



Til sjávar

4. tbl. 5. árg. nóvember 2001 Fréttabréf Siglingastofnunar

1

Brimvarnargarður

2

Áhersla á menntun

3

Hafnarfrankvæmdir

4

IMO

5

Alþjóða-samþykktir

6

Vinnutími sjómanna

7

Hafna sambandið

Íslensk hönnun

Brimvarnargarðurinn í Sirevåg

Í sumar lauk byggingu brimvarnargarðs í Sirevåg á Jæren eða Jædri í Suður-Noregi. Garðurinn, svokallaður bermugargarður, er íslensk hönnun og hafa starfsmenn Siglingastofnunar skapað sér sérstöðu í hönnun slíkra garða. Bermugargarðurinn er byggður af Kystverket, 2. distrikt (2. umdæmi), í Haugasundi.

Siglingastofnun vann öldufarsreikninga, sem notaðir voru til ákvörðunar á hönnunarálagi, og hannaði garðinn. Einnig kom stofnunin að gerð útboðsgagna í samvinnu við norsku verkfræðistofuna Norconsult.

Jarðfræðistofan Stapi sá um grjótnámsathuganir sem fólust í kjarnaborunum og námuspá.

Verkið var boðið út að undan-gengnu forvali þar sem sex verk-takafyrirtæki fengu að bjóða í verkið, þar af tvö íslensk. E. Phil & Søn/Ístak áttu lægsta boð, um 64 milljónir norskra króna eða um 740 milljónir íslenskra króna.

30 tonna steinar

Í garðinn fóru um 620.000 m³ af sprengdu efni, þar af um helmingur grjót yfir 1 tonn að þyngd. Stærstu grjóthnullungarnir sem notaðir voru við verkið voru 20 til 30 tonn að þyngd. Verkið hófst í janúar 2000 og því lauk í júlí 2001, fjórum mánuðum á undan áætlun. Siglingastofnun og Jarðfræðistofan Stapi aðstoðuðu

við eftirlit með framkvæmdunum með reglulegum heimsóknum meðan á framkvæmdum stóð.

Hönnun bermugarðs

Við hönnun bermugarðs eins og í Sirevåg er bæði tekið mið af því

verðlaun „Havneprisen 2001“ fyrir bestu hafnarfrankvæmd síðustu 10 ára. Við veitingu verðlaunanna var tekið tillit til kostnaðar við framkvæmdirnar og þeirra nota sem þær skila, til hagræðingar við landnotkun,



álagi sem mannvirkið verður fyrir, klöppunum sem hægt er að vinna grjótið úr, auk þeirra tækja sem markaðurinn ræður yfir.

Garðurinn í Sirevåg er hannaður fyrir um 7 m háa kenniöldu og verða fáir garðar í Noregi fyrir meira álagi. Hæstu öldur sem koma til með að brotna á garðinum eru yfir 10 m háar, á hæð við fjögurra hæða hús.

Verðlaunuð framkvæmd

Hafnarfrankvæmdirnar í Sirevåg hafa fengið töluverða athygli í Noregi. Bygging garðsins er fyrsta stóra útboðsverk sem Kystverket stendur fyrir. Þá hefur Kystverket veitt Sirevaghöfn

fagurfræði, hvernig höfnin fellur að umhverfi sínu, tæknilegra lausna og að tímaáætlanir hafi staðist.

Brimvarnargarðurinn í Sirevåg var formlega tekinn í notkun 6. nóvember sl.

Nýtt verkefni í Noregi

Í framhaldi af þessu verkefni tekur Siglingastofnun nú þátt í hönnun brimvarna fyrir mót-tökustöð fyrir jarðgas frá Snøhvit (Mjallhvít)-svæðinu sem Statoil hyggst byggja við Hammerfest í Norður-Noregi. Það verk er unnið í samvinnu við verkfræðistof-urnar Multiconsult og SINTEF í Noregi og Linde í Þýskalandi.

EES-reglur um vinnutíma sjómanna

Evrópusambandið hefur sent frá sér tilskipanir um vinnutíma sjómanna sem innleiða þarf í íslenskan rétt.

bls. 6

Hafnasamband sveitarfélaga

Á ársfundi Hafnasambandsins var m.a. lögð áhersla á jöfnun samkeppnisaðstöðu land- og sjóflutninga.

bls. 7



Frá forstjóra

Siglingastofnun í alþjóðlegu umhverfi



Af efni þessa tölublaðs *Til sjávar* má glöggt merkja hversu alþjóðlegt það umhverfi er orðið sem íslenskar útgerðir og

Siglingastofnun Íslands starfa í.

Af verkefnum sem stofnunin vinnur að og teygja sig út fyrir landsteinana má nefna: Hönnun hafnarmannvirkja í Noregi, eftirlit með því að menntun og þjálfun íslenskra farmanna sé í samræmi við samþykktir Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar, IMO, skoðun erlendra skipa sem koma til íslenskra hafna og eftirlit með smíði og búnaði skipa sem byggð eru fyrir íslenskar útgerðir erlendis.

