

# Siglingaráð

## 27. fundur

Dags.: 4. febrúar 2021, kl. 11:00 til 12:05. Fjarfundur

**Mættir:** Halldór Ármannsson formaður, Ásta Þorleifsdóttir (samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneyti), Eggert Ólafsson (samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneyti), Rannveig Grétarsdóttir (Samtök ferðapjónustunnar), Rebekka Hilmarsdóttir (Samband ísl. sveitarfélaga), Birna Ragnarsdóttir (Samtök verslunar og þjónustu), Eyþór Ólafsson (SVP), Páll Ægir Pétursson (Félag skipstjórnarmanna), Björn Arnaldsson (Hafnasamband Íslands), Guðmundur Herbert Bjarnason (Samtök fyrirtækja í sjávarútvegi), Hilmar Snorrason (Slysavarnafélagið Landsbjörg), Valmundur Valmundsson (Sjómannasamband Íslands), Arthur Bogason (Landssamband smábátæigenda), Ásgrímur L. Ásgrímsson (Landhelgisgæsla Íslands), Halldór A. Guðmundsson (Félag vélstjóra og málmæknimanna), Kristín Helga Markúsdóttir (Samgöngustofa), Ólafur Ragnarsson (Samgöngustofa), Ingimundur Valgeirsson (Slysavarnafélagið Landsbjörg).

**Forföll:** Kristín Magnúsdóttir (Hafnasamband Íslands), Fannar Gíslason (Vegagerðin, Hafnadeild),

### Lagt var fram:

1. Dagskrá fundar (send í tölvupósti).
2. Fundargerð 26. fundar Siglingaráðs (send í tölvupósti).
3. Áætlun um öryggi sjófarenda 2021, drög (send í tölvupósti).

### Á fundinum gerðist eftirfarandi:

HÁ bauð fundarmenn velkomna og setti fundinn. Fór yfir dagskrána og bað fundarmenn sem ekki hafa orðið hverju sinni að vera með slökkt á hljóðnemum.

- 1) **Fundargerð 26. fundar samþykkt með framkomnum athugasemdum.**
- 2) **Starfsemi fagráðs um siglingar.** ÁP upplýsti um verkefni og tilgang fagráðsins en hlutverk þess er einkum að vera ráðherra til ráðuneytis um siglinga- og hafnamál og öryggismál sjófarenda. Kynnti hún einnig skipaða aðal- og varamenn. Var þess óskað að ef aðalmenn forfallast að þeir tilkynni um það til ÁP og boði varamenn í sinn stað. Góð regla er að senda tímanlega fyrir fundi óskir um málefni sem fjalla þarf um. Fundargerðir eru opinber gögn og sendar út nokkrum dögum eftir fundi. ([Fagráð um siglingar](#)).
- 3) **Áætlun um öryggi sjófarenda.**
  - a) ÁP fór yfir stöðu áætlunar um öryggi sjófarenda fyrir árið 2020. Notað fé var samtals 8.420.761 kr af 13.7 m.kr. sem voru til ráðstöfunar en vegna Covid19 þurfti að fella niður tvær ráðstefnur sem fyrirhugaðar voru á árinu. Helstu útgjaldaliðir voru auglýsingar 3,m.kr., styrkir til hugvitsmanna 2,0 mkr., fræðslumyndir 1,5 mkr., veggspjöld 0,5 mkr. og lyfjakista 0,6 mkr. HS sagði frá stuttmyndunum um reykköfunaræfingar, nýliðafræðslu og sjósetningu léttbáta á vegum Slysavarnaskóla Landsbjargar sem voru styrktar á nýliðnu ári . Vegna Covid19 er ekki auðvelt að fara í tókur um borð í skipum almennt þessa dagana en sumt er hægt að taka upp í Sæbjörgu. Óskaði hann eftir samstarfi við GHB við gerð myndanna sem tók vel það.
  - b) ÁP kynnti drög að áætlun fyrir 2021 (sjá áðursendan tölvupóst).
    - i) Fundir og ráðstefnur: Áætlað er að halda í mars ráðstefnuna sem féll niður í september s.l. helst sem netráðstefnu með litlum tilkostnaði. Þema ársins 2021 í alþjóðasiglingamálum er „Sjófarendur; forsenda siglinga“ („Seafarers: at the core of shipping's future“). Stefnt er að ráðstefnu í tengslum við alþjóðasiglingadaginn og voru fulltrúar beðnir að koma með tillögur að dagskrá. Þess ber að gæta að þema síðasta árs „Sjálfbærar siglingar“ komst ekki í umræðu og mætti því huga að því samhliða.

