



Til sjávar

3. tbl. 5. árg. október 2001

Fréttabréf Siglingastofnunar

1

Öryggi
farþegaskipa

2

Hafnar-
mannvirki

3

Líkan-
tilraunir

4

Haffæri
skipa

5

Breytt
senditíðni

6

Breytingar
og tjón

7

Vitar
myndaðir

Farþegaskip

Öryggi mannlífa í fyrirrúmi

Hinn 1. október s.l. tók gildi hér á landi reglugerð nr. 666/2001 um öryggi farþegaskipa í innanlands-siglingum. Reglugerðin er sett á grunni samningsins um hið Evrópska efnahagssvæði og er ætlað að lögleiða efni tilskipunar Evrópusambandsins nr. 98/18 frá 17. mars 1998 um öryggiskröfur og staðla fyrir farþegaskip.

alþjóðasamþykkt um öryggi mannlífa á hafinu frá 1974 (SOLAS 74) þannig að í mörgum greinum gilda nú sömu reglur um flutning farþega hvort sem siglt er með ströndum eða milli landa.

Gildissvið

Reglugerðin nær til nýrra farþegaskipa, eldri farþegaskipa, sem eru 24 m eða lengri, og einnig til

Flokkar farþegaskipa

Í reglugerðinni er farþegaskipum skipt í fjóra flokka eftir því á hvaða hafsvæði þau sigla. Það er fjarlægð frá landi og meðalölduhæð sem ræður því í hvaða flokk skipið fellur.

Flokkun skipanna eftir gerð og búnaði er einkum lýst í viðauka um öryggiskröfur svo sem nefnt er hér að framan. Skipi sem fellur í fyrsta flokk (A) má sigla án takmarkana, en hinum þremur flokkunum má einungis halda úti í vissri fjarlægð frá landi. Þannig má skip í flokki B fara 20 sjómílar frá strandlínu, skip í flokki C 15 sjómílar og skip í flokki D mega aðeins sigla í 6 sjómílna fjarlægð frá vari eða 3 mílar frá strandlínu.

Hafsvæði

Um hafsvæðin er einnig fjallað í sérstökum viðauka. Þar eru hafsvæðin greind í þrennt og ræðst skiptingin einkum af reiknaðri meðalölduhæð. Á svæði I er heimilaður rekstur allt árið, á svæði II er hann takmarkaður við tímabilið 1. maí til 30. september, en á svæði III má einungis sigla milli 1. júní og 31. ágúst.

Öryggiskröfur til nýrra og gamalla farþegaskipa

Reglugerðin tekur strax gildi fyrir ný farþegaskip. Fyrir eldri skip kemur reglugerðin til framkvæmda í áföngum á tímabilinu 1. júlí 2006 til 1. júlí 2010.

Frh. á bls. 5



Hér er um viðamikla reglugerð að ræða sem hefur að geyma ítarlegar reglur um smíði og búnað farþegaskipa sem og eftirlit með þeim. Efni reglugerðinnar er einnig sett fram í tveimur ítarlegum viðaukum og er annar þeirra nánari útlistun á öryggiskröfum, en í hinum eru skrár og kort yfir hafsvæði við landið sem tengjast málinu.

Reglurnar taka um flest mið af

svokallaðra háhraðafarþegafara, enda flytji skipið 12 farþega eða fleiri. Reglugerðin gildir um þau skip sem eru í innanlandssiglingum við Ísland óháð fána sem og íslensk skip við sömu notkun erlendis.

Þá takmarkast reglugerðin við skip smíðuð úr stáli eða jafngildu efni, t.d. áli. Skip smíðuð úr tré eða treffjaplasi falla því utan gildissviðsins.

Eftirlit með skipum

Mikilvægt er að eigendur, útgerðarmenn og skipverjar kynni sér reglur um smíði og búnað skipa.

bls. 4

Reglugerð um áhugaköfun

Í nýrri reglugerð um köfun eru ákvæði um kennslu bæði í áhugaköfun og atvinnuköfun.

bls. 7



Frá forstjóra

Ávallt er þörf fyrir endurnýjun hafnarmannvirkja



Við undirbúning fyrstu samgönguáætlunar Íslands, sem á að ná til árána 2003 til 2014, hefur Siglingastofnun lagt í allnokkra vinnu við að meta þörf fyrir framkvæmdir í höfnum landsins sem æskilegt væri að ráðast í á áætlunartímabilinu.

Stærstu 4 til 6 hafnirnar þjóna bæði sem almennar vöruflutningahafnir og fiskihafnir en flestar hinna hafnanna, um 50 talsins, eru fyrst og fremst fiskihafnir þar sem afl kemur á land og sjávarafurðum er skipað út. Við áætlunargerðina er við það miðað að aflmagn verði svipað og verið hefur síðustu árin eða aukist heldur og fjöldi fiskiskipa dragist örlítið saman. Þá er við það miðað að djúprista stærstu fiskiskipanna aukist ekki mikið næstu árin en nýjustu fjölveiðiskipin rista tæpa 8,5 metra. Í dag eru skráð í landinu rúmlega 1.000 þilfarsskip og rúmlega 1.300 opnir bátar. Þessi floti færir að landi árlega nálægt tveimur milljónum tonna af fiski að verðmæti 60 milljarðar króna.

Siglingastofnun hefur við gerð áætlauna síðustu árin mótað staðalkröfur fyrir fiskihafnir og flokkað hafnirnar eftir umsvifum og þjónustu í nokkra flokka. Jafnframt hefur verið gerð úttekt á nýtingu flestra hafna og ástandi hafnarmannvirkja. Í rekstri hafna má helst aldrei koma til þess að vísa þurfi skipum frá og því hefur verið valið að skilgreina hafnirnar fullnýttar ef allt

viðlegurými er upptekið meira en 5% tímans og allt löndunarrýmið meira en 2% tímans.

