

VALDNÍÐSLA OG MISMUNUN OG GEÐPÓTTAÁKVARÐANIR AF HÁLFU SIGLINGASVIÐS SAMGÖNGUSTOFU

bls. 1

Samgöngustofa

STÓR HLUTI SKÝRSLU UM SAMGÖNGUSTOFU GERÐUR ÓLÆSILEGUR



ÓÁNÆGJA MEÐ GEÐPÓTTA- ÁKVARÐANIR OG SEINAGANG

Verulegar athugasemdir eru gerðar við starfsemi siglingahluta Samgöngustofu í áfangaskýrslun starfshóps sveitarstjórnar- og samgönguráðuneytisins um störf og starfs hætti Samgöngustofu. **bls. 2**



ÓSÁTTUR VIÐ SAMGÖNGUSTOFU

Sigurmundur segir að Samgöngustofa leggi stöðugt stein í götu hans til að reyna að stöðva siglinguna, nýjasta útspilið sé óraunhæf krafa um áhafnarfjölda. **bls. 3**

GEÐPÓTTI EIGI EKKI AÐ RÁÐA

bls. 4

Samgöngustofa ákvað nýlega að ferjan Akranes fengi ekki leyfi til siglinga á milli Eyja og lands um verslunarmannahelgina.

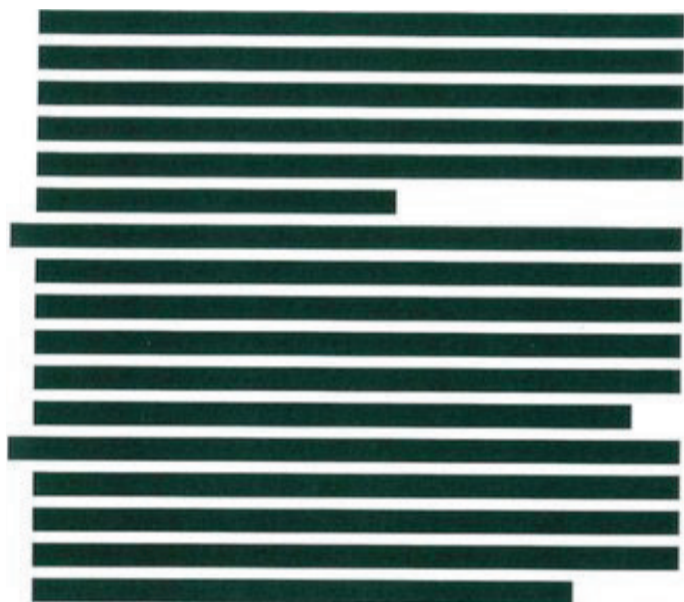
Rökstuðningur Samgöngustofu gangi ekki upp, til dæmis hafi Samgöngustofa bent á að leið ferjunnar milli Akraness og Reykjavíkur sé útsýnisleið, sem Elliða þykir mjög einkennilegt: „Algjörlega fráleitir málflutningur.“

FRÍTT EINTAK

Tölublað 2 / Stofnað 2020



SAMGÖNGUSTOFA

STÓR HLUTI SKÝRSLU UM SAMGÖNGU-
STOFU GERÐUR ÓLÆSILEGUR

5.5. Fjármögnun Samgöngustofu

Fulltrúar Samgöngustofu hafa á fundum með starfshópnum gert grein fyrir fjárhagsvanda stofnunarinnar sem m.a. stafar af því að stofnunin fær ekki að nýta tekjur sínar að fullu til að mæta aukinni eftirspurn eftir þjónustu hennar á öllum



Á fundum starfshópsins hafa komið fram margvíslegar ábendingar og athugasemdir sem benda til að framangreind markmið hafi ekki náðst í mikilvægum atriðum. Flestir viðmælendur starfshópsins telja þó að sameiningin hafi átt rétt á sér og að óskynsamlegt væri að hverfa aftur til fyrra horfs. Mikilvægustu ábendingarnar lúta að fjármögnun stofnunarinnar sem ekki hefur fengið að nýta til fulls tekjur sínar af þjónustugjöldum til að bregðast við stórauknum verkefnum, einkum vegna aukins innflutnings ökutækja. Einnig hafa athugasemdir beinst að áherslum í rekstri og stjórnun. Um fjármögnun stofnunarinnar er fjallað sérstaklega í kafla 5.5. hér á eftir.