- ii) Lækningahandbók: ÁP upplýsti að ráðuneytið og SGS séu í samskiptum við dönsk stjórnvöld um heimild til að þýða og staðfæra dönsku lækningahandbókin en hún þykir afar góð og líkleg til að verða grunnur að alþjóðlegri lækningahandbók á vegum IMO. Kristinn Sigurjónsson læknir og Nanna Ólafsdóttir hjúkrunarfræðingur hafa tekið að sér þýðingu og staðfærslu bókarinnar. Stefnt er að útgáfu rafrænnar en prentvænnar handbókar. ÁP sendir fulltrúum hlekk á dönsku bókina. HS minnti á að ekki væri ennþá búið að gefa út nýju reglugerðina um lyf- og læknisáhöld í skipum en mikilvægt er að svo verði gert. KHM upplýsti að styttest í að reglugerðin taki gildi.
- iii) Aðrir fastir liðir eru fræðsla og áróður þ.m.t. auglýsingar í fjölmiðla og sjómannadagsblöð, styrkir til hugvitsmanna o.fl.

**4) Björgunarskip SL.** Frestað til næsta fundar.

**5) Lög og reglugerðir.** Umræða um breytt stærðarmörk fiskiskipa, smábáta og lögskráningu. ÓR sýndi myndir af hefðbundnum íslenskum fiskibát og til samanburðar norskt skip sem smíðuð hafa verið m.v. þeirra reglur um mönnun skipa undir 15 metrum að lengd. Gríðarlegur stærðarmunur er á bátunum. Norðmenn eru m.a. að smíða 8 metra breið úthafsveiðiskip, rétt undir 15 metrum að lengd. Með núverandi reglum hér getur áhöfn 12 metra báts fært sig yfir á 15 metra skipin. EÓ fór yfir breytingu á lögum um áhafnir fiskiskipa, varðskipa og annarra skipa sem gerð var í fyrra þar sem skilgreining á smáskipi færð úr 12 metrum í 15 metra. Nú hafa verið teknar til skoðunar kröfur um stýrimann um borð ef sigling varir lengur en 14 tíma.

AB sagði að LS mótmæli því harðlega að verið sé að breyta reglum og starfsumhverfi manna með einu pennastriki. Þeir telji að réttindi manna eigi að vera óbreytt upp að 15 metrum og hafa sent stjórnvöldum erindi þess efnis og að ekki sé lagastoð fyrir breytingunum. Vitnaði AB í stofnsáttmála Evrópusambandsins þar sem segir „...skal í þessari tilskipun forðast að leggja á hömlur á sviði stjórnsýslu, fjármála eða löggjafar sem staðið gætu í vegi fyrir stofnun og vexti lítilla og meðalstórra fyrirtækja“.

HÁ sagði að með breytingunni væri verið að leggja af einmennings útgerð með því að takmarka sjósókn manna sem róa einir á sínum bát og t.d. einu sinni í viku á veiðar. Þeir eiga ekki að vera flokkaðir með fiskiskipum sem gerð eru út allt árið.

ÁLÁ sagði að LHG fái oft ábendingar um mönnun skipa á sjó og lögskráningu áhafna þ.m.t. samspil undanþága og regluverks. Hann nefndi sem dæmi að nýlega var farið í 19 metra langt skip (44 tonn) þar sem voru þrír í áhöfn en eingöngu tveir af þeim lögskráðir. LHG kannaði málið og kom í ljós að vegna undanþága og mönnunarákvæða þá þurfti aðeins að vera einn maður lögskráður um borð, þ.e. skipstjórinn þar sem ekki er krafa um stýrimann vegna 14 tíma sérreglu eða vélstjóra/vélavörð þar sem vélin var undir 250 KW.

HÁ sagði að ýmsar brotalamir væru í regluverkinu og mætti skerpa betur á þessum málum. Einnig að heimila mætti að auk skipstjóra og háseta á smábát megi lögskrá stýrimann eða vélstjóra hafi þeir slík réttindi vegna sjótíma. Skoða þarf slysatíðni m.t.t. stærðarflokka skipa, mönnunar og útgerðarmynsturs.

AB sagði að endurskoða þurfi málið og afturkalla breytingarnar. Þær eru íþyngjandi fyrir lítil fyrirtæki og eigi ekki lagastoð.

KHM sagði að SGS hafi skoðað málin og þau verða skoðuð áfram en eru taka umræðuna og skoða málið með öllum hlutaðeigandi.

PÆP sagði að varðandi öryggismálin þá er það áhyggjuefni FS að skip séu að sigla með eingöngu skipstjóra þar sem áður voru skipstjóri og stýrimaður til að skiptast á í brúnni. Nú er krafan á skipum upp að 15 metrum að lengd um einn skipstjóra en aðrir í áhöfninni séu hásetar. Krafa um lágmarkshvöld er 10 klst. á hverju 24 klst tímabili og er hún brotin ef sigling skips einn réttindamann í brú varir lengur en 14 tíma. Ólöglegt er að háseti leysi af í brúnni meðan skipstjóri hvílir. Því miður eru of mörg dæmi um að menn sigli sofandi í strand. Afstaða FS tekur mið af öryggimálum okkar sjómanna.

