



Til sjávar

2. tbl. 10. árg. júní 2006

Fréttabréf Siglingastofnunar

Alþjóðasiglingareglur

Stjórn og sigling skipa – handbók sjómanna

1 Stjórn og sigling skipa

2 Áhafnir íslenskra fiskiskipa

3 Þinglýsing og skráning skipa

4 Sjálfvirk tilkynninga-skylda

5 Langdrægi STK

6 Siglingamál

7 Siglinga-öryggisstofnun

Siglingastofnun Íslands hefur gefið út bókina *Stjórn og sigling skipa – siglingareglur*, eftir Guðjón Ármann Eyjólfsson, fyrrverandi skólameistara Stýri-mannaskólans í Reykjavík.

Þetta er 3. útgáfa bókarinnar en hún kom fyrst út árið 1982 og önnur útgáfa árið 1989. Ritið er nú endurskoðað með tilliti til þeirra breytinga sem orðið hafa á alþjóðasiglingareglunum, auk þess sem ráðist var í að teikna ýmsar skýringamyndir við texta bókarinnar.

Um það verk sá Jóhann Jónsson myndlistarmaður í Vestmannaeyjum.

Í lok bókarinnar eru alþjóðasiglingareglurnar á íslensku og ensku, en með nýsamþykktum lögum um heimild fyrir ríkisstjórnina til þess að staðfesta fyrir Íslands hönd samþykkt um alþjóðareglur til að koma í veg fyrir árekstra á sjó voru

alþjóðasiglingareglurnar uppfærðar og þýðing þeirra endurskoðuð í heild sinni.

Höfuðreglur siglingaþjóða

Alþjóðasiglingareglurnar hafa í rúmlega 200 ár verið höfuðreglur siglingaþjóða um stjórn og siglingu skipa á höfunum. Meginmarkmið siglingareglanna er að koma í veg fyrir árekstra á sjó og stuðla að betri og öruggari siglingum og þar með auknu öryggi sáfarenda

við hinar margvíslegustu aðstæður, t.d. siglingar með ratsjá, á þröngum siglingaleiðum, í skipaskurðum og í takmörkuðu skyggni og dimmviðri.

Siglingareglurnar fjalla einnig um merkingar skipa, ljós- og dagmerki þeirra við margvísleg störf og aðstæður, t.d. skipa að fiskveiðum, stjórnvana skipa og skipa við sérstök störf, sem draga úr stjórnhæfni þeirra. Sérstakir viðaukar eru um fyrirkomulag ljósa, tæknilegan útbúnað og gerð hljóðmerkjataekja

við sérstaka verkefnisstjórn sem skipuð er fulltrúum samtaka útgerðarmanna og sjómanna, Slysavarna-félagsins Landsbjargar, Landhelgis-gæslu Íslands og samgönguráðuneytisins.

Áætlun um öryggi sjófarenda er fjármögnuð af sérstökum lið, sem fellur undir Siglingastofnun Íslands í siglingamálakafli samgönguáætlunar og var höfundi veittur styrkur af þeim lið til verksins og að auki hefur hann fengið starfsaðstöðu hjá Siglingastofnun.



Bætt öryggi

Það er ómetanlegt fyrir íslenska sjómenn að hafa rit sem þetta tiltækt á íslensku þar sem ákvæði gildandi öryggisreglna eru skýrð á aðgengilegan hátt í máli og myndum.

Það er von Siglingastofnunar að bókin stuðli að bættu öryggi á sjó, nýttist skipstjórnar-

og ljósa og um merkingu togveiðiskipa, hvort þau eru að kasta, hífa eða í festu. Einnig er sérstakur viðauki um neyðarmerki skipa í sjávarháská.

Samvinna við verkefnisstjórn

Til bókarinnar hefur verið veitt fé af fjárveitingum áætlunar um öryggi sjófarenda, en samgönguráðuneytið fól Siglingastofnun Íslands að annast framkvæmd hennar. Það verk hefur verið unnið í samstarfi

nemum við sitt nám og íslenskum sjómönnum við sín störf. Tekið er undir með höfundi, en í formála sínum segir hann: „Þyki íslenskum sjómönnum nokkurt gagn að, þá er tilgangi með bókinni náð.“

Siglingastofnun Íslands færir höfundi bókarinnar Guðjóni Ármanni Eyjólfssyni og höfundi teikninga Jóhanni Jónssyni bestu þakkir fyrir framlag þeirra til öryggismála sjómanna með bókinni *Stjórn og sigling skipa*.

Áhafnir íslenskra fiskiskipa

Meðal nýmæla í frumvarpi um áhafnir íslenskra fiskiskipa er tillaga um að atvinnuréttindi skipstjórnarmanna miðist við lengd skipa í metrum í stað brúttórúmlæsta-tölu. **Sjá bls. 3.**

Siglingaöryggisstofnun Evrópu

Hlutverk Siglingaöryggisstofnunar Evrópu er m.a. að aðstoða við innleiðingu og framkvæmd löggjafar Evrópusambandsins til að efla öryggi í siglingum og hindra mengun frá skipum. **Sjá bls. 7.**



Áhafnir íslenskra fiskiskipa



Árið 2001 samþykkti Alþingi ný lög um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa nr. 76/2001, þar sem fjallað er um réttindi, menntun, þjálfun, siglingatíma og líkamlegt heilbrigði þeirra sem starfa á skipum sem falla undir ákvæði Alþjóðasamþykktar um menntun og þjálfun, skirteini og vaktstöður sjómanna, svonefnda STCW-samþykkt.

