

# Til sjávar

2. tbl 2. árg. maí 1998

## Nýtt fjarskiptakerfi í skip fyrir 1. febrúar 1999

*Þann 1. febrúar 1999 verður tekið í notkun nýtt fjarskiptakerfi fyrir skip, hið svonefnda GMDSS (Global Maritime Distress Safety System).*

**N**ú eru rétt um 9 mánuðir þar til reglur um fjarskipti og fjarskiptabúnað íslenskra skipa verða að fullu komnar í gildi. Reglurnar hafa verið að taka gildi í áföngum frá 1. febrúar 1992 og eiga að vera komnar að fullu í gildi 1. febrúar 1999.

Reglurnar eru samhljóða alþjóðareglum um fjarskiptabúnað fyrir fiskiskip 24 m og lengri, flutningaskip 300 brl. og stærri og farþegaskip í alþjóðasiglingum án tillits til stærðar. Í reglunum er sérkaflí sem fjallar um fjarskiptabúnað fyrir skip sem eru minni en 24 m.

Hinar nýju reglur byggja mikið á sjálfvirkni í fjarskiptum, sjálfvirkni með aðstoð gervihnatta og jarðlægra fjarskiptakerfa. GMDSS kerfið er fyrst og fremst hugsað sem neyðarfjarskiptakerfi eins og nafnið bendir til, en það nýtist einnig fyrir almenn fjarskipti.



### Kröfur eftir farsviði skipa

Kröfur um fjarskiptabúnað eru ekki eingöngu byggðar á stærð skipa heldur fara þær einnig eftir farsviði þeirra. Við breytingarnar þarf að endurnýja fjarskiptabúnað í flestum stærri fiskiskipum og flutningaskipum að mestu leyti. Mörg útgerðarfélög eru þegar farin að huga að þeim málum og mikilvægt er fyrir útgerðir sem ekki eru farnar að athuga sinn búnað að gera það sem allra fyrst. Hætta er á að tafir geti orðið á afhendingu búnaðar vegna mikillar eftirspurnar þar sem einnig er verið að endurnýja fjarskiptabúnað í skipaflota annarra landa.

Í minni skipum þarf að koma til viðbótar fjarskiptabúnaður, en breytingin er ekki eins mikil og í stærri skipum.

Skipstjórnarmenn sem sinna fjarskiptum verða að ljúka námskeiði í notkun GMDSS búnaðar og fá svonefnd GOC skírteini (General Operator Certificate) fyrir 1. febrúar nk. Slík námskeið eru nú haldin í Stýrimannaskólanum í Reykjavík og Vestmannaeyjum. Hjá Siglingastofnun er hægt að fá allar nánari upplýsingar um námskeiðin og önnur atriði sem varða GMDSS.

### Mikilvægur öryggisbúnaður

Ör þróun á sér stað í fjarskiptatækni í heiminum í dag og það dylst engum að ýmsar sjáanlegar breytingar eru á fjarskiptamálum skipa. Þrátt fyrir þessa staðreynd er ætluð Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO) að gera engar breytingar á GMDSS kerfinu að sinni. Kerfið á því að komast að fullu í notkun.

Mikilvægt er þó að fylgjast vel með þróuninni hér á landi og erlendis, sérstaklega fyrir þá aðila sem hafa forsjá með öryggi skipa. Það er óumdeilt að fjarskiptabúnaður er eitt helsta öryggistæki í skipum og eitt af megin verkefnum Siglingastofnunar er að fylgjast með öryggi skipa og áhafna þeirra.

Sjá nánari umfjöllun um GMDSS.

# Frá forstjóra

Um þessar mundir eru þó nokkrar alþjóðareglur, er varða siglingamál, ýmist í undirbúningi eða að öðlast gildi hér á landi eins og nánar er greint frá hér í fréttablaðinu. Hið alþjóðlega regluumhverfi sem Ísland er hluti af, með aðild að Alþjóðasiglingamálastofnuninni (IMO) og EES, er alltaf að stækka.

Á vegum ESB er nú stefnt að því að setja fastan ramma um starfsemi hafna og verður þar meðal annars tekið á þjónustu, gjaldskrár og ríkisframlagi til framkvæmda. Fyrsti áfanginn er svonefnd „grænbók“, sem kom út í desember sl. og er henni ætlað að koma umræðum um málaflokkinn af stað. Á næstu mánuðum verður síðan unnið að mótun lagaramma og tilskipana, sem í fyllingu tímans koma væntanlega til með að öðlast gildi hér á landi.

Nýjar reglur IMO um fjarskipti og fjarskiptabúnað, svonefndar GMDSS reglur, hafa verið að taka gildi í áföngum og eiga að fullu að vera komnar í gildi þann 1. febrúar á næsta ári.

Ísland er með reynsluaðild að svonefndu Parísarsamkomulagi um hafnarríkiseftirlit en stefnt er að því að gerast fullgildir aðilar. Í þessu samkomulagi felst að skip eru skoðuð, þegar þau koma til hafnar í einhverju aðildarríkjana, óháð því hvar þau eru skráð.

Í gildi er alþjóðasamningur um menntun, þjálfun, skírteini og vaktstöðu sjómanna (STCW) og hefur hann nýverið verið endurskoðaður. Í framhaldi af því þurfum við að senda inn gögn til IMO fyrir 1. ágúst næstkomandi til staðfestingar á því að menntun íslenskra sjómanna sé í samræmi við alþjóðlegar kröfur.

