



Til sjávar

1. tbl. 6 árg. apríl 2002

Fréttabréf Siglingastofnunar

1

Sjálfvirkt
tilkynningar-
kerfi

2

Hafnar-
ríkiseftirlit

3

Spjall

4

Eftirlit með
STK-búnaði

5

Útbreiðsla
STK

6

Öryggis-
fræðsla

7

Rekstur
2001

Sjálfvirka tilkynningarkerfið

Framkvæmd og rekstur STK

Hugmyndir um að koma á sjálfvirku tilkynningarkerfi fyrir íslenska fiskiskipaflotann til að tryggja betur öryggi sjómanna eiga sér langan aðdraganda. Sjálfvirkt tilkynningarkerfi (STK) fyrir íslensk fiskiskip, 24 metrar og styttri, var tekið í notkun í maí árið 2000 og hefur nú verið starfrækt í tæp tvö ár.

Samkvæmt þessum sömu lögum var Slysavarnafélaginu falið að fara með yfirstjórn tilkynningarskyldunnar og eftirlitsstöðvar í Reykjavík. Síðar var gerður samningur á milli samgönguráðuneytisins og Slysavarnafélagsins um rekstur og framkvæmd sjálfvirku tilkynningarskyldunnar. Í samræmi við þann samning hefur Slysavarnafélagið Landsbjörg

Í maí árið 2001 var síðan skrifað undir nýja samninga á milli samgönguráðuneytisins og Slysavarnafélagsins Landsbjargar um áframhaldandi rekstur STK en þar er kveðið á um þátttöku Siglingastofnunar Íslands og aðkomu hennar að málinu sem snýr að yfirumsjón með STK-kerfinu og eftirliti með því.

Verkefnið var byggt upp sem þróunarverkefni nokkurra aðila, þ.e. Slysavarnafélagsins, Landssímans og erlends samstarfsfyrirtækis, Racal Tracs, sem heitir í dag Thales Tracs og fyrirtækið

Vaki-DNG er umboðsaðili fyrir á Íslandi. Til að tryggja að uppsetning nýja kerfisins hefði ekki áhrif á það öryggi sem sjómenn bjuggu við á þeim tíma var jafnframt ákveðið að reka handvirku tilkynningarskylduna áfram um stundarsakir en skip og bátar höfðu notað hana til þess að tilkynna sig í land á 12 tíma fresti samkvæmt lögum nr. 40 frá 1977.



Frá höfninni á Dalvík.

Ljósmynd: Pálmi Guðmundsson.

Almennt um kerfið

Kerfið nýtir sér fjar-skiptatækni við að flytja sjálfvirkt upplýsingar um staðsetningu skipa og báta til stjórnstöðvar tilkynningarskyldunnar í Gufunesi

sem rekin er af Slysavarnafélaginu Landsbjörgu.

Staðsetningar eru fengnar í gegnum GPS-staðsetningarkerfið. Stærri skipin tilkynna sig á 12 tíma fresti en minni bátar og skip tilkynna sig sjálfvirkt á 15 mínútna fresti. Í dag eru tæplega 1500 skip í vöktun með STK-kerfinu.

Frh. á bls. 4

Hafnarríkiseftirlit

Áætlað er að um 365 erlend skip hafi komið til landsins í fyrra. Af þeim voru 120 skoðuð eða tæp 33%.

bls. 4

Öryggisfræðslunámskeið

Með breytingu á lögum um lögskráningu sjómanna er ekki lengur heimilt að lögskrá skipverja nema hann hafi hlotið öryggisfræðslu.

bls. 6



Skyndiskoðanir

Þriðjungur skoðaðra skipa án athugasemda



Skyndiskoðun er fyrirvaralaus skoðun á haf-færi skips, einkum þegar skip kemur til hafnar eða fer úr höfn eins og segir í lögum um eftirlit með skipum.

Siglingastofnun annast eftirlitið í höfn-um en Landhelgisgæslan um borð í skip-um á hafi úti í umboði Siglingastofnunar. Reynslan hefur sýnt að full þörf er á skyndiskoðunum þótt aðalskoðun á vél-og öryggisbúnaði sé gerð einu sinni á ári. Skipin þurfa að standast ýtrustu kröfur allan ársins hring.

Nokkuð er breytilegt eftir árum hvað tekið er fyrir í skyndiskoðunum. Eðli málsins samkvæmt er líka mismunandi eftir stærð skipa hvað skoðað er þar sem stærri skip hafa annan og meiri búnað en þau sem minni eru.

Í október og nóvember á síðasta ári var gert átak í skyndiskoðunum á vegum Siglingastofnunar í öllum umdæmum landsins. Tekin voru til athugunar 30 atriði úr aðalskoðunarskýrslum. Samtals voru skoðuð 107 skip af ýmsum stærð-um. Úrtakið náði þannig til tæplega 5% skipa á aðalskipaskrá.