Siglingastofnun Íslands tekur virkan þátt í störfum IMO, þar sem unnið er að gerð alþjóðasamþykktu um siglingaöryggi og varnir gegn mengun sjávar. Mikil vinna er lögð í að veita umsagnir um nýjar reglur sem eru í undirbúningi hjá Evrópusambandinu og síðar að gera tillögur um hvernig þær skuli innleiddar í íslensk lög og reglur.

Allt þetta starf er mjög gefandi og veitir okkur innsýn í það sem aðrar þjóðir eru að gera og eykur þekkingu okkar. Samanburður við aðrar þjóðir eykur víðsýni og hvetur okkur til að gera enn betur. Alþjóðlegt samstarf um reglusmíði á sviði siglinga er okkur mjög mikilvægt. Þar eigum við möguleika á að koma að íslenskum sérhagsmunum og þekkingu og erum í aðstöðu til að gæta þess að alþjóðareglur skekki ekki samkeppnis-aðstöðu okkar Íslendinga í alþjóðasamfélaginu.

Hermann Guðjónsson

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



Í tilefni af alþjóðlega siglingadeginum 28. september sl. fóru fram hringborðsumræður um þema dagsins, þ.e. alþjóðavæðingu í siglingum og hlutverk sjómannsins. Að umræðunni lokinni ályktuðu þátttakendur m.a eftirfarandi:

Samræmdar kröfur um menntun

Miklar breytingar hafa orðið í siglingum á alþjóðavettvangi á þeim 50 árum sem

liðin eru frá því að Alþjóðasiglingamálastofnuninni, IMO, var komið á fót. Nú er svo komið að stór hluti kaupskipa-flotans ásamt hluta fiskiskipa-flotans er skráður í öðrum ríkjum en hjá hefðbundnum siglinga- og fiskveiðiþjóðum. Aukin hnattvæðing kallar á samræmdar kröfur í menntun og öryggi sjómanna.

Þátttakendur í hringborðsumræðum þeim er fram fóru í tilefni af alþjóðlega siglingadeginum telja því mjög mikilvægt að það höfuðmarkmið IMO nái fram að ganga að öll lönd taki þátt í að auka menntun, þjálfun, slysavarnir og þar með öryggi og aðbúnað sæfarenda.

Þátttakendur í hringborðsumræðunum fagna samþykkt Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar um menntun og þjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna á kaupskipum, svokallaðri STCW-samþykkt. Hluti hennar er svonefndur „hvítlisti“.

Áhersla lögð á menntun

Á þeim lista er að finna þau ríki sem uppfylla kröfur alþjóðasamþykktarinnar. Ísland var skráð á þennan lista á síðasta ári og gilda því um allan heim, atvinnuskirteini gefin út hér á landi, í samræmi við ákvæði samþykktarinnar.

Þátttakendur í hringborðsumræðunum telja þessa alþjóðasamþykkt einn merkasta árangur starfs Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar á síðari árum. Enginn vafi leikur á því að samþykktin hefur leitt til framfara í siglingum, því auknar og sam-



ræmdar menntunarkröfur sem gerðar eru til áhafna skipa auka öryggi sæfarenda.

Þátttakendur í hringborðsumræðunum eru jafnframt sammála um að stefna beri að fullgildingu Íslands á STCW-F-samþykkinni. Þar er að finna lágmarkskröfur um menntun og þjálfun, skírteini og vaktstöður áhafna fiskiskipa.

Þátttakendur í hringborðsumræðunum hvetja til þess að alþjóðlegi siglingadagurinn verði almennur öryggisdagur íslenskra sjómanna. Þá munu áhafnir verða hvattar til að efla eigið öryggi, öryggi áhafna og skips, í samræmi við höfuðmarkmið IMO.

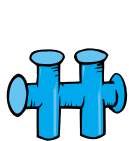
Netfang: sigling@sigling.is
Ritstjóri: Aðalbjörg Rós Óskarsdóttir (aro@sigling.is)
Ábyrgðarmaður: Hermann Guðjónsson
Umbrot: Siglingastofnun Íslands
Prentun: Prentsmiðjan Oddi hf.

Ljósmyndir: Forsíða: Kystverket, 2. distrikt; bls. 2 og 6: Pálmi Guðmundsson; bls. 7: Oddgeir Karlsson.
Fjölmiðlum er frjálst að nota efni blaðsins ef heimildir er getið. Óskum um áskrift er hægt að koma á framfæri við ritstjóra.



Hafnarframkvæmdir

Bæta aðstöðu og auka athafnarymi í höfnum



Í hafnaáætlun fyrir árin 2001 til 2004 er gert ráð fyrir tæplega einum og hálfum milljarði króna til hafnarframkvæmda árið 2001. Til sjávar fékk Gísli Viggósson, forstöðumann hafnasviðs, til að segja frá helstu framkvæmdum ársins.

