



Til sjávar

2. tbl. 3. árg. júní 1999 Fréttabréf Siglingastofnunar

Losunar- og sjósetningarbúnaður

Búnaðinn um borð!

- sjómenn/útgerðarmenn, gerið ráðstafanir strax

1

Viðurkenndur búnaður

2

El Grillo bauja

3

Spjallið

4

Evrópskt GPS kerfi?

5

Kröfur um búnað

6

Sigmund og Varðeldur

6

Starfsumhverfi til sjós

Um langt árabíl hefur það verið kappsmál þeirra sem vinna að öryggismálum sjómanna að íslensk skip séu búin vönduðum og öruggum losunar- og sjósetningarbúnaði gúmmíbjörgunar-báta. Nú loks hillir undir það að þessi búnaður komist um borð eftir áralanga baráttu.

Forsaga málsins er löng og verður ekki öll rakin í þessu fréttabréfi en mikið hefur verið rætt og ritað um málefnið á undanförunum árum.

Nýjar reglur um að losunar- og sjósetningarbúnaður skuli vera um borð í skipum eiga að taka gildi um næstu áramót eftir áralangt hlé. Í dag hafa tvær gerðir sjósetningarbúnaðar öðlast viðurkenningu eftir að hafa farið í gegnum víðtækt prófunarferli: Sigmund og Varðeldur.

Siglingastofnun hvetur sjómenn og útgerðarmenn til að gera ráðstafanir strax og koma búnaðinum um borð.

Starfshópur skipaður

Þáttaskil urðu árið 1996 þegar þáverandi samgönguráðherra, Halldór Blöndal, skipaði starfshóp um málið.

Hlutverk hans var að skila álitgerð m.a. um þær kröfur, sem gera þarf til þessa búnaðar og hvernig hægt væri að framfylgja þeim. Í skýrslu starfshópsins var lagt til að nokkrum ákvæðum í þáverandi reglum, sem snúa að



Tilraunir gerðar með Sigmundsbúnað

losunar- og sjósetningarbúnaði, yrði breytt. Jafnframt var lagt til að viðurkenningarkröfum Siglingastofnunar yrði breytt. Í maí 1997 var síðan gefin út reglugerð (337/1997) í samræmi við tillögur starfshópsins. Að þessu búnu vann Siglingastofnun í samvinnu við þriggja manna undirnefnd fyrrgreinds starfshóps að skilgreiningu á prófunaraðferðinni.

Síðar sama ár var óskað eftir því að Iðntæknistofnun Íslands endurskoðaði prófunarferlið, þannig að hægt yrði að viðurkenna losunar- og sjósetningarbúnað í samræmi við nýjar reglur.

Prófunaraðferð skilgreind

Í júlí 1998 sendi Siglingastofnun út þær prófunar- og viðurkenningarkröfur sem stofnunin gerir til

losunar- og sjósetningarbúnaðar gúmmíbjörgunar-báta íslenskra skipa. Framleiðendum var þá þegar gerð grein fyrir að þeir þyrftu að fá vottun á búnað sinn og að Iðntæknistofnun gæti annast það verkefni.

Þrjú fyrirtæki í prófunarferli

Þrjú íslensk fyrirtæki hafa fram til þessa tekið þátt í prófunarferlinu. Þessi fyrirtæki eru Varðeldur í Kópavogi, Vélaverkstæðið Þór (Sigmund) í Vestmannaeyjum og Olsen í Keflavík.

Búnaður Varðelds og Sigmunds hefur nú þegar fengið viðurkenningu Siglingastofnunar og búist er við að Olsen búnaðurinn öðlist viðurkenningu síðar á þessu ári.

Sjá nánar bls. 5

Hugarfarsbreyting sjómanna

Hugarfarsbreyting sjómanna er stærsta breytingin sem orðið hefur á undanförunum áratugum í öryggismálum sjómanna, segir Sigmar Þór.

bls. 3

Galileo og GPS

ESB tekur ákvörðun í júní um hvort farið verði í rekstur á gervihnattakerfi í samkeppni við bandaríska GPS kerfið.

bls. 4



Frá forstjóra

Leiðarljós Siglingastofnunar

Sár ánægjulega þróun hefur átt sér stað undanfarin ár að dauðaslysum til sjós hefur fækkað. Hugafarsbreyting sjómanna gagnvart öryggismálum hefur vafalaust haft mikil áhrif á þá þróun og eins og fram kemur í samtali hér í blaðinu við Sigmar Þór Sveinbjörnsson. Jafnframt nefnir hann aukna fræðslu um slysavarnir og eiginleika skipa og ítarlegra skipaefirlit en áður. Við hjá Siglingastofnun verðum vör við umræddar áherslubreytingar í störfum okkar og stofnunarinnar jafnframt verði virkur þátttakandi í þróuninni eins og eftirfarandi dæmi sýna.

