

# Siglingaráð

## 7. fundur

Dags.: 7. júní 2018, kl. 13:00 til 15:10 í samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneyti.

**Mættir:** Björn Freyr Björnsson (samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneyti), J. Snæfríður Einarsdóttir (Samtök fyrirtækja í sjávarútvegi), Hilmar Snorrason (Slysavarnafélagið Landsbjörg), Axel Helgason (Landssamband smábátaeigenda), Kolbeinn Guðmundsson (Landhelgisgæsla Íslands), Halldór A. Guðmundsson (Félag vélstjóra og málmæknimanna), Ingimundur Valgeirsson (Slysavarnafélagið Landsbjörg).

**Forföll:** Ásbjörn Óttarsson formaður, Ásta Þorleifsdóttir (samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneyti), Halla Sigrún Sigurðardóttir (Samgöngustofu) Sigrún Árnadóttir (Hafnasamband Íslands), Valmundur Valmundsson (Sjómannasamband Íslands), Guðjón Á. Einarsson (Félag skipstjórnarmanna), Garðar Jóhannsson (Samtök verslunar og þjónustu).

**Gestir fundar:** Jón Bernódusson (Samgöngustofa), Kári Logason (Hefring ehf.) og Daníel Friðriksson.

### Lagt var fram:

1. Fundargerð 6. fundar Siglingaráðs (Áp sendi í tölvupósti)
2. Drög að öryggisáætlun sjófarenda 2019-2030 (Áp sendi í tölvupósti)
3. Umsókn um styrk, Hefring ehf. (Áp sendi í tölvupósti).
4. Umsókn um styrk, Daníel Friðriksson (Áp sendi í tölvupósti)
5. Drög að texta í tilboð í gerð ISM öryggisstjórnunarkerfis fiskiskipa. Öryggishandbókarhópur.

### Á fundinum gerðist eftirfarandi:

BFB setti fundinn og bauð fulltrúa velkomna.

1. Fundargerð síðasta fundar samþykkt
2. KL var með glærukynningu. Sagði hann frá fyrirtækinu Hefring en þar starfa 3 menn sem hafa áður starfað hjá Rafnar. Fyrirtækið er að þróa þriðju frumgerð greiningartækis sem á að spá fyrir um slyshættu og vara skipstjórnanda við þegar líkur eru á að bátur skelli á hættulegri öldu. Dæmi eru um alvarleg slys á RIB bátum við slíkar aðstæður og voru þau til þess að farið var af stað með þetta verkefni í samstarfi við tryggingafélag. Unnið er að söfnun gagna í nokkrum bátum og stefnt að tilbúnu tæki vorið 2019. Tækið verður í 3G sambandi til að geta miðlað gögnum og stendur til að bæta inn veðurupplýsingum í spálíkanið. Í fyrirspurnum og umræðum kom m.a. fram að gögnin verði varðveitt og rekjanleg til einstakra báta í þeim tilgangi að geta sýnt tryggingafélögum fram á að öryggis sé gætt í siglingu bátanna en það gefur hugsanlega möguleika á lækun tryggingagjalda sem eru nokkuð há í dag vegna tíðra alvarlegra slysa á hraðskreiðum bátum. Bent var á að ógætileg sigling væri hættuleg einkum þegar hraðinn er of mikill á bátunum í slæmu sjólagi. Viðvörðun tækisins byggðist á spá um sjólag út frá ákveðnum forsendum og væri því ekki 100% áreiðanleg. KL yfirgaf fundinn 13:40.
3. DF kynnti verkefnið um hleðsluhámark báta undir 15 metrum að lengd. Sagði hann að mælieiningin brl. væri tengd ákvörðun fiskveiðiheimilda og hafnargjalda en segði ekkert til um burðargetu bátsins. Hugmyndin er að útbúa spjald til að hafa í brúnni þar sem skipstjóri gæti séð helstu mælieiningar bátsins ásamt burðargetu hans. Spjaldið ætti að fá skipstjórnendur til að hætta að ofhlaða báta sína en erfitt er að lesa á hleðslumerki bátsins úti á sjó í öldu þó þau sjáist vel í höfnum. Í umræðu var framsetning stöðugleikagagna gagnrýnd og bent á að þessar upplýsingar um hámarkshleðslu báts ættu að vera á forsíðu stöðugleikagagnanna. Ekki dugar að tilgreina eingöngu hámarkshleðslu heldur verða að vera upplýsingar um æskilega staðsetningu farmsins, afla og veiðarfæra en megin þungi farms þarf að vera í lestinni. Fram kom að skylt sé að endurreikna stöðugleikagögn þegar gerðar eru breytingar á bátum. DF yfirgaf fundinn 14:25.

4. Umræða var um verkefni tvö. Sameiginlegt með báðum verkefnum er að vandamálin sem þau eiga að leysa tengjast því að kunnátta skipstjórnenda virðist vera ábótavant.
    - a. Hefring tækið þykir áhugavert og staðreynd að slys á hraðskreiðum bátum verða þegar siglt er ógætilega, vankunnátta skipstjórnanda á bátnum og hraðatakörk ekki virt. Minnt var á fyrri umræðu um þessi mál og er talið að vandamálið varðandi RIB bátana verði helst leyst með því að setja reglur um hámarkshraða bátanna og að í þeim verði fjaðrandi sæti fyrir alla.
    - b. Fram kom að stöðugleikagögnin mættu vera skýrari og bæta þurfi skilning skipstjórnenda á gögnunum. Stöðugleikagögn hafa hingað til ekki verið færð í skipaskrána og ekki er gert ráð fyrir því heldur í nýju skipaskránni „Skútunni“. Rætt var um að breyta verkefninu um hleðsluhámark, hafa færri báta í byrjun og myndræna framsetningu fyrir nokkrar gerðir báta. Ef skipstjórar „tilraunabáta“ sem valdir eru í samráði við LS telja þetta vera gagnlegt þá væri mögulegt að breyta reglunum til gera kröfu um stöðugleikaspjaldið í öllum bátum. Spjaldið verði frítt fyrir smábáta. Fram kom að stöðugleikagögn báts væru trúnaðarmál og spurt hvort löglegt væri að einkaaðili fái þessar upplýsingar hjá Samgöngustofu og gefi þær út, er þetta ekki hluti af verkefnum Samgöngustofu? Trúlega þarf að sækja um heimild fyrir því að einkaaðili fari í gögnin en stofnunin hefur ekki mannafla í að vinna þetta verk. Ákveðið var að taka ekki ákvörðun um val á verkefni á þessum fundi og að mögulegt væri að skipta styrknum á milli verkefnanna. Hámarksstyrkur er 2,5 mkr. Skipaður var undirhópur JB, AH og VV til að fjalla betur um styrkumsóknirnar.
  5. JSE kynnti drög öryggishandbókarhóps að texta í tilboð í gerð ISM öryggisstjórnunarkerfis fiskiskipa. Ákveðið að breyta aðeins titiltextanum en samþykkt að öðru leyti. JSE sendir textann á Siglingaráð til skoðunar áður en hann verður sendur á verksala.
  6. Önnur mál:
    - a. JB spurði um hvað eigi að gera við vélfræðibókina en hann hefur áhuga á að ljúka verkinu og stendur til að skipta bókinni í tvo hluta: vélstjórn og vélfræði. Ákveðið að kynning verði á bókinni á næsta fundi og JB sendi textann á Siglingaráð.
  7. Næsti fundur ekki ákveðinn, verður boðaður með tölvupósti.
- IV ritaði fundargerð.