



Til sjávar

3. tbl. 10. árg. september 2006

Fréttabréf Siglingastofnunar

Öryggisvika 2006

1
Öryggisvika
2006

2
Siglinga-
stofnun
10 ára

3
Fækkun
slysa á sjó

4
Rannsóknir
á sviði
öryggismála

5
Loftgæði
í skipum

6
Vita-
þjónusta

7
Vaktstöð
siglinga efl

Björgunaræfingar og ráðstefna

Dagana 25. til 29. september nk. verður í þriðja sinn haldin hér á landi öryggisvika sjómanna. Þema vikunnar að þessu sinni er:

Tæknileg samvinna útgerða, áhafna og aðila í landi.

Samgönguráðherra, Sturla Böðvarsson mun formlega setja öryggisvikuna mánudaginn 25. september kl. 13.30 um borð í Sæbjörgu, skóla-skipi Slysavarnaskóla sjómanna. Eftir setninguna verður kynning á dagskrá vikunnar.

Öryggisvikan er haldin í tengslum við alþjóðasiglingadag Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO). Verkefnisstjórn áætlunar um öryggi sjófarenda á veg og vanda að undirbúningi vikunnar en í verkefnisstjórninni eiga sæti fulltrúar samgönguráðuneytis, Slysavarnafélagsins Landsbjargar Landhelgisgæslu Íslands, Sambands íslenskra kaupskipaútgerða, Landsambands íslenskra útvegsmanna, Landssambands smábátæiganda, Farmanna- og fiskimannasambands Íslands, Vélstjórafélags Íslands og Sjómannasambands Íslands.

Miðvikudaginn 27. september nk. verður haldin ráðstefna um öryggi sjómanna í hátíðasal Fjöltækniskóla Íslands frá kl. 9.30 til 17.30.

Skráning á ráðstefnuna hefst kl. 9.30 og kl. 10.00 mun Sturla Böðvarsson samgönguráðherra setja ráðstefnuna.

Haldnir verða fyrirlestrar um áætlun um öryggi sjófarenda og öryggisstjórnun í fiskiskipum. Einnig verða fyrirlestrar um heilsuvernd sjómanna og eldvarnir í skipum. Þá verða þrjár fyrirlestrar um rannsókn-

arverkefni á vegum Siglingastofnunar Íslands sem tengjast öryggi sjófarenda.

Auk þess verður verkefnið *Öryggi sjófarenda á Norðurslóðum* (Northern Peripheri Programme) kynnt.

Ráðstefnunni lýkur með erindi um viðhorf til öryggismála og almennum umræðum. Að þeim loknum verður boðið upp á léttar veitingar.

Nánar er fjallað um efni fyrirlestranna á bls. 3–5 í blaðinu.

Fimmtudaginn 28. september nk. verða áhafnir fiskiskipa hvattar til

að halda björgunaræfingar um borð í skipi sínu sem hefjist kl. 13.00. Vaktstöð siglinga mun senda út hvatningu til fiskiskipa og taka við staðfestingu á því að björgunaræfing hafi verið haldin um borð.

Siglingastofnun Íslands hvetur alla sem áhuga hafa á öryggismálum sjófarenda að sýna hug sinn í verki og taka virkan þátt í dagskrá vikunnar og bendir á að aðgangur að ráðstefnunni í Fjöltækniskóla Íslands er ókeypis og öllum heimill.

Öryggisvika sjómanna
Tæknileg samvinna útgerða, áhafna og aðila í landi

SJÓMENN!
TÖKUM HÖNDUM SAMAN Í TÍLEFNI ÖRYGGISVIKU SJÓMANNA OG HÖLDUM BJÖRGUNARÆFINGAR UM BORÐ Í SKIPUM OKKAR fimmtudaginn 28. september nk. kl. 13:00.

Minum á ráðstefnu um öryggi sjómanna í hátíðarsal Fjöltækniskóla Íslands í Reykjavík miðvikudaginn 27. september nk. kl. 9:30 til 17:30.
ALLIR VELKOMNIR

Áð undirbúningi standa:
Samgönguráðuneytið, Siglingastofnun Íslands, Slysavarnafélagið Landsbjörg, Landhelgisgæsla Íslands, Samband íslenskra kaupskipaútgerða, Landssamband íslenskra útvegsmanna, Landssamband smábátæiganda, Farmanna- og fiskimannasamband Íslands, Vélstjórafélag Íslands og Sjómannasamband Íslands.

Markmið áætlunar um öryggi sjófarenda

Meginmarkmið áætlunar um öryggi sjófarenda í samgönguáætlun 2007-2018 eru m.a. að fækka alvarlegum slysum á sjómönnum og dauðaslysum og fækka skips-sköðum.

Sjá bls. 3.

Vaktstöð siglinga

Samgönguráðuneytið hefur sett reglugerð um vaktstöð siglinga og eftirlit með umferð skipa nr. 672/2006. Í reglugerðinni er fjallað um verkefni og hlutverk vaktstöðvar siglinga.

Sjá bls. 7.



Siglingastofnun Íslands 10 ára



Þann 1. október 2006 eru liðin 10 ár frá því að Siglingastofnun Íslands varð til við samruna Siglingamálastofnunar ríkisins og Vita- og hafnamálastofnunar. Markmiðið með sameiningunni var m.a. að ná fram hagræði og ekki síður að efla starfsemina, með því að koma saman í einn hóp sérfræðingum á hinum ýmsu sviðum er tengjast skipum, höfnum, leiðsögukerfum fyrir sjófarendur og öðru er lýtur að öryggismálum sjófarenda. Sérstaklega var lagt upp með að efla rannsóknir er tengjast umhverfis- aðstæðum á sjó (t.d. veður og sjólag) og rannsóknir á öryggi sjófarenda. Einnig var lagt upp með að gera stofnunina vel í stakk búna til að takast á við erlend samskipti en ljóst var að sá þáttur starfseminnar færi vaxandi.

