

Siglingaráð

9. fundur

Dags.: 4. október 2018, kl. 13:00 til 14:35 í samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneyti.

Mættir: Ásbjörn Óttarsson formaður, Ásta Þorleifsdóttir (samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneyti), Björn Freyr Björnsson (samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneyti), Guðfinnur G. Johnsen (Samtök fyrirtækja í sjávarútvegi), Guðjón Á. Einarsson (Félag skipstjórnarmanna), Valmundur Valmundsson (Sjómannasamband Íslands), Hilmar Snorrason (Slysavarnafélagið Landsbjörg), Halldór A. Guðmundsson (Félag vélstjóra og málmæknimanna), Axel Helgason (Landssamband smábátæigenda), Ásgrímur L. Ásgrímsson (Landhelgisgæsla Íslands), Ólafur Ragnarsson (Samgöngustofa), Ingimundur Valgeirsson (Slysavarnafélagið Landsbjörg).

Forföll: Björn Arnarson (Hafnasamband Íslands), Garðar Jóhannsson (Samtök verslunar og þjónustu).

Gestur fundar: Sigurður Áss Grétarsson (Vegagerðin).

Lagt var fram:

1. Dagskrá fundar (ÁP sendi í tölvupósti)
2. Fundargerð 8. fundar Siglingaráðs (ÁP sendi í tölvupósti)
3. Yfirlit um sundurliðun framkvæmda og fjárveitinga Hafnabótasjóðs. Vegagerðin
4. Minnisblað: Framtíðarhorfur um kröfur til búnaðar um borð í íslenskum skipum. (Samgöngust.)
5. Yfirlit yfir helstu sérkröfur í íslenskum reglum eftir flokki skipa. (Samgöngustofa)
6. Erindi til Siglingaráðs. Misræmi milli áhafnarlaga og laga um stjórn fiskveiða og 14 klst. útivist skipa. Landssamband smábátæigenda.
7. Tilboð Verkís í gerð ISM öryggisstjórnunarkerfis. (JSE sendi í tölvupósti)

Á fundinum gerðist eftirfarandi:

Ásbjörn setti fundinn og bauð fulltrúa velkomna.

1. Fundargerð síðasta fundar. Samþykkt að gera breytingu á texta í lið 6.c þannig að ljóst sé að Siglingaráð setji ekki meiri fjárveitingar í gerð vélstjórnarbókar. ÁP sendir leiðrétta fundargerð í tölvupósti. Spurt var um hvort rétt væri að búið sé að greiða N4 2/3 hluta samningsupphæðar eins og fram kemur í 5. lið. ÁP ætlar að kanna það.
2. Hafnir í samgönguáætlun. SÁG upplýsti um fyrirkomulag og framlag ríkissjóðs til framkvæmda og viðhalds hafnarmannvirkja. Stærri hafnir sem geta staðið sjálfar undir framkvæmdakostnaði fá ekki úthlutun samkvæmt samgönguáætlun tam. Faxaflóahafnir, Hafnarfjörður og Fjarðarbyggð. Aðrar hafnir geta sótt um styrki til nýframkvæmda allt að 85-90% kostnaðar. Í áætluninni er g.r.f. að hlutur ríkisins í viðhaldsverkefnum verði 60-70% (sjá töflur í gögnum nr. 3). Eftir „hrunið“ minnkuðu fjárhæðir sem stjórnvöld settu í viðhald hafnarmannvirkja mikið en í nýrri samgönguáætlun er stefnt að því að veita meira fjármagni í málaflokkinn eða allt að 5,2 milljörðum króna á tímabilinu 2019-2023. SÁG sagði að verklagið við gerð áætlunar um framkvæmdir í höfnum væri einkum að skoða fyrri áætlanir og þau verkefni sem urðu útundan í framkvæmd færu næst í forgang, Síðan er ástand hafna skoðað og mikilvæg verkefni sett frammar í forgangs röðina. Þriðji liðurinn í gerð áætlunarinnar væri að meta þörf fyrir nýjar framvæmdir og þá er einnig horft til öryggismála hafnanna. Að loknu smá samtali var SÁG þakkað fyrir kynninguna og yfirgafa hann fundinn kl. 13:30.
3. Sérkröfur í íslenskum reglum. BFB sagði að beðið væri um umsagnir í samráðsgáttinni en Samgöngustofa hefur efasemdir um hvort nógu sterk rök séu fyrir því að viðhalda íslenskum sérákvæðum í reglum um skipsbúnað. (sjá framlögð gögn). Töluverð umræða var um málið. Kröfur til björgunarvesta í skemmtibátum voru ræddar en HS þykir þær slakar einkum þar sem skemmtibátar allt að 24 metrum að lengd geta verið á siglingu á úthafi hringinn í kringum landið og gera þurfi kröfu um 150 N björgunarvesti á úthafi en núverandi reglur miðast við 100 N vest

