



Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneyti  
Sölvhólsgötu 7  
101 Reykjavík

Reykjavík 3. mars 2021  
Tilvísun: 2103007/0.7.6

**Efni:** Umsögn Landhelgisgæslu Íslands um drög að frumvarpi til laga um áhafnir skipa

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið birti þann 18. febrúar sl. í samráðsgátt stjórnvalda, drög að nýjum heildstæðum lögum um áhafnir skipa. Landhelgisgæsla Íslands fagnar því að lagaumhverfi er snertir áhafnir skipa sé einfaldað með þessum hætti og að fjórir lagabálkar verði sameinaðir í einn.

Landhelgisgæslan telur það til mikillar einföldunar að stofnuninni verði veitt heimild til að ljúka málum er varða brot á tilteknum ákvæðum laganna með stjórnvaldssekt. Samkvæmt núgildandi lögum eru brot á viðkomandi lögum kærð til lögreglu. Með því að veita stofnuninni heimild til að leggja á stjórnvaldssektir er stuðlað að mun einfaldari málsmeðferð sem felur í sér minni kostnað fyrir málsaðila og tekur málsmeðferð að jafnaði mun skemmri tíma en málsmeðferð fyrir dómstólum. Stjórnvaldsviðurlög eru almennt mun hagkvæmari og skilvirkari leið en dómstólameðferð.

Landhelgisgæslan hefur farið yfir frumvarpsdrögin og vill koma eftirfarandi ábendingum á framfæri:

1. Í 2. mgr. 1. gr. frumvarpsins kemur fram að lögunum sé einnig ætlað að ná til áhafna þeirra erlendu skipa sem notuð eru í atvinnuskyni í íslenski *landhelgi og innsævi að staðaldri*. Þá nái þau til erlendra skemmtibáta sem notuð eru í íslenski *landhelgi að staðaldri*. Landhelgisgæslan sem er eftirlitsaðili með lögskráningu sjómanna ásamt Samgöngustofu, telur nauðsynlegt að það sé skýrt nánar hvað felist í orðalaginu að staðaldri, þ.e. í hversu langan tíma eða með hve jöfnu millibili þarf viðkomandi skip að vera notað í íslenski landhelgi til að það geti talist vera notað að staðaldri hér við land. Það gerir eftirlitsstofunum erfitt um vik að gildissvið laganna sé svo matskennt. Þá er þörf á því að tilgreina að lögin eigi einnig við um erlenda skemmtibáta sem notaðir eru á innsævi þar sem ekki verður séð af hverju það skuli undanskilið gildissviði laganna.
2. Í síðasta málslið 2. mgr. 3. gr. vantar á eftir orðunum „5 ára“ orðið: fresti.
3. Í 6. gr. frumvarpsdraganna er lagt til að samræmdar verði kröfur sem gerðar eru til heilbrigðisvottorða áhafnar meðlima og er það í samræmi við breytingar sem gerðar voru á lögum nr. 30/2007 um áhafnir

fiskiskipa, varðskipa, skemmtibáta og annarra skipa með lögum nr. 158/2019 sem taka skulu gildi 1. júlí 2021. Samkvæmt því er gerð krafa til þess að allir um borð í fiskiskipum hafi heilbrigðisvottorð sem gildi að hámarki í tvö ár og ber útgerð og skipstjóri ábyrgð á því að allir skipverjar leggi fram slíkt vottorð. Landhelgisgæslan telur að óljóst hvort nægur aðlögunartími hafi verið gefinn og að það þurfi að vera skýrt hvernig eftirliti með þessu skuli háttað.

