



# Til sjávar

3. tbl. 7. árg. júlí 2003

Fréttabréf Siglingastofnunar

## Öryggismál

### Slysa hjálp, lækningar og heilsuvernd til sjós

1  
Lækningabók  
sjófarenda

2  
Samþykkt  
teikninga

3  
Asdik-  
búnaður

4  
Saga  
Sendlings

5-6  
Öryggi  
farþega  
í skipum

7  
Stöðugleiki  
fiskiskipa

Út er komin hjá Siglingastofnun Íslands *Lækningabók sjófarenda*. Útgáfan er þáttur í framkvæmd langtíma-áætlunar í öryggismálum sjófarenda sem samþykkt var á Alþingi hinn 19. maí 2001.

Þessi bók er hin fjórða af sínu tagi sem gefin er út hérlendis, en fyrri bækur voru: *Farmannabók. Lækningakver fyrir farmenn og aðra sjómenn* sem Landlæknisembættið og Þórður Þórðarson læknir stóðu að árið 1938, *Lækningabók handa sjómönnum* sem læknarnir Benedikt Tómasson og Ólafur Jóhannsson sömdu og gefin var út að tilhlutan Landlæknisembættisins árið 1967 og að síðustu *Lækningabók fyrir sjófarendur* sem Siglingamálastofnun ríkisins gaf út árið 1982 í samvinnu við Landlæknisembættið og var hún að verulegu leyti sniðin eftir bókinni frá 1967.

#### Fjarlækningar

Upplag lækningabókarinnar frá 1982 var gengið til þurrðar auk þess sem efni hennar og uppbygging hentaði ekki lengur allskostar þar eð svo miklar breytingar hafa orðið á fjarskiptum undanfarna áratugi að langoftast er kostur að ná sambandi við lækni ef slys eða hættulega sjúkdóma ber að

höndum um borð í skipi á hafi úti. Upplýsingar og ráð nútímalegrar lækningabókar fyrir sjófarendur eiga því að miðast við þann raunveruleika að sá sem liðsinnir sjúkum eða slösuðum um borð í skipi gerir það oftast undir leiðsögn læknis en þarf engu að síður að kunna að meðhöndla þau lækningatæki sem er að finna í lyfjakistu, kunna skil á helstu lyfjum og vera vel að sér í skyndihjálp.



Frá sjómannaðeginum á Patreksfirði.

#### Heilbrigðismál sjómanna

Þegar farið var að grennslast fyrir um efni af þessu tagi sem gæti hentað fyrir sjómenn á íslenskum skipum kom í ljós að siglingastofnun Dana hafði fyrir fáeinum árum látið semja lækningabók fyrir danska sjómenn, *Søfartsstyrelsens lægebog* sem einnig er notuð við kennslu í slysa hjálp og lækningum í dönsku sjómanskólunum. Mikið var lagt í þessa bók, sem er

samin af læknum með sérþekkingu á heilbrigðismálum sjómanna, og viðtækt samráð var haft við helstu hagsmunaaðila í dönskum sjávarútvegi og starfandi sjómenn, bæði í fiski- og kaupskipaflota. Því þótti fengur þegar leyfi útgefanda fékkst til að láta þýða bókina á íslensku og var Kristinn Sigvaldason, yfirlæknir á Landspítala Háskólasjúkrahúsi í Fossvogi, fenginn til verksins. Auk langrar læknisreynslu hefur Kristinn annast kennslu í

slysa hjálp og heilbrigðisfræðum við Stýri-mannaskólann í Reykjavík um árabíl og séð um námskeið í meðferð slasaðra og notkun lyfjakistu fyrir starfandi sjómenn.

Kristinn lagði mikla alúð við að gera texta *Lækningabókar sjófarenda* svo skýran

og skilmerkilegan sem verða mátti og laga bókina að íslenskum aðstæðum sem eru honum vel kunnar. Mikill stuðningur fyrir notendur bókarinnar er að hinum greinargóðu og skýru teikningum danska læknisins Lotte Clevin.

Það er einlæg von útgefanda að sjómenn sjái ástæðu til að kynna sér efni *Lækningabókar sjófarenda* sem best og ítarlegast því þannig gagnast það best þegar á þarf að halda.

#### Nýjar reglur um asdik-búnað

Samgönguráðuneytið hefur sett reglugerðir um fyrirkomulag asdik-búnaðar (hljóðsjárbúnaðar) skipa og skulu fiskiskip búin asdik-búnaði uppfylla tilteknar stöðugleikakröfur.

Sjá bls. 3.

#### Öryggi farþega í skipum

Siglingastofnun hefur gefið út fræðslupésa um öryggi farþega í skipum. Í honum er m.a. fjallað um öryggisbúnað og viðbrögð við neyðarástandi. Þéssinn er gefinn út á íslensku, ensku, dönsku og þýsku. Sjá bls. 5-6.