Þegar litið er yfir farinn veg verður ekki annað séð en að það hafi verið rétt ákvörðun að ráðast í sameiningu stofnananna fyrir 10 árum og aðstæður í umhverfinu hafa einnig breyst í þá átt að siglinga-, vita- og hafnamál hafa verið að tengjast sterkari böndum á alþjóðavísu. Má í því sambandi nefna samkomulag um hafnarrikiseftirlit (Paris MoU), alþjóðasamstarf um siglinga- og hafnavernd, stofnun Siglingaöryggisstofnunar Evrópu (EMSA) og Grænbók Evrópusambandsins um sjávarútvegs- og siglingamál en þar er lögð áhersla á að litið sé á þessi málefni sem eina heild.

Á vegum EMSA er nú unnið að gerð sameiginlegs gagnabanka, SafeSeaNet, þar sem útgerðir og hafnir færa inn upplýsingar um ferðir skipa, farm, áhafnir o.fl. Hluti af því verkefni er uppbygging AIS-kerfis sem Siglingastofnun hefur staðið fyrir hér á landi og notað er til að vakta skipaumferð.

Reynslan af því að safna saman í eina stofnun sérfræðingum á sem flestum sviðum er tengist siglingamálum er góð en hvor stofnunin fyrir sig var of lítil til að geta ráðið

til sín sérfræðinga á mörgum sviðum. Má í því sambandi t.d. nefna rannsóknarverkefnið er lýtur að ferjusamgöngum milli Eyja og Bakkafjöru. Þar lögðu saman krafta sína margir starfsmenn með mismunandi bakgrunn, svo sem skipstjórnarmenn og bygginga- og skipatæknimenn.

Undir hafnasviðið falla verkefni eins og slysavarnir í höfnum og siglingavernd en samlegðaráhrif hafa náðst með því fá skoðunarmenn til að taka út slysavarnir í sömu ferð og þeir taka skip til skyndiskoðunar í sömu höfn.

Skoðunarmenn sem sinna hafnarrikiseftirliti hafa einnig aðstoðað við ýmis verkefni er tengjast siglingaverndinni. Mikið hagræði hefur verið að því að geta notað iðnaðarmenn af ýmsu tagi, sem að jafnaði sinna vitarekstrinum, til að aðstoða við líkantilaunir. Þá má nefna að upplýsingakerfi um veður og sjólag tilheyrir vitarekstrinum, sbr. lög um vitamál, en það kerfi er mjög mikið nýtt í sambandi við líkantilaunir af höfnum og rannsóknir er tengjast öryggi sjófarenda.

Á síðastliðnum 10 árum hefur Siglingastofnun Íslands unnið að framgangi margra mikilvægra verkefna. Má í því sambandi nefna útgáfu ýmiss konar fræðsluefnis fyrir sjófarendur í tengslum við áætlun um öryggi sjófarenda sem núverandi samgönguráðherra átti frumkvæði að. Á sama tíma hefur stofnunin haft umsjón með stórfelldum endurbótum á höfnum landsins. Þar er einkum átt við fiskihafnir, er þjóna skipum er stunda veiðar á uppsjávarfiski, en víðast hvar eru þær hafnir nú í stakk búnar til að taka á móti skipum sem rista 2 til 3 metrum dýpra en fyrir 10 árum. Á tímabilinu hefur einnig átt sér stað uppbygging stóriðjuhafna og stofnunin hefur jafnframt komið að ráðgjöf vegna hafnargerðar erlendis.

Stór verkefni eru framundan hjá Siglingastofnun við að fylgja eftir alþjóðlegum kröfum um vöktun skipaumferðar við landið,

byggja upp íslenska hluta SafeSeaNet-kerfisins og koma skipulagi á neyðarhafnir og neyðarathvörf fyrir skip, sérstaklega í ljósi þess að umferð stórra olíuflutningaskipa á leið frá Rússlandi og Noregi til Bandaríkjaanna fer nú ört vaxandi.

Siglingastofnun hefur haft forræði um að koma á laggirnar Vaktstöð siglinga í samstarfi við fleiri aðila og ljóst er að í framtíðinni verður náð samstarf við Landhelgisgæsluna og Umhverfisstofnun við framkvæmd þessara verkefna. Einnig er náð samstarf við erlenda aðila vegna þessara verkefna og má í því sambandi nefna að fulltrúar frá framkvæmdastjórn ESB og EMSA komu í heimsókn til Siglingastofnunar í júní síðastliðnum til að fylgjast með hvernig gengur að innleiða reglur um neyðarhafnir og neyðarathvörf fyrir skip.

Um svipað leyti fékk Siglingastofnun einnig heimsókn frá Kystverket í Noregi þar sem rætt var samstarf og skipti á upplýsingum um ferðir olíuflutningaskipa á hafsvæðinu milli Noregs og Íslands og að upplýsingakerfi Siglingastofnunar um veður og sjólag nái til alls hafsvæðisins.

Siglingastofnun Íslands er fyrst og fremst þjónustustofnun á sviði siglingamála og öryggismála sjófarenda. Mikilvægt er að stofnunin nái áfram að þróast og dafna næstu árin þannig að hún geti sinnt hlutverki sínu sem best. Nauðsynlegt er að átta sig á líklegri þróun verkefna á siglingasviðinu og líta til þess hvað aðrar þjódír í nágrenninu eru að gera á þessu sviði. Jafnframt er mikilvægt að líta til uppbyggingar fjölþjóðastofnana á siglingasviðinu svo sem Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO) og Siglingaöryggisstofnunar Evrópu (EMSA), þannig að ekki komi til eyður í samskiptum íslenskra stjórnvalda við þessar stofnanir.

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.
Ljósmyndir: Bls. 3 Aðalbjörg Rós Óskarsdóttir og bls. 4 Sævar Sæmundsson
Mynd á bls. 5 er úr tímariti ISF.
Fjölmiðlum er frjálst að nota efni blaðsins ef heimildar er getið. Ósk um áskrift er hægt að koma á framfæri við ritstjóra.



Ráðstefna um öryggi sjófarenda



Miðvikudaginn 27. september nk. verður haldin ráðstefna um öryggi sjófarenda í hátíðasal Fjöltækniskóla Íslands.

Ráðstefna hefst með innskráningu kl. 9.30 og kl. 10.00 mun samgönguráðherra, Sturla Böðvarsson, setja ráðstefnuna með stuttu ávarpi.

Fjölmargir fyrirlestrar verða haldnir um öryggi sjófarenda og hér á eftir fylgir útdráttur úr þeim fyrirlestrum sem haldnir verða á ráðstefnunni.

