

Siglingaráð

13. fundur

Dags.: 7. febrúar 2019, kl. 13:00 til 15:00 í samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneyti.

Mættir: Halldór Ármannsson formaður, Ásta Þorleifsdóttir (samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneyti), Eggert Ólafsson (samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneyti), Axel Helgason (Landssamband smábátæigenda), Guðmundur Herbert Bjarnason (Samtök fyrirtækja í sjávarútvegi), Guðjón Á. Einarsson (Félag skipstjórnamanna), Ásgrímur L. Ásgrímsson (Landhelgisgæsla Íslands), Halldór A. Guðmundsson (Félag vélstjóra og málmæknimanna), Ólafur Ragnarsson (Samgöngustofa), Halla Sigrún Sigurðardóttir (Samgöngustofa), Ingimundur Valgeirsson (Slysavarnafélagið Landsbjörg).
Forföll: Valmundur Valmundsson (Sjómannasamband Íslands), Björn Arnaldsson (Hafnasamband Íslands), Hilmar Snorrason (Slysavarnafélagið Landsbjörg), Garðar Jóhannsson (Samtök verslunar og þjónustu).

Boðuð forföll: Björn Arnaldsson, Valmundur Valmundsson, Hilmar Snorrason og Garðar Jóhannsson
Gestir fundar: Sigríður R. Sverrisdóttir (Hafið), Anna M. Kornelíusdóttir (Ný orka/Græna Orkan), Tryggvi Hjörvar forritari.

Lagt var fram:

1. Dagskrá fundar.
2. Fundargerð 12. fundar Siglingaráðs. (Áp sendi í tölvupósti)
3. Aðgerðaáætlun um orkuskipti í íslenskum höfnum (Ný orka og Hafið). Sjá einnig: <https://www.stjornarradid.is/lisalib/getfile.aspx?itemid=3ad21484-1afd-11e9-942f-005056bc4d74>
4. Tillaga um breytingu á reglugerð nr. 463/1998 (Hilmar Snorrason fulltrúi SL)

Á fundinum gerðist eftirfarandi:

HÁ setti fundinn og bauð gesti velkomna.

1. Fundargerð 12. fundar samþykkt.
2. Aðgerðaáætlun um orkuskipti (framlagt gagn nr. 3). AMK og SRS fóru yfir aðdraganda og undirbúning að verkefninu. Margir komu að þessari vinnu en 16 aðilar tóku þátt í formlegum vinnuhóp. Hafnir í öllum landsfjórðungum voru heimsóttar í greiningarvinnunni því mikilvægt er að aðgerðir í orkuskiptum endurspegli þarfir notenda hafnanna. Skýrslan með niðurstöðum hópsins kom út í nóvember og kynnt fyrir ráðherra í desember s.l. Fram kom að sambærilegar áskoranir væru í öðrum löndum að nota vistvæna orku í stað jarðefnaeldsneytis, m.a. með staðbundinni raforkuframléiðslu þ.e. vatni, vindi o.fl. Helstu hindranir við orkuskipti eru dýr tækja-/tengibúnaður í höfnum og skipum, sérstaklega fyrir orkufrek skip þar sem háspennulagnir eru dýrar. Skýrt kom fram að hafnarstjórar eru lykilaðilar og leiðtogar í rafvæðingu hafna og málum afar misjafnlega fyrirkomið. Í þessum hluta verkefnisins voru landtengingar stór farþegaskip sem hafa stutta viðkomu hér á landi ekki skoðuð sérstaklega. Viðhorf almennt til umhverfismála hafa breyst og andstaða við mengun og sóun orku farið vaxandi en val á orkugjöfum hefur yfirleitt ráðist af kostnaðinum við notkun þeirra. Í vaxandi mæli er horft til ávinnings svo sem betri loftgæða, minni hljóðmengunar, minni titrings og bættis vinnuumhverfis almennt.

Í umræðunni kom fram að kostnaður notandans eða eigendur skipa og báta mætti ekki aukast mikið við það að skipta í vistvæna orkugjafa og æskilegt væri að koma til móts við græn skip og hafnir með ívilnunum eða stuðningsaðgerðum líkt og í Bergen. Fram kom að rafmagn sem keypt er í höfnum í dag sé frekar dýrt enda selt sem þjónusta þar sem rafmagnssala er leyfisskyld starfsemi. Fram undan er þörf á frekari kynning á markmiðum og ávinningi af orkuskiptum en stjórnvöld þurfa að hafa frumkvæðið í eflingu orkuskipta í íslenskum höfnum. Ræddar voru hugmyndir um NOx gjöld á útblástur sem rynnu í NOx sjóð að norskri fyrirmynd sem gæti fjármagnað aðgerðir hið minnsta að hluta.

AH spurði um hvort gerðir hafi verið hagkvæmni útreikningar varðandi einstaka aðgerðir í orkuskiptunum m.a. hvort ódýrara væri að vera með rafmagnskrana á hverri bryggju eða keyra ljósavél þennan stutta tíma sem skipskrani væri notaður við löndun eða lestun. Fram kom að slíkir útreikningar hafi ekki verið gerðir nema í tilviki uppbyggingarinnar á Kleppsbakka þar sem Faxaflóahafnir hyggjast leggja háspennulögn.

