



**SAMBAND ÍSLENSKRA KAUPSKIPAÚTGERÐA**

**ICELANDIC SHIPOWNERS' ASSOCIATION**

Samgönguráðuneytið  
Hafnarhúsinu v/Tryggvagötu  
101 Reykjavík  
B.t. Unnar Sverrisdóttur.

*Alþingi*  
*Erindi nr. P 130/2292*  
*komudagur 4.5.2004*

Reykjavík 21. apríl 2004.

**Varðandi: Reglugerð um vinnu- og hvíldartíma skipverja á farþegaskipum og flutningaskipum.**  
**Athugasemdir Sambands íslenskra kaupskipaútgerða.**

Samband íslenskra kaupskipaútgerða biðst velvirðingar á þeim drætti sem orðið hefur á því að veita umsögn um reglugerð um vinnu- og hvíldartíma á farþegaskipum og flutningaskipum. Sambandið vonast til þess að þær athugasemdir sem það gerir við fyrirliggjandi drög verði teknar til greina, og ef ekki, að sambandinu gefist tækifæri til að eiga viðræður við ráðuneytið um efni þeirra.

Samband íslenskra kaupskipaútgerða gerir ekki athugasemdir við að ákvæði tilskipana Evrópusambandsins 1999/63/EB og 1999/95/EB verði færð í íslenskar reglur. Sambandið gerir hins vegar þær eðlilegu kröfur að reglur um vinnutíma sjómanna taki ekki gildi fyrr en ákvæði framangreindra tilskipana hafa tekið gildi og að ákvæði viðkomandi reglna séu samhljóða efni framangreindra tilskipana í einu og öllu.

Þá óskar samband íslenskra kaupskipaútgerða eftir að upplýst hvers vegna reglugerð sú sem fyrir liggur er sett á grundvelli laga um áhafnir íslenskra farþega- og flutningaskipa nr 76/2001 en ekki á grundvelli sjómannalaga nr 35/1985, þar sem fjallað er sérstaklega um vinnutíma sjómanna. Samband íslenskra kaupskipaútgerða telur að í lögum um áhafnir íslenskra farþega- og flutningaskipa sé ekki að finna heimild til að setja reglugerð um vinnutíma sjómanna.

**Gildistaka.**

Fyrri athugasemd Sambands íslenskra kaupskipaútgerða lýtur að því að samkvæmt þeim upplýsingum sem sambandið hefur undir höndum hafa aðeins 15 ríki staðfest ILO-samning nr 180 og að enn færri ríki staðfest bókun við þann samning og bókun við ILO samning 147. Ástæða þess að þetta er nefnt hér er að samtök evrópskra kaupskipaútgerða fóru fram á að gildistöku tilskipunar 1999/63/EB yrði frestað þar til tilskipun 1999/95/EB og ILO-samningur nr 180 ásamt viðeigandi bókunum hefðu tekið gildi alþjóðlega. Þau rök voru eðlilega færð fyrir þessari kröfu að ekki væri unnt að framfylgja ákvæðum ILO-samnings nr 180 fyrr en sá samingur hefði tekið gildi alþjóðlega.

Samband íslenskra kaupskipaútgerða vísar til viðauka við skilabréf nefndar um vinnutíma sjómanna dags 15. október 2001, síðustu málsgreinar 4. málslíðar um vinnutíma sjómanna á kaupskipum. Þar segir í niðurlagi:” Með hliðsjón af samkeppnissjónarmiðum telur hópurinn óeðlilegt að tilskipun 1999/63 verði innleidd



**SAMBAND ÍSLENSKRA KAUPSKIPAÚTGERÐA**  
**ICELANDIC SHIPOWNERS' ASSOCIATION**

að fullu fyrir en tilskipun 1999/95, sem tekur til skipa sem skráð eru utan EES en fara um EES hafnir, hefur tekið gildi.”

Til samræmis við ofangreint óskar Samband íslenskra kaupskipaútgerða eftir að fá í hendur staðfestingu samgönguráðuneytisins þess efnis að tilskipanir 1999/63/EB og 1999/95/EB hafi tekið gildi innan Evrópusambandsins áður en reglugerð sú sem hér um ræðir tekur gildi. Gildistökudagur þessara tilskipana kemur ekki fram í 16. gr reglugerðardragana.

**Efni tilskipana 1999/63/EB og 1999/95/EB.**

Í skýrslu nefndar um vinnutíma sjómanna kemur fram að gæta skuli samkeppnis-sjónarmiða við framkvæmd tilskipana 1999/63 og 1999/95. Þetta þýðir að ekki skuli setja ríkari kröfur um vinnutíma sjómanna á íslenskum kaupskipum en gildir um erlenda sjómenn hvort heldur á skipum sem skráð eru í ríkjum EES eða utan.

Í reglugerðardrögum þeim sem nú hafa verið kynntar virðist sem að þar séu ríkari kröfur gerðar en mælt er fyrir um í tilskipunum 1999/63 og 1999/95. Samband íslenskra kaupskipaútgerða telur að þau ákvæði reglugerðarinnar sem ganga lengra en ákvæði tilskipana 1999/63 og 1999/95 mæla fyrir um, brjóti gegn þeim viðurkenndu samkeppnissjónarmiðum sem samkomulag var um í nefnd um vinnutíma sjómanna. Samband íslenskra kaupskipaútgerða óskar eftir að eiga fund með samgönguráðuneytinu í þeim tilgangi að fara yfir þau ákvæði fyrirbyggjandi reglugerða sem telja verður að gangi lengra en framangreind ákvæði tilskipana mæla fyrir um og sem þar af leiðandi er ekki unnt að framfylgja gagnvart þeim erlendu kaupskipum sem hingað sigla.

