

Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis

Reykjavík 29. apríl 2021

Umsögn um frumvarp til laga um áhafnir skipa, 701. mál.

Landssamband smábátæigenda (LS) er sammála því sem fram kemur í greinargerð frumvarpsins að þörf sé á að einfalda regluverk. Frumvarpið sameinar fern lög sem fjalla um áhafnir skipa.

Hins vegar kemur fram í 2. kafla greinargerðarinnar, „Tilfni og nauðsyn lagasetningar“ að

„Markmið frumvarpsins er ekki að gera umfangsmiklar breytingar á þeim efnislegu reglum sem um áhafnir skipa gilda heldur að sameina fern lög um þetta efni í ein.“

LS telur einstök ákvæði frumvarpsins ganga gegn því sem þarna kemur fram þar sem lagðar eru til breytingar á lögum um áhafnir skipa sem myndu hafa gríðarleg áhrif á starfsumhverfi smábátaútgerðarinnar. Allt til þess að einstaka útgerðir munu ekki sjá sér fært að starfa í því umhverfi sem óbreytt frumvarp myndi leiða af sér. Það er skoðun LS að slíkar breytingar eigi við í sérstöku frumvarpi og fái þar verðskuldaða umræðu þar sem veginn yrði ávinningur þeirra á móti þeim áhrifum sem þær valda á starfsumhverfi viðkomandi.

Bent skal á að í 6. kafla í greinargerð frumvarpsins „Mat á áhrifum“ segir:

„Ekki er gert ráð fyrir að frumvarp þetta hafi veruleg áhrif á atvinnulífið verði frumvarp þetta að lögum.“

LS bendir á að það sé öðru nær og með ólíkindum að ekki sé gerð nákvæm grein fyrir áhrifum á útgerð smábáta af eftirfarandi sem er framhald af tilgreindu:

Í 16. og 17 gr. frumvarpsins er mælt fyrir um lágmarksfjölda skipstjórnar- og vélstjórnarmanna á fiskiskipum, varðskipum og öðrum skipum. Í a-lið 2. mgr. 16. gr. og 1. tölul. a-liðar 1. mgr. 17. gr. frumvarpsins er mælt fyrir um fjölda skipstjórnarmanna og smáskipavélavarda á skipum sem eru 15 metrar að skráningarlengd eða styttri. Er



mælt fyrir um að fari útivist skips yfir 14 klst. skuli vera stýrimaður auk skipstjóra og að smáskipavélaverðir skuli vera tveir. Regla þessi er í gildi í dag og leiðir af reglum um hvíldartíma. Hins vegar hefur skort á framfylgd með reglunni. Ákvæði þessa frumvarps eru skýrari og til áréttingar um þessa skyldu.

Í áratugi hafa eigendur smábáta styttri en 12 metra skipulagt útgerðina á þann hátt að ekki væri skylt að lögskrá stýrimann í áhöfn. Engar athugasemdir hafa verið gerðar af hálfu Samgöngustofu. Að bera því við að skort hafi á framfylgd reglu, er útúrsnúningur, enda skorti stofuna lagastoð fyrir reglunum. Hana ætlar Samgöngustofa nú að sækja í gegnum Alþingi. Frumhlaup stofunnar hófst hins vegar í byrjun nóvember sl. Þegar stofan breytti skilyrðum til lögskráningar. Sett var inn ákvæði um að skylt væri að skrá stýrimann ef útivist færi umfram 14 klukkustundir. Þrátt fyrir fjölda funda og bréfaskrifta hefur Samgöngustofa ekki fallist á að verða við kröfu LS um að færa lögskráninguna til fyrra horfs. LS lítur málið grafalvarlegum augum og upplýsir háttvirta nefndarmenn um að félagið hefur ákveðið að leggja inn stjórnslukæru hjá samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytinu á hendur Samgöngustofu.

LS mótmælir harðlega að „Regla þessi er í gildi í dag og leiðir af reglum um hvíldartíma“. Ákvæði fyrir báta styttri en 15 metrar er byggt á ákvæðum 64. gr. [sjómannalaga](#) þar sem hvergi er getið um útivist. Það orð er í [lögum um áhafnir skipa](#) og á við báta lengri en 15 metra og lengri.

