



Til sjávar

1. tbl. 8. árg. apríl 2004 Fréttabréf Siglingastofnunar

Eftirlit með skipum

Skipaskoðun til faggiltra skoðunarstofa

1

Skipaskoðun breytt

Þann 1. mars sl. urðu þau merku tímamót að skipaskoðun sem Siglingastofnun Íslands hefur annast um áratugaskeið var færð til faggiltra skoðunarstofa.

2

Skoðunar-
hringur

Ennfremur voru búnaðarskoðanir sem Siglingastofnun hafði séð um í flokkuðum skipum færðar til flokkunarfélaga.

3

Nýtt
kerfi

Árið 2001 var ákveðið að hefja endurskoðun á lögum um eftirlit með skipum, nr. 35/1993. Hagsmunaaðilar komu að þeirri vinnu og var eitt meginmarkmiðið að einfalda og samræma skoðanir og eftirlit með skipum. Ný lög um eftirlit með skipum tóku gildi 1. janúar 2004.

4

Skipa-
stóllinn

Við undirbúning breytinganna hefur sérstaklega verið gætt að því að fylgja regluverki því sem gildir á EES-svæðinu í þessu sambandi, þ.e. að tryggja að íslenskar sérreglur á þessu sviði brytu ekki á nokkurn hátt í bága við reglur á svæðinu um skipaskoðun og voru m.a. haldnir fundir með Eftirlitsstofnun EFTA af því tilefni.

5

Starfsleyfi
skoðunar-
stofa

Árleg skoðun öryggisbúnaðar
Við undirbúning þessara breytinga hefur verið haft að leiðarljósi að ekki verði dregið úr öryggi skipa og áhafna frá því sem nú er heldur allt gert til þess að tryggja að öryggi og öryggismál verði í betra horfi en áður.

6

Lestun
og
losun

Siglingastofnun fór vandlega yfir og lagði mat á þær breytingar sem fyrirhugaðar voru út frá öryggissjónarmiði. Jafnframt er

7

Rekstur
2003

Með tilkomu nýrra laga og reglugerða um skoðanir á skipum og búnaði þeirra hefur tíðni skoðana á skipum breyst. Nánar er fjallað um nýja skoðunarkerfið í grein á bls. 3-4.

nýlokið vinnu við endurskoðun og yfirferð skoðunarhandbóka og skoðunarskýrsla stofnunarinnar.

Nýju lögum um eftirlit með skipum og viðeigandi reglugerð tryggja að skoðun á öryggisbúnaði skipa fari ætíð fram árlega og er því ekki verið að slaka á kröfum um öryggi skipa og áhafna þeirra.

Aðrar breytingar þýða að lengri tími mun líða á milli þess sem aðalskoðanir fara fram á skipum.

Þótt skoðunartímabil lengist getur Siglingastofnun hvenær sem

stofnunar fyrir lögbundna árlega aðalskoðun skipa. Með nýju lögum varð sú breyting að eigendur skipa greiða árlegt skipagjald sem rennur í ríkissjóð og miðast það við stærð skipa auk þess ber þeim að greiða kostnað við skoðun skipa sinna samkvæmt gjaldskrár skoðunarstofa. Þessar breytingar tóku gildi 1. janúar sl. en fram til 1. mars sl. var það Siglingastofnun sem skoðaði skip og innheimti skoðunargjöld í samræmi við breytta gjaldtöku.



Frá Arnarstapa.

Ljósmynd: Þórlaug Haraldsdóttir.

er beitt skyndiskoðunum á skipum og þannig fylgst vel með ástandi skipa og búnaðar þeirra.

Fyrirkomulag gjaldtöku

Einn megintilgangur laganna var að breyta fyrirkomulagi gjaldtöku fyrir skoðun og eftirlit með skipum sem Siglingastofnun annast. Hingað til hafa eigendur skipa greitt árlega skipagjald. Gjaldið hefur mætt hluta af kostnaði Siglinga-

Þessar breytingar miða í þá átt að notendur borgi sjálfir þann kostnað sem af skoðunum hlýst og er til þess fallið að auka gagnsæi.

Með tilfærslu á skipaskoðun til faggiltra skoðunarstofa eru það nú skoðunarstofurnar sjálfar sem setja sér gjaldskrá og verðleggja sína þjónustu á samkeppnismarkaði.

Frh. á bls. 5

Skoðunarhringur á skipum

Skipastóllinn

Sjá bls. 3.

Sjá bls. 5.



Skipaefirlit

Skoðunarhringur á skipum



Í þessari grein gerir Geir Þór Geirsson, forstöðumaður á skipaefirlitssviði, grein fyrir breyttu skoðunarkerfi skipa með tilkomu nýrra

laga og reglugerða um eftirlit með skipum. Geir Þór lauk prófi í véla- og skipaverkfræði frá Danmarks Tekniske Universitet árið 2000. Hann kom til starfa hjá Siglingastofnun Íslands sama ár og tók við starfi forstöðumanns skipaefirlitssviðs 1. janúar 2004.

Laga- og reglugerðarbreytingar

Hinn 1. janúar sl. tóku gildi ný lög um eftirlit með skipum nr. 47/2003. Helstu breytingar frá fyrri lögum eru að gjaldtaka fyrir lögbundnar skoðanir skipa sem Siglingastofnun framkvæmir, skal miðast við raunkostnað og jafnframt er Siglingastofnun heimilt að fela öðrum viðurkenndum skoðunaraðilum að framkvæma skoðanir á skipum í samræmi við reglugerð sem ráðherra setur.

Samkvæmt reglugerð nr. 94/2004, um starfshætti faggiltra skoðunarstofa skipa

hlotið hafa starfsleyfi Siglingastofnunar Íslands.