Sú alþjóðasamþykkt mælir fyrir um þau skilyrði sem uppfylla þarf til þess að mega gegna stöðu skipstjórnarmanns eða vélstjórnarmanns á farþega- og flutningaskipum. Undanþegnir ákvæðum þeirrar samþykktar eru þeir sem annast skipstjórn og vélstjórn á fiskiskipum.

Með gildistöku laganna voru felld úr gildi ákvæði eldri laga nr. 112/1984 um atvinnuréttindi skipstjórnarmanna á íslenskum skipum og laga nr. 113/1984 um atvinnuréttindi vélfræðinga, vélstjóra og vélavara á íslenskum skipum að því er varðar áhafnir farþega- og flutningaskipa.

Ástæða til endurskoðunar

Í framangreindum eldri lögum eru atvinnuréttindi til starfa á fiskiskipum tengd stærð skipa þar sem brúttórúmllestærð skips er notuð sem viðmiðun. Þar sem alþjóðasamþykkt sú um mælingu skipa sem byggði á mælingu á brúttó- og nettórúmllestærð skips var felld úr gildi alþjóðlega með gildistöku nýrrar alþjóðasamþykktar um mælingu skipa á árinu 1982 var þegar árið 2001 rík ástæða til þess að endurskoða ákvæði framangreindra eldri

laga að því er varðar áhafnir fiskiskipa og annarra skipa. Ekki náðist samstaða um efni frumvarps sem samgönguráðherra lagði fram það árið um áhafnir íslenskra skipa.

Á árinu 1995 var á vettvangi Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar gerð samþykkt um atvinnuréttindi til starfa á fiskiskipum, svonefnd STCW-F-alþjóðasamþykkt. Sú alþjóðasamþykkt hefur enn ekki öðlast gildi alþjóðlega. Alþingi hefur veitt heimild til þess að staðfesta aðild Íslands að þessari alþjóðasamþykkt.

Þá hafa nýlega verið settar samræmdar reglur innan EES-svæðisins um vinnutíma þeirra sem starfa á kaupskipum og fiskiskipum og ná þær reglur til skipa sem skráð

rúmllestatölu áður. Gildandi löggjöf um atvinnuréttindi skipstjórnarmanna byggist sem fyrr segir á brúttórúmllestærð skipa, þ.e. mælingu sem nú hefur verið aflögð og er hvergi notuð sem viðmið um atvinnuréttindi á skipum nema hér á landi. Breyting sú sem lögð er til í frumvarpinu tekur mið af ákvæðum STCW-F-alþjóðasamþykktarinnar.

2. Með 8. gr. frumvarpsins er lagt til að kröfur til atvinnuréttinda skipstjórnarmanna á fiskiskipum styttri en 24 metrar að skráningarlengd verði samræmdar þannig að um öll fiskiskip styttri en 24 metrar gildi aðeins eitt réttindastig.

Samhliða þessu er samgönguráðherra heimilt í reglugerð að setja reglur um útgáfu skirteina til skipstjórnar á fiskiskipum sem eru allt að 10 metrar að mestu lengd til siglinga á takmörkuðu hafsvæði eins og ákvæðið er í reglugerð.

Með þessari breytingu er lagt til að svonefnt „pungapróf“, sem veitir sérstök atvinnuréttindi til skipstjórnarstarfa á skipum undir 30 brúttórúmllestum að stærð, verði aflagt eða breytt verulega.

3. Lágmarksfjöldi skipstjórnarmanna á fiskiskipum tekur samkvæmt frumvarpinu mið af



Litið upp frá löndun loðnu.

Mynd: BB.

eru innan EES-svæðisins. Þessum reglum er ætlað að tryggja að þeir sem starfa á skipum njóti nægilegrar hvíldar til þess að geta sinnt störfum af öryggi.

Þar sem mjög brýnt hefur verið að taka eldri lög um atvinnuréttindi til starfa á fiskiskipum og öðrum skipum til endurskoðunar, lagði samgönguráðherra nýlega fram á Alþingi frumvarp til laga um áhafnir íslenskra fiskiskipa og annarra skipa. Frumvarpið er sem fyrr samið í þeim tilgangi að leysa af hólmi fyrrgreind eldri lög og setja heildstæð lög um áhafnir fiskiskipa og annarra skipa að því er varðar réttindi, menntun, þjálfun, siglingatíma og heilbrigði þeirra sem starfa á fiskiskipum og öðrum skipum.

Helstu nýmæli

Helstu nýmæli og breytingar frumvarpsins eru eftirfarandi:

1. Lagt er til að atvinnuréttindi skipstjórnarmanna til starfa á fiskiskipum miðist við lengd skipa í metrum í stað brúttó-

skráningarlengd skipsins í stað brúttórúmllestærðar af sömu ástæðum og getið er um í 1. lið hér að ofan. Breytingarnar taka m.a. mið af ákvæðum um vinnutíma og hvíldartíma á fiskiskipum sem skráð eru á EES-svæðinu.