4. Í 3. mgr. 10. gr. er lagt til að Samgöngustofu sé heimilt að ákveða að sjómanni sem fengið hefur skilgreinda þjálfun undir staðfestri leiðsögn skipstjóra geti fengið undanþágu til að starfa sem undirstýrimaður eða undirvélstjóri á því skipi sem þjálfunin var veitt á eða sambærilegu skipi. Þessa heimild er nú að finna í c. lið 2. mgr. 13. gr. laga nr. 30/2007 um áhafnir íslenskra fiskiskipa, varðskipa, skemmtibáta og annarra skipa þar sem mönnunarnefnd er fengin þessi heimild. Þá er Samgöngustofa með sambærilega heimild til að veita undanþágu frá mönnun á grundvelli 8. gr. laga nr. 76/2001 um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa. Landhelgisgæslan telur að það þurfi að fara varlega í að beita slíkri undanþágu og að skilgreina þurfi nánar hvaða þjálfun viðkomandi þurfi að hljóta áður en slík undanþága sé veitt.
5. Í 2. mgr. 12. gr. kemur fram að sá sem gerir út frístundafiskiskip beri ábyrgð á því að stjórnendur þeirra hafi fullnægjandi réttindi á frístundafiskiskip. Landhelgisgæslan vill benda á að oft er um að ræða erlenda aðila og því getur verið örðugt að ganga úr skugga um hvaða kröfur eru gerðar til skírteina í heimalandi viðkomandi.
6. Í 13. gr. er kveðið á um að útgerð geti falið skipstjóra eða öðrum starfsmönnum sínum að annast lögskráningu. Í 14. gr. frumvarpsdraganna er síðan kveðið á um að skipstjóra sé óheimilt að halda úr höfn nema allir skipverjar hafi verið lögskráðir á skipið. Landhelgisgæslan telur að frumvarpið þurfi að kveða skýrar á um það hver ber ábyrgð á því að allir séu lögskráðir á skipið. 14. gr. frumvarpsdraganna varpar ábyrgð á skipstjóra að ganga úr skugga um að allir séu lögskráðir áður en haldið er úr höfn, en ekki er ljóst hvaða ábyrgð hvílir á útgerð samkvæmt 13. gr. Ef ábyrgðin er einnig útgerðarinnar væri rétt að það kæmi skýrar fram í 13. gr.
7. Í 2. mgr. 14. gr. kemur fram að Samgöngustofa skuli afskrá mann að nánar greindum skilyrðum uppfylltum. Til að fyrirbyggja misskilning væri rétt að kveða jafnframt á um skyldu Samgöngustofu til að upplýsa viðkomandi sjómann um að hann hafi verið afskráður.  
Í 1. ml. 3. mgr. 14. gr. laganna komi í stað orðins „hann“: hún.
8. Í 15. gr. væri rétt að skýra nánar hvaða aðrir eftirlitsaðilar en Samgöngustofa eða Landhelgisgæsla hafi heimild til að nota lögskráningarkerfið til eftirlits. Engar skýringar varðandi þetta atriði er að finna í greinargerð með frumvarpsdrögunum.
9. Samkvæmt 3. mgr. 16. gr. skal Samgöngustofa ákveða mönnun farþegabáta, farþegaskipa og flutningaskipa að fenginni tillögu útgerðar. Til að gæta jafnræðis væri æskilegt að viðmið varðandi mönnun séu nánar skilgreind, t.d. í reglugerð.

10. Í a. lið 2. mgr. 17. gr. frumvarpsdraganna er gert ráð fyrir að þegar eigandi skips er lögskráður sem skipstjóri og einn um borð þá þurfi ekki einnig stýrimann þó útivist fari yfir 14 klst. Landhelgisgæslan fær ekki séð að önnur sjónarmið eigi við þegar eigandi er lögskráður sem skipstjóri. Að baki 14 tíma reglunni liggja öryggissjónarmið eins og fram kemur í skýringum með 17. gr. í frumvarpsdrögum, þau sjónarmið eiga alveg jafnt við þegar svo stendur á að lögskráður skipstjóri er jafnframt eigandi. Af þeim sökum leggur Landhelgisgæslan til að þessi málsliður falli brott.
11. Í 2. mgr. 23. gr. kemur fram að ákvæði um vinnu- og hvíldartíma samkvæmt 64. gr. sjómannalaga nr. 35/1985 eigi ekki við þegar eigandi skips er lögskráður sem skipstjóri og er einn um borð. Landhelgisgæslan telur að sömu sjónarmið eigi við hér og fram koma hér að ofan varðandi 2. mgr. 17. gr. frumvarpsdraganna, þ.e. að ekki sé réttlætanlegt að draga úr öryggissjónarmiðum þegar svo stendur á að lögskráður skipstjóri er jafnframt eigandi.

Virðingarfyllst,

---

Guðríður Kristjánsdóttir  
Yfirlögfræðingur