Við úttekt á nýtingu kom í ljós að um 70% hafna eru með fulla nýtingu samkvæmt þessari skilgreiningu fyrir einn eða fleiri stærðarflokka skipa. Staðalkröfurnar kveða m.a. á um dýpi, breidd og merkingar innsiglingarleiða, snúningsrými og dýpi innan hafna, viðmiðunarmörk fyrir hreyfingar skipa við bryggjur, landrými við bryggjur og kröfur um búnað og öryggismál fyrir hina mismunandi flokka hafna.

Við mat á þörf fyrir framkvæmdir var tekið mið af staðalkröfum fyrir viðkomandi höfn, ástandi og aldri hafnarmannvirkja og upplýsingum um nýtingu hafnanna. Þá er við það miðað að aflinn dreifist með svipuðum hætti á milli hafna og verið hefur síðustu árin. Miðað við þessar forsendur er talið æskilegt að framkvæma fyrir um 20 milljarða á næstu 12 árum í höfnum landsins til að uppfylla þarfir fiskveiða og sjóflutninga. Áætlaðar framkvæmdir við hafnir á höfuðborgarsvæðinu fyrir rúma 6 milljarða eru með í þessum tölum en ekki ný hafnarmannvirki fyrir stóriðju eða hugsanlegar framkvæmdir er stöfuðu af

sérhæfingu fiskihafna eða nýrri starfsemi þar. Komi til þess að notkun sumra fiskihafna aukist verulega á kostnað annarra mun framkvæmdaþörf vaxa verulega í þeim höfnum sem eftir verða þar sem margar þeirra eru nú þegar fullnýttar.

Ekki verður hér fjallað um hvernig áætlaður framkvæmdakostnaður mun skiptast á milli hafnanna og ríkissjóðs en eins og kunnugt er þá mun væntanlega á komandi vetri verða lagt fram á Alþingi



frumvarp til nýrra hafnalaga, þar sem gert er ráð fyrir að kostnaðarskiptingu ríkis og sveitarfélaga verði breytt samfara breytingu á gjaldskrá hafnanna. Þá á einnig eftir að koma í ljós hvort allar þessar æskilegu framkvæmdir rúmast innan 12 ára tímaramma samgönguáætlunar eða taka muni eitthvað lengri tíma til að ljúka þeim.

Hermann Guðjónsson

Til sjávar. Fréttabréf Siglingastofnunar
Útgefandi: Siglingastofnun Íslands
Vesturvör 2, 200 Kópavogur
Sími: 560 0000 Bréfasími: 560 0060
Heimasíða: www.sigling.is
Netfang: sigling@sigling.is
Ritstjóri: Aðalbjörg Rós Óskarsdóttir (aro@sigling.is)
Ábyrgðarmaður: Hermann Guðjónsson
Umbrot: Siglingastofnun Íslands
Prentun: Prentsmiðjan Oddi hf.
Efni tilbúið í prentsmiðju í október 2001
Ljósmyndir: Bls. 1: Sigmar Þ. Sveinbjörnsson, bls. 2: Jóhannes Sverrisson og bls. 4: Kristján Maack
Fjölmiðlum er frjálst að nota efni blaðsins ef heimildir er getið. Óskum um áskrift er hægt að koma á framfæri við ritstjóra.

Fréttamolar

Noregur

Í sumar heimsóttu Siglingastofnun nokkrir fulltrúar norska Kystverket og sveitarfélagsins þar sem Siglingastofnun hefur unnið að ráðgjöf við uppbyggingu hafnarmannvirkja. Sendinefndin kynnti sér starfsemi Siglingastofnunar almennt, svo sem upplýsingakerfið um veður og sjólag, vinnu að samræmdri samgönguáætlun þar sem löndin miðluðu hvort öðru af reynslu sinni og starfsemi hafna. Á heimasíðu Kystverket (www.kystverket.no) má lesa nánar um heimsóknina.

Kína

Sendinefnd frá skipaskráningu kínverska alþýðulýðveldisins sótti Siglingastofnun heim á haustdögum. Tilgangur heimsóknarinnar var að kynna sér skipaskráningarkerfið. Þá skoðuðu gestirnir einn þeirra nýju báta sem smíðaðir voru í Kína.

Alþjóðasiglingadagurinn

28. september sl. var útnefndur alþjóðasiglingadagurinn að undirlagi IMO. Þema dagsins var alþjóðavæðing í siglingum og hlutverk sjómansins. Samgönguráðuneytið efndi til hringborðsumræðu um málið og var í lok umræðunnar samþykkt ályktun sem send var fjölmiðlum.



Greiðari umferð skipa



Frá miðju síðasta ári hefur verið unnið að hugmyndum um stækkun hafnarinnar á Neskaupstað og ýmsar

tillögur verið til athugunar.

Hafnargarður færður

Sú hugmynd sem varð ofan á er stækkun hafnar með færslu hafnargarðs til austurs og dýpkun innan hafnar ásamt byggingu ytri skjólgarðs norðan löndunarbryggju. Endi þess skjólgarðs yrði á um 27 m dýpi. Miðað var við að hægt væri að koma allt að 120 til 130 m löngum flutningaskipum með góðan stjórnbúnað inn að togarabryggju og að dýpi væri nægjanlegt fyrir löndun uppsjávarfisks.

