



Reykjavík, 13. september 2019

### **Efni: Umsögn um drög að reglugerð um leyfi til farþegaflutninga með skipum**

Samtök ferðaþjónustunnar (samtökin) hafa fengið drög að reglugerð um leyfi til farþegaflutninga með skipum til umsagnar og vilja koma ábendingum á framfæri við ráðuneytið. Samtökin ráðuneytinu fyrir tækifærið til að koma ábendingum á framfæri áður er drögin verða sett í opið umsagnarferli.

Að gefnu tilefni telja SAF rétt að rifja upp að drög að sambærilegri reglugerð voru send til umsagnar haustið 2018 en þá gerður samtökin alvarlegar athugasemdir við skort á samráði. Að nokkru hefur verið tekið tillit til ábendinga sem samtökin komu á framfæri á fyrri stigum en þó telja samtökin að viðhafa hefði mátt meira samráð um efnisatriði fyrirbyggjandi reglugerðar.

Eins og fram kom í umsögn SAF haustið 2018 telja samtökin mikilvægt að við undirbúning setningar laga eða stjórnvaldsfyrirmæla eigi sér stað virkt samtal og samráð við þá sem fyrirmæli munu beinast að. Sé það gert er unnt að tryggja að allar nauðsynlegar upplýsingar um starfsemi og eðli hennar liggi fyrir og þar með auka líkur á að þær leiðir sem valdar eru til að ná tilteknum markmiðum verði ekki óhóflegar eða úr samræmi við tilefnið. Einungis undir slíkum kringumstæðum er hægt að tryggja skilning og sátt sem stuðlar að því að hægt verði að vinna á skilvirknan hátt að viðeigandi markmiðum. Að sama skapi þjónar slíkt samtal þeim tilgangi að upplýsa hagsmunaaðila í tíma um þær breytingar sem kunna að vera í farvatninu og gera þeim þannig unnt sér að takast á við breyttar aðstæður í starfseminni. Að mati SAF ætti þetta sjónarmið að vega sérstaklega þungt í tilviki ferðaþjónustu þar sem skipulagning, markaðssetning og sala á ferðaþjónustu á sér jafnan stað með löngum fyrirvara.

Hvað varðar einstaka efnisgreinar fyrirbyggjandi draga vilja samtökin koma eftirfarandi ábendingum á framfæri:

#### **Um 2. gr.**

Samtökin hafa áður bent stjórnvöldum á það sértaka fyrirkomulag að heimila ekki RIB förum að sigla með fleiri en 12 farþega. Umrædd för eru mörg gerð fyrir fleiri farþega en 12 og hefur takmörkunin haft afar íþyngjandi áhrif á útgerðir og frekari

framþróun í útsýnis- og skoðunarferðum á sjó. Ljóst er að mikil reynsla og þekking hefur skapast þau 12 ár sem liðið hafa frá komu fyrsta RIB farsins til landsins og hafa vinsældir ferðanna verið mjög miklar. Öryggi umræddra fara er með því besta sem gerist á bátum og skipum og aðbúnaður farþega hefur þróast mikið með öryggi og forvarnir að leiðarljósi. Samtökin leggja til að eftirfarandi skilgreining verði sett inn í 2. málsgrein reglugerðarinnar.

- *Harðbotna slöngufar (RIB)* er hvert það farþegafar sem má flytja fleiri en 12 farþega og má sigla á hafsvæðum C og D í samræmi við aðrar tegundir farþegaskipa og farþegabáta

### **Um 3. gr.**

Í samræmi við skilgreingu á harðbotna slöngufari leggja samtökin til að nýr flokkur farþegaskipa verði skilgreindur sem umrædd för falla undir og er tillagan eftirfarandi:

- „*Flokkur X*“ eru harðbotna slönguför í innanlandssiglingum sem hafa heimild til að stunda farþegaflutninga á sömu farsviðum og önnur farþegaskip og farþegabátar en þó með starfstímabil frá 1. apríl til 31. október ár hvert líkt og nógildandi heimildir gera ráð fyrir.