Með óflokkuðum skipum er átt við skip sem eru ekki flokkuð hjá viðurkenndu flokkunarfélagi. Siglingastofnun Íslands mun áfram sinna skoðunum á óflokkuðum skipum, sem eru utan þess ramma sem um getur hér að framan en þau telja u.þ.b. 40 skip.

Nýtt skoðunarkerfi - samanburður við gamla skoðunarkerfið

Með nýrri reglugerð um skoðanir á skipum og búnaði þeirra, nr. 1017/2003, mun tíðni skoðana breytast ásamt því svigrúmi sem útgerðarmenn hafa til að framkvæma lögbundnar skoðanir á skipum sínum. Skoðunarkerfið sem hér um ræðir á rætur að rekja til Evróputilskipunar 97/70/EB um samræmdar reglur um öryggi fiskiskipa sem eru 24 metrar eða lengri. Umrætt skoðunarkerfi hefur jafnframt verið innleitt fyrir skoðanir á skipum sem ekki falla undir alþjóðasamninga eða ákvæði samnings um Evrópska efnahagssvæðið, til einföldunar og samræmingar.

Bolur, tréskip, á 1 árs fresti, Vélbúnaður á 1 árs fresti, Öryggisbúnaður á 1 árs fresti, Rafmagn, skoðað við nýsmíði, breytingar og vélaskipti.

Tíðni skoðana

Hvað tíðni skoðana varðar verður sú breyting að vélskoðun skal framvegis framkvæmd á 2 ára fresti í stað árlega áður og rafmagnsskoðun skal fara fram samhliða vélskoðun. Að öðru leyti er meginbreytingin sú að innleiddur hefur verið 4 ára skoðunarhringur. Um er að ræða svipað kerfi og þekkest úr alþjóðasamningum, t.d. SOLAS.

Í grundvallaratriðum virkar kerfið þannig að skip byrjar í 4 ára skoðunarhring (48 mánuðir), með því að allar skoðanir eru framkvæmdar yfir þriggja mánaða tímabil, sjá dálk 6 í töflu hér á eftir. Þetta 3 mánaða tímabil er í raun síðustu 3 mánuðirnir í skoðunarhringnum á undan (sjá töflu), mánuðir 45 - 48.

Þegar öllum skoðunum er lokið fá skip yfir 15 m svokallað öryggiskirteini, með 4 ára gildistíma, sem árita þarf árlega eftir

	Síðasti skoðunarhringur					Núverandi skoðunarhringur			
Ár í skoðunarhring	0	1	2	3	4 / 0	1	2	3	4 / 0
Ártal	'00	'01	'02	'03	'04	'05	'06	'07	'08
Mánuðir í skoðunarhring	0	9 12 15	21 24 27	33 36 39	45 48 / 0	9 12 15	21 24 27	33 36 39	45 48 / 0
<i>Smíði, vélbúnaður</i>									
- Öxull	X	-	-	-	X	-	-	-	X
- Þykktarmæling	X	-	-	-	X	-	-	-	X
- Vélbúnaður	X	X	X	X	X	-	X	-	X
- Rafmagn	X	-	X	-	X	-	X	-	X
- Bolur, plast, ál og stálskip	X	-	X	-	X	-	X	-	X
- Bolur, tréskip	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Búnaður, fjaraskiptabúnaður</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X

og búnaðar, eru skoðanir sem Siglingastofnun Íslands hefur framkvæmt á óflokkuðum fiskiskipum upp að 400 brúttótonnum, olíuflutningaskipum allt að 150 brúttótonnum og farþegaskipum að 24 m að lengd smíðuð fyrir 1. júlí 2001, framkvæmdar af skoðunarstofum sem

Samkvæmt eldra skoðunarkerfi voru skoðanir framkvæmdar á eftirfarandi árabili:

- Öxulskoðun á 4 ára fresti,
- Þykktarmæling á 4 ára fresti, fyrir skip, önnur en plastskip, eldri en 12 ára,
- Bolur, plast, ál og stálskip, á 2 ára fresti,

að viðeigandi skoðunum hefur verið lokið á fullnægjandi hátt. Skoðanir sem fara fram í upphafi skoðunarhrings kallast reglubundnar aðalskoðanir.

Útgáfudagur öryggiskirteinisins er upphaf skoðunarhringsins og er talað um „afmælisdag/afmælisdagsetningu

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.
Netfang: aro@sigling.is
Ábyrgðarmaður: Hermann Guðjónsson.
Umbrot: Siglingastofnun Íslands.

Prentun: Prentsmiðjan Oddi hf.
Fjölmiðlum er ffrjálst að nota efni blaðsins ef heimildir er getið. Ósk um áskrift er hægt að koma á framfæri við ritstjóra.



skoðunarhrings“. Skip undir 15 m fá ekki öryggisskirteini en að sama skapi er talað um upphaf skoðunarhrings og „afmælisdag/afmælisdagsetningu skoðunarhrings“.

Ef skoðunum er lokið innan tímamarka (3 mánaða svigrúm) miðast upphaf á nýjum skoðunarhring við lok fyrri skoðunarhrings.

Skoðunarhringur

Tökum dæmi með stálskip, 12 ára eða eldra, sem lýkur öllum skoðunum 1.1.2004, sem er upphaf á nýjum skoðunarhring og því afmælisdagur skoðunarhringsins. Sjá töflu hér á eftir.

skoðunarhringur hefst, þá eiga skoðanir að fara fram á síðustu þremur mánuðum gildistíma fyrri skoðunarhrings.

