

# Til sjávar

3. tbl 2. árg. september 1998

## 2000 Tölvuvandinn

**Aðgerðir vegna 2000 tölvuvandans í skipum**

**Undirbúningur vart hafinn á Íslandi**

**E**ftir innan við 500 daga gengur árið 2000 í garð. Þennan tíma þurfa útgerðaraðilar, Siglingastofnun og aðrir aðilar sem koma að siglingum að nýta vel og huga að tölvubúnaði sínum. Mikið hefur verið rætt og ritað um hinn svokallaða 2000 tölvuvanda sem kann að koma upp í tölvubúnaði þegar dagsetning í tölvu skiptir frá 31.12.99 í 01.00.00. Vandræðin felast í því að tölvan skynjar ártalið sem árið 1900 í stað 2000. Sú ákvörðun á sínum tíma að nota einungis tvo tölustafi til að tákna ártal og þannig spara minni í tölvum getur haft ófyrirséð áhrif víða um veröld. Hver og hversu umfangsmikill vandinn kemur til með að vera getur hins vegar enginn svarað á þessari stundu.

Siglingastofnun rekur tvö kerfi sem tengjast siglingum, leiðrétt-ingakerfi fyrir staðsetningar (DGPS) og upplýsingakerfi fyrir veður og sjólag. Stofnunin hefur þegar gert athugun á hugsanlegum áhrifum á þessi kerfi og greint vandamálið. Hvað leiðréttinga-kerfið við GPS kerfið varðar þá verður skipt út tölvubúnaði sem sér um að vakta kerfið en 2000 vandamálið hefur ekki áhrif á nýjar tölvur. Einnig hefur framleiðandi GPS búnaðar í Bandaríkjunum ábyrgst að leiðréttingabúnaður muni vinna vandræðalaust um aldamótin.

Engin vandamál eiga að koma upp í tengslum við upplýsingakerfi stofn-unarinnar um veður og sjólag. Hugbúnaður kerfis-ins er undir þetta búinn og sama má segja um sjálf-virkar veðurathugunarstöðar.

Um borð í skipum er hins vegar aragrúi tækja, sem vinna á einhvern hátt með dagsetningar, svo sem siglingatölvur (flestar allar PC-tölvur eldri en 1997), siglinga-tæki, stærri radarkerfi, eldvarnar-kerfi, frystikerfi o.fl. Öll þessi kerfi gætu komið upp með ranga dagsetningu um aldamót, sem gæti valdið því að búnaðurinn vinni ekki rétt, gögn geta glatast o.s.frv.

Ástæða er til að hafa nokkrar áhyggjur af því að vandamál geti komið upp í einstökum skipum. Skv. könnun sem Gallup gerði fyrir Skýrslutækni félag Íslands um aldamótavandann í maí sl. kom í ljós að hjá 69% af útgerðar- og fiskvinnslufyrirtækjum hafði engin athugun hafist á þessum vanda. Þetta er mun hærra hlutfall en mældist hjá fyrirtækjum í öðrum atvinnugreinum. Ef marka má litla könnun sem Til sjávar gerði hjá nokkrum útgerðarmönnum og seljendum búnaðar er ekki við því að búast að mikil breyting hafi orðið þarna á.

Í erlendum tímaritum á sviði siglingamála má greina nokkurn ótta gagnvart aldamótavandanum meðal aðila sem framleiða sigl-ingatölvubúnað. Hann er talinn raunveruleg ógnun við siglinga-samfélagið. Útgerðar-aðilar eru hvarvetna hvattir til að hafa sam-band tímanlega við framleiðendur og/eða seljendur þess búnaðar sem er um borð og kanna til hvaða aðgerða þurfi að grípa. Minni ótti virðist ríkja hér á landi ef marka má viðbrögð nokkurra seljenda og útgerðarmanna á Íslandi.

# Frá forstjóra

Í þessu tölublaði fréttabréfs Siglingastofnunar er helsta umfjöllunarefnið tæki og búnaður skipa. Fiskiskip nútímans eru mjög tæknivædd og afkastageta þeirra byggir að stórum hluta á flóknum rafeindabúnaði, sem er að finna í veiðarfærum, siglinga- og fiskileitartækjum, fjarskiptabúnaði og ýmsum vinnslu- og viðvörunarkerfum. Stofnkostnaður hvers skips liggur að stórum hluta í slíkum búnaði.