Mikilvægt er fyrir okkur Íslendinga að fylgjast vel með þegar nýjar reglur eru í mótun og koma sjónarmiðum okkar að sem fyrst á því ferli. Ef við höldum ekki vöku okkar getum við fengið yfir okkur reglugerðir og tilskipanir, sem eru erfiðar og dýrar í framkvæmd. Við vitum að á alþjóðavettvangi siglingamála er hlustað á okkur Íslendinga og þá sérstaklega þegar málefnið varða fiskiskip og öryggi þeirra. Því er mikilvægt fyrir okkur að halda áunnu trausti með því að vanda alla vinnu okkar á þessu sviði sem best.

## Málþing um öryggismál sjómanna

Á vegum Slysavarnafélags Íslands var haldið málþing á Ísafirði þann 18. apríl sl. um öryggismál sjómanna. Málþingið var vel sótt af sjómönnum fyrir vestan og ágætar umræður spunnust um öryggismál sjómanna. Framsögumenn á fundinum voru þeir Hilmar Snorrason, skólastjóri Slysavarnaskóla sjómanna, Gísli Viggósson, forstöðumaður rannsókna og þróunar hjá Siglingastofnun, Arthúr Bogason, formaður Landssambands smábátæigenda, Gunnar Tómasson, forseti Slysavarnafélags Íslands, og Sigurður A. Kristinsson, læknir. Framsögumenn litu til framtíðar og spáðu m.a. fyrir um hvernig öryggismálum sjómanna verður háttað á komandi árum. Í máli Hilmars Snorrasonar kom m.a. fram að þrátt fyrir að um 14.000 sjómenn hafi sótt námskeið hjá Slysavarnaskólanum þá er eftirspurn enn mjög mikil eftir námskeiðum. Grunnfræðslu sjómanna á að ljúka á næsta ári en við tekur víðtæk endurmenntun. Aðstaða skólans kemur til með að batna mikið með tilkomu nýs skólaskips, Akraborgarinnar, sem leysir Sæbjörgu af hólmi. Sjómenn sýndu rannsóknum Siglingastofnunar mikinn áhuga og ekki síst upplýsingakerfi stofnunarinnar um veður og sjólag. Samstarf stofnunarinnar og sjómanna á þessu sviði kemur til með að aukast enda stefna báðir aðilar að sama marki, þ.e. að auka öryggi í siglingum. Arthúr Bogason sagði m.a. í sínu erindi að ofhleðsla á smábátum væri grafalvarlegt mál sem þyrfti að taka á. Undir það tekur Siglingastofnun, sem hefur reynt að vekja athygli á málefnið í þessu fréttabréfi. Margt annað fróðlegt kom fram á ráðstefnunni m.a. umfjöllun um öryggiskerfi og læknisþjónustu fyrir sjófarendur.

## Skráning skipa

### Mikill fjöldi umskráninga

Á fyrstu fjórum mánuðum þessa árs hafa umskráningar á skipum verið óvenju margar eða alls 252 samanborið við 453 allt árið 1997. Ef fram heldur sem horfir má búast við yfir 60% aukningu í umskráningu skipa í lok ársins samanborið við fyrra ár. Umskráning felur það í sér að eigendaskipti hafa orðið.

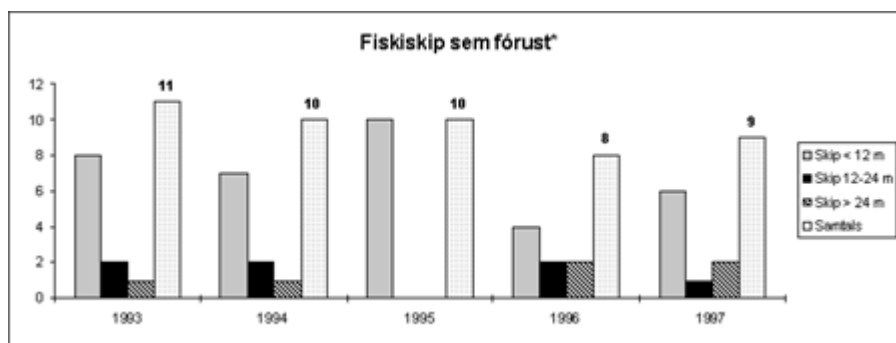
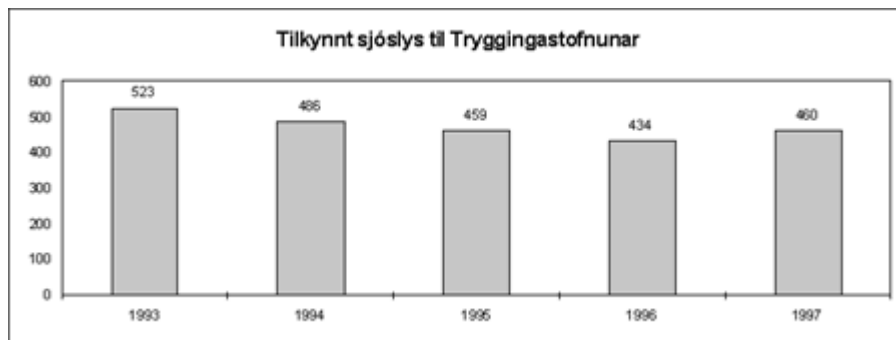
Að sögn Steindórs Árnasonar, sem hefur umsjón með skráningu skipa hjá Siglingastofnun, var mest um umskráningar í upphafi ársins en heldur hefur dregið úr þeim í apríl mánuði. Breytingar á skipaskrá yfir sumarmánuðina eru frekar litlar en þær aukast aftur með haustinu.

