



# Til sjávar

1. tbl. 5. árg. apríl 2001

Fréttabréf Siglingastofnunar

Langtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda

## Megináherslan á forvarnir

*Í tillögu til þingsályktunar um langtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda, sem samgönguráðherra mælti fyrir á Alþingi nýlega, er lagt til að gert verði sérstakt átak í öryggismálum sjófarenda á árunum 2001-2003.*

Markmið átaksins í öryggismálum er að fækka slysum til sjós um að minnsta kosti þriðjung fram til ársins 2004 og að sama skapi dragi úr tjóni af völdum sjóslysa. Í áætluninni er kveðið á um hvernig

settu marki. Fyrstu skýrsluna á að leggja fram fyrir 1. apríl árið 2002.

Ráðherra benti á að mikið hefði áunnist í öryggismálum sjófarenda á síðustu árum en það kæmi m.a. fram í því að tilkynntum slysum á sjómönnum til Tryggingastofnunar ríkisins hefði fækkað verulega og dauðaslysum á sjó hefði fækkað jafnt og þétt síðustu áratugina. Sjóslys við Ísland eru þó allt of tíð og verður að leita allra leiða til að fækka þeim.

Við gerð tillögunnar var unnið úr athugasemdum og tillögum frá sjómönnum, útgerðum og öllum sem hlut eiga að máli. Tekin voru saman ýmis sjónarmið sem fram hafa komið í skýrslum og almennri umræðu en einnig voru sérsniðnar spurningar um öryggismál sendar til útgerðarfyrirtækja og sjómanna.

Einnig voru teknar saman upplýsingar úr þeim tilkynningum um slys á sjómönnum sem bárust Tryggingastofnun ríkisins árið 1999. Þá voru og skoðaðar nýlegar skýrslur rannsóknarnefndar sjóslysa og rætt við ýmsa aðila sem hafa góða þekkingu á tilteknum sviðum öryggismálanna.

### Niðurstöður

Helstu niðurstöður verkefnisstjórnarinnar eru eftirfarandi:

1. Útgerðarmenn og áhöfn beri sameiginlega ábyrgð á því að fyrirkomulag öryggismála um borð sé í góðu horfi.

2. Megináherslur í öryggismálum þarf að leggja á forvarnir gegn slysum og óhöppum.

3. Af hálfu hins opinbera fer Siglingastofnun Íslands með öryggismál sjófarenda undir yfirlýstingunni samgönguráðuneytis.

4. Samgönguráðuneytið hefur frumkvæði að því að hlutverk allra sem að öryggismálum sjófarenda koma verði skilgreint og eflað verði samvinna og samstarf þeirra aðila.

5. Siglingastofnun Íslands geri framkvæmdáætlun fyrir hvert ár í öryggismálum sjófarenda sem samgönguráðherra staðfestir.

Frh. á bls. 7



treysta megi öryggi íslenskra skipa og áhafna þeirra sem og farþega á íslenskum skipum og skipum sem sigla í íslensku efnahagslögsögu. Þá verður hlutverk hvers og eins sem vinnur að öryggismálum sjófarenda skilgreint.

### Fækkun slysa

Í tillögunni er gert ráð fyrir að samgönguráðherra gefi Alþingi skýrslu árlega um framgang áætlunarinnar og hvernig miðar í átt að

### Úrvinnsla gagna

Verkefnisstjórn, skipuð fulltrúum frá samgönguráðuneyti, samtökum sjómanna og útgerðarmanna, Slysavarnafélaginu Landsbjörgu og Siglingastofnun unnu að undirbúningi áætlunarinnar í nánu samstarfi við aðra hagsmunaaðila og siglingaráð. Verkefnið var kynnt á heimsíðu Siglingastofnunar og var öllum sem láta sig öryggismál sjófarenda varða gefinn kostur á að koma sínum sjónarmiðum að.

### Vitasaga

Stefnt er að útgáfu sögu vitamála á Íslandi á næsta ári.

bls. 3

### Leiðarstjórnun

Afmarka þarf siglingaleiðir skipa sem sigla með hættulegan varning í íslensku efnahagslögsögu.

bls. 4

1

Öryggismál

2

Skipsbúnaður

3

Spjall um vitasögu

4

Skipastóllinn

5

Leiðarstjórnun

6

Rekstur árið 2000

7

Þjónusta strandstöðva



## Frá forstjóra

# Áætlun um öryggismál sjófarenda



**L**angtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda er nú til meðferðar á Alþingi. Samgönguráðherra mælti fyrir þingsályktunartil-

lögu þar að lútandi þann 15. mars síðastliðinn og hlaut tillagan góðar undirtektir þingheims.

Það er von mín að tillagan hljóti vandaða umræðu og samþykki Alþingis. Í kjölfarið er nauðsynlegt að fjármunir fái stöð til að hrinda megi áætluninni í framkvæmd þegar í stað en eins og nokkrir þingmenn bentu á er ekki verið að tala um háar fjárhæðir eða samtals 45 milljónir króna á þremur árum

Ég er ánægður með þá stefnumörkun, sem fram kemur í tillögunni. Megináherslan er lögð á forvarnir til að forðast megi slys og óhöpp. Með öðrum orðum þá er lögð áhersla á að ástand skips og þjálfun og þekking áhafnar sé ávallt í góðu lagi, þannig að einungis þurfi að treysta á öryggisbúnað í neyðartilvikum.

Ef þingsályktunartillagan nær fram að ganga og fjármagn fæst til hennar mun Siglingastofnun Íslands leggja metnað sinn í að leggja sitt af mörkum til að vel verði að verki staðið við framkvæmd áætlunarinnar.