## Vitar á Íslandi

# Besta fræðibókin



Bókin *Vitar á Íslandi Leiðarljós á landsins ströndum 1878-2002* sem Guðmundur Bernódusson, Guðmundur L.

Hafsteinnsson og Kristján Sveinsson eru höfundar að og Siglingastofnun gaf út er að mati Upplýsingar - Félags bókasafns- og upplýsingafræða besta frumsamda íslenska fræðibókin fyrir fullorðna árið 2002.

Í fréttatilkynningu frá félaginu segir m.a. að úrslitaáhrif við valið hafi haft að um brautryðjandaverk væri að ræða, þ.e. fyrsta heildarritið um vita á Íslandi, ótvírátt handbókargildi og sérstaða bókarinnar, að efnisuppbygging og framsetning efnis væri skipulegt og aðgengi upplýsinga vel tryggt með efnisyfirliti og hjálparskrá.

Yfirgripsmikil tilvisana- og heimilda-skrá, itarlegur efnisútdráttur á ensku og myndatextar bæði á íslensku og ensku auka enn á gildi bókarinnar að mati félagsins.

Bókin er hægt að panta hjá Siglingastofnun Íslands (sigling@sigling.is) og

hún fæst einnig í flestum bókaverslunum.



## Vitar á Íslandi

Leiðarljós á landsins ströndum 1878-2002

**Vitar á Íslandi** er glæsileg bók sem rekur sögu vita á Íslandi frá upphafi. Hana prýðir fjöldi mynda og teikninga ásamt umfjöllun um alla vita sem byggðir hafa verið á landinu. Bókin lýsir athyglisverðum bætti íslenskrar byggingarlístar og tækniþróunar og segir einnig sögu vitabjónustu, vitaskipa og vitavarda á Íslandi.



Vesturvör 2, 200 Kópavogi, sími 560 0000

## Skip

# Samþykkt teikninga vegna nýsmíði og breytinga



**I**lögum um eftirlit með skipum nr. 35/1993 er kveðið á um að nýsmíði og breytingar á skipum séu háðar eftirliti Siglingastofnunar

Íslands. Jafnframt segir að eigandi skips skuli tilkynna Siglingastofnun um fyrirhugaðar breytingar eða nýsmíði og að teikningar sem og önnur nauðsynleg gögn, s.s. smíðalýsing, skuli send til samþykktar áður en smíði hefst.

Þegar talað er um tilkynningu fyrirhugaðs verks til Siglingastofnunar er átt við að lagt sé inn erindi þar sem útlistað er hvers eðlis umrætt verk er. Þetta er nauðsynlegt svo óska megi eftir viðeigandi gögnum sem nauðsynleg eru vegna eftirlits með hönnun og framkvæmd strax á byrjunarstigi.

Nokkuð hefur borið á að óskað sé úttekta

á nýsmíðum og breytingum án þess að fyrir liggja teikningar samþykktar af Siglingastofnun Íslands. Ætlast er til að Siglingastofnun fylgist með hverju verki frá upphafi bæði hvað varðar hönnun og eftirlit með framkvæmdum. Til að stofnunin geti sinnt því hlutverki sem henni er ætlað og eftirlit verið markvisst og skilvirkt getur úttekt á nýsmíði eða breytingum ekki átt sér stað nema fyrir liggja samþykktar teikningar.

Siglingastofnun leggur sig fram um að yfirfara teikningar svo fljótt sem verða má en rétt þykir að benda á að ákveðinn biðtími er frá því teikningar berast þar til þær eru teknar til yfirferðar, mislangur eftir því hve mörg verkefni liggja fyrir hverju sinni. Meginreglan er sú að teikningar eru teknar til yfirferðar í þeirri tímaröð sem þær berast.

Til að forðast þau vandamál sem geta komið upp ef verk er hafið eða jafnvel lokið áður en samþykktar teikningar liggja fyrir eru eigendur og hönnuðir hvattir til að hafa tímann fyrir sér og senda erindi tengd nýsmíði og breytingum inn til samþykktar með góðum fyrirvara.

## Viðurkenningar á sjómanna daginn

Siglingastofnun Íslands veitir árlega á hátíðisdegi sjómanna sérstaka viðurkenningu til eigenda og áhafna skipa fyrir framkvæmd á öryggisreglum og góða umhirðu skips. Viðurkenningin á að vera hvatning fyrir áhöfn og eigendur skipa að halda vöku sinni gagnvart umgengni og öryggisbúnaði skipa.

Áhöfn og eigendur skipanna **Freyju RE 38, Friðriks Bergmanns SH 240, Framness ÍS 708, Árbaks EA 5, Ásgríms Halldórssonar SF 250, Gulltopps ÁR 321 og Þorsteins Gíslasonar GK 2**, hlutu viðurkenningu Siglingastofnunar á sjómanna daginn 1. júní 2003 fyrir framkvæmd á öryggisreglum og góða umhirðu skips á undanförunum árum.