Íslenskir útgerðarmenn hafa fylgst vel með tækniframförum og útbúið skip sín bestu fánlegu tækjum. Æskilegt er að þróun og endurnýjun tækjabúnaðar í skipum sé jöfn en nú hafa skapast þær ytri aðstæður að nauðsynlegt er að gera átak í að yfirfara og jafnvel endurnýja hluta fjarskiptabúnaðar og tækja sem hafa innbyggðar tölvur. Ástæðurnar eru aðallega tvær. Fyrst ber að nefna að fyrir 1. febrúar 1999 þarf að ljúka endurnýjun á neyðarfjarskiptabúnaði í samræmi við alþjóðlegar reglur, GMDSS. Frá þeim tíma þurfa íslensk skip því bæði að standast skoðun Siglingastofnunar og erlendra eftirlitsaðila, þegar leitað er til hafnar erlendis. Í þessu sambandi ber einnig að minna á kröfu um að skipstjórnarmenn hafi sótt GMDSS námskeið.

Annað atriði er tölvuvandamálið, er tengist ártalinu 2000. Svo virðist sem tækjasalar og útgerðarmenn séu lítið farnir að huga að þessu og því erfitt að segja til um hversu stórt eða víðtækt vandamálið verður.

Brýnt er að þessir aðilar hugi sem fyrst að þessum atriðum. Ekki er ráð nema í tíma sé tekið og erfitt getur reynst að útvega tæki og mannafla ef menn ætla sér að bíða fram á síðustu vikur að ráðast í nauðsynlegar breytingar. Nú eru einungis um 140 dagar til stefnu fram til 1. febrúar 1999 og um 470 dagar til áramótanna 1999/2000.

## Ráðstefnuhald Heilbrigðismál sjófarenda



Þrjár norrænar ráðstefnur voru haldnar samhliða á sviði læknisfræða í Reykjavík, dagana 24. - 28. ágúst sl. Ein fjallaði um fjarlækningar, önnur um heilbrigðismál sjófarenda og sú þriðja um slys í umferð. Landlæknisembættið stóð fyrir ráðstefnunum í samráði við ýmsa aðila, s.s. Sjúkrahús Reykjavíkur og Siglingastofnun. Um 100 fyrirlesarar tóku þátt í ráðstefnunum, meirihlutinn útlendingar.

Að sögn Hálfðans Henryssonar, eins af skipuleggjendum ráðstefnunnar um heilbrigðismál sjófarenda, var ráðstefnan vel sótt og þótti takast vel. Margar nýjungar í heilbrigðismálum sjófarenda voru kynntar. Möguleikar sem felast í fjarlækningum vöktu mikla athygli. Sigurður A. Kristinsson, læknir, sagði frá þróunarvinnu sem hefur verið í gangi á þessu sviði. Komið hefur verið fyrir búnaði í nokkrum skipum sem gerir mönnum um borð kleift að ná myndsambandi við lækni í landi. Þannig er hægt að veita sjómönnum sem verða fyrir slysi betri aðhlyningu um borð en áður hefur tíðkast.

Af öðrum erindum má nefna vinnu sem er í gangi hér á landi í tengslum við slysaskráningu. Góð slysaskráning er talin forsenda þess að hægt sé að stuðla að fyrirbyggjandi aðgerðum og fækka slysum á sjó. Á Íslandi var tekið upp norskt slysaskráningarkerfi, NOMESKO, í ársbyrjun 1997. Það hefur nú þegar sannað gildi sitt og getur reynst öflugur og víðtækur gagnagrunnur sem hægt verður að byggja á í framtíðinni.

Í ljósi þess að nærri einn af hverjum tíu íslenskum sjómönnum slasast við störf um borð er til mikils að vinna að efla forvarnir og bæta almenna heilbrigðisgæslu fyrir sjómenn. Þessi ráðstefna var eitt skrefið í þá átt að efla vitund manna um heilbrigðismál sjófarenda og koma á framfæri þeirri þekkingu sem nú þegar er til staðar á Norðurlöndunum á þessu sviði.

# Sjóflutningar og hafnir



Dagana 20. og 21. ágúst sl. var haldin í Reykjavík norræn ráðstefna um hafnir og sjóflutninga. Að sögn Jóns Levis Hilmarssonar, formanns undirbúningsnefndar, var fjöldi þátttakenda um 70 og komu fulltrúar frá öllum Norðurlöndum. Fyrri dag ráðstefnunnar var áhersla lögð á hafnir og skiparekstur, en seinni daginn var fjallað um rannsóknir og þróun í flutningum almennt, hlut sjóflutninga í þeim og rannsóknir á skipum og búnaði.

Fram kom að flestir telja að leggja beri meiri áherslu á sjóflutninga sem lausn á flutningavandamálum sem hrjá mörg Evrópulönd. Umferðarteppur, mengun og slys eru mikið nefnd í þessu sambandi, en sannað þykir að flutningar á sjó draga úr neikvæðum áhrifum þessara þátta. Á hinn bóginn var bent á það að sjóflutningar taka langan tíma, og erfitt er að bjóða upp á sveigjanlega þjónustu. Einnig þykir skiparekstur gamaldags og kom það fram í máli eins ræðumanna að skiparekstur væri næst elsta atvinnugreinin.

