



Til sjávar

Fréttabréf Siglingastofnunar

1. tbl. 11. árg. nóvember 2007

Efni blaðsins

1 Breytt réttindi sjómanna

2 Frá siglinga-málastjóra

3 Siglinga-verndarráð fundar

4 Sjálfvirkt auðkennis-kerfi skipa

5 Vitavinnan 2007

6 Leiðastjórnun skipa

7 Hafnarframkvæmdir á Rífi

Breytingar á réttindum sjómanna og kröfum til þeirra

Þann 23. mars 2007 samþykkti 133. lög-gjafarsamkoma Alþingis lög nr. 30/2007 um áhafnir íslenskra fiskiskipa, varðskipa, skemmtibáta og annarra skipa. Frumvarp til laganna var samið í samgöngu-ráðuneytinu og hjá Siglingastofnun Íslands að höfðu samráði við hagsmuna-aðila. Megintilgangur hinna nýju laga er að viðhalda og efla öryggi íslenskra skipa og áhafna þeirra auk þess að stuðla að vörnum gegn mengun hafs og stranda.

Lög þessi taka gildi þann 1. janúar 2008 og þá falla úr gildi lög um atvinnu-réttindi skipstjórnarmanna á íslenskum skipum nr. 112/1984 og lög um atvinnu-réttindi vélfræðinga, vélstjóra og vélavaraða á íslenskum skipum nr. 113/1984.

Helstu nýmæli sem í lögnum felast eru:

- Atvinnuskírteini skipstjórnarmanna miðast framvegis við lengd

skipa í metrum í stað skipstærðar í brúttórúmllestum.

- Siglingastofnun Íslands mun annast útgáfu atvinnuskírteina til skipstjórnar- og vélstjórnarmanna í stað sýslumanna og tollstjórans í Reykjavík áður.

- Lágmarksfjöldi skipstjórnarmanna ræðst af skráðri lengd skipsins og ákvæðum um vinnu- og hvíldartíma skipverja.

- Lágmarksfjöldi vélstjórnarmanna ræðst af afla aðalvélar skipsins í kW og ákvæðum um vinnu- og hvíldartíma skipverja.

- Smábátanám kemur í stað svonefnds

30 brúttólesta námskeiðs eða „punga-prófs“.

- Atvinnuskírteini samkvæmt 1. stigi skipstjórnarnáms, sem fram til þessa hafa veitt réttindi til starfa sem skipstjóri á skipum allt að 200 brúttórúmllestum, mun veita réttindi til starfa á skipum allt að 45 metrum að lengd eftir gildistöku laganna.

- Gert er ráð fyrir nýju námsstigi með réttindanámi til skipstjórnarstarfa á skipum sem eru allt að 24 metrum að skráningarlengd.

- Atvinnuskírteini vélstjóra miðast framvegis sem hingað til við afl aðalvélar í kW.

- Gerðar eru breytingar á réttindaflokkum vegna starfa á skipum með vélarafi undir 750 kW í þeim tilgangi að einfalda menntunarkröfur og skírteinisútgáfu vegna vélstjórnarréttinda. Breytingarnar taka m.a. mið af þróun í skipagerð og sjósókn undanfarinna ára.



- Skipstjórum skemmtibáta er gert skylt að afla sér grunnþekkingar á öryggisþáttum siglinga og skipstjórnar og gerð er krafa um að þeir hafi gilt skipstjórnarskírteini (skemmtibátaskírteini).

Siglingastofnun Íslands kynnir framkvæmdina frekar á heimasíðu sinni á næstunni og einnig reglugerðina sem væntanleg er áður en langt

um líður. Þeim sem vilja leita sér upplýsinga um afgreiðslu réttindaskírteina sjómanna eftir 1. janúar næstkomandi er bent á hafa samband við Siglingastofnun í síma 560 0000 eða með tölvupósti á netfangið sigling@sigling.is

Til sjávar. Fréttabréf Siglingastofnunar
Útgefandi: Siglingastofnun Íslands,
Vesturvör 2, 200 Kópavogi.
Sími 560 0000. Bréfsími 560 0060.
Netfang: sigling@sigling.is
Vefsíða: <http://www.sigling.is>

Ábyrgðarmaður: Hermann Guðjónsson
Umbrot: Siglingastofnun Íslands
Prentun: Prentsmiðjan Oddi hf.
Frjálst er að birta efni úr blaðinu ef heimildir er getið. Óskir um áskrift berist Siglingastofnun.



Meginhlutverk Siglingastofnunar Íslands er að stuðla að siglingaöryggi og hagfelldu starfs- og rekstrarumhverfi einstaklinga og fyrirtækja sem vinna að sjósókn og siglingum.

Siglingastofnun rækir hlutverk sitt á innlendum og erlendum vettvangi með margvíslegum hætti. Stjórnvöld á sviði siglinga- og samgöngumála njóta starfa stofnunarinnar og fela henni jafnan að sinna verkefnum á sérsviðum hennar. Umtalsverðum hluta af starfstíma Siglingastofnunarfólks er því varið í að sinna innlendri stjórnslu. Öryggisþátturinn er fyrirferðarmikill í þeim verkefnum sem falla undir þessa starfsemi því Siglingastofnun fylgir því eftir að ýmis konar kröfum og skilmálum um öryggismál sé framfylgt við sjósókn, siglingar og hafnastarfsemi. Önnur hlið þessara mála snýr að alþjóðastarfi en Siglingastofnun er tengiliður íslenskra stjórnvalda við ýmsar alþjóðastofnanir á sviði siglingamála. Starfsmenn stofnunarinnar fylgjast með og taka þátt í því starfi sem þar fer fram með það fyrir augum að sjónarmið íslenskra stjórnvalda og hagsmunaaðila hljóti þar verðskuldaða athygli.

Millilandasiglingar eru í eðli sínu alþjóðleg atvinnugrein og um þær hafa gilt alþjóðasiglingareglur áratugum saman. Atburðir í samtíma okkar og auknar siglingar stórra skipa á íslenskar hafnir og um íslenskt hafsvæði hafa orðið til þess að reglur um leiðastjórnun skipa hafa verið settar og munu

Frá siglingamálastjóra

þær taka gildi þann 1. júlí 2008. Leiðastjórnunin gildir á viðkvæmu hafsvæði undan Suður- og Suðvesturströnd landsins þar sem eru gjöful fiskimið og mikilvægar hrygningar- og uppeldisstöðvar nytjafiska og með þeim er í senn stefnt að því að draga úr mengunarhættu vegna hugsanlegra óhappa og auka öryggi skipa með því að beina þeim á þær siglingaleiðir sem öruggastar teljast.

Siglingastofnun starfrækir Sjálfvirkt auðkenniskerfi skipa, AIS-kerfið svokallað, en með því er unnt að fylgjast með ferðum skipa í námunda við landið. Ein greinanna í þessu blaði fjallar um þetta kerfi sem eykur vissulega öryggi sjófarenda og umhverfis því þegar nákvæmlega er vitað um skipaferðir verða öll viðbrögð við slysum og óhöppum skjótari og markvissari en ella væri. Skipaumferð á íslensku hafsvæði fer vaxandi og sérstakur gaumur er gefinn að ferðum olíu- og gasflutningaskipa sem eiga leið um íslenska lögsögu enda allveruleg mengunar- og sprengihætta af farmi þeirra ef illa fer.

Enda þótt Siglingastofnun verji umtalsverðum kröftum í alþjóðlegt samstarf kostum við kapps um að vanrækja ekki verkefni hér heima. Hafnasviðið undirbýr hafnaframkvæmdir ár hvert og í líkanstöð Siglingastofnunar eru gerðar rannsóknir vegna hafnarframkvæmda. Undanfarin ár hafa staðið yfir margháttadar rannsóknir og tilraunir vegna áforma um ferjuhöfn á Bakkafjöru. Þar er byggt á grunni þeirra verkefna sem þegar hafa verið unnin við hafnargerð á erfiðum stöðum á Suðurströnd Íslands og þekking sem fékkst við úrlausn þeirra notuð til að skapa nýja vitneskju og ný tækifæri.

