



Nefndasvið Alþingis,
Samgöngunefnd,
Þórshamri v/Templarasund,
150 Reykjavík.

Reykjavík 9. apríl 2002

Efni: Umsögn um frumvarp, um breytingu á lögum nr. 76/2001, um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa, 575. mál.

Frumvarpið hefur fyrst og fremst að geyma ákvæði um fiskiskip sem felld voru úr frumvarpinu á liðnu vori þar sem engin samstaða var um þær breytingar sem þá voru lagðar til á gildandi lögum nr. 113/1984 með síðari breytingum. Í því frumvarpi sem hér er til umsagnar hefur að hluta til verið tekið tillit til óska Vélstjórafélags Íslands en alltof margt stendur enn útaf borðinu.

Athugasemdir félagsins um einstakar greinar:

Um 3. grein.

Í b-lið 1. mgr. 3. gr. frumvarpsins segir um breytingar á 4. gr. laganna: "1. og 2. málsl. 3. mgr. 4. gr. laganna orðist svo: Umsækjandi skírteinis skal hafa að baki siglingatíma sem áskilinn er samkvæmt lögum þessum. **Ráðherra getur með reglugerð vikið frá kröfum laga þessara og gert vægari kröfur um siglingatíma.**" Hér er verið að heimila ráðherra með reglugerðarákvæði að breyta einhliða tilskildum siglingatíma, sem hvað varðar skip með aðalvél 750kW og stærri, markast af alþjóðlegum samþykktum sem Ísland er aðili að. Hvað varðar skip með aðalvél <750 kW þá er siglingatíminn bundinn í lögum. Að öllu þessu skoðuðu er alveg fráleitt að heimila ráðherra að hafa einhliða ákvörðunarvald lengd siglingatíma til öflunar atvinnuréttinda.

Um 8. grein sem verður 13. gr.

Að sá hluti 8. gr. sem kveður á um atvinnuréttindi vélstjóra verði sem hér segir:

Eftirfarandi skírteini til vélstjórnar skulu gefin út að uppfylltum skilyrðum um menntun og þjálfun, aldur, siglingatíma, heilbrigði, sjón og heyrn:

Staða	Takmarkanir	Aldur	Siglingatími
Vélgæslumaður	<376 kW <20 bt	18	A
Vélavörður	<750 kW	18	B
Yfirvélstjóri	<375 kW	20	C.
Yfirvélstjóri	<750 kW	20	D.
1. vélstjóri	<3.000 kW	20	E.
Yfirvélstjóri	<3.000 kW	20	F.

Fagmenn til sjós og lands!

1. vélstjóri	engar	20	E.
Yfirvélstjóri	engar	20	G.
2. vélstjóri	engar	20	H.

Siglingatími:

- A. Vélgæslumaður <376 kW <=19 bt.
- B. Vélavörður á fiskiskipi <750 kW.
- C Eftir 6 mánaða siglingatíma sem vélavörður á skipi <750 kW.
- D. Eftir 9 mánaða siglingatíma sem vélstjóri/vélavörður á skipi < 750 kW.
- E. Eftir 12 mánaða siglingatíma sem vélstjóri á skipum með aðalvél stærri en 749 kW.
- F. Eftir 24 mánaða siglingatíma sem vélstjóri á skipum með aðalvél stærri en 749 kW, þar af 12 mánaða siglingatími eftir að hafa öðlast réttindi til að starfa sem 1. vélstjóri.
- G. Eftir 36 mánaða siglingatíma sem vélstjóri á skipum með aðalvél stærri en 749 kW þar af 12 mánaða siglingatími eftir að hafa öðlast réttindi sem 1. vélstjóri.
- H. Eftir 6 mánaða siglingatíma, sem starfsmaður í vélarúmi á skipum með aðalvél stærri en 749 kW að uppfylltum ákveðnum skilyrðum.

Breytingarnar sem hér eru lagðar til eru eftirfarandi: að þeir sem sinna vélgæslu á skipum með aðalvél <=375 kW <=19 brúttótonn (er <221kW <=19 brúttólestir) þurfa að hafa vélgæslumannsréttindi (VM) samkv. 3. másl. 3. mgr. ákvæðis til bráðabirgða í lögum nr 76/2001. Að sá sem annast vélstjórn ásamt yfirvélstjóra að 750 kW beri starfsheitið “vélavörður“ eins og er í gildandi lögum. Það er einfaldlega ekkert tilefni til þess að breyta þessu starfsheiti úr vélaverði í vélstjóra. Í framhaldinu þarf að skilgreina starfsheitið í 2. gr. “orðskýringar”?

