

5. september 2018

## **Umsögn um reglugerð um leyfi til reksturs báta í farþegaflutningum**

Óljóst er hver tilgangurinn er með setningu þessarar reglugerðar. Helst er að skilja að vandamálið sé að enginn reglugerð hafi verið sett á viðkomandi sviði. Það er hinsvegar ekki raunverulegt vandamál. Reglugerðin er íþyngjandi og kostnaðarsöm fyrir fyrirtæki en bætir ekkert öryggi í siglingum á farþegabátum í tilviki þeirrar starfsemi sem undirritaður rekur.

## **Samgöngustofa og vald til lagasetningar**

Víða í reglugerðinni er Samgöngustofu falið löggjafarvald. Þannig ákveður Samgöngustofa sjálf hver falli undir eftirlit stofnunarinnar sbr. 5 tl. 3. gr. reglugerðarinnar. Í 2. mgr. 3. gr. er stofnuninni falið að ákveða hvaða skilyrði viðkomandi starfsemi á að uppfylla. Í 2. mgr. 4. gr. Er stofnuninni falið löggjafarvald þegar henni er leyft að setja önnur skilyrði fyrir starfsemi. Ákvæði sem þessi í reglugerð fá ekki staðist.

Samgöngustofa á sömuleiðis að samþykkja báta sbr. 7. gr. Þetta þýðir að öll þróun á nýsköpun er heft verulega. Ekkert nýtt má skapa öðruvísi en að fara í gegnum Samgöngustofu. Þetta hamlar samkeppni og nýsköpun sem ríkisstofnanir huga aldrei að. Samgöngustofan myndi hafa tilheingingu til að þvinga fyrirtæki í að nota öll eins báta og eins öryggisbúnað.

Reynslan af Samgöngustofu (eða einstökum starfsmönnum stofnunarinnar) hefur í gegnum árin misfarið með sitt vald og gert óeðlilegar og ómálefnanlegar kröfur til ýmissar starfsemi.

Í upphafi þeirra siglinga sem rekin er af undirrituðum var krafa Samgöngustofu að það yrði að setja stýrispúlt í mjúkbotna Zodiac gúmmibát. Stýrispúlt sem hefði eðlilagt bátinn með tilliti til fyrirhugaðrar notkunar. Kæra þurfti málið til ráðuneytis til að fá ákvörðun Samgöngustofu hnekk. Samgöngustofa gerði sömuleiðis kröfu um skipstjórnarréttindi til að sigla zodiac gúmmibát. Menntunarkröfur sem hafa ekkert með siglingar á gúmmibátum að gera.

Þegar haft er í huga að takmörkuð vandamál eru í farþegaflutningum á bátum er lítið spennandi að Samgöngustofu sé falið aukið vald í málefnum báta undir 6 metrum. Í raun væri betra að enginn reglugerð væri sett því ekkert kallar á frekari afskipti stofnunarinnar. Þvert á móti hefur stofnunin valdið fyrirtækjum tjóni í gegnum tíðina með einstrengnislegum hugsunarhætti. Hugsunarhætti sem birtist í að allir eigi að sigla eins bát með sama öryggisbúnaði. Reglugerðin er einmitt ætlað að þvinga alla í sama farveg þótt það kunni allt eins að skerða öryggi enda leysa fyrirtæki ólíkar aðstæður með ólíkum hætti.

## **Siglingar á smærri vötnum**

Reglugerðin í heild sinni virðist lítið hafa í huga siglingar á smærri vötnum. Slík fyrirtæki eiga að uppfylla ströngustu kröfur reglugerðarinnar sem eiga við siglingar á sjó þar sem ölduhæð er mun meiri og bátar fara mun hraðar yfir. Fyrirtækin eiga þó kost á því að fá undanþágur. Þetta er í anda Samgöngustofu undanfarna áratugi. Atvinnurekendur eiga að koma beygðir til Samgöngustofu og eiga undir framfæri sitt og rekstur gagnvart stofnuninni.

Sömu fyrirtæki eiga síðan að leggjast út í áhættumat og prófanir til að komast undan ákvæðum sem eiga ekki við þegar siglt er á minni vötnum. Sönnunarbyrði um að kröfur sem þessar eigi við sem íþyngja atvinnufrelsi hvílir auðvita á Samgöngustofu en ekki frjálsu fólki.

Samkvæmt k- lið 8. gr. fer um mönnun farþegabáta eða fjölda starfsmanna sem fara með í ferð, efir því sem við á. Um mönnun farþegabáta fer samkvæmt lögum nr. 76/2001. Þetta er furðulegt að visa til mjög strangra reglna um menntunarkröfur, skipstjórnarréttindi og vélstjóraréttindi til að sigla björgunarbát. Samgöngustofa fer iðulega þá leið að setja nóg og strangar kröfur og hafa þá frekar möguleikann að gefa undanþágur. Þetta er óþolandi gagnvart fyrirtækjum að þurfa þola jafn íþyngjandi kröfur og þessar þegar um siglingar á smærri bátum er að ræða.

Í töflu I segir: Farþegabátar skulu vera með losunarbúnað þar sem unnt er að losa gúmmíbjörgunarbátana frá skipinu með einu handtaki á staðnum. Hér er enn eitt dæmið um að starfsemi á minni vötnum er ekki höfð í huga. Siglingar á minni vötnum á björgunarbát getur ekki þurft að sigla með annan björgunarbát um borð. Ekkert pláss væri fyrir farþega.

