



# Til sjávar

4. tbl. 7. árg. nóvember 2003 Fréttabréf Siglingastofnunar

Vitar

## Vitaljós á Íslandsströndum í 125 ár

1  
Vitaljós  
í  
125 ár

2  
Skorar-  
viti

3  
Hafnir  
Fjarða-  
byggðar

4  
Alþjóðleg  
siglinga-  
vernd

5  
Skipaskoðun  
breytt

6  
Reglu-  
gerðir

7  
Skipum  
fækkar

*Hinn 1. desember næstkomandi verður þess minnst að 125 ár eru liðin frá því að fyrst var tendrað vitaljós á Íslandsströndum. Það var gert á Reykjanesi þar sem danskur verkfræðingur, Alexander Rothe að nafni, hafði reist steinhlaðinn vita um sumarið fremst á svokölluðum Valahnúk. Verkið var unnið á vegum dönsku vitamálastjórnarinnar sem þá fór með vitamál á Íslandi.*

Þegar þessi fyrsti viti Íslands var reistur höfðu vitaljós logað öldum saman á Atlantshafsströnd Evrópu en siglingar til Íslands höfðu að mestu farið fram þann tíma ársins þegar veður er mildast og birtan mest. Vaxandi þéttbýli og verslun á síðari hluta 19. aldar kallaði á breytingar á þessu en erfitt var að fá skip til að sigla hingað norður að vetrarlagi vegna þess að engin voru vitaljósín. Kaupmenn vildu hins vegar eiga þess kost að hafa nýjan varning á boðstólum í verslunum sínum á veturna og þeim fjölgaði sem undu því illa að póstskipið, sem gekk milli Íslands og nágrennalandanna, skyldi ekki vera í förum á veturna. Fyrsti vitinn var því tákun um aukin og vaxandi samskipti Íslendinga við umheiminn.

### Frumkvæði fiskimanna

Vitavæðing landsins fór hægt af stað. Fyrstu tvo áratuginu eftir að Reykjanesvitinn var byggður risu aðeins örfáir einfaldir vitar á strönd

Faxaflóans fyrir frumkvæði fiskimanna, en árið 1897 stóð danska vitamálastofnunin fyrir byggingu þriggja vita sem reistir voru á Garðskaga, í Gróttu og í Reykjavík. Upp úr þessu fóru kröfur Íslendinga um vita að verða ákveðnari, enda voru nú komnar á reglubundnar strandferðir og fiski-



Reykjanesviti. Ljósmynd: Kristján Sveinsson.

skipum fjölgaði óðum og úthald þeirra að vetrinum lengdist. Menntuðum skipstjórnarmönnum fjölgaði einnig og þeim sem höfðu kynnst siglingum meðal vitaþjóða og töldu vitana nauðsynlega fyrir skipaumferð við landið en alla tækniþekkingu þurfti að sækja út fyrir landsteinana og það fór ekki á milli mála að Íslendingar voru illilega vanbúnir að þessu leyti.

### Heimastjórn reisir vita

Heimastjórn komst á árið 1904 og Hannes Hafstein varð ráðherra. Hann hafði átt þátt í að koma upp Arnarnesvita við Ísafjarðardjúp þegar hann var sýslumaður á Ísafirði og beitti sér sem ráðherra fyrir því að tekið var fastar á vitamálum og ýmsum öðrum tæknimálum en áður hafði verið gert. Meðal annars réð Hannes ungan danskan verkfræðing, Thorvald Haraldsen Krabbe, til starfa árið 1906, en hann fór fljótlega að sinna vitamálum sem síðar urðu hans aðalstarf og viðfangsefni, en Krabbe varð fyrsti vitamálastjóri Íslendinga.

Tímamót urðu þegar heimastjórnin stóð að byggingu Reykjanesvitans sem nú stendur veturinn 1907–1908. Stjórnin tók ákvörðun um þetta verkefni án ihlutunar Dana og mest öll hönnunar- og tæknivinna var unnin héraðs og verkið var kostað af íslenska landsþjóðnum. Það tókst í alla staði vel og sannaði að Íslendingar voru færir um að takast á við erfið og flókin viðfangsefni af eigin rammleik. Thorvald Krabbe varð helsti ráðgjafi stjórnarinnar í vitamálum eftir vel heppnuð afskipti sín af byggingu Reykjanesvitans og árið 1914 var komið á fót Vitamála-skrifstofu undir hans stjórn.

Frh. á síðu 7.

### Hafnir Fjarðabyggðar

Hafnir Fjarðabyggðar eru nú orðnar fjórar talsins með tilkomu Mjóafjarðarhafnar. Í blaðinu er höfnunum lýst og stiklað á stóru um helstu framkvæmdir sem unnið er að eða fyrirhugaðar í höfnunum.

Sjá bls. 3.

### Alþjóðleg siglingavernd

Drög að nýjum reglum á sviði siglingaverndar voru samþykktar í fundi Alþjóðsiglingamálastofnunarinnar í desember 2002. Reglurnar ná bæði til skipa og hafna og eiga að taka gildi 1. júlí 2004.

Sjá bls. 4.



## Búnaður og byggingar



Viðhald og eftirlit Siglingastofnunar með vitum landsins skiptist í stórum dráttum í eftirlit með búnaði og viðhald á vitabyggingum. Meginþungi viðhalds með vitabyggingum liggur á sumrum og í sumar voru 18 vitabyggingar teknar í almennt viðhald. Það felur í sér t.d. múrviðgerðir, málningu, sementskústun, fúavörn, ryðvörn, glerskipti og annað sem til fellur og betur mætti fara. Vitarnir sem teknir voru í sumar voru:

Á Suður- og Suðausturlandi: Alviðruhamraviti, Hvanneyjarviti, Stokksnesviti og Hvalnesviti. Á Suðvestur- og Vesturlandi: Gerðistangaviti, Hópsnesviti, Krísvíkurbjergsviti, Stafnesviti, Hvaleyrarviti, Malarífsviti, Arnarstapaviti, Krossnesviti, Svörtuloftaviti og Öndverðarnesviti.