Hermann Guðjónsson

Til sjávar. Fréttabréf Siglingastofnunar.  
Útgefandi: Siglingastofnun Íslands.  
Vesturvör 2, 200 Kópavogur.  
Sími: 560 0000 Bréfasími: 560 0060  
Heimasíða: www.sigling.is  
Netfang: sigling@sigling.is  
Ritstjóri: Aðalbjörg Rós Óskarsdóttir (aro@sigling.is)  
Ábyrgðarmaður: Hermann Guðjónsson.  
Umbrot: Siglingastofnun Íslands.  
Prentun: Prentsmiðjan Oddi hf.  
Efni tilbúið í prentsmiðju í mars 2001.  
Ljósmyndir á forsíðu og bls. 2: Pálmi Guðmundsson.  
Fjölmíðlum er frjálst að nota efni blaðsins ef heimildir er getið. Óskum um áskrift er hægt að koma á framfæri við ritstjóra.

## Búnaður skipa

# Reglur um viðurkenningu samræmdar



**F**yrsta mars síðastliðinn tók gildi ný reglugerð um skipsbúnað, nr. 998/2000.

Texti reglugerðarinnar er byggður á texta tilskipunar ESB 96/98 um skipsbúnað.

Markmiðið með þeirri tilskipun er tvíþætt. Annars vegar að fella niður tæknilegar viðskiptahindranir, sem felast í mismunandi reglum ríkja um viðurkenningu skipsbúnaðar, með því að leyfa fjálsan flutning slíks búnaðar innan EES-svæðisins. Hitt markmiðið er að bæta öryggi á sjó og varnir gegn mengun sjávar með því að beita, á einsleitann hátt, viðeigandi alþjóðasamþykktum en þar er átt við samþykktir Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO).

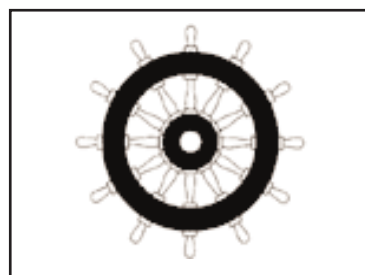
### Mismunandi reglur um viðurkenningu

Í reglum, þar sem búnaðar er krafist um borð í skipum, er gerð krafa um að búnaðurinn sé viðurkenndur eða samþykktur. Fánariki skips veitti slíka viðurkenningu eða samþykki samkvæmt reglum sem giltu um slíkt í fánaríkinu. Þessar reglur gátu verið mismunandi frá einu ríki til annars. Þannig var hugsanlegt að búnaður sem var viðurkenndur í einu ríki væri ekki viðurkenndur í öðru. Slíkt fyrirkomulag leiddi til marvíslegs óhagræðis og kostnaðar. Framleiðendur þurftu stundum að hafa jafnmargar útgáfur af hverri framleiðsluvöru sinni sem nam fjölda þeirra ríkja sem vörurnar voru fluttar til. Óhagræðið kom líka fram þegar gömul

skip voru flutt frá einu ríki til annars því þá þurfti að skipta út þeim búnaði sem var ekki viðurkenndur í fánaríkinu sem tók við skipinu. Þessi vandamál ættu nú að vera úr sögunni með gildistöku nýju reglugerðarinnar.

### Staðlar og samræmingarmerki

Í viðaukum A.1 og A.2 við reglugerðina er listi yfir skipsbúnað sem fellur undir hana ásamt prófunarstöðlum. Sérstakt samræmingarmerki, sem er mynd af stýrishjóli, er fest á allan búnað sem uppfyllir ákvæði



reglugerðarinnar. Markmiðið er að einungis búnaður með þessu merki verði um borð í íslenskum skipum.

Reglugerðin gildir um búnað, sem krafist er samkvæmt alþjóðasamþykktum, og settur er um borð í ný skip og búnað sem er endurnýjaður í gömlum skipum. Reglugerðin gildir þannig um nánast allan búnað í kaupskipum en að takmörkuðu leyti um búnað fiskiskipa. Þó er heimilt að setja búnað sem er merktur með samræmismarkinu um borð í fiskiskip enda séu ekki gerðar sérkröfur hérlendis til búnaðarins.

### Eftirlit

Eftirlit samkvæmt reglugerðinni verður tvenns konar. Svokallaðir tilkynntir aðilar (e. Notified Bodies) hafa eftirlit með framleiðendum, m.a. að þeir uppfylli kröfur vegna samræmismatsins. Hlutverk Siglingastofnunar og að hluta til Póst- og fjarskiptastofnunar verður að hafa eftirlit með þeim búnaði sem er á markaði hérlendis.

### Öryggisákvæði o.fl.

Í reglugerðinni er loks að finna ákvæði vegna ýmissa ófyrirsjáanlegra atvika o.fl. þar sem heimilað er, í undantekningartilvikum, að setja um borð í skip búnað sem uppfyllir ekki ákvæði reglugerðarinnar.





