



Innanríkisráðuneytið
Sölvhólsgötu 7
150 Reykjavík

Kópavogi, 25.07.2013
Tilv. 024
ÓB

Varðandi: Endurskoðun laga er lúta að rekstri RIB báta. Tilvísun IRR13050228/17.2

Samgöngustofa vísar til bréfs innanríkisráðuneytis sem dagsett er 23. maí s.l. þar sem ráðuneytið tilkynnir um úrskurð sinn gagnvart stjórnslukæru Gentle Giants vegna RIB báta. Í bréfinu kemur fram sú niðurstaða ráðuneytisins að staðfesta beri niðurstöður Siglingastofnunar. Í bréfinu beinir ráðuneytið því til Siglingastofnunar að taka þær reglur sem Siglingastofnun styðst við til endurskoðunar.

Í stjórnslukæru Gentle Giants eru einkum gerðar athugasemdir við tvennt í gildandi reglum. Annars vegar að ekki skuli heimilt að flytja fleiri en 12 farþega með RIB bátum og hins vegar að krafa skuli gerð um aðra gerð búninga þegar RIB bátar eru notaðir á tímabilinu frá september fram í júní, þ.e. yfir þann árstíma þegar sjávarhiti við Ísland er talsvert lægri en yfir sumartímann.

Samgöngustofa hefur tekið saman greinargerð um stöðu mála að því er lýtur að þeirri endurskoðun og sem fylgir í viðhengi við bréf þetta. Efni þeirrar greinargerðar var kynnt fulltrúum innanríkisráðuneytisins, þeim Sigurbergi Björnssyni og Birni Frey Björnssyni á fundi í ráðuneytinu fimmtudaginn 18. júlí s.l.

Samgöngustofa hefur lokið umfjöllun sinni um fyrra ágreiningsatriðið, þ.e. þá ákvörðun að takmarka leyfi til að flytja farþega með RIB bátum við 12 farþega.

Um smíði og búnað skipa sem eru undir 15 metrum að mestu lengd gilda ákvæði reglugerðar nr. 592/1994, sem í daglegu máli eru kallaðar "Norðurlandareglur". Reglur þessar voru mótaðar í samstarfi Norðurlandþjóðanna og með aðstoð Det norske Veritas. Reglur þessar taka til bæði smíði á skemmtibátum og smíði á vinnubátum, en hugtakið vinnubátar í þeirri reglugerð er samheiti á bátum sem notaðir eru í atvinnuskyni. Samkvæmt ákvæðum reglugerðar nr. 592/1994 er talsverður munur á þeim kröfum sem gerðar eru til skemmtibáta og þeim sem gilda um vinnubáta. Þessi munur kemur aðallega fram í efnisþykktum bols og styrkingum en einnig að því er varðar eldvarnir og vélbúnað.

Samkvæmt ákvæðum þessarar reglugerðar skulu allir bátar sem notaðir eru í atvinnuskyni fullnægja þeim ákvæðum reglugerðarinnar sem gilda um smíði og búnað vinnubáta. Af því leiðir að aðeins er heimilt að nota báta sem fullnægja kröfum um vinnubáta í reglugerð nr. 592/1994 til farþegaflutninga gegn þóknun.

Þeir RIB bátar sem fluttir hafa verið til landsins eru ekki byggðir til samræmis við ákvæði



reglugerðar nr. 592/1994. Þeir eru byggðir til samræmis við ISO staðla sem gilda um smíði á skemmtibátum, og sem falla undir svonefnda CE-merkingu í því skyni að samhæfa lágmarksöryggiskröfur til þeirra sem skemmtibáta meðal aðildarríkja Evrópusambandsins. Þessir bátar fullnægja því ekki þeim kröfum sem gerðar eru til vinnubáta samkvæmt reglugerð nr. 592/1994 og vantar þar víða talsvert á.

RIB bátar voru upphaflega framleiddir sem skemmtibátar og leiktæki, en menn sáu möguleika á því að nota þessi leiktæki í atvinnuskyni með því að bjóða upp á spennusiglingar með slíkum bátum.

Siglingastofnun hefur átt samstarf við siglingayfirvöld hinna Norðurlandanna um hvort og með hvaða hætti leyfa skuli notkun þessara báta í atvinnuskyni. Aðrar Norðurlandþjóðir virðast heimila notkun þessara báta til farþegaflutninga, en með þeim takmörkunum að farþega fjöldi sé ekki umfram 12 farþega.

Siglingastofnun Íslands tók um það ákvörðun árið 2006 að heimila notkun RIB báta sem byggðir væru til samræmis við ISO staðla fyrir skemmtibáta, þrátt fyrir að ákvæði reglugerðar nr. 592/1994 mæli í raun fyrir um annað, en með sömu takmörkunum og hinar Norðurlandþjóðirnar hafa sett að því er lýtur að farþega fjöldi við siglingar á sjó.