Grænþók Evrópusambandsins um hafnir var til umræðu, en framsögumaður taldi margt óljóst um stefnuna sem þar er reifuð. Þar er megináhersla lögð á að leggja af styrki til hafna og að notendur greiði fyrir þá þjónustu sem þeir fá.

Að lokum var sagt frá þeim hugmyndum sem unnið hefur verið að hjá Kværner Masayards í Finnlandi varðandi ýmsar nýjar skipagerðir, t.d. ísbrjóta, sem sigla afturábak og skrúfan er notuð til að mylja ísinn. Einnig var sýnt nýtt gámakerfi, svo hraða megi allri afgreiðslu skipa, en á það hafði verið bent að það sem helst hamlaði framgangi sjóflutninga er að þjónustan í höfnum er ekki nógu hröð og sveigjanleg.

## Ný heimasíða Siglingastofnunar á Netinu



Í september opnar Siglingastofnun nýja heimasíðu á Netinu. Slóðin er sú sama og áður - [www.sigling.is](http://www.sigling.is)

Með þessari nýju heimasíðu er aðgengi að upplýsingum frá stofnuninni stórbætt. Í hönnuninni er mikil áhersla lögð á að auðvelt sé að fara á milli einstakra efnisþátta þannig að notandinn „týnist“ ekki á vefnum. Við hönnunina er einnig gert ráð fyrir að auðvelt sé að skoða heimasíðuna með lágri skjáupplausn. Umsjón með efni, skipulagi og viðhaldi vefsins annast Siglingastofnun en Margmiðlun hf. sá um hönnun.

Eftir sem áður er lögð mikil áhersla á upplýsingakerfi stofnunarinnar um veður og sjólag, sem hefur verið aðgengilegt á Netinu frá 15. desember 1997. Efni vefsins er skipt upp í níu megin flokka:

- o **Skipulag og starfsmenn**
- o **Skipamál**
- o **Hafnamál**
- o **Vita- og leiðsögumál**
- o **Fréttir og útgáfa**
- o **Veður og sjólag**
- o **Áhugaverðir vefir**
- o **Alþjóðamál**
- o **Rannsóknir**

Auk þess er hægt að fá grunnupplýsingar um starfsemi stofnunarinnar á ensku. Heimasíðan er alls ekki fullmótuð og áfram verður bætt við efni eftir því sem efni og ástæður gefa tilefni til.

Boðið er upp á efnisleit á vefsíðunum með því að slá inn ákveðnu leitarorði(um).

Í Skipulag og starfsmenn er að finna upplýsingar um hlutverk stofnunarinnar, skipurit, siglingaráð, hafnaráð, netföng starfsmanna og lög og reglugerðir.

Undir Skipamál er að finna upplýsingar um starfsemina á skipa- og skoðunarsviði, m.a.

skipaskrá, eftirlit, áhafnamál, sjóslys og önnur verkefni.

Undir Hafnamál er að finna upplýsingar um útboð á vegum stofnunarinnar, upplýsingar um hafnaáætlun, hafnaáætlun 1997-2000 og önnur verkefni.

Undir liðnum Vita- og leiðsögumál er að finna upplýsingar um vitakerfið, DGPS kerfið og Upplýsingakerfið um veður og sjólag.

Öll eldri fréttabréf Siglingastofnunar eru nú aðgengileg á heimasíðunni og er notendum bent á að nota leitina til að finna umfjöllun um einstaka efnisþætti. Í Fréttir og útgáfa er einnig að finna yfirlit um útgefið efni frá stofnuninni, svo sem skýrslur og handbækur.

Á vefnum eru gefnar upp tengingar við ýmsa áhugaverði vefi sem tengjast starfsemi stofnunarinnar, jafnt innanlands sem erlendis. Ábendingar um fleiri slíka vefi eru vel þagnar.

Undir liðnum Alþjóðamál er birt yfirlit um helstu málaflokka og stofnanir sem Siglingastofnun er í samskiptum við. Þar er m.a. að finna upplýsingar um IMO, STCW, GMDSS, Hafnarríkiefirlit (Paris MOU), PIANC og IALA.

Rannsóknarstarfsemi stofnunarinnar eru gerð nokkur skil á vefnum. Sagt er frá helstu rannsóknarverkefnum og ætlunin er einnig að birta einstakar rannsóknargreinar starfsmanna sem hafa birst í erlendum tímaritum.