Þær athugasemdir sem gerðar hafa verið um stjórnun stofnunarinnar koma bæði frá fyrrverandi og núverandi starfsmönnum hennar, svo og frá fulltrúum þeirra sem nota þjónustu hennar. Þau atriði eru helst þessi:

- Mikið álag sé á starfsfólki og starfsánægja takmörkuð af þeim sökum.



- Tækifæri til að færa verkefni frá stofnuninni til einkaaðila t.d. varðandi skráningu og eigendaskipti ökutækja hafi ekki verið nýtt sem skyldi. Fremur hafi verið unnið að því að halda í slík verkefni, t.d. á sviði skipaskoðunar heldur en að útvista og létta þannig álagi af stofnuninni. Jafnvel þar sem útvistað hefur verið verkefnum hefur það haft í för með sér tvíverknæð.

- Mistök hafi verið gerð þegar laun voru samræmd innan stofnunarinnar. Laun voru

Stór hluti af áfangaskýrslu starfshóps samgönguráðuneytisins um störf og starfshætti Samgöngustofu er svertur svo ekki er hægt að lesa hvað þar stendur. Ráðuneytið hefur ekki svarað spurningum Kjarnans um hvað veldur.

Stór hluti af áfangaskýrslu starfshóps samgönguráðuneytisins um störf og starfshætti Samgöngustofu er svertur svo ekki er hægt að lesa hvað þar stendur.

Um er að ræða að mestu kafla hópsins um stjórnun stofnunarinnar, í yfirkafli sem nefnist „Helstu athugasemdir sem starfshópnum bárust“.

Í læsilegum hluta kaflans segir að mikilvægustu ábendingarnar sem starfshópnum hafi borist lúti að fjármögnun stofnunarinnar sem ekki

hafi fengið að nýta til fulls tekjur sínar af þjónustugjöldum til að bregðast við stórauknum verkefnum, einkum vegna aukins innflutnings ökutækja. Einnig hafi athugasemdir beinst að áherslum í rekstri og stjórnun.

Sérstaklega er tekið fram að mikið álag sé á starfsfólki og starfsánægja takmörkuð af þeim sökum.

Kjarninn krafði samgönguráðuneytið um rökstuðning fyrir því af hverju svo stór hluti skýrslunnar sé gerður ólæsilegur. Ekki hafa borist svör að svo stöddu.

Morgunblaðið hefur fjallað ítarlega um starfshópinn og skýrsluna sem Jón Gunnarsson, þáverandi samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra, setti í mars 2017 á stofn sem átti að vinna

greiningu á verkefnum Samgöngustofu. Starfshópurinn skilaði af sér umræddri áfangaskýrslu í október á síðasta ári en síðan ekki söguna meir.

Í samtali við Morgunblaðið sagði Sigurður Kári Kristjánsson lögmaður og formaður starfshópsins að hópurinn hafi gert athugasemdir við ýmislegt í innri starfsemi og stjórnun Samgöngustofu. Öll þau atriði hafi verið tilgreind og rökstudd ítarlega en í kjölfarið hafi ráðuneytið ekki óskað eftir því að starfshópurinn legði af mörgum frekari vinnu.

SAMGÖNGUSTOFA

ÓÁNÆGJA MEÐ GEÐPÓTTA
ÁKVARÐANIR OG SEINAGANG

Verulegar athugasemdir eru gerðar við starfsemi siglingahluta Samgöngustofu í áfangaskýrslun starfshóps sveitarstjórnar- og samgönguráðuneytisins um störf og starfshætti Samgöngustofu. Samkvæmt birtum tölum Stjórnarráðsins hafa tólf ágreiningsmál komið upp vegna ákvarðana siglingahluta Samgöngustofu frá árinu 2013.

Sigurður Kári Kristjánsson, formaður starfshópsins, gagnrýndi í samtali við Morgunblaðið í gær að ekki hafi orðið framhald á störfum starfshópsins. Í samtali við Morgunblaðið í dag furðar Jón Gunnarsson, fyrrverandi sveitarstjórnar- og samgönguráðherra, sig á afdrifum skýrslunnar og að ekkert hafi verið gert í umræddum athugasemdum á því ári sem liðið er frá því að skýrslunni var skilað.