Rétt er að benda á að á kaupskipum hefur vélavörður stöðu aðstoðarmanns í vélarúmi og var skilgreindur sem slíkur allt þar til lög um áhafnir skipa nr. 59/1995 voru samþykkt af Alþingi. Engu að síður þarf að auka við vélavörðarnámið til þess að það uppfylli þær kröfur sem gerðar eru í STCW samþykktinni til aðstoðarmanna í vélarúmi. Starfsheiti/námsheiti vélstjórnarmentaðra manna eru þrjú, vélfræðingur með 208 námseiningar ásamt sveinspófi í viðurkenndri málmiðnaðargrein, vélstjórar 3. stigs 148 námseiningar og vélstjórar 2. stigs, 83 námseiningar, vélaverðir, 18 námseiningar og síðan vélgæslumenn með 60 klst. námskeið samkvæmt reglugerð nr. 340/1996 um framkvæmd námskeiða fyrir vélgæslumenn (VM).

En vélgæslumannsnámskeiðið er ekki hluti af hinu eiginlega vélstjórnarnámi; var upphaflega sett upp til þess að auka öryggi báta undir 12 brl. Að okkar mati er eðlilegt að miða námsheiti/starfsheiti við námslengd til skilgreiningar þegar um er fjallað.

Einnig er rétt að taka fram að starfsheitið “vélavörður” er búið að vera í lögum um atvinnuréttindi vélstjóra frá árinu 1984 og hefur því unnið sér sess bæði í kjarasamningum, vegna starfa á sjó og einnig í lögum sem fjalla um ýmis réttindi þeim tengd, því mundi nefnd breyting, sem hvergi er rökstudd, hafa í för með sér margvísleg óþægindi og misskilning.

Félagið leggur til að siglingatími til einstakra réttinda verði samræmdur alþjóðlegum kröfum, hvað varðar skip með aðalvél 750 kW og stærri, það leiðir til styttingar á siglingatíma í allflestum tilvikum vegna þess að krafinn siglingatími í frumvarpinu er yfirleitt um 50% lengri en alþjóðlegar kröfur gera ráð fyrir; sama á við um siglingatíma á

skipum með aðalvélar 749 kW og minni eins og hann var er skilgreindur í lögum nr.113/1984.

Nefna má að samkvæmt frumvarpinu er siglingatími til þess að öðlast réttindi til að sinna starfi 2. vélstjóra á skipi með ótakmarkaða aðalvélarstærð 18 mánuðir sem vélstjóri á skipi með aðalvél 750 kW og stærri. Samkvæmt STCW reglunum er þessi tími 6 mánuðir sem starfsmaður í vélarúmi m.v. 750 kW aðalvél og stærri, að uppfylltum ákveðnum skilyrðum, enda útilokað að krefjast þess af vélstjóra sem er að afla sér krafins starfstíma til vélstjórnar að hann gegni starfi sem hann hefur ekki réttindi til að gegna til þess að geta gegnt því.

Samkvæmt frumvarpinu er siglingatími til þess að fá réttindi til þess að sinna starfi yfirvélstjóra á skipum með aðalvél <750kW. 14 mánuðir en er í lögum nr. 113/1984 9 mánuðir. Engin leið er að sjá tilefni þess að lengja tímann um 5 mánuði. Því leggur félagið til að hann verði óbreyttur.

Félagið telur að það vanti beina vísun á frá réttindastigi til námsstigs.

Um c lið 8. greinar. sem verður 15. gr.

Hér er fjallað um lágmarksfjölda vélstjórnarmanna á fiskiskipum. Við leggjum til að a og b hlutinn verði þannig:

a. Á fiskiskipi með aðalvél 75–375 kW \leq 19 bt. (er 75- 220 kW \leq 19 brl.) skal vera vélgæslumaður, sem má vera hinn sami og skipstjóri á skipum \leq 19 bt., enda eini réttindamaðurinn í áhöfn og útivera skemmri en 24 klst., nema á tímabilinu frá 1. apríl til 30. september þegar útivera má vera allt að 36 klst. Þessi útivistartími er alltof langur og í engu samræmi við gildandi reglur um hvíldartíma.