Til sjávar. Fréttabréf Siglingastofnunar.  
Útgefandi: Siglingastofnun Íslands  
Vesturvör 2, 200 Kópavogur.  
Sími: 560 0000 Bréfasími: 560 0060.  
Vefsíða: www.sigling.is  
Netfang: sigling@sigling.is  
Ritstjóri: Aðalbjörg Rós Óskarsdóttir (aro@sigling.is).

Ábyrgðarmaður: Hermann Guðjónsson.  
Umbrot: Siglingastofnun Íslands.  
Prentun: Prentsmiðjan Oddi hf.  
Mynd á forsiðu tók Hermann Guðjónsson.  
Fjölmiðlum er frjálst að nota efni blaðsins ef heimildir er getið. Ósk um áskrift er hægt að koma á framfæri við ritstjóra.



## Skemmtibátar

# Innflutningur skemmtibáta



Siglingastofnun hefur látið taka saman leiðbeiningar um innflutning skemmtibáta. Með því er leitast við

skemmtibáta. Skemmtibátar teljast vera allar tegundir af bátum, óháð knúningsmáta, sem ætlaðir eru til íþróttu og tómsunda. Óheimilt er að nota skemmtibáta

skráningarskyldir samkvæmt lögum um skráningu skipa nr. 115/1985. Varðandi skemmtibáta sem eru lengri en 24 m að lengd eru ekki neinar formlegar reglur í

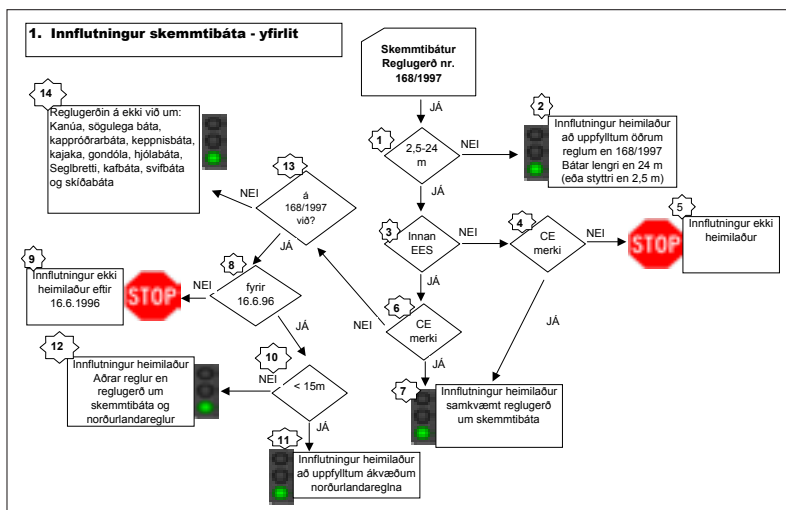
gildi en um þá gilda reglur viðurkennds flokkunarfélags eða sambærilegar reglur, sbr. 8. gr. laga nr. 35/1993, um eftirlit með skipum.

Tilskipun Evrópusambandsins um skemmtibáta byggir á því annars vegar að tryggja frjálst flæði varnings, þ.m.t. skemmtibáta á milli ríkja innan svæðisins og því hins vegar að tryggja að allir

Í leiðbeiningunum, sem samanstanda af skýringarmyndinni hér til hliðar og ítarlegum skýringum

með henni, er fjallað um ákvæði reglugerðar nr. 168/1997, sem fjallar um skemmtibáta, og leitast við að svara algengum spurningum sem upp koma við innflutning.

Reglugerðin er byggð á tilskipun Evrópusambandsins 94/25/EC um



í atvinnuskyni nema með leyfi Siglingastofnunar.

Skemmtibátur sem er annaðhvort styttri en 2,5 m eða lengri en 24 m fellur ekki undir reglugerðina. Um skemmtibáta sem eru styttri en 2,5 m að lengd gilda engar reglur. Slikir bátar eru ekki

skemmtibátar innan EES-svæðisins uppfylli tilteknar lágmarkskröfur að því er varðar smíði þeirra og búnað.

Leiðbeiningarnar er að finna í heild sinni á vef stofnunarinnar undir liðnum Lög og reglur (slóðin er <http://www.sigling.is/page.asp?PageID=1326>).

## Stöðugleiki skipa

# Nýjar reglur um asdik-búnað



Samgönguráðuneytið hefur sett reglugerðir um fyrirkomulag asdik-búnaðar skipa (hljóðsjárbúnaðar).

Annars vegar er um að ræða reglugerð nr. 190/2003 um breytingu á reglugerð nr. 26/2000 um öryggi fiskiskipa sem eru 24 metrar að lengd eða lengri, með síðari breytingum og hins vegar reglur nr. 189/2003 um breytingu á reglum um stöðugleika og öryggi fiskiskipa, nr. 553/1975, með síðari breytingum.

Reglugerðirnar tóku gildi 20. mars sl. og koma til framkvæmda við fyrstu aðalskoðun eftir 1. apríl 2003. Þær ná til skipa sem smíðuð voru eftir 5. desember 1975.