Í áætlun var gert ráð fyrir að nýta ætti efni úr dýpkun hafnarinnar í undirbyggingu skjólgarðs. Gerðar voru botnrannsóknir í garðstæði og kom í ljós að setlög undir fyrirhuguðum garði voru sandrikt silti með 30 til 50% raka, þannig að búast mátti við verulegu sigi. Garðinn yrði því að byggja upp í kóta núll í þremur áföngum og láta hvern áfanga standa í um hálf tilmál til að gefa botnlögum tíma til að jafna sig. Einnig voru gerðir öldufarsreikningar frá hafi inn að höfn.

Líkantilraunir

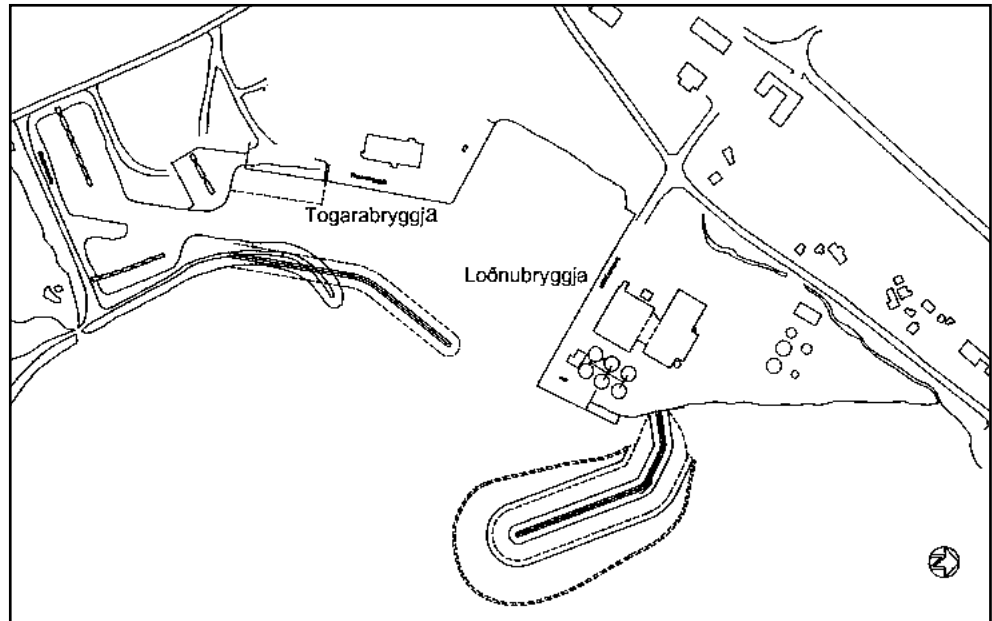
Bygging líkansins hófst í lok mars 2001 og líkantilraunir stóðu frá maíbyrjun fram yfir miðjan júní.

Í líkaninu kom í ljós að við að fjarlægja krók framán af núverandi hafnargarði varð

kyrrara við löndunarbryggju og að þessi aðgerð hafði ekki mikil áhrif á skipshreyfingar við togarabryggju, en hingað til hefur verið álitid að krókurinn skýldi innri hluta hafnarinnar. Við brottám króksins og

Við þessa breytingu á höfninni verður aðstaða fyrir flutningaskip öll mikið rýmri og umferð skipa um höfnina greiðari.

Við líkantilraunir var fenginn skipstjóri frá Eimskip til að meta aðkomu að höfninni og



Uppdráttur af höfninni í Neskaupstað

færslu á enda garðsins út um allt að 30 m ásamt dýpkun innan hafnar kom í ljós að miklar líkur eru á að viðlegur í höfninni uppfylli staðalkröfur Siglingastofnunar um kyrrð.

Meira rými

Endanleg tillaga gerir ráð fyrir færslu hafnargarðs út þannig að dýpkuð verði 100 m breið renna inn með togarabryggju með 8 m dýpi og að efni úr dýpkuninni verði losað í stæði skjólgarðs. Áætlað magn vegna dýpkunar frá hafnarmynni og inn með togarabryggju er 83.000 m³.

aðstæður innan hafnar samkvæmt ofangreindri tillögu og einnig með skjólgarði.

Hugmyndin er sú að fá reynslu á höfnina án skjólgarðs. Þess má geta að meðan á líkantilraunum stóð voru niðurstöður nýttar og krókur fjarlægður af hafnargarði.

SJÓFARENDUR! Sýnið aðgát í höfnum

NOTIÐ STIGA OG LANDGANGA





Hvenær er skip haffært?



Ieftirfarandi grein verða kynnt nokkur atriði úr lögum um eftirlit með skipum nr. 35/1993 með síðari breytingum sem er mjög

brýnt að eigendur, útgerðarmenn og skipverjar séu meðvitaðir um.

Allar reglur um smíði og búnað skipa er hægt að nálgast hjá Siglingastofnun Íslands. Breytingar á lögum og reglum eru jafnframt birtar í Stjórnartíðindum.

Gerðir skoðunar

Skoðanir á skipum eru þrenns konar: aðalskoðun, aukaskoðun og skyndiskoðun.

Aðalskoðun er gerð að lokinni nýsmíði og á hverju skipi árlega eða samkvæmt alþjóðareglum þegar það á við.

Aukaskoðun er gerð á skipi þegar það hefur verið til viðgerðar vegna atriða sem varða öryggi skips og/-eða áhafnar; þegar eigandi, útgerðarmaður, skipstjóri, yfirvélstjóri, meiri hluti skipverja eða stjórn

stéttarfélags óskar skriflega eftir skoðun eða þegar Siglingastofnun telur annars ástæðu til að rannsaka öryggi ákveðinna hluta skips eða búnaðar.