4. Samkvæmt frumvarpinu munu atvinnuréttindi vélstjóra miðast áfram við afl aðalvélar í kW og útiveru skipsins á svipaðan hátt og í gildandi lögum að teknu tilliti til þeirra breytinga sem orðið hafa á ákvæðum um vinnu- og hvíldartíma skipverja á fiskiskipum.

Í frumvarpinu er jafnframt gert ráð fyrir að lægsta réttindastig til vélstjórnar gildi fyrir afl aðalvélar sem er 750 kW og minna, í stað 375 kW og minna samkvæmt gildandi lögum. Framangreind breyting er gerð í þeim tilgangi að einfalda menntunarkröfur og skirteinisútgáfu.

Með frumvarpinu er einnig lagt til að komið verði á nýju atvinnuréttindastigi við 3000 kW til samræmis við ákvæði laga nr. 76/2001.

Frh. á næstu síðu

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



Breytt fyrirkomulag við þinglýsingu og skráningu skipa



Samgönguráðherra hefur mælt fyrir frumvarpi á Alþingi um breytingar á ýmsum lögum vegna breytts fyrirkomulags á skráningu og þinglýsingu skipa.

Þess er að vænta að frumvarpið verði samþykkt á Alþingi þegar þing kemur saman í júní að loknu hléi.

Frumvarpið var samið af starfshópi með fulltrúum frá samgönguráðuneyti, dómsmálaráðuneyti, sýslumanninum á Ísafirði og Siglingastofnun Íslands. Í frumvarpinu er gert ráð fyrir:

1. Að taka upp samræmdan þinglýsingagrunn fyrir skip í gegnum Landskrá fasteigna.

2. Að þinglýsingabók skipa og báta verði hjá einu sýslumannsembætti, sýslumanninum á Ísafirði.

3. Að nauðungarsala skipa fari fram hjá sýslumanninum á Ísafirði.

4. Að Landskrá fasteigna tengist aðalskipaskrá Siglingastofnunar Íslands.

5. Að breytingar á aðalskipaskrá verði innfærðar á skrifstofu Siglingastofnunar á Ísafirði í nánnum tengslum við sýslumannsembættið þar.

6. Að viðmiðunin 5 brúttótonn komi í stað viðmiðunarinnar 5 rúmlestir í þinglýsingalögum, siglingalögum, nauðungarsölulögum og lögum um skráningu skipa.

Núverandi fyrirkomulag

Á aðalskipaskrá Siglingastofnunar, sem er tölvufærð, eru færðar upplýsingar um stærð, mál og tæknileg atriði skipa auk upplýsinga um skráðan eiganda. Eigendaskráning fer jafnframt fram hjá sýslumannsembættum auk þess sem þar eru skráðar upplýsingar um kvaðir og veðbönd. Siglingastofnun og

sýslumannsembættin verða því að skiptast á upplýsingum við hverja breytingu á eignarhaldi og fleiri atriðum.

Sýslumannsembættin eru 27 og heldur hver sýslumaður skipabók yfir þau skip sem skráð eru í umdæminu. Þinglýsingabækur eru aðeins tölvufærðar hjá fjórum embættanna. Ef skip er selt á milli umdæma þarf að senda „öll skjöl sem í gildi eru“ varðandi skipið frá sýslumanni í eldra umdæmi til sýslumanns í hinu nýja umdæmi. Aðalskipaskrá Siglingastofnunar og skipabókum sýslumanna ber oft ekki saman um eignarheimildir skipa svo vikum og mánuðum skiptir.

Breytt fyrirkomulag

Verði frumvarpið að lögum verða allar upp-

og áreiðanlegar upplýsingar um eignarhald skipa.

Þar sem upplýsingarnar verða í Landskrá fasteigna munu sýslumannsembættin um allt land geta prentað út veðbókavottorð fyrir öll skráð skip. Til þess jafnframt að gera eigendur skipa jafnsetta án tillits til búsetu er gert ráð fyrir því í frumvarpinu að sýslumaðurinn á Ísafirði geti móttekið skjöl með rafrænum hætti frá öðrum sýslumannsembættum og fært skjöl í dagbók á grundvelli rafrænna gagna. Þeir sem flýta vilja skráningu munu því geta lagt gögn inn hjá öðrum sýslumannsembættum sem skanna skjölin og senda rafrænt til Ísafjarðar. Skjali verður þó ekki þinglýst fyrr en frumrit berst.



Frá Ísafjarðarhöfn.

Mynd: Halldór Sveinbjörnsson.

Uppboð

Lagt er til að embætti sýslumanns á Ísafirði annist uppboð á skipum. Uppboð á skipum fara að öllu jöfnu fram á skrifstofu sýslumanns, burtséð frá því hvar skip er stutt hverju sinni. Þar sem nauðungarsala skipa er nátengd þinglýstum kvöðum og eignarheimildum þeirra þykir eðlilegt að uppboðin fari fram þar sem upplýsingar og gögn um þinglýsingar á skipum er að finna.

Rúmlestir – brúttósmálestir

Í nokkrum lagakvæðum sem tengjast þinglýsingu og skráningu skipa eru viðmiðunarmörk 5 rúmlestir og 5 brúttósmálestir. Mælieiningin rúmlestir er á undanhaldi og samkvæmt alþjóðasamþykkt ber að miða við brúttótonn í stað brúttósmálesta í mælingum skipa. Frumvarpið leggur því til að viðmiðunin verði brúttótonn.

