



Umsögn Félags skipstjórnarmanna, VM-Félags vélstjóra og málmæknimanna og Sjómannasambands Íslands um frumvarp til laga um áhafnir skipa

Í umsögn um áform um setningu þessara laga lýstu samtök sjómanna yfir ánægju með það að lög er varða áhafnir skipa væru sameinuð í ein lög. (sjá umsögn [hér](#)) Jafnframt bentu félögin á að þegar hafi verið fækkað svo í áhöfnum margra skipa að skipverjar fái ekki næga hvíld. Þetta ástand stefnir heilsu og öryggi áhafna og skipa í hættu og töldu félögin því að í nýjum lögum ætti að bregðast við þessu með betri skilgreiningum á fjölda í áhöfn skipa miðað við verkefni þeirra hverju sinni. Samtök sjómanna lögðu einnig til að Landhelgisgæsla Íslands og Samgöngustofa fengju heimildir til að beita sektarákvæðum þegar reglur um mönnun og útvistartíma skipa væru brotin og að við endurskoðun á lögskráningarkerfinu yrði það gert sveigjanlegra.

Í greinargerð með frumvarpinu segir að ekki sé ætlunin að gera miklar breytingar á lagaumhverfinu. Þrátt fyrir það er í frumvarpinu veigamikil breyting þar sem lagt er til að undanþágu- og mönnunarnefndir verði lagðar niður og verkefni nefndanna falin Samgöngustofu. Þessi breyting gengur þvert á það sem sjómannafélögin lögðu til og telja þau þetta ganga gegn einu af megin markmiðum laganna, um að efla öryggi sjófarenda. Nefndirnar þurfa víðtækari ramma til að vinna eftir svo þær geti metið hver heildarmönnun skipa þurfi að vera, en núverandi lagaumhverfi varðar einungis fjölda skipstjórnar- og vélstjórnarmanna. Félagið leggja því áherslu á að nefndirnar verði lagðar niður og telja það nauðsynlegt að eiga áfram aðild að ákvörðunum um frávik frá mönnun og samþykki undanþága. Það hefur verið góð sátt um þetta verklag. Samtök sjómanna hafa gagnrýnt ákvarðanir Samgöngustofu um fækkun í áhöfnum útsýnis og hvalaskoðunarbáta umfram það sem þau telja vera lágmarksönnun, en mönnun þessara skipa er því miður ekki á verksviði mönnunarnefndar.

Samtök sjómanna fagna ákvæði í fyrstu grein laganna um að sömu reglur eigi að gilda um öll skip sem notuð eru í atvinnuskyni hér við land og að ákvæði um þjónustusamninga um viðhald vélbúnaðar smáskipa falli brott og telja að það ákvæði eigi að taka gildi samtímis lögunum. Einnig fagna samtökin ákvæði um að Landhelgisgæsla Íslands geti lagt stjórnvaldssektir á einstakling eða lögaðila sem brjóta gegn ákvæðum laganna.

Athugasemdir við einstaka greinar frumvarpsins

Grein nr. 2, um Orðskýringar

Samtök sjómanna benda á nauðsyn þess að löggjafinn skilgreini í orðskýringum hvað er smábátur og hvað er smáskip.

Í lið nr. 40 segir: „*Vélavörður er sá sem hefur lokið vélstjórnarnámi samkvæmt reglugerð*“.
Menntamálastofnun hefur gefið út námskrá á námskrárvef stofnunarinnar (www.namskra.is), um smáskipanám – vélstjórn, því má gera ráð fyrir því að reglugerð 246/2003, um framkvæmd námskeiða fyrir vélgæslumenn (VM), verði þar með ógild og því nær að vísa í námskrár Menntamálastofnunar.

Grein 7, um gildistími og endurnýjun skírteina

Samkvæmt greininni er Samgöngustofu heimilt að endurnýja skírteini sem ekki falla undir alþjóðasamþykktir til allt að 10 ára í senn. Í 3. mgr. 9. greinar laga nr. 30/2007 segir í þessu sambandi: „*til lengri tíma eftir því sem nánar er kveðið á um í reglugerð*“ og í viðkomandi reglugerð er kveðið á um allt að 10 ár. Í lögum og reglugerð vantar að skilgreina á hvaða forsendum skuli gefa út atvinnuskírteini til lengri tíma en 5 ára.