Skyndiskoðun er fyrirvaralaus skoðun á haffæri skips (sbr. 10., 11., 12. og 13. laga nr. 35/1993).

Frestur á aðalskoðun

Siglingastofnun getur, þegar sérstakar ástæður mæla með því, veitt heimild til að fresta aðalskoðun í allt að þrjá mánuði. Mælst er til þess að beiðni um frest sé skrifleg (sbr. 10. gr. laga nr. 35/1993).

Útgáfa haffæriskirteinis

Hafi skoðun leitt í ljós að ákvæðum laga og reglna um smíði og búnað er fullnægt skal gefið út haffæriskirteini fyrir skipið. Haffæriskirteini skal ekki gefa út til lengri

tíma en eins árs. Siglingastofnun er þó heimilt að miða gildistíma skirteinis við almanaksmánuð að ári liðnu frá útgáfudegi skirteinis og gildir skirteinið þá til loka þess mánaðar.

Skip er ekki talið haffært hafi það ekki gilt haffæriskirteini eða önnur jafngild skirteini samkvæmt alþjóðasamþykktum; ef það liggur dýpra en hleðslumerki þess leyfa samkvæmt alþjóðasamþykktum eða reglum; ef bol þess, búnaði, vélum, tækjum eða skipshöfn er svo áfátt eða skipið er af öðrum ástæðum svo á sig komið með tilliti til öryggis skipsins og þeirra manna sem skipinu fylgja að telja verður vegna sjóferðar þeirrar er skipið skal fara að



hættulegra sé að vera í förum með það en venjulegt er (sbr. 16. gr. laga nr. 35/1993).

Áhafnatryggingar

Óheimilt er að gefa út haffæriskirteini fyrir skip minni en 20 brúttótonn nema fyrir liggi yfirlýsing tryggingarfélags um áhafnatryggingu (sbr. 15. gr. laga nr. 35/1993, með síðari breytingum).

Framlenging haffæriskirteinis

Haffæriskirteini er einungis hægt að framlengja ef það er ekki runnið út. Skoða skal skip áður en haffæri er framlengt. Þó er heimilt í einstaka tilfellum að framlengja haffæriskirteini ef skip er ekki í höfn, enda hafi Siglingastofnun haldgóð rök fyrir því að skipið sé haffært.

Þá er heimilt að framlengja haffæris-

skirteini í stuttan tíma, ef aðstæður eru þannig að skipið verður ekki skoðað svo vel sé, eða erfitt er fyrir skoðunarmann að komast til skoðunar á skipinu eða búnaði þess, en búnaðurinn þó talinn í lagi. Haffæriskirteini skal þó aðeins framlengt í þann tíma sem nauðsynlegur er talinn og undir engum kringumstæðum lengur en í þrjá mánuði.

Ef haffæriskirteini er veitt í stuttan tíma vegna takmarkaðrar aðalskoðunar eða ágalla, er óheimilt að framlengja gildistímann án skoðunar. Telji umdæmisstjórnin, að skoðuninni lokinni, að enn megi sigla skipinu örugglega þótt endurbótum sé ekki að fullu lokið, má framlengja haffæriskirteini öðru sinni með hliðsjón af aðstæðum (sbr. 15. gr. laga nr. 35/1993 og umburðarbréf nr. 002/2001 og 021/1996).

Frestur til úrbóta

Hafi skoðun leitt í ljós að kröfum um búnað og öryggi skipa er ekki fullnægt skal bætt úr því sem áfátt er. Ef ágallar eru þannig að ekki er unnt að bæta úr þeim þegar í stað en skipið getur þó siglt örugglega getur umdæmisstjóri veitt skipstjóra hæfilegan frest til úrbóta. Í slíkum tilvikum er heimilt að gefa út haffæriskirteini til skamms tíma, t.d. til eins mánaðar, til þess að skipstjóri og útgerðarmaður hafi tíma til þess að bæta úr viðkomandi ágöllum.

Frestur til úrbóta skal aðeins veittur ef skrifleg beiðni um frest kemur frá eiganda skipsins eða fulltrúa hans, þar sem tilgreind er ástæða og til hve langs tíma frestsins er þörf (sbr. 15. gr. laga nr. 35/1993 og umburðarbréf nr. 007/1998 og nr. 002/2001)

Nýsmíði

Nýsmíði er háð eftirliti Siglingastofnunar Íslands í samræmi við íslensk lög og reglur þar um. Þar sem þær ná ekki til skulu ekki gerðar vægari kröfur en gerðar eru af viðurkenndum flokkunarfélögum um smíði skipa.



Öryggi mannlífa í fyrirrúmi

frh. af bls. 1

Þó er stjórnvöldum heimilt að setja viðbótarkröfur og jafngildar öryggiskröfur að því tilskildu að þær séu í það minnsta eins skilvirkar og reglugerðin mælir fyrir um. Þá skal samkvæmt reglugerðinni gefa út öryggisskírteini til allra farþegaskipa sem undir hana falla.

Undanþágur

Að því tilskildu að ekki sé dregið úr öryggi skips og farþega er heimilt að víkja frá tilteknum sérkröfum reglugerðarinnar vegna siglinga við Íslandsstrendur.