Áhafnir íslenskra fiskiskipa, frh. af bls. 2

5. Siglingastofnun fer samkvæmt gildandi lögum með útgáfu alþjóðlegra STCW-skírteina. Með frumvarpinu er lagt til að stofnuninni verði einnig falin útgáfa allra atvinnuskírteina til skipstjórnar- og vélstjórnarmanna á fiskiskipum og öðrum skipum.

Samkvæmt gildandi lögum hefur útgáfa atvinnuskírteina verið hjá sýslumönnum

og tollstjóranum í Reykjavík. Til einföldunar og aukins samræmis og til að tryggja nauðsynlega sérfræðipækkingu við útgáfu skírteina er talið heppilegra að útgáfa þeirra sé á einni hendi, þ.e. hjá Siglingastofnun.

6. Lagt er til það nýmæli í frumvarpinu að stjórnendum skráningarskyldra skemmtibáta verði gert skylt að afla sér grunnþekkingar á öryggisþáttum sem tengjast siglingum og skipstjórn og þurfi að hafa gilt skipstjórnarskírteini til stjórn-

unar skemmtibáta. Með skemmtibátum er í frumvarpinu átt við þau skip sem skrásett eru sem skemmtiskip samkvæmt lögum um skráningu skipa. Lagt er til að þetta ákvæði taki gildi 1. janúar 2007.

7. Þá eru í frumvarpinu skilgreind nokkur ný hugtök auk þess sem skilgreiningum nokkurra annarra hugtaka er breytt til samræmis við ákvæði alþjóðasamþykktarinnar.



Hafnir

Breyting á hafnalögum



Nýlega voru samþykkt á Alþingi lög nr. 11/2006 um breytingu á hafnalögum nr. 61/2003.

Markmið laganna er að stuðla að því að aðlögun hafna að nýjum hafnalögum gangi sem greiðast.

Hafnalögin frá 2003 gerðu ráð fyrir verulegum breytingum á styrkjum til hafna þegar á árinu 2007. Með lögum nr. 11/2006 er gildistími bráðabirgðaákvæðisins framlengdur hvað þetta varðar. Ekki er þó lagt til að breyting verði á fjárútlátum ríkissjóðs umfram það sem núgildandi áætlanir í ríkisfjármálum tiltaka því að miðað er við ákveðin skilyrði fyrir beitingu ákvæðisins.

Skilyrði þessa eru tvenns konar, þ.e. við hafnir sem af framkvæmdalegum orsökum

2006 til árunna 2007–2008 án þess að styrkhlutfall breytist miðað við þrengri ákvæði nýrra hafnalaga og hins vegar að heimilt verði að beita þessu ákvæði gagnvart endurskoðun á áformum samgönguyfirvalda um jafnsetningu hafna í framkvæmdalegu tilliti á aðlögunartíma nýrra hafnalaga líkt og bráðabirgðaákvæði II í lögnum gerir beinlínis ráð fyrir.

Jafnsetningin snýst um að þessi vatnaskil í styrkjum ríkissjóðs til hafnarframkvæmda komi með líkum hætti við hafnir.



Frá Þórshöfn.

Ljósmynd: Kristján Helgason.

telja hagkvæmt að fresta þegar ákveðnum framkvæmdum á samgönguáætlun 2005–

STK

Langdrægi sjálfvirku tilkynningaskyldunnar



Sjálfvirk tilkynningaskylda fiskiskipa (STK) hefur verið rekin frá árinu 1999, fyrst á vegum Slysavarnafélagsins og Landssímans í Gufunesi en frá ágúst 2004 í Vaktstöð siglinga í Björgunarstöðinni í Skógarhlið.

Kerfið hefur löngu sannað gildi sitt sem mikilvægt öryggiskerfi fyrir fiskiskip, sérstaklega fyrir minni fiskiskip á hafsvæði A1 eða innan langdrægi metrabylgjusendinga frá landstöðvum. Helsti kostur kerfisins eru tíðar sendingar upplýsinga frá bátum á hafsvæði A1 og stöðug vöktun þess svo og sú yfirsýn er starfsmenn í vaktstöðinni hafa yfir þau skip og báta sem eru á sjó. Það er þessi yfirsýn sem starfsmenn Vaktstöðvar siglinga hafa sem er einn mikilvægasti öryggisþáttur kerfisins. Verði óhapp á sjó þá hefur vaktstöðinni strax vitneskju um nærstöð skip og báta og getur á mjög skömmum tíma virkjað þau til björgunarstarfa. Langstærsti hluti björgunaraðgerða á sjó fer fram á þennan hátt.

Landhelgisgæslan er í faglegu forsvari fyrir Vaktstöð siglinga og er þar með orðin sá aðili er vaktar alla umferð með ströndum landsins í gegnum sjálfvirka tilkynningaskyldu, STK, og sjálfvirk auðkennikerfi skipa, AIS.

Slysavarnafélagið Landsbjörg, sem einnig er rekstraraðili að vaktstöðinni ásamt Neyðarlínunni og Landhelgisgæslunni

samkvæmt þjónustusamningi við Siglingastofnun, hefur lagt fram bátaflota sinn og björgunarveitir sem hægt er að kalla út frá Vaktstöð siglinga með skömmum fyrirvara. Þessi tilhögun á að stytta viðbragðstíma við bjarganir t.d. þegar kalla þarf út þyrlu og björgunarveitir.