Við hvetjum lesendur til að kynna sér vefinn og láta í ljós skoðun sína um hvernig við getum bætt enn frekar upplýsingastreymi og aðgengi.

## Stuttar fréttir

### Flotvinnubúningar skylda

Skv. reglugerð nr. 314/1998 verður skylt að vera með flotvinnubúninga, þ.e. vinnufatnað sem er einangrandi og búinn floti, fyrir alla um borð í vinnubátum undir 12 m að lengd frá 1. október 1998.

### Nýir starfsmenn

Hlynur Skúli Auðunsson lögfræðingur hóf störf á skipasviði Siglingastofnunar í ágúst sl. Skúli starfaði áður hjá Ríkisskattstjóra. Nýr umdæmisstjóri hefur hafið störf í Vestmannaeyjum. Hann heitir Steingrímur D. Sigurðsson og hefur vélstjóra- og fiskimannapróf. Steingrímur stundaði áður eigin trilluútgærð og skipstjórn hjá Ísfélagi Vestmanneyja. Fráfarandi umdæmisstjóri, Sigmar Þór Sveinbjörnsson, hefur hafið störf hjá Siglingastofnun í Kópavogi.

### STCW - upplýsingar

Þann 1. ágúst var lokaskiladagur á gögnum til IMO með upplýsingum um hvernig aðildarríki hafa uppfyllt skilyrði STCW - samþykktarinnar um menntun, þjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna. Nefnd, skipuð fulltrúum frá Siglingastofnun, Stýrimannaskólanum og samgönguráðuneytinu o.fl., vann ótullega að því í sumar að skila inn gögnum í tæka tíð. Vinna nefndarinnar er m.a. fólgin í því að ganga frá frumvarpi til laga og vinna drög að reglugerð um menntun, þjálfun, skírteini og vaktstöður áhafna íslenskra kaupskipa og fjölda í áhöfn.

### Viðurkenningar 1998

Siglingastofnun veitti sérstaka viðurkenningu til eigenda og áhafna skipa í tíunda sinn á Sjómannadaginn, 7. júní sl. Viðurkenningin er fyrir framkvæmd á öryggisreglum og góða umhirðu skipa á undanföllum árum. Hún á að vera hvatning fyrir áhöfn og eigendur skipa að halda þessum málum í sem bestu horfi. Eftirfarandi skip hlutu viðurkenningu árið 1998 (skipaskrárnúmer, nafn og umdæmisnúmer):

- 0226 Beitir NK-123
- 1628 Sléttanes ÍS-808
- 1011 Gígja VE-340
- 1134 Steinunn SH-167
- 0582 Geir ÞH-150
- 1202 Hringur GK-018
- 2203 Þerney RE-101

# Meiri áhyggjur af GMDSS en 2000 vandanum

Í ljósi þeirra upplýsinga sem komu fram í könnun Gallups í vor um að innan við þriðjungur af útgerðar- og fiskvinnslufyrirtækjum væru farin að huga að 2000 vandanum hafði Til sjávar samband við nokkra seljendur og þjónustuaðila tölvubúnaðar í skip og útgerðarmenn til að kanna stöðu mála þegar innan við 500 dagar eru til stefnu.

## Meiri áhyggjur af GMDSS

Í samtali við Trausta Ríkarðsson framkvæmdastjóra R. Sigmundsson ehf. kom fram að lítil vinna er farin í gang til að bregðast við 2000 tölvuvandanum. Fyrirtækið hefur fengið bréf frá nokkrum framleiðendum sem hafa upplýst um hvernig tæki þeirra eru undirbúin. Einn framleiðandi hefur fullyrt að þeirra tæki eiga að vera undirbúin. Trausti hefur ekki orðið var við margar fyrirspurnir frá útgerðum og er það í samræmi við niðurstöður úr áður nefndri Gallup könnun um að útgerðaraðilar séu almennt ekki farnir að huga að þessum málum.

Svipaða sögu var að segja frá fyrirtækinu Radiómiðun. Kristján Gíslason framkvæmdastjóri sagði menn þar á bæ upptekna af GMDSS kerfinu en þann 1. febrúar á næsta ári tekur nýtt fjarskiptakerfi gildi eins og kunnugt er (sjá kynningu á málinu í Til sjávar, 2. tbl. 1998). Kristján sagði útlitið ekki gott í GMDSS málum, fáar útgerðir væru farnar að gera nokkuð í endurnýjun búnaðar og sagði kynningu opinberra aðila á málinu ekki nægilega góða. Af þessum sökum væri Radiómiðun lítið farin að kortleggja 2000 tölvuvandann. Menn væru einfaldlega of uppteknir af gildistöku hins nýja fjarskiptakerfis, GMDSS. Kristján kannaðist ekki við að kaupendur búnaðar væru uppteknir af aldamótavandanum. Framleiðendur sumir hverjir væru þó vakandi og hafa sent tilkynningar þess efnis að þeirra tæki verði undir þetta búin. Öðrum framleiðendum verða sendar fyrirspurnir. Aðspurður sagðist Kristján ekki telja tölvuvandann í skipum stórtækan. Óvissan væri samt enn mikil. Radiómiðun mun því sennilega ekki leggja þunga áherslu á fyrirbyggjandi aðgerðir vegna 2000 vandans fyrr en í upphafi næsta árs.

