



RÍKISLÖGREGLUSTJÓRINN

THE NATIONAL COMMISSIONER OF
THE ICELANDIC POLICE

*Alþingi
Erindi nr. Þ 133/779
komudagur 2.2.2007*

Reykjavík 31. janúar 2007

Tilvísun: 2007010226

50.03

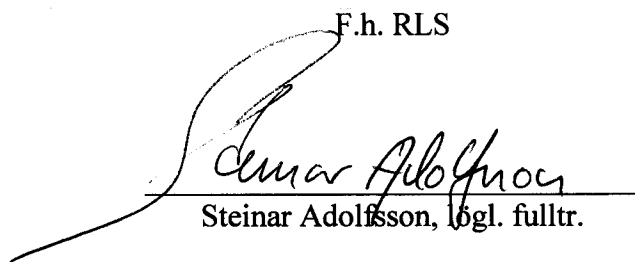
Alþingi
Nefndasvið
Kirkjustræti
150 REYKJAVÍK

Frumvarp til laga um áhafnir íslenskra fiskiskipa, varðskipa, skemmtibáta og annarra skipa, 385. mál, heildarlög

Vísað er til bréfs samgöngunefndar frá 17. janúar sl. þar sem óskað er umsagnar ríkislögreglustjórans um ofangreint.

Engar athugasemdir eru gerðar við efnisatriði frumvarpsins.

F.h. RLS


Steinar Adolffson, lög. fulltr.

Alþingi
Erindi nr. P 133/778
komudagur 2.2.2007



**LANDSSAMBAND
ÍSLENSKRA
ÚTVEGSMANNA**

Borgartúni 35
105 Reykjavík
Sími: 591 0300
Fax: 591 0301
www.liu.is

29. janúar 2007

Samgöngunefnd
Alþingis

Alþingi
150 Reykjavík

Samkvæmt erindi Samgöngunefndar Alþingis 17/01/07 hafa undirritaðir tekið til umsagnar frumvarp til laga um áhafnir íslenskra fiskiskipa, varðskipa, skemmtibáta, og annarra skipa, 385. mál, heildarlög.

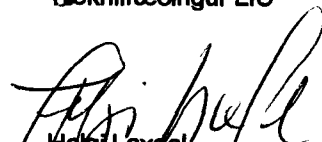
Undirritaðir aðilar tóku þátt í undirbúningi frumvarpsins, sem skilað var til ráðuneytisins í sátt hagsmunaaðila. Neðanritaðir gera engar athugasemdir við frumvarpið og lýsa yfir fullum stuðningi við það í því formi sem það er kynnt.

Ofangreint tilkynnist hér með

Virðingarfyllt


Jón B. Stefánsson
Skólameistari FTÍ


Guðfinnur G. Johnsen
Tæknifræðingur LIÚ


Helgi Laxdal
Förmaður VM


Guðjón Armann Einarsson
framkvæmdastjóri
Félag skipstjórnarmanna

Alþingi
Erindi nr. P 133/825
komudagur 7.2.2007

From: Gummi og Harpa [mailto:gek@snerpa.is]
Sent: 14. janúar 2007 22:50
To: Ingvar Þór Sigurðsson
Subject: Vélstjóra og vélavarða réttindi.

Nefndarritari samgöngunefndar,
Ingvar Þór Sigurðsson

V/ samtals við Guðmund Hallvarðsson formann.