Reynt var að velja skip af mismunandi stærðum en forðast að skoða skip sem ný-

lega hafði verið gerð á búnaðar- eða vél-skoðun. Þá voru ekki skoðuð skip sem ekki hafa verið í rekstri í lengri tíma. Við skoðunina sjálfa var ætlunin að staðfesta hvort athugasemdir frá síðustu aðalskoð-un hefðu verið lagfærðar.

Tveir skoðunarmenn, hvor úr sínu um-dæmi Siglingastofnunar skoðuðu skip í þriðja umdæminu. Slíkt vinnulag gefur skoðunarmönnum tækifæri á að kynna sér vinnubrögð hvers annars og bera saman túlkningar á þeim atriðum sem tekin eru til skoðunar og athugasemdir gerðar við.

Meðal þeirra atriða sem voru skoðuð voru þrjú atriði sem hvað oftast eru gerðar athugasemdir við, þ.e. eftirlitsbók og færslur hennar, sjókort og leiðabók. Hér á eftir er dregið á nokkur atriði sem gerðar voru athugasemdir við.

Niðurstöður

Við 32 skipanna voru engar athugasemdir gerðar. Flestar athugasemdir á einu skipi voru 10. Við það skip sem næst fylgdi voru gerðar 7 athugasemdir.

Í 27 skipum voru stöðugleikagögn ekki um borð eða ekki í lagi. Þetta á eingöngu við um þilfarsskip. Nokkuð var um að leiðabók eða skipsdagbók vantaði eða þær ekki færðar. Þá voru gerðar athugasemdir

við frágang og búnað á lúgum og í 14 skipum var eldviðvörðunarbúnaður ekki í lagi.

Í 11 skipum vantaði dagmerki samkvæmt alþjóðlegum siglingareglum og í 10 tilvikum voru legufæri, akkeri og búnaður þeirra, ekki í lagi. Þá voru í 8 tilvikum akkeri ekki tilbúin til notkunar, lokur á loftrásum í ólagi og gild haffæris-skírteini vantaði. Í nokkur skip vantaði hefðbundin sjókort og eftirlitsbók eða hún var ekki færð og mælibréf voru röng eða vantaði.

Athugasemdir voru einnig gerðar við neyðarútganga og neyðarlýsingu við björgunarbáta, íbúðir, vinnurými og vélarúm. Í nokkur skip vantaði öryggishlífar yfir hreyfanlega hluti, flotvinnubúninga og léttbát eða búnaði hans var ábótavant. Gerðar voru athugasemdir við frágang og annað tengt gúmmíbjörgunarbátum, að björgunaræfingar væru ekki haldnar samkvæmt reglum um skip undir 24 m og að öryggisáætlun og neyðaráætlun væru ófullnægjandi eða engar.

Á 1 skip vantaði annan gúmmíbjörgun-arbátinn og hafði svo verið um nokkurn tíma þótt skipið væri í fullum rekstri.

Á heimsíðu Siglingastofnunar er að finna töflu yfir niðurstöðurnar.

Hafnarríkiseftirlit

120 skip frá 25 ríkjum



Eins og á undanförn-um árum var haft eftirlit með erlendum skipum í samræmi við

ákvæði Parísarsamkomulagsins, MOU, um hafnarríkiseftirlit.

Áætlað er að um 365 erlend skip hafi komið til landsins í fyrra en mörg þeirra komu oftast en einu sinni. Af þeim voru skoðuð 120 skip eða tæp 33%. Að jafnaði er reynt að skoða a.m.k. 25% þeirra skipa sem koma í hafnir aðildarríkjanna árlega.

Í apríl árið 2001 gekk Schengen-samkomulagið í gildi. Það felur í sér að öll skip verða að tilkynna sig til Landhelgisgæslunnar áður en þau sigla inn í landhelgi Íslands. Samkvæmt samkomulagi við gæsluna fær Siglingastofnun daglega sendan lista yfir skipakomur. Stofnunin hefur því góða vitneskju um hversu mörg skip koma til landsins.

Skipin 120 sem voru skoðuð komu frá 25 ríkjum. Fimm skip voru sett í farbann, athugasemdir voru gerðar við 112

skip og á 93 skipum voru teknar út athuga-semdir sem skipin höfðu fengið annars staðar.

Á síðasta ári var á vegum Parísarsamkomulagsins skoðunarherferð þar sem sérstök áhersla var lögð á öryggi við sjóþúnað farms.

Nú í ár taka gildi tvær mikilvægar alþjóðasamþykktir. STCW-samþykktin um þjálfun, menntun, skírteini og vaktstöður áhafna á skipum 500 brúttótonn og stærri átti að taka gildi 1. febrúar sl. Þrátt fyrir frestun gildistöku til 1. ágúst er hafin skoðunar herferð með sérstakri áherslu á alþjóðlegu atvinnuréttindaskírteinin.

Þann 1. júlí nk. gengur í gildi ISM-gæðakerfið á flutningaskipum sem eru 500 brúttótonn og stærri. Í tengslum við innleiðingu kerfisins verður skoðunar-herferð frá 1. júlí til 30. september.