Reynir Guðjónsson framkvæmdastjóri Ísmars hf. tók í svipaðan streng og Kristján hjá Radiómiðun. 2000 tölvuvandanum hefði verið lítil gaumur gefinn enda menn of uppteknir af gildistöku hins nýja fjarskiptakerfis GMDSS þann 1. febrúar 1999. Svo virtist sem útgerðir ætluðu að draga það fram á síðasta dag að endurnýja þann búnað þó svo að þau gætu átt í vændum farbann. Það væri eins með þetta og annað hjá Íslendingum að ekkert væri aðhafst fyrr en í blálökin. Ísmar hefur því ekki kortlagt 2000 tölvuvandann frekar en önnur fyrirtæki sem Til sjávar hafði samband við.

## Fáar fyrirspurnir frá útgerðum

Seljendur tölvubúnaðar í skip virðast því samkvæmt þessari úttekt ekki vera farnir að huga nema að takmörkuðu leyti að þeim vanda sem kann að skapast í tölvubúnaði þegar árið 2000 gengur í garð. Seljendur kannast heldur ekki við að útgerðir hafi miklar áhyggjur, í það minnsta fá þeir ekki margar fyrirspurnir tengdar tölvuvandanum.

Magnús Kristinsson útgerðarmaður í Vestmannaeyjum gerir út skipin Vestmannaey og Smáey. Aðspurður um hvernig undirbúningi háttar hjá hans fyrirtæki, Bergi-Hugin hf., sagði Magnús að því væri fljótsvarað. Ekkert hefur verið gert. Magnús væntir þess að framleiðendur og seljendur búnaðarins muni aðstoða við lausn vandans þegar að því kemur.

Sigurbjörn Svavarsson, útgerðarstjóri Granda hf., sagði hins vegar vinnu vera farna í gang hjá fyrirtækinu með það að markmiði að kortleggja hvaða vandamál kynnu að koma upp og í því skyni hefur verið sett á fót nefnd innanhúss. Hlutverk nefndarinnar er að fara skipulega yfir tölvubúnað fyrirtækisins, á skrifstofu, í fiskvinnslu og í skipum, og kanna hvar úrbóta er þörf. Þeirri vinnu á að ljúka fyrir áramót. Ætlunin er síðan að fá þjónustu Lloyd's til að gera þær úrbætur á tölvubúnaði sem nauðsynlegar eru. Sigurbjörn var ekki á því að stór vandamál kæmu til með að skapast á þessum tímamótum.

## Nánari upplýsingar á Netinu

Rétt er að áréttu í lokin að ef nokkur vafi leikur á því hvort siglingatæki séu tryggð fyrir vandamálinu eiga skip alls ekki að nota sjálfstýringarúnað fyrir hraða og stefnu (bæði fyrir GMT og staðartíma) á miðnætti 31. desember 1999 og á miðnætti 28. febrúar 2000 (árið 2000 er hlaupaár).

Margar vefsíður á Netinu eru helgaðar 2000 vandamálinu. Ýmis hagsmunasamtök í skipaútgerð hafa sett upp sameiginlega heimasíðu sem vert er að vekja athygli á, slóðin er: [www.ship2000.com](http://www.ship2000.com).

## Endyrnýjun fiskveiðiflotans

### Ný skip eða gömul breytt skip?



**M**arkmið fiskveiðistjórnunar er að ná sem hagkvæmastri nýtingu fiskistofna við landið. Einn liður í þessu kerfi hefur verið að takmarka sóknargetu fiskveiðiflotans. Hefur það meðal annars verið gert með svonefndum úreldingar-reglum, sem kveða á um að ný fiskiskip fái aðeins veiðiheimildir ef önnur skip, sambærileg að stærð, séu tekin úr rekstri. Margir íslenskir útgerðarmenn hafa því frekar valið þann kostinn að breyta gömlum fiskiskipum í stað þess að kaupa ný.