Öryggi lítilla fiskiskipa í brennidepli hjá Alþjóðasiglingamálastofnuninni (IMO)

Á fundi siglingaöryggisnefndar Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO), MSC, vorið 2005 var samþykkt að setja á dagskrá undirnefndar, sem fjallar m.a. um öryggi fiskiskipa (SLF), nýjan lið um fiskiskip undir 12 m að lengd. Árið 2004 lauk vinnu við endurskoðun tveggja rita IMO um öryggi stærri fiskiskipa, þ.e. *Fishing Vessel Safety Code* og *Voluntary Guidelines*. Samræmingarvinna þá var í höndum Ara Guðmundssonar, þáverandi starfsmanns Siglingastofnunar, en hann er nú starfsmaður FAO.

Sökum tíðra slysa við fiskveiðar um allan heim hafa stofnanir SP, sem hafa með öryggi fiskiskipa og fiskimanna að gera, (IMO, FAO og ILO), lagt áherslu á að bæta úr skorti á reglum og viðmiðunum stjórnvalda víða um heim í þessum málaflokki. Það er gert til að bæta hag og öryggi fiskimanna sem starfa í tengslum við þessa

hættulegu atvinnugrein, ekki síst í ríkjum þriðja heimsins.

Í þessu skyni var á fundi SLF 2005 stofnaður samskiptahópur sem Sverrir Konráðsson hjá Siglingastofnun situr í fyrir hönd Íslands. Hópurinn hefur nú samið drög að viðmiðunum um öryggi þilfarsfiskiskipa undir 12 metrum að lengd. Drögin að ritinu skiptast í eftirtalda kafla: almenn ákvæði; smíði, vatnsþéttleiki og búnaður, stöðugleiki og haffæri; vélbúnaður og rafbúnaður; eldvarnir, björgunarbúnaður og fyrirkomulag; neyðar- og öryggisþjálfun; fjarskipti; siglingatæki; vistarverur áhafnar; mönnun og þjálfun.

Upplýsingar og skjöl sem tengjast vinnu hópsins eru birt á heimasíðu Siglingastofnunar og einnig er 10. kafli ritsins, sem fjallar um siglingatæki, saminn af Íslendingum.

Nýir starfsmenn við tæknistörf og skjalavörslu



Eiríkur P. Einarsson
skjalavörður

Eiríkur fæddist í Vestmannaeyjum árið 1950. Hann lauk BA-prófi í bókasafnsfræði frá Háskóla Íslands árið 1982 og prófi frá Leiðsöguskóla Íslands árið 2001. Áður en Eiríkur kom til Siglingastofnunar var hann bókasafnsfræðingur á Hafrannsóknastofnuninni og Rannsóknastofnun fiskiðnaðarins frá 1971. Hann stundar einnig leiðsögn erlendra ferðamanna um Ísland á sumrum. Eiríkur er kvæntur Önnu Gísladóttur og eiga þau tvo syni.

Rob Petrus Martinus Kamsma, tæknifræðingur á hafnasviði



Rob Petrus Martinus Kamsma, tæknifræðingur á hafnasviði

Rob er fæddur í Uden í Hollandi árið 1981. Hann lauk prófi í umhverfisverkfræði frá Tækniháskóla Den Bosch í Hollandi árið 2004 og kom til Íslands sama ár. Áður en Rob hóf störf hjá Siglingastofnun

starfaði hann hjá Umhverfisstofnun. Sambýliskona Robs er Helga Rún Helgadóttir.

Fyrsti fundur siglingaverndarráðs

Föstudaginn 31. ágúst 2007 kom siglingaverndarráð saman til fundar í fyrsta sinn. Ráðið er skipað samkvæmt ákvæðum í Siglingaverndaráætlun Íslands og meginhlutverk þess og starfssvið er ráðgjöf til stjórnvalda varðandi siglingaverndarmálefni.

Siglingaverndarráð er þannig skipað:

Frá Siglingastofnun Íslands:

Aðalmaður: Óskar Ingi Sigmundsson, formaður.

Varamaður: Sigurður Áss Grétarsson, varaformaður.

Frá ríkislögreglustjóra:

Aðalmaður: Guðmundur Ómar Þráinsson.

Varamaður: Kristján Kristjánsson.

Frá tollstjóranum í Reykjavík:

Aðalmaður: Brynjólfur Karlsson.

Varamaður: Guðni Sigmundsson.

Frá Landhelgisgæslu Íslands:

Aðalmaður: Ásgrímur L. Ásgrímsson.

Varamaður: Einar H. Valsson.

Frá Sambandi íslenskra kaupskipaútgærða:

Aðalmaður: Signý Sigurðardóttir.

Varamaður: Einar Ingi Einarsson.

Frá Hafnasambandi Íslands:

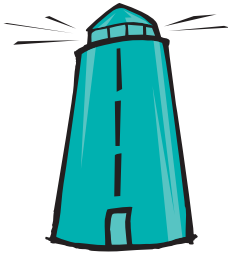
Aðalmaður: Hörður Blöndal.

Varamaður: Hallur Árnason.



Siglingaverndarráð og siglingamálastjóri. Fv.: Hörður Blöndal, Guðmundur Ómar Þráinsson, Óskar Ingi Sigmundsson, Signý Sigurðardóttir, Hermann Guðjónsson siglingamálastjóri, Brynjólfur Karlsson og Ásgrímur L. Ásgrímsson.

Sjálfvirkt auðkenniskerfi skipa – AIS



Árið 2004 hófst á vegum Siglingastofnunar Íslands innleiðing á nýrri tækni til að fylgjast með skipaumferð og safna upplýsingum um skipaferð í næsta nágrenni landsins og varðveita þær. Í þessari grein segir Baldur Bjartmarsson forstöðumaður rekstrarsviðs Siglingastofnunar frá þessari tækni.

Hvað er AIS-kerfið?

AIS (Automatic Identification System) eða sjálfvirkt auðkenniskerfi skipa, eins og kerfið hefur verið nefnt á íslensku, er rafrænt tilkynninga- og upplýsingakerfi um siglingar skipa. Þetta kerfi var innleitt af Alþjóðasiglingamálastofnuninni (IMO) árið 2001 til að auka öryggi skipa og umhverfis ásamt því að bæta eftirlit með siglingum skipa og siglingaþjónustu. AIS er mikilvægur búnaður sem þjónar m.a. eftirfarandi markmiðum:

- Að veita upplýsingar og varna árekstri skipa á siglingu.
- Að gera strandríki kleift að nálgast upplýsingar um skip í lögsögu þess, t.d. um farm skipsins, ákvörðunarstað o.fl.
- Að auðvelda vaktstöðvum að fylgjast með ferðum skipa og leiðbeina þeim.

Hvernig virkar AIS-búnaðurinn?