Endurbætur á kerfinu

Að undanförunu hefur verið unnið að endurbótum á STK-kerfinu bæði landstöðvum og innanhúss í vaktstöðinni. Nýjar landstöðvar sjálfvirku tilkynningaskyldunnar (endurvarpar) hafa verið settar upp á Drangajökli og á Miðfellslegg við Vatnajökul og á næstunni verður sett upp stöð á Illviðrishnúk fyrir ofan Siglufjörð.

Ennfremur er ætlunin að bæta langdrægi frá stöð á Þorbirni til suðvesturs með bættum loftnetsbúnaði. Þar með má segja að búið sé að teygja drægi sjálfvirku tilkynningaskyldunnar eins langt og auðið er með landstöðvum.

Á hverju sumri ber við að bátar sækja á mið sem eru utan sviðs sjálfvirku tilkynningaskyldunnar. Það á ekki að dyljast neinum skipstjórnanda að hann er að fara út fyrir svið STK því á hverju tæki er gaumljós sem gefur til kynna hvort samband er við landstöð.

Það ætti einnig að vera ljóst að fari skip, með haffæriskírteini gefið út fyrir

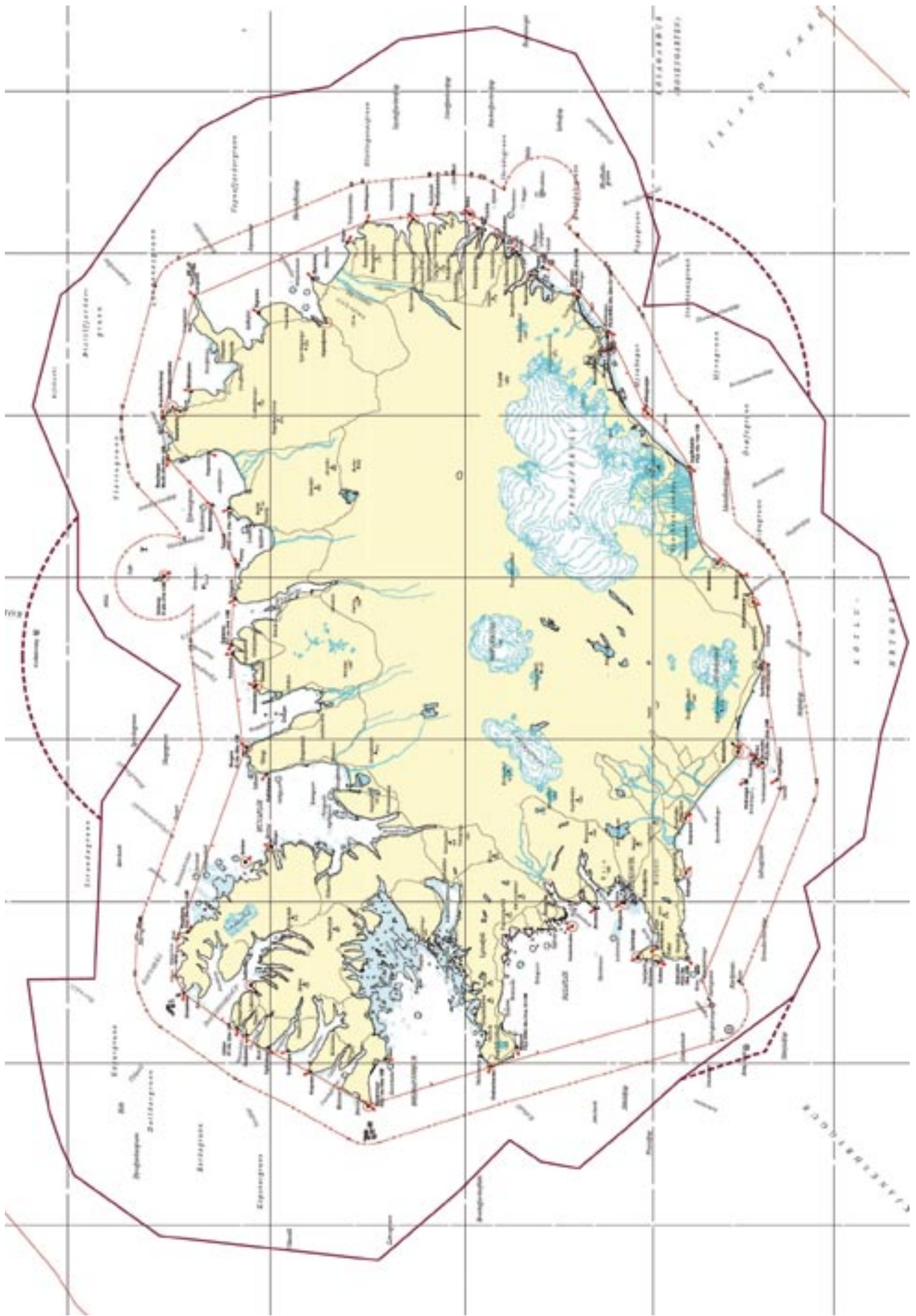
farsvið A1 (STK-svið), út fyrir svæðið þá er verið að brjóta lög er varða haffæri og fjarskiptabúnað. Einnig má velja fyrir sér einkaréttarlegu hliðinni á málinu, þ.e. áhrifum brotsins á váttryggingarbætur o.fl. ef eitthvað kemur fyrir bát eða áhöfn utan leyfilegs farsviðs.

