

## Athugasemdir við drög að frumvarpi um áhafnir skipa

Undirritaður lýsir ánægju með að regluverkið um áhafnir íslenskra skipa sé einfaldað með drögum að frumvarpi til laga um áhafnir skipa. Ljóst er að betur verður að gera til að öryggi sjófarenda verði ekki ógnað og skapaðar óþarfa hættur. Við samningu frumvarps sem þessa er nauðsynlegt að skoðuð sé fortíðin samhliða sem agnár núverandi kerfis séu lagfærðir en ekki hið gagnstæða.

### Athugasemd við orðskýringar

Mikill ruglingur er settur fram um stöðuheiti vélstjóra í þessum drögum. Í orðskýringum er fjallað um annan vélstjóra (1) og fyrsta vélstjóra (14) en samkvæmt þeim er hér um sömu stöðu að ræða. Þá er einnig rætt um fyrsta vélstjóra (36) þar sem fjallað er um undirvélstjóra. Bæði STCW og STCW-F samþykktirnar taka til annars vélstjóra (second engineer) og því hefur alþjóðasamfélagið hætt að nota stöðuheitið fyrsti vélstjóri. Legg ég til að slíkt verði einnig gert hér.

Í orðskýringum er minnst á skírteini (29) er varðar réttindi. Samkvæmt STCW samþykktinni og drögum sem unnið er með hjá IMO að STCW-F eru skírteini tvíþætt. Annars vegar atvinnuskírteini (CoC) og hinsvegar hæfnisskírteini (CoP). Ég tel ástæðu til að gerður verði greinarmunur á þessum skírteinum er lýtur að alþjóðaumhverfinu.

Númer alþjóðasamþykktar ILO um vinnu við fiskveiðar er C188. (43)

### Athugasemd við 17.gr.

Í 17. gr. Lágmarksfjöldi skipstjórnar- og vélstjórnarmanna á fiskiskipum, varðskipum og öðrum skipum geri ég athugasemd við heimildina sem þar á að gefa “þegar eigandi skips skv. skipaskrá er lögskráður sem skipstjóri og er einn um borð þarf ekki stýrimann þó útivist fari yfir 14 klst.” Á undanförunum árum hefur Rannsóknarnefnd samgönguslysa fengið mörg mál til rannsóknar þar sem stjórnandi hefur sofnað við stjórnvölinn eftir að vökutími hans er kominn umfram það sem eðlilegt þykir. Með því að heimila eiganda að vera eins lengi og honum langar til einum á sjó bíður það sannarlega hættunni heim. Í 20.gr. segir jafnframt að skipstjóri skuli tryggja að fyrirkomulag vakta sé á þann veg að ávallt sé staðin örugg vakt um borð, hvort sem skipið er á siglingu, á reki, í höfn, á legu eða við akkeri. Skal vaktafyrirkomulag samræmast ákvæðum sjómannaalaga um vinnu- og hvíldartíma. Þetta ákvæði kveður á um að einn maður getur ekki lagt sig meðan á sjóferð stendur enda samræmist það ekki Alþjóðasiglingareglunum. Það er því óásættanlegt frá öryggissjónarmiði að ekki séu tímamörk á ferð þar sem einn skipverji er á skipi. Hvort hann er eigandi eður ei á ekki að skipta máli þegar öryggið er annars vegar.

### Athugasemd við 21. og 23 gr.

Í 21.gr. er ekki að fullu mætt viðmiðum sem sett eru í MLC samþykktinni er varðar vinnu- og hvíldartíma en í þeim eru m.a. ákvæði um að til staðar sé tafla með upplýsingum um skipulag vinnutíma um borð fyrir hverja stöðu sem og að haldin sé skrá yfir daglegan vinnutíma eða hvíldartíma. 23. gr. um vinnu- og hvíldartíma á fiskiskipum og öðrum skipum fer eftir ákvæðum 64. gr. sjómannaalaga nr. 35/1985 en einnig kröfum í reglugerð 975/2004. Í hvorugum þeirra eru heimildarákvæði að undanskilja gildissvið ákveðinna málsgreina líkt og sett hefur verið í þessa grein varðandi “eiganda skips skv. skipaskrá þegar hann er lögskráður sem skipstjóri og er einn um borð”. Með þessu móti er verið að vega all verulega að öryggi sæfarenda og er því lagt til að þessi heimild að heimila eiganda báts að vera lengur en 14 klst. á sjó verði fellt út.

