



# Til sjávar

4. tbl. 8. árg. desember 2004

Fréttabréf Siglingastofnunar

Skipaeftirlit

## Verkefni Siglingastofnunar við skipaeftirlit

1  
Verkefni  
við  
skipaeftirlit

2  
Haffæri  
og  
breytingar

3  
Veður  
og  
sjólag

4  
Sjóveiki

5  
Loftgæði  
um  
borð

6  
Farbanns-  
nefnd

7  
Hornbjargs-  
viti

Hinn 1. mars 2004 var tæknilegur hluti skipaskoðunar færður frá Siglingastofnun til einkarekinna fagglitra skoðunarstofa. Eftir breytingar má segja að fjórir aðilar hafi stærstu hlutverki að gegna þegar kemur að skoðun og eftirliti með skipum og búnaði þeirra. Í fyrsta lagi er um að ræða A-faggiltar skoðunarstofur, í öðru lagi B-faggiltar skoðunarstofur, í þriðja lagi flokkunarfélög og loks lögbundið hlutverk Siglingastofnunar að tryggja öryggi til sjós, annast útgáfu skirteina og hafa eftirlit og eiga samvinnu við þessa aðila.

Hvað hver aðili má taka að sér og sinna er útlistað bæði í lögum og reglugerðum þar að lútandi. Skráður skipafloti landsmanna er um þessar mundir í kringum 2.350 skip. Flokkunarfélög hafa

eftirlit með um 150 skipum og skoðunarstofur rúmlega 2.000 skipum. Nokkur hópur stærri óflokkaðra skipa og tiltekinna farþegaskipa er skoðaður af Siglingastofnun, rúmlega 30 skip, þar sem eingöngu aðilar sem uppfylla sérstakar kröfur ESB mega skoða óflokkuð stærri skip.

### A-faggiltar skoðunarstofur

Hlutverk A-fagglitra skoðunarstofa er fyrst og fremst tæknilegt

eftirlit og segja má að skoðunarstofur séu hinn tæknilegi framkvæmdaarmur ríkisvaldsins eftir breytingar. Hlutverk starfsmanna skoðunarstofa er að fara um borð í skip (óflokkuð allt að 400 brt) og taka út ástand þeirra í samræmi við þau lög og reglur og skoðunarhandbækur sem gilda og gefnar eru út af Siglingastofnun Íslands. Jafnframt er skoðunarstofum ætlað að fylgjast með nýsmíði og breytingum á skipum og votta að

að ræða ca. 40 aðila sem hafa sóst eftir B-faggildingu en þessir aðilar taka að sér reglbundið eftirlit og viðhald búnaðar og votta með tilteknu millibili að hann sé í lagi. Siglingastofnun mun skilgreina verkefni og hafa eftirlit með starfsemi þessara 40 B-faggiltu aðila.

### Flokkunarfélög

Flokkunarfélög hafa verið starfandi hér um langt árabíl og hafa sinnt skoðun á þeim skipum sem uppfyllt hafa reglur og kröfur þeirra. Flokkunarfélögin hafa einnig tekið að sér aukaskoðanir óflokkaðra skipa í samvinnu við Siglingastofnun Íslands. Siglingastofnun á samkvæmt lögum og samningum við flokkunarfélögin að hafa eftirlit með starfsemi þeirra.



Akureyrarhöfn.

Ljósmynd: Pálmi Guðmundsson.

þar sé unnið í samræmi við teikningar og smíðalýsingar sem stofnunin hefur samþykkt.

### B-faggilding

Í vetur tók ennfremur svokölluð B-faggilding gildi en um er að ræða marga smærri aðila sem sinnt hafa einstökum verkefnum og verkþáttum varðandi skip og búnað skipa, eins og t.d. eftirlit með gúmmíbjörgunarbátum, áttavítum, slökkvitækjum ofl. Um er

### Verkefni Siglingastofnunar Íslands

Skipaeftirlitssvið Siglingastofnunar samanstendur af þremur deildum: eftirlitsdeild, tæknideild og hafnarríkiseftirliti. Sviðið sinnir lögbundnum verkefnum sem á einn eða annan hátt varða samþykkt og eftirlit með skipum og búnaði þeirra.

Frh. á bls. 7.

### Notkun upplýsinga um veður og sjólag

Siglingastofnun hefur um tíu ára skeið rekið upplýsingakerfi um veður og sjólag. Í grein á bls. 2-3 er því lýst hvernig sjómenn geti best nýtt sér þær upplýsingar sem finna má í kerfinu.

Sjá bls. 2-3.

### Sjóveiki

Á ráðstefnu um öryggi sjómanna flutti Hannes Petersen læknir fyrirlestur um sjóveiki og lýsti henni sem viðbrögðum frisks einstaklings við sjúku umhverfi.

Sjá bls. 4.



## Hugleiðing siglingamálastjóra



### Tímamót

Nú er árið 2004 að renna sitt skeið á enda og jólahátíð að ganga í garð. Tímamótin eru þó fleiri. Hvað varðar starfsemi Siglingastofnunar hefur árið verið viðburðarríkt og sannkallað tímamótaár. Miklar breytingar hafa orðið á starfseminni og ber þar hæst að framkvæmd skipaskoðunar var að stórum hluta flutt frá stofnuninni til einkarekinna fyrirtækja á markaði. Starfsmönnum hefur því fækkað og útbúum stofnunarinnar, sem sinntu skipaskoðun á landsbyggðinni, hefur flestum verið lokað.