Til sjávar. Fréttabréf Siglingastofnunar
Útgefandi: Siglingastofnun Íslands
Vesturvör 2, 200 Kópavogur
Sími: 560 0000 Bréfasími: 560 0060
Heimasíða: www.sigling.is
Netfang: sigling@sigling.is
Ritstjóri: Aðalbjörg Rós Óskarsdóttir (aro@sigling.is)
Ábyrgðarmaður: Hermann Guðjónsson
Umbrot: Siglingastofnun Íslands
Prentun: Prentsmiðjan Oddi hf.
Fjölmiðlum er frjálst að nota efni blaðsins ef heimildir er getið. Óskum um áskrift er hægt að koma á framfæri við ritstjóra.



Spjall

Mundi vilja fella niður umdæmisnúmerin



Steindór Árnason skrásetjari, sem starfað hefur við Siglingastofnun og áður Siglingamálastofnun ríkisins, lét af störfum um áramótin eftir 28 ára starf. Steindór var fenginn í stutt spjall við þau tímamót.

Hver er maðurinn Steindór?

„Ég er fæddur á Norðfirði 11. október 1931. Ég fór snemma til sjós, 16 ára gamall fór ég á vertíð til Hornafjarðar upp á hálfan hlut. Árið 1955 lauk ég skipstjórnarprófi úr stýrimannaskólanum. Ég var til sjós í tæp 25 ár sem stýrimaður og skipstjóri á ýmsum bátum og togurum. Á árunum 1967 til 1973 var ég svo á hvalveiðum, lengst af sem stýrimaður og afleysingarskipstjóri á Hval 9.

Ég er kvæntur Mettu Dagnýju Gunnarsdóttur og á fjögur börn og níu barnabörn.“



Hvenær byrjaðir þú að skrá skip?

„Ég hætti á sjónum og fór að vinna hjá Siglingamálastofnun ríkisins og síðar Siglingastofnun og hef unnið hér frá árinu 1973 og til dagsins í dag.

Fyrst var ég í sjólysaneftnd. Þá var fulltrúi Siglingamálastofnunar oftast viðstaddur sjópróf. Árlega var þá gefin út bók þar sem yfirlit yfir niðurstöður sjólysaneftndar voru birtar.

Seinna vann ég við tollendurgreiðslur vegna viðgerða og nýsmíða á skipum og bátum. Tollaflokkarnir voru einir sex og svo var tekinn söluskattur af öllu saman. Þennan kostnað þurfti svo að endurgreiða útgerðarmönnum. Sú endurgreiðsla fór í gegnum Siglingamálastofnun og alltaf nóg að gera í þessu.

Frá árinu 1994 hef ég svo unnið við að skrá skip.“

Hafa orðið breytingar á skipaskráningunni?

„Vinnan við skráninguna hefur nánast ekkert breyst árin sem ég hef verið í þessu.

Öll skip sem eru 6 metrar að lengd eða lengri eru skráningarskyld. Um leið og skipin eru tekin inn á skrá, frumskráð eins og það er kallað, fá þau skipaskrárnúmer. Það númer fylgir svo skipinu eins lengi og það er á skrá.

Ég mundi vilja gera þær breytingar á skráningunni að fella niður svokölluð umdæmisnúmer. Láta nægja að skrá einungis nafn skipsins, skipaskrárnúmer og heimahöfn þess. Umdæmisnúmerin gera ekkert annað en að flækja málið því skipaskrárnúmerið breytist ekki þótt skipinu sé breytt, það skipti um nafn, eiganda eða heimahöfn.“

Hefurðu alveg sagt skilið við sjóinn?

„Nei, ekki alveg. Í sumar fór ég einn túr í hvalatalningu á hafrannsóknarskipinu Árna Friðrikssyni gamla. Ég get sagt þér það

að við sigldum rúmar 3.000 mílur og töldum fleiri en 300 hvali á þessum fimmtán dögum sem túrinn stóð yfir.“

Hvað er svo framundan?

„Nú er nægur tími til að sinna áhugamálunum. Ég ætla að smíða fuglahús og spila bridds. Ég hef spilað bridds í tvö, þrjú ár með eldri borgurum í Kópavogi. Stundum gengur vel og stundum gengur illa.

Svo ætla ég að vera í bústaðnum mínum í Kjósinni. Ég ætla að rækta kjúklinga og selja þá gömlum vinnufélögnum og öðrum. Þetta verða örugglega hamingjusamir kjúklingar því þeir eiga að fá að ganga lausir úti og það er hvergi fallegra en í Kjósinni.“

Og fuglahúsin?

„Þau er ég búinn að dunda við að smíða í nokkur ár og hef haft mikla ánægju af því. Þetta eru fyrsta flokks hús úr úrvals viði og með öllum þægindum. Má annars bjóða þér að kaupa fuglahús?“ segir Steindór að lokum.

Fréttamolar

Þorlákshöfn í líkanstöðinni

Í byrjun mars var lokið við uppsetningu líkans af Þorlákshöfn. Líkanið er byggt í mælikvarða 1:60.