Bestu kveðjur,

Guðmundur E. Konráðsson
Konráð G. Eggertsson
Haraldur Á Konráðsson

Er ekki hægt að miða vélstjóra eða vélavarða réttindi bara við stærð vélar, en ekki stærð báta, og allt yrði einfaldara. Bátur sem er 11 metrar getur verið með nákvæmlega sömu vél og bátur sem er 13 metrar. Svo það er mjög skrítið að geta verið vélstjóri eða vélavörður á 11 metra bát, en ekki 13 metra bát með sömu vél. Það er talað um 14 tíma og kannski er það í lagi fyrir nýjustu bátana í dag sem ganga um og yfir 30 sjómílur. En við sem erum með þessa svo kölluðu vertíðar báta af gömlu kynslóðinni sem ganga 7 – 9 mílur, við getum ekki búið við þessa 14 tíma reglu. Sem dæmi með okkar útgerð, þegar rækju veiðar byrja aftur innfjarðar yrðum við að vera 3 í áhöfn. Við erum að fara á sjóinn kl 05:00 og í land aftur kl 20:00 – 23:00. Við gætum ekki verið 2 í áhöfn, við gætum ekki gert út á þetta. Ef ég skil þetta rétt þá geta menn róið ef þeir hafa vélaverkstæði í landi sem þeir fá þjónustu hjá, en þeir menn eru ekki um borð í bátunum ef eitthvað bilar úti á sjó. Ég veit dæmi þessa að bátur var dreginn í land með stíflaða hráolíu síu og það er ekki gaman að lenda í því í brælu og kannski stutt í landið. Ég get nefnt sem dæmi, við komum í land á Hvammstanga, þar voru 2 ungir menn í nýjum bát með yfir 600 hestafla vél. Annar þeirra sagði mér að báturinn gengi yfir 26 mílur svo ég spurði hvernig vél væri í bátnum. Hann vissi það ekki. Þarna var **enginn vélstjóri**. Við vorum við bryggju fyrir aftan þennan bát og hjá okkur varð að vera **skipstjóri, vélstjóri og stýrimaður**. Báturinn hjá okkur gengu 8 mílur, hjá okkur er mjög gott og stórt vélarrúm en á þessum litlu bátum er ekki hægt að skipta um skoðun er þú kemur niður í vél og mjög oft þarf að opna hlera á dekki til að gera við smávægilega hluti og það er ekki hægt úti á sjó. Ég held að það sé verið að sníða þessi lög að þessum nýju hraðfiskibátum. En þið megið ekki **gleyma** okkur þessum gömlu vertíðarbátum. Við erum ekki margir eftir og ég held að enginn sé búinn að átta sig á þeim breytingum sem verða fyrir okkur á þessum **bátum**. Þetta er spurning um að við getum haldið áfram. Og svo að lokum er alveg með ólíkindum að réttindi allra skuli hækkuð nema þeirra sem hafa 30 tonna réttindi. Nema ef þeir eru að flytja farþega alt að hundrað manns, þau réttindi voru stækkuð í 80 tonn fyrir nokkrum árum. En þeir sem flytja dauðann fisk fengu ekki stækkuð sín réttindi. Þess vegna spyr ég er **minni** ábyrgð að vera með allt að 100 farþega en að flytja 2 til 5 tonn af fiski. Ég held ekki, því ef fiski báturinn sekkur þurfa bara 2 menn að bjarga sér,

en sá sem fékk réttindin sín stækkuð þarf að bjarga 102. Að lokum vona ég að þetta verði skoðað með okkur á gömlu bátunum í huga.

Það má líka sjá í lögskráningu hvaða menn það eru sem hafa 30 tonna réttindi í dag, og hafa verið að róa undanfarin ár og hafa reynslu til skipstjórnunar. Og hægt væri að stækka þeirra réttindi upp í 80 tonn eins og hjá þeim sem stjórna farþegabátum.

Með fyrirfram þökk.

Guðmundur E. Konráðsson
Konráð G. Eggertsson
Haraldu Á. Konráðsson
Ísafirði



Samgöngunefnd Alþingis

5. febrúar 2007

Efni: Umsögn frumvarp til laga um áhafnir íslenskra fiskiskipa, varðskipa, skemmtibáta og annarra skipa. Þskj. 427.

Landssamband smábátæigenda gerir eftirfarandi athugasemd við frumvarpið.