Ný verkefni hafa einnig komið til og er þar viðamest siglingaverndin en Siglingastofnun var falin stjórnsýsla verkefnisins hér á landi. Í tengslum við siglingaverndina útbjó Siglingastofnun kynningarefni og stóð fyrir fjölda námskeiða varðandi öryggismál í höfnum og fór yfir og staðfesti áhættumót og verndaráætlanir.

Þá urðu þær breytingar í nánasta starfsumhverfi stofnunarinnar að ákvörðun um gjaldtöku einstakra hafna var gefin frjálts og samræmd gjaldskrá felld úr gildi. Eftir á að koma í ljós hvaða áhrif sú breyting mun hafa á rekstur og viðgang hafnanna.

Það er ósk mín og von að framangreindar breytingar verði til heilla fyrir viðskiptavinum stofnunarinnar og landsmenn alla.

Að svo mæltu vil ég þakka fyrir ánægjulegt samstarf á árinu sem er að líða og óska viðskiptavinum, starfsmönnum og fjölskyldum þeirra gleðilegra jóla og farsæls komandi árs.

Lifið heil.  
Hermann Guðjónsson  
siglingamálastjóri

Til sjávar. Fréttabréf Siglingastofnunar  
Útgefandi: Siglingastofnun Íslands,  
Vesturvör 2, 200 Kópavogur.  
Sími: 560 0000 Bréfasími: 560 0060.  
Vefsíða: www.sigling.is  
Netfang: sigling@sigling.is  
Ritstjóri: Aðalbjörg Rós Óskarsdóttir  
(aro@sigling.is).

Ábyrgðarmaður: Hermann Guðjónsson.

Umbrot: Siglingastofnun Íslands.

Prentun: Prentsmiðjan Oddi hf.

Ljósmynd á baksíðu frá Hjalteyri tók Pálmi Guðmundsson.

Fjölmíðlum er frjálst að nota efni blaðsins ef heimildir er getið. Ósk um áskrift er hægt að koma á framfæri við ritstjóra.

# Notkun upplýsinga



*Siglingastofnun Íslands hefur nú um tíu ára skeið rekið upplýsingakerfið Veður og sjólag á vefsíðu sinni, [www.sigling.is](http://www.sigling.is), og í símsvara stofnunarinnar 902 1000.*

Rekstur kerfisins er kostaður af vitagjaldi sem öll skip og bátar greiða. Alls rekur stofnunin sjálf níu öldumælingadufl og níu veðurstöðvar en einnig birtir kerfið upplýsingar frá 20 veðurstöðvum í eigu hafna og/eða Veðurstofu Íslands.

Kerfið er stöðugt í þróun og uppbyggingu og sem dæmi má nefna að í sumar var sett upp veðurstöð á Ingólfshöfða ásamt því að símsvarabúnaður 902 1000 var endurnýjaður auk þess sem upplýsingar frá ölduduflum eru nú birtar á textavarpri RÚV á síðu 191.

Notkun símsvara er mikil eða allt að 6.500 upphringingum á mánuði yfir veturinn. Innkomur á vefsíðu um veður og sjólag eru að meðaltali um tæp 8.000 á mánuði.

Á vefsíðu Siglingastofnunar eru einnig birtar síður með veðurspá og ölduhæðarspá einu sinni á dag allt að fjóra daga fram í tímann. Þessar spár byggja á gögnum frá evrópsku veðurstofunni í Reading á Englandi. Ölduhæðaspárnar hafa verið bornar saman við mælingar á duflum Siglingastofnunar og það hefur sýnt sig að spá næsta sólarhrings er að öllu jöfnu mjög áreiðanleg en áreiðanleikinn minnkar eftir því sem spád er lengra fram í tímann.

Ekki er tiltæk vitneskja um hverjir nota vefsíðu og símsvara mest en ætla má að bátasjómenn og þá helst smábátasjómenn séu drjúgir við að nýta sér þessar upplýsingar.

## Notkun upplýsinga frá ölduduflum, ölduspá og veðurspá

Upplýsingar frá ölduduflum birtast á klukkutímabreesti á vef stofnunarinnar og um leið koma sömu upplýsingar inn á símsvarann og inn á textavarpíð.

## Skipæftirlit

# Haffæri og breytingar



*Siglingastofnun Íslands hefur sent skipasmíðastöðvum bréf þar sem að gefnu tilefni er minnt á ákvæði um upplýsingaskyldu í 19. gr. laga nr. 47/2003 um eftirlit með skipum.*

Í greininni segir að löggæslumenn, hafnaryfirvöld, leiðsögu- og hafnsögmenn, tollgæslumenn, trúnaðarmenn skipverja, starfsmenn tryggingafélaga eða lögskráningarstjórar sem fái vitneskju um að lögin eða reglur settar samkvæmt þeim séu brotin eða telji sig hafa ástæðu til að ætla að skip sé ekki haffært skuli tafarlaust gera næsta umdæmisstjóra Siglingastofnunar Íslands viðvart. Sama gildi um starfsmenn skipasmíðastöðva og verkstæða en þeir skuli gera yfirmanni sínum viðvart sem skuli tafarlaust tilkynna það til næsta umdæmisstjóra.