Jafnframt gilda reglurnar um skip sem smíðuð voru fyrir 5. desember 1975 sem gangast undir þær breytingar eða endurbýggingar sem munu hafa áhrif á stöðugleika þeirra eins og kemur fram í umræddum reglum.

Dæmi eru um að asdik-búnaður (fiskleitartæki á botni skipa) hefur dottið niður úr skipum eða bognað með þeim afleiðingum að sjór hefur flætt inn í þau og skapað mikla hættu fyrir skipin. Þess vegna var talið nauðsynlegt að setja skýrari reglur fyrir þessi skip með tilliti til stöðugleika og vatnspéttleika þeirra.

### Stöðugleikakröfur

Fiskiskip búin asdik-búnaði skulu uppfylla tilteknar stöðugleikakröfur og skal rými fyrir búnaðinn vera vatnspétt. Op að rými fyrir asdik-búnað skulu búin vatnspéttum lokunarþúnaði, af sambærilegum styrkleika og aðliggjandi skipshluti.

Slik op skulu ávallt vera lokuð og skálkuð þegar skipið er á hafi úti. Jafnframt skal rýmið búið viðvörunarþúnaði sem skynjar hvort rýmið sé opið og hvort vökvi flæðir inn í það og gefur þá viðvörun til stýrishúss.

### Miðað við fullfermi

Í hinu nýja hleðslutilviki sem krafist er samkvæmt reglunum skal gert ráð fyrir fullfermi af afla, öllum birgðum, vistum, eldsneyti, veiðarfærum o.s.frv. og rými fyrir asdik-búnað fullt af sjó.

### Ný hleðslutilviki

Eftir að reglurnar tóku gildi var sent bréf um málið til þeirra útgerða sem stunda uppsjárveiðar og óskað eftir útreikningum á hinu nýja hleðslutilviki. Vitað er um asdik-rými í mörgum öðrum skipum. Siglingastofnun beinir því til útgerðarmanna þessara skipa að þeir hugi að þessum málum og vinni að því í samráði við stofnunina að koma hlutumum í rétt horf.

Hægt er að nálgast reglugerðirnar nr. 189/2003 og 190/2003 á vef Siglingastofnunar Íslands (slóðin er <http://www.sigling.is/page.asp?PageID=639>).



## Bátasmiði

# Saga Sendlings

Í vetur sem leið vann Aðalsteinn Eyjólfur Aðalsteinsson að bátasmiði í naustinu við Vesturvör í Kópavogi. Til sjávar fékk hann til að segja litils háttar frá sögu bátsins og bátasmiðinni.

„Afi minn, Ólafur Aðalsteinn, smíðaði bátinn þegar hann var 19 ára árið 1886 en hvort það var sá fyrsti sem hann smíðaði höfum við engar sagnir af.

Ólafur Aðalsteinn ólst upp hjá afa sínum en sá var bóndi og bátasmiður í Sviðnum sem var ein af mörgum byggðum eyjum í Flateyjarhreppi.

Árið 1892 fór hann í Skáleyjar en þar átti hann stúlku sem beið eftir honum. Þau giftu sig og hann settist þar að næstu tvö árin. Árið 1894 fengu þau hálfá ábúð í Hvallátrum sem var næsta eyja við Skáleyjar. Þau fluttu búferlum um vorið, fóru á bátnum með fjölskyldu og búslóð, hún var nú ekki stærri en það. Í Hvallátrum bjó afi með sína fjölskyldu til dauðadags en hann dó 1939.

Hann var fyrirmaður í mörgu og smíðaði hóp af bátum. Yngsti sonur Ólafs, Valdimar, var í Hvallátrum og hélt bátasmiðinni áfram meðan hann lifði. Síðast fór nýr bátur á flot í Hvallátrum árið 1973, sama ár og fólk flutti burt og Hvallátrar fóru í eyði.

### Frá Hvallátrum til Reykjavíkur

Ólafur gaf fóstursyni sínum, Jóni Daníelsyni, bátinn þegar hann hætti búskap. Jón gaf bátinn hingað suður Ólafi Aðalsteini Bergsveinssyni, sem er líka sonarsonur Ólafs, við erum bræðrasynir. Ólafur ætlaði að gera bátinn upp en var ekki búinn að því þegar ég sá bátinn hjá honum á Nesjavöllum. Ég sagði Ólafi að ég væri búinn að skoða bátinn og það yrði að bregða við og gera við hann.

Heyrðu, frændi, sagði þá Ólafur, varstu ekki að tala um að fá hann. Ekki mundi ég það en ákvað að þiggja bátinn og sótti hann daginn eftir. Það var upphafið að því að báturinn yrði endurnýjaður.

Þá vissi ég ekki allt um bátinn en það hefur verið að reka á fjörur mínar síðan. Það var farið að leita og þá kom í ljós hvenær báturinn var smíðaður.