Á Vestur- og Norðurlandi: Skorarviti, Skagatárviti, Hegranesviti og Hríseyjarviti.

Í þremur af vitunum þurftu miklar steypuviðgerðir. Þeir voru illa útlítandi, lekir og hrörlegir. Þetta voru Krossnesviti við Breiðafjörð, Hegranesviti við Skagafjörð og Skorarviti við Breiðafjörð.

Þess má til gamans geta að í Skorarvita hefur ekki verið hægt að sinna almennu viðhald á byggingunni í 13 ár vegna brælu

og slæms sjólags þegar siglt hefur verið hjá. Því var tekin sú ákvörðun að leigja þyrllu hjá Landhelgisgæslunni. Flutti hún efni, verkfæri, vinnupalla og mannskap, samtals rúm fimm tonn, í nokkrum ferðum



Í sumar var Skorarviti múraður og málaður. Ljósmynd: Guðmundur Bernódusson.

frá Melanesi á Rauðasandi og út í Skorarvita.

Þar dvöldu starfsmenn vitasviðs næstu tvær vikurnar og unnu við lagfæringar á vitabyggingunni. Gistu þeir þar í tjaldi en stundum gengu þeir skriðurnar og inn á

Melanes, um eins og hálfstíma ganga hvora leið. Þaðan var svo ekið inn á Patreksfjörð þar sem mannskapurinn gat þrífð sig og komist í gott rúm. Svo var tekinn kostur og farin sama leið til baka. Í lok ferðarinnar var fenginn gúmbátur og mótör að láni hjá vitaverðinum á Bjargtöngum, Kerani Ólasyni. Í bátum var allur búnaðurinn fluttur til baka inn á Rauðasand.

Þá voru Vatnsnesvörður á Vatnsnesi lagaðar og málaðar.

### Eftirlit með búnaði

Alls var sinnt eftirliti með búnaði í 70 vitum í sumar og haust. Í ellefu vitum var stjórnþúfa fyrir vitaljós endurbættur og í tveimur vitum voru töflur og lagnir endurnýjaðar. Tæplega 900 rafgeymar eru í notkun í vitum landsins.

Með varðskipinu Ægi var sinnt eftirliti með 23 vitum og sólarrafvæðingu á radar-svörum og vitaljósi. Þeir radarsvarar sem voru sólarrafvæddir eru Selskersviti, Selseyjarviti, Hrollaugseyjarviti og vitarnir Ketilflæs og Faxasker.

Í sjóferðinni var búnaður fimm sjálfvirkra veðurstöðva yfirfarinn og settir aukahitamælur á Straumnesvita og Hornbjargsvita.

## Fréttamolar

### Nýtt siglingaráð

Siglingaráð er skipað samkvæmt lögum um Siglingastofnun nr. 6/1996 og er ráðherra til ráðuneytis í málum um siglinga- og vitamál. Í siglingaráði skulu eiga sæti ellefu fulltrúar og jafnmargir varamenn. Þar af skulu þrjú fulltrúar skipaðir án tilnefningar að loknum alþingiskosningum

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

Vefsíða: [www.sigling.is](http://www.sigling.is)  
Netfang: [sigling@sigling.is](mailto:sigling@sigling.is)  
Ritstjóri: Aðalbjörg Rós Óskarsdóttir  
([aro@sigling.is](mailto:aro@sigling.is)).  
Ábyrgðarmaður: Hermann Guðjónsson.  
Umbrot: Siglingastofnun Íslands.  
Prentun: Prentsmiðjan Oddi hf.  
Fjölmiðlum er frjálst að nota efni blaðsins ef heimildar er getið. Ósk um áskrift er hægt að koma á framfæri við ritstjóra.

og skal einn þeirra vera formaður ráðsins. Átta fulltrúar skulu skipaðir til allt að fjögurra ára samkvæmt tilnefningu jafnmargra samtaka sjómanna og útgerðarmanna sem tilnefna einn fulltrúa hver. Varamenn skulu skipaðir með sama hætti.

Siglingaráð skipa: Daði Jóhannesson, formaður, Guðmundur Hallvarðsson, Ásbjörn Óttarsson, Guðjón Ármann Einarsson, Ingólfur Sverrisson, Friðrik J. Arngrímsson, Örn Pálsson, Ólafur J. Briem, Sævar Gunnarsson, Hilmar Snorrason og Helgi Laxdal Magnússon.

### Nýskipan hafnaráðs

Samgönguráðherra hefur skipað nýtt hafnaráð samkvæmt lögum nr. 6/1996 um Siglingastofnun Íslands. Í hafnaráði skulu eiga sæti sex fulltrúar og jafnmargir varamenn. Þar af skulu tveir tilnefndir af Hafnasambandi sveitarfélaga til fjögurra ára í senn að loknum sveitarstjórnarkosningum. Einn skal tilnefndur af Samtökum atvinnulífsins að loknum alþingiskosningum. Þrjú fulltrúar skulu skipaðir án til-

nefningar að loknum alþingiskosningum og skal einn þeirra vera formaður ráðsins. Varamenn skulu skipaðir með sama hætti.

Aðalmenn í hafnaráði eru: Sigríður Finnsen, formaður, Brynjar Pálsson, Eyrún Ingibjörg Steinþórsdóttir, Björn Magnússon, Ólafur M. Kristinsson og Friðrik J. Arngrímsson.

### Fundur norrænna siglingamálastjóra

Dagana 27. til 29. október 2003 var haldinn árlegur fundur siglingamálastjóra á Norðurlöndum. Fundurinn var haldinn í Noregi um borð í strandferðaskipi á leiðinni frá Álasundi til Bodø. Til fundarins mættu fulltrúar frá Danmörku, Færeyjum, Íslandi, Noregi og Svíþjóð.

Fjölbreytt mál er varða siglingar voru rædd og báru menn saman bækur sínar um hvernig hinar ýmsu alþjóðlegu reglur eru túlkaðar í mismunandi löndum. Helsti munurinn á Íslandi og öðrum Norðurlöndum er sá að hér erum við fyrst og fremst að sinna fiskiskipum á meðan hinar þjóðirnar eru að fást við farþega- og flutningaskip.