Áhugi sjómanna um aðstæður til sjósóknar er mikill samanber 8000 fyrirspurnir á mánuði um veður og sjólag á heimasíðu Siglingastofnunar. Stofnunin í samráði við fleiri aðila stóð fyrir kynningarfundum víðs vegar um landið um stöðugleika skipa síðastliðinn vetur. Unnið er skipulega að því að skip án haffæris stundi ekki sjóróðra og jafnframt að skip sem ekki hafa verið skoðuð lengi séu tekin af skrá. Þá hefur verið unnið við að koma á einsleitni í skoðunum, bæði með því að skilgreina kröfur og framkvæmd skoðana.

Í samræmi við breyttar aðstæður ákváðum við hjá Siglingastofnun að fara í stefnumótunavinnu síðastliðinn vetur. Farið var yfir starfsemi stofnunarinnar, framtíðarsýn og hlutverk hennar í nánustu framtíð skilgreint, nokkurs konar leiðarljós sem hljóðar svo:

„Siglingastofnun Íslands er framsækin þjónustustofnun sem vinnur að öryggi sjófarenda og aukinni hagkvæmni í sjósókn. Með sérfræðipækingu og skilvirkri miðlun upplýsinga um málefni hafna og siglinga þjónar Siglingastofnun stjórnvöldum, sjófarendum og útgerðarmönnum. Siglingastofnun Íslands er virkur þátttakandi í mótun heildarstefnu stjórnvalda um samgöngur, skip, hafnir, strandlengju og umhverfismál sjávar. Stofnunin leggur áherslu á að tryggja að sérfræðipæking og reynsla starfsmanna leggi góðan grunn að opinberum kröfum um málefni sjávar og sjófarenda. Á sama hátt stendur stofnunin öruggan vörð um að þessar kröfur séu uppfylltar. Siglingastofnun vinnur einnig að því að tryggja að sjónarmið íslenskra útgerðarmanna og sjófarenda fái hljómgrunn í alþjóðlegu samstarfi, þannig að sérhæfð þekking og reynsla af íslenskum aðstæðum endurspeglast í alþjóðlegum reglum um siglingamál.“

Til sjávar. Fréttabréf Siglingastofnunar.
Útgefandi: Siglingastofnun Íslands.
Vesturvör 2, 200 Kópavogur.
Sími: 560 0000
Bréfasími: 560 0060



Íreglulegri eftirlitsferð Ístarfsmanna vitasviðs Siglingastofnunar nú í júní verður m.a. komið fyrir nýrri bauju í Seyðisfirði - svokallaðri El Grillo bauju - eða á þeim stað þar sem samnefndu bresku olúbirgðaskipi var sökk 10. febrúar 1944. Á baujunni hefur verið komið fyrir skilti með upplýsingum um þennan atburð og viðvörðun til sjófarenda um að varpa ekki akkerum í námunda við staðinn.

Jóhann B. Sveinbjörnsson, bæjar- galdkeri á Seyðisfirði, er manna fróðastur um örlög El Grillo. Í samtali við Til sjávar sagði Jóhann að skipið hefði sokkið eftir árás þýskra sprengjuflugvéla á Seyðisfjörð. Ein sprengja hæfði stefni skipsins um 11 leytið 10. febrúar 1944 og skipið sökk síðar þann dag eða um 19.30, að sögn Jóhanns. El Grillo var hlaðið olfu þegar það sökk og í kjölfarið varð mikil olufungun í Seyðisfirði.

Olúbirgðaskipið El Grillo var 7264 brúttótonn og 147 metra langt. Flak þess liggur á um 45 metra dýpi. Um borð voru 48 skipverjar, þar af 9 skyttur, og björguðust allir.



Úr einni eftirlitsferð starfsmanna vitasviðs

Umhverfisskýrsla 1998 komin út - markar upphaf umhverfisstefnu Siglingastofnunar



Í apríl sl. kom út umhverfisskýrsla samgönguráðuneytisins og stofnana þess, þ.e. Vegagerðarinnar, Flugmálastjórnar, Ferðamálaráðs og Siglingastofnunar. Fjallað er um hverja stofnun fyrir sig og stefnu í umhverfismálum þeirra gerð skil. Hvað Siglingastofnun varðar þá markar þessi skýrsla upphaf skipulegs umhverfisstarfs í stofnuninni. Fyrst um sinn er sjónum aðeins beint að

almennum rekstri í höfuðstöðvum stofnunarinnar en ætlunin er að víkka út umfang starfsins á næstu árum.