Á þessu ári hafa nýskráningar verið alls 12 samanborið við 41 árið 1997. Nýskráningar stefna því í að verða svipaðar og á síðasta ári. Alls hafa 13 þilfarsskip verið afskráð en á síðasta ári voru þau 35. Fjöldi afskráðra báta það sem af er þessu ári er hins vegar 22 á móti 46 fyrir árið 1997. Afskráningar virðast því ætla að vera nokkru fleiri en árið á undan.

Útgáfa mælibréfa og skrásetningarskírteina árið 1998 stefnir í að vera um 30% meiri en árið 1997. Heildarfjöldi árið 1997 var 557 en útgefin mælibréf og skrásetningarskírteini voru 250 fyrstu fjóra mánuði ársins. Alls hafa verið gefin út 42 þjóðernisskírteini á sama tíma samanborið við 106 árið 1997.

Þessi aukni fjöldi umskráninga á sér sínar skýringar að mati Steindórs: „Skýringar á þessu má að mínu mati rekja til þeirra breytinga sem hafa verið gerðar á lögum um stjórn fiskveiða, þar sem gerðar eru kröfur um að skip séu skráð á rétta eigendur. Einnig skiptir mun meira máli núna fyrir veiðarnar í hvaða umdæmi skip eru skráð en gerði áður“.

### Sjóslys 1993-1997



# Grænbók ESB um hafnir

Í desember sl. gaf framkvæmdastjórn ESB út svonefnda grænbók um hafnir og sjóflutninga, sem einnig hefur verið nefnd „Grænbók um sjávarhafnir og innviði siglingamála“. Markmið grænbóka ESB er að stofna til umræðna um þessi málefni meðal almennings, stjórnálaganna og hagsmunaaðila.

Stærsta og umdeildasta efni grænbókarinnar snýr að gjaldtöku í höfnum. Talað er um að taka gjald af notendum og endurheimta kostnað við uppbyggingu hafna, rekstur þeirra og ytri kostnað. Gjaldtakan yrði mismunandi fyrir hvern notanda og færi eftir hlutfallslegri notkun. Skilyrði fyrir slíkrri gjaldtöku er að sömu reglur gildi um aðra samgöngumáta, þ.e. vegi, járnbrautir o.fl. Þannig næst markmiðið um að tryggja hagkvæmstu nýtingu samgöngumannvirkja. Þetta hefði í för með sér að flutningar flyttust í auknum mæli út á sjó þar sem samgöngumannvirki á landi eru mun dýrari en hafnir og gjaldtaka af flutningabifreiðum hækkaði hlutfallslega mest í nýju fyrirkomulagi. Slík niðurstaða yrði í samræmi við stefnu ESB um að flytja flutninga af vegakerfinu, sem þegar er svo til fullnýtt, út á sjó, sem er mun ódýrari og vistvænni flutningsmáti.

Annað stórt mál sem grænbókin fjallar um er þjónusta í höfnum. Lagt er til að reglur um þjónustu í höfnum verði samræmdar, með það að markmiði að opna markaðinn. Slíkar reglur myndu gæta þess að fé frá einkaleyfisrekstri eða opinberum aðilum færi ekki í að greiða niður þjónustu í samkeppni við einkaaðila. Einnig að hlutlægni yrði gætt t.d. með þjónustuútböðum og kröfur til rekstraraðila yrðu samræmdar.

Grænbókin skilgreinir ekki hugtakið höfn þannig að ekki er ljóst hvernig fiskihafnir falla inn í efni bókarinnar.

Ljóst er að nái allar tillögur grænbókarinnar fram að ganga getur það haft töluverð áhrif hér á landi. Á Íslandi hefur ríkið tekið stóran þátt í uppbyggingu hafna. ESB hefur einnig tekið þátt í uppbyggingu hafna, en aðallega til þess að styrkja atvinnuuppbyggingu á jaðarsvæðum eða þróunarsvæðum. Of snemmt er að segja hver áhrifin verða hér á landi en málið er til skoðunar

## Stuttar fréttir

### Nýir starfsmenn

Frá áramótum hafa nokkrir nýir starfsmenn hafið störf hjá Siglingastofnun. Í janúar kom Jón Bernóðsson, skipaverkfræðingur, til starfa á skipasviði og mun hann sinna verkefnum á sviði skipatækni og rannsókna. Í sama mánuði kom Valdimar Jónsson til starfa en hann sinnir tölvumálum stofnunarinnar. Sverrir Konráðsson, sem er BA í ensku, löggiltur skjalapýðandi og stýrimaður, kom til starfa í febrúar á skipasviði. Hann sinnir áhafnamálum (STCW) ásamt fleiri verkefnum. Tveir nýir starfsmenn voru ráðnir á skrifstofu í febrúar og mars, þær Íris Valgarðsdóttir og Hekla Jóhannsdóttir. Þær starfa í móttöku og sinna ýmsum skrifstofustörfum. Í byrjun maí hóf störf hjá stofnuninni Birgir Guðjónsson, fyrrv. skrifstofustjóri í fjármálaráðuneytinu. Hann veitir skrifstofusviði forstöðu.