## Hafnamál

# Hafnir Fjarðabyggðar



Árið 2002 var gert samkomulag um að Fjarðabyggð tæki yfir höfnina í Mjóafirði. Hafnir Fjarðabyggðar eru því fjórar talsins nú:

Mjóafjarðarhöfn, Eskifjarðarhöfn, Neskaupstaðarhöfn og Reyðarfjarðarhöfn.

Allar eru þessar hafnir fiskihafnir fyrst og fremst. Samkvæmt ársskýrslu Fjarðabyggðar var landað í þessum höfnum um 385 þúsund tonn af fiskafli árið 2002 og gerði þetta Fjarðabyggð að löndunarhæsta sveitarfélagi landsins það árið.

### Hafnalýsing

Mjóafjarðarhöfn er ferju- og smábátahöfn en hinar þjóna allar stærri skipum og eru Neskaupstaðarhöfn og Eskifjarðarhöfn mikilvægir löndunarstaðir skipa sem stunda veiðar á uppsjávarfiski.

Eskifjarðarhöfn er einnig mikilvæg útflutningshöfn og þar hafa skip Eimskipafélagsins fasta viðkomu.

Í Neskaupstaðarhöfn er heildarlengd bryggjukanta 957 m. Í fiskihöfninni er dýpi við viðlegukanta á bilinu 7,0–8,0 m, en í höfninni við miðbæinn er viðlegudýpi um 6,5 m.

Í Neskaupstað er dráttarbraut er tekur skip allt að 600 þungatonn. Ferja heldur uppi áætlanarsiglingum frá Neskaupstað til Mjóafjarðar.

Í Reyðarfjarðarhöfn er heildarlengd bryggjukanta 478 m. Mesta dýpi við kant er 8,0 m á um 80 m kafla. Við aðra viðlegukanta er dýpi 6,5–7,5 m.

Í Eskifjarðarhöfn er heildarlengd bryggjukanta 620 m. 10,0 m dýpi er við kant sem er um 130 m að lengd en við flesta viðlegukanta er dýpi 7,0–8,0 m.

### Nýjustu framkvæmdir og áform

Árið 2002 var unnið fyrir alls 125,5 millj. kr. í höfnum Fjarðabyggðar og á þessu ári er áformað að verja um 107 millj. kr. til framkvæmda þar. Stærstur hluti þess fjár gengur í framkvæmdir á Eskifirði, 67 millj. kr., en sitt hvorar 20 milljónirnar fara til verkefna í Neskaupstað og á Reyðarfirði.

Mjóafjarðarhöfn var stækkuð árið 2002 þegar hafnarkviin var dýpkuð um 3.800 m<sup>2</sup> til vesturs og gerður 68 m langur skjólgarður utan með dýpkunarsvæðinu. Einnig var gerður landstöpull og settar niður þrjár flotbryggjueiningar og landgangur.

Miklar framkvæmdir hafa staðið yfir í Neskaupstað undanfarið og er þeim enn ekki lokið. Áður en lagt var upp fóru fram líkantilaunir á Siglingastofnun og rannsóknir á jarðlögum á framkvæmdasvæðinu.



Frá Neskaupstað. Myndina tók Hermann Guðjónsson.

Helstu þættir framkvæmdanna felast í því að Tograbryggjan var lengd um 83 m til suðurs árið 2002. Rekið var niður stálþil, steiptur kantur með pollum, þybbum og stigum og gengið frá lögnum og bryggjuþekju.

Þá var gerður nýr hafnargarður við fiskihöfnina í Neskaupstað og gamall garður rifinn. Í verkinu fólst að taka upp kjarna og grjót úr garði þeim sem fyrir var og vinna kjarna og flokkað grjót úr námu í Skuggahlíðarbjargi. Kjarni og grjót frá þessum stöðum var flutt í nýtt garðstæði sem er austan við núverandi hafnargarð.

Þá hefur staðið yfir dýpkun í fiskihöfninni í Neskaupstað sem mun ljúka nú í haust og verður þá innsiglingin með 10 m dýpi. Hluti efnisins sem féll til við dýpkunina var notað í undirfyllingu í skjólgarð norðan innsiglingarinnar inn í fiskihöfnina. Enn er unnið að þessu verki, enda þarf að vinna það í áföngum

vegna gerðar jarðlaganna undir skjólgarðinum. Það hefur einkennst af miklum efnisflutningum innan framkvæmdasvæðisins þar sem það efni sem fyrir var í eldri mannvirkjum er notað í þau nýju eins og kostur er. Það hefur þó ekki dugað til og hefur talsvert magn fyllingarefnis, um 17.500 m<sup>3</sup>, verið sótt á botn Viðfjarðar.

Í Eskifjarðarhöfn var síðasta stórfamkvæmd árin 1999–2000 þegar gerð var hafskipabryggja austan við Bæjarbryggju og var þá og árið eftir gerð viðhlítandi dýpkun í höfninni til þess að hin nýja

bryggja kæmi að notum, en markmiðið var að viðlegudýpi yrði 10,0 m. Á þessu ári verður rekið niður 80 m langt stálþil við bræðslu, þar sem verða mun 9,0 m viðlegudýpi, og settur kantur og þekja eins og vanalegt er.

Á Reyðarfirði hafa ekki farið fram neinar umtalsverðar hafnarframkvæmdir undanfarnin árátug, eða síðan á árunum 1993–1994.

Fyrirsjáanlegt er að á því muni verða mikil umskipti því afráðið er að gerð verði stóriðjuhöfn að Hrauni í Reyðarfirði í tengslum við álverksmiðju sem þar verður reist. Áformað er að hefja framkvæmdir við stóriðjuhöfnina haustið 2004 og verður stefnt að því að hluti hennar verði tilbúinn sumarið 2005 þannig að unnt verði að skipa upp byggingarefni til álversins, sem þá verður í byggingu. Fullgerð á höfnin að vera haustið 2006.