Í 3. gr. er m.a fjallað um farsvið, sem nánar skilgreint í viðaukum I og II við reglugerðardrögin. Samtökin vilja koma því á framfæri að Vegagerðin gaf út öldukort í janúar árið 2018 og telja samtökin afar mikilvægt að þær upplýsingar sem þar koma fram verði nýttar til að afmarka farsvið þeirra skipa sem falla eiga undir reglugerðina. Rétt er að taka fram að Samtökin hafa þegar gert Samgöngustofu viðvart um tilvist að umrædds öldukorts. Samtökin benda á að skip undir 24 metrum falla ekki undir ákvæði reglugerðar 666/2001 og fara samtökin fram á að sambærileg skilgreining og gildir um farþegabáta gildi einnig um farsvið skipa í styttri útsýnis- og skoðunarferðum sem að jafnaði eru ekki lengri en 4 klst. Lagt er til að það farsvið miðist við 15 mílur frá *næstu höfn* allt árið. Þá fara samtökin fram á þau skip sem falla undir reglugerð 666/2001 og eru í styttri útsýnis- og skoðunarferðum, sem að jafnaði eru ekki lengri en 4 klst., falli undir sama farsvið og skip og bátar sem ekki falla undir farsvið reglugerðar 666/2001. Einnig benda samtökin á að teikning sumarfarsviðs skv. reglugerð 666/2001 er gölluð og þarfnast endurskoðunar.

### **Um 5. gr.**

Í 2 mgr. 5. gr. er lögð til krafa um að allir farþegar hafi sæti innandyra að undaskyldri undanþágu yfir sumartímann. Samtökin fullyrða að hér sé um mjög íþyngjandi kröfu að ræða og benda á að farþegar eru í einangruðum hlífðargöllum og sérstök svæði um borð eru oft tekin undir slíka galla innandyra sem annars gætu nýst undir sæti. Einnig hefur krafan ekki verið rökstudd með vísan til þarfagreiningar. Þá vilja samtökin koma því á framfæri að farþegar kjósa flestir að vera utandyra í þeim útsýnis- og skoðunarferðum sem hér um ræðir og á það við í ferðum allt árið.

Samtökin fara fram á að sätaskipan um borð og aðbúnaður farþega ásamt hlífðarfatnaði eigi að koma fram í öryggisstjórnunarkerfi útgerðar og að heimilt verði eftir atvikum að sæti utandyra verði hluti af sætum fyrir alla farþega allt árið. Að auki fara samtökin fram á að stærð sætarýma verði ekki sérstaklega skilgreind en ef svo þarf að vara að það verði miðað við 0,4m að breidd. Þá er einnig afar íþyngjandi að gera kröfu um föst sæti og engin þarfagreining fyrirbyggjandi þar að lútandi. Samtökin leggja til að sætarými verði notað í stað sæta enda skip oft búin bekkjum sem telja sætarými.

Í 5. gr. er fjallað um tímamörk ferða og gera samtökin athugasemd við skemmstu tímamörkin þar sem fjallað eru um ferðir sem að jafnaði taka skemmri tíma en 2 klst. Flestar skemmstu ferðirnar eru allt að 2,5 klst. og leggja samtökin því til að tímamörk skemmstu ferða verði að jafnaði 2-3 klst.

#### **Um 6. gr.**

Í 5. tölul. 2.mgr. 6. gr. er lagt upp með að kveðið verði á um skyldu rekstraraðila til að kaupa váttryggingu vegna tjóns sem hljótast kann í starfseminni. Það vekur sérstaka athygli SAF að ætlunin er að gera þá kröfu að tryggingin verði keypt af tryggingafélagi sem hefur starfsleyfi hér á landi. Í þessu samhengi leyfa samtökin sér benda á að tryggingafélög sem hafa starfsleyfi innan EES-svæðisins geta selt þjónustu sína í öðrum aðildarríkjum að undangenginni tilkynningu til fjármálaeftirlits í heimalandi. Í því ljósi er krafan sem ætlunin er að gera ekki aðeins íþyngjandi gagnvart frelsi rekstraraðila til að velja sér gagnaðila í samningum um váttryggingar heldur vakna einnig spurning um hvort krafan samræmist ákvæðum EES-samningsins um frjáls þjónustuviðskipti. Hið minnsta er ljóst að krafan mun takmarka verulega tök ferðaþjónustufyrirtækja til að sækjast eftir hagstæðum kjörum á tryggingum og þar með takmarka samkeppni á váttryggingamarkaði.