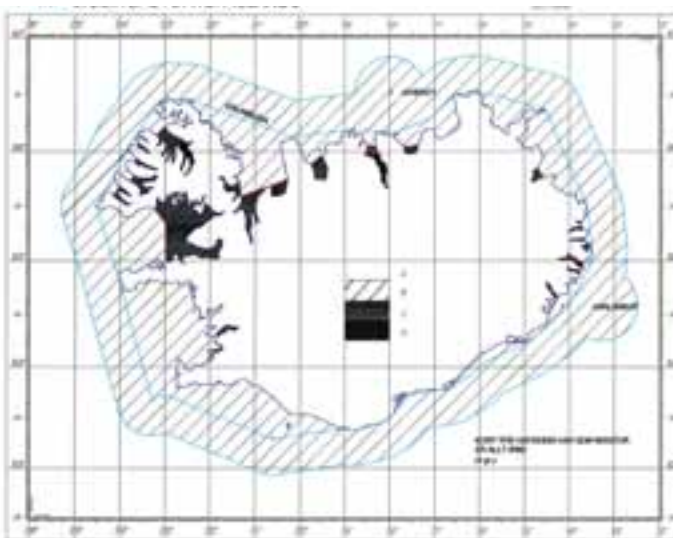
Heimildin takmarkast við siglingar við tiltekin skilyrði svo sem innan fjarða, í björtu, á vissum árstímum, í góðu veðri, í stuttan tíma eða þá í grennd við björgunarfjónustu. Undanþágur sem stjórnvöld veita eru háðar sérstakri málsmeðferð á vettvangi EES og skal tilkynna um þær til Eftirlitsstofnunar EFTA.

Áhrif reglugerðarinnar

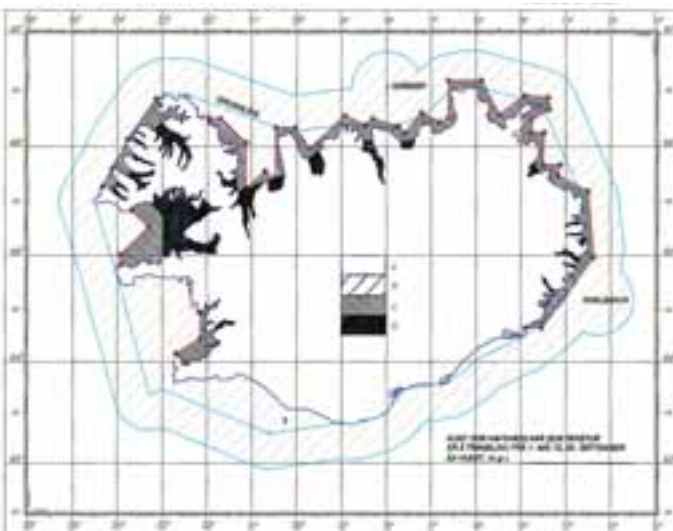
Hér á landi eru nú skráð 7 skip sem reglugerðin nær til. Þetta eru allt eldri skip og mun áhrifa reglnanna gæta stig af stigi í rekstri þeirra svo sem áður var að vikið. Þessi skip eru Árnés, Baldur, Elding, Herjólfur, Ísafold, Særún og Sæfari. Eitt þeirra atriða sem þegar hafa öðlast gildi er krafan um að öll ekjufarþegaskip skuli búin sjálfréttandi björgunarflekum eða sambærilegum búnaði við fyrstu reglubundnu aðalskoðun eftir gildistöku reglugerðarinnar. Þá eru öryggisskírteini fyrir farþegaskip ásamt skrá yfir búnað í samræmi við ákvæði alþjóðasamþykktar yfir öryggi mannlífa á hafinu tilskilinn hluti af skipsskjölum frá og með 1. október sl.

Hér til hliðar gefur að líta kort yfir hafsvæðin þrjú sem skilgreind eru í viðauka I.