## Spjall

# Hægt að draga upp heillega mynd af þróun vitabjónustunnar



*Í desember 1999 var Kristján Sveinsson sagnfræðingur ráðinn til að skrifa sögu vitamála á Íslandi. Til sjávar fékk*

*hann í spjall um tilurð verksins og framvindu.*

### Hver var kveikjan að því að ákveðið var að skrifa sögu vita á Íslandi?

„Hugmyndin og frumkvæðið að því verki kemur frá Tómasi Sigurðssyni forstöðumanns vitasviðs hér á Siglingastofnun. Árið 1928 kom út bók um vitana og vitabjónustuna, *Vitar Íslands í 50 ár*, eftir Thorvald Krabbe vitamálastjóra. Annað rit kom út eftir hann á dönsku árið 1946 og náði umfjöllun þess fram að því ári. Þessi bók heitir *Island og dets tekniske Udvikling gennem Tiderne*. Hann gerði grein fyrir þróun vitabjónustunnar í báðum þessum ritum, en síðan hefur ekkert heildstætt rit komið um þetta efni. Nú verða brátt liðin 125 ár síðan vitabjónusta hófst héraendis og yfir sjö áratugir eru gengnir síðan síðast kom út bók á íslensku um vita landsins þannig að það var alveg orðið tímabært að taka á vitamálunum í sérstöku riti.“

### Hvað með efnistösk?

„Umfjöllunin verður ekki einvörðungu sögulegs efnis. Guðmundur L. Hafsteinson arkitekt tekur á byggingarlist í vitum og ýmsu því tengdu og svo verður gerð grein fyrir vitunum eins og þeir eru nú og hlutverki þeirra í nútímanum.“

Við höfum orðið varir við talsvert mikinn áhuga á þessu verki. Þeir eru margir sem eiga sér sinn uppáhaldsvita einhversstaðar á landinu og hvernig sem á því kann að standa er eins og þessar byggingar, saga þeirra og hlutverk, njóti nú meiri athygli en áður. Ef til vill er það vegna þess að fólk ferðast meira sér til skemmtunar nú en fyrrum og vill gjarnan skoða áhugaverða staði og menningarminjar á ferðum sínum og fræðast um það sem fyrir augu ber. Margir af vitunum eru fagrar og reisulegar byggingar í góðu ásigkomulagi og vekja því athygli ferðafólks. Kannski er það líka almenn umræða um skipulagsmál og viðhald og friðun menningarminja sem hefur eftl þennan áhuga.

Og við erum alls ekki ein um það hér á landi að gefa vitunum meiri gaum en áður. Fjöldinn allur af bókum um vita hefur verið gefinn út á undanförunum áratug eða svo víða um lönd, sumar þeirra mjög glæsilegar, til dæmis bók finnsku vitastofnunarinnar, sem er með texta á þremur tungumálum og frábært myndefni, og áhugamannafélög um verndun og viðhald vita hafa verið stofnuð vítt og breitt.



Myndarlegir sjónvarpsþættir hafa líka verið gerðir um vita, t.d. af breska sjónvarpinu, og við fáum alltaf annað slagið fyrirspurnir um íslenska vita frá útlöndum.“

### Hvað tímabil spannar sagan?

„Við segjum frá öllu tímabili íslensku vitabjónustunnar, alveg frá byggingu Reykjanesvítans 1878 til samtímans.“

### Er til mikið af heimildum?

„Heilmikið. Nokkuð mismunandi eftir tímabilum að vísu en skjalasafn Siglingastofnunar er í ágætu lagi og varðveisla skjala í því yfirleitt líka. Svo er auðvitað margt að sækja til Þjóðskjalasafns og Þjóðarboðklöðu í þessum efnum.“

Thorvald Krabbe vitamálastjóri lét mikið eftir sig af rituðum heimildum. Hans tímabil (1906-1937) var á tímum bréfaskriftanna í stjórnslunni og hann lét sér einnig annt um að festa á blað ýmsan fróðleik um starfsemi stofnunarinnar sem hann veitti forstöðu eins og bækur hans og fjöldi greina í blöðum og tímaritum ber vott um. Þegar nær dregur núinu verða menn stuttforðari í rituðu máli. Fundargerðir reynast stundum fremur efnisrýrar og endasleppar. Síminn er mikið notaður eins og allir vita og hefur verið síðustu áratugi og símtöl varðveitast ekki.

Vitamálastjórar eða aðrir starfsmenn

vitabjónustunnar hafa heldur ekki sýnt því eins mikla rækt og Krabbe að rita greinar í blöð og tímarit um starfsemi stofnunarinnar. Ef til vill er það vegna þess að það hefur ekki verið sótt eins mikið eftir slíku efni á seinni tímum. Vitarnir og tækin í þeim voru líklega enn áhugaverðari í augum lesenda á fyrri hluta 20. aldar þegar tækni var almennt skemur á veg komin heldur en síðar varð. Svo skiptir það vafalaust máli að um það bil sem Krabbe lét af störfum og Emil Jónsson tók við höfðu vitarnir unnið sér sess sem sjálf-sagður og nauðsynlegur hluti af öryggis- og leiðsögukerfi sjó- og loftfara hér við land og hafa haldið honum síðan. Og það þykir ekki ástæða til að fjölyrða um það sem er sjálfsagt og ómissandi. En þar sem ritheimildum sleppir er gjarnan völ á munnlegum heimildum og þær eru á engan hátt síðri.

Vitamál hafa komið til umfjöllunar á Alþingi annað veifið allt tímabilið þannig að ýmislegt er um þau að finna í Alþingis-tíðindum og svo hafa verið gefnar út skrár um vita og sjómerki og leiðsögubækur fyrir sjómenn. Þangað má sækja ýmsan fróðleik.