Að staðsetja skip í skoðunarhring

Þegar framkvæmdin í nýja og gamla skoðunarkerfinu er borin saman kemur í ljós að í nokkuð mörgum tilfellum mun flutningur á milli kerfa ekki ganga alveg snurðulaust fyrir sig. Hér er átt við að í nokkuð mörgum tilfellum hafa skoðanir á skipum verið framkvæmdar nokkuð dreift yfir árið, t.d. vélbúnaður verið skoðaður í janúar, búnaður í ágúst, bolur í mars og því ekki alltaf auðvelt að staðsetja skip í

tilfelli auðvelt að staðsetja skipið í nýjum skoðunarhring. Út frá dagsetningu öxulskoðunar sést að upphaf núverandi skoðunarhrings er 12.02.2002, sem er afmælisdagsetning skoðunarhringsins, með gildistíma til 12.02.2006. Skoðunum sem er lokið eru merktar L í töflu hér á eftir, en skoðanir sem eftir er að framkvæma í núverandi og næsta skoðunarhring eru merktar með X. Skoðanir árið 2004 skulu því framkvæmast ±3 mánuði miðað við 12.02.2004, þ.e. á tímabilinu 12.11.2003 til 12.05.2004.

	Núverandi skoðunarhringur					Næsti skoðunarhringur				
Ár í skoðunarhring	0	1	2	3	4 / 0	1	2	3	4 / 0	
Ártal	'02	'03	'04	'05	'06	'07	'08	'09	'10	
Mánuðir í skoðunarhring	0	9 12 15	21 24 27	33 36 39	45 48 / 0	9 12 15	21 24 27	33 36 39	45 48 / 0	
<i>Smíði, vélbúnaður</i>										
- Öxull	L	-	X	-	X	-	X	-	X	
- Þykktarmæling	L	-	-	-	X	-	-	-	X	
- Vélbúnaður		L	X	-	X	-	X	-	X	
- Rafmagn		-	X	-	X	-	X	-	X	
- Bolur (annaðen tréskip)		-	X	-	X	-	X	-	X	
<i>Búnaður, fjarskiptabúnaður</i>	L	L	X	X	X	X	X	X	X	

Að ári liðnu, þ.e. 1.1.2005, skulu lögbundnar skoðanir fara fram innan 3 mánaða fyrir eða eftir afmælisdagsetningu skoðunarhringsins, þ.e. í mánuðum 9 til 15 í skoðunarhring, árið 2005. Samkvæmt töflunni skal einungis búnaður og fjarskiptabúnaður skoðast að ári liðnu, miðað við að umrætt skip sé ekki tréskip.

Að tveimur árum liðnum, þ.e. 1.1.2006, skal skoða búnað þar með talinn fjarskiptabúnað, vélbúnað, rafmagn og bol, innan ±3 mánaða miðað við afmælisdagsetningu skoðunarhringsins, þ.e. í mánuðum 21 til 27 í skoðunarhring, árið 2006.

Að þremur árum liðnum skulu skoðanir fara fram með sama hætti og á ári 2, þ.e. í mánuðum 33 til 39 í skoðunarhring, árið 2007.

Að 4 árum liðnum skulu allar skoðanir framkvæmdar enda er þá um að ræða upphaf á nýjum skoðunarhring. Þá skulu skoðanir fara fram yfir þriggja mánaða tímabil miðað við afmælisdagsetningu skoðunarhringsins, þ.e. í mánuðum 45 til 48 í skoðunarhring, árið 2008.

Mikilvægt er að þeir sem hlut eiga að máli átti sig á hvernig skoðunarkerfið virkar. Skoðanir skulu fara fram innan ±3 mánaða miðað við afmælisdagsetningu skoðunarhrings, nema þegar nýr

nýju skoðunarkerfi. Það er því mikilvægt að útgerðir og skoðunarstofur, í samráði við Siglingastofnun Íslands, vinni saman við að staðsetja skipin í kerfinu.

Útgangspunkturinn við að staðsetja skip í nýju kerfi, er að öxulskoðun, þykktarmæling (þar sem hún á við) og bolskoðun eru framkvæmdar meðan skipið er í slipp og því í langflestum tilfellum gerðar á sama tíma. Jafnframt skulu allar skoðanir framkvæmdar í upphafi skoðunarhrings og öxull og þykktarmæling (þar sem hún á við) framkvæmast einu sinni í skoðunarhringnum.

Tökum dæmi með, stálskip 12 ára eða eldra. Staða skoðana á tilteknu skipi, miðað við gamla skoðunarkerfi, er eins og hér segir:

Búnaðarskoðun	gildistími 12.02.2004 til 07.08.2004
Bolskoðun	gildistími 12.02.2004 til 12.02.2006
Vélskoðun	gildistími 14.08.2003 til 14.08.2004
Öxulskoðun	gildistími 12.02.2002 til 12.02.2006
Þykktarmæling	gildistími 02.02.2002 til 02.02.2006

Með því að bera saman dagsetningarnar hér að ofan við töfluna reynist í þessu

Samráð við Siglingastofnun

Við staðsetningu á skipi í nýju skoðunarkerfi er nauðsynlegt að hafa í huga ±3 mánaða svigrúm sem er til staðar við að framkvæma skoðanir.

Í þeim tilfellum þar sem ekki gengur jafn auðveldlega að staðsetja skip skal haft samráð við Siglingastofnun Íslands.

Skoðunarstofur verða að staðsetja skip í nýju skoðunarkerfi áður en farið er í skoðun. Þetta nauðsynlegt hvað innslátt í skipaskrá varðar þar sem skipaskránni er ætlað að halda utan um stöðu skoðana. Skoðunarstofur skulu upplýsa eigendur um hvenær næstu skoðanir skulu fara fram, t.d. í töfluformi líkt og hér að ofan.