Í skýrslunni kemur m.a. fram að pappírnotkun á hvern starfsmann Siglingastofnunar í Kópavogi er um 31 kg og akstur sendibifreiðar er um 180 km á hvern starfsmann á árinu 1998.

Þeir sem vilja kynna sér efni skýrslunnar frekar geta nálgast hana hjá stofnuninni um land allt.



Heimasíða: www.sigling.is
Ritstjóri: Sigurjón Ólafsson (sigurjon@sigling.is)
Ábyrgðarmaður: Hermann Guðjónsson.
Prentun: Prentsmiðjan Oddi hf.
Efni tilbúið í prentsmiðju 31. maí 1999.

Fjölmiðlum er frjálst að nota efni blaðsins ef heimildar er getið. Óskum um áskrift er hægt að koma á framfæri við ritstjóra.
Ljósmynd á baksíðu er eftir Hjalmar R. Bárðarson, fyrrv. siglingamálastjóra.



Spjallið

Hugarfarsbreyting sjómanna stærsta breytingin

- Sigmar Þór Sveinbjörnsson í spjalli um öryggismál sjómanna



Sigmar Þór Sveinbjörnsson er sá fyrsti sem tekinn er í „Spjall“ á síðum Til sjávar. Framvegis verður „Spjallið“ fastur þáttur í efni blaðsins.

Hvenær hófst afskipti þín af öryggismálum sjómanna? „Það var í kringum 1968-69 í kjölfar sjóslyss þar sem margir félagar mínir fórust. Síðan hef ég tengst þessum málum órjúfandi böndum.“

Hver finnst þér vera meginbreytingin sem átt hefur verið stað á þessum tíma? „Það er fyrst og fremst hugarfarsbreyting sjómanna sjálfrá.

Hér áður fyrr var gert grín að þeim mönnum sem hugsuðu um öryggismál en því er ekki að heilsa í dag, þvert á móti, og það má ekki síst þakka Slysavarnarskóla sjómanna. Siglingastofnun og forveri hennar hafa einnig sinnt mikilvægu hlutverki við fræðslu og upplýsingamiðlun.“

Á síðustu árum hefur sjóslysum fækkað, sérstaklega dauðaslysum. Hvað skýrir þá þróun? „Það eru margir aðilar sem koma að slysavörnum sjómanna og skiljanlega vilja allir eiga hlutdeild í árangrinum.

Sjálfur hef ég í yfir 20 ár, ásamt félögum mínum í Vestmannaeyjum, barist í þessum málum og með nokkrum árangri að okkar mati. Nefna má baráttu okkar fyrir margumtöluðum sleppibúnaði gúmmíbjörgunarbáta sem hefur bjargað 22 sjómönnum frá árinu 1981. Þetta hefur komið fram í sjóprófum undanfarinna ára og segja má með sannri ástundun að þetta eigi sinn þátt í fækkun dauðaslysa á sjó. Ég fagna því sérstaklega að sleppibúnaðarmálið er loksins til lykta leitt eða ég vona að svo sé.

Það er fleiri aðilar sem hafa átt þátt í að bjarga sjómönnum frá dauða. Ég vil nefna fyrst þyrlur Landhelgisgæslunnar, ekki hvað síst nýju þyrluna, TF Líf, og áhöfn hennar sem bjargað hefur tugum sjómanna t.d. í hinni frækilegu björgun áhafnar Dísarfellsins sem fórst 9. mars 1997 og í sömu viku áhöfnum Víkartinds og Þorsteins GK, alls 39 sjómönnum.

Einnig má nefna að eftirlit með skipum hefur verið hert og þar vil ég sérstaklega



nefna stöðugleikaátakið sem hófst 1992 með stöðugleikamælingum á minni þilfarskipum um allt land. Og á síðustu tveimur árum hefur sambærilegt átak verið í stærri skipum. Þetta átak Siglingamálastofnunar og síðar Siglingastofnunar hefur án efa átt þátt í að færri dauðaslysum hafa orðið á síðustu árum.