Báturinn var ekki mikið notaður á síðari árum. Þá var búið að smíða stærri vélbát sem var notaður sem vinnubátur. Eitthvað var þó líka ferðast á þessum um æðarvarpið en 300 eyjar fylgdu landareigninni í Hvallátrum.

### Ólína gaf þeim báðum nafn

Ég hef ekkert minnst á húsfreyjuna í sögunni, ömmu mína Ólínu Jóhönnu Jónsdóttur sem gaf bátnum nafn. Ólína var stúlkan sem afi sótti í Skáleyjar svo ekki



Aðalsteinn við Sendling. Mynd: Guðmundur Guðmundsson.

hefur bátnum verið gefið nafn við fæðingu. Sendlingur heitir báturinn, Sendlingur var minnsti báturinn og sendlingur er minnsti fuglinn í fjörinni.

Ólína réð líka nafni elsta sonarins. Þannig var að þegar þau fluttu frá Skáleyjum að Hvallátrum áttu þau eina dóttur og Ólína var barnshafandi. Þeim fæddist svo sonur 22. júlí 1894 og réð Ólína því að hann var skírður Aðalsteinn. Ömmu fannst það fállegra nafnið af nöfnum afa sem alltaf var kallaður Ólafur.

Aðalsteinn var pabbi minn. Hann dó þegar hann var aðeins 29 ára, drukknaði árið sem ég fæddist. Bróðir hans hafði drukknaði nokkru fyrir og fékk ég nöfn þeirra beggja. Nöfnin þóttu Hagstofunni of löng og þurrkaði Eyjólfsnafnið út en nú hef ég fengið leyfi til að skrifa það. Já, það er margt sögulegt í tilverunni.

### Breiðfirskt bátalag

Ég byrjaði á smíðinni í desember, held ég, en ég er eins og afi að ég skrái sjaldan hjá mér. Báturinn er liðlega orðinn heill og ég býst við að ljúka honum á næstu dögum.

Báturinn er Breiðfirðingur að öllu leyti, smíðaður samkvæmt breiðfirsku bátalagi. Ég smíðaði hann frá grunni en þó eru í honum þrjár litlar spýtur sem voru í gamla bátnum til þess að sálin eigi sinn samastað áfram. Ég byrjaði á því að smíða þrjú skapalón. Skapalónin eru fest við kjölinn, eitt við öftustu þóftuna, annað við miðþóftuna og það þriðja við þá fremstu. Borðin eru svo fest utan um skapalónin þannig að þau móta lagið.

Borðin hringinn í kringum bátinn eru kölluð umför. Í þessum bát eru 9 umför. Umförin þarf að beygja, sérstaklega þau neðstu og til þess að þau brotni ekki né klofni þegar þau eru undin og beygð eru þau hituð fyrst í svoköllum svitastokki. Stór járnkúla, hálfyllt af vatni er hituð með gasi og gufunni hleypt í gegnum rör inn í stokkinn. Spýturnar er svo auðvelt að beygja blautar og heitar. Í þessum bát er eingöngu fura. Eik var hins

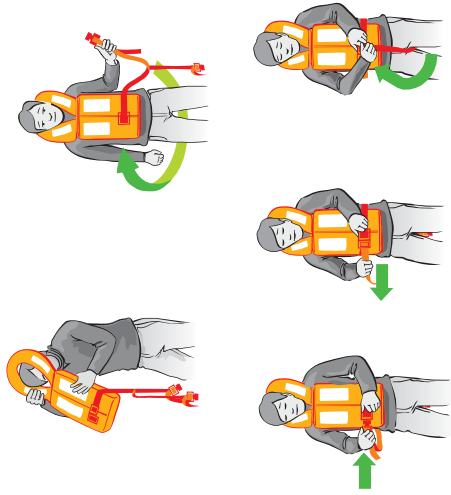
vegar notuð í vélbátana. Eikin er harðari og drekkur hægar í sig olíuna.

Ég hef ekkert ákveðið hvað ég geri við bátinn þegar smíðinni er lokið. Það hafa margir spurt að því en ég hugsaði ekkert út í það þegar ég byrjaði. Ætli ég hafi hann ekki bara mér til ánægju. Ég klára hann með þeim búnaði sem fylgdi honum meðan hann var notaður sem vinnutæki, allt frá segli niður í austurtrog.

Á honum voru 2 segl og austurtrogíð sem var í honum er komið. Þetta er einnarhandartrog en í stærri bátunum voru oftast notuð tveggjahandartrog. Þegar ausið var með einnarhandartrogi sat sá sem jós oftast á miðþóftunni, hélt um trogið með annarri hendinni og jós hléborðsmegin svo skvettan færi ekki inn í bátinn aftur. Menn þóttu ekki gjaldgengir við austur nema þeir gætu haft 3 skvettur á lofti í einu. Þeir sem voru óvanir sátu nálægt borðstokknum svo þeir gætu hella úr troginu út fyrir borðstokkinn en gárungarnir kölluðu það að skammta kálfum“, segir Aðalsteinn og kímur.



