

**Reykjavík 5. nóvember 2020**

**Umsögn um mál nr. 208 frumvarp til Skipalaga til Umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis.**

**Félag skipstjórnarmanna (FS) Félag vélstjóra og málmæknimanna VM og Sjómannasamband Íslands (SSI)** lýsa yfir ánægju með að sameina nokkurra eldri lagabálka í ein **Skipalög** til einföldunar.

Við gerum eftirfarandi athugasemdir og tillögur til úrbóta að okkar mati.

### **Athugasemd við 5. grein.**

Ofangreind hagsmunasamtök taka undir umsögn Landhelgisgæslu Íslands þar sem lagt er til að bætt verði við 5. gr. um skráningarskylduskilyrði að þau skip sem stunda atvinnustarfsemi á Íslandi meginhluta ársins eigi að skrá á íslenska skipaskrá. Með slíkri breytingu væri unnt að auka eftirlit með þjónustubátum í fiskeldi og annarra skipa sem koma hugsanlega til með að stunda atvinnustarfsemi hér við land í framtíðinni að mati okkar mati. Við erum sammála því að rétt sé að gera breytingu í þessa átt og bendum á að það er til dæmis óheimilt að skrá erlend ökutæki lengur en 12 mánuði á Íslandi, æskilegt væri að hliðstæðar reglur giltu um skip. Við erum ósammála þeirri túlkun að það sé eingöngu á ábyrgð fánaríkis að tryggja að skip uppfylli alþjóðlegar kröfur sem gerðar eru til skipa. Við bendum á að nú þegar eru dæmi um erlenda þjónustubáta með erlendum áhöfnum.

Í fiskeldi eru allmörg dæmi um báta sem eru mannaðir erlendum áhöfnum. Samtökin hafa skilning á því að ört vaxandi fiskeldi hefur nýtt þekkingu erlendis frá með því að leigja báta frá Noregi með kunnáttufólki, en teljum að áhafnir þessara báta þurfi að uppfylla samsvarandi kröfur og gerðar eru til íslenskra áhafna.

STCW samþykktin gildir um öll skip nema fiskiskip, varðskip og skemmtibáta. Þjónustuskipin falla undir ákvæði STCW samþykktarinnar þar sem þau eru ekki fiskiskip heldur skilgreind sem “Multi-purpose vessels” (fjölnotaskip) og því eiga Íslendingar að fara fram á það við erlend stjórnvöld að skipstjórnar og vélstjórnarmenn á þeim skipum séu með sambærileg réttindi eins og við gerum til starfa á íslenskum skipum sömu stærðar á siglingum hér við land.

Samgöngustofa fer með eftirlit með erlendum skipum sem falla undir hafnarríkiseftirlit (port state control) en túlkun íslenskra stjórnvalda hefur verið að skip undir 24 metrum falli ekki ótvírtt undir skyldur þær sem við höfum gagnvart hafnarríkiseftirliti þar sem um þessi skip gilda engar alþjóðlegar skuldbindingar.

### **Athugasemd við 7. Grein.**

Samkvæmt henni er ekki lengur gerð krafa um að eigandi fiskiskips/útgerðar eigi lögheimili á Íslandi. Við óskum skýringa á þeim breytingum.

### **Athugasemd við 31.grein.**

Umsagnaraðilar taka undir sjónarmið LHG og fleiri um að einn aðili fari með eftirlit með skipum, eðlilegast er að það sé flokkunarfélag skipsins. Að Samgöngustofa hafi eftirlit með því að flokkunarfélögin starfi eftir lögum og reglum. Á milli þessara aðila verði að ríkja traust, vegna náinnar samvinnu.

### **Athugasemdir við IV. Kafla um eftirlit með skipum.**

Í greinargerð með frumvarpinu er sagt að markmið þess sé meðal annars að tryggja öryggi íslenskra skipa, áhafna þeirra og farþega. Eitt það mikilvægasta varðandi öryggi skips og áhafnar er að um borð sé nægur fjöldi manna með kunnáttu og þjálfun til að vinna þau verk sem til er ætlast. Samkvæmt 12.gr í núgildandi lögum nr. 76/2001 gefur Samgöngustofa út öryggismönnunarskírteini fyrir hvert farþegaskip og flutningaskip, þar sem kveðið er á um lágmarksfjölda í áhöfn, samsetningu áhafnar og skírteini fyrir einstakar stöður. Samkvæmt 12.gr. í núgildandi lögum nr. 30/2007 er einungis kveðið á um lágmarksfjölda skipstjórnar- og vélstjórnarmanna á fiskiskipum, varðskipum og öðrum skipum, ekkert er kveðið á um “**Lágmarksfjölda í áhöfn**” við þau verkefni sem skipunum er ætlað að vinna. Við metum það svo í ljósi reynslunnar að nauðsynlegt sé að gefa út mönnunarskírteini fyrir hvert skip og gerum að tillögu okkar að lágmarksmönnun fiskiskipa verði byggð á sömu forsendum og viðhafðar eru á flutningaskipum, (sjá meðfylgjandi dæmi). Mönnunarnefnd eða nýtt ráð skipað fagmönnum gefi út mönnunarskírteinin.