Húsavík

Hafnarframkvæmdir á Húsavík eru þær stærstu og víðamestu á landinu í ár og næsta ári og er gert ráð fyrir að þær kosti um hálfan milljarð króna. Um er að ræða gerð 300 m brimvarnargarðs við Böku en í hann er áætlað að fari um 275.000 m³ af grjóti.

Ástæða þessarar víðamiklu framkvæmdar er sú ókyrrð sem er inni í höfninni, bæði við norður- og suðurgarð. Það er einungis í smábátahöfninni á Húsavík sem kyrrðin er nógu mikil til að uppfylla þá staðla sem Siglingastofnun vinnur samkvæmt.

Frá náttúrunnar hendi er Húsavíkurhöfn erfið. Hún er mjög opin fyrir haföldunni og á botninum er mótella sem gerir það að verkum að mikill kostnaður er við dýpkun hafnarinnar.

Vegna mikillar öldu er ljóst að byggja þarf brimvarnargarðinn upp með stórgryti og slíkt efni liggur ekki á lausu á Húsavík, heldur þarf að nálgast það að Máná á Tjörnesi. Ístaki var falið að vinna verkið að undangengnu útboði og hafa þeir Ístaksmenn verið að vinna að undanfögnu í grjótnámunni á Máná. Mestur kraftur í framkvæmdunum verður hins vegar næsta sumar og er gert ráð fyrir að verkinu ljúki haustið 2002.

Neskaupstaður

Athafnalíf í kringum höfnina í Neskaupstað hefur vaxið ár frá ári í samræmi við aukin umsvif Sildarvinnslunnar hf. í veiðum og vinnslu á uppsjávarfiski. Höfnin í Neskaupstað er afar þröng og því er mikil þörf á að rýmka til.

Til þess að það verði unnt þarf þrenns

konar aðgerðir. Í fyrsta lagi er ætlunin að lengja svokallaða Tograbryggju og reka niður 70 m langt stálþil. Í öðru lagi þarf að færa hafnargarð út og ráðast í dýpkunarframkvæmdir og í þriðja lagi þarf að byggja skjólgarð norðan hafnarinnar. Heildarkostnaður við þessar framkvæmdir er áætlaður á þriðja hundrað milljónir króna.

Í ár hefur verið unnið við að dýpka og reka niður stálþil en á næsta ári er stefnt að því að ljúka dýpkun innan hafnar og framkvæmdum við Tograbryggju. Skjólgarðurinn utan hafnar verður hins vegar byggður í áföngum, m.a. vegna ákveðinna sigvandamála á svæðinu.



Tölvmynd af höfninni í Grindavík með fyrirhuguðum brimvarnargörðum

Grindavík

Á undanförunum árum hefur verið lögð mikil áhersla á dýpkun hafnarinnar og innsiglingarinnar. Í ár og næsta ár verða byggðir skjólgarðar bæði vestan og austan innsiglingarrennunnar. Gert er ráð fyrir að í garðinn vestan innsiglingarinnar, sem byrjað var á nú í haust, fari um 80.000 m³ af efni en um 100.000 m³ í austari garðinn, en í byggingu hans verður ráðist á næsta ári. Miðað er við að framkvæmdum verði lokið haustið 2002.

Kostnaður samtals við dýpkun hafnarinnar og innsiglingarinnar og bygging brimvarnargarðanna er talinn nema um 1 milljarði króna. Að loknum framkvæmdunum geta mun stærri og djúpristari skip siglt inn, innsiglingin verður öruggari og viðlega skipa innan hafnar einnig.

Grundarfjörður

Í Grundarfirði er unnið að lengingu svokallaðrar Stórubryggju um 100 m. Mikill munur er á flóði og fjöru í Grundarfirði sem þýðir að mikið efni þurfti til þess að byggja undir bryggjuna. Um 120.000 m³ var dælt upp nálægt höfninni til þess að nota í hafnarstæðið og sömuleiðis þurfti um 50.000 m³ af sprengdu grjóti til að byggja grjótvörn.

Að undanfögnu hefur verið unnið að því að reka niður stálþilið við bryggjuna. Þá er eftir að steypa þekju.

Mikil þörf var á lengri viðlegu fyrir skip og meira athafnarymi og mæta framkvæmdirnar þeirri þörf.

Vestmannaeyjar

Stóra verkefnið þar er endurnýjun á stálþilum. Stálþil þarf að endurnýja þar tíðar en gengur og gerist um stálþil í öðrum höfnum landsins. Ástæðan er meiri tæring þar en annars staðar sem m.a. er talin stafa af gosefnum.

Í ár hefur verið unnið að því að reka niður nýtt stálþil utan á gamla stálþilið við Nausthamarsbryggju. Síðar er gert ráð fyrir að endurnýja stálþil við suðurkant

Friðarhafnarinnar og að reka niður ný stálþil við norður-, austur- og vesturkant Friðarhafnarinnar. Í Vestmannaeyjahöfn eru stálþil samtals tæpir 2 km að lengd og af því má sjá að höfnin krefst mikils og stöðugs viðhalds.