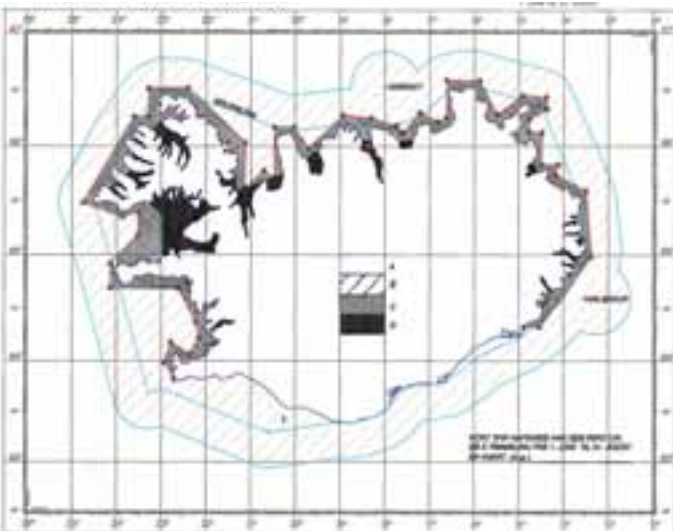
Gildir allt árið



Sumar: Gildir frá 1. maí til 30. september



Hásumar: Gildir frá 1. júní til 31. ágúst





Niðurstaða útboða

| Dags. | Heiti útboðs | Kostnaðaráætlun | Lægsta tilboð | % | Verktaki m. lægsta tilboð | Fjöldi tilboða |
|----------|--|-----------------|---------------|-------|---------------------------------|----------------|
| 20.09.01 | Höfn í Hornafirði - smábátáostæða | 9.019.450 | 8.252.600 | 91,5 | Rósaberg ehf. | 1 |
| 18.09.01 | Höfn í Hornafirði - leiðgarðar | 16.813.750 | 17.447.500 | 103,8 | Rósaberg ehf. | 2 |
| 05.09.01 | Súðavík - bygging skjólgarðs | 6.104.550 | 4.376.794 | 71,7 | Jónas Jónbjörnsson, Súðavík | 3 |
| 21.08.01 | Akureyri - dýpkun fiskihafnar | 27.100.000 | 22.504.000 | 83,0 | Björgun ehf. | 1 |
| 09.08.01 | Amarstapi - lenging grjótgardar og viðgerð | 55.618.400 | 27.776.780 | 49,9 | Berglín ehf., Stykkishólmi | 6 |
| 08.08.01 | Sauðárkrökur - Norðurgarður- stálþil | 36.182.980 | 29.929.560 | 82,7 | Elinn ehf., Sauðárkróki | 7 |
| 08.08.01 | Vopnafjörður - dýpkun siglingarleiðar | 219.800.000 | 148.800.000 | 67,7 | Hagtak. hf. | 2 |
| 24.07.01 | Siglufjörður - lenging Óskarsbryggju | 30.530.190 | 29.958.450 | 98,1 | Stefán Einarsson, Siglunesi | 8 |
| 24.07.01 | Neskaupstaður - lenging togarabryggju | 27.568.300 | 21.003.050 | 76,2 | Gáma- og tækjaleiga Austurlands | 5 |

Lög og reglur

| Dags. | Heiti | Nr. | SO1 nr. | Gildistaka |
|----------|--|----------|----------|------------|
| 06.09.01 | Reglugerð um breytingu á ýmsum reglugerðum vegna reglugerðar nr. 666/2001, um öryggi farþegaskipa í innanlandssiglingum og reglugerðar nr. 26/2000, um öryggi fiskiskipa sem eru 24 metrar að lengd eða lengri | 667/2001 | | 01.10.01 |
| 24.04.01 | Reglugerð um öryggi farþegaskipa í innanlandssiglingum (98/18/EB) | 666/2001 | 2.2.1.13 | 01.10.01 |
| 30.08.01 | Reglugerð um breytingu á reglugerð nr. 786/1998, um ráðstafanir er stuðla að bættu öryggi og heilsu starfsmanna um borð í skipum | 656/2001 | 2.2.5.17 | 07.09.01* |
| 10.07.01 | Reglugerð um nám til skipstjórnarréttinda á skipi sem er 30 brúttótonn eða minna | 531/2001 | 7.2.19 | 10.07.01* |
| 10.07.01 | Reglugerð um köfun | 535/2001 | 8.2.1 | 10.07.01* |
| 31.07.01 | Reglugerð um vaktstöður um borð í íslenskum farþegaskipum og flutningaskipum | 599/2001 | 7.2.18 | 31.07.01* |
| 10.07.01 | Gjaldskrá fyrir eftirlit með köfunarbúnaði og aðra þjónustu varðandi köfunarmál | 528/2001 | 8.2.2 | 10.07.01* |
| 29.06.01 | Reglugerð um breytingu á reglugerð um gjöld fyrir skoðun, skráningu, mælingu skipa o.fl. nr. 106/2001 | 491/2001 | 2.2.5.3 | 29.06.01* |

* Gildistaka miðast við birtingardag í Stjórnartíðindum

Hvenær er skip haffært?

frh. af bls. 4

Eigandi skips skal tilkynna Siglingastofnun um smíðina. Áður en smíði hefst skal sá sem tekið hefur að sér smíði skips senda stofnuninni smíðalýsingu, teikningar og önnur þau gögn sem forstjóri Siglingastofnunar telur nauðsynleg vegna eftirlitsins (sbr. 6. gr. laga nr. 35/1993).

Breytingar eða tjón

Engar meiri háttar breytingar má gera á skipi, svo sem að stækka farmrými eða yfirbyggingar, skipta um aðalvél eða gera breytingar sem hafa áhrif á mælingu skips, sjóhæfni, öryggi eða aðbúnað áhafna, án þess að fyrir liggja samþykki Siglingastofnunar Íslands eða annars aðila sem stofnun hefur veitt umboð. Breytingar skulu gerðar undir eftirliti stofnunarinnar og gilda þar um sömu reglur um eftirlit og tilkynningarskyldu og um nýsmíði.

Sömu reglur um tilkynningarskyldu og eftirlit gilda einnig um meiri háttar viðgerðir eða tjón sem áhrif geta haft á sjóhæfni skips, öryggi skips og aðbúnað áhafnar.

Hafi skip lent í árekstri, tekið niðri á grunnni eða annað gerst þannig að ástæða sé til að ætla að skip sé ekki haffært er skipstjóra skylt að láta skoða skipið á þeim stað þar sem því verður fyrst við komið. Starfsmenn Siglingastofnunar, eða aðrir aðilar sem stofnunin hefur viðurkennt, skulu framkvæma þá skoðun (sbr. 7. og 17. gr. laga nr. 35/1993).

Innflutningur

Skip sem keypt er frá útlöndum til skráningar hér á landi skal hafa verið smíðað í samræmi við reglur viðurkennds flokkunarfélags um flokkuð skip eða sambærilegar reglur. Einnig skal slíkt skip fullnægja íslenskum lögum og reglum um styrkleika, búnað og haffæri. Umsögn byggð á yfirferð á innsendum gögnum, og sem teikningum og stöðugleikagögnum, og skoðun á skipinu skal liggja fyrir áður en ákvörðun er tekin um hvort heimila skuli innflutning.

Skipið er skráð að beiðni kaupanda þegar fyrir liggur afrit af afsali seljanda, útstrikunavottorð frá fyrra fánaríki og þegar úttekt á athugasemdum er lokið (sbr. 8. gr. laga nr. 35/1993 og umburðarbréf 003/1998).