### Ráðherraráðstefna um hafnarríkiseftirlit í Kanada

Fyrsta sameiginlega ráðherraráðstefna aðildarríkja Parísar- og Tókíó samkomulaganna um hafnarríkiseftirlit, var haldin í Vancouver í Kanada í mars sl. Ísland er með áheyrnaraðild að Parísar samkomulaginu en stefnir að því að sækja um fulla aðild að samkomulaginu á næsta ári. Tilgangur þessarar ráðstefnu var að móta stefnu í hafnarríkiseftirlitsmálum til næstu ára en yfirskrift ráðstefnunnar var „Tightening the Net“. Markmiðið með hafnarríkiseftirliti er að koma í veg fyrir siglingar undirmálsskipa. Það kom fram í máli flestra fulltrúa á ráðstefnunni að slíkt eftirlit væri nauðsynlegt á meðan eftirlit „fánaríkja“ væri eins lélegt og raun bæri vitni.

Í sameiginlegri yfirlýsingu ráðstefnunnar, áréttuðu ráðherrarnir (eða fulltrúar þeirra) að þrátt fyrir að í framkvæmd siglingamála í heiminum væri almennt séð framfylgt ábyrgri stefnu, þá eru ákveðnir skipaeigendur og útgerðaraðilar sem halda stöðugt úti undirmálsskipum. Koma verður í veg fyrir siglingu þessara skipa.

Þrír fulltrúar frá Íslandi sóttu ráðstefnuna, Jón Birgir Jónsson og Ragnhildur Hjaltadóttir frá samgönguráðuneytinu og Ari Guðmundsson frá Siglingastofnun.

## Menntun og þjálfun sjómanna tekur breytingum

### STCW'78

Alþjóðasamningurinn um menntun, þjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna (STCW 1978) var gerður á vegum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO) og samþykktur sumarið 1978 í Lundúnum. Samningurinn öðlaðist síðan gildi 28. apríl 1984 þegar hann hafði verið fullgiltur af 25 ríkjum sem áttu helming af samanlögðum kaupskipaflota heimsins. Samningurinn var fyrsta tilraun þjóða heims til að



setja alþjóðlegar lágmarkskröfur um þjálfun og menntun áhafna kaupskipa. Hann er talinn einn mikilvægasti alþjóðasamningur sem gerður hefur verið til að auka öryggi sjómanna.

Tilfni samningsins í upphafi var ekki síst það að mikils misræmis hafði gætt um menntunar- og þjálfunarkröfur sjómanna á kaupskipum í einstökum aðildarríkjum IMO. Áður hafði hvert ríki sett eigin kröfur í þessum efnum og engir alþjóðastaðlar voru til um útgáfu atvinnuskírteina til handa réttindamönnum. Brýnt var því að samræma þessar kröfur til að auka öryggi skipa og áhafna.

Í samningnum er kveðið á um lágmarksstaðla sem samningsaðilum er skylt að uppfylla en þeir mega þó setja strangari kröfur. Sum ríki ganga lengra í kröfum sínum en í öðrum eru kröfurnar minni. Með gildistöku

samningsins átti hann því að hafa þau heildaráhrif að auka hæfniskröfur til sjómanna um heim allan.

### STCW'95

Seint á níunda áratugnum varð æ ljósara að samningurinn náði ekki tilgangi sínum þótt stuðningur við hann ykist jafnt og þétt (hinn 1. júlí 1995 höfðu 113 lönd fullgilt hann og svarar það til 94,6% af skipastóli heimsins). Meginorsök þessa virtist vera skortur á samræmingu í túlkun meðal samningsaðila. Margir þeirra vanræktu að tryggja að farið væri með fullnægjandi hætti að kröfum hans. Af þeim sökum var ekki lengur hægt að treysta á STCW-skírteini til sönnunar á hæfni. Við það að trúverðugleiki samningsins fór þværandi og stjórnálmenn og almenningur höfðu af því áhyggjur að ástæður sjóslysa mætti í auknum mæli rekja til mannlegra mistaka jókst gagnrýni á samninginn og IMO.

Af fyrrgreindum ástæðum var ákveðið að gera grundvallarbreytingar á STCW samningnum. Meginmál hans var óbreytt en nýr viðauki var tekinn inn í stað þess gamla auk þess sem svokallaður STCW-báلكur (STCW-Code) var tekinn inn í hann. Í meginmáli og viðauka eru lagalegar kröfur en þær eru nánar útlistaðar í STCW-báلكnum. Hinn endurskoðaði STCW-samningur öðlaðist gildi sumarið 1995.

### Aðild Íslands að STCW

Ísland varð aðili að samningnum í mars 1995 og þá var lögum og reglugerðum um áhafnir íslenskra kaupskipa og um atvinnuréttindi skipstjórnar- og vélstjórnarmanna breytt til samræmis við kröfur samningsins.