Arnarstapi

Þar þarf að endurgera og lengja grjótvörnargarð sem var byggður árið 1984. Endurnýjun grjótgardisins er nauðsynleg í ljósi þess að á bryggjuna á Arnarstapa er oft mjög mikið ölduálag. Mikil ásókn trillukarla er í pláss í höfninni því þaðan er stutt að róa á góð fiskimið. Landanir eru hátt í 1.800 á ári og þrátt fyrir að bryggjan sé lítil hafa allt að 30 til 40 bátar haft þar viðlegu í góðu veðri.

Samfara byggingu grjótvörnargardisins þarf að dýpka höfnina töluvert.



Alþjóðavæðing og hlutverk sjófarenda



Í tilefni af alþjóðlega siglingadeginum í septemberlok gerir Ari Guðmundsson, skipatæknifræðingur

hjá Siglingastofnun, stuttlega grein fyrir sögu Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar, IMO, allt frá gerð stofnsáttmála hennar fyrir rúmum 50 árum. Greinin er að nokkru leyti byggð á erindi Hjálmars R. Bárðarsonar, fyrrverandi siglingamálastjóra, sem birtist í 4. tbl. 3. árg. tímaritsins Njarðar árið 1984.

Þegar fyrsta hugmyndin kom fram um sérstofnun á vegum Sameinuðu þjóðanna til að annast siglingamál var henni í upphafi aðallega ætlað að vera alþjóðlegur vettvangur til að auka öryggi á sjó.

Til þessa lágu tvær meginástæður. Í fyrsta lagi hafa siglingar og sjósókn löngum verið meðal áhættusamari starfa. Í öðru lagi eru siglingar í eðli sínu alþjóðlegar og þess vegna augljóst mál að skjótari og meiri árangri yrði náð til að auka öryggi sjófarenda, ef unnið yrði að verkefnum á alþjóðlegum vettvangi, heldur en ef hver siglingaþjóð fyrir sig ynni að þessum málum án samræðs við aðrar þjóðir. Þótt ýmsar mikilvægar milliríkjasamþykktir hefðu áður verið gerðar var meðal margra þjóða ríkjandi sú skoðun að nauðsynlegt væri að koma upp sérstakri alþjóðastofnun sem yrði falið það verkefni að samræma á alþjóðavísu allar aðgerðir á þessum vettvangi og stuðla að frekari þróun allra þeirra málefna sem vörðugu siglingamál og öryggi sjófarenda.

Það var í ljósi þessara staðreynda að siglingamálaráðstefna, sem haldin var í Genf í Sviss árið 1948, samþykkti að sett skyldi á stofn Alþjóðasiglingamálastofnun Sameinuðu þjóðanna. Á ensku heitir stofnunin nú International Maritime Organization, skammstafað IMO. Á íslensku hefur stofnunin frá upphafi verið nefnd Alþjóðasiglingamálastofnunin.

Á þeim 10 árum sem liðu frá því að stofnsáttmáli IMO var undirritaður í Genf og þar til sáttmálinn öðlaðist gildi árið 1958 varð ljóst að æ fleiri vandamál, sem vörðugu siglingar, kröfðust alþjóðlegra aðgerða. Eitt brýnasta þessara vandamála

var sívaxandi hætta á mengun sjávar frá skipum og þá einkanlega oliumengun frá oliuflutningaskipum. Árið 1954 var haldin alþjóðleg ráðstefna um varnir gegn mengun sjávar af völdum oliu og alþjóðasamþykkt undirrituð um það mál. Þannig hafa öryggismál á sjó og varnir gegn mengun sjávar strax frá upphafi verið mikilvægustu verkefni IMO.

Fjölmargar alþjóðasamþykktir

Frá stofnun IMO hafa nú verið gerðar um 43 alþjóðasamþykktir og bókanir við þær, auk mikils fjölda kóða og ályktana um margvísleg atriði varðandi siglingaöryggi og varnir gegn mengun sjávar. Frumdrög að alþjóðasamþykktum á vegum IMO eru yfirleitt alltaf unnin af einhverri af nefndum stofnunarinnar eða sérnefnd um verkefnið. Slík frumdrög eru síðan unnin og notuð sem grundvallargögn fyrir alþjóðaráðstefnu sem IMO býður til. Þangað er boðið öllum aðildarríkjum Sameinuðu þjóðanna, líka þótt þau séu ekki aðilar að IMO. Slík alþjóðaráðstefna ákveður endanlegan texta sem síðan er sendur ríkisstjórnnum til fullgildingar.

Þegar alþjóðasamþykkt eða bókun hefur þannig verið fullgilt í samræmi við ákvæði hennar tekur hún gildi að tilteknum tíma liðnum eftir að tilskilinn fjöldi ríkja hefur fullgilt hana. Almennit má segja um slíkar alþjóðasamþykktir að því mikilvægari sem samþykktin er talin vera, því meiri kröfur eru gerðar til fjölda staðfestinga og stundum líka til heildarstærðar skipaflota þeirra ríkja sem fullgilt hafa samþykktina.