Enn fleiri þætti mætti nefna og ekki síst Slysavarnarskóla sjómanna sem unnið hefur mjög gott starf og sömuleiðis loftskýtamenn strandastöðva, sem sjaldan fá hrós fyrir sitt mikilvæga starf í tengslum við sjóslys. Auðvitað koma fleiri aðilar og þættir til, sem stuðla að færri dauðaslysum en í stuttu viðtali er því miður ekki hægt að telja alla upp.“

Hver eru helstu verkefni framundan sem taka þarf á? „Það er mjög margt sem hægt er að gera í því skyni að fækka sjóslysum. Siglingastofnun hefur þar verk að vinna og ég vona að hún eigi í framtíðinni eftir að standa sig vel í að gæta öryggis sjómanna við Íslandsstrendur. Hún hefur alla burði til að gera það.“

Sigmar, sem er fæddur 1946 í Vestmannaeyjum, er einn þeirra manna sem er vakinn og sofinn yfir öryggismálum sjómanna. Hann var lengi til sjós á ýmsum bátum frá Vestmannaeyjum og stýrimaður á Herjólfu. Einnig gegndi Sigmar starfi umdæmisstjóra Siglingastofnunar í Vestmannaeyjum í 5 ár. Um þessar mundir er Sigmar starfsmaður stofnunarinnar í Kópavogi.

Sú ánægjulega þróun hefur átt sér stað undanfarin ár að dauðaslysum til sjós hefur fækkað allverulega og binda menn vonir við að hér sé um varanlega tilhneigingu að ræða. Enga einhlíta skýringu er að finna og vafalaust margir samvirkandi þættir sem skila árangri. Til sjávar fékk Sigmar Þór Sveinbjörnsson í stutt spjall um þessa þróun og almennt um öryggismál sjómanna.

Stuttar fréttir

Vitavarðaskipti

Nýr vitavörður á Bjargtöngum...

Vitavarðarskipti hafa orðið á Bjargtöngum. Jónas Hörðdal Jónsson hefur látið af störfum og við hefur tekið Keran Stueland Ólason. Hann er frá Geitagili í Örlygshöfn. Keran keypti jörðina Breiðavík af Jónasi og hefur hafið búskap þar.

... líka í Dyrhólaey

Stefán Gunnarsson, vitavörður í Dyrhólaey, er að láta af störfum og í stað hans kemur um stundarsakir Þorsteinn Gunnarsson, bróðir Stefáns, á Vatns-skardshólum.

Óli aftur á Horn?

Ólafur Þ. Jónsson, fyrrverandi vitavörður á Hornbjargi, starfar í sumar við landvörslu á Horni og sinnir einnig þjónustu við ferðamenn. Óli mun dvelja í vitavörðarhúsinu.

sigling.is nýtur mikilla vinsælda

Vefsetur Siglingastofnunar, www.sigling.is, nýtur vaxandi hylli. Langmest umferð er inn á upplýsingakerfið um veður og sjólag og er komið inn á þá síðu um 8.000 sinnum í hverjum mánuði.

Umsókn samþykkt

Á aðalfundi Parísarsamkomulagsins um hafnarríkiseftirlit í Stokkhólmi í maí var umsókn Íslands um fulla aðild að samkomulaginu samþykkt.

Nýr starfsmaður

Í móttöku á skrifstofusviði er kominn nýr starfsmaður, Þórlaug Haraldsdóttir, sem hóf störf í apríl sl.

Hafnarframkvæmdir á Djúpavogi

Hafnaáætlun gerir ráð fyrir að hafnar verið framkvæmdir árið 2000 við nýjan viðlegukant við fiskimjölsverksmiðjuna, sem stendur við Innri Gleðivík. Samgönguráðuneytið hefur nú heimilað að framkvæmdunum verði flýtt þannig að byrjað verði á verkinu þegar á þessu ári. Á Siglingastofnun er nú unnið að gerð frummatsskýrslu um mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar og gert er ráð fyrir að henni verði skilað til skipulagsstjóra ríkisins í þessum mánuði.



Evrópskt GPS kerfi í uppsiglingu?

- áætlaður kostnaður við Galileo um 200 milljarðar króna



Á vettvangi ESB nú í júní 1999 verður tekin ákvörðun um hvort farið verði í uppbyggingu á evrópsku gervihnattakerfi, sem er nefnt Galileo. Á nýlegum fundi á vegum ESB var fjallað um málið og þar var fulltrúi Siglingastofnunar, Sigurbergur Björnsson, forstöðumaður gæðamála og áætlana. Til sjávar innti Sigurberg um helstu tíðindi af fundinum.