Markmiðið með líkantilrauninum er að þróa áfram og stækka höfnina. Byggja þarf nýja bryggju fyrir löndun loðnu eins nálægt verksmiðju og kostur er. Einnig á að athuga möguleika á því að draga úr ölduhreyfingu í höfninni almennt.

Nýr umdæmisstjóri í Ólafsvík

Um áramótin tók til starfa nýr umdæmisstjóri í Ólafsvík: Guðmundur Gunnar Guðmundsson. Skrifstofa umdæmisins er sem áður á Snoppuvegi 4 í Ólafsvík.

Skipastóllinn

Í ársbyrjun voru samtals 2.465 skip á aðalskipaskrá Siglingastofnunar Íslands en voru árið á undan 2.428. Heildarfjölgun í flotanum er því 37 skip.

Á aðalskipaskrá 1. janúar 2002 voru 1.136 þilfarsskip, samtals 230.748 brúttótonn, en 1. janúar 2001 voru skipin 1.067 og samtals 220.874 brúttótonn. Þilfarsskipum fjölgaði um 70 milli ára og stærð flotans jókst um 9.874 brúttótonn.

Opnir bátar voru alls 1.329 1. janúar 2002. Þar hefur fækkað um 32 báta frá 1. janúar í fyrra en þá voru þeir 1.361. Þrátt fyrir fækkun báta er heildarbrúttótonnatala bátaflotans 175 tonnum hærri en í fyrra eða samtals 7.745 brúttótonn.

Siglingastofnun gefur út á ári hverju skrá yfir íslensk skip og báta miðað við 1. janúar ár hvert. Í henni er að finna frekari upplýsingar um breytingar á skipa- og bátaflotanum á milli ára. Skráin er til sölu hjá Siglingastofnun og kostar 3.400 kr.

Fundur norrænna siglingamálastjóra

Dagana 17. og 18. apríl var haldinn hér á landi fundur norrænna siglingamálastjóra. Fundinn sóttu forstöðumenn siglingamála í Danmörku, Finnlandi, Færeyjum, Noregi og Svíþjóð auk fulltrúa frá Siglingastofnun. Fundarmenn ræddu m.a. um eftirlit með skipum, starfshætti flokkunarfélaga og samninga landa í millum um alþjóðleg atvinnuréttindaskírteini.



Frh. af bls. 1

Rekstur fjarskiptastjóra

Landssíminn rekur sérstakan fjarskipta- stjóra sem þróaður hefur verið sérstaklega fyrir kerfið af hugbúnaðarfyrirtækinu Stefju ehf. Stjórinn tekur við upp- lýsingum frá þeim fjarskiptakerfum sem notuð eru fyrir STK og skilar hann upplýsingum til Tilkynningarskyldunnar. Nú býður stjórinn upp á móttöku VHF- STK landsstöðvakerfis, reknun af Lands- símanum, Inmarsat-C, í gegnum lands-

um hefur einnig verið mjög tíðrætt um er fjöldi varatækja og framboð nýrra tækja frá umboðsaðila sem eru í boði fyrir skip og báta ef tæki bila. Aðeins hafa verið í umferð 10 varatæki sem útgerðarmenn hafa getað skipst á að nota ef bilanir hafa komið upp í þeirra tækjum. Sá fjöldi hefur ekki reynst nægur og hafa menn í sumum tilfellum þurft að sigla með biluð tæki meðan beðið er eftir viðgerð eða varatæki. Nú er unnið að því í samráði við umboðsaðila tækjanna hér á landi, Vöku- DNG, að fjölga skiptitækjum.

„Dauðir“ blettir

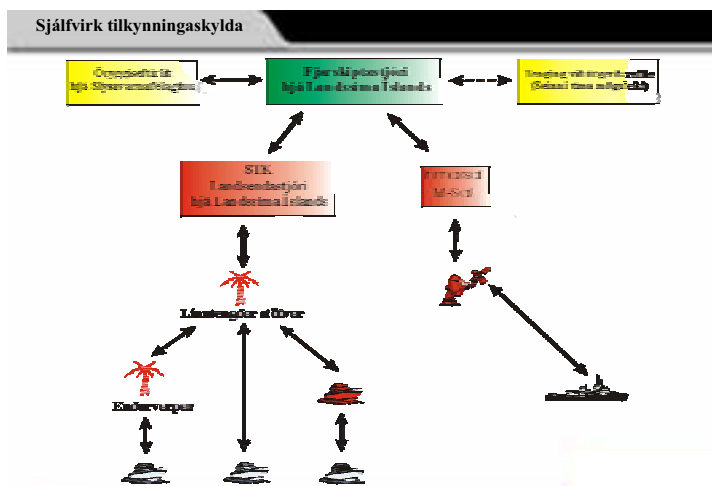
Nokkur umræða hefur verið um landsstöðvakerfi STK-kerfisins og um „dauða“ bletti eða „skugga“ í kerfinu. Enn eru örfá svæði á miðunum í kringum landið „dauð“ eða „veik“ svæði, þ.e. að merki frá skipstækjunum greinast ekki eða eru veik. En Landssími Íslands, sem hefur unnið að uppsetningu og fram- kvæmd fjarskiptahluta STK-kerfisins, hefur unnið markvisst að því að fækka þessum veiku svæðum. Mikið hefur áunnist í þeim efnum og er nú svo komið að þau svæði sem eru eftir eru sárafá en áfram verður unnið að því að útrýma þeim.