Á sjöunda áratugnum náðu breytingar á ákvæðum alþjóðasamþykktar IMO einungis fram að ganga þegar 2/3 hlutar aðila að viðkomandi samþykkt höfðu sent IMO staðfestingarskjal þar að lútandi. Sú aðferð reyndist mjög seinvirk, einkum þar sem fjöldi aðildarríkja IMO fór ört vaxandi á þessum tíma. Á áttunda áratugnum var því breytt um aðferð og tekin upp svokölluð „tacit“-aðferð. Hún felur í sér að í stað þess að breyting öðlist gildi eftir að tiltekinn fjöldi aðila hefur samþykkt breytinguna þá öðlast breytingin sjálfkrafa gildi á þeim degi sem aðilar koma sér saman um, nema breytingunni hafi verið mótmælt á formlegan hátt af

tilteknum fjölda aðila. Þegar brýn mál eru til umfjöllunar hefur þannig verið unnt að stytta tímunn frá staðfestingu breytinga fram að gildistöku þeirra niður í 18 mánuði.

Ákvæði alþjóðasamþykktar eru skuldbindandi fyrir ríki sem hafa fullgilt þær. Ályktanir, sem staðfestar hafa verið af þingi IMO, eru ekki eins skuldbindandi fyrir aðildarríkin. Þó getur efni slíkra ályktana verið alveg jafn mikilvægt og í langflestum tilvikum eru ákvæðin, sem í þeim felast, tekin inn í lagaákvæði eða í reglugerðir aðildarríkjanna.

Viðbrögð við slysum

Undanfarna áratugi hefur IMO stöðugt verið að þróast til að geta tekist á við þau vandamál og þau verkefni sem brýnust hafa verið hverju sinni. Upphaflega var meginþáttur starfsins helgaður þróun og gerð alþjóðasamþykktar og ýmissa ályktana og reglna. Nú er einkum unnið að endurskoðun gildandi alþjóðasamþykktar. Þegar þörf krefur eru gerðar breytingar á gildandi samþykktum þannig að þær eru ávallt í sem fyllstu samræmi við tæknilega þróun.

Mörg af stærstu verkefnum IMO eru til komin vegna viðbragða við slysum sem hafa átt sér stað. Fyrsta alþjóðasamþykktin um öryggi mannlífa á hafinu, SOLAS-samþykktin, var gerð í kjölfar **Titanic**-slyssins 1912. Af öðrum slysum sem kennd eru við skip má nefna **Torrey Canyon**, 1967, **Amoco Cadiz**, 1978, **Herald of Free Enterprise**, 1987, **Exxon Valdez**, 1989 og **Estonia**, 1994. Öll þessi slys og fleiri hafa leitt til gerðar nýrra alþjóðasamþykktar og breytinga á samþykktum sem fyrir voru.

Í þessu sambandi er einnig við hæfi að nefna búlkaskipið **Derbyshire** sem var rúmlega 300 m langt. Skipið fórst með öllum um borð, rúmlega 40 manns, í aftakaveðri á Kyrrahafi á árinu 1980. Nokkur ár eru frá því að flakið fannst en það liggur á rúmlega 4 km dýpi. Vegna mikilla framfara á undanföllum árum á sviði sjóslysarannsóknar á svona miklu dýpi var unnt að rannsaka nánast alla hluta flaksins, sem eru dreifðir um svæði sem er 2 km², og gera sér grein fyrir atburða-



rásinni sem leiddi til þess að skipið fórst. Niðurstöður þeirrar rannsóknar hafa þegar leitt til breytinga á SOLAS-samþykktinni. Um þessar mundir er verið að undirbúa á vettvangi IMO enn frekari breytingar á þeirri samþykkt og á alþjóðahleðslu-merkjasamþykktinni í því skyni að gera búlkaskip öruggari.

Framtíðin

Meginverkefni IMO nú og í framtíðinni er að fylgjast með nýjustu þróun mála og ekki síður að tryggja að alþjóðasamþykktir og ályktanir, sem tekið hafa gildi, séu í heiðri hafðar og þeim fylgt.

Þá er líka nauðsynlegt að auka eins og frekast er unnt og hraða fullgildingu aðildarríkja á þeim alþjóðasamþykktum og bókunum sem ennþá hafa ekki öðlast gildi þannig að framkvæmd þeirra dragist ekki óhóflega.

Í þessu sambandi má nefna Torremolinos-bókunina frá 1993 um öryggi fiskiskipa og STCW-F-samþykktina um menntun, hjálfun, skírteini og vaktstöður skipverja á fiskiskipum sem hafa ekki enn öðlast alþjóðlegt gildi. Reyndar hafa ákvæði Torremolinos-bókunarinnar komið til framkvæmda á EES-svæðinu með tilkomu tilskipunar 97/70. Sú tilskipun var innleidd í íslenskar réttarreglur á síðasta ári með reglugerð nr. 26/2000.