Í meðfylgjandi greinargerð er að finna nánari rökstuðning fyrir þeirri ákvörðun og hvers vegna Samgöngustofa telur að ekki séu forsendur til þess að heimila flutning á fleiri en 12 farþegum, ef um er að ræða skip sem ekki fullnægir ákvæðum “Norðurlandareglna”.

Það væri mikið óheillaspor ef þessu viðmiði yrði breytt. Að heimila flutning á fleiri en 12 farþegum í skipi sem smíðað er á grundvelli reglna um skemmtibáta, myndi hafa mikið fordæmisgildi og valda því að forsendur þess regluverks sem samstaða tókst um meðal Norðurlandþjóðanna á sínum tíma yrðu að engu gerðar. Það kynni jafnframt að hafa áhrif á skuldbindingar okkar gagnvart alþjóðlegum samþykktum og reglum sem gilda hér á landi.

Af framangreindu leiðir að Samgöngustofa telur engar forsendur vera til þess að heimila að RIB bátar sem smíðaðir eru samkvæmt ISO stöðlum um skemmtibáta flytji fleiri en 12 farþega. Samgöngustofu er ekki kunnugt um að aðrar nágrannþjóðir okkar heimili notkun RIB báta til flutninga á fleiri farþegum en 12 á sjó sem byggðir eru samkvæmt stöðlum ISO.

Hvað varðar umfjöllun um þá búninga sem Gentle Giant hefur gert athugasemdir við þá er rétt að taka fram að það er mikill misskilningur hjá forsvarsmönnum þess fyrirtækis að Siglingastofnun og síðar Samgöngustofa geri kröfu um björgunarbúninga fyrir farþega þegar siglt er yfir vetrartímann. Gerð hefur verið krafa um aukið einangrunargildi til samræmis við staðall ISO 15027, en hann tilgreinir fjóra mismunandi flokka flotbúninga sem hafa mismikið einangrunargildi. Siglingastofnun og síðar Samgöngustofa hafa undanfarið aflað gagna frá framleiðendum þessarar búninga í þeim tilgangi að meta hvort heimila megi notkun þeirra búninga sem hafa lakara einangrunargildi yfir lengri tíma ársins en leyft hefur verið fram til þessa. Svör frá framleiðendum hafa borist seint og illa. Bera framleiðendur við nauðsyn leyndar auk þess sem svo virðist sem að prófunarkröfur séu eitthvað mismunandi og þar af leiðandi ekki að fullu samanburðarhæfar.



Samgöngustofa hyggst, þegar fullnægjandi gögn hafa borist, fá umsögn sérfróðra lækna og björgunaraðila um þennan þátt endurskoðunar á gildandi reglum. Samgöngustofa væntir þess að þeirri endurskoðun geti lokið fljótlega eftir að gögn hafa borist frá framleiðendum eftir að sumarleyfum lýkur.

Með bréfi þessu fylgir yfirlit yfir þær reglugerðir okkar nágrannaþjóða sem gilda um farþegaskip, bæði minni og stærri, en engar sérstakar reglur hafa verið gefnar út um smíði og búnað RIB báta. Slóðir reglugerðanna er að finna í yfirlitinu.

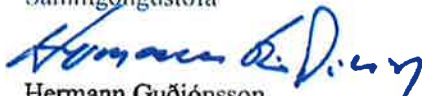
Þá fylgir bréfi þessu afrit rafbréfs frá Skibstilsynet i Danmarku þar sem fram kemur hvaða augum þarlend stjórnvöld líta á málefni RIB báta hvað farþegafjöldi varðar og kröfur til smíði og búnaðar.

Sambærilegt yfirlit og tilvísanir vegna endurskoðunar á búningunum verða sendar ráðuneytinu þegar að endurskoðun okkar á kröfum til þeirra er lokið.

Niðurstaða:

Hvað varðar mesta leyfilega fjölda farþega sem heimilt er að flytja með RIB bátum sem smíðaðir eru til samræmis við staðla um smíði skemmtibáta, leggst Samgöngustofa sterklega gegn því að þeim viðmiðunum sem gilt hafa fram til þessa verði breytt þar sem ákvörðun þar að lútandi færi gegn stefnu íslenskra stjórnvalda um að tryggja fullnægjandi öryggi farþega sem fluttir eru með íslenskum farþegaskipum.

Virðingarfyllt
Samgöngustofa


Hermann Guðjónsson


Ólafur Briem

Yfirlit yfir reglur í Danmörku, Noregi og Svíþjóð vegna farþegaskipa og RIB báta og upplýsingar um óhöpp.

Danmörk

Skibes bygning og udstyr m.v. Passagerskibe i national fart, Sjá:
<http://sfsrdb2.schultz-online.dk/infoweb.aspx?&client=sfsrdb&document=sfsrdb/sfsrdb0>

Bekendtgørelse nr. 956 af 26. september 2012 Mindre fartøjer der medtager op til 12 passagerer

Sjá:

<http://sfsrdb2.schultz-online.dk/infoweb.aspx?&client=sfsrdb&document=sfsrdb/sfsrdb0>

Mindre erhvervsfartøjers bygning og udstyr m.v.