Á mynd 3 hér á eftir má sjá útbreiðslu kerfisins. Hvítu svæðin sýna „veika“ bletti í kerfinu sem eru helst norður af Hornbjargi, við Bakkafjörð og inni í botni Breiðafjarðar.

Eftirlit með búnaði

Hin daglega vöktun með STK-búnað- inum um borð í skipunum er í höndum starfsmanna STK-kerfisins í Gufunesi sem fylgjast daglega með hverju einasta skipi sem býið er sjálfvirkum búnaði. Um leið og skip dettur út úr kerfinu kemur það fram á skjá starfsmanna. Þegar slíkt gerist fer ákveðinn verkferill í gang samkvæmt verklagsreglum sem Slys- varnafélagið Landsbjörg hefur sett sér.

Siglingastofnun Íslands sér hins vegar um hið formlega eftirlit með STK-búnað-



Mynd 1. Uppbygging sjálfvirkur tilkynningarskyldunnar.

stöðina EIK í Noregi, Inmarsat-C, í gegnum Landhelgisgæsluna, og EMSat gervihnattakerfinu í gegnum landsstöð í Hollandi. Með tiltölulega litlum til- kostnaði er hægt láta fjarskiptastjórannt taka við upplýsingum eftir fleiri leiðum ef þörf og áhugi er fyrir hendi.

Kerfishlutar eru auk skipstækja níu landsstöðvar hringinn í kringum landið en endurvörpar eru 52 eins og sjá má á mynd 2 hér til hliðar.

Bilanir og framboð á tækjum

Þau vandamál sem sjómenn og yfirvöld hafa helst glímt við upp á síðkastið eru tengd framboði og viðgerðum á skips- tækjunum. Nokkuð hefur verið um að skipstæki hafa bilað og hefur þá þurft að senda tækin til Bretlands til viðgerðar. Viðgerðartíminn hefur verið allt að sex vikum frá því tæki er sent í viðgerð þar til hægt hefur verið að taka það í notkun á ný. Í undirbúningi er að stytta þennan viðgerðartíma niður í 2 til 3 vikur sem yrði mikil bót frá því sem nú er.

Eitt af þeim vandamálum sem mönn-

Ennfremur er vonast til að framleiðandi geti afgreitt nú í apríl eða maí þær um það bil 50 pantanir nýrra tækja sem liggja fyrir en framleiðandinn hefur ekki annað eftirspurn fram til þessa.



Mynd 2. Landsstöðvar og endurvörpar.



inum um borð í skipum og bátum. STK-búnaðurinn er skoðaður eins og hver annar öryggisbúnaður í skipum og bátum í aðalskoðun sem gerð er einu sinni á ári. Á milli aðalskoðana er það að sjálfsgöðu á ábyrgð útgerðarmanna og sjómanna að tryggja að búnaðurinn sé í lagi og rétt við haldið.

Undanþágur

Skemmtibátar eru undanþegnir því að vera með STK-búnað um borð sem og skip og bátar sem aðeins stunda veiðar

Uppsetning og frágangur

STK-búnaðar

Nokkur umræða hefur orðið um frágang og uppsetningu STK-búnaðar um borð í skipum og bátum. Í flestum tilfellum er frágangur og uppsetning vönduð og til fyrirmyndar. Hins vegar eru alltaf til undantekningartilfelli sem hafa haft þær afleiðingar í sumum tilfellum að STK-búnaðurinn virkar ekki sem skyldi.

Venjan er sú að þegar tilkynningar-skyldan hringir í skip eða bát vegna

auðvelt sé að sjá á það og að nálgast neyðarhnappinn.

- langdrægni ræðst af loftneti og uppsetningu þess. Áriðandi er að loftnet sé sett þannig upp að það hafi óskertan sjóndeildarhring.

- loftnet fyrir öryggis- og neyðartæki ætti að hafa forgang um staðsetningu umfram önnur loftnet.