Þar sem umdæmisskrifstofur hafa verið lagðar niður skal tilkynna um skip sem teljast ekki haffær til skipæftirlitssviðs Siglingastofnunar í Kópavogi.

## Upplýsingaskylda um breytingar

Stofnunin minnir jafnframt á 7. gr. laga um eftirlit með skipum og 12. gr. reglugerðar nr. 1017/2003 um skoðanir á skipum og búnaði þeirra.

Í 12. gr. reglugerðarinnar kemur fram að áður en breytingar hefjist á skipum skuli teikningar, verklýsingar og önnur nauðsynleg gögn, sem Siglingastofnun ákveður, berast stofnuninni í þrírítu til umsagnar og samþykktar eftir því sem við á. Að lokinni yfirferð á gögnunum skuli eitt eintak sent skipasmíðastöð eða hönnuði og eitt eintak sent skoðunarstofu eða flokkunarfélagi sem hefur eftirlit með breytingum. Eftir að breytingum lýkur skuli Siglingastofnun skoða skipið nema stofnunin ákveði annað.

Siglingastofnun vonast eftir góðu samstarfi við þá aðila sem málið varðar og áréttar að liggja samþykktar teikningar ekki fyrir við upphaf breytingar geti það valdið útgerðinni tjóni og skapað óhagræði við úttekt og lokafrágang verksins.

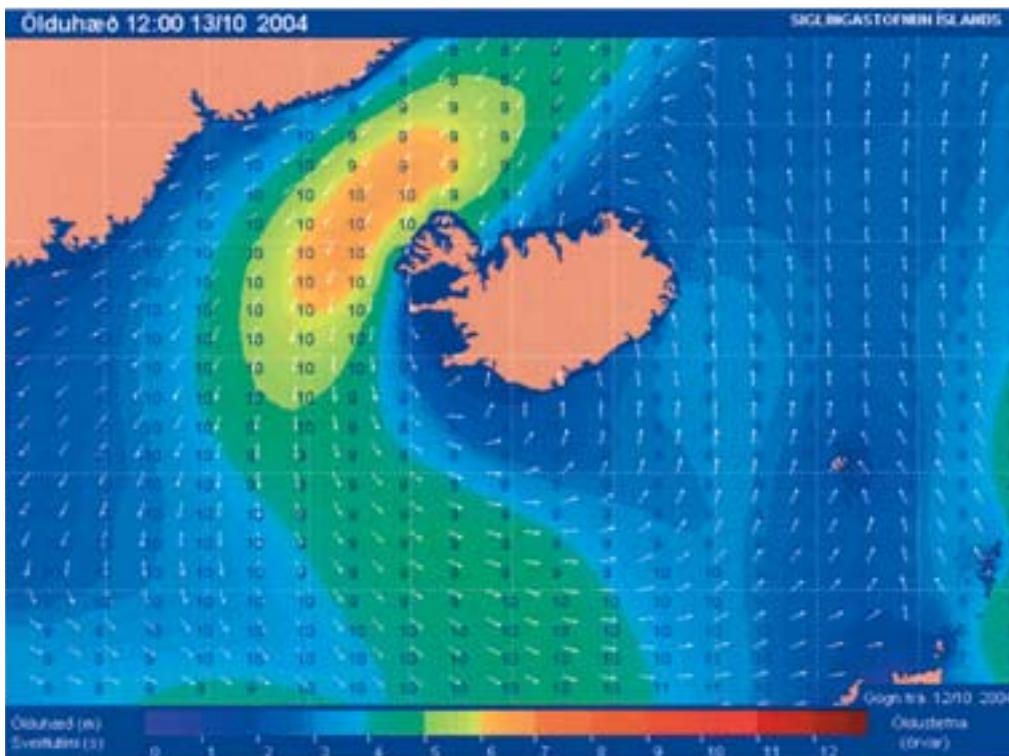


# um veður og sjólag

Á vefsíðu stofnunarinnar undir veður og sjólag er hægt að smella á reitina sem fylgja öldudufnunum og koma þá fram upplýsingar um ölduhæð frá klukkutíma til klukkutíma síðustu 24 tímana. Þetta getur verið mjög gagnlegt til að fylgjast með sjólagi við miklar veðurbreytingar, sérstaklega ef höfð er hliðsjón af veðurspá Veðurstofunnar.

Fyrir þá sem róa á mið sem eru í nokkurri fjarlægð frá öldudufnum má benda á að með smá yfirlegu yfir ölduspá á netinu og með hliðsjón af veðurspá og mælingum frá öldudufnum má öðlast staðgóða þekkingu á tengslum ölduhæðar á viðkomandi dufli og öldufars á eigin miðum.

Þetta má sjá af myndum sem hér fylgja.



## Ölduspá

Efri myndin sýnir ölduspá frá 12. október fyrir næsta dag. Spáð er 3–7 m öldu úr norðaustri vestur af landinu.

Hæstu öldu er spáð út af Vestfjörðum og Breiðafirði eins og sést ef litur kortsins

spáð 5–6 m öldu en 3–5 m öldu á grunnmiðum út af Snæfellsnesi og Breiðafirði.

áður má ráða að alda á grunnmiðum út af Snæfellsnesi og Breiðafirði væri á bilinu 3–5 m þennan dag.