Vitarnir, sem nú standa, eru líka heimild um sjálfa sig. Þeir eru á sínum stöðum og eru lýsandi fyrir þá þróun sem varð í vitabyggingum og okkur mun vonandi takast að gera grein fyrir. Allmargir vitar hafa verið endurnýjaðir frá grunni, en við erum ágætlega settir hvað þá snertir því tekst hefur að afla ljós-mynda af gömlu vitunum og það eru líka til ítarlegar teikningar af öllum vitum. Í heild held ég að segja megi að heimildaskortur standi ekki í vegi fyrir því að hægt sé að draga upp heillega mynd af þróun íslensku vitabjónustunnar.“

### Hvenær er reiknað með að vitasagan komi út?

„Um mitt ár 2002. Ég vil nota tækifærið og biðja þá sem kunna að luma á efni sem getur komið að notum að hafa samband við mig á Siglingastofnun. Allt er vel þegið: frásagnir, viðtöl, myndir og hvaðeina sem að gagni getur komið.“



# Þróun skipastólsins



Á hverju ári gefur Siglingastofnun út skrá yfir skráð þilfarsskip og opna báta miðað við 1. janúar. Um síðustu áramót voru 2.428 skip á aðalskipaskrá Siglingastofnunar Íslands en þau voru 2.412 árið 2000. Heildarfjöldur í flotanum er því 16 skip og bátar. Í brúttótonnum talið hefur flotinn minnkað um 7.490 tonn milli ára, var 235.934 brúttótonn í fyrra.

Fyrsta janúar 2001 voru 1.067 þilfarsskip á skrá, samtals 220.874 brúttótonn, en 1. janúar í fyrra voru skipin 1.014 og samtals 228.240 brúttótonn. Þilfarsskipum hefur því fjölgað um 53 milli ára en stærð skipaflotans minnkað um tæp 8 þúsund brúttótonn.

Opnum bátum hefur á sama tíma fækkað um alls 37. Um áramót var 1.361 opinn bátur á aðalskipaskrá en 1. janúar 2000 voru þeir 1.398. Mælt í brúttótonnum hefur bátaflotinn minnkað úr 7.694 brúttótonnum 1. janúar 2000 í 7.570 brúttótonn 1. janúar 2001.

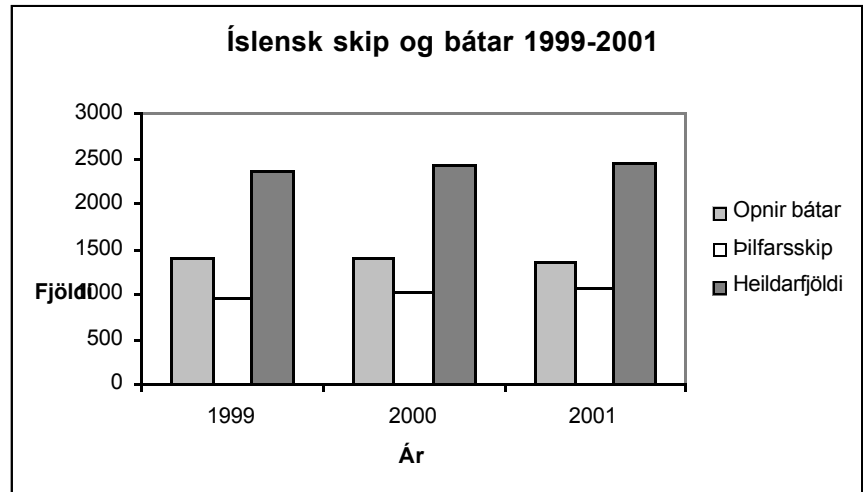
Elsta þilfarsskipið á skrá er sem áður Baldur VE-24, smíðaður 1930. Elsti opni vélbáturinn er Síldin SH-650 sem var smíðaður 1860. Meðalaldur íslenskra þilfarsskipa var í upphafi árs 20,5 ár.

## Breytingar á skipaskrá

Á árinu urðu ýmsar breytingar á skipaskránni við eigendaskipti og fleira. Sem dæmi voru gefin út 517 mælibréf og skrásetningarskírteini sem er nokkur fækkun frá árinu áður. Þá var heildarfjöldinn 582

hefur dregið úr nýskráningum frá árinu 1999 en þá voru þær samtals 121 eða 82 þilfarsskip og 39 opnir bátar.

Í fyrra voru afskráningar samtals 70 en þá voru afskráð 29 þilfarsskip og 41 opinn bátur.



mælibréf og skrásetningarskírteini. Þjóðernisskírteini voru gefin út í 141 tilvikum árið 2000 en 120 tilvikum árið á undan.

## Nýskráningar og afskráningar

Nýskráningar voru samtals 70 á árinu 2000. Af þeim voru 59 þilfarsskip en nýskráðir opnir bátar voru 11. Heldur

## Fjöldi skipa eftir landsvæðum

Ef skoðaður er fjöldi skipa eftir landshlutum kemur í ljós að flest eru skipin á Norðurlandi eða 456. Á Vestfjörðum eru samtals 449 skip á skrá, meiri hlutinn fiskiskip, en 439 skip eiga heimhöfn á höfuðborgarsvæðinu og munar þar mest um fjölda skemmtibáta.

## Hafnarríkiseftirlit

# 82 kaupskip skoðuð



Ísland varð fullgildur aðili að Parísarsamkomulaginu um hafnarríkiseftirlit á síðasta ári. Hafnarríkiseftirliti hefur þó verið sinnt um nokkurra ára bil af starfsmönnum Siglingastofnunar í samræmi við reglur Alþjóðasiglingamálastofnunar.