3. gr. 17. tl. „Skráningarlengd er sú lengd skips sem lögð er til grundvallar við stærðarmælingu þess sem samkvæmt reglum um mælingar skipa.“
18. tl. „Smáskip eru samkvæmt lögum þessum skip sem eru 12 metrar að skráningarlengd og styttri.“

12. gr. a. 3. mgr.

„Á skipi með vélarafl frá og með 250 kW til og með 750 kW skal vera:

1. Vélavörður, sé skipið styttra en 12 metrar að mestu lengd.
Vélavörður má vera hinn sami og skipstjóri, enda sé hann eini réttindamaðurinn í áhöfn og útivera skemmri en 14 klst. á hverju 24. klst. tímabili.“

Þegar drög að frumvarpinu voru kynnt undirrituðum var ávallt kveðið á um „skráningarlengd“. Gengið var frá skilgreiningu á því í 17. og 18. tl. 3. gr. Í tilvitnaðri 12. gr. hér að framan er hins vegar kveðið á „að skipið sé styttra en 12 metrar að mestu lengd.“



Til frekari áréttingar um skilning undirritaðs og kröfu um breytingu er bent á bls. 24 í frumvarpinu 1. mgr. „vélavörður á skipum 12 metrar og styttri að skráningarlengd með vélarafl 750 kW eða minna.“.

Virðingarfyllt

f.h. Landssambands smábátæigenda


Örn Pálsson framkvæmdastjóri

Alþingi
Erindi nr. P 133/1221
komudagur 26.2.2007

LANDSSAMBAND
smábátæigenda



Samgöngunefnd Alþingis

25. febrúar 2007

Efni: Umsögn frumvarp til laga um áhafnir íslenskra fiskiskipa,
varðskipa, skemmtibáta og annarra skipa. Þskj. 427

Landssamband smábátæigenda sendir hér viðbót við fyrri umsögn dags. 5. febr. sl.

LS leggur áherslu á að a-lið 12 gr. verði breytt á þann veg að hann taki ekki til báta styttri en 15 metrar.

Til samræmis við þá breytingu verði 1. tl. a-liðar 12 gr. sem fjallar um fjölda vélstjórnarmanna á fiskiskipum, varðskipum og öðrum skipum breytt þ.a. ákvæði hans um útiveru verði fellt út.

Að lokum áréttar undirritaður þann skilning á frumvarpinu að aðilar sem hafa skipstjórnarréttindi sbr. 7. gr. L. 112/1984 með síðari breytingum haldi sínum réttindum og aðilar með réttindi til vélgæslu sbr. ákvæði til bráðabirgða L. 76/2001 fái útgefið skírteini sem vélaverðir sbr. 1. tl. a-liðar 12 gr. þessa frumvarps sem fjallar um fjölda vélstjórnarmanna á fiskiskipum, varðskipum og öðrum skipum.

Virðingarfyllt

f.h. Landssambands smábátæigenda

Örn Pálsson framkvæmdastjóri

Alþingi
Erindi nr. P 133/1072
komudagur 15. 2. 2007

15.2.2007

Samgöngunefnd Alþingis

Varðandi umsagnir við frumvörp til hafnarlaga, 366. mál og áhafnir íslenskra fiskiskipa, varðskipa, skemmtibáta og annarra skipa, 385 mál, móttakið í bréfi dagsett 17. janúar 2007.

Rannsóknarnefnd sjóslýsa gerir ekki athugasemdir fyrir sitt leyti við þessi frumvörp.

Góðfúslega afsakið að viðbrögð okkar skuli ekki hafa skilað sér á tilsettum tíma.

Með kveðju,
Jón A. Ingólfsson
forstöðumaður
Rannsóknarnefndar sjóslýsa



SIGLINGASTOFNUN

Erindi nr. P 133/812
komudagur 7.2.2007

Alþingi
samgöngunefnd
Við Austurvöll
105 105

Kópavogi, 01.02.2007
Tilv. 023
HJ

Efni: Umsögn um frumvarp til laga um áhafnir íslenskra fiskiskipa, varðskipa, skemmtibáta og annarra skipa.