Frekari upplýsingar

Hvað varðar nánari upplýsingar um eðli og umfang skoðana í skoðunarhringnum er vísað í reglugerð um öryggi fiskiskipa sem eru 15 metrar eða lengri að mestu lengd nr. 122/2004 og reglugerð nr. 1017/2003 um skoðanir á skipum og búnaði þeirra.



Skip

Fækkar í íslenska skipastólnum



Annað árið í röð fækkar skipum í íslenska skipastólnum. Fækkunin nemur samtals 43 skipum.

Heildarbrúttóntonatala skipastólsins

lækkar einnig um tæp 10.000 brúttótonn frá árinu áður.

Fyrsta janúar 2004 voru 2.365 skip á skrá. Þílfarsskipin voru samtals 1.128 og brúttóntonatala þeirra var 226.081. Opnir

bátar voru samtals 1.237 og brúttóntonatala þeirra var 7.322.

Nýskráningar og afskráningar

Heildarfjöldi nýskráðra þílfarsskipa og opinna báta á árinu 2003 var 63. Þar af voru 42 þílfarsskip og 21 opin bátur.

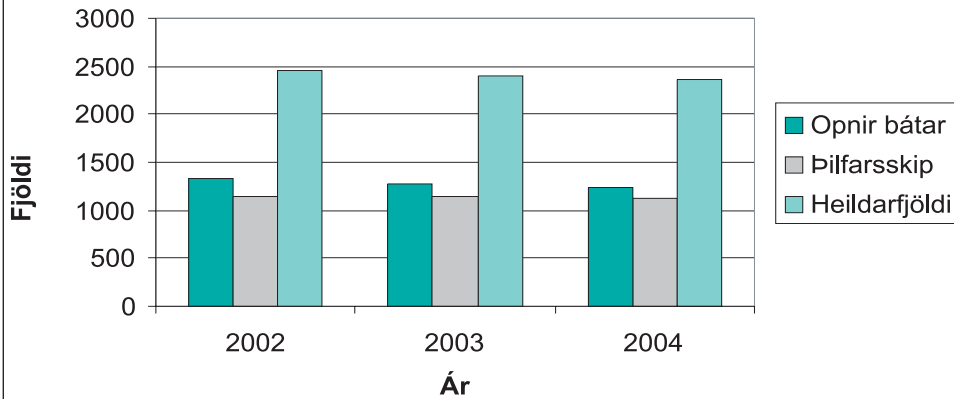
Á árinu voru 47 þílfarsskip tekin af skrá en 59 opnir bátar.

Afdrif afskráðu skipanna er með ýmsu móti, sum eru seld úr landi, önnur sett á sjóminjasafn eða þeim fargað.

Fengsæll og Hanna

Elsta þílfarsskipið á skrá er Fengsæll ÍS 83, smíðað 1931, og elsti opni vélbáturinn er Hanna ST 49 sem smíðaður var árið 1899.

Íslensk skip og bátar 2002-2004



Fréttamolar

Hafnarríkiseftirlit

Í samræmi við ákvæði Parísarsamkomulagsins um hafnarríkiseftirlit, Paris MOU, sinnti Siglingastofnun Íslands að venju eftirliti með erlendum kaupskipum árið 2003.

Alls komu til landsins 300 skip, mörg þeirra þó oftar en einu sinni. 75 skip frá 26 þjóðlöndum voru skoðuð eða 25% eins og fyrrnefnt samkomulag segir til um.

Gerðar voru 113 athugasemdir og aðrar 188 teknar út samkvæmt ábendingum annarra aðildarríkja. Tvö skip voru sett í farbann, annað frá Spáni, hitt frá Noregi.

Eitt af markmiðum Parísarsamkomulagsins er að koma í veg fyrir siglingar skipa sem ekki uppfylla alþjóðakröfur um öryggi, aðbúnað og hollustuhætti áhafna og atvinnuréttindi þeirra sem og mengun frá skipum. Siglingum þessara svokölluðu undirmálsskipa hefur fækkað til muna eftir að skipum var bannað að koma til hafnar aðildarríkja samkomulagsins eftir að hafa ítrekað verið sett í farbann.

Ein skoðunarherferð var á vegum hafnarríkiseftirlitsins á öryggisstjórn í farþegaskipum.

DVD-fræðslumyndir um öryggismál

Í byrjun árs 2004 sendi Siglingastofnun Íslands dvd-fræðslumyndir um öryggismál sjómanna í öll íslensk skip.

Fræðslumyndirnar gaf stofnunin út í byrjun ársins í tengslum við langtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda, sem nú er hluti samgönguáætlunar. Myndirnar eru 26, bæði stuttmyndir frá árinu 2002 og eldri myndir sem settar hafa verið á stafrænt form að fengnu leyfi útgefanda.



Myndirnar 26 eru á tveimur geisladiskum og eru samtals tæpar 6 klst.

Auk diskanna hefur stofnunin dreift til allra skipa á íslenski skipaskrá auk skipa í eigu íslenskra lögaðila en á erlendra skipaskrá, upplýsingum um lækningabók sjófarenda, fræðsluritu mi stöðugleika fiskiskipa og fræðslupésu mi öryggismál sjómanna.

Öryggi smábáta á fiskveiðum

Lokið er gerð nýrrar fræðslumyndar sem ber heitið „Öryggi smábáta á fiskveiðum“.

Myndin er fyrsta fræðslumyndin þar sem öryggismál smábáta eru tekin

sérstaklega til umfjöllunar og er unnin í samstarfi Siglingastofnunar og verkefnisstjórnar langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda.