1. Áætlun um öryggi sjófarenda – samgönguáætlun 2007–2018

Í dag er áætlun um öryggi sjófarenda hluti af samgönguáætlun samkvæmt lögum um samgönguáætlun. Á vegum áætlunar um öryggi sjófarenda hefur verið gefið út ýmislegt fræðsluefni fyrir sjófarendur í formi handbóka, mynddiska og bæklinga og er fræðsluefninu dreift í öll íslensk skip. Einnig hefur verið haldin öryggisvika sjómanna með ráðstefnu o.fl. í september annað hvert ár og farin fundaherferð um landið þau ár sem öryggisvikan er ekki haldin.

Siglingastofnun fer með framkvæmd áætlunarinnar í samvinnu við verkefnisstjórn. Að verkefnisstjórninni standa samgönguráðuneyti, Slysavarnafélagið Landsbjörg, Landhelgisgæsla Íslands, Samband íslenskra kaupskipaútgerða, Landssamband íslenskra útvegsmanna, Landssamband smábátæiganda, Farmanna- og fiskimannasamband Íslands, Vélstjórafélag Íslands og Sjómanna-samband Íslands.

Verkefni sem eru nú í vinnslu og áætlað að verði unnin árunum 2006 og 2007 eru viðhorfskönnun sjómanna, læknisfræðilegt mat sjóslýsa, handbók fyrir áhafnir fiskiskipa, fræðslupésar um neyðarbúnað skipa, um skemmtibáta, eigin skoðun skipa, veðurfræði fyrir sjómenn, áhættumat vegna siglinga farþegaskipa og -báta og styrkir til ýmissa rannsókna er varða öryggi.

Í áætlun um öryggi sjófarenda 2007 til 2018 eru lagðar til breytingar á áherslum verkefna. Breytingin felur það í sér að öryggisstjórnun um borð í skipum mun fá meira vægi í verkefnum en áður.

Grunnur að áætluninni, sem lagður var árið 2000, hefur verið endurmetinn. Helstu málaflokkar áætlunarinnar um öryggi sjófarenda 2007–2010 eru:

- A. Menntun og þjálfun
- B. Fræðsluefni og miðlun upplýsinga
- C. Öryggisstjórnun
- D. Rannsókn- og þróunarverkefni

Meginmarkmið áætlunar um öryggi sjófarenda í samgönguáætlun verða:

Markmið 1: Stefnt verður að því að árin 2007–2018 muni dauðaslysum enn fækka miðað við hverja 10.000 starfandi sjómenn að meðaltali á 3 ára tímabilum. Hin síðari ár hafa dauðaslys sjómanna verið í sögulegu



lágmarki ef tekið er tillit til þess tímabils sem viðmiðun nær til (frá 1964/1965).

Markmið 2: Stefnt verður að því að árin 2007–2018 að fækka skipsskóðum og þá með tilliti til fiskiskipa af hverjum 10.000 skipum að meðaltali á 3 ára tímabilum.

Markmið 3: Stefnt verður að fækkun alvarlegra slysa hjá sjómönnum og að þau verði færri með hverju ári þegar miðað er við skráningar LSH og Slysaskrá Íslands. Þegar skráning þessara aðila liggur fyrir er hægt að takast á við þetta verkefni af fullum krafti.

2. Öryggisstjórnun í fiskiskipum

Íslensk stjórnvöld vilja að öryggi sjófarenda hér við land sé eins gott og við verður komið og munu því á næstu árum m.a. leggja áherslu á að öryggisstjórnun verði viðhöfð í öllum íslenskum skipum. Væntingar eru um að útgerðir fiskiskipa komi á og starfi eftir öryggisstjórnunarkerfum í skipum sínum í framtíðinni enda eru slík kerfi góð hjálpartæki til að halda utan um öryggismál skipsins.

Liðir í að koma á öryggisstjórnun og bæta öryggisvitund eru að hvetja útgerðir og áhafnir skipa til að gera hættumat í sérhverju fiskiskipi.

Önnur mikilvæg atriði sem hér skipta máli eru þjálfun, öryggiseftirlit og mikilvægi skráninga og rannsókna á slysum og óhöppum. Gera þarf grein fyrir hættumati í skipum og aðferðum til að gera slíkt mat.

3. Heilsuvernd sjómanna

Að frumkvæði verkefnisstjórnar áætlunar um öryggi sjófarenda hefur Kristinn Sigvaldason yfirlæknir tekið saman efni í bækling um heilsuvernd fyrir sjómenn og er undirbúningur útgáfu hans vel á veg kominn. Teikningar í bæklinginn eru eftir Jóhann Jónsson sem einnig sá um myndskreytingu bæklingssins um vinnuvistfræði fyrir sjómenn sem Siglingastofnun gaf út árið 2004.

Í bæklingnum um heilsuvernd sjómanna verið dregið saman það helsta sem komið hefur fram við rannsóknir síðustu áratuga sem stuðlað getur að heilbrigði einstaklinga, sérstaklega þegar árin fara að færast yfir. Sjómenn eru oft fjarri heilbrigðisþjónustunni og því mikilvægt að heilsan sé í góðu lagi. Farið er yfir helstu þætti sem vitað er til að minnki líkur á sjúkdómum svo sem hjartasjúkdómum, krabbameini, lungnasjúkdómum ofl.

Rætt er um áhrif mataræðis, reykinga, áfengis og líkamshreyfingar á heilsuna. Auk þess er rætt um ferðalög í heitu loftslagi, almennt hreinlæti og forvarnir gegn slysum. Sérstakur kafli er um sjóveiki sem Hannes Petersen læknir skrifaði og annar kafli um tannheilsu sem Hólmfríður Guðmundsdóttir tannlæknir sá um. Einnig er rætt um geðraskanir og svefntruflanir og farið yfir helstu líkamlegu einkenni sjúkdóma sem gefa ástæðu til þess að leita læknaaðstoðar. Sum einkenni eru það alvarleg að þau ber að athuga vel, sérstaklega ef fyrirhugaðar eru langar eða erfiðar sjóferðir þar sem erfitt getur reynst um vik ef menn veikjast þegar langt er komið frá landi.