Almennt hefur verið talið að menntun íslenskra sjómanna sé í samræmi við þær lágmarkskröfur sem samningurinn kveður á um enda hafa íslenskir stýrimenn og vélstjórar vandkvæðalaust fengið atvinnuskírteini sín viðurkennd í öðrum löndum. Íslensku sjómanskólarnir hafa aðlagð nám og námskrár sínar að STCW-78 og um þessar mundir er verið er að gera nauðsynlegar breytingar til samræmis við endurskoðaða samninginn. Engin bein úttekt hefur verið gerð af hálfu IMO á menntun sjómanna á Íslandi en í endurskoðaða STCW-samningnum er kveðið á um að samningsaðilar skuli senda IMO gögn um framkvæmd hans og hvernig menntun og þjálfun sé háttað. Þetta er nauðsynlegt aðhald fyrir samningsaðila til að tryggja að þeir hrindi ákvæðum samningsins í framkvæmd. Eftir 1. ágúst 1998 verður þess krafist að kennsla í öllum viðurkenndum sjómanskólum verði í samræmi við endurskoðaða samninginn. Sjómenn sem hefja nám í viðurkenndum sjómanskólum eftir áðurnefndan dag og standast próf uppfylla þar af leiðandi kröfur um fræðilegt nám. Auk þess er krafist tiltekins siglingatíma.

Þess var vænst að breytingarnar gengju í gildi í aðildarríkjum samningsins 1. febrúar 1997. Fram til 1. febrúar 2002 mega samningsaðilar þó gefa út og viðurkenna þau skírteini sem giltu fyrir þann dag að því er varðar sjómenn sem hófu nám eða byrjuðu að safna siglingatíma fyrir 1. ágúst 1998. Í ársbyrjun 2002 eiga allir skipstjórnarmenn og vélstjórar á kaupskipum að hafa fengið í hendur ný atvinnuskírteini samkvæmt STCW'95. Nýju atvinnuskírteinin eiga að tryggja að handhafar þeirra búi yfir þeirri hæfni sem kveðið er á um í samningnum. Önnur atvinnuskírteini verða ekki viðurkennd og þar með er komið í veg fyrir að vanhæfir skipstjórnarmenn og vélstjórar gegni ábyrgðarstöðum um borð í kaupskipum.

### STCW-F

Þegar endurskoðun STCW-samningsins stóð yfir var samþykkt á sérstakri ráðstefnu að gera samning um menntun, þjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna á fiskiskipum (STCW-F). Í samningnum er kveðið á um skírteinisútgáfu til handa skipstjórum, stýrimönnum, vélstjórum og loftskeytamönnum um borð í fiskiskipum 24 metrar og lengri. Í fyrstu var ætlunin að fiskimannasamningurinn væri í formi sérstakrar bókonar við STCW-aðalsamninginn en horfið var frá því. Samningurinn er fyrsta tilraun til þess að skyldubinda staðla um menntun áhafna fiskiskipa. Í 3. ályktun samningsins er kveðið á um að endurskoðaða skuli leiðbeiningarrit IMO, ILO og FAO frá 1985 um menntun og þjálfun áhafna fiskiskipa sem eru 12 til 24 metrar að lengd. Sú endurskoðun stendur nú yfir.

Fiskimannasamningurinn öðlast gildi 12 mánuðum eftir að 15 ríki fullgilda hann. Nú hefur aðeins eitt ríki, Rússland, fullgilt hann.

# Stækkun Grundartangahafnar að ljúka

- 200 metra langur stálþilskantur með 13 metra dýpi

**S**tækkun hafnarinnar á Grundartanga hafði verið í bígerð um nokkurt skeið, þegar ákvörðun Columbia Ventures Corporation um byggingu álvers var kynnt. Hafnarstjórnin tók þá ákvörðun um að hefja undirbúning og verkhönnun á 200 m löngum stálþilskanti með 13 m dýpi. Kanturinn snýr mót suðri og er í framhaldi af eldri kanti sem er 55 m langur með 10 m dýpi. Gert er ráð fyrir að hægt verði að endurbyggja eldri hlutann og dýpka við hann, þannig að allur kanturinn verði 250 m langur með fullu 13 m dýpi. Heildarkostnaður við fullfrágenginn kant með steyptri þekju og rafmagni og lýsingu á hafnarsvæðið er áætlaður tæpar 400 milljónir króna. Höfnin getur þá a.m.k. tekið á móti svokölluðum Panamax skipum, sem eru um 60.000 tonn að stærð, en það eru stærstu skip sem geta farið um Panama skipaskurðinn. Slík skip eru 225 m löng, 32,2 m á breidd og rista 11,6 m.

Verkið var boðið út í júlí í fyrra og samið við Völ hf. um smíðina. Samningsupphæðin, sem var samhljóða tilboði verktakans, var um 222 milljónir króna, eða um 96% af kostnaðaráætlun Siglingastofnunar. Verktakinn átti að reka stálþil, sem verkkaupi útvegaði, fylla að þilinu og útbúa 50 m breitt athafnasvæði upp frá kantinum. Steypa átti kantbita á þilið og ganga frá pollum og þybbum (fender). Stór hluti verksins er fyllingar á hafnarsvæðinu og sá Björgun hf um þann þátt. Sjávarmöl var dælt upp í kóta -2.0 í þillínunni og í fulla hæð innan við þilið. Alls hefur rúmlega 200 þúsund m<sup>3</sup> verið komið fyrir í fyllingum. Stálþilið var svo rekið í fyllinguna og gengið frá festingum áður en efninu utan við



þilið var dælt inn fyrir.