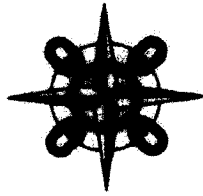
Siglingastofnun vísar til bréfs samgöngunefndar dags. 17. janúar 2007, þar sem ofanefnt frumvarp er sent til umsagnar stofnunarinnar.

Siglingastofnun gerir ekki efnislegar athugasemdir við frumvarp þetta enda kom stofnunin að gerð frumvarpsins ásamt samgönguráðuneyti og hagsmunaaðilum.

Stofnunin vill vekja athygli á 8. gr. frumvarpsins, en þar er gert ráð fyrir að Siglingastofnun Íslands gefi út skirteini til vélstjórnar- og skipstjórnarstarfa. Hér er um að ræða nýmæli þar sem útgáfa vélstjórnar- og skipstjórnarskirteina hefur fram til þessa verið í höndum sýslumanna og Tollstjórans í Reykjavík. Með því að færa skirteinisútgáfu vegna vélstjórnar- og skipstjórnar á eina hendi er auðveldara en áður að tryggja samræmt verklag við útgáfu þeirra auk þess sem með því skapast forsendur til þess að slík útgáfa lúti viðurkenndu gæðastjórnunarkerfi.

Virðingarfyllst,
F. h. Siglingastofnun Íslands,


Helgi Jóhannesson,



SJÓMANNASAMBAND ÍSLANDS

Sætúni 1 · 105 Reykjavík · Sími 561 0769 · Símbref 561 0774

Alþingi
Erindi nr. **P** 133/801
komudagur 5.2.2007

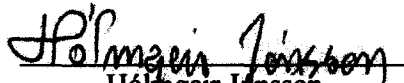
Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Reykjavík 2. febrúar 2007.

Efni: Umsögn um frumvarp til laga um áhafnir íslenskra fiskiskipa, varðskipa, skemmtibáta og annarra skipa, 385. mál.

Sjómannasamband Íslands gerir ekki athugasemd við frumvarpið.

f.h. Sjómannasambands Íslands,


Hólmgeir Jónsson

Alþingi
Erindi nr. P 133/802
komudagur 5.2.2007

Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Reykjavík 1. febrúar 2007

Athugasemdir við frumvarp um áhafnir íslenskra fiskiskipa, varðskipa, skemmtibáta og annarra skipa.

Slysavarnafélagið Landsbjörg (SL) vill gera eftirfarandi athugasemdir við tvær greinar frumvarpsins

II: Kafi Nám og réttindi. 4. gr Menntun og þjálfun

Þar sem um Slysavarnaskóla sjómanna gilda sérlög varðandi námskrá telur SL að við greinina bætist eftirfarandi málsgrein:

“Um Slysavarnaskóla sjómanna gilda sérlög og staðfestir samgönguráðherra námskrá skólans.”

Starfsemi Slysavarnaskóla sjómanna heyrir undir samgönguráðuneyti en ekki menntamálaráðuneyti og því nauðsynlegt að skýrt sé um það kveðið í þessari grein að um Slysavarnaskóla sjómanna gildi önnur lög.

Í frumvarpi um áhafnir farþegaskipa og flutningaskipa 76/2001 er eftirfarandi orðalag notað og því eðlilegt að sami háttur sé hafður í þessu frumvarpi:

■3. gr. Menntun og þjálfun.