#### **Um 7. gr.**

Samtökin fagna ákvæðum um öryggisstjórnunarkerfi fyrir farþegaskip og farþegabáta. Samtökin hafa lengi rætt slíkt fyrirkomulag sem veitir útgerðum frekari ábyrgð gagnvart eign rekstri og öryggi farþega. Gerð er sú krafa að á móti öryggisstjórnunarkerfi fái útgerðir ákveðinn sveigjanleika varðandi kröfur um búnað og mönnun ferða sem að jafnaði taka ekki lengri tíma en 4 klst.

Samtökin fara fram á að meðalhófs verði gætt í mönnunarkröfum þeirra farþegaskipa sem falla undir reglugerðina. Þar má m.a. nefna að krafa um stýrimann er óþörf á öllum skipum í þeim stuttu ferðum sem taka að jafnaði styttri tíma en 4 klst. Þá er einnig farið fram á að heimild skipstjóra til að gegna jafnframt hlutverki vélstjóra falli ekki úr gildi eftir ákveðinn farþegafjölda og að á móti geti verið gerð krafa um að vanur skipverji bætist við áhöfn.

## Um 12. gr.

Í 12. gr. er kveðið á um álagningu stjórnvaldssekta. Enga slíka heimild er að finna í lögum nr. 47/2003. Af lögmætisreglu stjórnsýsluréttar leiðir að kveða verður á um heimildir til álagningar stjórnvaldssekta með lögum enda teljast stjórnvaldssektir til refsinga í skilningi ákvæða Mannréttindasáttmála Evrópu.

## Um viðauka I

Samtökin leggja til að í viðauka I verði bætt við einum flokki „Flokkur X“ til að skýra nánar fyrri tillögur um harðbotna slönguför. Þar kemur fram að heimilt verði að samþykkja, eftir því sem við á, CE staðal fyrir slönguför í útsýnis- og skoðunarferðum enda hafa slík för hlotið samþykki innan EES við sambærilegar aðstæður og starfsemi.

- *5 Farþegaskip í flokki X*

### ***5.1 Harðbotna slönguför sem falla ekki undir gildissvið reglugerðar nr. 666/2001 en starfa á hafsvæði C í skilningi þessarar reglugerðar.***

Þessi för skulu uppfylla kröfur í reglum um smíði, búnað og örugga starfsemi slöngufara(RIB), þ.m.t. um burðarvirki þess, vatnspétta niðurrhólfun, stöðugleika, hleðslumerki, lagnakerfi, bol, björgunar og öryggisbúnað, vélbúnað, fjarskiptabúnað, rafbúnað, eldvarnabúnað, mengunarvarnabúnað, siglingatæki, merkingar, lyf og læknisáhöld, aðbúnað, vinnuöryggi og annan búnað og mönnun sem varðar öryggi skipsins til að tryggja öryggi skipverja, farþega, skips og farms og varnir gegn mengun frá skipum. Heimilt er að samþykkja CE staðal fyrir slönguför í útsýnis- og skoðunarferðum sem taka að jafnaði ekki lengri tíma en 2-3 klukkustundir.

Samtökin fara fram á að eiga fund með samgönguráðuneyti um efni fyrirbyggjandi umsagnar og útfærslu umræddrar reglugerðar.

Samtökin áskilja sér rétt að koma með frekari ábendingum á framfæri ef þurfa þykir.

*Virðingarfyllst*

*f.h. Samtaka ferðaþjónustunnar*



*Gunnar Valur Sveinsson*