Framtíðarverkefni IMO felast einnig í því m.a. að sjá fyrir atburði og bregðast við þeim áður en slys verður. Sumir sérfræðingar halda því fram að allt að 80% sjóslysa megi rekja til manlegra mistaka. Þess vegna munu verkefni IMO í framtíðinni í auknum mæli beinast að manlegra þættinum í orsök sjóslysa. Meðal aðgerða sem IMO hefur þegar gripið til á þessu sviði má nefna ISM-kóðann um öryggisstjórnun, breytingarnar frá 1995 á STCW-samþykktinni um menntun, hjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna á kaupskipum og STCW-F-samþykktina um menntun, hjálfun, skírteini og vaktstöður skipverja á fiskiskipum.

Sýnilegur árangur

Það liggja fyrir upplýsingar um að mikilvægur árangur hafi orðið á mörgum sviðum að því er varðar aukið öryggi siglinga og sjófarenda og varnir gegn mengun sjávar vegna aðgerða IMO frá því stofnunin tók til starfa árið 1959. T.d. er hætta á olíumengun sjávar nú minni en hún var fyrir 20 árum og árekstrum á milli skipa hefur fækkað verulega á svæðum þar sem aðskildum siglingaleiðum hefur verið komið á í framhaldi af ítarlegri umfjöllun og staðfestingu á vettvangi IMO. En þessu þrotlausu starfi er engan veginn lokið. Ennþá er geysimikið verk að vinna og



Frá höfuðstöðvum IMO í Lundúnum

þáttur IMO, sem er alþjóðavettvangur allra þeirra mála er varða siglingar og sjóferðir allar svo og varnir gegn mengun sjávar, er jafnvel ennþá mikilvægari nú en á umliðnum áratugum.

Þátttaka Íslands í störfum IMO

Eflaust er öllum ljóst sem kynnst hafa nokkuð þeim verkefnum sem IMO hefur með höndum að mjög erfitt getur verið fyrir smáþjóð að vera beinn þátttakandi í öllum störfum IMO. Það hefur því ekki verið um annað að ræða fyrir okkur en að velja úr það sem mest snertir okkar siglingar og sjósókn og reyna eftir því sem tími og aðstæður leyfa að fylgjast með þeim málum.

Á undanföllum áratug hefur þátttaka Íslands á vettvangi IMO einkum beinast að öryggi fiskiskipa og fiskimanna, áhafnamálum, þ.m.t. STCW- og STCW-F-samþykktunum svo og umhverfismálum.

Engin þjóð, sem ætlar sér að sigla á heimshöfunum á milli landa, kemst hjá því að fylgja alþjóðákvæðum um siglingar. Siglingastofnun, eða flokkunarfélag í umboði stjórnvalda, verður að gefa út skipsskjöl fyrir íslensk skip á grundvelli

alþjóðasamþykktar sem Ísland er aðili að. Skip sem kemur til erlendra hafnar sætir hafnarríkisefirliti viðkomandi ríkis. Sé það án viðurkenndra skipsskjala er lagt á það farbann með öllum þeim óþægindum og kostnaði sem slíku fylgir.

Sömuleiðis er aðild Íslands að STCW-samþykktinni um menntun, hjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna á kaupskipum og að landið sé á hinum svokallaða „hvítlista“ samþykktarinnar grundvallarskilyrði fyrir því að íslenskir farmenn geti ráðið sig á kaupskip sem sigla undir erlendum fána. En nánast öll kaupskip sem íslensk fyrirtæki hafa í þjónustu sinni eru skráð erlendis.

Ákvæðin í íslenskan rétt

Ísland hefur fullgilt flestar af þeim alþjóðasamþykktum sem gerðar hafa verið á vegum IMO og öðlast hafa gildi. Mjög fáar af þessum samþykktum ásamt tilheyrandi kóðum, sem stundum eru nefndir alþjóðlegir gerningar, hafa þó verið þýddar á íslensku og birtar með tilhlýðilegum hætti í Stjórnartíðindum.

Undanfarin misseri hefur verið umræða í þjóðfélaginu um hvernig beri að birta og miðla upplýsingum sem skapa grundvöll fyrir réttarreglur hérlendis en um birtingu laga og stjórnvaldsrinda gilda lög nr. 64 frá 1943. Um málið liggja fyrir m.a. álit umboðsmanns Alþingis og skýrsla nefndar er forsætisráðherra skipaði. Margir af þessum alþjóðlegu gerningum gilda um kaupskip, sem eru mjög fá hérlendis, auk þess sem töluverður hluti ákvæða þeirra fjallar um kröfur til smíði og búnaðar skipanna.

Í ljósi þess hversu umfangsmiklir textar alþjóðlegra gerninga um öryggi á hafinu eru má velta fyrir sér hvort ekki sé hægt að innleiða ákvæði þeirra í íslenskan rétt á einfaldari hátt en að þýða allt efni þeirra og birta í Stjórnartíðindum. Vegna umræðunnar hérlendis um birtingarreglur og þess viðhorfs sem nú ríkir á vettvangi IMO og endurspeglast m.a. í ályktun þings IMO um eigið frammistöðumat fánarfka, telur Siglingastofnun brýnt að niðurstaða fái hið fyrsta um hvað og hvernig beri að birta og innleiða reglur sem grundvallast á alþjóðlegum gerningum.