Þilið er hannað þannig að festingar koma á það á tveimur stöðum. Neðri biti er í kóta 0,5 m og efri biti í kóta 3,8. Þilplöturnar eru reknar með vibróhamri og fullreknar ef þörf er á með loftlóði. Heildarlengd platananna er um 24 m og þær vega tæpar 5 tonn hver. Alls voru 180 plötur reknar.

Starfsmenn á svæðinu hafa verið 10-15. Helstu tæki hafa verið krani, tveir rekhamrar, tvær beltagröfufur, hjólaskófla, grjótflytningabílar og valtari. Þessi tæki hafa verið breytileg eftir þörfum verksins. Helstu undirverktakar eru eftirfarandi fyrir utan Björgun hf., sem áður var nefnd. Lárus Einarsson sá um stálþilsrekstur. Vélsmiðja Akraness sér um alla járnsmíði á svæðinu og Jón Þór Sigurðsson í Garðabæ um gerð stálfestinga fyrir þybbupúða. Haraldur Haraldsson annast uppplátt og steypuvinnu.

Verklök samkvæmt samningi eru 31. maí næstkomandi og samkvæmt nýjustu áætlunum verktaka er allt útlit fyrir að sú dagsetning standist.

## Framkæmdir við Suður- og Norðurgarð á Þórshöfn

**Þ**ann 25. júní 1997 voru opnuð tilboð í grjótgarða og sjóvörn á Þórshöfn. Alls bárust 9 tilboð og voru Hjarðarnesbræður ehf. með lægsta tilboðið, kr. 53.612.240 sem var 75,1% af kostnaðaráætlun. Byggja átti nýjan grjótgarð sunnan við höfnina, svonefndan Suðurgarð, sem yrði tæplega 400 m langur, lengja Norðurgarðinn um rúmlega 50 m og byggja nýja sjóvörn og laga eldri á um 300 m kafla norðan við höfnina. Í framkvæmdina fara í heild um 62.000 m<sup>3</sup> af efni sem skiptist jafnt milli grjóts og kjarna, þ.e. 31.000 m<sup>3</sup> af kjarna og annað eins af grjóti sem er í 5 grjótflokkum og stærðin á bilinu 0,2 – 10 tonn. Gengið var til samninga við lægstbjóðanda og samningar undirritaðir 14. ágúst. Framkvæmdir í

grjótnámi hófst upp úr miðjum ágúst en þá hófst vinna við að hreinsa lausæfni ofan af námasvæðinu sem var um 10.000 m<sup>3</sup>. Í byrjun september hófst svo vinna við borun og sprengingar en unnið var í gamalli grjótnámu sem er um 1 km norðaustan við bæinn. Nokkrir erfiðleikar hafa skapast vegna þess hve mikill leir er í námunni og lítið hefur fengist af kjarnagrjóti. Þar sem smærra grjót þurfti í Suðurgarðinn, grjót minna en 2 tonn, var ákveðið hefjast handa þar. Allt grjót sem fengist hefur úr námunni og er milli 2 og 10 tonn hefur verið sett á lager bæði upp við námu og eins norðan við loðnubræðsluna, tilbúið til notkunar í Norðurgarðinn þegar framkvæmdir hefjast þar.

Að afloknu jólafríi verktakans var ákveðið að fresta framkvæmdum fram á vorið. Verið er að vinna í því að fá að taka kjarnagrjót í fjörunni skammt frá nýja flugvælinum. Verkið stendur nú þannig að Suðurgarðurinn er kominn í um 200 m lengd og efnið sem er komið í hann er að mestu leyti kjarni og dálítið af grjóti utan á hann. Væntanlega hefjast framkvæmdir aftur núna í maí og á verkinu að vera lokið fyrir 15. september 1998.

## Niðurstöður útboða

Niðurstöður útboða á vegum Siglingastofnunar eru birtar á heimasíðu stofnunarinnar, [www.sigling.is](http://www.sigling.is) fljótlega eftir opnun tilboða. Í síðasta fréttabréfi birtust niðurstöður útboða sem höfðu farið fram til 5. mars 1998. Frá þeim tíma hafa verið opnuð tilboð í eftirfarandi verk.

Dags.	Heiti útboðs	Kostn.áætl.	Lægsta tilboð	%	Verktaki m. lægsta tilboð	Fj. tilb.
24.03.1998	Húsavík - Dýpkun innsiglingar	65.361.000	63.975.000	98%	Hagtak hf.	3
24.03.1998	Sandgerði - Þekja á Norðurgarði	19.980.250	17.009.395	85%	Nesmúr ehf.	6
31.03.1998	Akranes - Faxabryggja, endurbætur 4. áfangi	21.439.943	19.023.890	89%	Guðlaugur Einarsson ehf., H.fj.	6
31.03.1998	Sauðárkrókur - Lenging Norðurgarðs	18.593.250	17.319.750	93%	Steypustöð Skagafjarðar	6
02.04.1998	Ísafjörður - Sjóvarnir í Fjarðarstræti	5.608.660	4.958.900	88%	Jón og Magnús ehf. Ísafirði	3
16.04.1998	Stöðvarfjörður - Skjólgarður við smábátahöfn	14.632.000	14.144.520	97%	Friðgeir Hjaltalín	7
21.04.1998	Vopnafjörður - Sjóvarnir	4.367.556	4.983.200	114%	Vélaleiga Sigga Þór, Egilsstöðum	4
28.04.1998	Súðavík - Grjótgarður	13.813.300	1.813.300	86%	Vesturvélar hf.	6