Á undanförunum árum hafa óvenju fá ný stærri fiskiskip verið smíðuð fyrir Íslendinga. Nágrannabjóðir okkar eru hins vegar í óðaönn að endurnýja sinn fiski-skipaflota. Þróaðar hafa verið nýjar gerðir fiskiskipa, sem eru hagkvæmari í rekstri, öruggari og bjóða upp á betri vinnu- og hvíldaraðstæður en gömul breytt skip.

#### **Ný skip / gömul breytt skip - umhugsunarefni:**

1. Breytt skip (lengd) eru að jafnaði með minni burðargetu en ný skip af sömu lengd og erfiðara er að koma fyrir í þeim nútímabúnaði þar sem þau eru mjórri.
2. Kostnaður við búnað nýs skips er að meðaltali um 2/3 af smíðaverði en stál í bol þess um 1/3. Stálvinna er hlutfallslega dýrari í breytingum en nýsmíði. Búnaðurinn kostar hins vegar það sama miðað við sömu afkastagetu.
3. Breyttir loðnu- og síldarbátar rista meira en ný skip með sömu burðargetu. Vegna aukinnar djúpristu hefur þurft að verja háum fjárhæðum til að dýpka innsiglingar og við bryggjur í loðnu-höfnum landsins.
4. Erfitt getur verið að uppfylla öryggiskröfur, t.d. stöðugleikakröfur, í gömlum breyttum skipum nema með miklum tilkostnaði og óhagkvæmum aðgerðum, t.d. með mikilli kjölfestu sem bæði minnkar burðargetu og eykur olíukostnað.
5. Það er vandkvæðum bundið að breyta gömlum skipum þannig að þau geti varist öldunni sem um ný skip væri.
6. Aðbúnaður er oft mun lakari í gömlum og breyttum skipum. Aðgerðir til að bæta aðbúnað og öryggi áhafnar eru yfirleitt mun dýrari fyrir útgerðar-manninn en ef hann smíðar nýtt.
7. Í breyttum skipum er oft þrengt að vinnurými skipverja sem getur haft í för með sér slyshættu og svarar ekki almennum kröfum um vinnuaðstöðu.

#### **Breytingar æskilegar**

Vonandi er stutt í að þróun fiskveiðistjórnunarkerfisins og útgerðar hafi náð því marki að unnt sé að beita nýjum úrræðum til að takmarka sókn í fiskistofnana. Gera þarf útgerðum auðveldara að smíða ný fiskiskip þannig að sem mest hagkvæmni náist í veiðum og meðferð afla og öryggi og aðbúnaður sjómanna batni.

Siglingastofnun er tilbúin að leggja sitt af mörkum og vinna með stjórnvöldum, útgerðarmönnum og sjómönnum að því að fiskiskipaflotinn verði sem öruggastur og hagkvæmastur.

### Verklagi við gerð hafnaáætlunar breytt



**Á**lþingi í haust verður lögð fram þingsályktunartillaga um hafnaáætlun fyrir árin 1999-2002. Undirbúningur að gerð nýrrar hafnaáætlunar hófst í febrúar 1998. Þá var sent bréf til hafnarstjórna og óskað eftir að þær gerðu grein fyrir framkvæmdaþörf og æskilegri forgangsroðun verkefna. Svör bárust frá 44 hafnarstjórnnum af

50. Miðað við mat sveitarfélaganna yrði kostnaður við framkvæmdir á tímabilinu rúmir 10,7 milljarðar kr. (verðlag í maí 1998).

Að loknum sveitarstjórnarkosningum í vor var nýjum aðilum í sveitarstjórnnum gefinn þriggja vikna frestur til að leggja fram breytingatillögur við þann verkefnalista sem fráfarandi hafnarstjórnir höfðu sent inn. Viðbrögð bárust frá fjórtán stöðum, sem aðallega fólu í sér óskir um að færa til verkefni milli ára eða aukin verkefni.

Val verkefna inn á hafnaáætlun fer nú fram með öðrum hætti en áður þar sem stuðst er við reiknilíkan sem raðar framkvæmdum í forgangs röð á grundvelli þarfagreiningar. Vinnan við þarfagreiningu fólst í að meta viðlegu- og löndunarálaga á höfnum, flokka fiskihafnir eftir stærð og ákvarða staðalkröfur sem hver flokkur á að uppfylla. Þarfagreiningin var unnin á árunum 1994-1996 og niðurstöður birtar í skýrslunni „Hafnalýsing“ sem gefin var út af Vita- og hafnamálastofnun í september 1996.