AIS-búnaður í skipum samanstendur af sjálfvirkum sendi- og móttökubúnaði sem sendir frá sér og tekur á móti stöðluðum upplýsingum frá öðrum skipum. Upplýsingarnar eru þrenns konar:

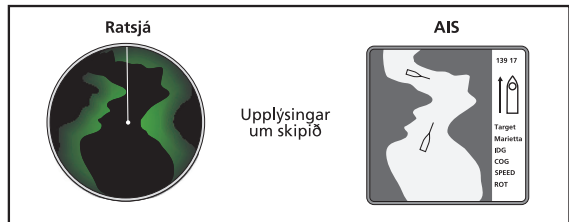
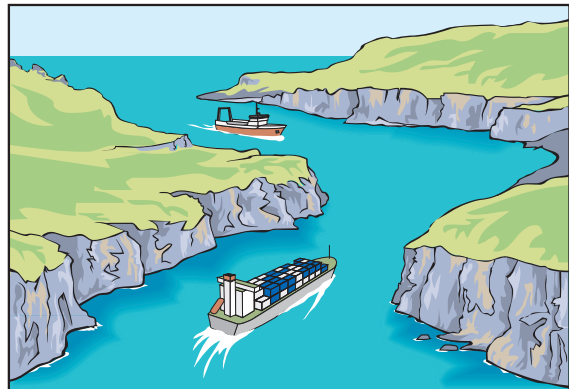
- Upplýsingar um för skips (staðsetning, stefna, hraði, stefnubreytingar ...)
- Fastar upplýsingar um skipið (einkennisnúmer, skipstegund, stærð, t.d. lengd skips ...)
- Ferðatengdar upplýsingar (ákvörðunarstaður, komutími, farmur, djúprista o.fl.)

Upplýsingarnar eru sendar með stöðluðum hætti og fara sendingar fram á tveimur rásum á metrabylgjusviði (VHF). Fastar og ferðatengdar upplýsingar eru sendar út sjöttu hverja mínútu, eða ef upplýsingar breytast, en upplýsingar um för skipsins eru sendar út með þriggja mínútna til tveggja sekúndna millibili háð hraða skipsins og stefnubreytingum. Langdrægi sendinga er hið sama og á öðrum VHF-sendingum og er fyrst og fremst háð loftnetshæð yfir sjó. Drægi frá skipum getur verið um 20 sjómíllur. Landstöðvar hér

á landi eru hæst í um 720 m hæð yfir sjó og er langdrægi þá hátt í 70 sjómíllur.

Notkun AIS í skipum, á landi og í flugvélum

Um borð í skipum eru AIS-upplýsingar, sem tekið er á móti frá öðrum skipum, notaðar til stuðnings við ratsjármynd en einnig eru þær birtar á „plotter“ eða rafrænu sjókorti. Skipstjórnarmaður sér tiltekna upplýsingar um önnur skip í nágrenninu samanber lýsinguna fyrir í greininni; þ.e. skipsheiti, stefnu, hraða o.fl. Þar sem AIS-



AIS-kerfið hefur ýmsa kosti umfram ratsjána. Skipstjórnarmenn á skipum sem hafa þennan búnað um borð sjá til annarra skipa í grennd ef þau hafa sama búnað, jafnt þótt skipin séu í hvarfi og ratsjárgeisli nái ekki til þeirra. Það er einnig mikilvægur kostur á AIS-kerfinu að unnt er að varðveita upplýsingar um siglingu skipa í gagnabanka.

sendingar fara fram á lengri bylgjulengd en ratsjá notar er aðgreiningahæfni AIS-tækjanna meiri og hægt er að „sjá“ til ferða skipa sem eru í hvarfi í sundum eða handan við eyjar

Auk svokallaðra A-tækja sem nota skal í SOLAS-skipum (skip sem falla undir samnefnda samþykkt Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar frá 1974) hafa verið framléiddar AIS-strandarstöðvar og tæki til að nota í minni skipum, svonefnd B-tæki. Ennfremur hafa verið framléidd tæki í flugvélar sem notuð eru við björgunar- og eftirlitsstörf.

Hvaða skip eiga að vera búin AIS?

Alþjóðasiglingamálastofnunin hefur innleitt kröfur um að skip sem falla undir SOLAS-samþykktina frá 1974 skuli vera búin AIS-tækjum af flokki A. Þessar kröfur má finna í 19.

grein V. kafla samþykktarinnar sem fjallar um siglingaöryggi og segir að AIS-búnaður skuli vera í gangi í skipum sem falla undir samþykktina svo fremi að alþjóðasamþykktir, reglur eða staðlar kveði ekki á um leynd siglingaupplýsinga. Samkvæmt tilskipun Evrópusambandsins 2002/59/EB eru gerðar eftirfarandi kröfur um AIS-búnað í skipaflota aðildarríkja Bandalagsins og EFTA og skipa sem eru í ferðum innan Evrópu-sambandsins og til Íslands og Noregs. Öll skip, sem tilskipunin nær til, skulu búin AIS-búnaði af A-gerð.

Tankskip

Öll skip í alþjóðasiglingum

Öll skip í siglingum innan ESB/EFTA

Farþegaskip

Öll skip í alþjóðasiglingum

Öll skip í siglingum innan ESB/EFTA*

Flutningaskip

Öll skip yfir 300 BT í alþjóðasiglingum

Öll skip yfir 300 BT í siglingum innan ESB/EFTA

Fiskiskip

Öll skip yfir 300 BT eða 45 m að lengd í ferðum innan ESB/EFTA

* Aðildarríki mega veita farþegaskipum undir 300 BT í innanlandssiglingum undanþágu frá notkun AIS-búnaðar.

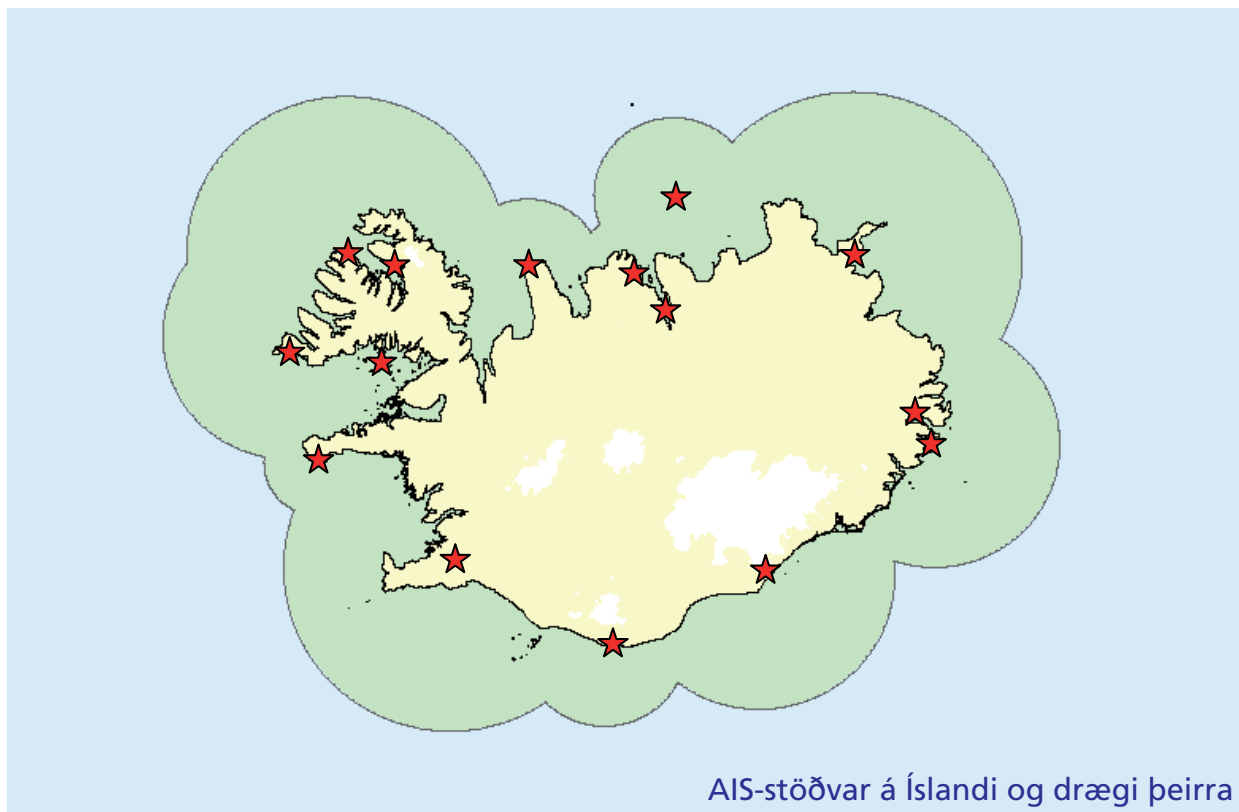
Vert er að benda á að á vegum Evrópusambandsins liggur fyrir tillaga um viðbætur við fyrrnefnda tilskipun 2002/59/EB sem felur m.a. í sér að krafa verði gerð um AIS-búnað í fiskiskipum allt niður í 15 m lengd í þremur áföngum á jafnmörgum

árum. Þar verður að öllum líkindum einnig gerð krafa um A-gerð tækja í þessi fiskiskip.