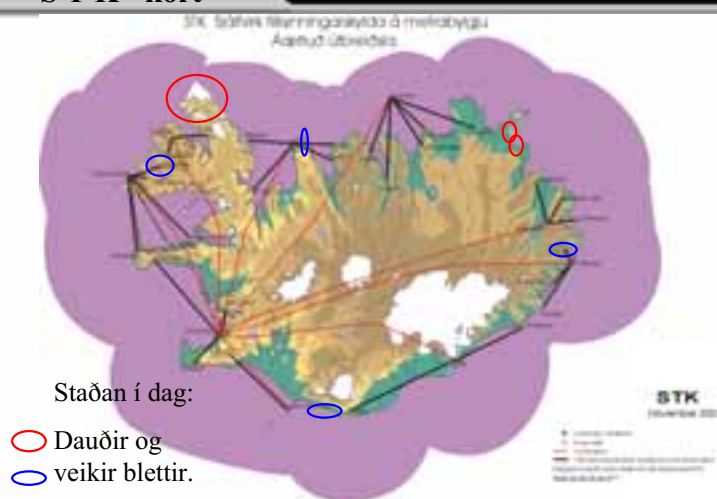
Lokaorð

STK-kerfið er einstakt kerfi og stærsta kerfi sinnar tegundar í heiminum í dag. Með uppbyggingu kerfisins hefur verið stigið stórt skref í þá átt að bæta öryggi smábátasjómannanna og sjómanna á minni skipum. Í dag eru tæplega 1.500 skip og bátar með slíkan búnað um borð og reikna má með að á komandi sumri verði yfir 1.000 skip og bátar tengdir kerfinu á hverjum einasta degi.

Á þeim tíma sem sjálfvirka tilkynningarskyldan hefur verið rekin hefur hún sannað gildi sitt og tilverurétt. Kerfið hefur stuðlað að auknu öryggi og hefur stýtt verulega viðbragðstíma frá því að slys á sér stað þangað til björgun og leit hefst. Flestir eru sammála um að kerfið sé mikil bylting frá fyrra fyrirkomulagi og enginn vill snúa aftur til þess tíma þegar skip og bátar tilkynntu sig handvirkt á 12 tíma fresti.

Nú eftir tæplega tveggja ára rekstur kerfisins er mikilvægt að líta yfir farinn veg og skoða hvað má betur fara og hvað er hægt að bæta varðandi framkvæmd og rekstur kerfisins. Sú vinna stendur nú yfir og er Siglingastofnun tilbúin nú sem endranær til þess að leggjast á eitt með öllum þeim sem að þessu mikilvæga hagsmunamáli sjómanna koma.

STK - kort



Mynd 3. Svokallaðir dauðir blettir og veikir í STK-kerfinu.

1,5 sjómíllur frá landi og þar sem aðstæður um borð eru með þeim hætti að ekki er unnt að hafa þar nauðsynlegan búnað til að senda sjálfvirkar tilkynningar.

Þá eru veittar undanþágur til eins mánaðar í senn ef búnaður er bilaður eða ef ekki fæst nýtt skipstæki frá framleiðanda og ekki fæst lánstæki á meðan að viðgerð fer fram.

Meiri hluti skipa með STK-búnað

STK-búnaði hefur verið komið fyrir um borð í alls um 1.450 skipum og bátum. Mikill árangur hefur náðst í að byggja kerfið upp og koma búnaði fyrir um borð í skipum og bátum á þeim tæpu tveimur árum sem kerfið hefur verið starfrækt. Enn á eftir að koma búnaði fyrir í 50 til 100 skipum en vonast er til að því verkefni takist að ljúka á þessu ári.

bilaðs STK-tækis er byrjað á því að reyna að greina hvar bilunin liggur, þ.e. hvort hún er í skipstækinu, tengingum eða loftneti. Í flestum tilfellum fer viðkomandi í næsta bát og prófar tækið þar og kannar hvort það virkar.

Í mörgum tilfellum hefur verið hægt að lagfæra tæki eða benda mönnum á augljós mistök við uppsetningu eða frágang í gegnum síma. Of oft eru það menn með takmarkaða þekkingu á búnaðnum sem hafa sett hann upp og séð um allan frágang. Áætlað er að í um það bil 80 tilvikum hafi tekist að greina bilanir og leiðbeina mönnum í gegnum síma og eða uppsetningaraðilar hafa getað greint bilun og gert við.

Hér á eftir eru nefnd örfá atriði sem hafa ber í huga varðandi uppsetningu tækja:

- ljós á STK-tækinu gefur til kynna hvort það er tengt landkerfi eða ekki.
- STK-tæki skal setja upp þannig að

Styrkheimildir úr Hafnabótasjóði árið 2001

Hlutverk Hafnabótasjóðs er að veita lán og styrki til hafnarframkvæmda og bæta tjón á hafnarmannvirkjum. Á síðasta ári samþykkti fjárlaganefnd Alþingis styrki að upphæð 149,7 milljónir króna.

Þar af voru styrkir til nýframkvæmda 124 milljónir króna og tjónastyrkir 25,7 milljónir króna.



Niðurstaða útboða

Dags.	Heiti útboðs	Kostnaðaráætlun	Lægsta tilboð	%	Verktaki m. lægsta tilboð	Fjöldi tilboða
03.01.02	Seyðisfjörður - ferjulægi, fyrirstöðugarður og tenging	20.800.000	18.095.000	87,0	Björgun ehf	3
12.03.02	Raufarhöfn - Þórshöfn - dýpkun	491.825.820	275.268.543	56,0	Sæþór ehf.	5
11.04.02	Akranes - sjóvörn	4.082.000	2.654.160	65,0	Ísar ehf., Hafnarfirði	4
16.04.02	Sandgerði - stálþil við Norðurgarð	23.640.510	21.330.400	90,2	Guðlaugur Einarsson ehf.	7