Þá verður að telja líklegt að Samgöngustofa hafi ekki skoðað hvaða afleiðingar meint lögskráningarákvæði hafði. Það tekur allt til minnstu báta, einmenningssjósóknar. Gott dæmi er hér brot úr tölvupósti frá Jóni Inga Jónssyni frá Tálknafirði.

„Ég sem eigandi og skipstjóri á Garra BA 6575 var að lögskrá mig og ætla að fara minn fyrsta róður á morgun þá sá ég að það var búið að breyta lögskráningarkerfinu.

Ég þarf ss stýrimann ef ég ætla að vera meira en 14 tíma (sem ég er oftast)

Ég hef undanfarin sumur verið með son minn sem háseta og það var planið núna.

Hann er ekki með smáskiparéttindi en ætlaði í nám í vetur en það var ekki í boði vegna breytinganna sem voru gerðar (12m-15m) og engin námskrá tilbúin. Ég prófaði að gamni að skrá hann sem háseta en það gekk ekki en hann hefur lokið smábátanámskeiðinu hjá Slysavarnaskólanum svo varla er það ástæðan.“

Jón Ingi lýkur skrifum sínum með eftirfarandi:

„Ég er alvarlega að hugsa um að hætta þessari útgerð með krókaflamarki ef þetta verður svona, kannski er það tilgangurinn þ.e að þurrka út litlu krókaflamarksbátana endanlega.“

Það er mat LS að ekki leikur nokkur vafi á að innleiðing breyttra skilyrða um lögskráningu hjá Samgöngustofu er vanhugsað og vart hægt að ímynda sér að stofan hafi leitt hug að því hversu inngrípið hefur víðfeðm áhrif.

LS mótmælir öllum ákvæðum frumvarpsins sem innihalda ofangreint. Þau eru með öllu óraunhæf hvað varðar útgerð smábáta. Jafnframt hafa þau enga hliðstæðu við reglur annarra Norðurlanda.

Bent skal á að í desember 2019 voru gerðar breytingar á áhafnalögnum þannig að réttindi og skyldur að 12 metra löngum bátum voru færð að 15 metrum. Þar með var ekki lengur krafa um stýrimann í áhöfn. Það var staðfest í II. viðauka [reglugerðar](#) nr. 944/14. september 2020.

Um lágmarksfjölda skipstjórnarmanna á fiskiskipum og öðrum skipum gilda eftirfarandi reglur:

Lengd skips – skráningarlengd	Skipstjórn
< 15 metrar	Skipstjóri (SS/SS15), sem má vera hinn sami og smáskipavélavörður (SSV) sé hann eini réttindamaðurinn í áhöfn og hafi bæði atvinnuskirteinin. Skipstjóri (SS) gildir að < 12 metrum
15-24 metrar	Skipstjóri (AD) og stýrimaður (AC). Heimilt er að vera án stýrimanns að fenginni heimild mönnunarnefndar ef útivistartími er styttri en 14 klst.

Undirbúningur að lagasetningunni tók um fjögur ár og því kom það á óvart að frumvarp um sama málefni skuli nú komið fram.

Útgerð smábáta er viðkvæm fyrir öllum kostnaðarhækkunum. Um þær er tekist á í kjarasamningum LS og sjómannasamtakanna (Sjómannasambands Íslands, Félag skipstjórnarmanna og Félag vélstjóra og málmtæknimanna), en gildandi kjarasamningur var undirritaður árið 2012. Í honum er hvergi getið um stýrimann í áhöfn smábáta.

Breytingar sem frumvarpið leiði af sér

1. Í stað þess að miða við vinnu- og hvíldartíma skv. sjómannaöllum verður miðað við útvist eða útiveru. Ef útvist fer umfram 14 klst. er gerð krafa um annan skipstjórnarmann og vélavörð.

Með þessu breytist krafa um mönnun smábáta úr því að vera 1-2 réttindamenn (skipstjóri / vélavörður) í 2-4 réttindamenn (skipstjóri, **stýrimaður**, vélavörður 1 og vélavörður 2) réttindamenn fari útvist yfir 14 klst.