Meðal þess sem kemur fram um siglingahluta Samgöngustofu í skýrslunni er að ákvarðanir þar séu teknar eftir geðpóttá starfsmanna og eftirlitið sé á skjön við það sem gengur og gerist í nágrannalöndunum. Segir að megn óánægja sé meðal fyrirtækja sem eiga í samskiptum við stofnunina en óánægjuna má meðal annars rekja til geðpóttáákvæðana starfsmanna sviðsins við yfirferð teikninga og annað eftirlit með skipum auk „séríslensks regluverks“ í tengslum við siglingamál hér á landi.

**ENGAR FASTAR REGLUR,
SEINAGANGUR OG HIK**

Segir í skýrslunni að oft sé óljóst á hvaða grunni kröfur stofnunarinnar hvíla að sögn viðmælanda starfshópsins sem sögðu starfsmenn siglingasviðsins reglulega setja fram nýjar kröfur á smíðatíma skipa með tilheyrandi kostnaði.

Eins og kom fram í samtali við Sigurð Kára í Morgunblaðinu í gær hafði starfshópurinn fengið á sinn fund um það bil 80 gesti. Meðal þeirra var sérfræðingur í skipasmíðum sem kvaðst hafa unnið við lengingu fimm nákvæm-

lega eins skipa sem smíðuð voru eftir flokkunarreglum Norske Veritas.

**VEIT EKKI UM EITT FYRIRTÆKI SEM SEGIR
FARIR SÍNAR SLÉTTAR AF SAMGÖNGUSTOFU**

Stefán Guðmundsson, forstjóri hvalaskoðunar-fyrirtækisins Gentle Giants á Húsavík, ber siglingasviði Samgöngustofu ekki góða söguna.

„Ég veit ekki um eitt einasta fyrirtæki sem segir farir sínar sléttar af þessari stofnun, og við erum að tala um ansi mikið af fyrirtækjum og einstaklinga,“ segir Stefán. „Og það er orðin algjör klassík, og hefur haft margar birtingarmyndir á siglingasviði, að ef einhver setur ofan í eða vogar sér að kvarta undan siglingasviðinu til samgönguráðherra eða ráðuneytis þá refsá embættismennirnir mönnum. Það er ótrúlega algengt inni á þessari stofnun,“ segir Stefán.

Að sögn Stefáns hefur ástandið farið versnandi ár frá ári. „Þetta hefur farið hraðversnandi, og menn tala um að þegar þessar stofnanir voru sameinaðar hafi þetta mögulega unnið sér inn titilinn versta sameining stofnana í allri Íslands-sögunni. Siglingastofnun fór úr öskunni í eldinn.“

„Þetta bitnar þannig á fyrirtækjum að það eru jafnvel settar nýjar heimatilbúnaðar reglur sem standast enga skoðun, og þær eru allar meira og minna íþyngjandi, verulega. Það er fullt af fyrirtækjum sem kikna undan því og hafa ekki bolmagn til að hreyfa við mótmælum eða kærur.“

Gentle Giants er einn fjölmennasti vinnustaðurinn á Húsavík með 50 starfsmenn og níu báta, þar af fimm svokallaða Rib-báta sem fyrirtækið notar til hvalaskoðunar. „Þetta blessaða siglingasvið skoðar alla farþega á Íslandi með tilliti til úr hverju þeir eru gerðir, hvað þeir eru stórir, fjölda sæta, björgunarbúnaðar og hæfni hvers báts til að sinna sínu. En það er bara til einn stimpill á Rib-báta,“ segir Stefán um dæmi þess hvernig hann hafi staðið í deilum við stofnunina.