Vonast er til að þessi bók reynist sjómönnum gagnleg og fróðleg og stuðli að því að menn skoði sína hagi og líferni til þess að tryggja góða heilsu í framtíðinni.

Frh. á bls. 4–5



Ráðstefna um öryggi sjófarenda

Frh. af bls. 3

4. Vatnsþéttleiki skipa

Rannsóknarverkefnið um vatnsþéttleika skipa varð til þegar rannsóknarnefnd sjóslysa hafði í fjölmörgum tillögum sínum í öryggisátt bent á að sjór virðist geta komist á milli rýma og hólfa í skipum sem eiga að vera vatnsþétt þegar leki hefur komið að þeim og þau síðan sokkið. Með tilliti til þessa vandamáls ákvað Siglingastofnun Íslands að fara af stað með rannsóknarverkefnið.

Eitt af megin öryggisatriðum skipa er flothæfni og stöðugleiki þeirra. Komi leki að skipi er vatnsþétt niðrhólfun (watertight subdivision) þess og vatnsþéttleiki (watertight integrity) milli bols og sjávar og milli hólfa og rýma afar mikilvægt atriði sem hefur mikil áhrif á það hvort skipið muni fljóta áfram eða hve langan tíma það tekur fyrir skipið að sökkva sem aftur á móti getur skipt sköpum um björgun áhafnar og farþega.

Vatnsþétt niðrhólfun og vatnsþéttleiki skipa hefur lengi verið viðfangsefni skipahönnuða og þeirra sem láta sig öryggismál skipa varða. Til að auka flothæfni og stöðugleika skipa er þeim skipt upp í vatnsþétt rými. Innbyrðis eru þessum vatnsþéttu rýmum alla jafna skipt þverskipt upp í minnst fjögur rými sem hvert um sig er vatnsþétt gagnvart aðliggjandi rýmum.

Rannsóknarverkefninu er skipt upp í fimm megin hluta ásamt lokakafla um niðurstöður þar sem fram koma tillögur Siglingastofnunar til úrbóta og nauðsynlegra ráðstafana. Í viðauka við greinargerðina er að finna samantekt ástandsskoðana þeirra skipa sem að verkefninu koma. Verkefninu fylgir viðamikil heimildaskrá þar koma fram greinar og rit sem greinargerðin styðst við. Að verkefninu komu verkfræðistofan Navis-Fengur ehf. ásamt starfsmönnum Siglingastofnunar.

Það er von Siglingastofnunar Íslands að greining og niðurstöður rannsóknarverkefnisins megi leiða til þess að íslensk fiskiskip verði í komandi framtíð með betri vatnsþéttleika og þar af leiðandi öruggari sem vinnustaður fyrir íslenskra sjómenn.

5. Rannsókn á hávaða um borð í skipum

Siglingastofnun Íslands hleypti af stað rannsóknarverkefninu „Hávaði um borð í skipum“ árið 2004 þar sem lykilþættir eru:

- hávaðavaldar í skipum,
- varnir gegn hávaða,
- áhrif hávaðans á áhöfn,
- hættan af völdum hávaða o.fl.

Einn veigamikill liður í þessu verkefni eru mælingar í ýmsum stærðum og gerðum fiskiskipa og var lagt upp með að mæla í 25 skipum auk þess að rannsaka sem best fyrirbyggjandi mælingar hjá stofnuninni (nálægt 70 fyrirbyggjandi), sem að stærstum hluta voru gerðar á níunda áratugnum. Mælingar ná til breytilegra veiðiaðferða, svo sem togskipa (dregin veiðarfæri), nótaveiðiskipa (umlykjandi veiðarfæri), línu-, netaskipa (kyrrstað veiðarfæri) og annarra fiskiskipa.



Mismunandi beiting þessara skipaflokka: sigling, veiðiaðgerðir, tími við einskakar aðgerðir, álag sem notað er, meðhöndlun afla, svo og fyrirkomulag og uppbygging skipanna, framkallar mismunandi hávaðaáreiti gagnvart áhöfn, og því er nauðsynlegt að fá sem breiðasta sýn á sviðið. Vistarverur má skipta upp í vélarúm, brú (stjórnstöðvar), vistarverur og vinnuþilfö.

Áhöfnin er misjafnlega útsett fyrir hávaða eftir því hvar hún dvelur. Innan hvers flokks hávaðarýma finnast ákveðin undirrymi. Í reglum eru sett ákveðin hávaðamörk eftir tegund rýma. Lengi hefur verið við lýði hjá ýmsum þjóðum að sett eru mörk fyrir því hávaðamagni sem starfsmaður má vera útsettur fyrir yfir sem dæmi 8 tíma vinnudag.

Í þeim mælingum sem nú standa yfir hjá stofnuninni er um tvenns lags meginmælingar að ræða, þ.e. skyndimælingar (farið úr einu rými í annað) og safnmælingar (sjómaður ber mæli á sér).

Það er von stofnunarinnar að með þessu verkefni fái starfsmenn upplýsingar sem gefi

betri sýn á ástand mála í okkar fiskiskipum. Athyglin beinist að þremur veigamiklum þáttum gagnvart einstaklingnum sem í hlut á:

1. sjá fyrir öruggum vinnuskilyrðum með því að veita athygli þörfinni fyrir samræðum og að heyra hljóðviðvörðunarmerki og umhverfi þar sem beinar ákvarðanir eru teknar í stjórnrumum, í brú og fjarskiptarýmum og mönnuðum vélarúmum;

2. vernda sjómanninn gegn miklum hávaða, sem getur leitt til heyrnarskerðingar af völdum hávaða;

3. sjá sjómanninum fyrir viðunandi þægindum meðan hann hvílir, dvelur í afþreyingarrúmum og einnig skapa skilyrði fyrir endurbata frá áhrifum mikils hávaða.

Verkefnið hefur mætt miklum velvilja hjá útgerðum skipa og vélstjórunum sem hafa annast sjálfar mælingarnar með mælitækjabúnaði Siglingastofnunar Íslands. Þegar hafa 23 skip í þessu rannsóknarverkefni (2005–2006) verið mæld hjá sjö útgerðarfélögum.

Að verkefninu komu verkfræðistofan VER Skiparáðgjöf ehf. ásamt starfsmönnum Siglingastofnunar. Á komandi öryggisráðstefnu í verða

nokkrar helstu niðurstöður rannsóknarverkefnisins kynntar.