### BJÖRGUNARVESTI



**! Kynntu þér hvernig klæðast skal björgunarvestum skipsins!**

### SKIP MED BÍLAPILFÜR

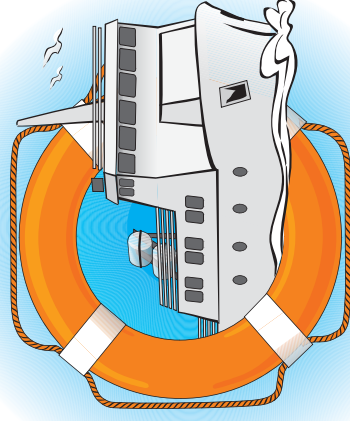
#### Á bílapilförum gilda eftirfarandi reglur:

- Áður en bílar eru yfirgefnir skulu þeir settir í gir og handbremsu. Látið áhöfn vita ef handbremsa er í ólagi.
- Farþegum er óheimilt að hafast við í farartækjum og vera á bílapilfan á meðan á siglingu stendur.
- Reykingar og áfylling eldsneytis er stranglega bönnuð.
- Geymsluhölf fyrir gaskúta í húsbílum og hjólhýsum skulu höfð ólæst og skal skrúfa tryggilega fyrir aðalokka gaskútanna.
- Tilkynnt er í hátalarakerfi skipsins hvenær heimilt er að fara inn á bílapilfar í lok siglingar.

### MERKINGAR

	<b>Brunaþoli.</b> Komi upp eldur skal brjóta glerið á brunaboðanum og þrýsta á viðvörnarhnappinn.
	<b>Útgangur.</b> Merkið er á hurðum að opnum pilförum.
	<b>Flóttaleið.</b> Örin á leiðarmerkinu gefur til kynna stystu leið út á opið pílfar þar sem söfnunarstöð er.
	<b>Neyðarútgangur.</b> Merkið er á hurðum og lögum sem nota má í neyð til að komast úr rýmum innan skips út á opið pílfar.
	<b>Söfnunarstöð.</b> Merkið er á stöðum þar sem farþegar eiga að safnast saman þegar viðvörn er gefin.
	<b>Björgunarvesti.</b> Merkið er á hirslum þar sem björgunarvesti eru geymd.
	<b>Björgunarvesti fyrir börn.</b> Merkið er á hirslum þar sem björgunarvesti ætluð börnum eru geymd.
	<b>Björgunarbátar.</b> Merkin eru við dyr út á opið pílfar þar sem gúmmibjörgunarbátar og lífbátar eru staðsettir.

Kynnið ykkur fræðsluefni um öryggismál á vefnum [www.sigling.is/oryggismal](http://www.sigling.is/oryggismal)



Gefið út af Siglingastofnun Íslands.  
Unnið í samstarfi við verkefnisstjórn langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda.  
Júní 2003



### VELKOMIN UM BORD

Farþegaskip sem siglir undir fána Íslands á að uppfylla til fullnustu öryggiskröfur stjórnvalda til farþegaskipa.

Allir í áhöfn íslenskra farþegaskipa hafa fengið viðurkennnda þjálfun í hvernig skuli bregðast við ef til neyðarástands kemur og eru skipulögð viðbrögð vegna misnunandi neyðartilvika æfð reglulega um bord.

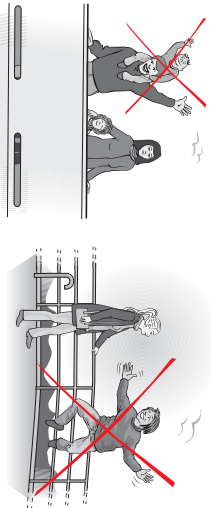
Áhöfn ber að upplýsa farþega um öryggisreglur, hæstu hættur um bord, björgunarbúnað og neyðfyrirmæli fyrir eða strax eftir að skip lætur úr höfn.



### FYRIRMÆLI TIL FARBEGA

Þegar farþegar fá fyrirmæli frá skipstjóra eða áhöfn skipisins ber þeim að fara eftir þeim.

Sérhver í áhöfn skipisins sinnir tilefni verkefni ef neyðarástand kemur upp og er áhöfnin þá klædd merktum auðkennisfatnaði.



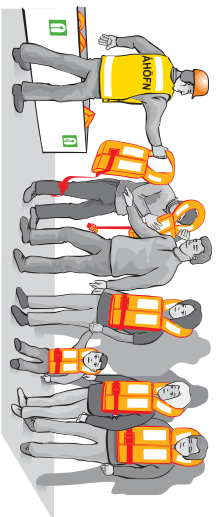
### Virðum öryggisreglur skipisins!

### KYNTU ÞÉR ÖRYGGISBÚNAÐ

Til að tryggja sem mest öryggi er mikilvægt að farþegar kynni sér vel björgunar- og öryggisbúnað skipisins og viti hvernig bregðast skuli við ef neyðarástand kemni upp.