Tillögur framkvæmdastjórnar ESB

Sigurbergur sagði að á fundinum hefðu áform ESB um Galileo verið kynnt og að núna í lok mars hefði framkvæmdastjórnin lagt fram tillögur sínar í þessum efnunum. Fram kom að ESB telur mjög nauðsynlegt að koma upp eigin staðsetningarkerfi af eftirfarandi ástæðum:

- Nauðsynlegt er að hafa varakerfi ef GPS verður af einhverjum ástæðum óvirkt. Rússneska kerfið, Glonass, er of stopult til þess að þjóna sem slíkt auk þess sem það er undir stjórn Rússa.

- ESB hefur engin bein áhrif á GPS kerfið. Bandaríkjamenn geta því stjórnað því að vild og nýtt sér það við hernaðaráttök.

- Áætlað er að viðskipti með GPS búnað nemi um 4000 milljörðum króna árlega. ESB vill stærri sneið af þessari köku og telja að eigið gervihnattakerfi muni styrkja stöðu evrópskra fyrirtækja á þessum markaði.

- Loks er óvíst hvort eða hversu lengi GPS kerfið verður ókeypis. Hugsanlegt er að grunnþjónusta verði án endurgjalds en það þurfi áskrift að viðbótum við kerfið. Bandaríkjamenn hafa lýst því yfir að það verði án endurgjalds til ársins 2004.

Þjónusta í þremur flokkum

Að sögn Sigurbergs gera tillögur ESB ráð fyrir því að Galileo verði samsett af 21 tungli sem hringsóli um jörðina og þremur staðbundnum gervitunglum. Það verði í millisporbaug eins og tungl

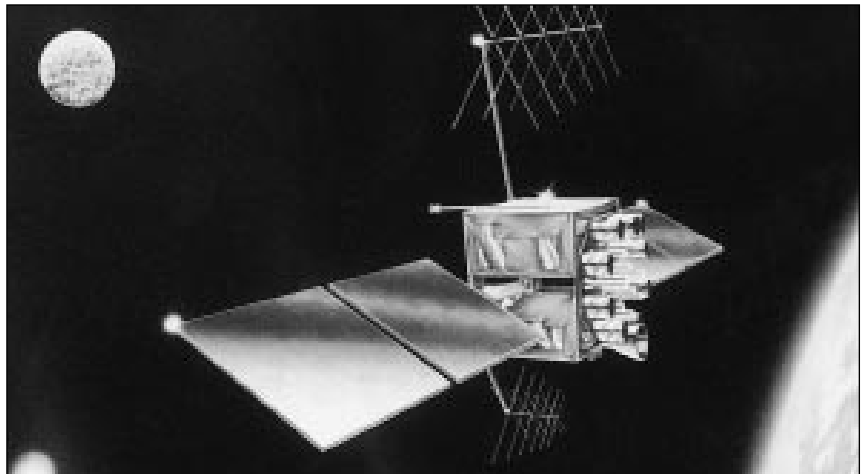
Bandaríkjanna en sú tilhögun hefur gefist vel.

Gert er ráð fyrir að þjónustan verði í þremur flokkum og aðgangur að fyrsta flokknum verði ókeypis en þar má gera ráð fyrir innan við 10 m staðsetningarnákvæmni. Gjald verður að öðrum flokkum og í staðinn fá menn aukna nákvæmni og ábyrgð á þjónustunni. Ef skip strandar eða ferst vegna mistaka í staðsetningarkerkjum ber ESB kostnaðinn af því.

Tvö kerfi betri en eitt

Að mati Guðjóns Scheving Tryggvasonar, verkfræðings hjá Siglingastofnun getur þetta nýja kerfi komið íslenskum sjófarendum til góða. Það kemur til með að tryggja notendum áframhaldandi aðgang að gervihnattakerfum til staðar-ákvörðunar.

„Helstu ókostir við GPS kerfið, fyrir utan að hafa ekki varakerfi, eru þeir að almennir notendur hafa ekki aðgang að fullri staðsetningarnákvæmni kerfisins og



Óar ekki við kostnaðinum

Gert er ráð fyrir að kostnaður við að koma þessu kerfi á laggirnar verði um og yfir 200 milljarðar íslenskra króna. Sigurbergur segir að þrátt fyrir að kostnaðurinn sé mikill þá sé hann ekki stór hindrun. Fulltrúar aðildarríkja ESB benda til dæmis á að áætlaður kostnaður af Galileo sé minni en kostnaður eins ESB ríkis, Danmerkur, við byggingu Stórabeltisbrúarinnar.