Önnur hlið á málinu snýr að Vaktstöð siglinga en þar leggja menn metnað sinn í að vakta umferð báta og skipa í öryggisskyni. Það er því mjög erfitt fyrir starfsmennina að missa báta út úr kerfinu og vita ekkert um ferðir þeirra heilu og hálfu sólarhringana.

Í ljósi reynslunnar hefur verið tekin sú ákvörðun að vaktstöðin tilkynni bátum sem fara út fyrir svæði sjálfvirku tilkynningaskyldunnar að þeir séu að fara út úr kerfinu og að ekki sé hægt að fylgjast með ferðum bátsins. Þar með eru skil orðin skarpari hvað varðar ábyrgð. Eftir sem áður reynir Vaktstöð siglinga að fylgjast með ferðum þeirra eins og hægt er.

Kort

Kortið á næstu síðu sýnir áætlað langdrægi STK. **Heildregin breið línar** sýnir langdrægi sjálfvirku tilkynningaskyldunnar fyrir síðustu úrbætur. **Brotnar línur** sýna viðbætur vegna nýrra endurvarpa og annarra úrbóta. **Innri línur** sýna grunnlínu og 12 mílna landhelgi.





Opnun tilboða

Dags.	Heiti útboðs	Kostnaðaráætlun	Lægsta tilboð	%	Verktaki með lágsta tilboð	Fjöldi tilboða
23.05.06	Ísafjörður - lenging stálþils á Ásgeirsbakka	61.662.200	54.876.810	88,9	Íslenska gámafélagið ehf.	4
11.05.06	Sjóvarnir á Suðurnesjum 2006	35.898.200	38.965.922	108,5	Íslenskir aðalverktakar hf.	2
03.05.06	Grundarfjörður - stálþil og grjótvörn	85.823.540	83.769.900	97,6	Berglín ehf.	3
27.04.06	Hafnarfjörður - sjóvarnir við Hvaleyrarhöfða	75.786.600	42.694.200	56,3	Suðurverk hf.	4
19.04.06	Grindavík-Svíragarður - þekja, lagnir og raforkuvirki	53.992.614	47.301.790	87,6	Almenna byggingafélagið Reykjanesbæ	2
12.04.06	Sauðárkrókur - trébryggja í smábátahöfn	13.721.100	11.139.700	81,1	Guðlaugur Einarsson ehf.	2
30.03.06	Neskaupstaður - lenging Togarabryggju	29.924.230	28.593.880	95,5	Völusteinn hf.	3
30.03.06	Þórshöfn - þekja, lagnir á löndunarbryggju	23.791.860	23.791.860	101,7	Vökvaþjónusta Kópaskers	1
22.03.06	Þorlákshöfn - dýpkun 2006-2007- dæling	79.000.000	47.580.000	60,2	Björgun ehf.	4
22.03.06	Þorlákshöfn - dýpkun 2006-2007-gröftur	142.649.000	97.944.703	68,7	Ístak hf.	3
21.03.06	Hornafjörður - viðhalds- og stofndýpkun	51.300.000	41.900.000	81,6	Gáma- og tækjaleiga Austurlands ehf.	5

Lög, reglugerðir og gjaldskrár

Heiti	Nr.	Gildistaka
Lög:		
Lög um breytingu á lögum um Siglingastofnun Íslands, nr. 6/1996, með síðari breytingum	13/2006	27.03.06
Lög um breytingu á lögum um rannsókn sjóslysa nr. 68/2000, með síðari breytingum	12/2006	27.03.06
Lög um breytingu á hafnalögum nr. 61/2003	11/2006	27.03.06
Lög um breytingu á lögum um heimild fyrir ríkisstjórnina til þess að staðfesta fyrir Íslands hönd samþykkt um alþjóðareglur til að koma í veg fyrir árekstra á sjó, 1972, nr. 7/1975, með síðari breytingum	10/2006	27.03.06
Reglugerðir:		
Reglugerð um breytingu á reglugerð nr. 310/2003 um gildistöku reglugerðar Evrópusambandsins um hönnun oliuflutningaskipa	388/2006	15.05.06
Hafnarreglugerð fyrir Vogahöfn í Vatnsleysustrandarhreppi	308/2006	24.04.06
Hafnarreglugerð fyrir Hvammstangahöfn	283/2006	12.04.06
Hafnarreglugerð fyrir Seyðisfjarðarhöfn	275/2006	10.04.06
Gjaldskrá:		
Auglýsing um hækkun á gjaldskrá Hafnarsjóðs Fjarðabyggðar	369/2006	10.05.06
Gjaldskrá Kópavogshafnar	190/2006	10.03.06

Fréttir

Siglingaráð

Í lögum um breytingu á lögum um Siglingastofnun er kveðið á um að samtök skemmtibátaeigenda skuli tilnefna fulltrúa í siglingaráð. Fulltrúum í ráðinu fjölga því úr ellefu í tólf.

Hlutverk siglingaráðs er m.a. að fjalla um öryggismál skipa og sjófarenda og þykir af þeim sökum eðlilegt að samtök skemmtibátaeigenda hafi þar fulltrúa, til jafns við aðra hagsmunaaðila.