Lög og reglugerðir

Dags.	Heiti	Nr.	Gildistaka
25.01.02	Reglur um bráðabirgðaskráningu skipa sem eru í smíðum eða ófullgerð að öðru leyti	83/2002	25.01.2002
07.03.02	Lög um breytingu á lögum um lögskráningu sjómanna, nr. 43/1987, með síðari breytingum.	12/2002	07.03.2002

Lögskráning

Öryggisfræðslunámskeið sjómanna



Þann 12. mars sl. tóku gildi lög nr. 12/2002 um breytingu á lögum um lögskráningu sjómanna nr. 43/1987, með síðari breytingum. Með þessum lögum er kveðið á um að óheimilt er að lögskrá skipverja á skip nema fyrir liggja yfirlýsing um að skipverji hafi hlotið öryggisfræðslu í Slysavarnaskóla sjómanna eða á annan hátt.

Þó er heimilt að lögskrá þann skipverja sem Siglingastofnun hefur veitt tímabundinn frest í eitt sinn til þess tíma sem hann er skráður á námskeið. Áður þarf skipverjinn að skrá sig á öryggisfræðslunámskeið hjá Slysavarnaskólanum (sími 562 4884) eða útgerðarmaður fyrir hans hönd. Fylla þarf út umsóknareyðublað um frest til að gangast undir öryggisfræðslunámskeið og senda með símbrefi (560 0060) til Siglingastofnunar. Eyðublaðið má nálgast á heimasíðu Siglingastofnunar Íslands: sigling.is (http://www.sigling.is/Log_reglugerdir/umsokn%20um%20frest.doc).

Áður en Siglingastofnun afgreiðir frestinn þarf að berast greiðsla kr. 2.000.

Nýliðar

Samkvæmt lögnum gildir sama um nýliða, þ.e. sams konar frestur er veittur nýliðum á sjó til að gangast undir öryggisfræðslunámskeið. Sá sem er að fara á sjó í fyrsta sinn verður því að skrá

sig áður á öryggisfræðslunámskeið sjómanna en fær lögskráningu þar til námskeiðið er haldið. Áður var miðað við að nýliðar hefðu sex mánaða frest til að sækja námskeið. Eðlilegt er að sams konar regla gildi fyrir alla sjómenn að þessu leyti og þurfa nýliðar ekki síður að fara á öryggisfræðslunámskeið en reyndir sjómenn.

Úr greinargerð frumvarpsins

„Árið 1997 var lögfest það skilyrði í lögum um lögskráningu sjómanna að til að fá lögskráningu yrði viðkomandi að hafa sótt námskeið í öryggisfræðslu hjá Slysavarnaskóla sjómanna eða öðrum sambærilegum viðurkenndum aðila. Jafnframt var sett ákvæði til bráðabirgða þar sem veittur var frestur til að gefa mönnum tíma til að sækja slíkt námskeið. Þessi frestur hefur verið framlengdur í tvígang. Reynslan er sú að menn hafa gengið á lagið og frestað því að sækja námskeið á meðan lögin veittu svigrúm til þess.“

„Hinn 1. apríl árið 2001 rann út sá frestur sem sjómönnum hafði verið gefinn til að sækja öryggisfræðslu við Slysavarnaskóla sjómanna. Þrátt fyrir að nokkur fjöldi manna hefði verið skráður til námskeiðahalds fram að þeim tíma gekk mjög illa að fá menn á námskeið. Tveimur námskeiðum hafði verið aflýst á fyrstu þremur mánuðum ársins 2001 vegna þess að ekki náðist tilskilinn lágmarksfjöldi nemenda (10) á námskeið. Á árinu 2000 var ástandið ekkert ósvipað

og mikil afföll urðu á nemendum þrátt fyrir vitneskju manna um að fresturinn rynni út í byrjun apríl 2001. Við samantekt á námskeiðum frá ársbyrjun 2000 til loka mars 2001 voru nærri 200 námskeiðspláss sem ekki tókst að fylla. Eftir að fresturinn rann út fengu sjómenn lögskráningu hjá lögskráningarstjórum svo fremi að þeir væru þegar skráðir á námskeið við skólann. Þrátt fyrir að fullskráð væri á öll námskeið og nemendur væru skráðir á biðlista gekk erfðilega að fá nemendur til að mæta á námskeið. Var svo komið að menn frestuðu aftur og aftur að koma á námskeið.“

Tímabundinn frestur

Frumvarpið gerir ráð fyrir að annaðhvort viðkomandi einstaklingur eða útgerð sú sem hann starfar hjá sækir um undanþágu til Siglingastofnunar Íslands til að fá lögskráningu án þess að viðkomandi hafi gengist undir öryggisfræðslunámskeið hjá Slysavarnaskóla sjómanna eða á annan hátt. Séu skilyrði uppfyllt getur Siglingastofnun veitt skipverjanum tíma bundinn frest í eitt sinn til þess tíma sem hann er skráður á námskeið. Greiða skal fyrir veittan frest vegna kostnaðar Siglingastofnunar og á að ákveða gjaldið í gjaldskrá stofnunarinnar.