Grein nr. 8, um áritun erlendra skírteina

Samtök sjómanna gera ekki athugasemdir við efni greinarinnar en benda á, í samhengi við gagnkvæma viðurkenningu á skírteinum, að Samgöngustofa hefur gert einstaklingum með gild alþjóðaskírteini sem stofnunin sjálf gefur út, að sækja um íslensk skírteini þegar þeir ráða sig á íslensk skip. Sem dæmi má nefna að þegar Íslendingur með gilt alþjóðaskírteini, sem Samgöngustofa hefur gefið út, ræður sig á íslenskt fiskiskip eftir að hafa starfað á sjó erlendis eða á kaupskipi, er honum gert að sækja um íslenskt skírteini með tilheyrandi kostnaði og fyrirhöfn. Sá sem er með gilt alþjóðlegt skírteini á að hafa réttindi á öll íslensk skip samkvæmt því skírteini.

Grein 10, um undanþágur

Hér er lagt til að undanþágunefnd verði lög niður og að Samgöngustofu verði falin verkefni nefndarinnar. Samtök sjómanna mótmæla þessari breytingu harðlega og sjá ekki að þetta fyrirkomulag muni bæta skilvirkni og auka samræmi við samþykkt undanþága frá kröfum um menntun og þjálfun skipstjórnar- og vélstjórnarmanna.

Samtökin telja nauðsynlegt að eiga aðild að ákvörðunum er varða öryggismönnun skipa. Það hefur verið góð sátt um þetta verklag. Við höfum gagnrýnt ákvarðanir Samgöngustofu, þar sem hún hefur heimilað fækkun í áhöfnum útsýnis og hvalaskoðunarbáta umfram það sem samtökin telja vera lágmarksmönnun.

Í greininni er Samgöngustofu veitt heimild til að ákveða að sjómaður sem hlotið hefur skilgreinda þjálfun undir leiðsögn skipstjóra eða yfirvélstjóra geti fengið undanþágu til starfa sem undirstýrimaður eða undirvélstjóri á því skipi sem hann fékk þjálfunina á eða öðru sambærilegu skipi. Ákvæði þetta er tekið úr 13. grein laga 30/2007, sem er um mönnunarnefnd. Það hefur ekkert verið notað undanfarið mörg ár (ef ekki áratugi). Reglur eða lýsingar á því hvernig þessi þjálfun á að fara

fram hafa ekki verið útbúnar, enda ekki reynt á þessa heimild. Samtökin leggja til að þetta ákvæði verði fellt niður.

Grein 17, um lágmarksfjölda skipstjórnar- og vélstjórnarmanna á fiskiskipum, varðskipum og öðrum skipum

Í a – lið 2. mgr. 17. greinar segir um skipstjóra á bátum sem eru 15 metrar að skráningarlengd og styttri þegar útivera er skemmri en 14 klst. á hverju 24 klst. tímabili:

„... má skipstjóri vera hinn sami og smáskipavélavörður sé hann eini réttindamaðurinn í áhöfn....“
Jafnframt segir um þessa báta þegar útivera er lengri en 14 klst. á hverju 24 klst. tímabili:
„... skal auk þess vera stýrimaður, sem má jafnframt gegna störfum smáskipavélavardar.“

Í a. lið 4. mgr. 17. greinar, 1. tölulið segir um smáskipavélavörð á skipum 15 metrar að skráningarlengd og styttri með vélarafli frá 250 kW til og með 750 kW þegar útivist er styttri en 14. klst. á hverju 24 klst. tímabili segir að smáskipavélavörður megi vera sá sami og skipstjóri sé hann eini réttindamaðurinn í áhöfn. Fari útivist umfram 14. klst. á hverju 24 klst. tímabili segir jafnframt í 4. mgr. a liðar 1. tölulið greinarinnar: „Fari útivist yfir 14 klst. skal vera annar smáskipavélavörður, sem má jafnframt vera stýrimaður.“

Um framangreind atriði þarf að kveða skýrar á um að skipstjórinn, vélavörðurinn og stýrimaðurinn þurfi að hafa tilskilin réttindi til að gegna báðum stöðum.