#### Kynntu þér eftirfarandi:

- Öryggisplan skipisins
- Stöðsetningu nálægra brunaboða
- Viðvörunarhljóðmerki skipisins
- Merktar flóttaleiðir
- Stöðsetningu neyðarútganga
- Hvar söfnunarstöðvar eru á neyðarstundu
- Hvar björgunarvesti eru
- Hvernig klæðast skal björgunarvesti



### VIÐVÖRUNARHLJÓÐMERKI

**Almenn viðvörun**  
Hljóðmerki (7 stutt og síðan eitt langt)  
•••••

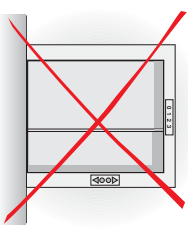
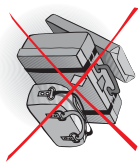
**Viðvörun um eldsvoða**  
Stöðug bjölluhringing

### NEYÐARÁSTAND

Við almenna viðvörun skulu farþegar mæta strax á næstu söfnunarstöð og hlusta eftir nánari fyrirmælum frá skipstjóra og áhöfn skipisins.

#### Þegar viðvörun er gefin skaltu:

- halda ró þinni
- hlusta eftir fyrirmælum frá skipstjóra eða áhöfn skipisins
- Klæðast hlýjum fatnaði ef hann er nærtækur
- skilja eftir allan handfangur
- aðstoða og leiðbeina ferðarfélagum þínum
- fara eftir leiðarmerkjum sem sýna þér flóttaleiðina að næstu söfnunarstöð
- skríða út á förum fótum ef reykur er á leið þinni
- ekki nota lyftu sem flóttaleið
- taka við og klæðast björgunarvesti samkvæmt fyrirmælum áhafnar



**Mikilvægt er að halda ró sinni ef neyðarástand kemur uppi!**

### Niðurstaða útboða

Dags.	Heiti útboðs	Kostnaðaráætlun	Lægsta tilboð	%	Verktaki m. lægsta tilboð	Fjöldi tilboða
01.07.03	Akureyri - Fiskihöfn - þekja og lagnir II. áfangi,	14.665.870	15.269.650	104,1	Elinn ehf., Sauðárkróki	2
01.07.03	Sauðárkrókur - dýpkun 2003	14.600.000	11.150.000	76,3	Björgun ehf.	1
26.06.03	Þórshöfn - stálþil	57.851.220	44.828.580	77,5	Gáma- og tækjaleiga Austurlands	6
24.06.03	Eskifjörður - stálþil við bræðslu	37.222.760	25.799.200	69,3	Ísar ehf., Hafnarfirði	4
12.06.03	Siglufjörður-viðlega smábáta	7.860.860	4.784.100	60,9	Guðlaugur Einarsson ehf.	4
12.06.03	Siglufjörður-Roaldsbryggja við Sildarminjasafn	7.206.140	3.254.600	45,2	Guðlaugur Einarsson ehf.	4
29.04.03	Vopnafjörður-brimvarnargarður milli Miðhólma og Skiphólma	150.930.000	122.191.000	80,9	Suðurverk hf.	8
15.04.03	Vestmannaeyjar-Ískantur/Suðurkanur	36.798.450	26.300.000	71,5	Almenna byggingarfélagið ehf.	3

### Lög, reglugerðir og gjaldskrár

Heiti	Nr.	Gildistaka
Reglugerð um mönnunarnefnd skipa	420/2003	10.06.03
Reglugerð um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa	416/2003	10.06.03
Reglugerð um úrskurðarnefnd siglingamála	402/2003	10.06.03
Gjaldskrá fyrir hafnir	398/2003	01.07.03
Reglugerð um gildistöku reglugerðar Evrópusambandsins um hönnun olíuflutningaskipa	310/2003	30.04.03

### Öryggismál

## Fræðslurit um stöðugleika fiskiskipa



*Siglingastofnun Íslands hefur gefið út fræðslurit um stöðugleika fiskiskipa.*

*Á árinu 1988 kom út*

*fyrsta útgáfa ritsins og birtist það nú í þriðja sinn. Ritid hefur notið vinsælda meðal sjómanna og annarra sem láta sig varða öryggismál fiskiskipa.*

Í formála ritsins segir m.a.:

„Stöðugleiki er tvímælalaust einn mikilvægasti öryggisþáttur hvers fiskiskips. Þrátt fyrir að í umræðum um öryggi fiskiskipa verði mönnum oft tíðrætt um þann öryggis- og björgunarbúnað, sem í skipunum er, þá skipta fyrirbyggjandi aðgerðir gegn slysum höfuðmáli og besta björgunartækið hlýtur ávallt að vera skipið sjálft.

Stöðugleiki skipa er breytilegur. Að hluta til er hann innbyggður í skipið og að hluta til háður þeim almennu varúðarráðstöfunum, sem áhöfnin gerir við daglega vinnu sína eins og við hleðslu skipa, sjóbúnað, frágang farms og veiðarfæra svo og almenna aðgæslu við siglingu skipa.