Fréttamoli

Samgöngur við Vestmanneyjar

Samgönguráðuneytið hefur skipað starfs-
hóp til þess að fjalla um samgöngur til
Vestmannaeyja með þarfir fólks og at-
vinnulíf í huga. Í hópnum sitja fulltrúar
Siglingastofnunar, Vegagerðar, Flugmála-
stjórnar, Samtaka atvinnulífsins, Vest-
mannaeyjabæjar og Þróunarfélags
Vestmannaeyja. Fulltrúi Siglinga-
stofnunar í hópnum er Gísli Viggósson,
forstöðumaður hafnasviðs, en formaður
starfshópsins er Kristján Vigfússon,
verkefnisstjóri hjá Siglingastofnun.

Hlutverk starfshópsins felst m.a. í því að
gera úttekt á hinum ýmsu kostum sem
mögulegir eru til flugs og siglinga milli
lands og Eyja í samanburði við þá þjón-
ustu sem boðið er upp á í dag.

Nýir starfsmenn

Skipaæftirlit og fjarskipti

**Guðmundur Gunnar
Guðmundsson,
umdæmisstjóri
skoðunarsviðs í
Ólafsvík.**



Guðmundur Gunnar er
fæddur 26. apríl 1950 á Grundarfirði.
Hann lauk farmannaprófi frá Stýri-
mannaskólanum í Reykjavík árið 1981.
Áður en Guðmundur Gunnar tók við starfi
umdæmisstjóra skipaskoðunar í Ólafsvík
var hann stýrimaður og skipstjóri á ýmsum
bátum frá Grundarfirði. Frá árinu 1990 og
fram til ársins 2002 var Guðmundur
stýrimaður hjá Landhelgisgæslu Íslands.
Guðmundur er ókvæntur og barnlaus.

**Kristján Vigfússon,
verkefnisstjóri.**



Kristján er fæddur á
Dalvík 26. ágúst 1965.
Hann lauk BA-prófi í
stjórnmálafræði frá HÍ
1992, og MA-prófi í stjórnmálahagfræði
1998. Kristján stundaði MA-nám í raf-
rænum viðskiptum við Boston University
veturinn 1999-2000. Áður en Kristján kom
til starfa við Siglingastofnun stundaði hann
m.a. sjómennsku og starfaði í samgöngu-
ráðuneytinu og sendiráði Íslands í Brussel.
Kristján er kvæntur Þórdísi J. Sigurðar-
dóttur, starfsþróunarstjóra hjá Einari J.
Skúlasyni, og eiga þau þrjú börn.

Rekstur Siglingastofnunar árið 2001

Starfsemin í föstum skorðum



Velta Siglingastofnunar
árið 2001 nam 548
milljónum króna sem er
58 milljón króna aukning
frá fyrra ári. Sértekjur stofn-
unarinnar voru 195 milljónir króna en fram-
lag á fjárlögum nam 353 milljónum króna.

Umfang hafnarframkvæmda og sjó-
varna sem stofnunin hafði umsjón með árið
2001 nam 1.164,5 milljónum króna. Þar af
var hlutur ríkissjóðs 786,2 milljónir króna.

Nákvæmt yfirlit um einstakar fram-
kvæmdir í höfnum og gerð sjóvarna á
síðasta ári er að finna í skýrslu samgöngu-

ráðherra um hafnarframkvæmdir sem var
lögð fyrir Alþingi í apríl.

Hér á eftir má sjá nánari sundurliðun á
rekstrinum eftir verkefnum árið 2001 og
yfirlit yfir heildartekjur og gjöld ársins
2000.

	Almennir viðskiptamenn	Af fjár- lögum	Tekjur samtals 2001	Tekjur samtals 2000
Tekjur*				
Ýmsar tekjur, bókhaldsþjónusta, þóknun, vaxtatekjur	29	5	34	28
Vitar og leiðsögukerfi, rekstur og stofnkostnaður	21	123	144	131
Rannsóknir	0	43	43	49
Hafnasvið, framkvæmdir og áætlanir	81	20	101	78
Skipaverkefni	6	50	56	56
Skoðunarsvið	46	101	147	125
Hafnarrikisæftirlit	0	11	11	13
Tækjaleiga og vörusala	12	0	12	10
Tekjur samtals	195	353	548	490
Gjöld*			Gjöld 2001	Gjöld 2000
Launakostnaður			314	304
Önnur gjöld			161	166
Stofnkostnaður			21	25
Gjöld samtals			496	495
Tekjuafgangur Samtals			52	-5
			548	490

* Allar tölur eru í milljónum króna

MEÐ, LÍFIÐ Í LÚKUNUM

Sjófarendur! Munið réttan frágang gúmmíbjörgunarbáts. Bátinum skal komið fyrir á þar til gerðum undirstöðum með losunarbúnaði eða í losunar- og sjósetningarbúnaði. Fangalína bátsins skal ávallt snúa inn í skipið og vera tryggilega fest.



SIGLINGASTOFNUN

www.sigling.is