2. Einmenningssjósókn verður bönnuð sé útvíst 14 klst eða lengri. Undanþága er gerð ef eigandi bátsins rær honum.

Starfsumhverfi smábátaútgerðarinnar rúmar ekki þá réttindamenn sem farið er fram á þar sem ekki er lengur pláss fyrir háseta. LS bendir á að við gerð nýs frumvarps verði tekið tillit til gríðarlegra tækniframfara á sl. árum m.t.t. mönnunar skipa.

Athugasemdir við einstaka greinar sem ekki hafa komið til umfjöllunar hér að framan.

1. gr.

Lög þessi taka til erlendra skipa sem notuð eru í atvinnuskyni á íslensku innsævi í 30 daga samfleytt eða samtals 90 daga á ársgrundvelli að því er varðar skirteinakröfur, lágmarksmönnun, vaktstöðu, vinnu- og hvíldartíma og vinnuskilyrði á meðan þau eru að störfum á þessu svæði.

Ath. hvort ákvæðið geti opnað á skammtímaveiðar slíkra skipa hér við land og áhafnir á öðrum kjörum en á íslenskum skipum. LS varar við þeim undanþágum sem ákvæðið hefur í för með sér.

Í lokamálsgrein verði rauðlituðu bætt við.

Leiki vafi á því hverrar gerðar skip telst, **fiskiskip, varðskip, skemmtibátur eða annað skip vera** samkvæmt lögum þessum og reglugerðum settum samkvæmt þeim sker Samgöngustofa úr um það.

2. gr.

30. *Smáskip* eru skip sem eru 15 metrar að skráningarlengd eða styttri. ahs. styttri en 15 metrar að skráningarlengd

4. gr.

Bætt verði við ákvæði um að öll skirteini skulu vera aðgengileg á stafrænu formi frá og með 1. janúar 2022.

Lokaorð – grundvöllurinn árið 2002.

- I. [Frumvarp](#) 128. löggjafarþing 2002–2003. þskj. 451 — 390. mál. breytingar á sjómanna­lögum á lagaákvæðum er varða vinnutíma sjómanna. Í athugasemdum segir m.a.: „Með frumvarpi þessu er lagt til að gerðar verði nauðsynlegar breytingar á sjómanna­lögum, nr. 35/1985, og lögum um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa, nr. 76/2001, vegna innleiðingar tiltekinna



EES-gerða sem varða vinnutíma sjómanna. Gengið hefur verið út frá því að innleiðing gerðanna skapi ekki vandamál fyrir íslenskan sjávarútveg og rúmast ákvæði gildandi kjarasamninga milli útgerðar og stéttarfélaga innan ákvæða þeirra hvort sem litið er til hámarksvinnutíma eða lágmarkshvildartíma. Ljóst er að nýta þarf fráviksheimild 3. mgr. 2. gr. frumvarpsins við tilteknar veiðar.“

Á þessum tíma voru ekki til sérstakir kjarasamningar fyrir smábáta.


I. KAFLI

Breytingar á sjómannalögum, nr. 35/1985, með síðari breytingum.

Neðanritað klippt úr athugasemdum við 2. gr.

Í 1. tölul. 17. gr. b er kveðið á um að tilteknar greinar almennu vinnutímatilskipunarinnar eigi ekki við um fiskiskip, þ.e. 3. gr. sem fjallar um daglega hvíld, 4. gr. um hlé, 5. gr. um vikulegan hvíldartíma, 6. gr. um vikulegan hámarksvinnutíma og 8. gr. um lengd næturvinnutíma. Hins vegar eiga við ákvæði 7. gr. um árlegt orlof, 9. gr. um heilbrigðiseftirlit og tilfærslu næturvinnustarfsmanna yfir í dagvinnu, 10. gr. um tryggingar vegna næturvinnu, 11. gr. um tilkynningu um reglubundna ráðningu næturvinnustarfsmanna, 12. gr. um öryggis- og heilsuvernd og 13. gr. um vinnumynstur.

Virðingarfyllt


Arthur Bogason formaður


Örn Pálsson framkvæmdastjóri