## Ölduhæð

Á neðri myndinni má sjá að þann 13. október mælist ölduhæð 5,9 metrar bæði á Straumnesdufli og Blakksnesdufli.

## Stefna og sveiflutími

Til skýringar á efri myndinni er vert að geta þess að örvarnar á kortinu tákna öldustefnu og tölurnar (10 út af Vestfjörðum) tákna svokallaðan sveiflutíma öldunnar í sekúndum sem er m.a. mælikvarði á meðalfjarlægð milli öldutoppa. Því hærri sem talan er því lengra er milli öldutoppa. Það er þó ekki langa aldan sem er varasömum smábátum. Stutt en kröpp alda, t.d. þegar veður er að versna og alda að byggjast upp, getur verið mun hættulegri smábátum en löng alda með svipaðri ölduhæð.



er borin saman við litaskala neðst á myndinni. Næst landi við Vestfirði er

Með þessar upplýsingar um ölduhæðir og með hliðsjón af ölduspánni frá deginum





## Viðbrögð frísks einstaklings við sjúku umhverfi



Á ráðstefnu 1. október sl. um öryggi sjómanna flutti Hannes Petersen læknir forvitnilegt erindi um sjóveiki. Hér á eftir fylgir stutt samantekt úr erindi Hannesar.

Hannes hefur gert rannsóknir á sjóveiki og segir hann að líkja megi viðfangsefni rannsóknarinnar við tölvu þar sem skipin eru vélbúnaður en mennirnir hugbúnaður. Gengið er út frá þeirri grundvallarforsendu að einstaklingurinn sé heilbrigður þegar hann gengur um borð. Heilbrigðum einstaklingi líður vel á sjó í logni og umhverfið er gefandi uppspretta vellíðunar en í slæmu veðri og úfnum sjó verður þetta sama umhverfi ógnun.

### Eðlilegt umhverfi

Maðurinn er landdýr og byggður samkvæmt því. Hið eðlilega umhverfi okkar er því að hafa fast land undir fótum. Þróun mannsins hefur verið í þá átt að hann geti staðið uppréttur og ferðast um lárétt undirlag. En við viljum auka hreyfihæfni okkar og höfum því búið til margvísleg farartæki sem við erum ekki hönnuð til að ferðast með. Það hefur leitt til þess að við verðum það sem kallað er hreyfivæik. Segja má að hreyfivæiki sé náttúrulegt svar einstaklings við raunverulegri eða skynjaðri hreyfingu sem hann verður fyrir en hefur ekki aðlagast. Samkvæmt þessu segir Hannes að sjóveiki sé ekki veiki heldur viðbragð frísks einstaklings við sjúku umhverfi.

Alla menn má gera hreyfivæika með nægilegri ertingu. Mannlíkaminn er með fjölda skynjara s.s. augu (sjónin), eyru/-innra eyrað (hröðunarnemar) og iljar (þrýstiskynjarar) sem taka við upplýsingum um umhverfið. Þessir skynjarar senda stöðugt upplýsingar til miðtaugakerfisins sem samþættir þær og reiknar út stöðugleika mannsins. Þaðan berast svo skipanir til líkamans um hvernig hann eigi að bregðast við.

Þegar upplýsingarnar verða misvísandi, t.d. þegar umhverfið er á hreyfingu en maðurinn er kyrr, veit líkaminn ekki

hvernig hann á að bregðast við og einstaklingurinn verður hreyfivæikur.

Heyrnin og sjónin hafa mikil áhrif á það hvort menn verði hreyfivæikir. Sem dæmi má nefna mann sem vinnur á millidekki skips í veltingi. Skipið er á ferð fram og í kringum hann eru hlutir á hreyfingu, t.d. fiskur á færbandi í hina áttina. Heilinn og skynfærin eiga erfitt með að vinna úr öllum þessum misvísandi upplýsingum frá skynfærunum og það tekur heilbrigðan einstakling nokkra daga að samræma upplýsingar skynfæruna. Að því loknu er talað um að fólk hafi sjóast.

Þegar sjómenn koma svo í land eftir



Víkurbergið GK í kröppum dansi.

Mynd: [www.snorrason.is](http://www.snorrason.is)

langa dvöl á sjó þurfa þeir að aðlagast nýju umhverfi og fá skynfærin til að starfa eðlilega. Sú samhæfing getur tekið nokkurn tíma og meðan það er að gerast þjást menn af því sem kallast sjóriða.

### Er sjóveikin vandamál?

Þegar einstaklingur er á skemmtisiglingu á skipi og finnur til sjóveiki getur hann lagst niður til að láta sér líða betur. Þar er sjóveikin því ekki vandamál.

En um borð í fiskiskipum og kaupskipum þurfa sjómenn að vinna og geta ekki legið í koju á vaktinni þótt eitthvað sé að veðri. Þar má því segja að sjóveikin verði að vandamáli.

Einkenni hreyfivæiki eða sjóveiki eru margs konar. Þau geta verið bæði huglæg og/eða hlutlæg. Huglæg einkenni lýsa sér í ógleði, höfuðverk, höfuga, rugli o.þ.h. Hlutlæg einkenni eru uppköst, fölví, kaldsviti, aukinn hjartsláttur, lækkun á blóðþrýstingi og hægari öndun.