Í meginatriðum mun höfnin verða þannig gerð að rekið verður niður 380 m langt stálþil og gerður viðlegukantur. Gerðir verða fyrirstöðugarðar og landfylling að baki þeirra og stálþilsins og steipt þekja eins og venja er til. Má því segja að þrautreyndum og útbreiddum aðferðum verði beitt við þessa hafnargerð, en nýtt verður það að dýpi við viðlegukantinn mun verða 14,3 m og verður það hið mesta hér á landi.



# Áætlun um alþjóðlega siglingavernd



Í kjölfar hryðjuverkanna í Bandaríkjunum 11. september 2001 hófst umræða á vettvangi Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar, IMO, um með hvaða hætti koma mætti í veg fyrir að skip yrðu notuð til hryðjuverka á önnur skip, mikilvæg mannvirki eða jafnvel borgir. Samþykkt var að gera breytingar á alþjóðasamþykktinni um öryggi mannlífa á hafinu, SOLAS-samþykktinni, þannig að hún hefði að geyma kröfur um tilteknar verndarráðstafanir og aðgerðir sem miðuðu að því að hindra eða koma í veg fyrir hryðjuverk um borð í eða í tengslum við rekstur skipa.

Nýjar reglur um siglingavernd, með varnir gegn hryðjuverkum að markmiði, voru samþykktar á ráðstefnu IMO í Lundúnum í desember 2002. Þær reglur ná bæði til skipa og hafna. Í grundvallaratriðum felast í þeim svipadur kröfur og þær sem um árábil hafa verið gerðar í farþegaflugi.

Ákvæðin um siglingavernd er að finna í þeim breytingum sem gerðar voru á SOLAS-samþykktinni. Í sérstökum kóða sem skiptist í tvo hluta er að finna nánari ákvæði um með hvaða hætti ákvæðum SOLAS-samþykktarinnar skuli fullnægt.

A-hlutinn hefur að geyma skuldbindandi ákvæði en B-hluti kóðans hefur að geyma leiðbeinandi ákvæði.

Samþykkt IMO gerir ráð fyrir að hin nýju ákvæði taki gildi 1. júlí 2004.

Hér á landi hefur samgönguráðherra skipað stýrihóp sem hefur það hlutverk að gera tillögur um með hvaða hætti ákvæðum alþjóðasamþykktarinnar verði komið í framkvæmd hér á landi og um ábyrgð og valdsvið þeirra sem að þessum málum koma.

## Markmið

Markmið með ákvæðum ISPS-kóðans er skilgreint í A-hluta ISPS-viðaukans. Þar segir m.a. að markmið siglingaverndar sé að móta alþjóðlegan grunn að samstarfi milli aðildarríkja, opinberra aðila, sveitarstjórna, siglingageirans og hafna við að greina ógnanir og grípa til fyrirbyggjandi

ráðstafana til að tryggja skipa- og hafnavernd vegna alþjóðasiglinga.

Þá þurfi að skilgreina innbyrðis hlutverk og ábyrgð aðildarríkja, opinberra aðila, sveitarstjórna, útgerða og hafna að því er varðar að tryggja innlenda og alþjóðlega siglingavernd og að tryggja skjóta og markvissa söfnun og miðlun upplýsinga er varða siglingavernd.

## Gildissvið

Nýju ákvæðin um siglingavernd ná til skipa í alþjóðlegum siglingum, 500 brúttótonn og stærri, annarra en fiskiskipa og herskipa. Þetta þýðir að almenn kaupskip, olíuflutningaskip, skemmtiferðaskip og önnur skip sem eru í förum milli landa falla undir ákvæðin.



Á siglingu inn Seyðisfjörð. Myndina tók Kristján Helgason.

Nýju ákvæðin um siglingavernd gilda um allar hafnir sem þjóna skipum sem falla undir þessi ákvæði.

Alþjóðasamþykktin gerir ekki ráð fyrir að þessu nýju ákvæði nái til skipa í innanlandssiglingum, þ.e. til strandferðaskipa og ferja sem aðeins eru í innanlandssiglingum. Hins vegar liggja á borði Evrópusambandsins tillögur um að hin nýju ákvæði verði látin ná að einhverju leyti til innanlandssiglinga. Það kemur ekki í ljós fyrir en síðar á þessu ári hvort og þá hvenær skip í innanlandssiglingum skuli einnig lúta sömu eða hliðstæðum kröfum.

## Skipaútgerðir og hafnir

Þær skuldbindingar sem lúta að skipum fela í sér viðbrögð við grunsamlegum atvikum eða meintum ógnunum, tilkynningum og viðbrögðum við slíkum

atvikum, takmörkun aðgangs að mikilvægum búnaði skipsins eða einstökum skipshlutum sem og ráðstöfunum sem tryggja að ekki sé átt við farm skipsins eða vistir sem skipið fær um borð í höfnum. Útbúa skal áhættumat og verndaráætlun fyrir hvert skip sem fánaríki skipsins fær síðan til yfirferðar og samþykktar. Í sérhverju skipi fer verndarfulltrúi skips með ábyrgð á því að farið sé að ákvæðum alþjóðasamþykktarinnar. Sérhver kaupskipaútgerð skal síðan skipa verndarfulltrúa útgerðar sem ber ábyrgð á málefnum siglingaverndar gagnvart viðkomandi útgerð.

Hér á landi eru um 30 hafnir eða viðlegukantar þar sem kaupskip í alþjóðlegum siglingum koma til hafnar. Aðeins

hluti þessara hafna þarf væntanlega að fullnægja þessum kröfum að staðaldri. Þetta skýrist af því að sumar þessara hafna taka á móti skemmtiferðaskipum og það aðeins yfir sumartímenn. Þá er umferð skipa um margar aðrar hafnir þannig að þangað koma kaupskip aðeins tilfallandi, t.d. við útskipun á mjóli og lýsi.