# Úthlutanir Hafnabótastjóðs 1998

## Lán og styrkir\*

Höfn	Fjárveitin 1998	Lánveitinga- heimild	Styrk- heimild
Snæfellsbær	21.600	7.760	-
Stykkishólmur	18.000	4.500	4.500
Vesturbyggð	6.200	400	400
Bolungarvík	19.800	550	4.070
Hvammstangi	12.000	2.375	2.375
Sauðárkrókur	30.800	-	5.900
Húsavík	70.900	-	14.180
Kópasker	1.900	367	475
Stöðvarfjörður	10.400	-	2.080
Djúpivogur	1.200	300	300
Höfn í Hornafirði	35.800	10.377	-
Sandgerði	22.100	3.025	3.025
<b>Samtals</b>	<b>181.200</b>	<b>29.654</b>	<b>37.305</b>

\* í þús.kr.

## Tjónastyrkir\*

Staður	Styrkur	Tjón á
Grimsey	7,4	Grjótvörn og uppgjör
Snæfellsbær/Rif	2,2	Norðurgarði
Vesturbyggð	0,6	Landgangi á flotbyggju
Borgarfjarðarhreppur eystri	0,6	Grjótgarði, uppgjör
Bakkafjörður	0,5	Garði, uppgjör
<b>Samtals</b>	<b>11,3</b>	

\* í m.kr.

## Fjarskipti / GMDSS

**B**reytingar á alþjóðareglum um fjarskipti og fjarskiptabúnað skipa má rekja aftur til ársins 1979 er aðildarríki Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO) komu saman til ráðstefnu í Hamborg og undirrituðu alþjóðasamning um leit og björgun á hafinu 1979 - „SAR 1979“. Ísland staðfesti þann samning árið 1995. Sú ráðstefna fól IMO að koma á nýju og öruggara neyðarfjarskiptakerfi fyrir skip. Árið 1988 var gengið frá samþykkt á nýjum fjarskiptareglum á ráðstefnu í London, er kallað var „Global Maritime Distress and Safety System, GMDSS“ og eru þær hluti af SOLAS, alþjóðasamningi um öryggi mannlífa á höfunum.



Kaflinn í SOLAS sem fjallar um fjarskipti og fjarskiptabúnað skipa nær eingöngu til flutningaskipa 300 brl. og stærri og farpegaskipa á alþjóðasiglingaleiðum án tillits til stærðar. Til er alþjóðasamningur um öryggi fiskiskipa „Torremolinos“. Þar er að finna samhljóða ákvæði um fjarskipti og fjarskiptabúnað fiskiskipa 45 m og lengri, en sá samningur hefur ekki hlotið staðfestingu á alþjóðagrundvelli. Þá hefur verið gefin út evróputilskipun um öryggi fiskiskipa með samhljóða ákvæðum um fjarskipti og fjarskiptabúnað fiskiskipa 24 m og lengri. Öðlast sú tilskipun gildi 1. janúar 1999. Á þessum alþjóðasamningum eru kröfurnar um fjarskiptabúnað stærri skipa byggðar. Þá er sér kaflí í íslensku fjarskiptareglugerðinni sem nær til minni fiskiskipa og er mið tekið af alþjóðareglunum svipað og nágrannaljóðir okkar hafa gert.

## Fréttir og fróðleikur

### Rekstur Siglingastofnunar 1997

Ársreikningur Siglingastofnunar hefur nú verið undirritaður. Niðurstöður eru þær helstar að rekstrarkostnaður nam um 401 m.kr. Þar af voru laun tæpar 223 m.kr., stofnkostnaður um 25 m.kr. og önnur gjöld rúmar 153 m.kr Sértekjur stofnunarinnar voru 127,5 m.kr. og framlag úr ríkissjóði því um 273,5 m.kr.

### Nýtt öldudufli vestur af Blakknesi

Nýlega var komið fyrir öldudufli sem er staðsett 12 sjómíllur VNV af Blakknesi á 65° 41,87' N 24° 46,69' V. Þetta öldudufli er rekið í tengslum við veðurstöðina á Bjargtangavita. Þar með eru úthafsölduduflin orðin alls átta sem Siglingastofnun rekur hringinn í kringum landið. Hin eru við Garðskaga, Straumnes, Grímseyjarsund, Kögur, Hornafjörð, Surtsey og Grindavík. Með þessu nýja dufli er mikilvægt skref stigið í þá átt að efla enn frekar upplýsingakerfi stofnunarinnar um veður og sjólag. Upplýsingar frá nýja duflinu er því hægt að nálgast á netinu, [www.sigling.is](http://www.sigling.is), og síma 902-1000 en þá er valið landsvæði nr. 2 og stöð nr. 3 (Bjargtangaviti).