Sjóveiki er ekki vandamál fyrir þá sem ferðast öðru hverju í skipum en hún getur orðið vandamál fyrir þá menn sem þurfa að starfa í skipum til lengri tíma.

### Hvað með íslenska sjómenn?

Fyrir nokkrum árum var gerð könnun meðal þeirra sem sóttu námskeið í Slysavarnaskóla sjómanna. Um 500 manns á aldrinum 12 til 66 ára tóku þátt í könnuninni. Um 80% aðspurðra sögðust hafa orðið sjóveikir og 70% höfðu orðið sjóveikir í fyrsta skipti á sjó. Konum er hættara að verða sjóveikar en karlmönnum og tilhneigingin er mest hjá

ýngstu sjómönnum en minnkar eftir aldri.

Fyrirgreind könnun sýndi að 79% þeirra sem spurðir voru höfðu fundið fyrir sjóriðu. Þegar spurt var hvort viðkomandi hefði lent í slysi svörðuðu 65% því játandi og um helmingur þeirra hafði slasast í landi.

Að sögn Hannesar sýna niðurstöður tilrauna að mikil eða slæm einkenni

hreyfivæiki dragi úr starfsgetu. Þess vegna þyrfti frekari rannsóknir til að varpa ljósi á þátt sjóveiki í slysum til sjós og einnig á landi. Sagðist Hannes sannfærður um að sjóveiki, eða öllu heldur sjóriða, væri einnig veigamesta orsök þess að sjómenn slasast oftar en aðrir í landi.

Við erum ekki veik heldur er umhverfið það. Það eru ekki til lyf til að lækna sjóveiki en til eru lyf til að slá á einkennin.



## Rannsóknir

# Mælingar á loftgæðum um borð í skipum



Fyrir ekki alls löngu komu upp sú umræða milli Siglingastofnunar Íslands og Vélstjórafélags Íslands

hvort ekki væri hægt að láta framkvæma rannsókn á gæðum lofts í vélarúmum skipa og í vistarverum áhafna. Í framhaldinu komu fulltrúar Vélstjórafélagsins á fund til Siglingastofnunar þar sem lögð voru drög að mótun verkefnis um loftgæði í skipum og hvernig æskileg framvinda þess yrði.

### Loftgæði

Rannsókn- og þróunarsvið Siglingastofnunar Íslands hefur farið yfir málið og sett af stað rannsóknarverkefnið „Loftgæði í skipum“. Tilgangur rannsóknarverkefnisins er í fyrsta lagi að komast að raun um hver loftgæði eru um borð í íslenskum fiskiskipum sem vinnustað, gera mælingar á CO, CO<sub>2</sub>, H<sub>2</sub>S og NO<sub>x</sub> ásamt aðskotaðgnum í andrúmslofti og fá þannig framgögn með niðurstöðum sem unnið yrði úr. Á grundvelli niðurstaðna yrðu í öðru lagi settar fram tillögur til að bæta óásætlanlegt ástand um borð í fiskiskipum.

### Oliuúðamengun

Í 6. tbl. fréttablaðs Vélstjórafélags Íslands, *VSFÍ-Frétt*, október 1998, er að finna mjög athyglisverða grein eftir Vilhjálm Rafnsson, lækni og próffessor, um andrúmsloftsmengun af olíum í vélarúmum skipa. Þar vísar greinarhöfundur til mælinga sem gerðar hafa verið á andrúmslofti norskra vélstjóra sem unnu á ferjum á norskum fjörðum. Þar kemur fram að meðaltalsmengun (tímavegið meðaltal) í andrúmslofti vélstjóranna var 0,45 mg/m<sup>3</sup>. Lægstu gildin voru 0,14 mg/m<sup>3</sup> en þau hæstu 0,74 mg/m<sup>3</sup>.

Þessar niðurstöður reyndust langt undir leyfilegum meðalgildum fyrir olíuúða samkvæmt reglum en í þeim stendur að hæsta leyfileg meðaltalsmengun af olíuúða í andrúmslofti starfsmanna sé 2 mg/m<sup>3</sup>. Þessi leyfilegu mörk eru næstum fimmfalt hærri en það sem mældist hjá norsku vélstjórunum. Þó hafði

rannsóknin bent til þess að olíuúðamengun í andrúmslofti vélstjóranna hafi valdið óþægindum í öndunarferum og óþægindum jafnvel þó að mengunin væri lítil miðað við það magn sem samkvæmt mengunarmörkum er leyfilegt í andrúmslofti á vinnustöðum. Vitað er að mörg efni í olíuúða eru krabbameinsvaldar og geta valdið stökkbreytingum. Rannsóknir hafa sýnt að sum efni í olíum komast inn í mannlíkamann í gegnum heilbrigða húð, þannig að menn eiga að forðast að verða skítugir um hendurnar af olíum og smurningi.



Úr vélarúmi.

Ljósmynd: Sævar Sæmundsson.