Taflan III tekur ekkert tillit til starfsemi þar sem siglt er á gúmmíbátum á smærri vötnum. Reglugerðin og viðaukar hafa í huga siglingar á sjó, á mun hraðskreiðari bátum eða flúðasiglingar.

Sú starfsemi sem rekin hefur verið á Fjallsárlóni eru rólegar útsýnisferðir. Í 6 ára sögu fyrirtækisins hefur ekki orðið eitt einasta óhapp. Samkvæmt viðaukanum við reglugerðina þarf að setja föst sæti í bátanna í stað þess að fólk sitji á blöðrunni eins og hönnuðir bátanna hafa í huga.

Þá má mögulega skilja að fólk í mínum siglingum skuli varið fyrir veðri. Á að verja fólk fyrir sól, vindi, úrkomu öllu hitastigi eða hvernig er veður skilgreint hjá stofnuninni? Það er sérstakt að Samgöngustofa þarf að skipta sér af fólki sem vill upplifa, sól, rok og rigningu um borð í bát. Banna þeim það og krefjast þess að fólk sé varið veðri um borð í bátum. Er það virkilega ekki undir fólki komið hvað það velur að gera í sínum frítíma?

Farþegar eiga íklæðast flotbúning. Hversvegna gildir þetta um starfsemi smærri báta á vötnum en ekki stærri báta á sjó? Enginn dæmi eru um að fólk hafi fallið útbyrðis í siglingum á Zodiac í okkar starfsemi og ef það gerðist er mun auðveldara að ná viðkomandi upp úr verandi á björgunarbát.

Í þeim siglingum sem ég rek tekur fólk um 7 mínútna labb að lóninu sem siglt er um. Siglingin er síðan 45 mínútur. Kröfur um flotbúninga eru fyrst og fremst farþegum til ama. Björgunarvesti ættu að teljast fullnægjandi öryggisbúnaður.

### **Eftirlit og öryggisstjórnunarkerfi**

Í reglugerðinni er mikið lagt upp úr það sem nú heitir öryggisstjórnunarkerfi. Öryggi hvorki byrjar né endar með því að búa til skriflegar áætlanir. Öryggi er tryggt með öguðum vinnubrögðum frá degi til dags, hvert einasta augnablik, og réttri ákvarðanatöku á ólíkum atriðum sem upp koma í daglegum rekstri. Skriflegar áætlanir sem þessar eru stórlega ofmetnar og ná aldrei yfir alla þætti. Öryggi er tryggt með góðri öryggismenningu á vinnustað, eftirliti og eftirfylgni rekstraraðila. Umfang þessara skriflegu gagna á hinsvegar að vera undir hverju og einu fyrirtæki komið hvernig það telur öryggi sinna viðskiptavina best

tryggt. Rekstraraðilum fyrirtæja er betur treystandi en Samgöngustofu til að tryggja öryggi sinna viðskiptavina.

Eftirlit samkvæmt reglugerðinni er yfirdrifið. Í fyrsta lagi á að vera árleg skoðun á bátum sem í þessu tilfelli eru gúmmibátar. Staðsetning fyrirtækisins á suðausturlandi kallar á að þetta verði dýrt að taka út alla báta félagsins. Ofan á árlegt eftirlit með hverjum bát er Samgöngustofu heimilt að stunta títt eftirlit. Bátar í notkun eru auðvita í daglegu eftirliti af rekstraraðilum sjálfum. Samgöngustofa hefur ekkert með allt þetta eftirlit að gera. Meira eftirlit er bæði greitt úr ríkissjóði og af atvinnugreininni. Aukið eftirlit án þess að sýnt sé fram á þörf fyrir eftirliti með siglingum smærri báta á minni vötum.

Fyrirtækjum á að vera treyst til að hafa öryggi viðskiptavinna sinna að leiðarljósi enda er það brýnt hagsmunamál þeirra sjálfra. Samgöngustofa hefur ekki með nokkru móti aukið öryggi farþega í tilviki minnar starfsemi. Árangur í öryggismálum er fyrir tilstuðlan fyrirtækisins sjálfs.

### **Samantekið**

Reglugerðin er sett án þess að þörf sé fyrir aukin afskipti Samgöngustofu af siglingum á smærri bátum. Reglugerðin felur Samgöngustofu heimildir til að setja reglur, skilyrði, samþykkinga og hafna og minna um að fyrirtæki geti einfaldlega gengið að kröfum vísam í reglugerðinni. Reglugerðin er samin með siglingar á sjó í huga og öll ákvæði og kröfur í samræmi við það, og þannig of strangar þegar um minni báta á vötum er að ræða.

Reglugerðin passar engan veginn við siglingar á smærri bátum á smærri siglingarsvæðum. Öryggismál eru hornsteinn hvers fyrirtækis og er minn rekstur án óhappa í 6 ár. Umrædd reglugerð sé ég ekki bæta öryggismál míns fyrirtækis og af fyrri reynslu af Samgöngustofu tel ég óráð að stofnunni sé falin auknar heimildir til afskipta af atvinnustarfsemi.

Steinþór Arnarson,