Í þeim tilgangi að auðvelda slíka yfirferð á efni reglugerðarinnar hefur Samband íslenskra kaupskipaútgerða tekið saman gróft yfirlit yfir hvar einstök ákvæði tilskipunar 1999/63 sé að finna í reglugerðardrögnum. Þá er í því yfirliti að finna ýmsar athugasemdir við efni efni reglugerðarinnar sem tilefni væri til að ræða á sameiginlegum fundi. Framangreint yfirlit er ófullgert og þarfnast nánari skoðunar. Samband íslenskra kaupskipaútgerða telur eðlilegast að þýdd ákvæði tilskipana 1999/63 og 1999/95 verði færð beint og nánast orðrétt í reglugerð um vinnutíma sjómanna á kaupskipum, nema þar sem samkomulag er um að breyta fyrirbyggjandi þýðingu viðkomandi tilskipana vegna hugtakanotkunar eða efnislega þar sem slíkt er talið eðlilegt eða nauðsynlegt.

Samband íslenskra kaupskipaútgerða ítrekar óskir um samráð og samvinnu við endanlega gerð reglugerðarinnar þannig að sama sátt og samstaða geti náðst um efni reglugerðarinnar og náðist í nefnd um vinnutíma sjómanna á kaupskipum.

Virðingarfyllst  
Samband íslenskra kaupskipaútgerða

Ólafur J. Briem  
Afrít: Siglingaráð.



Flag State	Inspections 2000-2002	Detentions 2000-2002	Black to Grey Limit	Grey to White Limit	Excess Factor
<b>GREY LIST</b>					
Malaysia	150	9	16	5	0,37
Myanmar, Union of	37	1	6	0	0,24
Korea, Republic of	92	4	11	2	0,23
United Arab Emirates	40	1	6	0	0,21
Vanuatu	117	5	13	3	0,18
Philippines	202	10	21	8	0,18
Spain	188	8	19	7	0,09
Poland	211	9	21	8	0,06
Austria	103	3	12	2	0,06
Barbados	267	12	26	11	0,05
Saudi Arabia	67	1	9	1	0,03
<b>WHITE LIST</b>					
Switzerland	50	0	7	0	-0,04
Japan	75	1	9	1	-0,08
Italy	780	40	67	42	-0,11
Marshall Islands	509	23	46	26	-0,20
✕ Antigua and Barbuda	3506	198	271	220	-0,22
France	273	10	27	12	-0,25
Greece	1422	73	116	83	-0,26
Bahamas	3157	172	245	197	-0,28
Antilles, Netherlands	384	15	36	18	-0,33
U.S.A.	133	3	15	4	-0,34
Israel	59	0	8	0	-0,40
Bermuda	194	5	20	7	-0,50
Singapore	635	24	56	33	-0,56
China, People's Rep.	281	8	27	12	-0,61
Hong Kong, China	474	16	43	24	-0,62
Luxembourg	187	4	19	7	-0,67
Denmark	1309	49	107	76	-0,75
Liberia	2652	104	208	164	-0,80
Norway	2601	100	204	160	-0,82
Netherlands, the	2861	100	223	177	-0,96
Ireland	189	2	20	7	-1,18
Germany	1415	36	115	83	-1,22
✕ Man, Isle of	546	10	49	28	-1,30
Finland	508	8	46	26	-1,39
Sweden	852	15	72	47	-1,44
United Kingdom	807	8	69	44	-1,74

## Black - Grey - White lists

Flag State	Inspections 2000-2002	Detentions 2000-2002	Black to Grey Limit	Grey to White Limit	Excess Factor
<b>BLACK LIST</b>					
Albania	126	69	14		14,35
Bolivia	76	40	9		12,88
Sao Tome and Principe	97	46	11		11,59
Tonga	103	41	12		9,26
Lebanon	237	77	24	very	7,84
Algeria	200	61	20		7,07
Korea, Democratic Rep.	43	16	6		7,05
Honduras	226	68	23		7,04
Cambodia	911	230	77	high	6,30
Georgia	212	56	21		5,85
Turkey	2440	545	192		5,65
Syrian Arab Republic	394	89	36	risk	5,07
Libyan Arab Jamahiriya	57	16	8		4,90
Romania	170	37	18		4,25
Belize	358	71	34		4,16
St Vincent & Grenadines	2365	403	186	high	3,93
Morocco	201	39	21	risk	3,67
Ukraine	748	100	64	mthr <sup>3</sup>	2,47
Egypt	209	30	21		2,21
Panama	5213	541	396		1,90
Malta	5000	481	380	medium	1,65
India	209	24	21		1,38
Bulgaria	293	32	28	risk	1,38
Tunisia	44	7	6		1,35
Cyprus	3991	347	306		1,33
<b>GREY LIST</b>					
Croatia	166	17	18	6	0,96
Iran	210	19	21	8	0,83
Kuwait	48	5	7	0	0,74
Tuvalu	60	6	8	0	0,74
Cayman Islands	314	25	30	14	0,69
Russian Federation	2524	184	198	155	0,67
Azerbaijan	132	11	15	4	0,67
Portugal	676	50	59	36	0,62
Brazil	34	3	5	-1	0,61
Qatar	34	3	5	-1	0,61
Taiwan	63	5	8	1	0,58
Lithuania 383	28	36	18	0,57	
Gibraltar	273	20	27	12	0,56
Faroe Islands	40	3	6	0	0,53
Estonia	326	23	31	15	0,51
Thailand	106	7	12	3	0,46
Latvia	62	4	8	1	0,46
Ethiopia	34	2	5	-1	0,44

<sup>3</sup> mthr = medium to high risk