Með tilliti til greinar Vilhjalms Rafnssonar og þá sérstaklega hvað varðar olíuúðamengun í vélarúmum skipa var ákveðið að rannsóknir Siglingastofnunar beindust fyrst að mælingum á kolmónoxíði (CO) og koltvísýringi (CO<sub>2</sub>). Stofnunin hefur fest kaup á tækjabúnaði, sjá mynd hér á eftir, til mælinganna og



munu þær hefjast nú í desember. Um er að ræða mælingar á loftgæðum í vélarúmi skipa og vistarverum sjómanna. Mælingar sem gerðar voru um borð í íslensku fiskiskipi ekki alls fyrir löngu sýndu að

óhreint loft hafði komist í mannaíbúðir vegna mengaðra loftræstikerfa um borð í skipinu. Hafði matsveinn skipsins sofði með hvíta siugrímu við öndunarferi og reyndist gríman full af óhreinindum eftir sex daga notkun.

### Loftleysi

Margir sjómenn hafa kvartað yfir loftleysi um borð í fiskiskipum. Það hefur oft gert það að verkum að hurðir eða lúgur vatnsþéttra rýma í skipum hafa verið opin til auðvelda loftskipti þar sem menn eru að vinna. Þetta hefur oft leitt til þess að skip hafa hreinlega sokkið þegar sjór hefur komist inn í skipið og flætt óhindraður mill vatnsþéttra rýma með ofangreindum afleiðingum.

Framhald verkefnisins er úrvinnsla úr þeim mælingum sem tækjabúnaðurinn les inn á tölvu. Einnig verða gerðar samtímamælingar á hreyfingum skipa og hávaða í samstarfi við áhafnir, útgerðir, hagsmunaaðila og verkfræðistofur.

### Tillögur til úrbóta

Á grundvelli niðurstaðna verða settar fram tillögur til

úrbóta. Skoðuð verða ákvæði í reglum varðandi öryggi og heilsu starfsmanna um borð í skipum og þá einkum hvaða aðilar bera ábyrgð á því að slíkum reglum séu framfylgt.

Að auki er að finna í reglugerð um öryggi fiskiskipa ákvæði um búnað til að vernda áhöfnina. Þau ákvæði sem þar er að finna verða brotin til mergjar og tillögur til breytinga eða jafnvel nýjar tillögur lagðar fram sem drög að nýjum ákvæðum er varða loftgæði um borð í íslenskum fiskiskipum. Meginmarkmið rannsóknarverkefnisins er að loftgæði um borð í íslenskum fiskiskipum verði eins góð og kostur er og gæði loftsins verði tryggð með skýrum ákvæðum í reglum um öryggi og hollustuhætti um borð í skipum.



## Niðurstaða útboða

Dags.	Heiti útboðs	Kostnaðaráætlun	Lægsta tilboð	%	Verktaki með lægsta tilboð	Fjöldi tilboða
11.11.04	Fjarðabyggð - Eskifjörður - stálþil við bræðslu, kantur og þekja	39.496.659	36.898.879	93,4	Tré og Steypa ehf.	2
11.11.04	Hornafjörður-Krosseyjarbakki, lagnir og þekja	46.225.696	39.796.874	86,1	Sveim Sighvatsson	2
09.11.04	Akranes - sjóvarnir 2004	11.885.750	10.463.500	88,0	Borgarvirki ehf.	5
12.10.04	Dranganes, Hólmavík, Óspakseyri - sjóvarnir 2004	5.637.700	5.565.700	98,7	Víðimelsbræður ehf.	4

## Lög, reglugerðir og gjaldskrár

### Heiti

#### Reglugerðir:

Heiti	Gildistaka	Nr.
Reglugerð um vinnu- og hvíldartíma skipverja á íslenskum fiskiskípum	10.12.04	975/2004
Reglugerð um tilkynningaform fyrir skip	01.12.04	869/2004
Reglugerð um breytingu á reglugerð um hafnaríkiseftirlit með sjóflutningum nr. 589/2004	11.10.04	815/2004
Reglugerð um varnir gegn sorpmengun frá skipum	11.10.04	801/2004
Reglugerð um umskipun olíu á rúmsjó	11.10.04	800/2004
Reglugerð um móttöku á úrgangi frá skipum	01.10.04	792/2004
Reglugerð um gildistöku reglugerðar EB nr. 1970/2002 um breytingu á reglugerð ráðsins (EB), nr. 3051/95 um öryggisstjórnun á ekjufarþegaskípum	28.09.04	775/2004
Reglugerð um gildistöku reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins, EB, nr. 1406/2002 frá 27. júní 2002 um stofnun Siglingaöryggisstofnunar Evrópu	08.09.04	739/2004

#### Gjaldskrár:

Gjaldskrá fyrir hafnarsjóð Djúpavogshrepps	01.01.05	965/2004
Augl. um br. á gjaldskrá Grundartangahafnar vegna hafnaverndar, nr. 749/2004	11.10.04	796/2004
Gjaldskrá fyrir Þórshafnarhöfn	28.09.04	768/2004
Gjaldskrá fyrir Skagafjarðarhafnir	28.09.04	779/2004
Gjaldskrá fyrir Borgarfjarðarhöfn	28.09.04	770/2004
Gjaldskrá Grundartangahafnar vegna hafnaverndar	16.09.04	749/2004
Gjaldskrá fyrir Þorlákshöfn	16.09.04	754/2004

## Lög og reglugerðir

### Farbannsnafnd skipa

Í IV. kafla laga um eftirlit með skipum, nr. 47/2003, er fjallað um farbann. Eigi að leggja skipi úr höfn án þess að það hafi gild viðeigandi skírteini samkvæmt ákvæðum alþjóðasamþykktu og/eða samnings um Evrópska efnahagssvæðið eða haffærisskírteini eða skip er annars óhaffært á gerð skal leggja farbann á það. Siglingamálastjóri getur lagt farbann á skip.