6. Loftgæði í skipum

Kveikjan að þessu verkefni eru niðurstöður frá nokkuð nýlegum könnunum sem aðallega hafa verið gerðar í Noregi á heilsufari sjómanna almennt og þá sérstaklega vélstjóra.

Rannsóknir þessar hafa verið nokkuð víðtækar og tekið til bæði sjúkdóma og slysa, bæði við vinnu á sjó og á frívakt í landi. Þá höfðu vélstjórar á norskum ferjum kvartað undan óþægindum frá öndunarfærum og mæði sem leiddi til þess að umfangsmikil rannsókn var gerð á þessum hópi manna varðandi heilsu þeirra almennt og sérstaklega á öndunarfærum og húð.

Síðast en ekki síst vegur einnig þungt sú staðreynd að fyrir liggur rökstuddur grunur um að þeir sem vinna í vélarúmi og starfi við vélstjórn sé hættara við krabbameini en öðrum. Niðurstöður margra læknisfræðilegra rannsókna erlendis benda ótvírætt til þess.



Véltjórafélag Íslands beitti sér fyrir því í janúar 1997 að málþing var haldið um starfsumhverfi véltjóra þar sem einkum var fjallað um hávaða á vinnustað og mengandi efni sem koma fyrir í vinnuumhverfi þeirra. Óbeint í framhaldi af þessu var í apríl 2004 haldinn fundur með Siglingastofnun Íslands þar sem Véltjórafélagið lagði fram beiðni til Siglingastofnunar um að hafnar yrðu rannsóknir á loftgæðum í vélarúmum skipa. Siglingastofnun hefur síðan unnið að undirbúningi og framkvæmd þessa máls.

Tilgangur þessa verkefnis beinist ekki eingöngu að loftgæðum í vélarýmum skipa heldur er markmið einnig að komast að raun um hver loftgæði eru almennt um borð í íslenskum fiskiskipum sem vinnustað og eru þá gæði andrúmslofts alls staðar um borð til umfjöllunar. Þá er og gert ráð fyrir að svipað sé ástatt um önnur skip af svipaðri stærð og gerð. Stór hluti af þessu verkefni er að gera mælingar um borð í skipunum á efnum eins og CO, CO₂, H₂S og NO_x ásamt aðskotaðgnum í andrúmslofti m.a. olíugufu/olíuþoku og fá þannig gögn sem vinna má úr. Stefnt er að því að unnt verði að bæta ástandið almennt á grundvelli úrvinnslu gagnanna.

Segja má að meginmarkmið verkefnis þessa sé í hnotskurn að loftgæði um borð í íslenskum skipum verði eins góð og kostur er og að gæði andrúmsloftsins verði tryggt með skýrum ákvæðum í reglum um öryggi og hollustuhætti um borð í skipum. Verkefnið er unnið í samvinnu við Navis-Feng ehf.

7. Öryggi sjófarenda á norðurslóðum

Siglingastofnun Íslands tekur þátt í verkefni um öryggi sjófarenda á norðurslóðum (e. *Northern Peripheri Programme*). Eitt af megináhersluatriðum þess er aukin öryggisvitund áhafna um borð í skipum. Í tengslum við verkefnið hefur verið gerð könnun á viðhorfum skoskra sjómanna til öryggismála. Niðurstöður þeirrar könnunar hafa þegar verið kynntar og verður m.a. fjallað um þær í fyrirlestri á ráðstefnunni.

Ráðstefnulok

Í lok fyrirlestra mun einstaklingur sem starfar við sjávarútveg lýsa því hvernig hann sér öryggi sjófarenda best borgið í nútíð og framtíð.

Dagskránni lýkur með almennum umræðum þar sem m.a. fyrirlesarar munu svara spurningum ráðstefnugesta. Að þeim loknum verður boðið upp á léttar veitingar.

Siglingaleiðir

Olíuflutningar um efnahagslögsögu Íslands



Siglingastofnun fær reglulega upplýsingar frá Kystverket í Noregi um siglingar olíuskipa frá Norðvestur-Rússlandi niður með strönd Norður-Noregs. Upplýsingar þessar eru fengnar úr landstöðvum sjálfvirks auðkenniskerfis skipa (AIS), sem Kystverket rekur. Úr kerfinu má fá margs konar upplýsingar um skipin eins og hver farmur er og hvert skipið er að fara.

Frá síðustu áramótum til loka júnímánaðar fóru alls 61 olíuskip með ákvörðunarstað á austurströnd Bandaríkjanna fyrir Norður-Noreg. Þessi skip hafa farið um íslensku efnahagslögsöguna en hvaða leið þau hafa farið eða hve nálægt landi er ekki vitað. Fæst voru skipin í janúar og febrúar

að evrópskum sameiginlegum gagnagrunni um komutilkynningar skipa (SafeSeaNet) sem verður tilbúinn árið 2007 hjá Siglingastofnun.

50 milljónir tonna af hráolíu

Gert er ráð fyrir að frá árinu 2015 verði um 50 milljónir tonna af hráolíu frá Norðvestur-Rússlandi flutt til Bandaríkjanna með stórum olíuflutningaskipum. Miðað við 100.000 tonna tankskip munu hátt í 500 fulllestuð skip sigla um íslenska lögsögu á hverju ári og að minnsta kosti hluti þeirra til baka sömu leið með kjölfestu. Þó er líklegt að skipin verði færri en stærri eða allt að 300.000 tonna olíuskip.

Í ár hefjast gasflutningar til Bandaríkjanna



eða 7 alls en flest í maí og júní eða 15 og 20 hvorn mánuð.

Ekki er vitað um stærð einstakra skipa en út frá samsetningu allra olíuskipa sem koma frá Rússlandi má áætla að um 4/5 hluti þeirra sé frá 30–75.000 tonn og að fimmti hluti séu skip frá 75–125.000 tonn. Einnig má lesa úr gögnum Norðmanna að flest þessara skipa eru ný eða nýleg og flestöll með tvöfaldan skrokk eða tvöfaldan botn.

Siglingastofnun rekur landstöðvar fyrir AIS-upplýsingar og í haust verður komið á miðlun rauntímagagna úr kerfunum milli Íslands og Noregs.