Í því skyni að greiða fyrir innleiðingu hafnaverndarinnar í þeim höfnum sem kjósa að tileinka sér hana hefur Siglingastofnun Íslands fengið leyfi norsku vita- og hafnamálastofnunarinnar, *Kyst-*

*verket*, til að þýða og staðfæra leiðbeiningarritið *Handbók um hafnavernd* sem sú stofnun hefur útbúið í samstarfi við flokkunarfélagið *Det Norske Veritas*. Í handbókinni er að finna leiðbeiningar um gerð áhættumats og verndaráætlunar ásamt tillögum að viðeigandi verndaráætlun.

Þá verða skipulögð námskeið hér á landi fyrir verndarfulltrúa hafna og styttri námskeið fyrir almenna hafnarstarfsmenn.

Handbókin og annað efni um siglingavernd er aðgengilegt á vefsvæði Siglingastofnunarinnar ásamt öðrum gögnum sem að haldi koma. Slóðin er:

<http://www.sigling.is/page.asp?>

PageID=1414



Eftirlit með skipum

## Breytt skipaskoðun



*Samgönguráðuneytið hefur ákveðið að breyta fyrirkomulagi skipaskoðunar. Markmiðið er að færa skoðun skipa frá Siglingastofnun*

*Íslands til skoðunarstofa sem starfa á almennum markaði og er stefnt að því að breytingin komi til framkvæmda í byrjun næsta árs.*

Upphaf málsins má rekja til minnisblaðs forsætisráðherra til ríkisstjórnar í október árið 2000. Fljótlega upp úr því hóf samgönguráðuneytið undirbúning málsins í samvinnu við Siglingastofnun og ráðgjafarnefnd forsætisráðherra um opinberar eftirlitsreglur.

Á undanförunum missurum hefur verið unnið að endurskoðun laga og reglugerða sem ná til gerðar og búnaðar báta og skipa. Þá hefur einnig verið unnið að tillögugerð um endurskipulagningu á framkvæmd laga og reglugerða með það að markmiði að ná fram skilvirkari stjórnslu, hagræðingu, betra og árangursríkara eftirliti og einfaldari þjónustu fyrir þá sem eftirlit er haft með.

Með setningu nýrra laga um eftirlit með skipum nr. 47/2003 var Siglingastofnun heimilað að fela öðrum skoðun skipa og gefa út starfsleyfi þeim til handa. Unnið er að gerð nýrrar reglugerðar sem byggist á lögnum en bæði lögin og reglugerðin eiga að taka gildi um næstu áramót.

### Einsleitni og hagræðing

Markmið breytinganna er m.a. að ná fram hagræðingu og einsleitni í skoðunum skipa og stuðla að og efla samvinnu eftirlitsstofnana við framkvæmd eftirlitsins til hagsbóta bæði fyrir eftirlitsstjórnvöld og eigendur báta og skipa.

Samgönguráðuneytið hefur lagt áherslu á að eftirlit með bátum og skipum sem framkvæmt er af mismunandi eftirlitsstofnunum verði samþætt eins og unnt er. Þess vegna var leitað eftir samvinnu allra stjórnvalda sem koma að eftirliti með bátum og skipum.

Þær stofnanir sem um er að ræða auk Siglingastofnunar eru: Póst- og fjarskipta-

stofnun, Umhverfisstofnun og Fiskistofa.

Við uppbyggingu nýs eftirlitskerfis er ráð fyrir því gert að stjórnvaldslegar aðgerðir verði aðskildar frá tæknilegu eftirliti. Framkvæmd tæknilegs eftirlits verður í höndum sjálfstætt starfandi fagglitra skoðunarstofa en stjórnvaldsleg ábyrgð á framkvæmd eftirlitsins verður eftir sem áður í höndum viðkomandi eftirlitsstjórnvalda.

### Reglugerð um starfshætti

Frá því að ákvörðun samgönguráðuneytis-



Frá Súðavík. Ljósmynd: Sveinn D. K. Lyngmo.

ins frá 26. ágúst sl. lá fyrir um að breyta fyrirkomulagi skoðanasviðs stofnunarinnar hefur vinna við framkvæmd verið í höndum sérstaks vinnuhóps innan stofnunarinnar. Miðað er við að skoðanir skipa verði komnar til einkafyrirtækja 1. mars nk.

Mestur tími vinnuhópsins hefur farið í að vinna reglugerðir um starfsemi skoðunarstofa og útbúa skoðunarskýrslur og skoðunarhandbækur.

Miðað er við að vinna við skoðunarhandbækur og skoðunarskýrslur ljúki í janúar á næsta ári og er sú vinna á áætlun.

Vinna við þær tvær reglugerðir sem stofnunin hefur á sinni könnu vegna þessarar breytingar eru á áætlun. Annars vegar er um að ræða reglugerð um starfshætti skoðunarstofa og hins vegar reglugerð um framkvæmd skoðana.

Reglugerð um starfshætti skoðunarstofa þarf að senda til Eftirlitsstofnunar EFTA í Brussel (ESA) til umsagnar þar sem í henni felast íslenskar sérkröfur sem gætu haft áhrif á innleiðingu og efni tilskipana á þessu sviði.

Vinna við reglugerðir mun halda áfram og gert er ráð fyrir því að hægt verði að birta þær í stjórnartíðindum í byrjun næsta árs.

Á næstu mánuðum verður fyrst og fremst lögð áhersla á að ljúka gerð skoðunarskýrslna, skoðunarhandbóka og reglugerða.

### Breyting á skoðunarsviði

Ákvörðun þessi leiðir til þess að störfum á skoðunarsviði Siglingastofnunar Íslands mun fækka og breyting verða á umdæmis-

skrifstofum stofnunarinnar. Skipaefirlitið verður í höndum viðurkenndra skoðunarstofa sem starfa í samræmi við vottaða gæðastaðla.