„Það skiptir engu hvernig Rib-báturinn er gerður, hversu stór hann er, sætafjöldi, björgunarbúnaður eða hvernig hann er búinn tólum og tækjum. Þetta er svipað og að allar rútur á Íslandi sem heita Scania fá bara leyfi til að flytja tólf manns burtséð frá öllu öðru. Okkar bátar hafa allir 24 til 26 sæti en við megum bara flytja tólf. Ég held að það sé einsdæmi á heimsvísu að það gildi einar skoðunarreglur fyrir farþegaskip

og svo engar skoðunarreglur fyrir önnur farþegaskip.“

Þá nefnir Stefán lögskráningarkerfið sem er á vegum Samgöngustofu en ætti að vera hjá Landhelgisgæslunni. „Landhelgisgæslan er með vakt allan sólarhringinn og það eru fræg dæmi um að lögskráningarkerfið hafi legið niðri frá föstudegi til mánudags og enginn starfsmaður verið á vakt hjá Samgöngustofu til að kippa því í liðinn,“ segir Stefán og bætir við að fyrirtæki sigli þá jafnvel með þúsundir farþega sem alla jafna ættu ekki að komast á sjó því kerfi stofnunarinnar liggja niðri.

Í áfangaskýrslunni kemur einnig fram að gera þurfi aðkallandi breytingar á lögskráningarkerfinu þar sem það hafi verið byggt í kringum sjómennsku og henti því illa ferðapjónustufyrirtækjum þar sem skrá þurfi oft og tíðum sömu áhafnir á ólík skip innan sama dags, en kerfið býður ekki upp á slíkt.

**SAMGÖNGUSTOFA LÍTUR SVO Á AÐ VERKEFNINU SEM HÓFST MEÐ
STOFNUN STARFSHÓPSINS SÉ LOKIÐ**

Þórhildur Elín Elínardóttir, samskiptastjóri Samgöngustofu, segir í skriflegu svari til mbl.is að stofnunin hafi þegar svarað öllum atriðum sem komi fram í áfangaskýrslunni með minnisblaði til samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins sl. vor og telur stofnunin að verkefninu sem hrundið var af stað í tíð fyrri ráðherra lokið.

Segir hún að í skýrslunni sé vegið að starfsheiðri sérfræðinga Samgöngustofu hvað varðar eftirlit með skipum, og að fullyrðingar um geðpóttáákvæðanir eigi ekki við rök að styðjast.

„Starfsmenn Samgöngustofu sem vinna við eftirlit með skipum eru allt sérfræðingar á sínu sviði og hafa áratuga reynslu og þekkingu á tæknimálum skipa. Þeir starfa eftir þeim reglum sem á Íslandi gilda og byggja flestar á alþjóðlegum kröfum,“ segir hún í svari sínu til mbl.is.

„Niðurstöður stofnunarinnar í einstaka málum eru ekki ávallt í takt við væntingar viðskiptavina en í langflestum tilvikum er sátt um niðurstöður þegar kröfur hafa verið útskýrðar eins og þörf krefur í hverju tilviki,“ segir Þórhildur.

SAMGÖNGUSTOFA

ÓSÁTTUR VIÐ SAMGÖNGUSTOFU



• **Verður að vera með fimm í áhöfn til að fá að sigla með farþega á milli Landeyjahafnar og Vestmannaeyja**

• **Má fara í útsýnisferð kringum eyjarnar með fjögurra manna áhöfn**

• **Ekki óeðlilegar kröfur**

„Krafa mín er sú að Vikingur fái fullt leyfi til siglinga milli Landeyjahafnar og Vestmannaeyja án skilyrða. Skipið uppfyllir allar kröfur um siglingar á hafsvæði b eins og kemur fram í haffærisskírteini skipsins.“

Svo mælir Sigurmundur Gísli Einarsson, eigandi Viking Tours, en hann hóf siglingu á milli lands og Eyja á farþegaferjunni Víkingi í lok sumars. Sigurmundur segir að Samgöngustofa leggi stöðugt stein í götu hans til að reyna að stöðva siglinguna, nýjasta útspilið sé óraunhæf krafa um áhafnarfjölda.

„Ég er krafinn um fimm manna áhöfn, þar af þrjú yfirmenn, á farþegaskipi með leyfi fyrir 60 manns. Það er útilokað að gera skipið út með þessum kröfum,“ segir Sigurmundur. Hann gekk út frá því að geta mannað skipið með fjórum mönnum; skipstjóra, vélstjóra og tveimur hásetum, en það telst aðeins fullnægjandi ef farið er í útsýnisferð frá Landeyjahöfn og ekki komið við í Vestmannaeyjum. Hann má ekki koma við í höfninni í Eyjum með farþega nema með fimm manna áhöfn. Sigurmundur segir líta út fyrir að Samgöngustofnun gangi erinda Eimskips

sem sér um siglingar Herjólfis á milli lands og Eyja.