Heimilt er að setja AIS-búnað í báta og fánleg eru tæki sem ekki hafa sendingarúnað. Ekki er skynsamlegt að nota þau þar sem kostir kerfisins felast í því að „sjá“ og „sjást“.

Aðgangur að AIS-upplýsingum og not þeirra

Upplýsingum úr AIS-kerfi Siglingastofnunar er miðlað í rauntíma til Vaktstöðvar siglinga í Skógarhlíð. Aðrir sem hafa aðgang að gögnum úr kerfinu eru, enn sem komið er, Faxaflóahafnir og Ísafjarðarhöfn sem fá gögn frá aðliggjandi hafsvæðum þannig að starfsmenn hafnanna geta fylgst með skipum sem eru á leið til eða frá höfnunum. Gögnunum er miðlað yfir Netið og þarf notandi að hafa notandanafn og aðgangsorð frá Siglingastofnun til að geta nýtt sér þjónustuna. Kostnaður við notandaleyfi er miðaður við beinan útlagðan kostnað Siglingastofnunar vegna búnaðarins sem notaður er til tenginga. Upplýsingar úr AIS-kerfinu eru geymdar í miðlægum gagnageymslubúnaði Siglingastofnunar og reynslan hefur sýnt að gögnin nýtast vel við rannsókn á óhöppum á sjó, til að greina umferð o.fl. Sem dæmi um notkunarmöguleika upplýsinga úr AIS-kerfi Siglingastofnunar er að þær komu að góðum notum þegar unnið var að tillögum um afmörkun siglingaleiða við Suðvesturland sem voru samþykktar af Alþjóðasiglingamálastofnuninni í fyrri hluta október 2007.



AIS-stöðvar á Íslandi og drægi þeirra

Siglingastofnun Íslands hóf uppsetningu AIS-búnaðar á landi árið 2004 og nú hafa verið settar upp 15 stöðvar með ströndum landsins þannig að AIS nær nú yfir allar helstu siglingaleiðir við landið allt að 70 sjómílum á haf út.

Haldið á vit vitanna



Þegar tekur að vora bregst það ekki að vinnuflokkar Siglingastofnunar halda af stað úr Kópavoginum að huga að ljósvitunum 104 sem Siglingastofnun starfrækir.

Vitarnir eru allir rafknúnir, ýmist tengdir við rafveitu eða með búnaði til að breyta sólarorku í raforku. Rafvirkjarnir, Guðmundur Bernódusson og Sigurjón Eiríksson, eiga því erindi í hvern og einn af landsins vitum til að huga að ljósabúnaði þeirra og heimsækja þá yfirleitt svo gott sem alla ár hvert til þess að tryggja að ljós þeirra skíni eins og til er ætlast.

Að þessu sinni hófust hinar árvissu viðhaldsferðir rafvirkjanna í aprílbyrjun með



heimsókn í vitana á Snæfellsnesi. Í maí héldu þeir í Austurlandsvita og vita Suðurlands en að því búnu var komið að venjubundinni hringferð með skipi sem hófst þann 19. júní. Að þessu sinni var það *Dröfnin* RE-35 sem flutti rafvirkjana milli vita í útskerjum og á annesjum sem ekki er hægt að komast að landveg. Fyrsti viðkomustaðurinn í viðhaldsferðinni var Þormóðssker á Faxaflóa, síðan var haldið í Breiðafjörð þar sem skipt var um rafhlöður í þremur baujum og svo tóku Vestfjarðavitar við. Úti fyrir Norðurlandi var bræla og svo fór að ekki var hægt að komast í land við vitana á Gjögurtá í Háey og á Melrakknesi. Veðrið gekk niður þegar komið var austur fyrir Langanes og heimsóknir í skerja- og annesjavita Austur- og Suðurlands gengu ágætlega. Hringferðinni lauk í Reykjavík þann 2. júlí og höfðu þá 34 afskekktir vitar fengið sína árlegu rafvirkjaheimsókn.

Viðhald og umhirða rafvirkjanna á vitabúnaði hófst á nýjan leik þann 10. júlí þegar

lagt var í för um Norður- og Norðausturland og í framhaldi af því til Vestfjarða. Þessum ferðum lauk í júlílok og um haustið, að loknum sumarleyfum, hófst viðhald á vitabúnaði á Suðvesturlandi.

Verkefni rafvirkjanna felast einkum í því að kanna ástand rafgeyma og ljósapera, skipta um og dytta að eftir þörfum og þrifa rúður og linsur. Rafgeymar eru nú í öllum 104 vitum Siglingastofnunar, samtals um 820 talsins. Þeir varðveita sólarorkuna sem breytt er í rafmagn í þeim vitum þar sem sú tækni er notuð og eru til vara í þeim vitum sem eru tengdir við raforkudreifikerfið. Í fáeinum vitum eru dieselvélar varaafstöðvar og eru rafgeymar notaðir við að starta þeim.

Auðkennikerfi skipa og veðurstöðvar

Vitar landsins nýtast ekki einungis sem ljósvitar. Innan veggja þeirra fær einnig ýmis konar mæli- og fjarskiptabúnaður skjól. Búnaður fyrir sjálfvirkt auðkennikerfi skipa (AIS-kerfið) var settur upp í Grímvita við Reyðarfjörð og í Æðeyjarvita og rafvirkjarnir sinntu viðhaldi á 9 af 11 veðurstöðvum sem Siglingastofnun nýtir til að afla gagna fyrir upplýsingakerfið um veður og sjólag sem stofnunin starfrækir.

Viðhald og umhirða vitabygginga sumarið 2007

Sérstakur vinnuflokkur, skipaður reyndum vitakörlum frá Siglingastofnun og ungum og sprækum framhaldsskólapiltum, lagfærði vitabyggingar sumarið 2007 undir stjórn Ingvars Hreinsonar verkstjóra á Siglingastofnun. Undanfarin ár hafa tveir slíkir flokkar verið að störfum en voru nú sameinaðir og reyndist það vel, ekki síst þegar unnið var að viðgerðum á Siglunesvita, en meðan á því stóð hafði vinnuflokkurinn bækistöð í varðskipi.

Þetta sumarið var farinn „sjótúr“ sem felur í sér að skip var leigt til að flytja vinnuflokkinn og efni til viðgerða að þeim vitum sem ekki er hægt að nálgast landveginn. Eins og oft áður var eitt af varðskipum Landhelgisgæslunnar leigt í þessu skyni og að þessu sinni var það *Týr* sem gegndi þessu hlutverki. Samstarfið við áhöfn varðskipisins var gott að vanda og starfsmenn Siglingastofnunar fengu tækifæri til að taka þátt í þyrluþjálfun Gæslunnar en þyrlan *Gná* hífði þá frá borði á *Tý* og flaug með þá til starfa í Höskuldsey. Slík ævintýri og góð kynni við varðskipsmenn gera endurminningar frá sumrinu ánægjulegar.