sem kannski duga inni í fjörðum og víkum. Björgunarvesti í fiskiskipum eiga að vera 120-150 N Merking björgunarhringja virðast ekki vera samkvæmt alþjóða- og Evrópukröfum þar sem gerð er krafa um að hringir séu merktir með nafni og heimahöfn skips en ekki skipaskrárnúmeri eins og Samgöngustofa fer fram á. GGJ benti á að nota þurfi spjöld með inngröfnum merkingum því merking með tússpenna eða límmiðum endist illa. HS benti á að 1996 hafi verið lögð fram þingsályktunartillaga um breytingar á merkingum þilfarsfiskiskipa þar sem lagt var til að merkja þau með kallmerkjum í samræmi við ályktun MSC frá 1991 um að þjóðríki merki skip sín í samræmi við tilmæli FAO þ.e. að þau séu merkt með kallmerki.

Rætt var um reglur um mælingu skipa en hér á landi eru notuð önnur viðmið en í Evrópu. Fram kom að skotgálgar hafi bjargað mörgum mannlífum og tryggja þarf að þeir virki á neyðarstundu. Ljóst er að fara þarf vandlega yfir allar kröfur varðandi öryggis- og björgunarbúnað skipa og voru GGJ og HS beðnir að skoða málið fyrir næsta fund, einnig að fá Jón Bernóðsson á næsta fund til að kynna betur málið.

Frestur til að senda umsagnir í samráðsgáttina verður framlengdur fram yfir næsta fund Siglingaráðs eða 15. nóvember.

4. Misræmi í lögum. Rætt var um erindi LS um misræmi milli áhafnalaga og laga um stjórn fiskveiða ásamt reglum um 14 klst. útvist skipa, hvíldartímaákvæði. GÁE sagði að lög um áhafnir og stjórn fiskveiða væru óskyld mál og rakti söguna um gamla 30 brl pungaprófið sem ákveðið var að breyta árið 2007 í 12 metra smáskipanám. Þetta námskeið er ekki í námslýsingu skipstjóra- og vélstjórnarskólans og er bara haldið sem sérnámskeið. GÁE sagði að Siglingaráð hefði lítið með þetta að gera en það hefur verið í umræðunni að hækka mörkin í 15 metra. GGJ sagði að þessi ákvörðun tengist gömlum IMO leiðbeiningum þar sem skip undir 12 metrum væru skilgreind sem smáskip og það væri ekki stór viðbót að breyta þessu í 15 metra. Í reglugerð um fiskiskip væri viðmiðið metrar en brt. í SOLAS reglum. AH benti á að þessar stærðir skipa væru að sækja á sömu mið og lítill munur væri á búnaði og tækjum í þeim, þá er einnig fjöldi mála sem koma til mönnunarnefndar vegna réttindamála og undanþágna á bátum sem eru rétt yfir 12 metrum. ÓR sagði að svona undanþágur varðandi réttindi þekktust hvergi annarsstaðar en á Íslandi. GJ benti á að reglurnar hérna væru ekki skynsamlegar þannig að undanþágur er óumflýjanlegar eins og málin eru í dag. Þá kom fram að undanþágur vegna réttindamála væru ekki skráðar í lögskráningarkerfið en væntanlega verður það hægt í nýja kerfinu.

Varðandi 14 tíma regluna þá sagði GÁE að ekkert eftirlit væri hér á landi með að henni væri framfylgt. ÁLÁ sagði að LHG hafi reynt um tíma að hafa eftirlit með að hvíldartímaákvæðið væri virt í skipum en það hafi verið ill framkvæmanlegt. VV minnti á mikilvægi þess að taka á þessu því mörg dæmi væru um strönd þegar menn hafa sofnað í brúnni á siglingu. AH sagði að erfitt væri fyrir línubáta sem sigla langt á miðin að halda regluna ef allur útiverutíminn væri talinn sem vinnutími þó menn væru í „hvíld“ á siglingu og milli lagnar og drátts. ÁÓ sagði að gott væri að fá umræðu um bæði málefnið og kom fram að ákvörðun um breytingar yrðu teknar á Alþingi. Fundurinn var rofinn vegna tvíbókunar fundarherbergis kl. 14:30

5. Tilboð í ISM öryggisstjórnarkerfi. Umræðu frestað til næsta fundar og minnt á að tilboðin væru trúnaðarmál.
6. Önnur mál
 - a. Ráðstefna í tilefni 70 ára afmælis IMO tókst ágætlega og mættu um 75 gestir.

7. Næsti fundur verður þriðjudaginn 6. nóvember nk. kl. 13

IV ritaði fundargerð.