Myndin er gerð af Lífsmynd og er 26 mínútur að lengd. Hún verður fjölfölduð innan tíðar og send um borð í alla smábáta sem skráðir eru á íslenska skipaskrá.

Nýtt skipurit

Fyrsta janúar 2004 tók gildi nýtt skipurit Siglingastofnunar.

Í framhaldi af breyttum verkefnum var starfsemin í heild yfirfarin og verkefnum umrætt. Sviðin er áfram sex: hafnasvið, rannsókn- og þróunarsvið, sem er endurvakið, rekstrarsvið, áður vitasvið, skipaefirlitssvið, sem varð til við sameiningu skoðunarsviðs og skipasviðs, skrifstofusvið og stjórnsýslusvið, áður lögfræðisvið.

Sigurður Áss Grétarsson tók við starfi forstöðumanns hafnasviðs, Gísli Viggósson er forstöðumaður rannsókn- og þróunarsviðs og Geir Þór Geirsson stýrir skipaefirlitssviði.

Aðrir forstöðumenn eru Baldur Bjartmarsson á rekstrarsviði, Birgir Guðjónsson sem stýrir skrifstofusviði og Helgi Jóhannesson sem veitir stjórnsýslusviði forstöðu.

Skipurit og verkefnalista er að finna á vefsíðu Siglingastofnunar: www.sigling.is



Frh af forsiðu



Greinina, sem hér er fram haldið, skrifaði Kristján Vigfússon, staðgengill siglingamálastjóra.

Kristján lauk BA-prófi í stjórnmálafræði frá HÍ árið 1992 og MA-prófi í stjórnmálahagfræði árið 1998. Hann kom til starfa hjá Siglingastofnun Íslands árið 2002.

Reglugerðir um starfshætti skoðunarstofa og framkvæmd skoðana á skipum

Með tilkomu laga nr. 47/2003 og reglugerðar nr. 94/2004 og nr. 1017/2003 um skoðanir á skipum og búnaði þeirra gefst nú færi á að nálgast það markmið að tryggja einsleitni í skoðunum skipa og stuðla að og efla samvinnu eftirlitsstofnana við framkvæmd eftirlitsins til hagsbóta bæði fyrir eftirlitsstjórnvöld og eigendur báta og skipa.

Við uppbyggingu nýs eftirlitskerfis er ráð fyrir því gert að stjórnvaldslegar aðgerðir verði aðskildar frá tæknilegu eftirliti. Framkvæmd tæknilegs eftirlits verður í höndum sjálfstætt starfandi A-faggiltra skoðunarstofa en stjórnvaldsleg ábyrgð á framkvæmd eftirlitsins verður eftir sem áður í höndum viðkomandi eftirlitsstjórnvalda.

Með reglugerð um starfshætti faggiltra skoðunarstofa er sá rammi sem skoðunarstofum er ætlað að vinna eftir settur í reglugerð. Ramminn byggist fyrst og fremst á gæðastaðlinum ÍST EN-45004 ásamt íslenskum sérkröfum.

Í reglugerð um skoðanir skipa og búnaðar þeirra er m.a. lögfest að þeir aðilar sem skoða skip vinni eftir því gæðakerfi sem Siglingastofnun hefur unnið sjálf eftir undanfarin ár. Jafnframt hafa verið gefnar út skoðunarhand-bækur skipa sem hafa að geyma tilvísanir í lög og reglur sem um skoðanir gilda.

Starfsleyfi fyrir A-faggiltar skoðunarstofur

Til að öðlast A-faggildinguna þarf umsækjandi að uppfylla kröfur sem gæðastaðallinn ÍST EN-45004 kveður á um. Um er að ræða evrópskan staðal um starfsemi faggiltra skoðunarstofa. Þess ber að geta að þau flokkunarfélög sem viðurkennd eru á Evrópska efnahagssvæðinu uppfylla þennan staðal og þær kröfur sem í honum felast.

Faggildingarsvið Löggingingarstofu framkvæmir faggildinguna skoðunarstofa, prófunarstofa og vottunarstofa. Faggilding felur í sér ítarlegt mat á störfum fyrirtækis sem um ræðir. Kerfisbundið mat þar sem gæðakerfi skoðunarstofunnar og hlutleysi er metið og tæknilegt mat þar sem tæknilegur hluti skoðunarinnar er metinn.

Faggilding er veitt skoðunarstofu þar sem starfsemi er í samræmi við staðalinn ÍST EN-45004 og íslenskar reglugerðir.

Almennar kröfur vegna starfsleyfis fyrir skoðunarstofu eru mjög strangar og mun Siglingastofnun Íslands veita starfsleyfi til rekstrar skoðunarstofa sem annast skoðun á skipum og búnaði þeirra. Áður en starfsleyfi er veitt kannar Siglingastofnun hvort einstakir hlutar gæðakerfis stofunnar séu skilvirkir og hvort líklegt sé að sett markmið í störfum hennar náist.

Siglingastofnun Íslands skal hafa eftirlit með starfsemi skoðunarstofa, gæta samræmis í störfum þeirra og gera úttektir



Sandgerðishöfn.

Ljósmynd: Aðalbjörg Rós Óskarsdóttir.

á þeim, m.a. með skyndiskoðunum í skipum. Slíkt eftirlit er óháð eftirliti faggildingaraðila.