Fréttir

Breytt senditíðni DGPS

Frá og með 19. september sl. eru leiðréttingarmerki vegna GPS-staðsetningarkerfisins, svonefnds DGPS-kerfis, Siglingastofnunar, send út á nýrri tíðni. Samtímis var leiðréttingarmerkjum Evrópustöðva breytt. Breytingin var gerð að undirlagi alþjóðlegu vitasamtakanna, IALA, til að koma í veg fyrir að leiðréttingarstöðvar hinna ýmsu Evrópulanda truffli hver aðra.

Leiðréttingarmerki eru send út frá 6 radióvítum umhverfis landið, þ.e. Reykjanesvita, Bjargtangavita, Skagatárvita, Raufarhafnarvita, Djúpavogsvita og Skarðsfjöruvita. Senditíðni merkjanna er sem hér segir:

| | |
|--------------------|------------------|
| Reykjanes | 293,5 kHz |
| Bjargtangar | 300,0 kHz |
| Skagatá | 289,0 kHz |
| Raufarhöfn | 289,5 kHz |
| Djúpivogur | 291,0 kHz |
| Skarðsfjara | 287,0 kHz |

Nánari upplýsingar er að finna á heimasíðu Siglingastofnunar www.sigling.is



Vitar

Málað, múrað og ljósmyndað



Eins og undanfarin ár var vorið og sumarið tími

eftirlits með búnaði vita og viðhalds á vitabyggingum. Þar fyrir utan er sinnt eftirliti og viðhaldi á baujum og radióvitum og var hafist handa við það strax í apríllok þegar búnaður vita á Snæfellssnesi var yfirfarinn. Síðar var farið til Vestfjarða og í júní var var sinnt eftirliti og viðhaldi á vitum á Norður- og Austurlandi.

Um miðjan júlí var svo lagt af stað í hina árlegu hringferð með skipi Landhelgisgæslunnar í vita sem ekki er hægt að nálgast frá landi og farið vestur um land. Fyrsti vitinn í þeirri ferð var Þormóðsskersviti. Þaðan skyldi haldið í baujur á Breiðafirði en tilkynning barst um eld í Dritvík SH sem var úti á miðjum Breiðafirði og var skipi Landhelgisgæslunnar stefnt þangað.



Síðari hluta júlí hittust vinnuflokkar Siglingastofnunar á Vopnafirði og þaðan var fyrst haldið í vitann á Bjarnarey þar sem Guðmundur Bernóðsson tók myndina hér að ofan.

Samtals var sinnt viðhaldi og endurnýj-

un á átta vitabyggingum í hringferðinni: byggingum á Kópanesi, Langanesi við Arnarfjörð, Sauðanesi við Súgandafjörð, Sléttueyri, Bjarnarey, Kögri, Glettinganesi, Seley og Faxa-skéri.

Þá var skipt um rafhlöður í nokkrum baujum og endurnýjaður búnaður í veðurstöðvum.

Auk hefðbundins eftirlits og viðgerða á vitakerfi landsmanna voru teknar ljósmyndir af vitum. Þær myndir munu m.a. nýtast við gerð vitasögu Íslands sem ráðgert er að gefa út á næsta ári.

Áhugaköfun

Nýjar reglur um kennslu



Í 6. gr. laga um köfun nr. 13/1996 er kveðið á um að Siglingastofnun skuli

hafa umsjón og eftirlit með framkvæmd laganna. Þau fjalla fyrst og fremst um atvinnuköfun og kveða ekki á um að sérstakt skírteini þurfi til að stunda áhugaköfun, heldur er sagt að ráðherra sé heimilt með reglugerð að ákveða að þeir sem stunda áhugaköfun skuli hafa áhugaköfunarskírteini úttefið af Siglingastofnun. Það er skoðun Siglingastofnunar að kennsla í áhugaköfun teljist til atvinnuköfunar og því beri kennara í áhugaköfun að hafa gilt atvinnuköfunarskírteini.

Ný reglugerð

Þann 10. júlí 2001 tók gildi ný reglugerð um köfun nr. 535/2001. Hún fjallar fyrst

og fremst um atvinnuköfun á sama hátt og löginn. Samkvæmt reglugerðinni þurfa þeir sem stunda áhugaköfun ekki skírteini frá Siglingastofnun.

Í reglugerðinni er atvinnuköfunarskírteinum skipt í 5 flokka, þar á meðal svokallað D-skírteini sem veitir réttindi til kennslu í áhugaköfun. Þetta D-skírteini er nýmæli frá reglugerð sem áður gildi, en þar voru flokkarnir fjórir, sbr. 1.3.3. í reglugerð um kafarastörf nr. 88/1989.

Ákvæði um kennslu

Í IV. kafla reglugerðarinnar eru ákvæði um kennslu í köfun sem taka bæði til kennslu í áhugaköfun og atvinnuköfun. Þar er kveðið á um að Siglingastofnun semji eða samþykki námsskrá og viðurkenni kennslu í köfun, kennari í áhugaköfun skuli hafa lokið prófum frá viðurkenndum aðila,

prófánefnd sé heimilt að fylgjast með kennslu í köfun og um viðurkenningu á námi erlendis.