Alþjóðlegt langdrægt tilkynningakerfi um gervihnetti verður tekið í notkun 2008 og mun ná til allra flutningaskipa sem sigla um heimshöfn og munu upplýsingar um skip verða aðgengileg á a.m.k. 4 tíma fresti.

Þá hefur um nokkurt skeið verið unnið

Norður-Ameríku og árið 2007 er reiknað með að tæplega 30 stærstu gasflutninga skip heims á leið til Bandaríkjanna muni sigla fram hjá Íslandi.

Skráning siglingaleiða og neyðarhafnir

Siglingastofnun tekur þátt í alþjóðlegu verkefni að gerð sameiginlegs áhættumats vegna siglinga skipa í norðurhöfum. Í því felst m.a. að setja gögn um staðsetningu fiskiskipa og flutningaskipa alla daga ársins í gagnagrunn. Siglingastofnun hefur lokið við gagnagrunninn fyrir fiskiskip og skráningu á siglingaleiðum flutningaskipa er svo til lokið. Stefnt er að því að áhættumatið liggi fyrir árið 2009.

Þá er á vegum Siglingastofnunar og Siglingaöryggisstofnunar Evrópu unnið að verkefni um neyðarhafnir og skipaafdreip, þar sem skip í nauð geta leitað skjóls.



Opnun tilboða

Dags.	Heiti útboðs	Kostnaðaráætlun	Lægsta tilboð	%	Verktaki með lágsta tilboð	Fjöldi tilboða
11.07.06	Sjóvarnir á Akranesi og í Hvalfjarðarsveit 2006	43.155.094	64.058.100	148,4	Óskaverk ehf.	4
11.07.06	Bíldudalur - þekja og lagnir	29.516.200	23.937.680	81,1	Lás ehf.	1

Lög, reglugerðir og gjaldskrár

Heiti	Nr.	Gildistaka
Lög: Lög um breytingar á siglingalögum nr. 34/1985, með síðari breytingum	101/2006	29.06.06
Reglugerðir: Reglugerð um gildistöku reglugerðar Evrópusambandsins um tilfærslu flutninga- og farþegaskipa milli skipaskrá innan sambandsins	698/2000	15.08.06
Reglugerð um breytingu á reglugerð um áhafnir íslenskra farþega- og flutningaskipa nr. 416/2003	693/2006	11.08.06
Reglugerð um vaktstöð siglinga og eftirlit með umferð skipa	672/2006	04.08.06
Reglugerð um eftirlit og skráningu á afli aðalvéla íslenskra skipa	520/2006	27.06.06
Reglugerð um breytingu á reglugerð um atvinnuskirteini skipstjórnar- og vélstjórnarmanna, nr. 118/1996	518/2006	27.06.06
Gjaldskrár: Gjaldskrá fyrir Stykkishólsmhöfn	772/2006	12.09.06
Gjaldskrá fyrir Hafnarsjóð Súðavíkurbrepps	737/2006	31.08.06

Samanburður á fjárfram- lögum til vitabjónustu

Í blaði írsku vitabjónustunnar „Beam, The journal of the Irish Lighthouse Service Vol. 34, 2005–2006“ koma fram athyglisverðar tölur um rekstur vitabjónustunnar. Tölurnar eru sérstaklega athyglisverðar ef þær eru bornar saman við fjárveitingar til rekstrarsviðs Siglingastofnunar Íslands sem hefur á höndum sömu þjónustu og írsku stofnunin. Rekstrareiningar stofnananna eru að ýmsu leyti svipaðar eins og fram kemur af eftirfarandi töflu:

	Írland	Ísland
Fjöldi vita alls	78	104
Þar af skerjavitar	31	32
Leiðréttingastöðvar DGPS	3	6
Radarsvarar	18	16
AIS-stöðvar	0	10

Strandlengja Írlands er um 5.600 km en strandlengja Íslands tæpir 5.000 km. Írar reka 4 vitaskip og vitaflot sem eru skip/flot sem liggja við akkeri og á þeim er viti. Einnig reka þeir þjónustuskip fyrir vitastarfseminna en hér á landi eru leigð skip frá Landhelgisgæslunni eða frá einkaaðilum í sams konar verkefni.

Það sem sérstaka athygli vekur eru tölur um starfsmenn og rekstrarkostnað. Fastir starfsmenn írsku vitabjónustunnar eru 189 en starfsmenn rekstrarsviðs SÍ eru 10 alls. Verkfræðideildin hjá Írum hefur 24 starfsmenn en verkfræðingar á rekstrarsviði SÍ eru tveir.

Heildarrekstrarkostnaður hjá Írum að meðtöldum stofnkostnaði var fyrir rekstrarárið 2004–2005 í íslenskum krónum 1.917 milljónir en samsvarandi kostnaður við

rekstrarsvið Siglingastofnunar var tæpar 124 milljónir króna og er munurinn u.þ.b. 15-faldur.

Þess má geta að upplýsingakerfi Siglingastofnunar um veður og sjólag er einnig rekið af fjárveitingum rekstrarsviðs og að landstöðvar sjálfvirks auðkennikerfis skipa, 10 alls, var komið á fót án sérstakra fjárveitinga. Norðmenn hafa komið upp 41 slíkri stöð hjá sér og fengu til þess sérstaka fjárveitingu sem svarar til um 400 milljónum íslenskra króna.

Breytingar á reglugerð um STCW-skirteini

Hinn 11. ágúst sl. tók gildi reglugerð samgönguráðuneytisins nr. 693/2006 um breytingu á reglugerð um áhafnir íslenskra farþega- og flutningaskipa.

Um er að ræða ákvæði sem mæla fyrir um tiltekin námskeið sem umsækjendur um alþjóðleg atvinnuskirteini (STCW-skirteini) skulu hafa lokið vegna útgáfu eða endurnýjunar atvinnuskirteina.

Breytingin er m.a. gerð á grundvelli tilskipunar framkvæmdastjórnar ESB um lágmarksþjálfun sjómanna. Með þeirri tilskipun eru gerðar breytingar á reglum um menntun og þjálfun, skirteini og vaktstöður sjómanna á farþegaskipum og flutningaskipum meðal aðildarríkja ESB til samræmis við þær breytingar sem gerðar voru á STCW-alþjóðasamþykkt um sama efni með þremur ályktunum siglingaöryggisnefndar Alþjóðasiglingastofnunarinnar. Í þeim er m.a. mælt fyrir um lögboðnar lágmarksöryggiskröfur um menntun og þjálfun og réttindi skipstjórnarmanna og annarra starfsmanna á öðrum farþegaskipum en ekjufarþegaskipum.