Þegar hafa verið veitt fjögur starfsleyfi til rekstrarskoðunarstofa og hafa þær allar hafið rekstur. Starfsleyfin eru veitt til bráðabirgða eða þangað til endanleg faggilding getur farið fram. Gert er ráð fyrir að skoðunarstofur geti tekið að sér allar skoðanir sem undir Siglingastofnun heyrir í þeim skipum sem reglugerð um starfshætti skoðunarstofa nær til.

Breytingar á skipaeftirlitssviði Siglingastofnunar

Ákvörðun þessi leiðir til þess að störfum á skipaeftirlitssviði Siglingastofnunar hefur fækkað verulega og breytingar orðið á starfsemi og fjölda umdæmisskrifstofa stofnunarinnar.

Um það bil tóu stöðugildi hafa verið lögð niður hjá stofnuninni vegna þessara

breytinga og jákvætt er til þess að hugsa að fyrirverandi starfsmenn Siglingastofnunar sem stunduðu skipaskoðanir og hafa af þeim mikla reynslu eru komnir til starfa hjá faggiltum skoðunarstofum.

Lokaorð

Það sem er öllum efst í huga varðandi þessar breytingar er að ekki verði dregið úr öryggi sjófarenda og að hagræði verði af breytingunum fyrir notendur þjónustunnar. Öryggið er forgangsmál og ábyrgð þeirra aðila sem taka við skoðun skipa er mikil og þeir aðilar verða að sýna að þeir séu traustsins verðir því sjómenn og útgerðaraðilar eru kröfuharður kúnni þegar kemur að öryggismálum en allir vita að sjómenn sem telja öryggismálum sínum vel borgið reynast útgerðum vel.

Ábyrgð þessara nýju aðila sem skoðamunu skip er því mikil en samgönguráðuneyti og Siglingastofnun hafa lagt sig

fram um að búa svo um hnúta að öryggi verði ekki skert heldur aukið í með breyttu fyrirkomulagi. Siglingastofnun gerir mun meiri kröfur til skoðunarstofa en hún gerði til skipaskoðunarsviðs stofnunarinnar áður. Þessar breytingar eiga því ekki að draga úr gæðum skipaskoðunar þar sem kröfur til þeirra sem skoða skip eru auknar eins og áður sagði og betur skilgreindar.

Ábyrgð Siglingastofnunar

er einnig mikil því hún mun hafa eftirlit með starfsemi skoðunarstofa og flokkunarfélaga.

Möguleikar einkaaðila til skipaskoðunar hér á landi munu aukast verulega eftir þessa breytingu þar sem ríkisvaldið dregur sig út af markaðnum en lagt hefur verið kapp á að nýta hvort tveggja hæfileika og reynslu þeirra sem fyrir eru á markaðnum og jafnframt að gera nýjum aðilum kleift að hefja starfsemi á grundvelli þess að strangari gæðakröfur séu uppfylltar en áður hefur þekkt.



Niðurstöður útboða

Dags.	Heiti útboðs	Kostnaðaráætlun	Lægsta tilboð	%	Verktaki með lægsta tilboð	Fjöldi tilboða
13.04.04	Ólafsfjörður-Togarabryggja	17.050.500	11.440.000	67	Ísar ehf.	4
02.04.04	Borgameshöfn-Grjótvörn við Gömlu bryggju	5.914.850	5.700.600	96	Víðimelsbræður ehf.	4
09.03.04	Grindavík-dýpkun 2004	161.167.600	121.800.000	76	Hagtak hf.	3
17.12.03	Vestmannaeyjar-dýpkun 2003	163.780.000	76.260.500	47	Sæþór ehf.	5

Lög, reglugerðir og gjaldskrár

Heiti	Nr.	Gildistaka
Reglugerð um breytingu á reglugerð nr. 786/1998, um ráðstafanir er stuðla að bættu öryggi og heilsu starfsmanna um borð í skipum, með áorðnum breytingum	266/2004	05.03.04
Reglugerð um vinnu- og hvíldartíma skipverja á íslenskum fiskiskipum	208/2004	11.03.04
Reglugerð um samræmdar kröfur og aðferðir að því er varðar örugga lestun og losun búlkaskipa	204/2004	10.03.04
Auglýsing um útgáfu á Skoðunarhandbók skipa og báta	200/2004	01.03.04
Reglugerð um viðurkenningu flokkunarfélaga og um reglur og staðla fyrir stofnanir sem sjá um skipaefirlit og -skoðun	142/2004	20.02.04
Reglugerð um öryggi fiskiskipa sem eru 15 metrar eða lengri að mestu lengd	122/2004	19.02.04
Reglugerð um starfshætti faggiltra skoðunarstofa skipa og búnaðar	94/2004	05.02.04
Reglugerð um skoðanir á skipum og búnaði þeirra	1017/2003	01.01.04
Gjaldskrá Siglingastofnunar Íslands	1001/2003	01.01.04
Reglugerð um breytingu á reglugerð um heilbrigðisþjónustu, lyf og læknisáhöld um borð í íslenskum skipum, nr. 365/1998	921/2003	25.11.03

Nýjar reglugerðir

Lestun og losun búlkaskipa og vinnutími sjómanna

Lestun og losun búlkaskipa

Ný reglugerð um samræmdar kröfur og aðferðir að því er varðar örugga lestun og losun búlkaskipa hefur tekið gildi. Með búlkaskipum er átt við skip sem flytja þurran varning í lausu formi, t.d. korn, járngrýti, salt o.fl.

Með reglugerðinni, sem er nr. 204/2004, er verið að innleiða tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins nr. 2001/96/EB frá 4. desember 2001 um samræmdar kröfur og reglur um lestun og losun búlkaskipa. Markmið reglugerðarinnar er að tryggja öryggi búlkaskipa sem koma til hafnar í aðildarríkjum EES til að lesta eða losa farm og draga úr hættu á of miklu álagi og skemmdum á burðarvirki skips meðan á lestun og losun stendur.