Tilgangur hafnarríkiseftirlits er að stemma stígu við siglingum skipa sem ekki uppfylla alþjóðakröfur um aðbúnað, öryggi og hollustuhætti áhafna kaupskipa, atvinnuréttindi þeirra og mengun frá skipum.

Hafnarríkiseftirlitið hefur sett sér tilteknar skoðunarreglur og gæðaeftirlit sem farið er eftir í öllum smáatriðum og eru skoðanir

undir stöðugu eftirliti aðalskrifstofu Paris-MOU sem er í Haag í Hollandi.

Markmið eftirlitsins er að skoða a.m.k. 25% þeirra erlendu kaupskipa sem koma í höfn aðildarríkjanna árlega.

Hér á landi voru skoðuð alls 82 skip sem er um það bil fjórðungur erlendra kaupskipa sem koma til landsins. Sjö skip voru stöðvuð vegna alvarlegra athugasemda og minni athugasemdir voru gerðar við 36 önnur skip.

Þá voru gerðar alls 132 athugasemdir um ýmis atriði sem var ábótavant svo sem athugasemdir við vélbúnað, brunavarnir, öryggisvarnir, skírteini og fleira.

Þegar skip er valið til skoðunar er litið til

þess hvort athugasemdir hafi verið gerðar á skipinu í fyrri hafnarríkisskoðun þar sem ákveðinn frestur hefur verið gefinn til úrbóta. Slíkar úttektir voru gerðar í 14 skipum.

Skipin sem skoðuð voru hérlendis komu frá 19 fánaríkjum.

Hafnarríkiseftirlitsmenn hafa fengið þjálfun á námskeiðum hjá Paris-MOU. Slíkt námskeið var til dæmis haldið hér á landi á síðasta ári. Aðildarþjóðirnar eru nú 19 talsins en nokkrar þjóðir til viðbótar hafa óskað eftir aðild.

Upplýsingar um hafnarríkiseftirlit er að finna á [www.parismou.org](http://www.parismou.org)



# Niðurstöður nefndar um takmörkun siglinga skipa við suðvesturstönd Íslands



*Auka þarf verndun umhverfisins og öryggis skipa með því að huga að takmörkun umferðar skipa innan svæðisins frá Dyrhólaey suður fyrir Vestmannaeyjar að Fuglaskerjum og þaðan að Garðskaga.*

Þetta er meginniðurstaða nefndar sem samgönguráðherra skipaði og hafði það hlutverk að móta skýrar reglur um tilkynningarskyldu og afmörkun siglingaleiða olíuskipa og annarra skipa sem sigla með hættulegan varning inn í íslenska efnahagslögsögu en nefndin skilaði nýlega skýrslu til ráðherra.

## Víðtæk áhrif mengunarslyss

Um það bil helmingur gjaldeyristekna Íslendinga kemur frá fiskveiðum og fiskiðnaði en mun stærri hlutur landsframleiðslunnar byggist beint eða óbeint á fiskveiðum. Þar sem Íslendingar vilja geta haldið því fram að sjávarafurðir þeirra komi frá ómengduðu hafsvæði myndi mengunarslysi við Ísland hafa víðtæk áhrif á þá ímynd sem og á markaði og efnahag.

Í skýrslunni er í því samhengi bent á að við suður- og suðvesturströnd landsins eru mikilvægar hrygningarstöðvar margra nytjastofna, t.d. þorsks, ýsu, loðnu, ufsa og síldar. Algengasta siglingaleiðin til Faxaflóasvæðisins liggur fram hjá Vestmannaeyjum, um Selvogsbanka fyrir Reykjanesið og um sundið milli lands og Eldeyjar (Húllið). Sjávarfallastraumar eru miklir í sundinu og mynda þeir Reykjanesröst. Hún getur orðið illfær í stórvíðrum og þarf þá að sæta föllum til að komast í gegn.

Þá eru Surtsey og Eldey og hafsvæðin umhverfis þær friðlýst náttúruvætti og í Eldey er talin vera mesta súlubyggð heims. Sjófuglastofnar á varpsvæðum, einkum ungfugl, geta beðið verulegan skaða af ef olíuslys verður.

Svæðið sem um ræðir er allt innan íslenskrar landhelgi en samkvæmt alþjóðalögum hefur Ísland óskoraðan rétt til að takmarka siglingar á því.

Eins og áður sagði er nefndin samþátt málum um nauðsyn þess að auka verndun umhverfisins og öryggis skipa með því að huga að takmörkun umferðar skipa innan svæðisins frá Dyrhólaey suður fyrir Vestmannaeyjar að Fuglaskerjum og

þaðan að Garðskaga.

Lagt er til að umrætt hafsvæði eða hlutar þess verði lýst sem sérstakt hættusvæði þar sem sjófarendum beri að sýna sérstaka aðgæslu.

Þetta þýðir m.a. að upplýsingar um svæðið er varða siglingahættu og varnir gegn mengun verða settar inn í sjókort hvar sem þau eru gerð í heiminum, krafa verður gerð um tilkynningarskyldu við siglingu um svæðið og aukna þekkingu skipstjórnarmanna.

## Um tvo kosti að velja

Nefndin telur að við útfærslu tillagnanna sé í meginatriðum um tvo kosti að velja:

A. að viðkomandi hafsvæði verði skilgreint sem eitt órofið svæði. Þó

er ágreiningur um hvort það skuli skilgreina sem varúðarsvæði (e. Precautionary Area) eða svæði sem ber að forðast (e. Area to be Avoided).

B. hafsvæðinu yrði skipt upp í tvö svæði sem beri að forðast en milli þeirra yrði siglingaleið um sundið milli lands og Eldeyjar, Húllið, þar sem heimilt yrði að sigla að uppfylltum tilteknum skilyrðum.