### Athugasemd við 24. gr.

Þessi grein uppfyllir ekki þær kröfur sem MLC samþykktin kveður á um í viðmiði sínu varðandi starfsmannaleigur. Á það hefur marg oft verið bent í fagráði um siglingamál sem og í athugasemdum við lagasetningu sem innleiddi MLC samþykktina að viðmiðum væri ekki á nokkurn hátt mætt og er

svo enn. Rétt sjómanna samkvæmt bæði MLC og C188 þarf að tryggja með heilstæðum hætti og lagabálki. Það er skoðun mín að innleiða skuli í heild sinn áður nefndar samþykktir svo tryggt sé að öllum ákvæðum og viðmiðum þeirra sé að minnsta kosti náð.

#### **Athugasemd við 28. gr.**

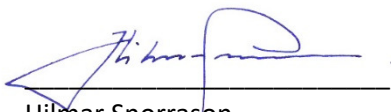
Í punkti 4 og 5 er fjallað um nýliðafræðsluskyldu, sem er jafnframt fjallað um í 8. gr. sjómannalaganna, og þykir mér rétt að benda á að gera þá kröfu að kynningin sé skjalfest svo unnt sé að færa sönnun þess að slíkt hafi verið framkvæmt.

#### **Athugasemd við 29. gr.**

Í greininni er heimildarákvæði Samgöngustofu um að veita undanþágu frá ákvæðum 6., 7., 9., 11. og 12. gr. kóðans. Ekki verður séð að SOLAS samþykktin heimili slíkar undanþágur en hafa skal í huga að kaflar 7 og 9 eru afar mikilvægir kaflar þegar kemur að öryggi skips og áhafnar og því er lagt til að ekki verði veitt undanþága frá þeim ákvæðum. Mikill áróður hefur verið í gangi með að gerðar séu verklagsreglur um störf um borð í skipum og víða í fiskiskipum hafa menn þegar hafið skráningu verklagsreglna án þess að þess sé krafist. Hafa menn séð mikilvægi þessa þáttar. Varðandi 9. kaflann þá hafa tryggingafélög í auknu mæli hvatt þær útgerðir sem þeir tryggja að halda utan um frávík, slys og hættuleg tilvik í þeim tilgangi að efla forvarnir um borð í skipum. Hefur slíkt aukið verulega öryggisvitund þar sem slíkt er gert. Eins og með ákvæði 7. kafla eru mörg fiskiskip farin að tileinka sér vinnubrögð í samræmi við 9. kafla.

Í gamla siglingaráði og nú fagráði um siglingamál hefur mikið verið rætt og unnið í tengslum við að innleiða öryggisstjórnunarkerfi fyrir fiskiskip. Öryggisstjórnunarkerfi um borð í kaupskipum, í samræmi við ISM kóðann, hafa virkilega sannað gildi sitt þar sem slík kerfi koma á markvissum forvarnaraðgerðum á þeim skipum. Í Noregi var innleidd krafa um öryggisstjórnun fyrir öll fiskiskip þar í landi árið 2017 en fiskiskip yfir 500 BT gert að taka upp kerfi til samræmis við ISM kóðann. Það er mín skoðun að löngu sé orðið tímabært að við gerum samskonar kröfur fyrir okkar fiskiskip og því kjörið tækifæri að setja ákvæði um það í þetta frumvarp.

Reykjavík, 3. mars 2021



Hilmar Snorrason,

Skólastjóri Slysavarnaskóla sjómanna og nefndarmaður í Rannsóknarnefnd samgönguslysa.