Að uppfylltum tilteknum skilyrðum sem Siglingastofnun Íslands setur er ekki skylt að vélgæslumaður sé í áhöfn skips <12 bt. ef gerður hefur verið þjónustusamningur við þjónustuaðila um viðhald vélbúnaðar skipsins og sá samningur er staðfestur af Siglingastofnun Íslands.

b. Á skipi 20 bt. \Rightarrow með aðalvél 376–749 kW skal vera yfirvélstjóri. Á skipum stærri en 50 bt. skal auk yfirvélstjóra vera vélavörður ef útivera skips er lengri en 36 klst. á tímabilinu frá 1. apríl til 30. september og lengri en 24 klst. á öðrum árstímum. Hér er um útivistartíma að ræða sem er í engu samræmi við gildandi reglur um hvíldartíma.

Í c hlutanum kemur fram að Siglingastofnun Íslands eigi að ákveða fjölda vélstjóra á fiskiskipum með 750 kW aðalvél og stærri. Því hafnar félagið og telur að sá mönnunarrámmi sem er í gildandi lögum eigi að gilda áfram enda engin rök fyrir breytingum. Til viðbótar verður ekki séð að Siglingastofnum Íslands búi yfir þeirri sérþekkingu, sem þarf til þess að ákveða fjölda vélstjóra á einstökum fiskiskipum, m.t.t. veiðigreina og vélbúnaðar einstakra skipa. Í síðustu málsgrein þessarar greinar er Siglingastofnun Íslands veitt heimild til þess að ákveða einhliða frávík frá ákvæðum a og b liðar 1. mgr. að ákveðnum skilyrðum uppfylltum. Félagið leggst alfarið gegn því að Siglingastofnun Íslands verði veitt vald til að geta ákveðið einhliða fjölda vélstjóra um borð í öllum fiskiskipum.

Um e lið 8. greinar sem verður 17. gr., skemmtibátar.

Í greininni kemur það eitt fram að þeir sem annast skipstjórn á skemmtibáti <500 brúttótonnum þurfi til þess tilskilin réttindi. Ekki er eitt orð um að á skemmtibátum skuli vera menn með vélstjórnarréttindi í samræmi við aðalvélarafl eða að á þeim skuli vera stýrimenn við ákveðin stærðarmörk. Að mati félagsins eiga að gilda hliðstæðar reglur um

mönnun skemmtibáta og t.d. um mönnun farþegabáta vegna þess að þessir bátar eru oft með fjölda farþega um borð og því engin rök fyrir því að þeir séu undanþegnir lágmarks öryggiskröfum.

Um flíð 8. greinar sem verður 18. gr., önnur skip.

Í greininni kemur fram að Siglingastofnun Íslands eigi að ákveða mönnun þessara skipa. Félagið er alfarið á móti því og telur að um þau eigi að gilda sömu reglur og félagið hefur sett fram um fiskiskip.

Um 9. grein.

Í 2. mgr. greinarinnar kemur eftirfarandi fram:

“Sá sem hefur lokið námskeiði í vélgæslu við gildistöku laga þessara sem veitir rétt til að vera vélgæslumaður á skipum að 30 brúttótonnum og með aðalvél 375 kW og minni hefur rétt til fá útgefið skírteini samkvæmt lögum þessum til að vera vélstjóri á skipum með aðalvél 375 kW og minni að öðrum skilyrðum uppfylltum”.

Um námskeiðið er fjallað í 3. másl. 3. mgr. laga nr. 76/2001 en þar segir: **“Sá sem lokið hefur námskeiði í vélgæslu sem haldið er á vegum vélskóla samkvæmt reglugerð sem menntamálaráðuneytið setur hefur rétt til að vera vélgæslumaður á skipi að 30 brúttótonnum með 375 kW vél og minni”.**

Reglugerðin sem námskeiðið á að grundvallast á hefur ekki enn verið sett og verður ekki sett þar sem fyrirhugað er að námsefnið sem reglugerðin átti að fjalla um verði felld inni hefðbundið vélstjórnarnám; því hefur enginn þau réttindi sem ákvæðið kveður á um og er því marklaust.

Í 3. mgr. er kveðið á um að þeir sem lokið hafa 1. stigi vélstjórnarnáms geti haldið námi áfram til þess að öðlast yfirvélstjóraréttindi á skip með aðalvél 749 kW og minni. Hér er um óþarft ákvæði að ræða þar sem þessi námsleið er þegar opin.