„Manni finnst það hart þegar við megum sigla umhverfis eyjarnar, út í Surtsey og á úthafi og vera þá með færri í áhöfn og fleiri farþega en að sigla í 40 mínútur upp í Landeyjahöfn. Það lítur ekki öðruvísi út en að verið sé að varðveita stöðu einkafyrirtækis.“

KOSTNAÐARSAMAR OFURKRÖFUR

Viking Tours keypti skipið í vor og breytti því samkvæmt þeim kröfum sem eru gerðar til farþegaferju á hafsvæði b. Þær breytingar hafa kostað tugmilljónir króna. „Í framhaldi mætir Samgöngustofa og tekur skipið út og miðar úttekina við að þetta sé nýtt skip en ekki skip sem er smíðað 1971. Þeir gera allskonar kröfur um hluti sem eru bara í nýjum skipum og við erum búin að vera að uppfylla þær kröfur sem er alveg sjálfsagt því öryggi farþega skiptir öllu. Skipið er með haffærisskírteini, farþegaleyfi og ég er með samning við Vegagerðina og Samgöngustofu um siglingar í Landeyjahöfn og samning við Vestmanneyjabæ um afnot af bryggju. Þannig að ég er með öll leyfi en þá er mér gert að skaffa fimm manna áhöfn á skipið,“ segir Sigurmundur. Hann siglir nú á milli lands og Eyja með fimm í áhöfn en segir að það verði ekki rekstrargrundvöllur fyrir skipinu með þessum ofurkröfum.

„Við óskum fyrst eftir leyfi fyrir 100 til 140 farþega og erum með björgunarbúnað fyrir 140 farþega og okkur finnst eðlilegt að vera með fimm manna áhöfn fyrir slíkan fjölda en

Samgöngustofa skráfar leyfið niður í 60 farþega m.v. sæti um borð inni í skipinu. En þeir lækkuðu ekki kröfuna um fimm manna áhöfn þrátt fyrir að farþegafjöldinn hafi farið niður um helming.“

FARIÐ EFTIR VERKLAGSREGLUM

Ólafur Briem, framkvæmdastjóri siglingasviðs Samgöngustofu, segir ekki gerðar óeðlilegar kröfur til Viking Tours. Farið sé eftir ákveðnum verklagsreglum.

„Það sem gerði útslagið með mönnun á þessu skipi var að hægt væri að manna hvert björgunarfara á neyðarstundu. Þau eru þrjú og síðan er einn léttbátur sem hefur m.a. það hlutverk að draga björgunarförin frá hættum og einn þarf að vera um borð í honum.“

Ólafur segir þetta vera samkvæmt reglugerð ESB um fjölda í áhöfn. Spurður hvers vegna skipið megi vera með einum færri í áhöfn í útsýnisferð en í farþegaferð segir Ólafur það vera undanþágu frá reglunni. „Siglingastofnun gerði samkomulag við Samtök ferðafjónustunnar um að þeir sem eru í útsýnis- og skoðunarferðum, sérstaklega hvalaskoðunarferðum, þurfi ekki að hafa stýrimann en þau telja ekki þörf á honum og kveinkuðu sér undan kostnaðinum. Við féllumst á þau sjónarmið þegar um er að ræða útsýnisferðir í dagsbirtu og öruggu sjólagi.“

SAMGÖNGUSTOFA

PLAN C AÐ RÁÐHERRA STÍGI INN Í MÁLIÐ



„Plan C er að ráðherra stígi inn í þetta mál og vindi ofan af þessari endemis vitleysu Samgöngustofu,” segir Elliði Vignisson, bæjarstjóri í Vestmannaeyjum, um höfnun á beiðni bæjarins um afnot á ferjunni Akranesi. Ferjan hafi þegar verið varaáætlun og ekki komi til greina að leigja annan bát. Bæjaryfirvöld ætli frekar að fara alla leið. Geðþóttaákvæðanir stjórnvalda megi ekki ráða.

Samgöngustofa ákvað nýlega að ferjan Akranes fengi ekki leyfi til siglinga á milli Eyja og lands um verslunarmannahelgina. Ferjan hefur heimild til farþegaflutninga milli Akraness og Reykjavíkur á hafsvæði C en hafsvæðið milli Landeyjahafnar og Vestmannaeyjabær kærði í beinu framhaldi ákvörðun stofnunarinnar og krafðist þess að samgönguráðuneytið felldi ákvörðun Samgöngustofu úr gildi.