Þessu markmiði á að ná með því að setja samræmdar hæfniskröfur um þessi skip og hafnir og setja samræmdar reglur um samvinnu og samskipti skips og hafnar.

Í 1. viðauka eru settar fram þær kröfur sem búlkaskipin þurfa að uppfylla, t.d. um lestarlúgur, ljós, útbúnað á þilfari, auðkenningarnúmer fyrir lestarlúgur o.fl. Hvað varðar búlkastöðvarnar sjálfar, þurfa þær t.d. að fá útgefið starfsleyfi frá Siglingastofnun, en nánari kröfur til búlkastöðva eru settar fram í II. viðauka.

Þar er að finna kröfur um lestunar- og losunarbúnað búlkastöðva, þjálfun starfsmanna, persónuhlífar o.fl. Einnig þurfa búlkastöðvar að hafa gæðastjórnunarkerfi.

Reglugerðin tekur á því hvar ábyrgð skipstjóra liggur sem og ábyrgð fulltrúa búlkaskipa og búlkastöðva er tífundað í reglugerðinni og ítrekað að skipstjórnin ber ábyrgð á öruggri lestun og losun búlkaskips.

Einnig er tekið á ábyrgðarskiptingu skipstjóra og fulltrúa búlkastöðvarinnar og fyrirkomulag samvinnu búlkaskipa og búlkastöðva er nánar tilgreint.

Auk þessara ákvæða er kveðið á um eftirlitshlutverk Siglingastofnunar með búlkastöðvum, þ.e. að búlkastöðvarnar standist þær kröfur sem gerðar eru til þeirra. Siglingastofnun skal einnig koma í veg fyrir eða stöðva lestun eða losun fasts búlkafarms ef hún hefur greinilegar vísbendingar í þá veru að skipi eða áhöfn kunnir að stafa hættu af slíku.

Vinnu- og hvíldartími sjómanna á fiskiskipum

Tekið hefur gildi ný reglugerð um vinnu- og hvíldartíma skipverja á íslenskum fiskiskipum nr. 208/2004. Hún

er sett samkvæmt ákvæðum 8. gr. og 64. gr. sjómannalaga, nr. 35/1985 og í framhaldi af lögum um breytingu á lagaákvæðum er varða vinnutíma sjómanna, nr. 31/2003.

Í reglugerðinni felst m.a.:

1. Tilgangurinn er að tryggja öryggi og heilbrigði skipverja á íslenskum fiskiskipum.

2. Lágmarksaldur við vinnu á fiskiskipi er 15 ár.

3. Um vinnu skipverja sem eru 15, 16 eða 17 ára fer eftir ákvæðum reglugerðar um vinnu barna og unglinga, nr. 426/1999.

4. Kveðið er á um hámarksvinnutíma og lágmarkshvíldartíma miðað við ákveðið tímabil.

5. Hvíldartíma má skipta í tvö tímabil og skal annað vara að lágmarki í 6 klst. Tímabilið milli tveggja hvíldartíma má ekki vera lengra en 14 klst.

6. Skipstjóri getur krafist þess að skipverjar vinni þann fjölda vinnustunda, sem nauðsynlegur er fyrir öryggi skipsins, allra um borð, búnaðar eða farms, eða til að koma til hjálpar öðrum skipum eða mönnum í sjávarháská.

7. Heimilt er með kjarasamningum að víkja frá ákvæðum um vinnu- og hvíldartíma.



Rekstrargjöld og stofnkostnaður



Utgjöld Siglingastofnunar árið 2003 voru samtals 777,3 m.kr. Tekjur stofnunarinnar voru samtals 760,1 m.kr. Þar af voru sértekjur 183,4 m.kr. en framlag úr ríkissjóði 575, 5 m.kr.

Stofnunin hafði á árinu umsjón með ríkisstyrktum framkvæmdum við hafnir, sjóvarnir og ferjubryggjur en til þeirra

var varið samtals 1.273,8 m.kr. Ítarlegri sundurliðun á einstökum framkvæmdum er að finna í skýrslu samgönguráðherra um framkvæmd samgönguáætlunar fyrir árið 2003 sem lögð verður fyrir Alþingi.

Hér á eftir má sjá nánari sundurliðun á rekstrinum og samanburð við samgönguáætlun fyrir árið 2003 að viðbættum 27,4 m.kr. í fjárlögum og fjárukalögum.

	Samgöngu- áætlun 2003	Rauntölur 2003
Tekjur og framlög		
Framlag úr ríkissjóði	575,5	575,5
Sértekjur	124,5	183,4
Aðrar ríkistekjur	1,3	1,2
Tekjur og framlög alls:	701,3	760,1
Gjöld:		
Rekstur og þjónusta:		
Yfirstjórn	199,1	268,0
Vitar og leiðsögukerfi	105,0	107,4
Skipaskoðun	115,0	141,3
Vaktstöð siglinga	172,5	175,7
Áætlun um öryggi sjófarenda	15,0	19,3
Hafnir, líkantilraunir og grunnkort	17,5	11,0
Rannsóknir og þróun	40,0	27,3
Minjar og saga	5,0	3,0
Rekstrargjöld alls:	669,1	753,0
Stofnkostnaður:		
Tæki og búnaður	20,7	7,7
Vitar og leiðsögukerfi	11,5	16,6
Stofnkostnaður alls:	32,2	24,3
Gjöld alls:	701,3	777,3
Mismunur rekstrarhalli	0,0	-17,2

Öryggi fiskiskipa

Níttjándi febrúar sl. tók gildi ný reglugerð um öryggi fiskiskipa sem eru 15 metrar eða lengri að mestu lengd, nr. 122/2004.