Áætlað er að kerfið verði komið í gagníð árið 2008. Ekki megi draga lengur að hefja verkið því þá er hætt við að erfitt verði að vinna upp forskot annarra.

Að sögn Sigurbergs er gert ráð fyrir því að Galileo verði að hluta fjármagnað með því að innheimta sérstakan skatt af öllum seldum móttökutækjum fyrir staðsetningarkerki. Skipin hafa verið stærsti markaðurinn hingað til fyrir GPS móttakara.

ekki síst að það getur tekið langan tíma að taka bilaðan gervihnött úr notkun. Reyndar er búið að lofa endurbótum á GPS kerfinu, sem kemur með næstu kynslóð gervihnatta, og gera má ráð fyrir að verði komin í gagníð um 2006 til 2008.

Tvö óháð staðsetningarkerfi, GPS og Galileo, gefa möguleika á að sannreyna niðurstöður úr öðru kerfinu. Staðsetningarnákvæmni Galileo verður sú sama og stefnt er að því að GPS kerfið hafi í lok næsta áratugar. Verði Galileo kerfið samhæft við GPS munu fljótlega koma á markað ódýr notendataeki sem gefa öruggari og nákvæmari staðsetningu en kerfin gefa sitt í hvoru lagi, og verða þá almennir notendur komnir með nokkurra metra staðsetningarnákvæmni, sem aðeins er unnt að ná með leiðréttingarkerfum í dag.

Í það heila tekið þá er tilkoma Galileo, ef af verður, mjög jákvæð fyrir íslenska sjófarendur og aðra notendur“, sagði Guðjón að lokum.



Niðurstöður útboða

Tvö tilboð yfir kostnaðaráætlun

Dags.	Heiti útboðs	Kostnaðaráætlun	Lægsta tilboð	%	Verktaki m. lægsta tilboð	Fj. tilboða
13.04.99	Vopnafjörður/Kokkálsvík - Dýpkun	92.500.000,-	88.967.500,-	96	Dýpkun sf.	2
15.04.99	Akranes - Styrking á aðalhafnargarði og sjóvörn	21.560.000,-	14.646.250,-	68	Suðurverk hf.	8
20.04.99	Ísafjörður - Sundabakki, stálþil	25.379.970,-	22.971.260,-	90	Guðlaugur Einarsson, Sauðárkr.	3
20.04.99	Siglufjörður - Skjólgarður	27.322.545,-	24.858.490,-	91	Víðimelsbræður ehf. og Gestur H.*	10
28.04.99	Flateyri - Endurbygging stálþils	38.198.800,-	40.583.840,-	106	Gáma- og tækjaleiga Austurlands	3
11.05.99	Bolungarvík - Flotbyggja	6.410.000,-	6.963.036,-	109	Króli ehf.	1

* Samið var við Suðurverk, sem bauð næst lægst.

Pingsályktun um vinnuumhverfi sjómanna samþykkt

- sambærilegar reglur gildi á sjó og í landi



Alþingi samþykkti í vor pingsályktun um vinnuumhverfi sjómanna. Flutningsmenn voru Guðmundur Hallvarðsson, Gísli S. Einarsson, Guðjón Guðmundsson, Kristinn H. Gunnarsson og Stefán Guðmundsson.

Ályktunin hljóðar þannig:

Alþingi ályktar að fela ríkisstjórninni að stuðla að því að vinnuumhverfi sjómanna sé bætt. Meðal annars þarf að huga að mengunarrörnum um borð í skipum, eftirliti með meðferð matvæla og meðferð

hættulegra efna, auk þess sem gefa þarf gaum að vinnuvernd um borð í fiskiskipum og kaupskipum á þann hátt að um vinnuumhverfi sjómanna gildi vinnu-, hollustu- og mengunarrvarnarglur sambærilegar við þær sem gilda hjá öðrum starfsstéttum.

Í umsögn samgöngunefndar um málið kemur fram að gefnar hafa verið út tvær reglugerðir á þessu sviði, nr. 785/1998 um lágmarkskröfur er varða öryggi, hollustuhætti og heilsu við vinnu um borð

í fiskiskipum og reglugerð nr. 786/1998 um ráðstafanir er stuðla að bættu öryggi og heilsu starfsmanna um borð í skipum.

Siglingastofnun er um þessar mundir að vinna að nánari útfærslu á einstökum ákvæðum reglugerðanna og segir í álitni samgöngunefndar að hún telji mikilvægt að efni pingsályktunartillögunnar verði haft til hliðsjónar við þá vinnu.