Forgangsröðunin byggir núna að hluta á því sem fram kemur í skýrslunni, en einnig var stuðst við nýjar tölur úr opinberum gögnum m.a. frá Fiskistofu, Hagstofu, Byggðastofnun og Fiski-félagi Íslands. Mat á viðlegu- og löndunarálaga var einnig endurskoðað hjá allmörgum höfnum til að tryggja að forsendur forgangsröðunar yrðu sem raunhæfastar

Áður en áætlunin verður lögð fram í endanlegu formi fá hafnarstjórnir sendar tillögur Siglingastofnunar til umsagnar. Gefst þá tækifæri til að koma fram með athugasemdir og breytingatillögur eins og kveðið er á um í hafnalögum.

Gert er ráð fyrir að þingsályktunartillaga um hafnaáætlun 1999-2002 verði samþykkt á komandi haustþingi.

## Niðurstöður útboða

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

Dags.	Heiti útboðs	Kostn.áætl.	Lægsta tilboð	%	Verktaki m. lægsta tilboð	Fj. tilb.
26.05.1998	Stykkishólmur - Steinbryggja, endurbýgging	24.743.902	19.292.547	78%	Guðlaugur Einarsson, Sauðárkróki	3
14.07.1998	Hafnasamlag Suðurnesja - Björgunarstig á bryggjur	6.860.000	6.787.000	99%	Hafnarverk, Tómasarhaga 43 (frávik)	9
30.07.1998	Hornafjörður - Harðvíðarbyggja við hafnarvog	20.894.750	13.819.600	66%	Sveinn Sigurðsson	3
11.08.1998	Grenivík - Sjóvarnir 1998	4.104.600	3.655.850	89%	Jarðverk ehf.	3
13.08.1998	Sandgerði- Dýpkun hafnar 1998	65.710.000	73.580.000	112%	Hagtak hf. og J&K Petersen ehf.	1

## Ný lög og reglugerðir

Talsverðar breytingar hafa orðið í vor og sumar á laga- og reglugerðaumhverfi í siglingamálum eins og listinn hér að neðan ber með sér. Ástæða er til að segja í nokkrum orðum frá helstu breytingum:

- Lög nr. 74/1998. Breytingarnar snúa að skipum sem flytja farþega í atvinnuskyni svo og skyldu farsala til að kaupa váttryggingu hjá tryggingarfélagi.
- Reglugerð nr. 465/1998. Markmið þessarar reglugerðar er að samræma þær aðgerðir sem beita þarf þegar sjór og stendur mengast. Hollustuvernd ríkisins, Landhelgisgæsla Íslands, Siglingastofnun Íslands og Almannavarnir ríkisins eiga að gera með sér skriflegt samkomulag um samvinnu, verkaskiptingu og viðbrögð við bráðamengun sjávar.



- Reglugerð nr. 463/1998 segir fyrir um hvaða reglur skip þurfi að uppfylla til að fá leyfi til farþegaflutninga. Reglugerðin fjallar um öll skip sem flytja farþega í atvinnuskyni og einnig um skoðunar- og veiðiferðir með ferðamenn á skipum í atvinnuskyni.
- Reglugerð nr. 365/1998 kveður m.a. á um að hvaða lyf og læknisáhöld eiga að vera um borð í skipum og um leið fellur úr gildi eldri reglugerð frá 1989. Aftan við reglugerðina eru viðaukar með listum yfir sjúkragögn í lyfjakistu.
- Reglugerð nr. 314/1998 sem felur í sér breytingu á reglugerð um björgunar- og öryggisbúnað íslenskra skipa segir fyrir um að nú skulu vinnubátar undir 12 m að lengd vera búnir flotvinnubúningum fyrir alla um borð fyrir 1. október 1998.

## IMO 50 ára

Í ár fagnar Alþjóðasiglingamálastofnunin (IMO) 50 ára afmæli. Stofnskrá IMO var samþykkt á alþjóðaráðstefnu Sameinuðu þjóðanna í Genf 1948 og er IMO ein af undirstofnunum SP. Stofnskráin öðlaðist þó ekki gildi fyrr en tíu árum síðar, 1958, þegar nægilegur fjöldi ríkja hafði fullgilt hana. Fyrsta allsherjarþing IMO var haldið í janúar 1959 og ári síðar varð Ísland fullgildur aðili. Megin markmið IMO er að auka öryggi í siglingum og koma í veg fyrir mengun í höfunum.

Ár hvert er haldinn sérstakur Siglinga-dagur (World Maritime Day) í mörgum aðildarríkjum IMO. Ekki verður efnt til Siglingadags hér á landi í ár en síðar á árinu mun Siglingastofnun efna til sambærilegs viðburðar með ráðstefnuhaldi o.fl.