Siglingastofnun mun hafa eftirlit með starfsemi skoðunarstofa (A- og B-fagglitra), vinna að samstarfsverkefnum með skoðunarstofum og meðhöndla og skrá ágreiningsmál sem upp kunna að koma. Stofnunin mun eftir sem áður sinna eftirliti með flokkunarfélögum, hafa eftirlit með starfsleyfum fyrir hvers konar atvinnustarfsemi, hafa markaðseftirlit með

skemmtibátum, framkvæma skyndiskoðanir (átaksverkefni) og gera úttektir á öryggisstjórnun (ISM-úttektir). Einnig mun Siglingastofnun halda námskeið fyrir skoðunarmenn og tæknilega stjórnendur.

Þá mun stofnunin hafa með höndum lokaúttekt á allri nýsmiði, hafa eftirlit með innflutningi á skipum og flutningi á hættulegum varningi, sinna hafnarríkiseftirliti og sjá um útgáfu allra skírteina er við koma skipi og áhöfn þess.

### Kynningarfundur

Þriðjudaginn 11. nóvember sl. var haldinn kynningarfundur í Siglingastofnun þar sem drög að reglugerð um starfshætti skoðunarstofa voru kynnt fyrir hagsmunaaðilum. Góð mæting var á fundinn og greinilegt að margir aðilar eru í startholum og hafa hug á að taka að sér skipaskoðun. Kynninguna og drögin að reglugerðinni er að finna á vef Siglingastofnunar: [www.sigling.is](http://www.sigling.is)



### Niðurstaða útboða

Dags.	Heiti útboðs	Kostnaðaráætlun	Lægsta tilboð	%	Verktaki með lægsta tilboð	Fjöldi tilboða
11.11.03	Akranes – þekja og lagnir á Aðalhafnargarði	36.915.000	25.561.773	69,3	Þorgeir og Helgi hf.	7
30.10.03	Akureyri – endurnýjun Sverrisbryggju	17.025.000	14.284.285	83,9	Guðlaugur Einarsson ehf.	3
14.10.03	Grundarfjörður – öldudempandi flái	5.415.500	4.406.714	81,4	Tígur ehf.	3
30.09.03	Reykjaneskagi – sjóvarnir 2003	12.763.740	8.519.660	66,7	ABLTak ehf.	3
24.09.03	Bessastaðahreppur – sjóvörn við Gesthús	4.068.850	3.917.590	96,3	Borgarvirki ehf.	1
23.09.03	Fáskrúðfjörður – Bæjarbryggja, 1. áfangi	14.971.950	16.938.100	113,1	Elinn ehf.	2
26.08.03	Árneshreppur: Gjögur – sjóvörn, Norðurfjörður – dýpkun	4.004.000	3.684.976	92,0	Tígur ehf.	1
19.08.03	Þorlákshöfn – Austurgarður	240.990.000	216.762.250	89,9	Ræktunarsamband Flóa og Skeiða	5
07.08.03	Blönduós, Skagaströnd, Skagabyggð sjóvarnir 2003	14.309.902	13.252.100	92,6	Víðimelsbræður	3
06.08.03	Akureyri – Krossanes, stálþil, II. áfangi	51.975.750	37.941.420	73,0	Gáma- og tækjaleiga Austurlands	8
31.07.03	Húsavík, Flatey á Skjálfanda og Grímsey – dýpkun 2003	60.903.800	65.424.000	107,4	Sæþór ehf.	2
30.07.03	Grímsey – Aðalhafnargarður – endurbyggð þekja	4.931.300	4.945.200	100,3	Steypustöðin Dalvík ehf.	3
22.07.03	Ísafjörður – endurbygging stálþils	39.003.620	37.283.180	95,6	Guðlaugur Einarsson ehf.	3
17.07.03	Neskaupstaður – dýpkun 2003	28.247.500	18.544.000	65,6	Sæþór ehf.	4
15.07.03	Snæfellsbær – dýpkun 2003	53.745.500	41.978.000	78,1	Hagtak hf.	3

### Lög, reglugerðir og gjaldskrár

Heiti	Nr.	Gildistaka
Reglugerð um eftirlit og skráningu á afli aðalvéla íslenskra skipa	610/2003	20.08.03
Reglugerð um hafnarrikiseftirlit með sjóflutningum	589/2003	11.08.03
Starfsreglur fyrir undanþágunefnd	417/2003	10.06.03

### Nýjar reglugerðir

## Undanþágur, eftirlit með sjóflutningum og breytt rekstrarform hafna



#### Undanþágur fyrir fiskiskip

Undanþágunefnd fjallar um undanþágur til starfa á öðrum skipum en farþega-skipum og flutningaskipum, en um verk-efni undanþágunefndar skipa vísast að öðru leyti til 21. gr. laga nr. 112/1984 og 8. gr. laga nr. 113/1984. Í nefndinni eiga sæti tveir fulltrúar tilnefndir af fulltrúum útgerðaraðila, einn fulltrúi tilnefndur af Farmanna- og fiskimannasambandi Íslands og einn fulltrúi tilnefndur af Vélstjórafélagi Íslands, en formann nefndarinnar skipar ráðherra án tilnefningar. Ákvarðanir undanþágunefndar eru kærnanlegar til samgönguráðuneytis. Um undanþágunefnd gilda starfsreglur nr. 417/2003 sem tóku gildi 10. júní sl. Þær leysa af hólmi reglur sama efnis, nr. 20/1992.

#### Undanþágur til starfa á farþegaskipum og flutningaskipum

Um undanþágur til starfa á farþegaskipum og flutningaskipum fer eftir 8. gr. laga um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa, nr. 76/2001 og reglugerðar um sama efni nr. 416/2003.

Siglingastofnun Íslands fjallar um undanþágur til starfa á farþegaskipum og flutningaskipum og eru ákvarðanir hennar

kærnanlegar til úrskurðarnefndar siglingamála. Um úrskurðarnefnd siglingamála er fjallað í 13. gr. laga um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa, nr. 76/2001, með síðari breytingum og reglugerð um úrskurðarnefnd siglingamála, nr. 402/2003.

#### Hafnarrikiseftirlit með sjóflutningum

Samgönguráðuneytið hefur sett nýja reglugerð um hafnarrikiseftirlit með sjóflutningum nr. 589/2003 sem leysir af hólmi eldri reglugerð um sama efni.