Niðurstaða útboða

Dags.	Heiti útboðs	Kostnaðaráætlun	Lægsta tilboð	%	Verktaki m. lægsta tilboð	Fjöldi tilboða
22.10.01	Vestmannaeyjar - Nausthamarsbryggja, 1. áfangi, þekja	13.469.000	15.842.479	117,6	Z-Þ ehf.	2
11.10.01	Sandgerðishöfn - dýpkun 2001	58.004.900	24.376.000	42,0	Hagtak hf.	2
08.08.01	Vopnafjörður - dýpkun siglingarleiðar*	219.800.000	97.500.000	44,3	Sæþór ehf.	2

* Í síðasta tölublaði var ranglega farið með niðurstöðu tilboðs í verkið Vopnafjörður - dýpkun siglingarleiðar og eru hlutaðeigandi beðnir velvirðingar á mistökunum.

Lög og reglugerðir

Dags.	Heiti	Nr.	Gildistaka
21.09.01	Reglugerð um skoðanir ekjuferja og háhraðafarþegafara í millilandasiglingum	743/2001	21.09.01*

* Gildistaka miðast við birtingardag í Stjórnartíðindum

Lög og reglugerðir

Væntanlegar EES-reglur um vinnutíma sjómanna



Þann 22. október sl. lauk störfum samráðshópur sem samgönguráðherra skipaði í maí 1999 til að

fjalla um væntanlegar tillögur Evrópu-sambandsins um vinnutímareglur sjómanna.

Mikilvægi málsins

Hlutverk samráðshópsins var að upplýsa Evrópusambandið um stöðu og mikilvægi þessa máls fyrir íslenskt atvinnulíf, fylgjast með efni tilgagna og móta og koma á framfæri sjónarmiðum og athugasemdum Íslands um efni þessara tillagna á vettvangi Evrópusambandsins og EFTA.

Í hópnum voru Helgi Jóhannesson, samgönguráðuneyti, formaður, Arndís Steinþórsdóttir, sjávarútvegsráðuneyti, Arthúr Bogason, Landssambandi smábátæigenda, Benedikt Valsson, Farmanna- og fiskimannasambandi Íslands, Friðrik J. Arngrímsson, Landssambandi íslenskra útvegsmanna, Friðrik Hermannsson, Vélstjórafélagi Íslands, Hólmgeir Jónsson, Sjómannasambandi Íslands, Jón H. Magnússon, Samtökum atvinnulífsins,

Ólafur J. Briem, Sambandi íslenskra kaupskipaútgæra og Sverrir Konráðsson, Siglingastofnun Íslands.

Þrjár tilskipanir

Á þeim tíma sem hópurinn starfaði voru settar þrjár tilskipanir á vettvangi Evrópu-sambandsins um vinnutíma sjómanna sem innleiða þarf í íslenskan rétt vegna ákvæða EES-samningsins:



Fiskiskip

Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2000/34/EB frá 22. júní 2000 um breytingu á tilskipun 93/104/EB frá 23. nóvember 1993 um ákveðna þætti um skipulag vinnutíma til að fella undir hana

áður undanskildar atvinnugreinar og starfsemi.

Kaupskip

Þar er í fyrsta lagi um að ræða tilskipun ráðsins 1999/63/EB frá 21. júní 1999 um samning um skipulag á vinnutíma sjómanna á kaupskipum milli Samtaka skipa-eigenda í Evrópubandalaginu (ECSA) og Samtaka félaga flutningaverkamanna í

Evrópusambandinu (FST).

Í öðru lagi þarf að innleiða í íslenskan rétt tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 1999/95/EB frá 13. desember 1999 um framkvæmd ákvæða um vinnutíma sjómanna á skipum sem fara um hafnir í bandalaginu.

Nálkast má skýrslu samráðshópsins á heimasíðu Siglingastofnunar undir Lög og reglugerðir, EES-reglur (eða:

www.sigling.is/Log_reglugerdir/EES%20reglur.html).



Jöfnun samkeppnisaðstöðu land- og sjóflutninga

Meginviðfangsefni 32. ársfundar Hafnasambands sveitarfélaga, sem haldinn var í Fjarðabyggð dagana 5. og 6. október sl. var samkeppnisstaða sjóflutninga gagnvart landflutningum, frumvarp til nýrra hafnalaga, sem unnið er að í samgönguráðuneytinu, samræmd samgönguáætlun og fjárhagur hafna.

Mikilvægi hafna

Fundinn sátu liðlega 120 fulltrúar 42 hafna víðs vegar af landinu. Í lok ársfundarins voru samþykktar ályktanir um málefni hafna sem voru niðurstaðan af starfi hinna ýmsu nefnda.