SKMBT\_C20320110514090.pdf



SKMBT\_C20320110514100.pdf

### **Nýsmíðaákvæðið**

Ástæða þess að við teljum afar brýnt að ná utanum lágmarksmönnum á fiskiskipum er sú að í kjarasamningum sjómanna er svokallað nýsmýðaákvæði, ákvæði sem ein útgerð, Samherji HF, hefur nú þegar misnotað með óeðlilegum hætti með einhliða ákvörðun útgerðar um að fækka í áhöfn úr 15mönnum í 13. Uppgefin ástæða útgerðar var að verulega yrði dregið úr veiðunum meðan Covit heimsfaraldur geisaði og þar af leiðandi ástæðulaust að róa með fulla áhöfn. Séu aflabrogð undanfarinna mánaða skoðuð blasir við, að þau hafa síst verið minni í heimsfaraldri en raunin var fyrir tíma COVID. Nýsmíðaákvæðið hefur leitt af sér óraunhæfa fækkun sem er í algjörri andstöðu markmið ákvæðisins þar sem byggt er á að gengið sé út frá eðlilegri lágmarksmönnun á fiskiskipum. Því fer fjarri að með ákvæðinu hafi verið lagt upp með það að yfirfæra vinnuframlag þeirra sem vantar upp á fulla mönnun yfir á matsvein, vélstjóra og yfirstýrimann sem hafa yfirdrifin verkefni, önnur en þau að ganga inn á verksvið þeirra tveggja háseta sem ekki eru lengur um borð. Fækkun í áhöfn er í raun bein afleiðing af nýsmíðalaginu. Stæstur hluti ávinningsins vegna fækkunarinnar rennur til útgerðarinnar, sem með fækkun fær í fyrsta lagi helming þess aflahlutar sem skapast við brotthvarf tveggja áhafnar meðlima, lækkun rekstrarliða s.s. V/trygginga, fæðis og fatapeniga svo eitthvað sé nefnt. Lang veigamesti ávinningurinn felst í því að með hækkuðum aflahlut samfara auknu vinnuálagi áhafnar, næst fram hækkun á meðaltals-aflahlut í flokki stærri ísfisktogara. Hækkun sem nánast gulltryggir að eina útgerðin sem undirmannar sín skip losnar alfarið við að hafa áhyggjur af útgjöldum vegna

nýsmíðaálags. Um leið skerðast samkeppnismöguleikar annara útgerða verulega þar sem deila þarf í aflahlut þeirra skipa með 15 í stað 13 sem að sjálfsgöðu leiðir til lægri aflahlutar pr. úthaldsdag á þeim skipum. Útgerð sem lendir af fullum þunga fyrir nýsmíðaálaginu miðað við svipuð aflaverðmæti og á síðasta ári þ.e. 1600-1800 miljónir gæti þurft að greiða sinni áhöfn 40-50 miljónir í nýsmíðaálag. Sé horft til þriggja skipa sem öll eru yfir meðaltalinu eins og í tilviki Samherja spara útgerðinni 120-150 miljónir kr. auk þess sem 75 miljóna tekjuaukning á sér stað vegna fækkunar í áhöfnum. Að óbreyttu er hætt við að aðrar útgerðir með hliðstæð skip bregðist við með sama hætti og hér hefur verið lýst. Verði þetta látið kyrrt liggja þá eru grunnforsendur fyrir nýsmíðaákvæðinu brostnar.

#### 14 tíma reglan

Við leggjum mikla áherslu á að 14 klst. reglunni sé framfylgt vegna lagabreytinga um að á bátum undir 15 metrum megi einn og sami maðurinn gegna stöðu skipstjóra og vélstjóra. Við skorum á yfirvöld að taka í notkun rafrænt eftirlit með öllum skipum og bátum, þannig að þegar skip lætur úr höfn sé sjálfvirkt athugað með 1. Haffæri.

2. Mönnun 3. Lögskráningu 4. Hvort skip sé á 14 tíma reglu. Ef eitthvað af framangreindu er ekki eins og það á að vera, þá fær skipstjóri tilkynningu um það og er óheimilt að halda á sjó fyrr en bætt hefur verið úr því sem á vantar. Einnig er mikilvægt að beitt verði sjálfvirkum sektarákvæðum vegna brota líkt og gert er þegar umferðarlög eru brotin. Sektarupphæðir verði fælandi þannig að takast megi að útrýma brotum. Endurtekin brot leiði til réttindamissis og missis haffæris.