Farbannsnafnd var skipuð 1. maí 2004 til þriggja ára. Nefndin fjallar um kærur sem útgerðarmaður skips eða skipstjóri senda nefndinni vegna farbanns sem siglingamálastjóri hefur lagt á skip. Allir nefndarmenn eru skipaðir án tilnefningar.

Í nefndinni eiga sæti fimm aðalmenn og jafnmargir varamenn. Aðalmenn eru: Ástríður S. Thorsteinsson lögfræðingur, formaður, Sævar Harðarson verkfræðingur, Benedikt E. Guðmundsson skipaverkfræðingur, Guðjón Ármann Eyjólfsson, fyrrverandi skólameistari og Björgvin Jóhannsson, fyrrverandi skólameistari og tæknifræðingur.

### Tilkynningaform fyrir skip

Fjármálaráðuneytið hefur sett reglugerð um formsatriði við skýrslugjöf varðandi skip sem koma í og/eða láta úr höfn í ríkjum Evrópska efnahagssvæðisins, nr. 869/2004. Með reglugerðinni er verið að innleiða tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins nr. 2002/6/EB frá 18. febrúar 2002 um formsatriði við skýrslugjöf að því er varðar skip sem koma í og/eða láta úr höfn í aðildarríkjum bandalagsins.

Markmiðið með setningu tilskipunarinnar er að taka upp samræmd form við útfyllingu upplýsinga vegna tollskoðunar, áhafna- og farþegalista skipa sem koma til eða fara frá höfnum innan Evrópska efnahagssvæðisins og einfalda verklag við meðferð skjala við viðkomu í höfn. Með því móti sé verið að greiða fyrir flutningum á sjó og styrkja þannig stöðu sjóflutninga í flutningakerfinu sem valkost. Það verklag sem tíðkast hefur fram að þessu hefur valdið áhyggjum og talið hindra að þessi flutningamáti nái að þróast til fulls.

Við gerð eyðublaðanna var tekið mið af samningi Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar, IMO, frá 9. apríl 1965 um einföldun formsatriða í alþjóðlegum sjóflutningum.

## Hvöld og heilsa sjómanna

Haustið 2001 styrkti verkefnisstjórn áætlunar um öryggi sjófarenda rannsókn Lovísu Ólafsdóttur hjá fyrirtækinu Solarplexus á þáttum sem varða hvíld og heilsu sjómanna á íslenskum togurum. Meginmarkmið rannsóknarinnar var að fá vísbendingar um áhrif hvíldar á heilsu og slysatíðni um borð í skipum. Ári síðar var ákveðið að nýta þær upplýsingar sem lágu fyrir og styrkja frekari rannsóknir sem lið í forvörnum í öryggismálum sjófarenda. Fyrirtækið skilaði skýrslu um rannsóknina og gefa niðurstöðurnar til kynna að mikilvægt sé að leggja meiri áherslu á hvíld og á almennt heilsufar sjómanna.

Á fundi siglingaráðs 15. október sl. var samþykkt að vísa skýrslunni í heild til verkefnisstjórnar í öryggismálum sjófarenda til frekari úrvinnslu, þar sem m.a. þyrfti að skoða betur mataræði, dýnur um borð, vaktafyrirkomulag, loftræstingu auk fleiri þátta. Beindu fundarmenn því til verkefnisstjórnarinnar að hún beitti sér fyrir tilraunum á mismunandi vaktafyrirkomulagi auk þess að annast fræðslu til sjómanna um niðurstöður skýrslunnar.



## Fréttamolar

### Ferðapjónusta á Hornbjargi

Siglingastofnun Íslands hefur undirritað samning til fimm ára við Ævar Sigdórs-son og Unu Lilju Eiríksdóttur um afnot af vitavarðarbústað á Hornbjargi. Hyggjast þau reka þar ferðapjónustu á sumrin.

Boðið verður upp á svefnpokagistingu í vitavarðarhúsinu en auk þess verður opið tjaldsvæði á staðnum. Formlegt leyfi þarf



Frá Hornbjargi.

Ljósmynd: Ingvar Hreinsson.

frá Ísafjarðarbæ en Una Lilja og Ævar gera sér vonir um að allt verði komið á fullt skrið næsta sumar enda húsið gott, umhverfið ægífagurt og ekkert farsíma-samband!

### Herör gegn vanbúnum skipum

Á ráðherrafundi um hafnaríkiseftirlit var undirrituð yfirlýsing þar sem fram

#### Verkefni Siglingastofnunar við skipaefirlit Frh. af forsiðu

Á skipaefirlitssviði starfa 14 manns að forstöðumanni meðtöldum, þar af sex í eftirlitsdeild, sex á tæknideild og tveir við hafnaríkiseftirlit og tengd verkefni.

Í tengslum við breytingar á fyrirkomulagi skipaskoðunar hafa samtals tólf störf verið lögð niður hjá stofnuninni og umdæmisskrifstofum í Snæfellsbæ, á Akureyri, Fáskrúðsfirði, í Vestmannaeyjum og Keflavík verið lokað.

