgrímur L. Ásgrímsson (Landhelgisgæsla Íslands), Stefán Guðmundsson (Samtök ferðaþjónustunnar), Bryndís Sigurðardóttir (Samband ísl. sveitarfélaga), Þorlákur Halldórsson (Landssamband smábátaeigenda), Garðar Jóhannsson (Samtök verslunar og þjónustu), Ólafur Ragnarsson (Samgöngustofa), Aron Freyr Jóhannsson (Samgöngustofa), Ingimundur Valgeirsson (Slysavarnafélagið Landsbjörg).

Forföll: Halla Sigrún Sigurðardóttir (Samgöngustofa), Rannveig Grétarsdóttir (Samtök ferðaþjónustunnar), Fannar Gíslason (Vegagerðin, Hafnadeild), Björn Arnaldsson (Hafnasamband Íslands).

Lagt var fram:

1. Dagskrá fundar (send í tölvupósti).
2. Fundargerð 23. fundar Siglingaráðs. (send í tölvupósti)
3. Alvarleg gagnrýni á lög nr. 30/2007. Árni Bjarnason Félag skipstjórnarmanna (send í tölvupósti)
4. Athugasemdir við breytingu á lögum nr. 30/2007. Karl Ólafsson skipstjóri (send í tölvupósti)
5. Drög að reglugerð um breytingu á reglugerð nr. 676/2015 um menntun, þjálfun og atvinnuréttindi farmanna. Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið.
6. Ályktun frá SAF. Samtökum ferðaþjónustunnar (sendir í tölvupósti)
7. SAF fylgiskjal: Skýrslan Öldukort fyrir Faxaflóa og Skjálfanda. Vegagerðin, janúar 2018 (send í tölvupósti)

Á fundinum gerðist eftirfarandi:

HÁ formaður setti fundinn og bauð ráðið velkomið í Flugröst.

- 1) **Fundargerð 23. fundar samþykkt.** HS kom á framfæri leiðréttingu á lið 9.3 „ ... Alþjóðakröfur eru um að þilfarsfiskiskip eigi að vera merkt með kallmerki ...“ Benti hann á að þetta væru tilmæli en ekki kröfur.
- 2) **Lög og reglugerðir.**
 - a. **Breyting á lögum nr. 30/2007 um áhafnir fiskiskipa, varðskipa, skemmtibáta og annarra skipa.** ÁB kynnti framlögð gögn nr. 3 og 4 þar sem rökstudd eru sjónarmið skipstjórnarmanna vegna andstöðu við breytingar sem gerðar voru á lögum nr. 30/2007 þar sem er dregið úr kröfum um menntun og fjölda réttindamanna í skipum, 12- 15 metrar að lengd. Með þessari breytingu er öryggi sjómanna stofnað í hættu. Með breytingunum er felld niður sú krafa um að auk skipstjóra sé einn stýrimaður í áhöfnum skipanna sem er mikið öryggisatriði. Því miður hafa óhöpp verið alltof tíð á smábátum undir 12 metrum að lengd sem sækja stíft með einn skipstjóra sem þarf að standa vaktina alla veiðiferðina. Þrátt fyrir ákvæði um 14 klukkustunda vinnutíma eru bátarnir miklu lengur út og taka aðeins stutt löndunarstopp. Margir þessara báta fiska á við stærri togara áður fyrr. Bátarnir sækja, auk heimahafnar, frá höfnum víða um land, þar sem staðkunnátta er mun minni sem hlýtur að krefjast réttinda skipstjórnar- og vélstjórnarmanna. Ljóst er að verið er að brjóta lög ef réttindalaus skipverji stendur vaktina í stað skipstjóra. ÁB gagnrýndi framkvæmd eftirfylgni viðurlaga vegna brota á 14 klst. Reglunni. Dæmi eru um að kærur LHG sem sendar eru lögregluumdæmum, þar sem bátar eru skráðir, dagi uppi. Hvað hefur mörgum verið refsað fyrir að brjóta útiveru reglunar? ÁB sagði það

áhyggjuefni og afturför að færa íslenskar kröfur um smáskip að norskum reglum sem eru fátæklegar og mörg banaslys hjá Norðmönnum í þessum stærðarflokki skipa.

Lagabreytingar snúi eingöngu hagsmunum útgerða sem sleppa við að greiða aukahlut til stýrimanns og vélstjóra en ekki öryggi. Með því að fækka réttindamönnum á skipum frá 12-15 m er vegið alvarlega að öryggi sjómanna.