Frumvarpið gerir ráð fyrir því að undanþágunefnd samkv. 8. gr. laga 113/1984 verði aflögð en í staðinn verði Siglingastofnun Íslands falið að veita undanþágur samkv. 8. gr. laga nr. 76/2001. Í 3. másl. 2. mgr. 8. gr. laga nr. 67/2001 er fyrirvari vegna veitingu undanþága til að gegna starfi skipstjóra og yfirvélstjóra á farþega- og flutningaskipum: **“Undanþágu má ekki veita til að gegna stöðu skipstjóra eða yfirvélstjóra á farþegaskipum og flutningaskipum nema í neyðartilvikum og þá í eins skamman tíma og unnt er”.**

Ekki er gert ráð fyrir þessum fyrirvara hvað varðar fiskiskip sem er að mati Vélstjórafélags Íslands óásættanlegt. Vélstjórafélag Íslands er á móti því að leggja niður undanþágunefnd og fela Siglingastofnun Íslands verkefni hennar. Félagið telur að þessum málum sé betur komið hjá nefnd hagsmunaaðila en hjá opinberri stofnun en fyrir gildistíma laga nr. 113/1984 voru undanþágur til starfa yfirmanna á skipum afgreiddar af samgönguráðuneytinu. Skemmst frá að segja þá er mjög slæm reynsla af þeirri tilhögun svo slæm að það tók mörg ár að koma þessum málum í núverandi horf.

Nefna má að það tók um 2 ár að innleiða þá sjálfsögðu kröfu að undanþágubeiðnir bærust á þar til gerðum eyðublöðum þar sem grundvallarupplýsingar um umsækjanda kæmu fram. Fjöldmargt fleira má tilgreina um afstöðu opinberra stofnanna í þessum efnun.

Verði ákvörðun um undanþágur flutt til Siglingastofnunar Íslands verður að liggja ljóst fyrir í upphafi hvernig á að fara með eftirfarandi:

- Hvernig á að tryggja að réttindamenn sitji fyrir þeim störfum þar sem óskað er eftir undanþágu frá lögum?
- Hvernig á að tryggja aðgengi réttindamanna að upplýsingum um veittar undanþágur?
- Ef veiting undanþágu er kærð til úrskurðarnefndar samkv. 13. gr. laga nr. 76/2001 hvenær tekur þá undanþágan gildi? Er það við veitingu eða þegar úrskurður úrskurðarnefndar liggur fyrir?

Samkvæmt 3. másl. 3. mgr. 13. gr. á í reglugerð sem ráðherra setur að kveða nánar á um m.a. framangreind álitæfni. Að mati Vélstjórafélags Íslands er nauðsynlegt að upplýsingar liggi fyrir um hvernig fara skuli með nefnd álitæfni áður en löggin verða tekin til afgreiðslu á Alþingi.

Frumvarpið gerir einnig ráð fyrir því að mönnunarnefnd samkv. 6. gr. laga nr. 113/1984 verði aflögð og verkefni hennar flutt til Siglingastofnunar Íslands. Vélstjórafélag Íslands leggst alfarið gegn því að verkefni mönnunarnefndar verði flutt til Siglingastofnunar Íslands eins og áður hefur komið fram.

Önnur mgr. ákvæðis til bráðabirgða í lögum nr. 76/2001 kveður á um að undanþágusjóður, sem kveðið er á um 3. mgr. 21. gr. laga 112/1984 og 3. mgr. 8. gr. laga nr. 113/1984, verði lagður niður en andvirði hans notað til þess að standa straum af kostnaði vegna langtímaáætlunar í öryggismálum árið 2001.

Hér er um óásættanlega ákvörðun að ræða. Þessum sjóði var komið á, á árinu 1983, fyrir tilstilli Farmanna- og fiskimannasambands Íslands og Vélstjórafélags Íslands þar sem lagður var skattur á eigin félagsmenn til þess að greiða niður námsgjöld þeirra sem fóru í svokallað réttindanáms samkvæmt ákvæði til bráðabirgða í lögum nr. 112/1984 og lögum nr. 113/1984.

Nú á að gera þennan skatt á undanþágumenn upptækan án þess svo mikið sem eftir því hafi verið leitað við nefnd félagasamtök og nýta hann til þess að standa straum af öryggisáætlum fyrir alla sjómenn, sem eðli málsins samkvæmt á að vera kostuð af sameiginlegum sjóði landsmanna en ekki af litlum hluta þeirra sem njóta eiga.

Í athugasemdum um 8. gr., c-lið er m.a. fjallað um fjölda vélstjóra m.v. aðalvélartærð og úthald í Færeyjum. Þar segir m.a. “í Færeyjum eru gerðar eftirfarandi kröfur um lágmarksfjölda vélstjórnarmanna á fiskiskipum:

3. 750–1499 kW: yfirvélstjóri, sem uppfyllir kröfu STCW–III/3 og 2. vélstjóri sem uppfyllir kröfu STCW–III/3.
4. 1500–3000 kW: sama og skv. 3. tölul., en þar að auki einn vélstjórnarmaður sem er „skibsmaskinist af 1. grad i nærfart“.
5. Yfir 3000 kW: yfirvélstjóri, sem uppfyllir kröfu STCW–III/2, 2. vélstjóri sem uppfyllir kröfu STCW–III/2 og einn vélstjórnarmaður sem uppfyllir kröfu STCW–III/1”.