## Starfsmenn á skrifstofusviði

### **Birgir Guðjónsson, forstöðumaður skrifstofusviðs.**

Fæddur í Reykjavík 8. maí 1948. Lauk prófi frá lagadeild Háskóla Íslands vorið 1974. Hefur síðan starfað með stuttum hléum við Stjórnarráð Íslands fyrst í samgönguráðuneytinu en síðar í fjármálaráðuneyti. Birgir var ritari samgöngunefndar Norðurlandaráðs 1982-1984 og forstjóri Landmælinga Íslands hluta ársins 1985. Hann er kvæntur Sigbrúði Guðmundsdóttur, fræðslustjóra starfsmannabjónustu Reykjavíkurborgar.



### **Sigurbergur Björnsson, fjármálastjóri.**

Fæddur í Reykjavík 24. september 1956. Stúdent frá Ví. Lauk BS prófi í rafeinda- og tölvuverkfræði og aukagráðu í hagfræði við New Mexico State University, Las Cruces 1982. Nám í hagfræðigreinum við University of Chicago 1983. MBA próf í rekstrarhagfræði frá University of Rochester 1994. Starfsmaður Landssambands iðnaðarmanna 1983-1992, sjálfstætt starfandi ráðgjafi 1994-1995 og kom til starfa hjá Vita- og hafnamálum, síðar Siglingastofnun, 1995. Sigurbergur er kvæntur Guðrúði Vilhjálmsdóttur, sjúkraliða, og eiga þau 5 börn/fósturbörn



### **Andrea Benediktsdóttir, starfsmaður í móttöku.**

Fædd í Reykjavík 6. apríl 1951. Andrea kom til starfa hjá stofnuninni árið 1990. Starfaði áður hjá Verkamannafélaginu Dagsbrún og síðar í Noregi m.a. við bókasöfn og skrifstofustörf. Andrea er gift Sæmundi Haraldssyni, lækni, og eiga þau tvö börn.



### **Benný Hulda Benediktsdóttir, starfsmaður í bókhaldi.**

Fædd í Reykjavík 25. september 1972. Benný varð stúdent frá Fjölbrautaskólanum í Breiðholti árið 1992. Hún hóf störf hjá stofnuninni í febrúar 1994. Benný er gift Guðmanni Ísleifssyni, verktaka, og eiga þau eitt barn.





**Sigríður Jakobsdóttir, starfsmaður í bókhaldi.**

Fædd 22. júlí 1948 í Reykjavík. Sigríður stundaði nám við Verslunarskóla Íslands og er með sérhæft verslunarpróf og stúdent frá Fjölbautaskólanum í Breiðholti. Hún hóf störf hjá Skipaskoðun ríkisins 1967, síðar Siglingamálastofnun til 1985, að hluta í afleysingum, og aftur frá 1990. Var um 5 ár skrifstofustjóri hjá dómprófasteimbættinu í Reykjavík og eitt ár á lögfræðistofu. Sigríður er gift Sveini Heiðari Gunnarssyni, prentsmið, og eiga þau 4 börn.

**Erla Guðbjörg Einarsdóttir, starfsmaður í móttöku.**

Fædd í Reykjavík þann 16. júní 1933. Stundaði nám í Kvennaskólanum í Reykjavík í fjögur ár. Var ritari hjá Sölumiðstöð Hraðfrystihúsanna í fjögur ár og starfaði sem sjálfboðaliði hjá Kvennadeild Rauða kross Íslands frá stofnun deildarinnar. Hóf störf hjá Vita- og hafnamálum 1986. Erla er gift Ólafi Sigurðssyni, gjaldkera, og eiga þau 3 börn.

**Sigurjón Ólafsson, útgáfustjóri.**

Fæddur 30. desember 1968 í Reykjavík. Stúdent frá MR. Lauk BA prófi í stjórnmálafræði frá Háskóla Íslands 1991 og MA prófi í alþjóðasamskiptum frá University of Amsterdam 1994. Áður en Sigurjón kom til starfa hjá Siglingastofnun í maí 1997 starfaði hann sem upplýsinga- og fræðslufulltrúi hjá Húsnæðisstofnun. Sigurjón er kvæntur Örnú Kristjánsdóttur, fatahönnuði, og eiga þau tvö börn.

**Íris Valgarðsdóttir, starfsmaður í móttöku.**

Fædd 27. janúar 1963 í Reykjavík. Íris stundaði nám í VUC í Álaborg og Tækniskóla Íslands 1992 og lauk námi frá Ferðamálastofnun Íslands og Rafiðnaðarskólanum 1997. Íris kom til starfa hjá Siglingastofnun í febrúar 1998, en starfaði áður við verslunar- og þjónustus törf. Hún er gift Hauki Hilmarssyni, verkfræðingi, og eiga þau tvö börn.