- ✓ VV tók undir áhyggjur ÁB og sagði þessar breytingar ekki tilraunarinnar virði. HAG sagði að VM hafi fengið margar ábendingar um báta sem eru í veiðiferðum sem standa lengur en 20 klst.
- ✓ ÞH benti á að komið hafi fram á fyrri fundum að vandamálið væri stundum kæruleysi skipstjóra frekar en þreyta hafi valdið slysum.
- ✓ ÓR benti á dæmi þar sem smábátur sigldi á miðin meðan togargar voru í skjóli við Grænuhlíð.
- ✓ HS sagði að RNSA hafi marg oft bent á að bátar séu einkum að stranda vegna skipstjóra sem sofna á vaktinni sökum þreytu (meðaltals vökutími við strand rúmar 25 klst), hvíldarákvæði ítrekað brotin.
- ✓ ÁLÁ sagði að sumir þessara báta falli undir 14 tíma regluna en svo eru í gildi lög um vaktstöðu í brú sem eru auðvitað brotin ef skipstjórinn er sofandi þegar bátur er á sjó en þá sinnir hann ekki vaktskyldunni. Hugbúnaður frá Trackwell var til staðar hjá Siglingastofnun en með honum var hægt að fylgjast með útiveru báta en búnaðurinn gefur viðvörðun ef útiveran er of löng. Það á að vera hægt að taka þennan hugbúnað aftur í notkun og uppfæra m.t.t. nýjustu veittra undanþága. Það þarf samvinnu stofnana til að stöðva þessi brot á reglum.
- ✓ ÞH benti á að sama vandamál væri í smábátum og stærri bátum, fjöldi króka mikill og sóknin er stíf sem veldur því að vinnutíminn verður of langur því bátarnir eru undirmannaðir. Vandinn sé of fáir í áhöfn. Ættu að vera 6 menn í áhöfnum til að minnka álagið en breytir ekki öllu hvort stýrimaður sé um borð eða ekki.
- ✓ ÁB sagði það vera virðingarleysi fyrir menntun og réttindum skipstjórnarmanna ef ákveðinn hópur fái uppfærslu sinna réttinda úr 12 m í 15 m án viðbótar menntunar.
- ✓ SG sagði að þegar hann hafi verið skipstjóri á 12 metra línubát þá hafi verið fjórir í áhöfn og þeir sótt stíft. Hefði hann oft óskað að báturinn væri aðeins lengri og fleiri í áhöfn þannig að menn gætu skipst á að hvílast. SG spurði hvort eigi að refsa mönnum fyrir það að langan tíma taki að draga línuna? Það á ekki að taka ábyrgðina af skipstjóranum og frekar að bæta við manni í stað stýrimannsins því bátarnir séu oft undirmannaðir.
- ✓ HS benti á að það sé ekki alltaf á valdi skipstjórans hvernig mönnum eða öðru er hátt, heldur ákveði útgerðin það.
- ✓ HÁ sagði að á línuveiðum ráðist lengd veiðiferðar á því hversu mikla línu bátarnir eru með um borð. Veiðiferðir eiga að miðast við að vera ekki með fleiri króka en svo að hægt sé að klára verkin á innan við 14 tímum. Það ræðst af skipstjóranum hvernig vinnufyrirkomulagið er um borð í bátum.
- ✓ ÞH sagði að margir hafi veitt með sömu lengd á línu þegar þeir voru á minni bátum en núna.
- ✓ VV sagði fækkun í áhöfnum snúast um launahlutann um borð og ekki væri hugað að öryggi áhafnanna í slíkum breytingum. Sama á við í stærri skipum þar sem öryggi manna er ógnað með of fámönnum áhöfnum. Það þarf að vera vilji til að breyta þessari þróun.
- ✓ SG sagði að sumstaðar væru tvær áhafnir á bátum og sama launahlutfall um borð óháð fjölda manna.
- ✓ HÁ lokaði umræðunni um þennan lið og ítrekaði að vinnutími við línuveiðar ráðist af lengd línu og fjölda króka. Mikil fækkun hefur verið í áhöfnum fiskiskipa og oft á kostnað öryggi sjómanna.

Erindið sent til ráðuneytis.

