

Siglingaráð

29. fundur

Dags.: 3. júní 2021, kl. 11:30 til 13:00 í samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneyti og fjarfundi.

Mættir: Halldór Ármannsson formaður, Ásta Þorleifsdóttir (samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneyti), Eggert Ólafsson (samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneyti), Rannveig Grétarsdóttir (Samtök ferðabjónustunnar), Eyþór H. Ólafsson (SVP), Páll Ægir Pétursson (Félag skipstjórnarmanna), Björn Arnaldsson (Hafnasamband Íslands), Guðmundur Herbert Bjarnason (Samtök fyrirtækja í sjávarútvegi), Hilmar Snorrason (Slysavarnafélagið Landsbjörg), Ásgrímur L. Ásgrímsson (Landhelgisgæsla Íslands), Kristín Helga Markúsdóttir (Samgöngustofa), Ingimundur Valgeirsson (Slysavarnafélagið Landsbjörg).

Forföll: Valmundur Valmundsson (Sjómannasamband Íslands), Arthur Bogason (Landssamband smábátaeigenda), Halldór A. Guðmundsson (Félag vélstjóra og málmþækninga), Fannar Gíslason (Vegagerðin, Hafnadeild), Birna Ragnarsdóttir (Samtök verslunar og þjónustu), Rebekka Hilmarsdóttir (Samband ísl. sveitarfélaga), Ólafur Ragnarsson (Samgöngustofa).

Gestir: Árni Freyr Stefánsson verkfræðingur (samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneyti).

Lagt var fram:

1. Dagskrá fundar (send í tölvupósti).
2. Fundargerð 28. fundar Siglingaráðs (send í tölvupósti).
3. Grænbók og Hvítbók, kynning ÁFS (send í tölvupósti).

Á fundinum gerðist eftirfarandi:

HÁ bauð fundarmenn velkomna og setti fundinn.

- 1) **Fundargerð 28. fundar samþykkt.**
- 2) **Atvik - sjómenn.** ÁP sagði frá tilgangi slysa- og atvikaskráningarkerfisins en almenn notkun slíkra kerfa hefur mikið forvarnagildi. Tryggingafélagið VÍS lét smíða kerfið fyrst fyrir fyrirtæki í landi sem eru í viðskiptum hjá þeim en síðan var kerfið þróaði í „Atvik-sjómenn“ til notkunar fyrir útgerðir og um borð í skipum þeirra. Aðrar útgerðir hafa einnig keypt þetta kerfi og hefur áhugi margra aðila verið að það sé tekið upp í öllum íslenskum skipum. Brotalöm hefur verið á tilkynningum um atvik á sjó til RNSA en eingöngu berast tilkynningar um 35% atvika til nefndarinnar. Kerfið býður upp á að senda skýrslur úr kerfinu beint til RNSA og annarra viðeigandi aðila þ.m.t. Sjúkratrygginga Íslands (SÍ) og tryggingafélags skips. VÍS hefur ákveðið að koma til móts við þarfir allrar atvinnugreinarinnar með því að bjóða ríkinu að taka við kerfinu til eignar endurgjaldslaust. Boðið hefur verið þegið og verður kerfið vistað áfram hjá sama þjónustaaðila en í umsjón/ábyrgð RNSA. Viðeigandi upplýsingar verða sendar úr grunninum til SGS (EMCIP) og SÍ eftir því sem við á.
Ráðherra hefur veitt 6 mkr. til að aðlaga kerfið að þörfum RNSA/SGS og að opna fyrir aðgang skráninga sjómanna og útgerða. Deloitte ætlar að leggja fram vinnuframlag að andvirði 1,2 mkr Áætlaður kostnaður við rekstur kerfisins er um 2,6 mkr sem gert er ráð fyrir að greiðist af viðbótarframlagi til öryggisáætlunar sjófarenda. Formlega verður kerfið í umsjón RNSA og afhending þess er á sjómannadaginn kl. 13:00 um borð í Sæbjörginni. Öllum fulltrúum ráðsins er að sjálfsgöðu boðið á viðburðinn.
- 3) **Staða Íslands í siglingamálum gagnvart ESA.** KHM og EÓ upplýstu um reglulegar úttektir ESA eftirlitsstofnunar EFTA. Í vikunni fór fram fundur í gegnum fjarfundarbúnað þar sem fjallað er um mál sem eru í vinnslu. Tilgangur úttekta er að staðfesta innleiðingu regluverks og að opinbert eftirlit stofnana hér á landi sé í samræmi við löggjöf Evrópska efnahagssvæðisins. Líkt og með aðrar sambærilegar úttektir EMSA og IMO ber stjórnvöldum að bregðast við athugasemdum sem fram koma í úttektum með aðgerðum til úrbóta t.d. laga og/eða reglugerðabreytingum. ESA sendir að loknum úttektum drög að skýrslu og eru endanlegar niðurstöður jafnan birtar opinberlega. ÁLÁ sagði frá reynslu LHG af slíkum úttektum og væru úttektarmenn æði kröfuharðir en bagalegt þegar gerðar eru kröfur sem mjög erfitt er að uppfylla hér á landi svo

sem um námskeið og þjálfun sem fæst ekki. HS óskaði eftir að lokaskýrsla ESA verði kynnt í ráðinu og verður það gert.