Innan nefndarinnar eru uppi efasemdir um öryggi þess að sigla út fyrir svæðið sem um ræðir og er því lagt til að fram fari rannsóknir á öldufari og straumum og áhrifum þess á siglingaöryggi mismunandi tegunda skipa og að samburður verði gerður við núverandi siglingaleið um umrætt hafsvæði. Slíkri rannsókn ætti að vera lokið eigi síðar en 2004.

Það er tillaga nefndarmanna að ekki verði tekin endanleg afstaða til þess hvor kosturinn verði valinn fyrr en niðurstöður þeirra rannsókna liggja fyrir.

## Ráðstafanir til að auka siglingaöryggi

Þangað til slík rannsókn hefur farið fram er talin þörf á að grípa til ráðstafana sem hafi það að markmiði að auka siglinga-

öryggi á svæðinu og draga úr líkum á atvikum sem hefðu í för með sér víðtæka olíumengun. Gerð er tillaga um eftirfarandi ráðstafanir:

a. Á svæðinu milli Vestmannaeyja og lands og í Húllinu yrði komið á tilkynningarskyldu allra skipa sem það sigla.

b. Lagt er til að kynning fari fram meðal kaupskipa- og fiskiskipaútgærða á áhættuþáttum vegna siglinga skipa og



Valkostur A: Hafsvæði skilgreint sem eitt órofið svæði

fiskiveiða vegna mikilvægis hafsvæðisins og uppeldisstöðva helstu nytjastofna þjóðarinnar.

c. Olíuflutningaskipum með meiri farm en 5000 tonn verði skylt að sigla sunnan Vestmannaeyja og samkvæmt tiltekinni leið að Reykjanesi og um Húllið.

## Breytingar á stjórnsýslu

Verði niðurstaða rannsókna um strauma, sjólag o.fl. þess valdandi að kostur A. verði valinn er lagt til að siglingar skipa stærri en 500 brúttótonn um þetta afmarkaða svæði verði takmarkaðar. Undanskilin verði þó öll fiskiskip, svo og skip sem koma frá útlöndum og taka fyrstu höfn hérlendis innan svæðisins.

Nefndin leggur til að Siglingastofnun, Landhelgisgæslan, Hollustuvernd ríkisins og Almannavarnir geri með sér skriflegt samkomulag um samvinnu, verkaskiptingu og viðbrögð við yfirvofandi hættu og/eða óhappi sem orðið hefur á sjó.

Að síðustu er lagt til að kannaður verði fjöldi og tegundir lífvera í fljóttandi sjókjölfestu sem losuð er hér við land.



### Niðurstaða útboða

Dags.	Heiti útboðs	Kostnaðaráætlun	Lægsta tilboð	%	Verktaki m. lægsta tilboð	Fj. tilboða
19.12..00	Blönduós	8.582.270,-	5.704.040,-	66,5	Steypustöð Blönduóss	5
16.01.01	Djúpivogur	101.641.670	81.037.420,-	79,7	Iðufell efh	12
20.02.01	Vestmanneyjar	76.117.200,-	48.643.690,-	63,9	Gáma- og tækjaleiga Austurlands	8
07.03.01	Þórshöfn	10.146.670,-	8.995.980,-	88,7	Iðufell hf	5
20.03.01	Húsavík	469.844.000,-	398.426.658	80,2	Ístak hf	6

### Umburðarbréf

Dags.	Heiti	Nr.	Flokkun
17.01.01	Útgáfa leyfisskírteina til farþegaflutninga	001/2001	10.2.11.
19.01.01	Haffærisskírteini - útgáfa, framlenging og afturköllun	002/2001	3.5.5.3.
24.01.01	Opnir, upplástanlegir björgunarvendiflekar fyrir skip í farþegaflutningum	003/2001	6.1.3.3.
09.02.01	Eftirlit með flokkunarfélögum	004/2001	1.2.2.5.

### Lög og reglur

Dags.	Heiti	Nr.	S01 nr.	Gildistaka
29.12.00	Lög um breytingu á lögum um skráningu skipa, nr. 115/1985, með síðari breytingum	153/2000	3.1.1.	29.12.00*
05.02.01	Reglugerð um skipsbúnað	988/2000	2.2.1.12.	01.03.01
29.12.00	Auglýsing um gildistöku nýs deiliskipulags fyrir hafnarvæðið á Grundartanga í Hvalfjarðarstrandarhreppi og Skilamannahreppi í Borgarfjarðasýslu	942/2000		29.12.00
07.09.00	Reglugerð um gjöld fyrir skoðun, skráningu, mælingu skipa ofl	106/2001	2.2.5.3.	20.02.01*
20.02.01	Reglugerð um rannsókn sjóslysa	133/2001	6.2.10.	20.02.01*
20.02.01	Gjaldskrá fyrir hafnir	132/2001	9.2.5.	20.02.01*
22.02.01	Reglugerð um tilkynningarskyldu íslenskra skipa	220/2001	6.2.3.	20.03.01*

\* Gildistaka miðast við birtingardag í Stjórnartíðindum

### Siglingastofnun árið 2000

## Reksturinn í föstum skorðum



Velta Siglingastofnunar árið 2000 nam 490 m.kr. sem er aukning um 33 m.kr. frá fyrra ári.

Sértekjur stofnunarinnar voru 154 m.kr. og framlag á fjárlögum nam 336 m.kr. Hér á eftir má sjá nánari sundurliðun á rekstrinum eftir verkefnum.