- ☐Sjómannaskólar annast menntun og þjálfun áhafna íslenskra skipa. Um inntökuskilyrði sjómannaskóla, námskrá, nám, námstilhögun, námsmat og námsstig til öflunar tiltekinna skírteina samkvæmt lögum þessum fer eftir lögum um framhaldsskóla og reglugerðum settum samkvæmt þeim. Nám og kennsla í sjómannaskólum skal vera samkvæmt viðurkenndu gæðastjórnunarkerfi.
- ☐Starfsgreinaráð um sjávarútvegsgreinar og siglingar, sem starfar samkvæmt lögum um

framhaldsskóla, gerir tillögu til menntamálaráðherra, að fenginni umsögn Siglingastofnunar Íslands, um námskrár sjómannaskóla.

☐Um Slysavarnaskóla sjómanna gilda **lög nr. 33/1991** og staðfestir samgönguráðherra námskrá skólans.

☐Menntamálaráðuneytið hefur eftirlit með að námskrár sjómannaskóla uppfylli kröfur alþjóðasamninga og Siglingastofnun Íslands hefur eftirlit með að nám við sjómannaskóla uppfylli kröfur alþjóðasamninga.

IV. Kafi **Mönnun og undanþágur.** **12. gr.**

Lágmarksfjöldi skipstjórnar- og vélstjórnarmanna á fiskiskipum, varðskipum og öðrum skipum.

Í fyrri drögum að frumvarpi þessu var sérstök grein sem fjallaði um önnur skip. Þar sagði meðal annars í einni málsgrein:

“Ráðherra getur í reglugerð kveðið á um menntun og þjálfun áhafnar annarra skipa skv. 3. gr., öryggisfræðslu, próf og skírteini auk skilyrða þeirra.”

Í athugasemdum með þeim frumvarpsdrögum var þessi málsgrein útskýrð á eftirfarandi hátt:

Um 12. gr.

Með þessari grein sem er nýmæli er kveðið á um að sérstakt skírteini þurfi til að gegna starfi skipstjórnarmanns og vélstjórnarmanns á öðrum skipum en nefnd eru sérstaklega í 8.-11. gr. frumvarpsins. Með öðrum skipum er í frumvarpinu átt við þau skip sem ekki teljast vera farþegaskip eða flutningaskip samkvæmt lögum um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa og teljast ekki vera fiskiskip, skemmtibátar eða varðskip samkvæmt frumvarpinu. Hér er t.d. átt við sanddæluskip, dráttarbáta, hafnsögubáta, vinnubáta, björgunarskip o.fl., sbr. 27 (nú 30 gr). tölul. 3. gr. frumvarpsins þar sem hugtakið er nánar skilgreint. Um skilyrði slíkra réttinda, þ.m.t. um menntun og þjálfun, siglingatíma og heilbrigðiskröfur, verður nánar fjallað í reglugerð.

Á það skal sérstaklega bent að björgunarskip SL eru ekki skip í atvinnurekstri og vill að tryggt sé að þau skip flokkist ekki undir atvinnurekstur. Ljóst er að einhverjar reglur þurfa að vera til þannig að þessi skip sigli ekki með réttindalausum menn um borð. Lagt er til að í greininni sé heimild til handa ráðherra að setja í reglugerð ákvæði um menntun og þjálfun áhafnar annarra skipa skv. 3. gr., öryggisfræðslu, próf og skírteini auk skilyrða þeirra sem ekki eru gerð út í atvinnuskyni.

Slysavarnafélagið Landsbjörg á og rekur 14 björgunarskip um land allt og eru þessi skip mönnuð sjálfbóðaliðum. Á mörgum stöðum þar sem skip þessi eru staðsett er og getur verið skortur á réttindamönnum með þau réttindi sem krafist er með frumvarpinu fyrir skip af þeirri stærðargráðu sem megin þorri björgunarskipanna eru. Það er mjög mikilvægt að SL geti haldið þessum skipum úti á þeim stöðum þar stór hluti þeirra sem starfa á þessum skipum hafa oft ekki meiri réttindi en 30 brl réttindi.