### Nánari lýsing á verkefnum

Í eftirlitsdeild starfa sex starfsmenn: þrír eru staðsettir í Kópavogi og þrír á Ísafirði og eru verkefni eftirfarandi:

Útgáfa skipsskrteina, þ.e. haffæris- og öryggisskrteina í samræmi við innlend lög og alþjóðasamninga.

Skip, sem ekki eru flokuð en eru yfir leyfilegum stærðarmörkum þannig að skoðunarstofur geta ekki tekið þau að sér, eru skoðuð af stofnuninni. Í dag eru þetta rúmlega 30 skip eins og áður sagði.

kemur að aðildarþjóðirnar muni herða enn á áformum sínum og aðgerðum til að tryggja öryggi sjófarenda.

Í grein sem Sturla Bøðvarsson samgönguráðherra ritaði af því tilefni í Morgunblaðið 1. desember sl. fjallar hann um mikilvægi siglingaöryggismála fyrir Íslendinga og að liður í því að tryggja öryggi í siglingum á hafinu sé svokallað hafnaríkiseftirlit en Ísland er aðili að samþykktinni um hafnaríkiseftirlit.

Sturla vikur enn fremur að hlutverki Siglingastofnunar en starfsmenn hennar hafa það vandasama hlutverk að fylgja eftir þeim reglum sem settar hafa verið. Að lokum segir ráðherra: „Það varðar framtíðarhagsmuni atvinnulífs okkar jafnt í siglingum, fiskveiðum sem í iðnaði. Við Íslendingar eigum allt undir traustum og öruggum siglingum til landsins. Það er þess vegna sem við eigum að skera upp herör gegn siglingu vanbúinna skipa við strendur landsins.“

### DVD-diskur

Í október sl. kom út hjá Siglingastofnun, undir merkjum áætlunar um öryggi

Siglingastofnun sér áfram um upphafsskoðun á nýsmíði, breytingum á skipum, úttekt á innfluttum skipum og eftirlit með nýsmíði og meiri háttar breytingum óflokkaðra skipa, 15 m og stærri.

Samkvæmt lögum þarf eftirlitsdeildin að hafa eftirlit með A- og B-faggiltum skoðunarstofum og eftirlit með flokkunarfélagum. Í tengslum við umrætt eftirlit má nefna eftirlit með innsendum gögnum, skyndiskoðanir, yfirferð, uppfærslu á skoðunarskýrslum- og handbókum og meðferð kvartana og afgreiðsla þeirra.

Í tæknideild starfa sex manns og felast þeirra störf fyrst og fremst í yfirferð og samþykkt teikninga, smíðalýsinga og tæknilegra gagna. Ennfremur sér tæknideildin um framkvæmd skipa- og lestartarmælinga, útgáfu mælibréfa og yfirferð og samþykkt allra útreikninga.

Viðurkenningar á öryggis- og skipsbúnaði og útgáfa skirteina er einnig í þeirra verkahring sem og yfirferð og

## Nýir starfsmenn



### Heiðveig Pétursdóttir, skipaefirlitssviði.

Heiðveig er fædd 29. júlí 1963 í Reykjavík. Hún stundaði nám við Fjölbrotaskólann v/Ár- múla og hefur m.a. starfað sem þjónn, við bókhald og sem stjórnarráðsfulltrúi í utanríkisráðuneytinu bæði heima og erlendis.

Maki hennar er Þorleifur Eiríksson, forstöðumaður Náttúrustofu Vestfjarða, og eiga þau eina dóttur.

### Ívar Páll Arason, tæknifræðingur á hafnasviði.

Ívar er fæddur á Patreksfirði 21. desember 1959. Hann lauk prófi í véltæknifræði frá DTU í Helsingör árið 1995.

Áður en Ívar kom til starfa hjá Siglingastofnun vann hann í Kísiliðjunni við Mývatn eða frá 1996.

Ívar er einhleypur og barnlaus.



sjómanna, þriðji DVD-diskurinn með fræðslumyndum. Myndirnar á diskunum eru flestar tileinkaðar smábátum og sá Landssamband smábátæigenda um að koma einu fríu eintaki í hvern smábát.

Diskinn er einnig hægt að kaupa hjá Siglingastofnun.

samþykkt stöðugleikagagna. Loks má nefna umsjón með skipaskráningarkerfi, reglugerðarvinnu, umsjón með innflutningi á notuðum skipum og bátum svo eitthvað sé nefnt.

Að hafnaríkiseftirliti starfa tveir starfsmenn en samkvæmt alþjóðlegum skuldbindingum þarf að skoða 25% þeirra erlendu skipa sem hingað koma.

Hluti siglingaverndar, þ.e. skoðun í samræmi við ISPS-kóðann, er einnig framkvæmdur af starfsmönnum hafnaríkiseftirlits.

Auk þess má nefna eftirlit með flutningi hættulegra efna, lestun og losun búlkaskipa, yfirferð og samþykkt SOPEP-áætlana (Shipboard Marine Pollution Emergency Plans) eða viðbragðsáætlana skipa við olíumengun, o.fl.

Allar deildir sinna auk þess almennri þjónustu, svara fyrirspurnum, veita upplýsingar og aðstoða önnur svið innan stofnunarinnar.





*Starfsfólk Siglingastofnunar Íslands*

*óskar landsmönnum gleðilegra jóla  
og farsældar á komandi ári*