Í þeim tilgangi að gera þær kröfur sem þar er mælt fyrir um skýrari og aðgengilegri og til þess samtímis að greina þær aðrar kröfur sem gerðar eru til skipstjórnar- og vélstjórnarmanna á farþega- og flutningaskipum, var ákveðið að setja kröfurnar fram í formi töflu sem verður nýr viðauki við reglugerð nr. 416/2003. Í töflunni í V. viðauka eru kröfur um frummenntun flokkaðar þannig að þar sem merkt er við með „x“ er krafist viðeigandi námskeiðs þegar atvinnuskirteini er gefið út í fyrsta sinn til umsækjanda. Óski umsækjandi eftir að öðlast réttindi til sérhæfðra starfa, svo sem þess að mega starfa á skipum sem búin eru ARPA-ratsjám, stjórna hraðskeiðum léttbát, hafa með höndum starf um borð í farþegaskipum þar sem viðkomandi er hluti öryggismönnunar skipsins eða réttindi til starfa á tankflutningaskipum, skal viðkomandi umsækjandi hafa lokið viðeigandi frummenntun og þjálfun til viðkomandi starfa.

Með sama hætti eru tilteknar þær kröfur til menntunar og þjálfunar sem þarf til endurnýjunar viðkomandi atvinnuskirteina eða sérhæfra atvinnuréttinda.

Siglingastofnun hefur samið leiðbeiningar til frekari glöggvunar á ákvæðum V. viðauka þar sem getið er um á hvaða forsendum þær kröfur, sem birtast í töflunni, eru byggðar. Þar er jafnframt að finna leiðbeiningar um mat á þeim atriðum sem horfa skal til við mat á umsóknum um frumútgáfu atvinnuskirteina eða endurnýjun þeirra.

Um efnislega kröfur að því er varðar efni og umfang menntunar og þjálfunar vísast til ákvæða alþjóðasamþykktar um menntun og þjálfun, skirteini og vaktstöður sjómanna (STCW) frá 7. júlí 1978, með síðari breytingum.



Vaktstöð siglinga

Aukið öryggi og skilvirkni skipaumferðar



Samgönguráðherra fer með yfirstjórn mála er varða Vaktstöð siglinga en Siglingastofnun Íslands með framkvæmd þeirra. Samgönguráðuneytið hefur sett reglugerð um vaktstöð siglinga og eftirlit með umferð skipa, nr. 672/2006. Samhliða fellur brott reglugerð um tilkynningarskyldu íslenskra skipa, nr. 220/2001 og reglugerð um tilkynningarskyldu skipa sem flytja hættulegan varning, nr. 710/1998.

Í reglugerðinni er fjallað um verkefni og hlutverk vaktstöðvar siglinga sem er m.a. að:

- Sinna eftirlits- og upplýsingakerfi fyrir umferð á sjó með það að markmiði að auka öryggi og skilvirkni skipaumferðar og bæta viðbrögð við atvikum, slysum eða hættum sem kunna að skapast á sjó og stuðla þannig betur að því að koma í veg fyrir eða greina mengun af völdum skipa.

- Taka á móti öllum tilkynningum samkvæmt reglugerðinni og hafa eftirlit með og gera allar nauðsynlegar og viðeig-

andi ráðstafanir til að tryggja að skipstjórar, rekstrarraðilar eða umboðsaðilar skipa, sem og farmsendendur eða eigendur hættulegra eða mengandi vara sem fluttar eru um borð í slíkum skipum, uppfylli tilskildar kröfur.

- Gegna hlutverki leitar- og björgunarmiðstöðvar á hafinu umhverfis Ísland í samræmi við alþjóðasamning um leit og björgun á hafinu. Landhelgisgæsla Ísland, sem fer með faglega stjórn vaktstöðvarinnar samkvæmt þjónustusamningi við Siglingastofnun, ber ábyrgð á yfirstjórn leitar og björgunar frá vaktstöðinni og veitir henni þannig hlutverk leitar- og björgunarmiðstöðvar á sjó (MRCC) fyrir björgunaraðila á Íslandi í samræmi við alþjóðasamning um leit og björgun á hafinu.

Miðstöð upplýsinga

Vaktstöð siglinga skal auk þess annast, eftir því sem nánar er ákveðið í þjónustusamningi:

- vöktun, rekstur og viðhald á sjálfvirku tilkynningakerfi skipa (STK),
- vöktun á sjálfvirku alþjóðlegu auðkennikerfi skipa (AIS),

- vöktun, rekstur og viðhald á alþjóðlegu neyðar- og öryggisfjarskiptakerfi skipa (GMDSS),

- almenna fjarskiptaafgreiðslu fyrir skip,
- móttöku og miðlun neyðarkalla frá skipum, tilkynninga frá farþegaskipum vegna talningar og skráningar farþega og frá skipum sem flytja hættulegan eða mengandi varning. Vaktstöðin móttækur og miðlar tilkynningum um óhöpp eða slys á sjó, um komu skipa til íslenskra hafna og skráningu skipa sem falla undir hafnarrikiseftirlit. Þá

irlits- og upplýsingakerfi um umferð skipa er markmiðið að draga úr hættu á mengunarslysum, óhöppum og áhrifum þess á umhverfið og heilsu manna. Stuðst er við leiðbeinandi reglur Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar um hvaða upplýsingar skulu skráðar í kerfið svo og með hvaða hætti skuli stjórna umferð skipa á hafinu.

- Komið verði upp sjálfvirku alþjóðlegu auðkennikerfi skipa (Automatic Identification System AIS) til að fylgjast með ferðum skipa og ferðaskráningarkerfi (Voyage Data

Recording VDR) sem skráir á segulband öll fjarskipti skipa, en það er sambærilegt við „svarta kassa“ flugvéla.