Í umsögn sem send var Nefndasviði Alþingis þann 17. maí 2006 er þetta mál rakið og fylgir sú umsögn hér með.

Reykjavík, 17.5.2006

Nefndasvið Alþingis,
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Umsögn um frumvarp til laga um áhafnir íslenskra skipa og annarra skipa.

Slysavarnafélagið Landsbjörg vill benda á að með frumvarpinu er fjallað sérstaklega um flokkinn önnur skip og í athugasemdum er skilgreint að björgunarskip séu meðtalin í þessum flokki. Slysavarnafélagið Landsbjörg vill vekja athygli á því að störf björgunarmanna á björgunarskipum félagsins er í höndum sjálfboðaliða sem ekki fá greitt fyrir þessi störf og framkvæma þau hiklaust af brennandi áhuga.

Í áhöfnum björgunarskipa eru einstaklingar sem oft hafa minnstu réttindi til skips- og vélstjórnar enda oft erfitt að fá menn með full réttindi inn í sjálfboðaliðastarfið. Leggur því félagið áherslu á að mögulegt sé að menn með lægstu réttindi geti annast skips- og vélstjórn þessara björgunarskipa.

Innan samtakanna fer fram reglubundin þjálfun björgunarmanna í samræmi við samræmdar viðmiðanir um þjálfun skipstjóra, vélstjóra og háseta á leitar- og björgunarförum á sjó sem Alþjóðabjörgunarbátasamtökin ILF hafa gefið út. Með því stuðlar félagið að sérhæfingu þessa manna til starfa á ákveðnum gerðum björgunarskipa og því miklivægt að hægt verði að gefa út réttindi sem tilgreind væru ákveðinni gerð björgunarskipa óháð lengd þeirra.

Þá bendir félagið á að erfitt geti verð fyrir sjálfboðaliða að ná í 18 mánaða siglingatíma á sjó til þess eins að starfa á björgunarskipi félagsins. Það verður því að vera heimild í lögum þessum að með reglugerð geti ráðherra kveðið á um menntun, þjálfun og siglingatíma til réttinda fyrir önnur skip þar með talin björgunarskip.

Samkvæmt fylgiskjali I má lesa úr töflu að lagt verði af hið svokallaða 30 tonna réttindanám þannig að hver sá sem vill fá minnstu réttindi þarf að taka 1. stig skipstjórnarmenntunar en er tveggja anna nám. Þá má einnig sjá að verið er að skerða þau mörk sem miða við 30 brl réttindi en þau eru metin til lengdar skipa allt að 17-18 metrum en eiga að falla niður fyrir 12 metra.

Samkvæmt fylgiskjali I lýtur svo út fyrir að skrífað sé fyrir möguleika manna með 30 brl réttindi getað annast stjórnun björgunarskipa félagsins sem því sem næst öll eru rúmir 15 metrar að

lengd. Leggur félagið áherslu á að hér er ekki um atvinnurekstur að ræða og því viljum við að í þessari töflu verði björgunarskip undanskilin í hópnum sem kallast önnur skip eða þá að í 12 gr. frumvarpsins verði skýrt tekið fram að ráðherra skuli með reglugerð kveða á um menntun, þjálfun og siglingatíma skipstjórnar- og vélstjórnarmanna björgunarskipa óháð lengd þeirra. Með því móti verður unnt að tryggja um komandi framtíð mönnun björgunarskipa félagsins.

Með kveðju,

f.h. Slysavarnafélagsins Landsbjargar

Jón Gunnarsson, framkvæmdastjóri

Alþingi
Erindi nr. **P** 133/800
komudagur 5.2.2007



Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8 - 10
150 Reykjavík

Reykjavík 1. feb. 2007

Efni: frumvarp til laga um áhafnir íslenskra fiskiskipa, varðskipa, skemmtibáta og annarra skipa, 385. mál, heildarlög.