Fjallað verður nánar um þetta efni þegar niðurstöður úr vinnu starfsmanna stofnunarinnar liggja fyrir.

Búnaður Varðelds ehf.

Framleiðandi: Varðeldur ehf., Kópavogi.

Hönnuður: Þorbjörn Á. Friðriksson.

Stutt lýsing: Gerður fyrir allt að 12 manna gúmmfjörgunarbáta. Byggt er á svokallaðri knýiefnatekni. Bátum er varpað fyrir borð af spyrnu (tjakki) sem knúin er sprengiefnablöndu og ræstur með rafkveikju. Neyðarfarar eru í brú skipsins, við bát og annars staðar þar sem þurfa þykir. Skynjarar sem nema þrýsting o.fl., senda boð til tölvu sem metur hvort fjörgunarbátum skuli skotið sjálfvirkt fyrir borð.

Eiginleikar tjakksins: Hefur ákveðið afl sem nægir til að varpa bát hæfilega langt frá skipshlið. Losar bát úr allri ísingu. Varpar bátum á auðan sjó þótt skip hallist 45° á gagnstætt borð. Losar bátinn neðansjávar.

Nánari lýsing: Sjá kynningarefni sem Varðeldur hefur gefið út og heimasíðu - www.vortex.is/vareldur

Sigmundsbúnaður

Framleiðandi: Vélaverkstæðið Þór hf., Vestmannaeyjum.

Hönnuður: Sigmundur Jóhannsson.

Stutt lýsing: Gerður fyrir allt að 16 manna gúmmfjörgunarbáta. Sjósetning getur verið handvirk, með fjarstýringu, en þá er togað í handfang sem tengt er búnaðinum með vír, og sjálfvirkt, þ.e. þá ræsist búnaðurinn af sjóstýribúnaði sem tengdur er sjósetningar-búnaðinum.

Sjálfvirk sjósetning: Þegar sjór fer um sjóstýribúnað leysist upp sérstök tafla og búnaðurinn togar í vír, sem tengdur er læsingararmi í svonefndum læsingarkassa. Taflan heldur fjöður forspenntri þannig að þegar spennan fer af fjöðrinni opnast fyrir þrýstihylki og lofttegund sem í hylkinu er, virkar á bullu som togar í vírinn og læsingararmurinn gengur til.

Nánari lýsing: Sjá kynningarefni sem Vélaverkstæðið Þór hefur gefið út og heimasíðu - www.sigmundur.is

Ný reglugerð um bótagreiðslur til sjómanna

Dags.	Heiti	Nr.	S01 nr.	Gildistaka
19.03.99	Rgl. um greiðslu bóta fyrir eignir skipverja á íslenskum skipum, sem eyðileggjast við sjóslys eða bruna	224/1999	7.2.14	19.03.99



Kynning á starfsmönnum

Nýir starfsmenn og aðrir með mikla reynslu

Flestir starfsmenn sem kynntir eru í þessu fréttabréfi vinna á skoðunarsviði, ýmist við skipaskoðun og/eða tæknilegt eftirlit. Einnig eru tveir aðrir starfsmenn kynntir, annar á mjög langan starfsaldur að baki en hinn er nýbyrjaður. Með þessu fréttabréfi hafa nær allir núverandi starfsmenn stofnunarinnar verið kynntir og þegar yfirreiðinni er lokið verða því framvegis kynntir nýir starfsmenn hjá Siglingastofnun. Í næsta tölublaði kynnum við fastráðna starfsmenn í vitavörslu um all land.

Bragi Óskarsson, tæknifræðingur, skoðunarsviði. Fæddur í Reykjavík 27. mars 1935. Bragi er rafmagnstæknifræðingur frá Tækniskólanum í Árósum 1970. Vann hjá Birch & Krogboe, Árósum, 1970-1975, hjá Cargolux í Lúxemborg 1975-1985, var sjálfstætti starfandi ráðgjafi 1985-1991 og hóf störf hjá Siglingamálastofnun ríkisins 1991. Bragi er kvæntur Sonju Hákansson, myndlistarmanni, og eiga þau tvö börn.



Gísli Þórður Eliasson, tæknifræðingur, skoðunarsviði. Fæddur 3. mars 1951 í Hafnarfirði. Gísli er skipatæknifræðingur frá Helsingör Teknikum í Danmörku 1979. Vann sem ráðgefandi tæknifræðingur, aðallega í olfuiðnaðinum, í Noregi og Danmörku til ársins 1996. Kom til starfa hjá Siglingamálastofnun sama ár. Gísli er kvæntur Aðalbjörgu Þóreyju Ólafsdóttur, ljósmóður og hjúkrunarfræðingi.