Tekjur*	Almennir viðskiptamenn	Af fjárlögum	Tekjur samtals
Ýmsar tekjur, bókhaldsþj., þóknun, vaxtatekjur ofl.	22	6	28
Vitar og leiðsögukerfi, rekstur og stofnkostnaður	14	117	131
Rannsóknir	0	49	49
Hafnasvið, framkvæmdir og áætlanir	60	18	78
Skipaverkefni	6	50	56
Skoðunarsvið	42	83	125
Hafnarrikiseftirlit	0	13	13
Véla- og tækjaleiga	10	0	10
<b>Tekjur samtals</b>	<b>154</b>	<b>336</b>	<b>490</b>
Gjöld*			Gjöld
Launakostnaður			304
Önnur gjöld			165
Stofnkostnaður			26
<b>Gjöld samtals</b>			<b>495</b>
<b>Tekið af höfuðstól</b>			<b>-5</b>
<b>Samtals</b>			<b>490</b>

\* Allar tölur eru í milljónum króna

## Fréttamolar

### Úthlutun úr Hafnabótasjóði árið 2001

Hafnaráð tók fyrir á fundi í lok mars tillögur Siglingastofnunar um úthlutun styrkja á móti fjárveitingu ársins 2001 til hafnargerðar. Á grundvelli þessara tillagna mun samgönguráðherra síðan ganga frá úthlutun að fengnu samþykki fjárlaganefndar Alþingis.

Hafnabótasjóði er í ákveðnum tilvikum heimilt að veita lán til viðbótar við framlag ríkisins til nýrra hafnarmannvirkja. Æskilegt er að þeir hafnarsjóðir, sem hafa hug á að sækja um lán úr sjóðnum í ár, sendi umsóknir til Siglingastofnunar fyrir apríllok. Stefnir er að því að greina frá niðurstöðu úthlutana í næsta fréttabréfi.

### Nýr gæðastjóri

Um síðustu áramót tók Guðmundur Guðmundsson við starfi gæðastjóra Siglingastofnunar Íslands.



## Stuttar fréttir

**Strandarstöðvarþjónusta boðin út**  
Samkvæmt samningi sem undirritaður var í júlí í fyrra annast Landssími Íslands rekstur strandarstöðva til 1. janúar 2003 hið lengsta. Jafnframt var hafinn undirbúningur að framtíð og fyrirkomulagi strandarstöðvarþjónustu á Íslandi með það fyrir augum að bjóða hana út.

Í samræmi við þá ákvörðun samgönguráðherra að flytja fjarskiptabjónustu við skip til Siglingastofnunar var stofnuninni falið að undirbúa útboð vegna þjónustunnar í samráði við hlutaðeigandi stofnarnir og félög.

Gert er ráð fyrir að árið í ár verði notað til að undirbúa útboð og fjalla um tilboð auk samningsgerðar. Framkvæmd verksins á að geta hafist í upphafi næsta árs og vera að fullu lokið í árslok sama ár, 2002.

### Þjónustuver í Ólafsvík

Samgönguráðuneytið, Vegagerðin, Flugmálastjórn Íslands, Siglingastofnun Íslands og Snæfellsbær hafa gert með sér samning um rekstur þjónustuvers samgöngumála í Snæfellsbæ fyrir Snæfellsnes og Snæfellsbæ. Tilgangurinn er að bæta þjónustu fyrrgreindra aðila á svæðinu, samnýta tækjakost og starfskrafta eins og kostur er og tryggja öryggi þjónustunnar.

Samningurinn gildir til ársloka 2002 og er verkefnið skilgreint sem tilrauna- og þróunarverkefni þar sem ákvarðanir um breytingar gæti þurft að taka með stuttum fyrirvara.

Þjónustuverið í Snæfellsbæ er liður í þeirri stefnu samgönguráðuneytisins að treysta undirstöður byggðar í landinu með fjölgun atvinnutækifæra og flutningi stofnana út á land.

## Nýir starfsmenn

### Matur og eftirlit

**Jóna Laufey Jóhannsdóttir, matráðskona.**

Laufey er fædd 28. maí 1960 í Hafnarfirði. Laufey er lærður klæðskeri og starfaði m.a. hjá Íslandspósti áður en hún hóf störf hjá Siglingastofnun. Laufey er gift Ingvari Hreinssyni múrara og eiga þau tvo syni.



**Þór Kristjánsson skipaskoðunar- maður.** Þór er fæddur 3. október 1952 í Reykjavík.

Þór lauk 3. stigs skipstjórnaprófi frá Stýrimannaskólanum í Reykjavík árið 1994. Áður en Þór hóf störf hjá Siglingastofnun vann hann m.a. sem yfirstýrimaður í Svíþjóð. Þór er kvæntur Erlu Adolfsdóttur og eiga þau þrjú börn



## Færeyjar

### Undirbúa yfirtöku skipaskoðunar



Í janúar á síðasta ári með sendinefnd frá Færeyjum til Siglingastofnunar í því skyni að kynna sér starfsemi stofnunarinnar og þá sérstaklega hvernig staðið er að skipaskoðun. Hlutverk nefndarinnar var að undirbúa og gera tillögu um færeyska löggjöf á þessu sviði.

Í framhaldi af heimsókninni vann nefndin skýrslu sem ber nafnið „Trygd á sjónum“ eða öryggi til sjós með undirtitlinum „Frágreiðing um yfirtöku av skipaefirtilitinum“ og gefin er út af Fiskimálastýrið 2000. Í skýrslunni er farið yfir stöðu mála í Færeyjum, Íslandi og Danmörku varðandi þau mál er snerta skipaskoðun í hverju landi fyrir sig.