Við þökkum mótttekið bréf samgöngunefndar Alþingis dags. 17. jan. sl. þar sem óskað er umsagnar SVÞ – Samtaka verslunar og þjónustu við ofangreint frumvarp.

SVÞ – Samtök verslunar og þjónustu gera ekki efnislegar athugasemdir við umrætt frumvarp enda gilda lögin um aðrar áhafnir íslenskra skipa en farþegaskipa og flutningaskipa. Þó verður að láta koma fram að markmið laganna vekur nokkra furðu. Frumvarpið er um áhafnir *íslenskra fiskiskipa, varðskipa, skemmtibáta og annarra skipa*. Markmið laganna í 1 gr. er “að tryggja öryggi íslenskra skipa og áhafna þeirra síðan kemur í lok setningarinnar “...og að efla varnir gegn mengun sjávar”. Er ástæða til að lög um áhafnir íslenskra fiskiskipa, varðskipa, skemmtibáta og annarra skipa hafi það að markmiði *að efla varnir gegn mengun sjávar*? Það er fyllsta ástæða til að biðja löggjafann að velta því fyrir sér.

Virðingarfyllt

SVÞ – Samtök verslunar og þjónustu

Signý Sigurðardóttir

Alþingi
Erindi nr. Þ 133/827

komudagur 7.2.2007

From: Þórarinn Ólafsson [<mailto:toti@frosti.is>]
Sent: mán. 15.1.2007 14:34
To: Guðmundur Hallvarðsson
Subject: Frumvarp til laga um áhafnir ísl. fiskiskipa, ofl

Sæll Guðmundur

Fyrir liggur frumvarp er varðar áhafnir ísl. fiskiskipa ofl. Í þessu frumvarpi er verið að gera grundvallarbreytingar á réttindum manna eftir lengd báta en ekki brúttótonnum.

Í fiskeldinu hjá Hraðfrystihúsinu- Gunnvör hf, starfa fjórir starfsmenn sem hafa allir réttindi að 30 tonnum (pungaprófi) eftir breytinguna munu þeir hafa réttindi til að stjórna bátum upp að 12 metrum. Allir þessir starfsmenn hafa verið að stýra þessum hefðbundnu rækjupungum hér í Djúpinu sem eru þetta 15-17 metra langir.

Ég spyr, hvar standa þessir menn eftir lagabreytinguna. Hafa þeir ekki lengur heimild til að stýra bátum uppí 17-18 metra (hefðbundnir innfjarðarrækjubátar) ???

Í frumvarpinu eins ég hef það undir höndum er gert ráð fyrir því að 30 tonninn veiti mönnum rétt á 12 metrum, en einnig er minnst á það í umræðunum að menn haldi sínum réttindum til að stýra þeim bátum sem þeir hafa verið að stýra og sambærilegum bátum til sömu verka.

Það er töluvert hagsmuna mál fyrir okkar starfsemi það þessi mál lendi í eðlilegum farvegi. Ég held að það sé réttast að þessir menn sem geti fært sönnur á að þeir hafi verið að stýra bátum yfir 12 metrum fái réttindi til að stýra bátum upp að 24 metrum. Í okkar tilfelli þá væri það hálf erfitt að fara skikka þessa menn í skóla enda allir á miðjum aldri og komnir með fjölskyldu. E.t.v. væri hægt að hugsa sér að halda námskeið fyrir þessa kalla og veita þeim í kjölfarið réttindi.

Ég vona að þið takið tillit til þessara sjónarmiða við afgreiðslu frumvarpsins.

Með kveðju / Best regards

Þórarinn Ólafsson

Sjávarútvegsfræðingur/Fisheries Science B.Sc. honours

Hraðfrystihúsið-Gunnvör Ltd.

PO Box 410 - Hnífsdal - Iceland

Phone: +354 4504600

Fax: +354 4563624

Direct: +354 4504604

Mobile: +354 8934604

e-mail: toti@frosti.is

www.frosti.is