Hagsmunasamtök skemmtibátaeigenda hafa tilnefnt einn sameiginlegan fulltrúa í siglingaráð og situr hann nú fundi ráðsins.

Rannsókn sjóslysa

Markmið laga um breytingu á lögum um rannsókn sjóslysa er að breyta stöðu framkvæmdastjóra rannsóknarnefndar sjóslysa til samræmis við stöðu forstöðumanns rannsóknarnefndar flugslysa og forstöðumanns rannsóknarnefndar umferðarslysa.

Jafnframt er markmið laganna að breyta ákvæði um aðgang rannsóknarnefndar sjóslysa að ýmsum gögnum þannig að skýrt sé kveðið á um heimild rannsóknarnefndarinnar til aðgangs að upptökum sem til eru

um borð í skipum í samræmi við sams konar ákvæði í lögum um rannsóknarnefnd flugslysa er varða loftför til þess að auðvelda megi rannsókn sjóslysa.

Báturinn – hrein ánægja

Norræna ráðherranefndin hefur gefið út bækling um umhverfismál sem tengjast smábátum og smábátahöfnum.

Bæklingurinn er ætlaður þeim sem stunda skemmtisiglingar, eru félagar í bátaklúbbum



eða hafa umsjón með smábátahöfnum. Í honum eru m.a. upplýsingar um skyldur bátáeigenda og umsjónaraðila smábátahafna til að minnka mengun í og við smábátahafnir.

Á Íslandi eru um 400 skemmtibátar á skrá og var bæklingnum dreift til eiganda þeirra og hafnaryfirvalda hér á landi.

Sjá nánar vef Norrænu ráðherranefndarinnar: www.norden.org og vef Umhverfisstofnunar: <http://www.ust.is>

Hermann Guðjónsson endurskipaður í starf siglingamálastjóra

Samgönguráðherra hefur skipað Hermann Guðjónsson til að vera siglingamálastjóri næstu fimm árin frá og með 15. júní 2006.

Hermann tók við starfi siglingamálastjóra þegar Siglingastofnun varð til við samruna Vita- og hafnamálastofnunar og Siglingamálastofnunar ríkisins árið 1996 og er þetta því þriðja 5 ára tímabilið sem Hermann er skipaður í starfið. Áður hafði Hermann gegnt stöðu vita- og hafnamálastjóra frá árinu 1986.

Hermann er fæddur á Patreksfirði árið 1952 og lauk M.Sc. prófi í byggingarverkfræði í Danmörku árið 1979.

Menntun sjómanna og útgáfa skírteina

Á fundi siglingaöryggisnefndar Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar nýlega var staðfest að nám í íslenskum sjómanna-skólum til starfa á farþega- og flutningaskipum og útgáfa skírteina hjá Siglingastofnun uppfyllir allar kröfur STCW-



EMSA

Siglingaöryggisstofnun Evrópu



Með breytingu á lögum um Siglingastofnun Íslands í mars 2003 var stofnuninni falið það verkfni að eiga samstarf við Siglingaöryggisstofnun Evrópu (European Maritime Safety Agency – EMSA).

Markmiðið var að auka öryggi í siglingum, draga úr mengun frá skipum og koma sjónarmiðum íslenskra stjórnvalda að starfi stofnunarinnar. Jafnframt var innleidd í íslensk lög reglugerð Evrópuþingsins frá árinu 2002, um stofnun Siglingaöryggisstofnunar Evrópu.

Innleiðing reglugerðarinnar í íslenskan rétt er í samræmi við skuldbindingar vegna aðildar Íslands að samningnum um Evrópska efnahagssvæðið.

Siglingaöryggisstofnunin var sett á fót í því augnamiði m.a. að aðstoða við að innleiða og framkvæma löggjöf sem sett er á vettvangi Evrópusambandsins til að efla öryggi í siglingum og hindra mengun frá skipum. Stofnuninni er ætlað það hlutverk að veita framkvæmdastjórninni þá sérfræðipækkingu sem nauðsynleg er til að hægt sé að setja skynsamlega löggjöf um öryggi í siglingum og um mengun frá skipum.

Hjá Siglingaöryggisstofnun Evrópu er einnig sinnt ýmsum öðrum verkefnum, t.d. að skipuleggja hjálfun sérfræðinga aðildarríkanna í þágu hafnarrikiseftirlits, annast og samræma eftirlit með flokkunarfélögum, efla samvinnu milli aðildarríkanna og framkvæmdastjórnar EB í málefnum sem varða tilkynningaskyldu skipa og beita sérfræðipækkingu sinni í þágu rannsóknar alvarlegra sjóslysa. Þá aflar stofnunin gagna um siglingaöryggi og mengun frá skipum.

Aðsetur stofnunarinnar er í Lissabon í Portúgal og eru starfsmenn nú um 130 tals-

ins en stefnt er að því að þeir verði um 200 innan tveggja til þriggja ára.

Starfsmenn Siglingaöryggisstofnunar Evrópu hafa einnig eftirlit með fyrirkomulagi siglingaöryggis og mengunarverndar með því að heimsækja aðildarríki stofnunarinnar og fá til þess liðsinni siglingastofnana aðildarríkjanna.