- Þegar líkur eru á vallegu veðri sé yfirvöldum mögulegt að hindra för skipa sem kunna að skapa sérstaklega mikla hættu fyrir umhverfi eða líf og heilsu skipverja eða farþega. Einnig er lagt til að hægt sé að fara þess á leit við útgerðir að þær láti ekki skip sín leggja úr höfn ef vindhraði verður meiri en 10 vindstig á Beaufortskala (26 m/sek.).

- Sérstakt eftirlit megi hafa með skipum sem talin eru geta valdið hættu fyrir umhverfið og siglingaöryggi vegna ástands síns.

- Kvaðir eru um að skipverjum sem verða varir við fljóttandi hluti á hafinu tilkynni slíkt til miðstöðvar öryggis- og fjarskiptaþjónustu skipa.

- Skortur á hafnaraðstöðu, vari eða akkerislægi getur haft alvarlegar afleiðingar þegar slys verða. Því er lögð mikil áhersla á það í tilskipuninni að gerðar séu áætlanir um viðbrögð þegar skip lenda í hættu og þurfa að komast í skjól.

- Lögð er áhersla á að komið verði á samstarfi milli ríkja svo að koma megi á eftirliti og stjórnun og veita upplýsingar til skipa á hafsvæðinu. Tekið er fram að mikilvægt sé að komið verði á fullnægjandi fjarskiptatengingum milli stjórnvalda og hafna í ríkjum. Þar fyrir utan er lögð áhersla á að tilkynningarskylda verði eflð þar sem henni er ábótavant. Að auki er stefnt að því að koma á fót stjórnstöðvum vegna gagnasöfnunar og úrvinnslu upplýsinga og mun það m.a. verða hlutverk Siglingaöryggisstofnunar Evrópu (EMSA).



Úr Vaktstöð siglinga.

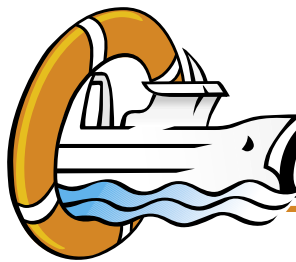
tekur vaktstöðin á móti og miðlar tilkynningum og upplýsingum um bilanir í vitakerfinu og farartálma á sjó og upplýsingum um neyðarhafnir og skipaafdreip og samskipti við hafnir sem Siglingastofnun hefur tilnefnt sem neyðarhafnir.

Upplýsingakerfi fyrir umferð á sjó

Með reglugerðinni er jafnframt verið að innleiða tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2002/59/EB frá 27. júní 2002 um stofnun eftirlits- og upplýsingakerfis bandalagsins fyrir umferð á sjó. Í þeirri tilskipun felst m.a. að

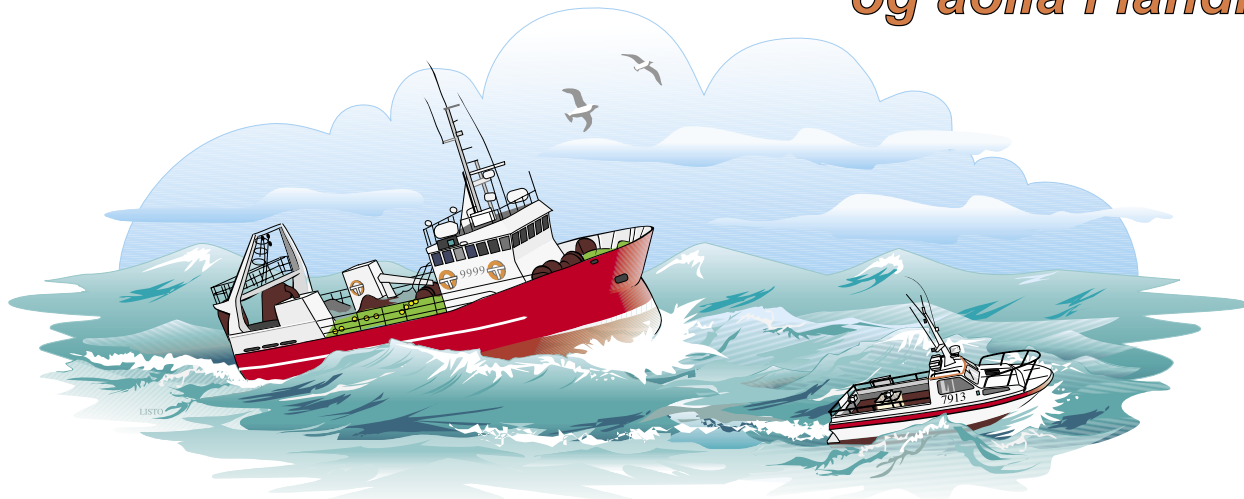
- Yfirvöld hvers ríkis skuli halda utan um upplýsingar um skip sem flytja hættulegan eða mengandi varning.

- Miðað er við að ríkin reki fjarskipta-stöðvar sem skulu vera stöðvar í landi sem annast umferðarstjórn skipa og bera ábyrgð á rekstri tilkynningarskyldukerfis sem samþykkt er af Alþjóðasiglingamálastofnuninni (IMO). Hlutverk fjarskiptastöðvanna er jafnframt að samræma leitar- og björgunaraðgerðir og aðgerðir til að fást við mengun. Kerfið skal einnig vera upplýsingakerfi um öll mengunarslys og óhöpp á sjó. Með eft-



Öryggisvika sjómanna

Tæknileg samvinna útgerða, áhafna og aðila í landi



SJÓMENN!

**Dagana 25. til 29. september 2006
verður haldin öryggisvika sjómanna
í tengslum við alþjóðasiglingadaginn**

*Áherslan verður á:
Tæknilega samvinnu útgerða, áhafna og aðila í landi*

Á dagskrá verður m.a.

- Samgönguráðherra setur öryggisvikuna mánudaginn 25. september nk. í skólaskipi Slysavarnafélagsins Landsbjargar, Sæbjörgu, við Austurbakka, kl.13:30.
- Ráðstefna um öryggismál sjómanna verður haldin miðvikudaginn 27. september nk. frá kl. 9:30 til 17:30 í hátíðarsal Fjöltækniskóla Íslands í Reykjavík.
- Fimmtudaginn 28. september nk. kl.13:00 verða sjómenn hvattir til að halda björgunaræfingar um borð í skipum sínum.

Að undirbúningi standa:

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