Hér er ekki rétt með farið. Í færeysku mönnunarlöggjöfnni frá 3. júlí 1998 kemur fram í töflu 8 á bls. 144 að á alþjóðlegum hafsvæðum er á fiskiskipum með aðalvél 750 kW-2999 kW krafist þriggja vélstjóra og í töflu 9 í sömu lögum er fjallað um heimamið. Þar kemur fram að á fiskiskipum með aðalvél 1500 kW-2999 kW er krafist þriggja vélstjóra Af þessu má sjá að færeysk fiskiskip eru með fleiri í vélarúmi en hjá okkur m.v.

gildandi lög nr.113/1984 og því ekki hægt að sækja þangað fyrirmynd til fækkunar vélstjóra eins og öll þessi endurskoðun hefur snúist um.

Í lokin er rétt að rifja upp af hverju lög nr. 113/1984 voru endurskoðuð. Ástæðuna er að finna í nefndaráliti samgöngunefndar frá 13. apríl 2000 vegna frumvarps til laga um áhafnir íslenskra flutningaskipa, farþegaskipa, farþegabáta og skemmtibáta. Þar kemur orðrétt fram í 7. línu eftir önnur greinarskil: **“Þá verði réttindi til vélstjórnar skoðuð sérstaklega með hliðsjón af nýrri tækni í vélarrúmum skipa og því að hvaða leyti hún geti haft áhrif á mönnun skipa og lengd náms vélstjóra”**.

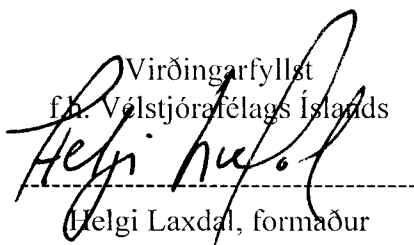
Varðandi lengd vélstjórnarnámsins vísast til skýrsu Sigurðar Brynjólfssonar, Ph.D., prófessors við Háskóla Íslands sem fylgir umsögn þessari.

Í framhaldinu skipaði samgönguráðherra starfshóp 5. júní 2000 til þess að endurskoða lög 113/1984 um atvinnuréttindi vélstjóra. Undirritaður átti sæti í hópnum en hann náði ekki samstöðu og skilaði af sér 8. nóv. sama ár tillögum sem framkvæmdastjóri LÍÚ átti tæpast orð til að lýsa ánægju sinni með eins og fram kemur í grein hans í Útveginum í janúar 2001, sem fylgir hér með.

Það er í sjálfu sér ekkert undarlegt þótt nefndin næði ekki samstöðu þar sem orðið var við nánast öllum óskum LÍÚ til breytinga en ekkert tillit tekið til óska og ábendinga Vélstjórafélags Íslands. Þrátt fyrir þessa försögu er þetta frumvarp að stórum hluta byggt á áður nefndu nefndaráliti. Á meðan á nefndarstarfinu stóð óskaði undirritaður oftast einu sinni eftir því að þeir nefndarmenn sem lögðu til allar breytingarnar frá gildandi lögum rökstyddu þær efnislega með því að tilgreina hvað það er í vélbúnaði skipa sem réttlætir fækkun vélstjóra frá því að löggin voru sett á árinu 1984. Þrátt fyrir margar ítrekanir komu engin svör.

Að mati Vélstjórafélags Íslands hlýtur það að vera lágmarkskrafa löggjafans á hendur þeim sem fara fram á jafn veigamiklar breytingar og hér eru lagðar til að þeir hinir sömu rökstyðji þær efnislega með einhverju öðru en almennu tali um einhverja óskilgreinda nýja tækni.

Til viðbótar er vísað til sameiginlegrar umsagnar FFSÍ og VSFÍ um efnisatriði frumvarpsins dags. 13.11.2000.

Virðingarfyllt
f.h. Vélstjórafélags Íslands

Helgi Laxdal, formaður

Hjálögð: athugun Sigurðar Brynjólfssonar á vélstjórnarnámi við Vélshóla Íslands og grein Friðriks J. Arngrímssonar frá í janúar 2001.