Í 17. greininni er einnig fjallað um mönnun þegar eigandi skv. skipaskrá er lögskráður sem skipstjóri og/eða smáskipavélavörður. Textinn er mismunandi eftir því hvort fjallað er um skipstjórnar- eða vélstjórnarmenn þegar eigandi skips er lögskráður sem skipstjóri og er einn um borð þarf ekki stýrimann þó útivist fari yfir 14 klst. Þegar eigandi skips er lögskráður sem smáskipavélavörður og skipstjóri og er einn um borð þarf ekki annan smáskipavélavörð þó útivist fari yfir 14 klst.

Samtök sjómanna lýsa furðu sinni á ákvæðum um að ef eigandi er lögskráður og er einn um borð þurfi ekki að fara eftir reglum um hvíldartíma. Samtökin mótmæla þessu harðlega og telja engin haldbær rök fyrir því að um eiganda skips gildi aðrar reglur um hvíldartíma og vaktstöðu en gilda um aðra. Einnig benda þau á 5. gr. í alþjóðlegum siglingareglum um útvörð, þar sem segir orðrätt: „Á hverju skipi skal ávallt halda dyggilegan vörð, jafnt með auga og eyra sem og með öllum tiltækum ráðum sem eiga við aðstæður og ástand hverju sinni svo að unnt sé að leggja fullkomið mat á aðstæður og hver hætta sé á árekstri“. Þetta ákvæði laganna stríðir gegn öllum reglum og viðhorfum um örugga vaktstöðu.

Í drögunum að frumvarpinu er gert ráð fyrir að á skipum sem eru 15-24 metrar að skráningarlengd þurfi ekki að sækja um frávík frá mönnun ef útivera á að vera styttri en 14 klst. Við getum fallist á það, að því gefnu að eftirlit verði með því, en svo hefur ekki verið. Af óskiljanlegum ástæðum hefur eftirlit Samgöngustofu með útivist báta, sem eru með frávík frá mönnun vegna skemmri útiveru en 14 klst., verið í molum, engin viðurlög hafa verið við brotum. Hingað til er það þó eina eftirlitið með þeim fjölmörgu skipum sem hafa þessa frávíksh Heimild. Fjölmörg dæmi eru um að þessi regla (14 tíma reglan) hafi ítrekað verið brotin, samtökin ítreka að ekki skuli leggja mönnunarnefnd niður. Fulltrúar samtaka sjómanna í nefndinni eru þeir aðilar sem þrýst hafa hvað mest á betra eftirlit með þessum skipum.

Í 5. mgr. 17 greinar er sagt að lágmarksfjöldi skipstjórnar- og vélstjórnarmanna um borð skv. 1. – 3. (1. – 4.) mgr. skuli að öðru leyti taka mið af úthaldi skips og tryggja eigi að ákvæði 64. gr. sjómannalaga um vinnu- og hvíldartíma sjómanna sé fullnægt. Sjá einnig 23. grein frumvarpsdraganna. Fulltrúar sjómanna taka undir markmið frumvarpsins um að farið verði eftir lögum um vinnu- og hvíldartíma. Í frumvarpið vantar þó að mati samtaka sjómanna ákvæði um heildarmönnun fiskiskipa við veiðar eins og fulltrúar sjómanna hafa ítrekað bent á og m.a. í umsögn um þetta mál í samráðsgátt þann 7.9.2020. (sjá umsögn [hér](#)).

Grein 18, um frávik frá lágmarksmönnun.

Samkvæmt greininni skal Samgöngustofa hafa heimild til að ákveða frávik frá ákvæðum 17. greinar, um lágmarksfjölda skipstjórnar- og vélstjórnarmanna á fiskiskipum, varðskipum og öðrum skipum. M.ö.o. skal mönnunarnefnd lögð niður. Félögin mótmæla þessari breytingu eins og komið hefur fram hér að framan.

Hér að framan er það nefnt að við ákvörðun á fráviki frá mönnun þurfa þeir sem það gera víðtækari ramma til að vinna eftir en nú er, svo þeim verði gert mögulegt að meta hver heildarmönnun skipa þurfi að vera svo reglur um hvíldartíma verði haldnar ásamt öruggri skip- og vélstjórn. Í greinargerð með frumvarpinu segir m.a. að áréttað sé að heildarmönnun og vaktafyrirkomulag á skipum skuli haga í samræmi við ákvæði Sjómannalaga um vinnu- og hvíldartíma á skipum.