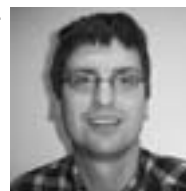
Reglugerðin leysir af hólmi reglugerð um öryggi fiskiskipa sem eru 24 metrar að lengd eða lengri, nr. 26/2000, en hún var sett með hliðsjón af tilskipun ráðsins 97/70/EB frá 11. desember 1997 um að setja samræmdar reglur um öryggi fiskiskipa sem eru 24 metrar að lengd og lengri með síðari breytingum. Í tilskipun 97/70/EB er byggt á Torremolinos-bókuninni frá 1993 sem er alþjóðasamningur sem Ísland hefur fullgilt.

Við gerð þessarar nýju reglugerðar var höfð hliðsjón af tilskipunum EES-

svæðisins sem varða öryggi fiskiskipa svo og alþjóðlegum reglum um sama efni. Loks var höfð hliðsjón af vinnu á vegum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar IMO um endurskoðun á þremur ritum um öryggi fiskiskipa og fiskimanna en rit þessi voru unnin í samvinnu alþjóðastofnananna FAO, ILO og IMO. Í reglugerðinni eru íslenskar og evrópskar sérkröfur, þ.e. ákvæði sem eru frábrugðin ákvæðum Torremolinos-bókunarinnar, verið auðkenndar með því að hafa þannig texta skáletraðan.

Helsta breytingin sem felst í nýju reglugerðinni er sú að gildissviðið er aukið og gildir hún fyrir öll ný og gömul fiskiskip sem eru 15 metrar eða lengri að mestu lengd meðan eldri reglugerð (26/2000) tók aðallega til nýrra fiskiskipa sem eru 24 metrar eða lengri að skráning-

Sigurður Áss Grétars- son, forstöðumaður hafnasviðs.



Sigurður Áss er fæddur í Reykjavík 1. október 1965. Hann lauk verkfræðiprófi frá Háskóla Íslands og útskrifaðist sem Civil Ingeniør frá Danmarks Tekniske Højskole árið 1991.

Sigurður vann á Verkfræðistofu Sigurðar Thoroddsen, Vita- og hafnamálastofnun, síðar Siglingastofnun, frá árinu 1993 til 1998. Áður en Sigurður kom aftur til starfa hjá stofnuninni var hann sjálfstætt starfandi.

Sigurður á fjögur börn og er í sambúð með Árelíu Eyðisi Guðmundsdóttur, doktor í vinnumarkaðsfræðum frá Háskóla Íslands.



Óskar Ingi Sig- mondsson, verk- efnastjóri á hafna- sviði.

Óskar Ingi er fæddur í Reykjavík árið 1975. Hann er menntaður sjúkraliði, lögreglumaður og hermaður og stundaði nám í sálfræði við HÍ.

Óskar Ingi vann áður hjá Flugmálastjórn Íslands að vernd flugvalla, hjá Lögreglunni í Reykjavík, danska hernum og sem sérfræðingur á vegum NATO í Bosnía.

Óskar Ingi er kvæntur Gitte Jensen hjúkrunarfræðingi og eiga þau tvö börn.

arlengd. Við samningu reglugerðarinnar var höfð hliðsjón af eldri reglugerðum um smíði og búnað gamalla fiskiskipa og reynt að tryggja að kröfurnar til gamalla fiskiskipa séu sambærilegar við það sem áður var.

Ávinningur með útgáfu þessarar nýju reglugerðar er margvíslegur. Helsti ávinningurinn er sá að nú verða í fyrsta sinn til heildstæðar reglur um smíði og búnað allra fiskiskipa, nýrra sem gamalla, sem eru 15 metrar eða lengri að mestu lengd. Með því móti verður regluhverfið einfaldað og falla 8 reglugerðir úr gildi frá sama tíma.

Upplýsingar og fræðsla fyrir sjófarendur

Lækningabók sjófarenda ■

Bókin veitir greinargóðar upplýsingar í máli og myndum um rétt viðbrögð við afleiðingum slysa og sjúkdóma á sjó og meðhöndlun og flutning sjúkra og slasaðra.

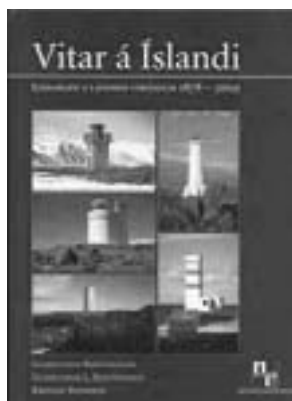


■ Veður og sjólag - á netinu

Upplýsingakerfi Siglingastofnunar gefur sjófarendum kost á nýjum upplýsingum um veður og sjólag á klukkustundar fresti á www.sigling.is og í síma 902 1000.

Stöðugleiki fiskiskipa ■

Fræðslurit um stöðugleika fiskiskipa. Á árinu 1988 kom út fyrsta útgáfa ritsins og birtist það nú í þriðja sinn. Ritið hefur notið vinsælda meðal sjómanna og annarra sem láta sig varða öryggismál fiskiskipa.



■ Vitar á Íslandi

Rit um sögu og þróun íslenskra vita. Bókin er að mati Upplýsingar - Félags bókasafns- og upplýsingafræða besta frumsamda íslenska fræðibókin fyrir fullorðna árið 2002.



SIGLINGASTOFNUN

Vesturvör 2, 200 Kópavogi, sími: 560 0000
www.sigling.is • sigling@sigling.is