Verkefni viðhaldsflokksins felast í almennu viðhaldi svo sem múrviðgerðum, málningarvinnu, sementskústun, fúavörn, ryðvörn og glugga- og rúðuskriptum auk þess að lagfæra eitt og annað sem betur má fara. Stundum þarf að takast á við stór viðhaldsverkefni og sumarið 2007 var Dalatangaviti til sérstakrar meðferðar hjá viðhalds-

flokknum sem skipti um þakjárn og nokkra af gluggum vitans.

Leitt er til þess að vita að alltaf er nokkuð um það að unnar séu skemmdir á vitum með einhverjum hætti. Oftast felast skemmdarverkin í kroti, málningarslettum og hurðarbrotum og getur reynst kostnaðarsamt að lagfæra afleiðingar slíkra spellvirkja. Stundum eru þau alvarlegri, t.d. þegar gerðar eru skotárásir á ljóshús vitanna. Þá brotna rúður, vitaljósið slokknar og hætta skapast fyrir sjófarendur. Rúður í ljóshúsi Knarrarósvitans höfðu verið eyðilagðar með byssuskotum og var skipt um þær.

Viðhald og viðgerðir fóru fram á eftirtöldum 17 vitum sumarið 2007.

Faxaflóavítar

Akranesvíti

Breiðafjarðarvítar

Höskuldseyjarvíti og Klofningsvíti

Vestfjarðavítar

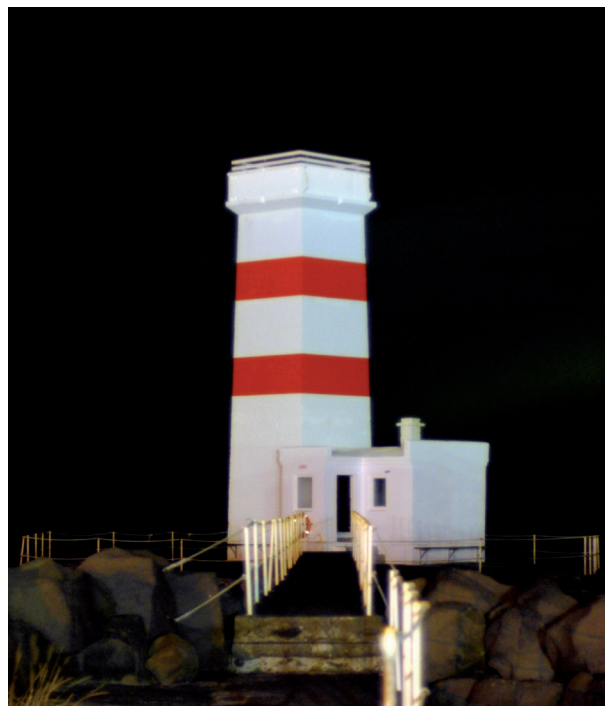
Kópanesvíti, Galtarvíti, Fjallaskagavíti, Sléttueyjarvíti og Hornbjargsvíti

Norðurlandsvítar

Siglunesvíti og Sauðanesvíti

Austurlandsvítar

Streitisvíti, Kambanesvíti, Landahólsvíti, Hafnarnesvíti, Vattarnesvíti, Dalatångavíti og Grímuvíti



Gamli Garðskagavítinn var byggður árið 1897. Hann hefur ekki verið í notkun svo áratugum skiptir en er vinsæll viðkomustaður ferðamanna og fuglaskoðara. Meðal viðhaldsverkefna ársins 2007 var að endurnýja handrið og leiðara á upphlöðnum palli kringum vitann til að auka öryggi þeirra sem þar eru á ferli.

Samþykktir Alþjóðavinnuálagstofnunarinnar um vinnuskilyrði farmanna og fiskimanna

Þann 23. febrúar 2006 lauk 94. þingi Alþjóðavinnuálagstofnunarinnar (ILO), með afgreiðslu nýrrar alþjóðlegrar samþykktar um vinnuskilyrði farmanna, (Maritime Labour Convention - MLC, 2006).

Samþykktin er ein fjögurra grundvallarsamþykktanna sem fjalla um málefni á sviði siglinga. Hinar eru samþykktir Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO), þ.e. STCW, SOLAS og MARPOL.

Í samþykktinni eru ákvæði um lágmarksviðmiðanir og kröfur um aldur farmanna, vinnu- og hvíldartíma, aðbúnað, fæði, vistarverur og hollustuhætti um borð í skipum öðrum en fiskiskipum. Ýtarleg ákvæði eru um skyldur fánaríkja og hafnaríkja hvað varðar eftirlit með starfsskilyrðum og lífskjörum farmanna um borð í kaupskipum. Samþykktinni er ætlað að leysa af hólmi 68 ILO-samþykktir um málefni farmanna sem hafa verið afgreiddar á alþjóðavinnuálagþingum. Sú elsta er frá árinu 1920.

Þótt 94. alþjóðavinnuálagþingið hafi afgreitt samþykktina einróma öðlast hún ekki gildi fyrir en 30 aðildarríki, sem samanlagt hafa 33% af skipaflota heims miðað við brúttótonnatölu, hafa fullgilt hana.

Hinn 14. júní 2007 var á 96. þingi Alþjóðavinnuálagstofnunarinnar (ILO) samþykkt með miklum meirihluta atkvæða alþjóðasamþykkt um vinnuskilyrði fiskimanna sem ætlað er að bæta aðstæður um 30 milljóna manna sem starfa við fiskveiðar um allan heim.

Í nýju samþykktinni eru ákvæði sem miða að því að auka öryggi og heilbrigði fiskimanna að störfum og tryggja þeim læknishjálp og umönnun í veikindum. Þeir skulu einnig fá nægilega hvíld, njóta verndar í krafti starfssamninga og hafa sömu almannatryggingavernd og aðrir starfsmenn.

Ákvæðum samþykktarinnar er einnig ætlað að tryggja að fiskiskip séu smíðuð og þeim viðhaldið með hliðsjón af þeirri staðreynd að fiskimenn dvelja gjarnan langdvölum um borð í skipum sínum.

Samþykktin öðlast gildi þegar 10 aðildarríki (þ.m.t. átta strandríki) af 180 aðildarríkjum ILO hafa fullgilt hana. Tilmæli (nr. 199) um sama efni voru samþykkt með 443 atkvæðum, ekkert mótatkvæði var greitt en 19 atkvæði flokkuðust undir hjásetu við atkvæðagreiðsluna. Það er í höndum aðildarríkjanna að fela lögbærum stjórnvöldum innanlands að fullgilda samþykktina og tilmælin.

Leiðastjórnun skipa við Suðvesturströnd Íslands tekur gildi 1. júlí 2008



Í júlímánuði síðastliðnum voru samþykktar á fundi undirnefndar Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar tillögur um leiðastjórnun skipa fyrir Suður- og Suðvesturströnd Íslands sem unnið hafði verið að um nokkurt skeið á

vettvangi Siglingastofnunar Íslands. Þær hlutu síðan endanlega staðfestingu á 83. fundi siglingaöryggisnefndar Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (Maritime Safety Committee) sem haldinn var í Kaupmannahöfn í október. Guðjón Ármann Eyjólfsson, fyrrverandi skólameistari Stýrimannaskólans í Reykjavík, hefur fjallað ýtarlega um aðskildar siglingaleiðir í kennslubókum sínum í sjómannafræðum og í væntanlegri bók mun hann fjalla um þær reglur sem gilda um siglingar á slíkum leiðum. Í þessari grein segir hann lesendum Til sjávar frá aðdraganda þess að leiðastjórnun var komið á og helstu breytingum sem hinar nýju reglur hafa í för með sér fyrir sjófarendur á því svæði sem þær ná yfir.