Hér fer lítið fyrir slíkum áréttingum, í greininni segir einungis að Samgöngustofa fái heimild til að ákveða frávik frá mönnun eftir því sem tilefni gefst til, svo sem vegna tæknibúnaðar, gerðar og/eða verkefnis skips þar sem m.a. skal taka tillit til vinnuálags sem breytingin kann að hafa í för með sér.

Samtök sjómanna leggja til að mönnunarnefnd verði ekki lögð niður og að í þessari grein verði skilgreindur víðtækari rammi fyrir nefndina að vinna eftir.

20. gr. Vaktstaða.

Samtök sjómanna taka heilshugar undir þessa grein, en benda á að til þess að skipstjóri geti tryggt að fyrirkomulag vakta sé á þann veg að ávallt sé staðin örugg vakt um borð, er: „Að skipið sé fullmannað“ ekki síst við þær aðstæður sem fiskiskip eru yfir 90% af tímanum sem þau eru á sjó, þ.e.a.s „Á VEIÐUM“. Dæmi eru um að línubátar að 15 metra lengd séu á reki þar sem öll áhöfnin er sofandi um borð, þeir eru of fáir um borð til að hægt sé að hafa örugga vakt. Dæmi eru um línubáta sem siglt hafa upp í fjöru á heimleið vegna þess að menn sofnuðu, eða höfðu ekki tilskilin réttindi til skipstjórnar. Dæmi eru um togara þar sem hefur verið fækkað úr 15 mönnum í 13 menn í áhöfn, gegn vilja skipstjóra og áhafnar. Á þetta hafa samtök sjómanna ítrekað bent í ræðu og riti. Við tökum skýrt fram að það er ekki okkar vilji að á skipum séu fleiri í áhöfn en nauðsynlegt er til að vinna þau verkefni sem ætlast er til af áhöfn. Það skýtur skökku við að á tímum þar sem áhersla er lögð á lýðheilsu með styttingu vinnutíma skuli löggjafinn ætla að stuðla að því að sjómenn skuli vera færri og færri á skipum, afla meira og vinna hraðar.

Um 23. gr. Fiskiskip og önnur skip.

Í greininni segir: „Um vinnu- og hvíldartíma á fiskiskipum og öðrum skipum fer eftir ákvæðum 64. gr. sjómannalaga nr. 35/1985. Vaktafyrirkomulagi og heildarmönnun skips skal ávallt hagað þannig að

vinnu- og hvíldartími áhafnar sé í samræmi við ákvæði sjómanna laga. Ákvæði 1. mgr. tekur ekki til eiganda skips skv. skipaskrá þegar hann er lögskráður sem skipstjóri og er einn um borð.“

Samtök sjómanna ítreka að í frumvarpið vantar ákvæði um heildarmönnum skipa þegar það er að sinna þeim verkefnum sem því er ætlað eins og t.d. við fiskveiðar. Var m.a. fjallað um þetta í umsögn samtakanna þegar málið var fyrst kynnt í samráðsgáttinni. Vísa samtökin enn og aftur í þá umsögn, (sjá [hér](#)).

Jafnframt lýsa samtök sjómanna yfir furðu á 2. mgr. þessarar greinar sbr. umsögn samtakanna um 17. grein.

28. gr. Ábyrgð útgerðarmanns og skipstjóra.

Samtök sjómanna fagna því að útgerðarmaður beri ábyrgð ásamt skipstjóra á því að lögum þessum sé framfylgt.

Um ákvæði til bráðabirgða.

Samtök sjómanna fagna því að ákvæði 3. mgr. 12. gr. laga nr. 30/2007 um þjónustusamninga um viðhald vélbúnaðar smáskipa falli brott. Samtökin telja að brottfall þessa ákvæðis eigi að taka gildi um leið og frumvarpið tekur gildi sem lög verði það samþykkt. Samtökin telja ekki ásæðu til að það sé dregið um heilt ár frá gildistöku laganna að ákvæðið falli brott.

Félags skipstjórnarmanna VM – Félag vélstjóra og málmæknimanna Sjómannasamband Íslands