Allt frá því að þetta rit kom fyrst út hefur Siglingastofnun staðið fyrir ýmiss konar átaksverkefnum um stöðugleika skipa. Auk fræðslufunda sem hafa verið haldnir viðs vegar um landið var gerð könnun á stöðugleika þilfarsfiskiskipa. Á u.þ.b. 10 árum tókst að útbúa fullkomin stöðugleikagögn fyrir öll íslensk þilfars-

skip sem voru án gagna en fjöldi þeirra var á fjórða hundrad. Þetta verkefni var fjármagnað af eignum viðkomandi skipa en naut einnig styrkja frá hinu opinbera.

Framangreindar aðgerðir hafa skilað miklum árangri. Stöðugleiki allra íslenskra þilfarskipa er nú þekktur og þekking skipstjórnamanna á stöðugleika skipa hefur aukist.“

Endurskoðun ritsins var unnin í samráði við Stýrimannaskólanum í Reykjavík. Efni ritsins var aukið lítils háttar og samræmt breytingum sem hafa verið gerðar á reglum um stöðugleika þilfarsfiskiskipa. Jafnframt hefur hugtökum og skammstöfunum verið breytt til samræmis við fyrirmynd Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar.

Útgáfan er fjármögnuð af langtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda og verður ritinu dreift ókeypis um borð í öll íslensk skip. Auk þess má nálgast ritið hjá Siglingastofnun Íslands, á vef stofnunarinnar (slóðin er <http://www.sigling.is/page.asp?PageID=839>) og á sérstökum vef um öryggismál sjómanna sem opnaður verður innan tíðar.

Það er von Siglingastofnunar að þessi endurbætta útgáfa megi auka almenna þekkingu á stöðugleika skipa og stuðla þannig að enn frekara öryggi íslenskra fiskiskipa.

### Hafnasvið

#### Nýr starfsmaður

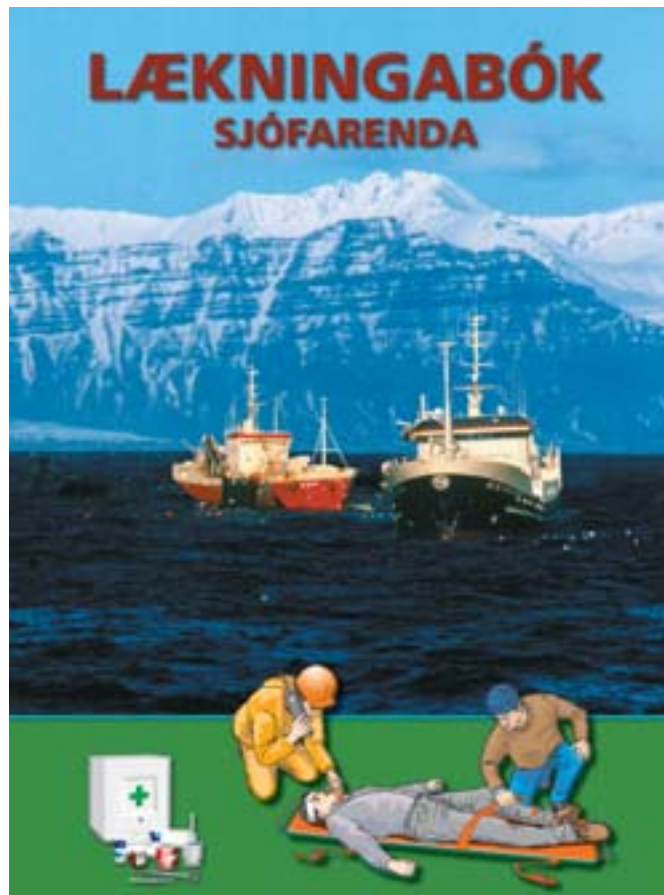
**Kristinn Aðalbjörnsson, byggingafræðingur á hafnasviði.**



Kristinn er fæddur í Reykjavík 17. nóvember 1952. Hann lauk prófi í byggingafræði frá Vitus Beringtækniskólanum í Dannörku árið 2002 og fékk meistararéttindi í pípulögnum árið 1984. Áður en Kristinn kom til starfa hjá Siglingastofnun vann hann m.a. að byggingaeftirliti hjá Fasteignastofnu Reykjavíkurborgar, sem sjálfstætt starfandi pípulagningameistari og sem sjómaður.

Kristinn er kvæntur Lilju Hauksdóttur, hjúkrunarfræðingi og eiga þau samtals fimm börn.





## Lækningabók sjófarenda

er sjálfsögð eign sjómanna og nauðsyn um borð í öllum bátum og skipum.

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.

Forlagsverð er kr. 4.500 með vsk.

Útgáfa og dreifing:



SIGLINGASTOFNUN

Vesturvör 2, 200 Kópavogi

Sími: 560 0000

Netfang: [sigling@sigling.is](mailto:sigling@sigling.is)