Aðskildar siglingaleiðir við Suðvesturströnd Íslands, fyrir Reykjanes, sem er fjölfarnasta og jafnframt ein erfiðasta siglingaleið hér við land, eiga sér nokkurn aðdraganda.

Hinn 5. mars 1997 strandaði gámaskipið *Vikartindur* á Háfsfjöru skammt frá ósum Þjórsár. *Vikartindur*, sem var rúmlega 8.600 brúttótonn að stærð, varð fyrir minni háttar vélarbilun 12 sjómílum sunnan við land um miðjan dag. Skipið var allan daginn á reki í suðvestan stormi, 8–9 vindstigum, þar til það strandaði. Einn íslenskur varðskipismaður fórst við björgunaraðgerðir. Skipið náðist ekki út og var rífið á strandstað.

Strand *Vikartinds* varð til þess að árið 1998 var skipuð nefnd til þess að gera tillögur um siglingaleiðir í því skyni að beina siglingum stórra skipa og olíuflutningaskipa lengra frá landi. Þrátt fyrir ágætar og rökstuddar tillögur sem nefndin lagði fram komst málið ekki lengra að sinni en á tillögustig.

Í desember 2006 strandaði flutningaskipið *Wilson Muuga* rétt við Hvalsnesvita á Reykjanesi, en skipið var á útleið og sigldi örskammt frá landi. Það renndi á grunn skömmu eftir að bilun varð á sjálfstýringu þess. Danskur varðskipismaður fórst við björgunaraðgerðir.

Siglingar til hafna við Faxaflóa hafa farið vaxandi undanfarin ár og þótt það heyri til algerra undantekninga að eitthvað beri útaf með siglingu þeirra skipa sem hingað koma leiðir af sjálfu að hætta á tjóni vex í hlutfalli við skipafjöldann.

Í desember 2006 skipaði Sturla Böðvars-son þáverandi samgönguráðherra nefnd til þess að gera tillögur um aðskildar siglingaleiðir fyrir Reykjanes til þess að efla þar öryggi og tryggja verndun lífríkis við Suður- og Suðvesturströnd Íslands þar sem eru mikilvægar uppeldis- og hrygningarstöðvar nytjafiska og sérstaklega mikið og viðkvæmt lífríki fugla. Hér má nefna svæði eins og Selvogsbanka og eyjarnar Eldey og Surtsey sem báðar eru á náttúruminjaskrá.

Starf nefndarinnar leiddi til þess að sumarið 2007 var lögð fram tillaga frá Íslandi í NAV-undirnefnd Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO) um siglingafræðileg málefni (Sub-Committee on Safety of Navigation) um aðskildar siglingaleiðir fyrir Reykjanes (Traffic Separation Scheme, TSS), þrjú svæði sem ber að forðast (Area to be Avoided, ATBA) ásamt tilkynningaskyldu fyrir skip sem sigla inn á svæði A.

Hafsvæði sem ber að forðast

Svæði A: Nær frá Dyrhólaeyjarvita suður fyrir Vestmannaeyjar, suðvestur af Surtsey, sunnan við Selvogsbanka í stað 6,8 sjómílur suður af Reykjanestá og þaðan um Húllið að Garðskagavita.

Svæði B: Umhverfis Fuglasker, Geirfugladrang, Geirfuglasker, Eldeyjardrang og Eldey.

Svæði C: Syðrahraun.

Aðskildar siglingaleiðir

1. Innri siglingaleið: Siglingaleið í gegnum Húllið, vestur af Reykjanestá og Stafnesi, tví-stefnuleið (Two-way Route) milli svæða A og B (ATBA) sem ber að forðast. Skip á siglingaleiðinni eiga ætíð að hafa leiðarmiðjuna á bakborða.



Flutningaskipið *Wilson Muuga* sigldi í strand á Hvalsnesfjöru síðla nætur þann 19. desember 2006. Skipið var dregið á flot þann 17. apríl 2007.

2. Siglingaleið fyrir Garðskaga: Norðvestur af Garðskaga eru aðskildar siglingaleiðir (TSS) með svæði sem aðskilur einstefnuleiðirnar að og frá Faxaflóahöfnum.

Leiðin er 3 sjómíllur norður af Garðskaga. Við enda leiðanna er siglingaleiðin tvístefnuleið (Two-way Route) en í miðri leiðinni er svæði sem skilur að einstefnuleiðir (TSS).

Siglingaleiðin er 3 sjómíllur á breidd og er stjórnendum allra skipa, án tillits til stærðar, skylt að haga siglingu í samræmi við fyrirmæli 10. reglu alþjóðasiglingareglanna frá 1972, með síðari breytingum, um aðskildar siglingaleiðir.

3. Ytri siglingaleið – djúpleið: Þessi leið liggur yfir Reykjaneshrygg.

Siglingaleiðin er afmörkuð tvístefnuleið (Two-way Route), 27,5 sjómíllur suðvestur af Reykjanesi. Leiðin er um þriggja sjómílna breið með svæði sem skilur að einstefnuleiðir syðst í leiðinni (TSS).

Leiðin liggur á milli tveggja grunna sem heita Fjallið (minnsta dýpi þar er 24 m), norð-austan við leiðina, og Grjóthryggurinn (minnsta dýpi þar er 78 m) sem er suðvestan við leiðina.

Skip í siglingaleiðinni skulu ætíð hafa leiðarmiðjuna á bakborða.

Dýpi á ytri leiðinni er alls staðar yfir 200 metrar nema á lítilli hæð syðst í leiðinni þar sem minnsta dýpi er 166 m.

Fylgst er með ferðum skipa á leiðarstjórnunarsvæðinu með AIS-tækjum í Vaktstöð siglinga í Reykjavík, sem fylgist með siglingum og umferð skipa allt að 70 sjómílum frá ströndum Íslands.

Skip sem skylt er að sigla um ytri leiðina – Djúpleiðina

1. Öll skip sem eru stærri en 5.000 brúttótonn.
2. Öll skip sem flytja hættulegan, eittraðan eða mengandi farm í lausu eða í tönkum.

Með sérstakri heimild og skilyrðum er þó skipum allt að 20.000 brúttótonnum **sem flytja ekki** hættulegan, eittraðan eða mengandi farm í lausu eða í tönkum heimilt að sigla um innri leiðina, Húllið.