Í stuttu máli má segja að Siglingaöryggisstofnun Evrópu sé sérstakur ráðgjafi framkvæmdastjórnarinnar með viðtæka sérþekkingu á sviði siglingamála.



Af vefsíðu EMSA

Stjórn EMSA

Í stjórn Siglingaöryggisstofnunar Evrópu situr einn fulltrúi hvers aðildarríkis Evrópusambandsins og fjórir fulltrúar framkvæmdastjórnarinnar. Þá sitja fulltrúar Norðs og Íslands í stjórninni og fjórir óháðir sérfræðingar en þessir aðilar hafa ekki atkvæðisrétt. Fulltrúi íslenskra stjórnvalda er Hermann Guðjónsson siglingamálastjóri.

Stjórn stofnunarinnar stýrir fjármálum, setur skipurit og reglur um vinnuferla, samþykkir verkefnaskrá, fjallar um kröfur aðildarríkanna um tæknilega aðstoð, setur vinnureglur um heimsóknir í aðildarríkin og skipar framkvæmdastjóra stofnunarinnar.

Á stjórnarfundum er fjallað um fjárhagsáætlanir, verkáætlun komandi árs og árskýrslu fyrra árs og önnur þau mál sem efst eru á baugi.

Mikilvægur þáttur í starfsemi Siglingastofnunar Íslands er undirbúningur laga og reglugerða sem byggðar eru á gerðum stofnana Evrópusambandsins og verða síðar að alþjóðlegum skuldbindingum Íslands vegna aðildar landsins að samningnum um Evrópska efnahagssvæðið. Því var ákveðið að stofnunin fengi það hlutverk að taka þátt í starfi

Siglingaöryggisstofnunar Evrópu fyrir Íslands hönd. Á vefsíðu Siglingastofnunar, www.sigling.is, eru birtar fundargerðir frá stjórnarfundum og rafrænt fréttabréf EMSA sem gefið er út mánáðarlega á ensku.

Verkáætlun 2006

Á vefsíðu Siglingastofnunar má einnig lesa verkáætlun Siglingaöryggisstofnunar Evrópu fyrir árið 2006.

Verkáætlunin er sem fyrr byggð á þremur grunnstöðum:

- að aðstoða framkvæmdastjórnina við innleiðingu laga og reglugerða um öryggi í siglingum og veita tæknilega ráðgjöf;
- að aðstoða við samvinnu milli aðildarríkanna á sviði tæknimála og samvinnu aðildarríkanna og framkvæmdastjórnarinnar;
- að aðstoða framkvæmdastjórnina og stjórnir aðildarríkanna við úrlausn mála sem tengjast bráðamengun frá skipum og tæknileg aðstoð við að gera áætlanir um viðbrögð við mengunarslysum.

Árið 2006 er sérstök áhersla lögð á aðgerðir gegn olíumengun sjávar bæði til að koma í veg fyrir mengun af völdum olíu og gera áætlanir um viðbrögð við slíkum mengunarslysum.

samþykktarinnar, þar með talið kröfur um að Ísland geri óháð mat um að menntun og hjálfun og skirteinisútgáfa sé í samræmi við viðurkennt gæðastjórnunarkerfi.

Í því er m.a. gerð krafa um að aðilar að samþykktinni sendi með reglubundnu millibili skýrslu til IMO um stöðu gæðamála.

Alls hafa 77 ríki uppfyllt þessar kröfur um viðurkennt gæðastjórnunarkerfi.

Sjá nánar frétt á vef Siglingastofnunar: www.sigling.is

Stjórn og sigling skipa

er sjálfsögð handbók sjómanna og nauðsynleg um borð í hverju íslensku skipi. Bókin er tileinkuð íslenskum sjómönnum og veitir greinargóðar upplýsingar í máli og myndum um alþjóðlegar siglingareglur, vaktreglur og sjómerkjakerfi.

Forlagsverð er kr. 4.500 með vsk.

Útgáfa og dreifing:

Siglingastofnun Íslands
Vesturvör 2, 200 Kópavogur

Sími: 560 0000 - netfang: sigling@sigling.is



ÁÆTLUN UM ÖRYGGI SJÓFARENDA

**Markmiðið er að treysta öryggi
áhafna, farþega og skipa.**

Helstu átaksverkefni eru:

- Menntun og þjálfun sjómanna.
- Öryggi farþegaskipa.
- Fræðsla og áróður um öryggismál.
- Öryggis- og gæðastjórnunarkerfi.
- Kynning á lögum og reglum.
- Rannsóknir á sviði öryggismála.
- Gerð fræðsluefnis og leiðbeininga.
- Söfnun og miðlun upplýsinga.
- Stöðugleiki skipa og báta.



Fræðsluefnið á að vera um borð í hverju skipi.

Sjómenn!, komið ábendingum um öryggismál sjófarenda á framfæri við Siglingastofnun.



SIGLINGASTOFNUN

Siglingastofnun Íslands fer með framkvæmd áætlunarinnar í samstarfi við verkefnisstjórn.

Aðilar að verkefnisstjórn eru:

Samgönguráðuneytið, Slysavarnafélagið Landsbjörg, Landhelgisgæsla Íslands, Samband íslenskra kaupskipaútgerða, Landssamband íslenskra útvegsmanna, Landssamband smábátæigenda, Farmanna- og fiskimannasamband Íslands, Vélstjórafélag Íslands og Sjómannasamband Íslands.