Með reglugerðinni er verið að innleiða tilskipunar EES um hafnarrikiseftirlit, þ.e. tilskipun ráðsins 95/21/EB frá 19. júní 1995 um hvernig alþjóðlegum stöðlum um öryggi skipa, mengunarvarnir, aðbúnað og vinnuskilyrði um borð í þeim er framfylgt (hafnarrikiseftirlit) að því er varðar skip sem nota hafnir innan bandalagsins og sigla á skipaleiðum sem heyrja undir lögsögu aðildarríkjanna, ásamt síðari breytingum með tilskipunum nr. 98/25/EB, 98/42/EB, 1999/97/EB og 2001/106/EB og tilskipun ráðsins nr. 96/40/EB frá 25. júní 1996 um kennivottorð fyrir skoðunarmenn sem annast hafnarrikiseftirlit og 4. gr. tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2002/84/EB frá 5. nóvember 2002 um

breytingar á tilskipunum um siglinga-öryggi og varnir gegn mengun frá skipum.

Um hafnarrikiseftirlit er fjallað í 14. gr. laga um eftirlit með skipum, nr. 47/2003.

#### Breytt rekstrarform hafna

Þann 1. júlí sl. tóku gildi ný hafnalög nr. 61/2003. Í 8. gr. laganna er gert ráð fyrir að rekstrarform hafna geti verið þrenns konar:

1. Höfn án sérstakrar hafnarstjórnar í eigu sveitarfélags.
2. Höfn með hafnarstjórn í eigu sveitarfélags.
3. Hlutafélag.

Í 30. gr. laganna er kveðið á um að allar hafnir skuli leitast við að taka ákvörðun um rekstrarform fyrir 1. júlí 2003. Ef engin ákvörðun er tekin um rekstrarform hafnar verður rekstrarform hennar höfn með hafnarstjórn í eigu sveitarfélags.

Þrjú sveitarfélög hafa tilkynnt Siglingastofnun að þau hafi tekið ákvörðun um að höfn sveitarfélagsins skuli rekin án sérstakrar hafnarstjórnar, sbr. 1. tölulið, en það eru Reykhólahöfn, Borgarfjarðarhöfn og Breiðdalsvíkurhöfn. Aðrar hafnir falla undir 2. tölulið, þ.e. höfn með hafnarstjórn í eigu sveitarfélags.



## Fréttir

### Fyrsti hafnafundurinn

Hafnafundur Hafnasambands sveitarfélaga var haldinn í Reykjavík 31. október sl. Er þetta fyrsti hafnafundurinn en á 33. ársfundi hafnasambandsins, sem haldinn var á Akranesi í október 2002, voru samþykktar lagabreytingar sem gera ráð fyrir að þau ár sem ekki er haldið hafnasambandsþing skuli halda hafnafund.

Hafnafundur er ætlaður sem almennur kynningar- og fræðslufundur fyrir starfsmenn og stjórnendur hafna um tiltekin málefni sem stjórnin ákveður. Hafnafundur er öllum opin og tekur ekki ákvarðanir í málefnum Hafnasambands sveitarfélaga en getur beint ályktunum til stjórnar hafnasambandsins.

Á fundinum var m.a. fjallað um öryggismál hafna séð frá sjónarhóli sjómanna, slysavarnir í höfnum, framkvæmd úttekta og kynntar forvarnir og lausnir í öryggismálum.

Sjónarmið notenda voru kynnt og einnig var fjallað um ISPS-kóðann og siglinga- og hafnaverndina.

Jónsvein Lamhauge, hafnarstjóri í Torshavn, gerði grein fyrir rekstrarumhverfi og þróun hafna í Færeyjum og vinnureglur Fiskistofu um skráningu á vigtun afla voru kynntar.

Þá var ný vefsíða Hafnasambands sveitarfélaga formlega opnuð og lauk fundinum með kynningu á vöruhóteli Eimskips.

Nánar má lesa um fundinn á vef Hafnasambands sveitarfélaga: [www.hafnasamband.is](http://www.hafnasamband.is)

### Skipum á aðalskipaskrá fækkar

Það sem af er ársins hefur samtals 81 skip verið tekið af aðalskipaskrá sem Siglingastofnun heldur lögum samkvæmt en 34 skip verið nýskráð.

Afdrif afskráðu skipanna eru með ýmsu móti, sum eru seld úr landi en önnur tekin úr rekstri eða þeim fargað.

Á sama tímabili hafa samtals 34 skip verið nýskráð. Átta opinir vélbátar voru teknir á skrá á tímabilinu frá 1. janúar til 1. október 2003 og 26 þilfarsskip.

Sé litið til brúttótonnatölu íslenska skipaflotans hefur hún lækkað um tæp 15 þúsund brúttótonn frá 1. janúar 2003.

### Verkefnisáætlun siglingamála

Samgönguráðuneytið hefur birt verkefnaáætlun ráðuneytisins til næstu fjögurra ára. Í kaflanum um siglingamál er m.a. fjallað um alþjóðlega skipaskrá en þar kemur fram að kaupskipum á hefur fækkað á íslenskri skipaskrá á undanförunum árum þrátt fyrir breytingar á lögum um skráningu skipa og rýmkaðar

## Skrifstofusvið

### Nýr starfsmaður



**Ragnheiður K. Sigurðardóttir, skrifstofumaður á skrifstofusviði.**

Ragnheiður er fædd 3. desember 1961 á Siglufirði.

Hún lauk verslunarprófi árið 1980 og stundaði nám í öldungadeildum MH og VÍ og í ferðamálafræði við MK. Auk þess hefur hún lokið ýmsum tölvu- og ritaranám-skeiðum bæði innan lands og utan.

Áður en Ragnheiður kom til starfa hjá Siglingastofnun vann hún m.a. hjá Orkustofnun, Tali og Landsvirkjun.

Ragnheiður er gift Magnúsi Reynissyni, húsasmíðameistara og eiga þau tvö börn.

heimildir til að skrá kaupskip á íslenska skipaskrá.