Í álitni hafnalaganefndar sambandsins kemur fram að þar sem hafnir landsins eru skilgreindar sem hluti af samgöngukerfinu séu lagðar á þær miklar skyldur. Slíkar skyldur verði hins vegar ekki lagðar á hafnarsjóðina nema á móti komi skýr ákvæði um tekjur hafna til að standa undir þeim skyldum.

Lagt var til að í hafnalögum eða samgönguáætlun yrði að finna hvata fyrir hafnir til að sameinast í hafnasamlögum

eða með sameiningu sveitarfélaga.

Nefndarmenn telja nauðsynlegt að skilgreina betur greiðsluþáttöku ríkisins í hafnarframkvæmdum. Ljóst þykir að litlar og meðalstórar hafnir standi ekki undir kostnaði við slíkar framkvæmdir nema til komi verulega auknar tekjur hafnarsjóðanna. Það verður að telja vandasant verk

hagkvæmir til lengri tíma lítið vegna góðrar orkunýtingar á hvern tonn/km. Að auki væru þeir umhverfisvænir og öruggari flutningsmáti en landflutningar.

Fulltrúar á ársfundinum skoruðu á stjórnvöld að láta fara fram endurskoðun á Flutningsjöfnunarsjóði og tölðu óþolandi að landflutningar væru styrktir



að hverfa frá samræmdri gjaldskrá hafna þar sem aðstæður eru mjög mismunandi, t.d. ýmsar markaðsaðstæður. Er það álit margra að frjálstræði í gjaldskrá geti í sumum tilvikum leitt til lækkunar tekna.

Á fundinum var samþykkt ályktun þess efnis að Hafnasamband sveitarfélaga beitti sér fyrir því að hafnir landsins tækju upp sameiginlega umhverfisstefnu. Í þeirri vinnu er talið mikilvægt að leggja áherslu á gott og vandað kynningarstarf gagnvart eigendum, starfsfólki og notendum hafnanna svo og almenningi í landinu. Stefnt er að ljúka þeirri vinnu fyrir næsta ársfund. Þá var ákveðið að kanna möguleika á staðlaðri framleiðslu á móttökustöðvum fyrir úrgangsolíu og olíublautar vörur og umbúðir.

Á fundinum var lýst ánægju með vinnu að samræmdri samgönguáætlun. Um leið minntu fundarmenn á mikilvægi hafna í samgöngukerfi landsmanna og að sjóflutningar væru að hluta til vannýttir sem samgöngukostur. Í því sambandi var bent á þá staðreynd að fiskihafnir landsins væru mikilvæg uppspretta samgangna á landi og sjó vegna þeirra afurða sem þar koma á land.

Þá væru sjóflutningar þjóðhagslega

umfram sjóflutninga úr þeim sjóði. Var einkum bent á flutninga á olíu og sementi í því sambandi.

Þá skoruðu fundarmenn á samgönguráðherra að hafa vinnu Hagfræðistofnunar um samkeppnisstöðu sjóflutninga gagnvart landflutningum að leiðarljósi í vinnu að samræmdri samgönguáætlun.

Í skýrslu um fjárhag hafna kemur fram að hækkun gjaldskrár hefur ekki haldið í við hækkun vísitölu. Hlutfall rekstrar-gjalda af rekstrartekjum hefur því farið stighækkandi og er nú komið í 73%. Þar sem afkoma hafna hefur farið versnandi ár eftir ár var lögð áhersla á að hafnirnar fengju að hækka gjaldskrár sínar til að mæta kostnaðarauka. Var samþykkt að lokum að leggja til við samgönguráðherra að gjaldskrá hafna hækkaði um 8% og að aflagjöld hækkuðu úr 1,03% í 1,1% af aflaverðmæti.

Fréttir

Stjórnin situr áfram

Engar breytingar urðu á stjórn Hafnasambands sveitarfélaga á 32. ársfundi sambandsins sem haldinn var í byrjun október. Stjórnina skipa áfram: Árni Þór Sigurðsson, Reykjavík, formaður, Ólafur M. Kristinsson, Vestmannaeyjum, varaformaður, Gísli Gíslason, Akranesi, gjaldkeri, Brynjar Pálsson, Sauðárkróki, ritari, Valgerður Sigurðardóttir, Hafnarfirði, Björn Magnússon, Akureyri, Ragnheiður Hákonardóttir, Ísafjarðarbæ og Ari Jónsson, Höfn.

ÞÚ FÆRÐ UPPLÝSINGAR UM

VEÐUR & SJÓLAG

á netinu: www.sigling.is
og í síma 902 1000



Upplýsingakerfi Siglingastofnunar um veður og sjólag gefur sjófarendum kost á nýjum upplýsingum um veður og sjólag á klukkustundar fresti á www.sigling.is og í síma 902 1000.

Á www.sigling.is er einnig að finna spár um veður, ölduhæð, hættulegar öldur, sjávarföll og áhlaðanda. Markmiðið með þessari þjónustu er að auka öryggi sjómanna og gera búsetu við sjávarsíðuna öruggari.



SIGLINGASTOFNUN