Aukið eftirlit

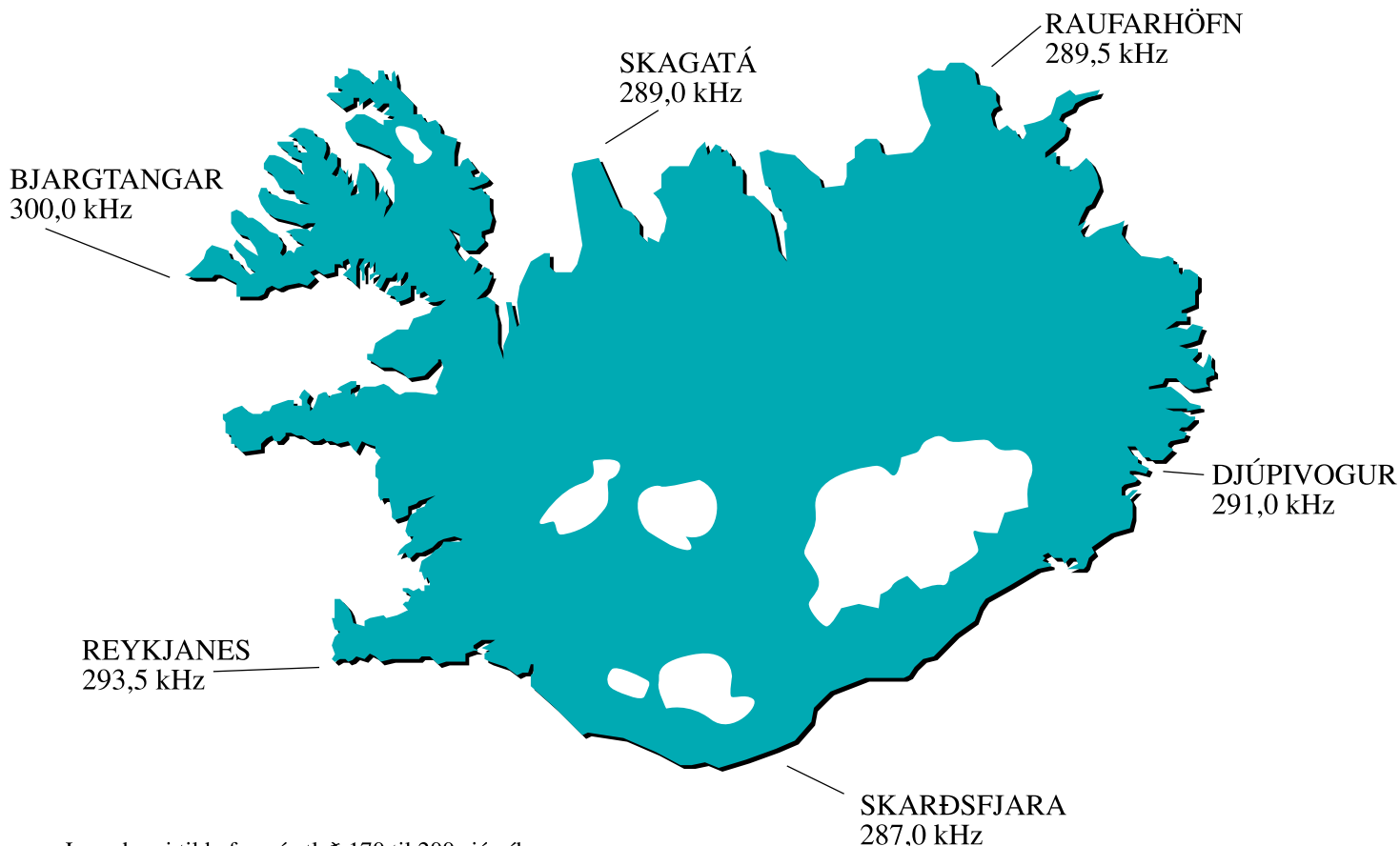
Siglingastofnun mun á næstunni efla eftirlit með námi og kennslu í áhugaköfun og telur mikilvægt að aðilar sem að áhugaköfun koma taki höndum saman til að tryggja sem best öryggi þeirra sem stunda áhugaköfun eða eru namar í köfun. Siglingastofnun Íslands hefur óskað eftir sjónarmiðum Sportkafarafélags Íslands og þeirra sem boðið hafa upp á nám í áhugaköfun um gildandi lög og reglur um köfun og hvernig fyrirkomulag kennslu í áhugaköfun verði best fyrir komið innan ramma gildandi laga og reglna með það að markmiði að tryggja enn frekar öryggi í áhugaköfun.



SIGLINGASTOFNUN

Breytt senditíðni

GPS leiðréttingarkerfi Siglingastofnunar



Langdrægi til hafs er áætlað 170 til 200 sjómílur
Langdrægi til lands er áætlað 150 til 200 km

Sendiaðferð er samkvæmt stöðlunum RTCM SC-104, IALA, ITU-R M.823

Skeytasendingar:

Skeyti 3: staðsetning leiðréttingarstöðvar
Skeyti 9: leiðréttingar

Skeyti 7: almanak radióvita
Skeyti 16: stuttar viðvaranir til DGPS notenda

Stöðvar á Íslandi

| Staður | Staðsetning | | Kennitala | Senditíðni kHz | Sendihraði baud | Mótunaraðferð |
|-------------|--------------|--------------|-----------|-------------------|--------------------|---------------|
| Reykjanes | N 63° 48,934 | V 22° 42,263 | 411 | 293,5 | 100 | MSK |
| Bjargtangar | N 65° 30,152 | V 24° 31,892 | 412 | 300,0 | 100 | MSK |
| Skagatá | N 66° 07,158 | V 20° 05,923 | 413 | 289,0 | 100 | MSK |
| Raufarhöfn | N 66° 27,010 | V 15° 57,252 | 414 | 289,5 | 100 | MSK |
| Djúpivogur | N 64° 39,145 | V 14° 16,602 | 415 | 291,0 | 100 | MSK |
| Skarðsfjara | N 63° 31,067 | V 17° 58,727 | 416 | 287,0 | 100 | MSK |