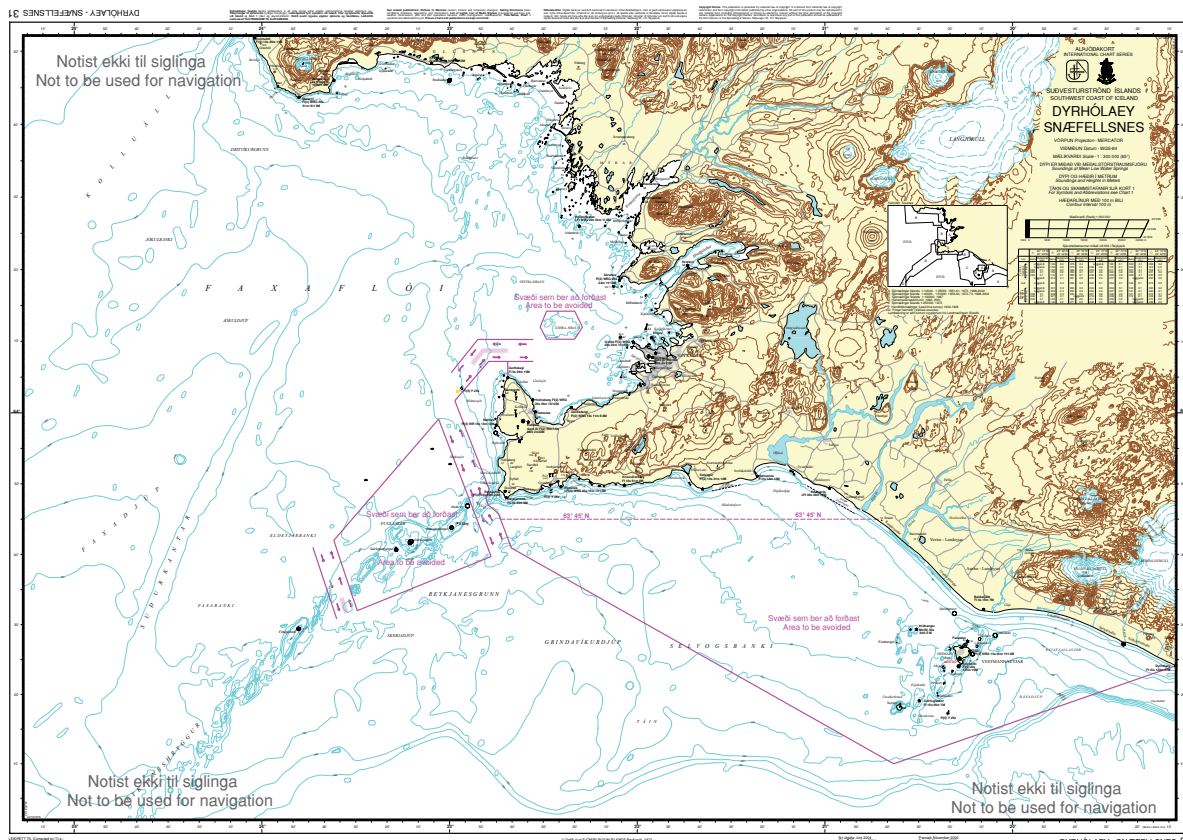
Skip sem heimilað er að sigla um innri leiðina, Húllið

Öll skip sem eru 5.000 brúttótonn og minni og flytja ekki hættulegan, eittraðan eða mengandi farm í lausu eða í tönkum.

Undanþágur

Skip allt að 20.000 brúttótonnum að stærð mega sigla um innri leiðina með eftirfarandi skilyrðum:

1. Skipið flytji ekki hættulegan, eittraðan eða mengandi farm í lausu eða í tönkum.



Á kortinu, sem unnið er af Sjomælingadeild Landhelgisgæslunnar, eru afmörkuð þau svæði sem tilteknum tegundum skipa ber að forðast og einnig afmörkuðu siglingaleiðirnar sem skylt verður að fara eftir 1. júlí 2008.

2. Skipstjórinn hafi sótt námskeið sem er haldið að tilhlutan íslenskra siglingayfirvalda og hafi að loknu námskeiði fengið heimild til að sigla um innri leiðina.

Rétt til að sækja slíkt námskeið hefur skipstjórnarmaður sem undangengna 18 mánuði hefur áfalla- og athugasemdalaust siglt sex sinnum til hafna við Faxaflóa sem skipstjóri eða yfirstýrimaður.

Heimild til siglinga með svo stórt skip fellur úr gildi ef 24 mánuðir líða án þess að skipstjórinn hafi siglt skipi til hafna við Faxaflóa.

Heimilt er að sigla tankflutningaskipum með allt að 5.000 brúttótonna burðargetu um innri leiðina með gas eða olíufurðir með hámarksseigju 11,0 cSt við 40° C (maximum kinematic viscosity) hafi skipstjórinn lokið námskeiði sem greint er hér að framan og að því loknu fengið heimild til þess að sigla innri leiðina, í gegnum Húllið.

Tilkynningarskylda skipa sem sigla inn á ATBA - svæði A

Við siglingu inn á svæði A skal ætíð tilkynna Vaktstöð siglinga um ferðir skipsins og áætlaða siglingu með fjögurra klukkustunda fyrirvara, eða í síðasta lagi þegar látið er úr höfn ef siglt er frá Faxaflóahöfnum eða höfnum innan svæðis A. Undanþegin slíkum tilkynningum eru skip í reglubundnum daglegum siglingum innan svæðis A.

Vaktstöð siglinga skal tilkynnt um ferðir allra skipa sem hafa undanþágu til siglinga um innri leið með um fjögurra klukkustunda fyrirvara eða þegar látið er úr höfn við Faxaflóa eða innan svæðis A.

Samkvæmt SOLAS 1974 gildir tilkynningaskyldan ekki um herskip, hjálparskip flotans eða önnur skip í eigu eða útgerð ríkisstjórnar samningsaðila sem eru eingöngu starfrækt í þjónustu hins opinbera og ekki í atvinnuskyni. Ennfremur nær tilkynningarskyldan ekki til fiskiskipa sem hafa fiskveiðiréttindi innan efnahagslögsögu Íslands.

Tilkynningar sem skylt er að senda frá skipum til Vaktstöðvar siglinga (MTS) í Reykjavík nefnast TRANSREP.

Eftirfarandi reglur gilda:

1. TRANSREP byggist á VHF-talviðskiptum.
2. Vaktstöðin er kölluð upp á VHF-rás 70 (16).
3. Ef skip getur ekki notað VHF-rás 16 til þess að tilkynna um siglingu skipsins á að nota MF-DSC eða INMARSAT.
4. Tilkynningar á að senda á ensku til Vaktstöðvar siglinga í Reykjavík (Maritime Traffic

Service – MTS) og nefnast TRANSREP-tilkynningar.

5. Í TRANSREP -tilkynningum á að nota útgáfu IMO, Staðlaðar setningar í sjómannamáli (Standard Marine Communication Phrases – SMCP) þar sem það er nauðsynlegt.

Í TRANSREP-tilkynningum á að tilkynna hvenær áætlað er að skip fari inn á svæði A sem skip eiga að forðast (ATBA).

Áriðandi er að eftirfarandi komi fram í TRANSREP-tilkynningum:

- A Nafn skipsins, kallmerki og IMO-númer (Alþjóðlegt skipaskrárnúmer).
- C eða
- D Staður skipsins (breidd og lengd) eða gefinn upp miðað við kennileiti í landi, t.d miðun og fjarlægð til vita eða annarra staða.
- E Stefna (rétt haldin, r.v. - Course over Ground -COG).
- F Hraði (haldinn hraði – Speed over Ground-SOG).
- G Brottfararhöfn (Port of Departure).
- H Dagsetning, tími og staður, þegar skipið er komið að siglingaleið eða að ATBA-svæði.
- I Ákvörðunarstaður (Port of Destination).
- K Dagsetning, tími og staður þegar og þar sem skipið siglir út úr siglingaleið eða fer úr höfn innan ATBA-svæðis.
- L Áformuð siglingaleið innan ATBA-svæðis.

Komi upp bilun, mengun frá skipinu eða ef farmur fer fyrir borð skal upplýst um þau atvik til Vaktstöðvar siglinga í Reykjavík.

Áhrif leiðastjórnunar á önnur skip en þau sem reglurnar ná til

Reglur um leiðastjórnun eru settar í samræmi við 10. reglu Alþjóðasiglingareglanna og geta haft áhrif á siglingu og athafnir annarra skipa en þeirra sem falla undir þær, þar á meðal fiskiskipa og báta.

Skipstjórnarmenn skipa að fiskveiðum verða sérstaklega að athuga i-lið 10. reglu um, að „skip að fiskveiðum má ekki trufla siglingu nokkurs skips sem siglir eftir einstefnuleið.“

Skip sem eru styttri en 20 m eða seglskip mega samkvæmt j-lið reglunnar „ekki trufla örugga siglingu vélskipa sem siglir eftir einstefnuleið“.