PLAN C AÐ RÁÐHERRA VINDI OFAN AF VITLEYSUNNI

Að sögn Elliða var ferjan Akranes þegar varaáætlun Vestmanneyinga. „Þetta er plan B, þessi ferja. Við ætluðum að leigja nákvæmlega eins ferju, með öll sömu leyfi og þessi, sem var í öllum atriðum eins,” segir Elliði. Sam-

göngustofa hafi sýnt jákvæð viðbrögð um leigu á þeirri ferju en báturinn hafi svo runnið þeim úr greipum. Þegar bæjaryfirvöld hafi stungið upp á notkun á Akranesi hafi komið annað hljóð í strokkinn að ástæðulausu, að mati Elliða.

Nú ætlar hann að fylgja eftir kæru bæjarins, annar bátur kemur ekki til greina. „Plan C er að ráðherra stígi inn í þetta mál og vindi ofan af þessari endemis vitleysu Samgöngustofu,” segir Elliði. „Þessu verður fylgt eftir alla leið og við munum halda þessu máli algjörlega til streitu og ég trúi ekki að þetta verði erfitt mál fyrir yfirmenn þessarar stofnunar,” bætir hann við.

GEÐPÓTTI EIGI EKKI AÐ RÁÐA

Elliði segir ákvörðun Samgöngustofu hafa einkennst af geðþótta. „Við megum ekki búa við geðþóttaákvæðanir stjórnvalda,” segir hann. „Við höfum lög, við höfum reglugerðir, en geðþótti á ekki að ráða,” segir hann.

Rökstuðningur Samgöngustofu gangi ekki upp, til dæmis hafi Samgöngustofa bent á að leið ferjunnar milli Akraness og Reykjavíkur sé útsýnisleið, sem Elliða þykir mjög einkennilegt: „Algjörlega fráleitur málflytningur.”

UNGA FÓLKINU EKKI TREYSTANDI

Þá segir Elliði að Samgöngustofa hafi í orðræðu sinni gefið í skyn að farþegar yfir verslunarmannahelgi hafi haft neikvæð áhrif á umsóknina. „Forstjóri Samgöngustofu segir að ástandið á farþegum til Vestmanneyja sé þannig að það sé ekki hægt að heimila það. Þar er hann væntanlega að vísa til þess að unga fólkinu okkar sé ekki treystandi og þau séu öll útúrdruggin,” segir hann.

Hann bætir við að slík fullyrðing sé einfaldlega ekki sönn, gestir yfir hátíðina séu þrúðbúnir, og hann trúi ekki að „Íslenskir embættismenn og eftirlitsmenn á Íslandi geti gengið fram með svona þvætting”.

Veiti bæjarbúum öryggi Ferjan hefði veitt bæjarbúum og gestum ákveðið öryggi yfir hátíðina, til dæmis þegar kæmi til sjúkraflutninga. Yfirvöld hefðu getað brugðist skjótt við ef óhöpp gerðust yfir helgina.

„Þarna erum við þá með ferju sem getur flutt sjúkrabörur eða veikt fólk og fleiri en tvo í einu, á þessum mikla hraða. Þetta er þannig aukið öryggi og brýnir okkur enn frekar til þess að láta ekki undan,” segir hann.

SAMGÖNGUSTOFA



Skemmtibáta eigendur flýja land með bátana sína

Staðreyndin er sú að langstærstur hluti skemmtibáta eigenda á Íslandi skrá báta sína í Hollandi vegna erfiðra samskipta og kostnaðarsamra kröfur SAMGÖNGUSTOFU. Og nánast allar nýjar skráningar á skemmtibátum á Íslandi í dag eru erlendar.