### Vita- og leiðsögumál

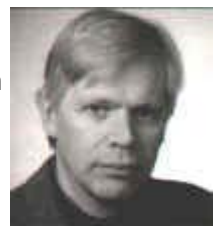
Auk 8 öldudufla er hægt að fá upplýsingar frá 30 sjálfvirkum veðurstöðvum. Stofnunin rekur í eigin nafni 10 slíkar stöðvar, í Surtsey, á Garðskaga, Bjargtöngum, Straumnesi, Hornbjargi, Skagatá, Langanesi (Fonti), Bjarnarey, Seley og Skarðsfjöru. Í sumari er ráðgert að bæta við tveimur veðurstöðvum af hálfu Siglingastofnunar. Veðurstofa Íslands rekur sjö af þessum stöðvum en hafnirnar alls 14.

Ljósvitir landsins eru 104. Aðeins einn viti, Hvaleyrarviti í Hvalfirði, er enn með gasljósi og er ætlunin að hafa hann þannig áfram. Alls er 41 viti sem er knúinn með sólarorku, 7 með orku frá einnota rafgeymum og 55 með orku frá rafveitum.

Ljósduflin eru 9, þar af 4 í Faxaflóa, 3 í Breiðafirði, eitt í Eyjafirði og eitt í Seyðisfirði. Radarsvarar eru 16 og radíóvitir eru 6 en í þeim eru leiðréttingastöðvar við GPS kerfið.

## Starfsmenn á skipasviði

**Jón Bernóðusson, skipaverkfræðingur.** Hann er fæddur 18. febrúar 1952 í Vestmannaeyjum. Jón lauk Dipl.-Ing. prófi í skipaverkfræði frá háskólanum í Rostock í Þýskalandi og stundaði framhaldsnám í eðlisverkfræði við tækniháskólann í Berlín. Jón starfaði við rannsóknir hjá skipaverkfræðideild tækniháskólans í Berlín til ársins 1989, síðar hjá Atlas hf. í Reykjavík og var framkvæmdastjóri Ímex hf. í Vestmannaeyjum áður en hann kom til starfa hjá Siglingastofnun í byrjun þessa árs. Jón er kvæntur Dr.med. Martinu Bernóðusson, lækni, og eiga þau tvær dætur.



**Sverrir Konráðsson, stýrimaður.** Hann er fæddur 19. júní 1953 í Reykjavík. Sverrir lauk farmannaprófi árið 1981, var stýrimaður á dönskum og íslenskum farskipum, lauk BA prófi í ensku við Háskóla Íslands árið 1987 og stundaði MA-nám í ensku. Hann varð löggiltur skjalapýðandi og dómtúlkur 1989 og hóf störf hjá utanríkisráðuneytinu 1990 þar til hann kom til starfa hjá Siglingastofnun í febrúar 1998. Sverrir er í sambúð með Dagnýju Björk Þórgnýsdóttur, mannfræðingi, og eiga þau eitt barn.



**Kristinn Ingólfsson, véltækni-fræðingur.** Kristinn er fæddur 18. maí 1951 í Reykjavík. Hann lauk námi við Tækniskóla Íslands og Odense Teknikum í Danmörku. Áður en Kristinn hóf störf hjá stofnuninni árið 1990 starfaði hann hjá Stálvík hf. í Garðabæ og hjá Eimskip. Kristinn er kvæntur Birnu Kr. Svavarsdóttur, hjúkrunarfræðingi, og eiga þau þrjú börn.



**Ari Guðmundsson, skipatækni-fræðingur.** Hann er fæddur í Reykjavík 4. maí 1956. Ari hefur lokið stýrimannaprófi 2. stigs. Hann útskrifaðist sem skipatækni-fræðingur BSc frá Helsingör Teknikum í Danmörku 1982. Ari hóf störf hjá Siglingamálastofnun í október 1986 en áður starfaði hann hjá skipasmíðastöðinni Burmeister og Wain í Kaupmannahöfn. Ari er kvæntur Guðrúnu Jónsdóttur, sjúkraliða, og eiga þau fjögur börn.



**Þórður Þórðarson, loftskemtamaður.** Hann er fæddur þann 21. desember 1948. Þórður starfaði hjá Eimskip og Landhelgisgæslunni áður en hann hóf störf hjá Siglingamálastofnun ríkisins árið 1986 og hefur starfað síðan hjá stofnuninni. Þórður er kvæntur Kristínu Sæmundsdóttur, leikskólakennara, og eiga þau þrjú börn.



**Steindór Árnason, skipstjóri.** Hann er fæddur á Norðfirði þann 11. október 1931. Steindór lauk skipstjórnarprófi frá stýrimannaskólanum 1955. Hann var stýrimaður og skipstjóri á ýmsum bátum og togurum frá 1949-1965 og Hval 9 frá 1966-1973. Steindór hóf störf hjá Siglingamálastofnun 1973 og hefur starfað hjá stofnuninni síðan. Hann er kvæntur Mettu Dagnýju Gunnarsdóttur og eiga þau 4 börn.



**Árni Friðriksson, skipasmíður.** Hann er fæddur þann 5. mars 1950 í Reykjavík. Árni lauk sveinsprófi í skipasmíði 1972 og trétækni við Skive Tekniske Skole 1985. Hann hóf störf hjá Siglingamálastofnun ríkisins árið 1988. Árni er kvæntur Brynju Áslaugu Sigurðardóttur, kennara, og eiga þau þrjú börn.