GHB sagði frá breytingum sem HB Grandi fór í á eigin kostnað á þeirra athafnasvæði en nú hafa þeir nægt rafmagn fyrir nýju skipin og geta tengt hitaveitu um borð í skipin. Umræðan hefur þroskast mikið, fyrir 10-15 árum þegar sjálfsagt þótti að brenna olíu við loðnubræðslu af því að hún var ódýrari en rafmagnið en rafmagnið þarf samt að vera samkeppnishæft við olíuna. Vangaveltur voru um staðbundin skilyrði til raforkusölu til skipa og hvort

3. Atvikaskráning sjómanna. TH kynnti kerfið sem hann hefur verið að vinna í samstarfi við Samgöngustofu. Kerfið er sett upp í opnum hugbúnaði, Drupal. Hýsing hefur ekki verið ákveðin en líklegt að grunnurinn verði hýstur hjá RNSA.

Nokkrar forsendur eru fyrir árangri:

- i) Notendaviðmót verður að vera einfalt í notkun með sjálfgefnum valkostum.
- ii) Notandi innskráning einföld og tölvupóstur eða SMS staðfesta skráningu.
- iii) Kerfið greinir hvort gildi séu „lögleg“ t.d. netföng og símanúmer.
- iv) Atvikalýsing með stöðluðum texta í valstikum fyrir tölfraeðivinnslu, auk eigin texta.

Í umræðunni kom fram að mikilvægt sé að slys og atvik („næstum slys“) séu skráð og að aðgengi að skráningunni verði auðveld en nafnleynd tryggð. Aðilar sem vinna úr gögnunum ættu að geta síað út atvik sem eru ótrúverð. Nauðsynlegt að gefa valkost um tungumál td. ensku fleiri þar sem ekki eru allir sem starfa á sjó íslenskumælandi. Umræða varð um hverjireiga að geta skráð slys og atvik. ÓR sagði að ætlunin væri að byrja með einföldum hætti og þróa kerfið síðan m.v. þá reynslu sem fæst á notkun þess. Skráningarkerfið og lykjar fyrir tölfraeðivinnslu verða ákveðin með hliðsjón af EMCIP kerfinu og í samvinnu við RNSA, Sjúkratryggingar Íslands og Slysaskrá Íslands ásamt þeim tryggingafélögum sem fást til samstarfsins. Hugsanlega þarf breytingar á lögum og reglugerðum til að tryggja rétta notkun og aðkomu allra aðila að skráningarkerfinu. Þá var bent á að kerfið þurfi að uppfylla ákvæði persónuverndarlaganna.

4. Önnur mál

- a. Kynningu á EMCIP gagnagrunninum var frestað til næsta fundar.
- b. HSS velti upp spurningu um hvort ekki væri ráðlegt að láta gera mat á kostnaði samfélagsins vegna sjóslysa. Fram kom að Hagfræðistofnun Háskóla Íslands hafi árið 1998 gefið út skýrslu um kostnað vegna sjóslysa á Íslandi en hann skipti milljörðum króna og áhugavert væri að sjá hver kostnaðurinn er í dag. Hlekkur á skýrsluna:
http://hhi.hi.is/sites/hhi.hi.is/files/sjz/c98_07_kostnadur_vegna_sjoslysa_a_islandi.pdf
- c. ÁP upplýsti að Björgvin Fjeldsted hafi farið í gegnum MLC kröfurnar og er ráðuneytið (Eggert) komið vel á veg með að klára reglugerðardrögin sem munu birtast á samráðsgátt á næstu dögum.
- d. IV kynnti tillögu HS um breytingu á reglugerð nr. 463/1998 (framlagt gagn nr. 4). Tillagan snýst um orðalagsbreytingar um staðsetningu neyðaráætlana í farþegaskipum sem eru eingöngu áhafna skipanna en ekki farþega. Einnig er lagt til að breyta verklagi Samgöngustofu við samþykkt neyðaráætlana í skipum. Tekið var undir að neyðaráætlanir eigi ekki að vera meitlaðar í stein heldur þurfi vera „lifandi“ áætlanir og geta tekið breytingum samkvæmt reynslu. Spurt hvort útgerðir eigi að hafa starfsleyfi. HSS ætlar að taka tillögurnar fyrir hjá Samgöngustofu. Ráðuneytið skoðar nauðsyn breytinga.
- e. AH minnti á athugasemd frá síðasta fundi um VSS appið og tilkynningar um brottför báts úr höfn ásamt tillögu LS að breyta reglugerð til að tryggja opinn aðgang að ferilvöktunarkerfinu (AIS), þ.e. breytingu á upplýsingaleynd skv. reglugerð. Þessi tvö mál verða tekin fyrir á næsta fundi.

5. Næsti fundur verður fimmtudaginn 7. mars 2019. ÁP boðar í tölvupósti.

IV ritaði fundargerð.