- b. **Skipalögin.** EÓ upplýsti um stöðu mála en drög að frumvarpi voru send ráðsmönnum í lok apríl. Alþingi hefur undanfarið nánast eingöngu tekið fyrir mál sem tengjast Covid19 en stefnt er á að frumvarpið verði lagt fram á haustþingi. Þegar lögin eru tilbúin verður farið í að skoða allar reglugerðir sem byggja á gömlu lögnum. Ráðuneytið óskar eftir ábendingum frá ráðmönnum um frumvarpið fyrir 7. Júní. Ný drög verða send um miðjan júní til umsagnar. Nokkrar athugasemdir hafa þegar borist sem tengjast viðkomandi reglugerðum og verður þeim safnað saman og nýttar í vinnu við væntanlegar breytingar á næsta ári. Samvinna er lykill að góðum árangri í vinnunni.
 - a. **Önnur lög og reglugerðir.** EÓ upplýsti um breytingu á hafnalögum vegna nýrrar Evrópu tilskipunar 2017/352 sem m.a. tekur á samráði, kærufarli og þjónustuskyldu. Ráðinu verður sendur hlekkur á þýðingu á tilskipuninni en drög að frumvarpi fara í samráðsgáttina í júlí. Lög um íslenska alþjóðlega skipaskrá eru í skoðun og verða breytingar unnar í samráði við hagsmunaaðila. EÓ kynnti breytingu á reglugerð nr. 676/2015 og sagði frá fyrirhuguðum breytingum á reglugerð um farþegaskip. HS minnti á að ennþá væri ekki búið að undirrita nýju reglugerðina um farþegabáta sem tekur m.a. á ábyrgð á gerð og staðsetningu neyðaráætlana. ÁB benti á að í uppsjávarskipum væru ekki nógu margir í áhöfn til að fást við neyðarástand samkvæmt neyðaráætlun.
- 3) **Lyfjakistan. AFJ upplýsti um stöðuna en tafir urðu á gerð handbókarinnar vegna Covid19 og** einnig kom út ný Evrópureglugerð sem hefur í för með sér breytingar á listanum. Handbókin verður gefin í rafrænu formi og dreift á netinu. Áður en reglugerðin tekur gildi munu lyfjafræðingar fá kynningu á breytingum. Þegar er farið að kenna í Slysavarnaskólanum m.t.t. nýrrar lyfjakistu.
- 4) **Önnur mál**
- a) **Reglugerð um siglingaleiðir.** ÁP upplýsti um stöðu mála í verkefninu sem unnið er í samvinnu við LHG og SVP. Umsögn hefur komið frá Umhverfisstofnun en beðið er eftir svörum frá umhverfisráðuneytinu. Umræða varð um vothreinsibúnað (scrubber) fyrir útblástur véla sem brenna svartolíu og heimilt er að sigla innrileið (Skemmtiferðaskip ofl.). Þykir undarlegt að heimilt sé að losa eittrað hrat úr búnaðinum í sjóinn sem er ekki gott fyrir lífríki sjávar. Einnig var spurt um móttöku á hrat sem safnast frá lokuðum kerfum hreinsibúnaðar í skipum. Rætt var um að til landsins komi stærri skip en áður og sagði GJ mikilvægt að endurskoða reglurnar um siglingaleiðir sem eru flóknar og benti á að stór skemmtiferðaskip fái undanþágu til að sigla innri leiðina meðan mun minni flutningaskip eru send útfyrir. Spurning um áhættumat byggt á olíu um borð. ÁP ætlar að kalla vinnuhópinn saman þegar svar er komið frá umhverfisráðuneytinu og væntir þess að þetta klárast á árinu.
 - b) **Hásetafræðsla fyrir kaupskip.** HS sagði að í kaupskipum væri krafa um að hásetar taki sérstakt námskeið fyrir vaktstöðu í brú og velti upp hvort háseti sem væri með smáskipanámið ætti ekki að vera gjaldgengur til að standa vaktir í brú kaupskips með skipstjórnarmanni en bent hefur verið á stýrisskipanir vanti í smáskipanámið. Óskaði hann eftir að Samgöngustofa taki þetta fyrir. Umræða var um tungumálakunnáttu skipverja o.fl.
 - c) **Tímafrestur vegna endurmenntunar.** HS óskaði eftir að Samgöngustofa skoði hvort ekki sé ástæða til að setja reglur um hversu langur tími megi líða frá grunnnámskeiði í öryggisfræðslu til endurmenntunarnámskeiðs. Dæmi eru um að menn eru að sækja endurmenntun jafnvel 15 árum frá því að hafa sótt grunnnámskeið þrátt fyrir að hafa verið lítið eða ekkert á sjó.
 - d) **Sjóferðabók.** HS sagði að samkvæmt [ILO samþykkt um sjóferðabækur](#) eigi sjóferðabók að vera í vörslu skipverja en samkvæmt [Sjómannalögnum](#) segir að hún eigi að vera í vörslu skipstjóra. Nú eru sjóferðabækur með ígildi persónuskilríkja til að fá að fara í land í erlendum höfnum en kröfur sjómannalaganna stangast á við þetta. Bætti hann við að taka ætti upp MLC sem heildstæð lög og einnig ILO C188 í stað þessa að vera með ákvæðin dreifð í hinum og þessum lögum og reglugerðum ætti upp MLC .

- e) **IHM (Inventory of Hazardous Materials).** HS sagði að setja þurfi reglur um efnislista skipa en frestur til þess rennur út um áramótin. AFJ upplýsti að drög að reglugerð væri í vinnslu hjá Samgöngustofu í samstarfi við Umhverfisstofnun. GHB sagði að útgerðir séu farnar að undirbúa þetta en mikil vinna fer í að fara yfir allan búnað og skrá efnainnihald.
- f) **Ályktun frá SAF.** SG sagði frá erindi Siglinganefndar SAF (sjá framlagt gagn nr. 6) en þau hafa upplifað lengi að lítil samvinna sé við samtökin varðandi mörg atriði og kröfur sem snúa að útgerð farþegabáta. SAF óskar eftir meira og betra samtali og samstarfi við stjórnvöld öllum til hagsbóta. HÁ sagði að erindinu sé komið til skila í ráðuneytinu og Samgöngustofu og hægt að taka það fyrir á næsta fundi. EÓ sagði að verklagsreglan væri að setja öll lög og reglugerðir í samráðsgáttina og óska eftir athugasemdum hagsmunaaðila.

HS upplýsti að Slysavarnaskóli sjómanna ætti 35 ára afmæli á morgun.

Næsta fund boðar ÁP í tölvupósti.

IV og ÁP rituðu fundargerð.