"Notice F from the Danish Maritime Authority,- Current and Historical Chapters; Construction, Equipment, etc. of Small Commercial Vessels; Length below 15 metres "

Sjá:

<http://sfsrdb2.schultz-online.dk/infoweb.aspx?&client=sfsrdb&document=sfsrdb/sfsrdb0>

Noregur

FOR 2009-11-24 nr 1400: Forskrift om drift av fartøy som fører 12 eller færre passasjerer mv., Sjá

<http://www.lovdatab.no/cgi-wift/ldeles?doc=/sf/sf/sf-20091124-1400.html>

Svíþjóð

TSFS 2009:93

Varðandi Björgunarbúnað

http://www.transportstyrelsen.se/Global/Sjofart/thb/livr_ddning/3_12_R_ddningsdr_kter.htm

Varðandi hitaeinangrandi búnað

http://www.transportstyrelsen.se/Global/Sjofart/thb/livr_ddning/3_14_termiska_skydd.htm

Upplýsingar um óhöpp vegna RIB báta:

Svíþjóð:

RIB-báten CHARTER 5 SFC-7448 kantrat den 9 oktober 2005

http://www.transportstyrelsen.se/Global/Sjofart/Dokument/l_laverirapporter/l_2005/2005_10_09_rib_baten_charter5_sfc_7448_kantrat.pdf

Noregur:

Sjøfartsdirektøren er bekymret for manglende sikkerhetsoppfølging blant de som driver med RIB-turer. Nå varsler han flere uanmeldte tilsyn.

<http://www.sjofartsdir.no/om-direktoratet/aktuelt/nyheter/bekymret-for-sikkerheten/>

Rafbréf frá Erik Tvødt hjá Skibstilsynet i Danmörku til Árna Friðrikssonar hjá Siglingastofnun móttækið 5. apríl 2013.

Efni rafbréfsins skýrir sig sjálf. Þó er rétt að taka fram að Danskar reglur vitna ekki lengur til Nordisk Båtstandard eins og fram kemur í reglunum þar sem ákvæði í Nordisk Båtstandard hafa verið færðar efnislega inn í sérstakar reglur, þ.e. Technical regulation on the construction, equipment, etc. of small commercial vessels **of 14 December 2010.**

From: "Erik Tvødt (SFS)" <eit@dma.dk>
To: "arni@sigling.is" <arni@sigling.is>
Cc: "Christer.Bergstrom@transportstyrelsen.se" <Christer.Bergstrom@transportstyrelsen.se>; "Kimmo.Patrakka@trafi.fi" <Kimmo.Patrakka@trafi.fi>; "ville.raisanen@trafi.fi" <ville.raisanen@trafi.fi>; "stl@sjofartsdir.no" <stl@sjofartsdir.no>; "geir@sigling.is" <geir@sigling.is>
Date: 5.4.2013 10:07:59
SV: RIB boats CE mark in comercial use and other questions [*]

Dear Árni,

Please note that I have taken over from Anne and Torsten with regard to regulation concerning leisure crafts in Denmark. Therefore please address further correspondence to me for a (hopefully) faster response.

As you might know we had an accident with a big canoe two years ago. Additionally there has been a lot of press attention to the safety of RIB excursions.

Based on this the regulations for using smaller vessels for commercial activities with passengers has been revised and are based on the following principles:

1. Any ship or boat (even sailing vessels) carrying more than 12 passengers are by definition a passenger ships and regulated according to either SOLAS or the EU Passenger ship directive. The only exception being vikingship replicas and a small group of genuine old sailing vessels (museum ships).
2. Nordic Boat Standard are not referred anyplace anymore.
3. Commercial vessels of less than 15 meters are regulated by "Notice F from the Danish Maritime Authority. Technical regulation on the construction, equipment, etc. of small commercial vessels **of 14 December 2010.**"
4. Leisure crafts are regulated by "Notice L from the Danish Maritime Authority. The construction and equipment, etc. of recreational craft **of 1 October 2006**" which implements the EU Recreational Craft Directive.
5. Finally, transport (or adventure trips) with smaller vessels carrying up to 12 passengers are covered by a special set of regulations which permits the use of CE

marked vessels under certain conditions. This set of regulations is regrettable only available in Danish or Greenlandic, but for those of you able to decipher this code, please refer to:

<http://www.soefartsstyrelsen.dk/tema/sikkerhedmindrefartoejer/Sider/SikkerSejladsdk.aspx>

Finally you should know that we have had a discussion with the EU Commission on the issue of using CE marked vessels for commercial purposes and according to Brussels; we may not prevent boats with CE marked to be used for hire with crew etc., but we may add operational requirements that do not infringe on the boats construction standard.

Kind regards

Erik I. Tvedt

Special Adviser, Principal Ship Surveyor

Naval Architect, M.Sc., MRINA

Danish Maritime Authority

Maritime Regulation and Manning

Tel: +45 40 147 146

E-mail: eit@dma.dk