Í febrúar á þessu ári boðaði félagið „Skipating“ til ráðstefnu í Færeyjum þar sem fjallað var um flutning á skipaefirtilitinu frá Dönum til Færeyinga. Markmiðið með ráðstefnunni var að fara yfir hvernig skipuleggja ætti skipaefirtilitið og starfsemi undir færeyskri stjórnsýslu.

Á ráðstefnunni fluttu eftirtaldir aðilar framsöguerindi:

Halgir Winther Poulsen, formaður í yfirtökunefndinni, Thormund Johannesen, ráðgjafi í skipasmíðaiðnaði, Jákup Egholm Hansen fyrir hönd útvegsmanna, Óli Jacobsen frá stéttarfélagunum, Torleivur Hoydal frá skipaskoðun Færeyja sem Danir stjórna, Ole R. Lauritsen frá flokkunarfélagunum og Guðmundur Guðmundsson frá Siglingastofnun Íslands.

Almennt voru menn sammála um að Færeyingar ættu að stíga þetta skref en þó var talið mikilvægt að það væri gert í góðu samstarfi við Dani og væntalega er þetta mál tengt sjálfstæðisbaráttu Færeyja. Til dæmis hafa Færeyingar lagt á það áherslu að þeir geti komið að málum sem tengjast Alþjóðasiglingamálastofnuninni, IMO, sem sjálfstæður aðili.

Einnig var lögð á það áhersla að góð samvinna yrði á milli Færeyinga og Íslendinga þar sem skipafloti þjóðanna væri mjög svipaður að uppbyggingu, kaupskip fá en aðallega fiskiskip.

### Frh. af bls. 1

6. Opinberar stofnanir og aðrir sem að öryggismálum sjófarenda vinna senda skýrslu til Siglingastofnunar Íslands fyrir lok hvers árs um fyrirbyggjandi aðgerðir á sviði öryggismála sjófarenda.

### Framkvæmdaverkefni

Í tillögunni eru talin upp nokkur verkefni sem lagt er til að ráðist verði í. Þau eru eftirfarandi:

- Menntun og hjálfun sjómanna verði eflað með ýmsum hætti.
- Gert verði sérstakt átak í öryggismálum farþegaskipa og farþegabáta.
- Átaksverkefni í fræðslu og áróðri.
- Gerð fræðsluefnis og leiðbeininga.
- Söfnun og miðlun upplýsinga milli sjómanna og aðila í landi.
- Samræmd slysa- og sjúkdómaskráning.
- Úrbætur í stöðugleikamálum skipa og báta.
- Gerð verði úttekt um kostnað vegna

sjóslysa.

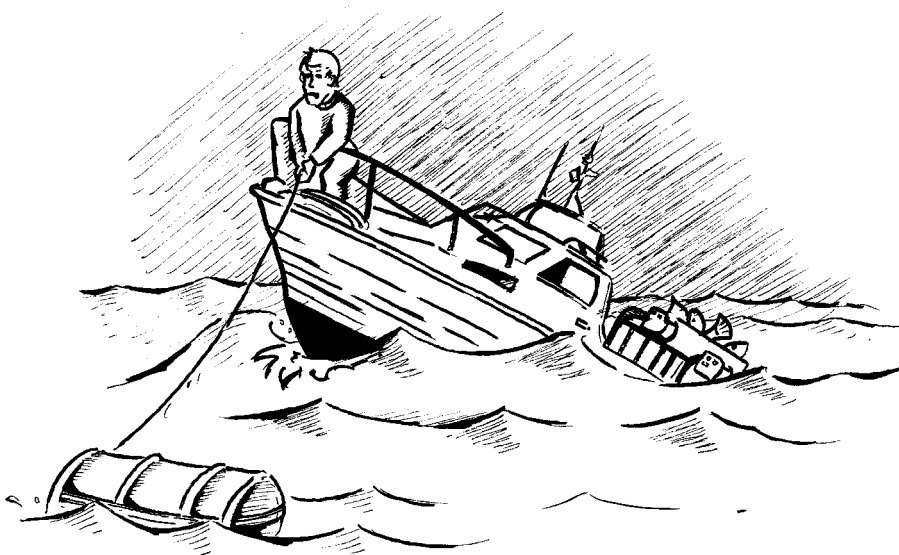
- Slysatryggingamál sjómanna verði skoðuð.
- Fyrirbyggjandi aðgerðir í heilbrigðismálum sjómanna.
- Notkun öryggis- og gæðastjórnarkerfa.
- Öryggistrúnaðarmannakerfi verði tekið upp í fiskiskipum.
- Eftirlit með öryggisþáttum verði eflt.
- Auka rannsóknir og úttektir á sviði öryggismála skipa.

# NÆRD ÞÚ Í LAND?

Afar mikilvægt er fyrir sjómenn að standa rétt að hleðslu báta og ofhlaða þá ekki. Mikill afli á þilfari skapar verulega hættu. Miklu máli skiptir hvernig veiðarfærum er komið fyrir í bátnum.



Á Íslandi er allra veðra von. Gætið fyllsta öryggis.  
Leitið upplýsinga um veður og sjólag á netinu:  
[www.sigling.is](http://www.sigling.is) eða í síma 902-1000



## RÉTT HLEÐSLA EYKUR ÖRYGGI!



SIGLINGASTOFNUN