Spurningar til Samgöngu stofu sem þeir neitaðað svara þrátt fyrir ítrekaðar tilraunir

1. Hafnarsvæði Reykjavíkurhafnar er fyrir allri norðurstrandlengju lögsagnarumdæmis Reykjavíkur allt frá Gróttutöngum á Seltjarnarnesi og að Kjalarnestanga. Er það rétt að þetta sé línan sem afmarkar hafnarsvæði Reykjavíkur, væri fínt að fá bara já eða nei.
2. Farþegaleyfi Ameliu Rose minnkar úr 75 í 51, 1 nóv vegna innisæta, og hefur svo verið síðustu 2 ár, Elding skrn 1047 og Opal skrn 2851 hafa þessi skip þurft að uppfylla sömu kröfu um innisæti fyrir farþega, væri fínt að fá bara já eða nei.
3. Varðandi upprunavottorð (Builder'Certificate) á smíði skips

skal það koma frá stjórnvaldi viðkomandi ríkis eða frá framleiðanda skipsins.

4. Varðandi Hafsvæði C sem gildir stærra Frá 1 júní til 31 ágúst, og þá tekur við 5 mílur í lendingu og 15 mílur í var, en farþegaskipum sem dæmi Elding skrn 1047 má fara útfyrir reglugerðina 666/2001.4.gr flokkur C. 5 mílur í lendingu og 15 mílur í var á grundvelli verklagsreglu sem SGS vinnur eftir, er þetta rétt skilið hjá mér.

5. Er leyfilegt að flytja inn og skrá á íslenska skipaskrá gamalt skip nákvæmlega eins og Eldey skrn 2910 og er einangrað með Asbesti.

Engin svör frá Samgöngustofu þrátt fyrir ítrekaðar tilraunir.

Við hjá Seatrips ehf erum búinn að vera skoða farþegaleyfi og haffæri skipa sem og Teista skrn 2980 og Halkion skrn 7227 sem sem eru með C hafsvæði sigla frá vestmanneyjahöfn útá hafsvæði B,

Og út frá þeirri skoðun teljum við við að Ameliu Rose skrn 2856 Ætti möguleika á því á grundvelli, Fordæmisgefandi og Jafnræðisreglunni, ættum möguleika á því að fá undanþágu fyrir haffæri og farþegaleyfi fyrir fleiri en 12 farþega sem miðast við max 2,5 metra kenniöldu í faxaflóa.

Einnig er athyglisvert að farþegaskip skoðað sem C skip Halkion skrn 7227 er aðeins 14,73 m á lengd og 3,78 á breidd hafi leyfi fyrir 48 farþegum allt í 8 klst ferðum á

hafsvæði B með aðeins 2 í áhöfn. Vil benda á það ég þekki mjög vel hafsvæðið í kringum Vestmaneyjar sem og Faxaflóann og ætla ekki að líkja þeim saman uppá sjólag að gera það vita allir reyndir sjómenn sem hafa siglt á þessum svæðum.

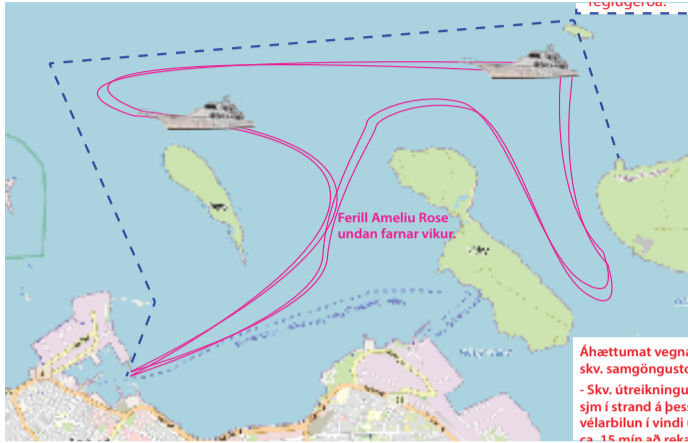
Einhelti í garð Ameliu Rose

Útgerð Ameliu hefur reynt að fá undanþágur á grundvelli hversu öruggt skipið sé og það standist allar kröfur sem gamalt skip, en svörin eru að það eru engar undanþágur veittar nema með leyfi ESB og EES og það sé vonlaust. En samt eru undanþágur hjá SSGS á mörgum sviðum en það kalla þeir verklagsreglur og þær eru víða að finna hjá SSGS

DÆMI.

Farþegaskip í flokki C geta farið út fyrir sína línu á grundvelli VLR SSGS Farþegaskip í flokki C í Vestmanneyjum og víðar geta farið á B hafsvæði á grundvelli VLR SSGS. En okkur er það alveg ljóst að þetta einhelti og mismunun snýst ekki um öryggi farþega þvert á móti það sér hver sá sem hefur vit farþegasiglingum og hafsvæðum. Nánar um það á blaðsíðu 7.