HÁ sagði að brýnt að skoða 14 tíma regluna m.t.t. mönnunarreglna o.fl. um stærri smábáta.

AB tók undir mikilvægi öryggismála og að í skýrslum RNSA um strönd skipa væri sláandi að menn séu á siglingu sofandi undir stýri en það er bara léleg skipstjórn og röng vinnubrögð en ekki hvort það sé stýrimaður eða ekki, hann gæti líka sofnað eins og skipstjóri. Styður að strandvarar /vökustaurar séu skyldaðir í báta sem ætla í lengri róður en 14 klst. og ljóst að tækið hefði komið í veg fyrir flest þessi atvik. Óskar eftir frekari umræðu um málið. Samgöngustofa er tilbúin í slíka umræðu.

PÆP benti á að munurinn á 12 metra og 15 metra skipi væri mikill eins og sjá mátti á myndum ÓR og þetta væru ekki neinar trillur heldur úthafsskip sem geti siglt á milli landa. Samkvæmt reglunum getur sami maðurinn verið skipstjóri og vélstjóri á þessum skipum hafi hann tilskilin réttindi. Sé hann eini réttindamaðurinn um borð og brýtur reglurnar um 14 tímana þá er hann að ganga of langt og búa til hættu því það er gríðarleg vinna um borð í þessum bátum. Athugið að engin viðurlög eru gegn þessum brotum.

Eigi að setja upp vökustaura í þeim tilgangi að halda mönnum vakandi við þrældóminn þá er það mikil afturför. VV tók undir þessar athugasemdir.

- a) AB undirstrikaði að nú væri í boði ný gerð af Strandvara ( vökustra) sem væru háþrúð tæki sem geta tengst stjórnækjum, AIS og GPS tækjum skipa og gefa viðvaranir ef strand- eða árekstrarhætta er til staðar. AB sagði að menn eigi að nýta sér tæknina til góðs en ekki hafna öryggisbúnaði þó einhverjir séu hugsanlega þannig innrættir að aftengja eða slökkva á búnaðinum. HÁ upplýsti að verkefnið Strandvari hafi fengið góða kynningu hjá ráðinu og ÁP benti á að verkefnið hefði fengið styrk úr áætluninni á síðasta ári. ÁLÁ sagði að mikið sé rætt um 14 tíma útivist skipa og velti því upp hvort það sé algengt að menn séu almennt það lengi á vakt í einu. LHG hefur tekið eftir að 14 tíma viðmiðunin sé einkum tengd undanþágum svo sem ef vantar réttindamenn vélaverði eða stýrimenn og sem hámarks útiverutími á strandveiðum. Tekið er fram í siglingalögum að menn eigi að vera hvíldir og vera með góðan útvörð en hvergi finnast ákvæði í lögum um að menn megi ekki vera lengur en 14 tíma, eða hvað? HÁ taldi þetta vera rétt en hvíldarviðmiðin eru í ESB/ESS reglum en alveg skýrt að á strandveiðum megi ekki vera lengur en 14 tíma.

## 6) Önnur mál.

- a) HS óskaði eftir upplýsingum um hvenær Skútan komist í gagnið og hvort sjómenn hafi aðgang að „Mínar síður“ í kerfinu en ráðið hafi lagt áherslu á það þegar útboðsgögnin voru kynnt á sínum tíma. Mikilvægt er að sjómenn einkum réttindamenn geti skoðað stöðu sinna skírteina og fái sjálfvirka viðvörun þegar 3-6 mánuðir eru eftir af gildistíma skírteinis.
- b) HS minnti á umsókn Magnúsar Guðjónssonar um styrk vegna gerðar endurmenntunarnámskeiða í fjarskiptum en að loknum kynningarfundum hans um verkefnið í fyrra var ákveðið að skoða málið betur á þessu ári.
- c) HS benti á að MLC samþykktin hafi ekki ennþá verið innleidd að fullu hér á landi. Það vantar að innleiða viðaukana og ákvæði varðandi starfsmannamálin tam. eru engar reglur hér varðandi réttindi starfsmanna frá starfsmannaleigum. EÓ tók undir að ennþá vanti ákveðna hluti í okkar regluverk til að uppfylla MLC og er ætlunin að bæta úr því en minnti á að hér gilda íslenskir kjarasamningar um borð í skipum sem hér eru skráð.

Næsti fundur verður fimmtudaginn 4. mars n.k., boðaður með tölvupósti.

IV og ÁP rituðu fundargerð.