Ólafur Aðalsteinsson, skipasmiður, skoðunarsviði. Fæddur í Reykjavík 27. apríl 1937. Starfaði hjá Slippfélaginu í Reykjavík 1954-1969 og lærði þar skipasmiði. Var í Svíþjóð 1969-1972, en kom þá til starfa hjá Siglingamálastofnun ríkisins.



Steingrímur Hauks-son, verkfræðingur, skoðunarsviði. Fæddur 1. maí 1959 á Sauðárkróki. Steingrímur er véltæknifræðingur frá Odense Teknikum 1986 og lauk MSc prófi frá DTU í Kaupmannahöfn í vélaverkfræði 1996. Áður en Steingrímur kom til starfa hjá Siglingastofnun í desember 1998 vann hann hjá St. Ó. Stefánssyni verkfræðistofu og áður hjá Hönnun hf. Hann er kvæntur Maggý Dögg Emilsdóttur, kjólameistara, og eiga þau tvö börn.



Þórarinn Jónsson, tæknifræðingur, skoðunarsviði. Fæddur 17. maí 1939 í Norður-Múlasýslu. Þórarinn er með sveinspróf í vélavirkjun og er véltæknifræðingur frá Tækniskóla Íslands og Aalborg Teknikum 1970. Hann hóf störf hjá Siglingamálastofnun ríkisins árið 1986. Áður starfaði hann hjá Burmeister & Wein í Kaupmannahöfn og hjá Stálvík hf. Þórarinn er kvæntur Ásdísi R. Guðmannsdóttur og eiga þau fjögur börn.



Yrsa Ingibjörg Vil-hjálmsdóttir, gjaldkeri, skrifstofusviði. Fædd í Reykjavík 1. ágúst 1934. Lauk stúdentsprófi frá Verslunarskóla Íslands 1954. Ingibjörg hóf störf hjá Vita- og hafnamálastofnun 1967 og hefur starfað hjá stofnuninni síðan.



Ómar Kristmannsson, útiverkstjóri, vitasviði Fæddur 5. október 1949 í Vestmannaeyjum. Ómar lauk 2. stigs fiskimannaprófi frá Stýrimannaskólanum í Vestmannaeyjum 1974. Starfaði sem skipstjóri við eigin útgerð áður en hann hóf störf hjá Siglingastofnun í janúar 1999. Ómar er kvæntur Sonju Hilmarsdóttur og eiga þau fjóra syni.



Steingrímur D. Sigurðsson, umdæmisstjóri í Vestmannaeyjum, skoðunarsviði. Fæddur á Siglufirði 4. janúar 1942. Útskrifaðist sem mótörvélstjóri á Akureyri 1959 og úr Stýrimannaskólanum í Reykjavík 1964. Steingrímur hefur starfað við sjómennsku í rúm 40 ár, lengst af sem skipstjóri. Hann hóf störf sem umdæmisstjóri skoðunarsviðs Siglingastofnunar í Vestmannaeyjum í júní 1998. Steingrímur er kvæntur Guðlaugu Ólafsdóttur, leikskólakennara, og eiga þau fjögur börn.



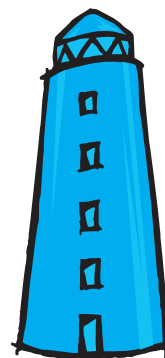
Skip verðlaunuð á Sjómannadaginn 6. júní 1999



Eins og undanfarin ár verðlaunar Siglingastofnun eigendur og áhafnir þeirra skipa sem taldar eru hafa sýnt góða framkvæmd á öryggisreglum og umhirðu á undanförunum árum. Viðurkenningin á að vera hvatning fyrir áhöfn og eigendur skipa til að halda þessum málum í sem bestu horfi.

Skip sem hlutu viðurkenningu í ár voru:

0994	Árnes RE
1279	Brettingur NS-050
1412	Harðbakur EA-303
1483	Skeiðfaxi AK
1674	Sóley SH-124
1979	Þorsteinn BA-001
2020	Þórunn Sveinsdóttir VE-401



SJÓMENN OG ÚTGERÐARMENN!



Nýtið tímann vel.

Nýjar reglur um losunar-
og sjósetningarbúnað
gúmmíbjörgunarbáta
öðlast senn gildi.



SIGLINGASTOFNUN