Lög og reglur hafa einnig verið til endurskoðunar í því augnamiði að koma kaupskipum undir íslenskan fána og hvetja til ráðningar á íslenskum sjómönnum. Þá segir í áætluninni að stefnt sé að því að koma á fót hér á landi alþjóðlegri skipaskrá.

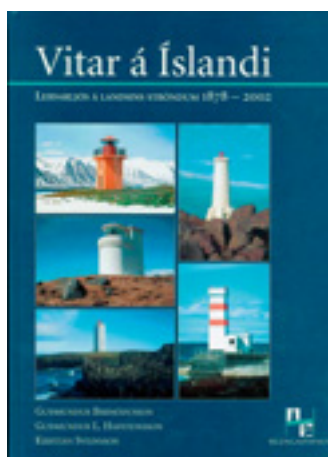
Verkefnaáætlunin er að finna á vef samgönguráðuneytis, slóðin er <http://samgonguraduneyti.is/interpro/samgongur/samgongur.nsf/pages/frett030119>

### Bókin um íslenska vita

Bókin *Vitar á Íslandi Leiðarljós á landsins ströndum 1878–2002* sem þeir Guðmundur Bernóðsson, Guðmundur L. Hafsteinsson og Kristján Sveinsson eru höfundar að og Siglingastofnun gaf út árið 2002 var að mati Upplýsingar – Félagsbókasafns- og upplýsingafræða besta frumsamda íslenska fræðibókin fyrir fullorðna það árið.

Í fréttatilkyningu frá félaginu segir m.a. að úrslitaáhrif við valið hafi haft að um er að ræða fyrsta heildarritið um vita á Íslandi, bókin hafi ótvírætt handbókargildi og að efnisuppygging og framsetning efnis væri skipulegt og aðgengi upplýsinga vel tryggt með efnisyfirliti og hjálparskrá. Yfirgripsmikil tilvísana- og heimildaskrá, ítarlegur efnisútdráttur á ensku og myndatextar bæði á íslensku og ensku auka enn á gildi bókarinnar að mati félagsins.

Í tilefni af 125 ára afmæli vitaljónustunnar á Íslandi hinn 1. desember nk. verður bókin seld á sérstöku tilboðsverði helgina 28.–30. nóvember.



Bókin fæst í flestum bókaverslunum og hana er einnig hægt að kaupa hjá Siglingastofnun ([sigling@sigling.is](mailto:sigling@sigling.is)) Verð bókarinnar þessa helgi er 5.000 kr.

### Frh. af forsiðu

#### Ljóshringnum lokað

Vitum fjölgaði jafnt og þétt á fyrri hluta 20. aldar, en upp úr miðri öldinni mátti heita að búið væri að „loka ljóshringnum“ þannig að unnt væri að sigla hringinn í kring um landið með stuðningi vitaljóna.

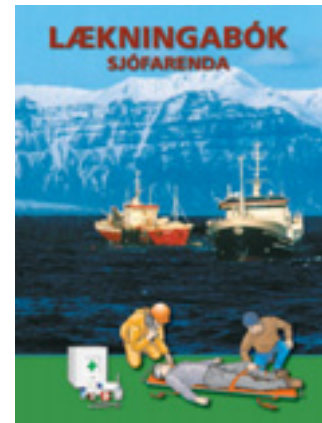
Íslensku vitarnir voru byggðir á tímum mikilla tæknibreytinga og rekstur þeirra hefur mótast af því. Í fyrstu vitunum voru olíulampar en árið 1909 var farið að nota gas til vitalýsingar og varð það aðal orkugjafi vitanna fram til þess að farið var að nota rafmagn að marki upp úr 1960. Í afskekktum vitum var þó gas fram um 1990 en þá var tekið að nota sólarorku til ljóna.

Þótt fjöldamargt hafi breyst í vitarekstri helst það óbreytt að vitarnir senda út ljósmerki sín til að tjúfa myrkríð og vísa á rétta leið. Það hafa þeir nú gert farsællega í fimm aldarfjórðunga og Siglingastofnun minnst þessara tímamóta í öryggisþjónustu sinni með gleði.

# Upplýsingar og fræðsla fyrir sjófarendur

## Lækningabók sjófarenda ■

Bókin veitir greinargóðar upplýsingar í máli og myndum um rétt viðbrögð við afleiðingum slysa og sjúkdóma á sjó og meðhöndlun og flutning sjúkra og slasaðra.

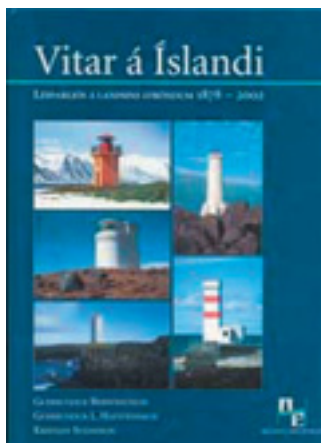


## ■ Veður og sjólag – á netinu

Upplýsingakerfi Siglingastofnunar gefur sjófarendum kost á nýjum upplýsingum um veður og sjólag á klukkustundar fresti á [www.sigling.is](http://www.sigling.is) og í síma 902 1000.

## Stöðugleiki fiskiskipa ■

Fræðslurit um stöðugleika fiskiskipa. Á árinu 1988 kom út fyrsta útgáfa ritsins og birtist það nú í þriðja sinn. Ritið hefur notið vinsælda meðal sjómanna og annarra sem láta sig varða öryggismál fiskiskipa.



## ■ Vitar á Íslandi

Rit um sögu og þróun íslenskra vita. Bókin er að mati Upplýsingar - Félags bókasafns- og upplýsingafræða besta frumsamda íslenska fræðibókin fyrir fullorðna árið 2002.



SIGLINGASTOFNUN

Vesturvör 2, 200 Kópavogi, sími: 560 0000  
[www.sigling.is](http://www.sigling.is) • [sigling@sigling.is](mailto:sigling@sigling.is)