AMELIA ROSE



SÉR HAFSVÆÐI FYRIR AMELIU

Samgöngustofa hefur búið til sér hafsvæði fyrir Ameliu Rose innan hafnarsvæðis Reykjavíkur sem er samþykkt og bundið í reglugerð af samgönguráðuneytinu þann 19 Maí 2009 af Kristjáni Möller þáverandi samgönguráðherra, það ótrúlega við þetta er að samgöngustofa neitar að viðurkenna að þetta sé hafnarsvæði Reykjavíkur. Þetta nýja hafsvæði okkar ca.30% af hafnarsvæði reykjavíkur þar sem reglugerð 666/2001 gildir ekki þar með er verið að brjóta gróflega á okkur, einnig bendum við á að aðrir farþegabátar eru með aðeins leyfi á hafnarsvæði Reykjavíkur en eru ekki settir á sér svæði innan hafnarsvæðis eins og við.



SÉR INNISÆTA KRÖFUR Á AMELIU

Þann 1 nóv hvert ár minnka þeir Farþegaleyfið úr 70 í 50 farþega vegna fjölda innisæta sem eru 51 sæti eftir gögnum frá samgöngustofu, erum við einu farþegabátarnir sem þurfum að fylgja þessum

reglum, dæmi farþegabáturinn Elding er með 40 innisæti og má sigla eftir 1 nóv með 127 farþega og hafa aldrei þurft að fylgja þessum reglum, annað gróft dæmi er með farþegabátinn Opal sem aðeins er með 12 innisæti og þann 18 desember 2019 gefur samgöngustofa út 40 farþega leyfi fyrir þá, á þetta við fjölda annara farþegabáta þrátt fyrir fjölda kvartana frá okkur.



NEITA AÐ VIÐURKENNA UPPRUNAVOTTORÐ

Skipskjölur Ameliu var lagður í byrjun árs 1999 og lauk smíðinni 2003.2003 er árið sem samgöngustofa vildi skrá Ameliu á íslenska skipaskrá, 2003 fékk Amelia sitt fyrsta skipsskírteini ásamt haffæris-skírteini, höfum við fengið svokallað upprunavottorð frá skipasmíðastöðinni til staðfestingar á smíðiskipsins stimplað og undir skrifað af forráðamönnum þar sem við viljum að Amelia verði skráð árgærd 1999 þegar kjölur er lagður sem er leyfilegt eftir reglugerð 666/2001, en samgöngustofa neitar að gangast við því sem og viðurkenna gögn upprunavottorð (certification) frá skipasmíðastöðinni, við viljum benda á að upprunavottorð er alþekkt og mikið notað hjá samgöngustofu við innflutning á bátum, bílum, hjólhýsum, flugvélar og annað, samkvæmt reglum Evrópureglur og íslenskum eru bara

framleiðendur sem gefa út uppruna vottorð þetta leysir öll mál hjá okkur þar sem við myndum falla í sama flokk og skip Eldingar og Special-tours sem eru samkeppnisaðilar okkar, en svo virðist eftir upplýsingum frá samgöngustofu að mikil pressa sé á þeim að gera ekkert fyrir okkur sem hjálpar til að vera undir sömu reglum og þeir og fjölda annara farþegabáta.



MUN STRANGARI REGLUR SETTAR Á AMELIU ROSE

Ef við ætlum að fá að sigla á sama hafsvæði og aðrir farþegabátar vilja þeir að við uppfyllum mun meiri kröfur og reglur þar sem skipið er að þeirra sögn 2003 árgærd, ef skipið væri fyrir 2001 árgærd fáum við að fara undir sömu reglum og aðrir farþegabátar(en þeir passa sig á því taka ekki upprunavottorðið gilt og vilja greinilega að þetta mikla og vandaða skip Amelia hafi farið að sigla á sama tíma og kjölur er lagður sem er náttúrulega galið) einnig er mjög skrytið að það sé hægt að hafa aðrar kröfur á skip sem eru að veita nákvæmlega sömu þjónustu og í sömu siglingum.

AMELIA ROSE