- 4) **Grænbók (stöðumat) og Hvítbók (stefna)-Ferlið, siglingamál og öryggisáætlun sjófarenda.** ÁFS kynnti verkefnin (sjá framlagt gagn nr. 3). Fram kom að vinna að endurskoðun á samgönguáætlun væri í gangi en fyrsta skrefið er stöðugreining í Grænbók sem birt verður í samráðsgáttinni um næstu mánaðarmót. Vinna að stöðumati getur verið þvert á samgöngugreinar og að henni koma stofnanir sem eru í samgönguráði og fjarskiptaráði en samvinna og samráð er við sveitarfélögin í landinu. Stefnumótunarvinnan við Hvítbók hefst svo að loknum kosningum en samhliða er unnið að gerð umhverfisskýrslu. Samhæfing verkefnavinnunnar er í samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytinu í góðu samráði innan stjórnarráðsins.

Vefurinn vegvisir.is er nú opinn en þar er hægt að sjá allar aðgerðir sem eru í samgönguáætlun.

HS spurði hvort þessi stefnumótunarvinna uppfylli athugasemd/kröfur IMO um stefnumótun í siglingamálum en fram kom að svo væri ekki því það væri annar handleggur. Vinna við Siglingastefnu verður væntanlega á borði næsta ráðherra.

5) Önnur mál.

- a) PÆP gagnrýndi meðferð á umsögn Félags skipstjórnarmanna um frumvarp til laga um áhafnir skipa en ekkert tillit var tekið til athugasemda þeirra. FS gagnrýnir fækkun í áhöfnum skipa sem er ógn við öryggi sjómanna. Álag hefur aukist mikið á áhafnirnar með fleiri vinnustundum á sólarhring sem valda ofþreytu og kulnun í starfi. Þannig að menn eru að koma útkeyrðir í land eftir erfiða vinnudaga á sjó. Þessi þróun er í andstöðu við það sem verið er að gera í landi með styttingu vinnuvikunnar. FS hefur ekki áhuga á að skip séu ofmönnuð en vill að sett verði í lög hver lágmarksmönnun skipa eigi að vera m.v. umfang vinnunnar, veiðiaðferðir og stærð skipa. Gefa þarf út mönnunarskírteini fyrir skipin sambærileg og er í flutningaskipum en SGS hefur ekki haft áhuga á þeirri umræðu.

HÁ tók undir að álagið hefur aukist með fækkun í áhöfnum en það á að vera á ábyrgð skipstjórans að nægur fjöldi manna sé um borð til að sinna störfunum af öryggi og með hæfilegu álagi. ÁP benti á að mikil þreyta auki líkur á mannlegum mistökum og þar með aukinni slyshættu líkt og bent hefur verið á í skýrslum RNSA.

GHB sagði að mönnunarskírteini kaupskipa miðuðust við lágmarksfjölda í áhöfn til að sigla skipinu en í fiskiskipum þarf að miða fjölda í áhöfn við öll þau störf sem þarf að sinna um borð. Í sama skipi getur verið misjafnt eftir túrum hversu marga þarf en það tengist veiðarfærunum og samsetningu afla.

ÁLÁ minntist á menn með skipstjórnar- og vélavarðaréttindi sem eru einir um borð í túrum og 14 tíma regluna. PÆP benti á að til væri kerfi til að fylgjast með útveru þeirra báta.

EÓ sagði að frumvarpið hafi verið lagt fram í núverandi mynd fyrir þingið en verði væntanlega ekki að lögum á þessu þingi. Leggja þurfi frumvarp fram að nýju með tilheyrandi ferli. Það verði ákveðið af ráðherra hvort það verður gert.

- b) Spurt var um stöðu á reglugerð um aðskilnað siglingaleiða. ÁP upplýsti að vinnuhópurinn hafi farið yfir málið en Umhverfisstofnun hafi lagst gegn breytingum á stærðarmörkum skipa og hafi SGS tekið undir það. Þá hafi verið bent á að ekki væri jafnræði með farþega og flutningaskipum. Núna er verið að leitast til að finna aðrar viðmiðanir fyrir skip en stærðarmörkin svo sem búnað eða eldsneytismagn um borð. Sátt er um kröfur um reynslu og þekkingu skipstjórnarmanna. Verið er að skoða þróun í siglingum á innri leið.
- c) HS spurði um nýju reglugerðina um lyf og læknisáhöld í skipum en hún hefur m.a. áhrif á stærð lyfjakistu farþegabáta. Skv. EÓ munu drögin birtast á samráðsgátt á næstu dögum.
- d) HS minnti á margendurtekna fyrirspurnir hans um útgáfu nýrrar reglugerðar um leyfi til farþegaflutninga í skipum (463/1998) en reglugerðin hefur verið tilbúin til undirritunar í rúm 2 ár. Ótækt er að SGS sé að staðfesta neyðaráætlanir í skipum og bera þannig ábyrgð á þeim en það er hvergi gert nema hér á landi. Rétt sé að það gildi einnig um farþegaskip sem sigla milli hafna á Íslandi. EÓ mun skoða reglugerðina m.t.t. framangreinds.

Næsti fundur verður í september og verður boðaður í tölvupósti.

IV og Áp rituðu fundargerð.