Varðandi ofangreint er minnt á að Ísland hefur samþykkt að ILO 188, en samkvæmt 13. grein (a) er ákvæði um að skip skuli vera nægilega mannað til öruggrar siglingar og starfsemi undir stjórn hæfs skipstjóra osfrv. Og í 14. grein (a) er ákvæði um að skip sem eru lengri en 24 metrar skuli vera nægilega mönnuð með hægri áhöfn, sjá nánar ILO 188.

F.h. FS.

Árni Bjarnason

F.h. VM

Guðmundur Helgi Þórarinnsson

F.h. SSI

Valmundur Valmundsson

MANNINGARSKJAL  
Minimum Safe Manning Document



Føroyar  
Faroe Islands

Givið út / Issued in

- sambært løgtingslóg nr. 63 frá 3. juli 1998 um manning av skipum sum broytt við løgtingslóg nr. 51 frá 07. mai 2019 og eftir tí meginreglu og stevnumiði, sum er skipað í fundarsamtykt A.1047(27) viðtikin av altjóða sjóferðslu felagsskapinum (IMO) 30. november 2011/  
*accordance with Parliamentary Act No. 63 dated 3 July 1998 on Ship's Manning as amended in Parliamentary Act No. 51 from 07 May, 2019 and in accordance with the principles and guidelines set out in Resolution A.1047(27) by the International Maritime Organisation (IMO) on 30 November 2011* og / and  
- undir áseting V/14 í samband við altjóða millumtjóðasáttmála um trygd á sjónum (SOLAS) frá 1974, við seinni broytingum  
*under the provisions of regulation V/14 of the INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, and later amendments*

**Faroe Islands**

Kingdom of Denmark  
Issued by  
Faroese Maritime Authority

Skipaupplýsingar / Particulars of vessel :

Navn á skipinum/ <i>Name of vessel</i>		Kallimerki/ <i>Call sign</i>	
Heimstaður/ <i>Port of Registry</i>	Tórshavn	IMO - Nummar/ <i>IMO - Number</i>	
BT/ <i>GT:</i>	10119	Framtøkumegi (KW) <i>Main Propulsion power (KW)</i>	9000
Skipaslag/ <i>Type of vessel</i>	Handilsskip/ <i>Merchant vessel</i>	Lækkað framtøkumegi (KW) <i>Prop. power (KW) Derated</i>	---
Tíðum ómannað maskinrúm/ <i>Periodically unattended machinery space</i>		<i>Ja/Yes</i>	<i>Nei/No</i>
Rakstrarfelag/ <i>Operating Company</i>		<i>iceiana</i>	

Siglingarøki / <i>Trading Area</i>	Altjóða sigling/ <i>International voyage</i>
*) Er siglingarøkið annað enn óavmarkað, skal ein frágreiðing ella kort yvir økið fylgja við manningarskjalinum/ <i>Where a trading area other than unlimited is shown, a clear description or map of the trading area should be included in the document.</i>	

The vessel named in this document is considered to be safely manned if, when it proceeds to sea, it carries not less than the number and grades/capacities of personnel specified in the table(s) below.

Stig/ Starv <i>Grade/capacity</i>	Sjóvinnubræv <i>Certificate (STCW regulation)</i>	Manningartal <i>Number of persons</i>
Skipari/ <i>Master</i>	Reg. II/2 as Master	1
Yvirstýrimaður/ <i>Chief Mate</i>	Reg. II/2 as Chief Mate	1
Stýrimaður/ <i>Mate</i>	Reg. II/1 as Watchkeeping Officer	1
Maskinstjóri/ <i>Chief Engineer</i>	Reg. III/2 as Chief Engineer Officer	1
1. meistari/ <i>2<sup>nd</sup> Engineer</i>	Reg III/2 as 2nd Engineer	1
Vakthavandi maskinyvirmaður/ <i>Officer in charge of an engineering watch *)</i>		
Skipselektrikari/ <i>Electro Technical Officer</i>		
Fulltikin dekkari/ <i>Able Seafarer Deck</i>	Reg. II/5	1
Ófulltikin dekkari/ <i>Ratings forming part of a nav. Watch</i>	Reg. II/4	2
Dekkari / <i>Rating</i>		1
Ófulltikin motormaður/ <i>Ratings forming part of eng. Watch</i>	Reg. III/4	1
Kokkur/ <i>Cook *)</i>	Ship's Cook	1
Annað/ <i>Other</i>		

Serlig krøv ella serligar umstøður, um nakrar:  
 Special requirements or conditions, if any:  
**Deck officers must hold a valid GMDSS GOC certificate**  
 \*) Acc. to §7 in the Parliamentary Act no. 63 from July 3rd, 1998 as amended acc. to Parliamentary Act no 51 from 07 Ma, 2019 and acc. to MLC 2006 reg 3.2

Staður/Place

Tórshavn

Tann/On:

August 17, 2020

Innsiglið hjá Sjóvinnustyrinum

(Seal of the Administration)



Undirritað vegna Jógvan Hentze  
 Sjóvinnustyrkið  
 Faroese Maritime Authority  
 Jógvan Hentze