En samkvæmt e-lið 10. reglu mega skip hins vegar vera „við fiskveiðar á svæði sem skilur að einstefnuleiðir“ þó einungis ef það truflar ekki siglingu skipa eftir siglingaleiðunum, þ.e. aðskilinni leið (TSS) norðan við Garðskaga og syðst í Djúp-leið ásamt tvístefnuleiðum um Húllið, við enda afmörkuðu siglingaleiðarinnar norðan Garðskaga og í Djúp-leið.

Hafnarframkvæmdir á Rifi á Snæfellsnesi

Líkantilraunum vegna áforma um hafnarbætur á Rifi á Snæfellsnesi, sem hófust í rannsóknastöð Siglingastofnunar í nóvember 2006, lauk í mars 2007 og þá voru kynntar þær tillögur sem rannsóknirnar höfðu leitt í ljós að þættu vænlegastar til árangurs.

Tillögur Siglingastofnunar ganga út á það að innsiglingin verði breikkuð og dýpkuð í sveig innan við Rifið og Töskuna. Erfiðasta hluta hennar verði skýlt með brimvarnargarði á Rifinu sem látinn verði ná út undir Tösku. Jafnframt verður byggður sandfangari þvert á ströndina til móts við Tösku til að varna því að sandur berist í innsiglingarrennuna. Eftir þær breytingar verður hafnarmynnið komið út að Tösku.

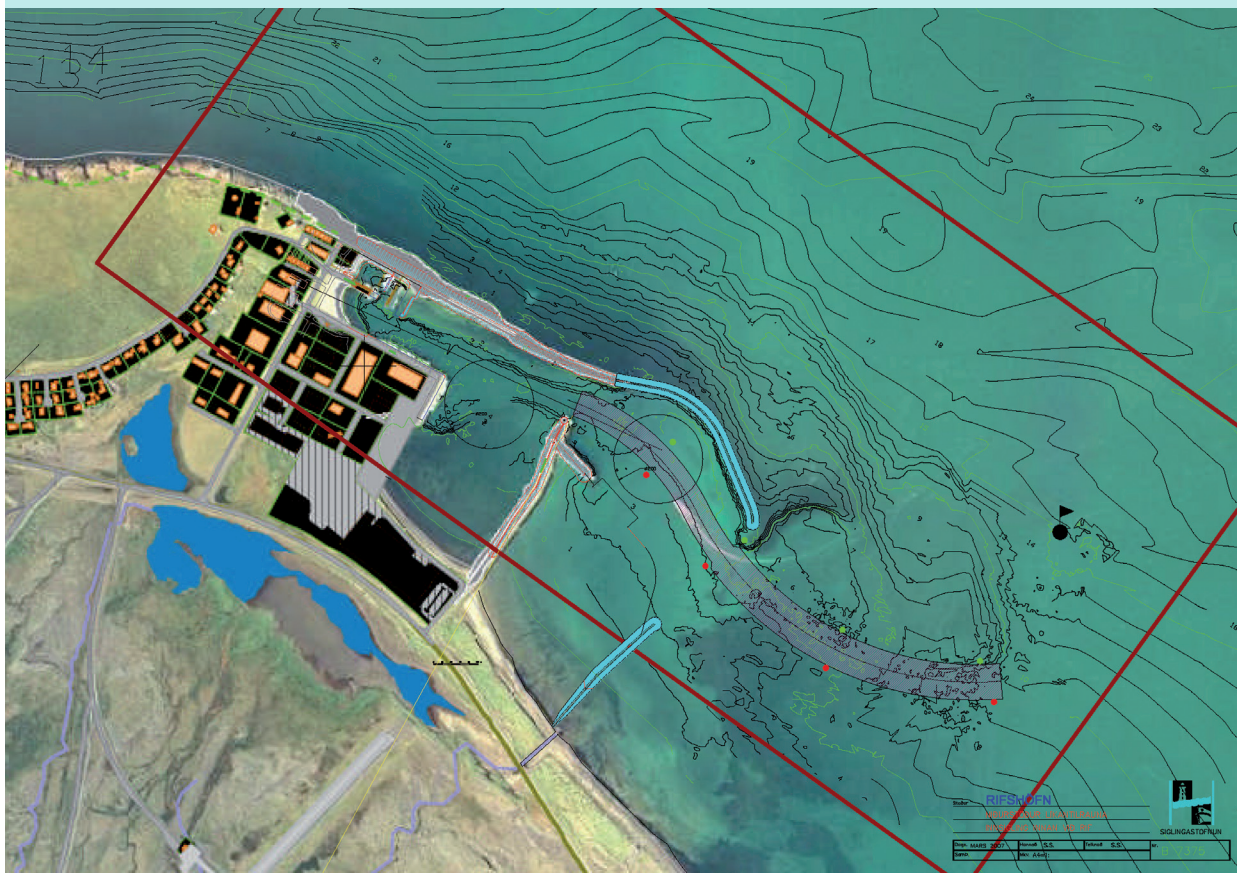
Eigi Rifshöfn að mæta þörfum vatnsátöppunarverksmiðju sem þar verður að líkindum reist þarf ytri hluti innsiglingarinnar að vera um 80 m breiður, en um 60 m að breidd innan við Tösku. Dýpi í ysta hluta rennunnar, um hálfu leið inn að Tösku, þarf að vera um 9 m en annars staðar um 8 m.

Lagt er til að vöruflutningar vatnsátöppunar yrðu látnir fara um kant sem byggður yrði austan við núverandi höfn á svæði sem nýtur skjóls

af garðinum út eftir Rifinu. Slíkur kantur þyrfti að vera um 120 m að lengd.

Kostnaður við brimvarnargarð og sandfangara á Rifi er áætlaður um 160 milljónir króna og áætlað er að kostnaður við dýpkun innsiglingar í samræmi við þarfir vatnsverksmiðju verði um 400 milljónir króna. Gert er ráð fyrir að kostnaður við kant fyrir flutningaskip vatnsverksmiðju verði um 2,5 milljónir króna á lengdarmetra eða um 300 milljónir alls ef byggður verður 120 m langur kantur. Áætlaður heildarkostnaður var þannig talinn um 860 milljónir króna á verðlagi í mars 2007.

Gildandi samgönguáætlun gerir ekki ráð fyrir fjárveitingum til hafnarmannvirkja vegna vatnsverksmiðju á Rifi en þar er engu að síður gert ráð fyrir umtalsverðum hafnabótum og á að verja til þeirra 195,7 millj. kr. árið 2007 og 147,9 millj. kr. árið 2008. Meginþættir áformaðra framkvæmda felast í dýpkun, gerð grjótgarðs að Tösku og sandfangara auk 80 m langrar framlengingar á stálþili við austurkant. Framkvæmdir eru hafnar, þar á meðal dýpkun sem miðast við þarfir fiskiskipa, en áformað er að hafnarbæturnar fari fram á árunum 2007 og 2008.



Tillaga Siglingastofnunar að úrbótum á Rifshöfn. Brimvarnargarður verður byggður út eftir Rifinu allt að Tösku. Sandfangari kemur þvert á ströndina og ver innsiglingarrennuna fyrir sandburði. Innsigling verður bætt með því að dýpka hana og breikka og sníða af henni krappar beygjur. Rauði ramminn afmarkar svæðið sem byggt var í rannsóknastöð Siglingastofnunar þegar líkantilraunir voru gerðar veturinn 2006 – 2007.

1. janúar 2008

**Skipstjórnarréttindi þarf til að sigla
skemmtibátum**

**Siglingastofnun tekur við útgáfu
réttindaskírteina sjómanna**

Upplýsingar veitir Siglingastofnun
Sími: 560 0000
Tölvupóstur: sigling@sigling.is



SIGLINGASTOFNUN