



# Til sjávar

4. tbl. 4. árg. september 2000

Fréttabréf Siglingastofnunar

1

Samgöngur í aldarlok

2

Mönnunarnefnd

3

Fjarskipti

4

Siglinga-reglur

5

Húsavíkurhöfn

6

Úfinn sjór

7

Skipa-riti

Ný skýrsla

## Samgöngur í aldarlok



mismunandi eðli þessara samgönguþátta en bæði flugrekstur og rekstur sjóflutninga krefst mikilla fjárfestinga og hárra rekstrarútgjalda.

### Velta

Heildarvelta í samgöngum árið 1997 var tæpir 63 milljarðar króna. Þar af voru 45% í flugrekstri, 37% í flutningum á sjó, 14% í vöruflutningum á landi og

5% í annarri samgöngustarfsemi.

### Ársverk

Velta og ársverk þurfa hins vegar ekki að fara saman eins og sýnt er fram á í skýrslunni. Þrátt fyrir litla veltu í vöruflutningum á landi eru flest ársverk í þeim geira. Þá má og lesa að ársverkum í sjóflutningum á Íslandi hefur fækkað sem er m.a. skýrt með stækkun skipa, tækni- og gámavæðingu. Hluta af skýringunni má ef til vill rekja til svokallaðra hentifánaskipa.

frh. bls. 3

Hagfræðistofnun Íslands sendi nýlega frá sér skýrsluna Samgöngur á Íslandi í lok 20. aldar. Skýrslan er þriðji áfangi verkefnisins Samgöngulíkan fyrir Ísland sem hagfræðistofnun hefur unnið fyrir Flugmálastjórn, Siglingastofnun Íslands og Vegagerðina. Í skýrslunni er mikill fróðleikur um samgöngur á Íslandi á tölulegu og myndrænu formi.

Í kaflanum um vöruflutninga er talað um þrenns konar flutningsmáta á vörum,

eða með bílum, skipum og flugvélum. Nokkuð nákvæmar tölur eru til um það vörumagn sem fer um hafnir en ekki er alltaf ljóst hvort um er að ræða flutning innanlands eða milli landa.

### Þáttur samgangna

Þá er í skýrslunni og fjallað um þátt samgangna í efnahags- og þjóðlífinu og veltu innan samgöngugeirans. Mesta veltan er í flugrekstri, þar á eftir koma flutningar á sjó og síðast vöruflutningar á landi. Það ætti ekki að koma á óvart ef haft er í huga

### Hrakningar í vitaviðhaldi

Suma vita er erfitt að nálgast frá sjó eins og starfsmenn Siglingastofnunar fengu að reyna í sumar.

bls. 6

### Svarti kassinn í skip

Á næsta fundi siglingaöryggisnefndar IMO verður líklega samþykkt að siglingarritinn verði hluti af öryggisbúnaði skipa.

bls. 7



## Frá forstjóra

# Hafnirnar eru okkur mikilvægar



Í nýútkominni  
Ískýrslu, sem  
Hagfræðistofnun  
Háskóla Íslands  
vann fyrir stofn-  
anir samgöngu-  
ráðuneytisins, er  
safnað saman

ýmsum upplýsingum um samgöngur á Íslandi í lok tuttugustu aldar og kemur þar marga forvitnilegt fram.

Sérstaklega vil ég benda á mikilvægi hafna og siglinga og jafnframt að umsvif þeirra hafa vaxið jafnt og þétt á síðastliðnum 30 árum. Um 99% vöruflutninga til og frá landinu fer um hafnirnar. Að jafnaði hefur innflutningur vaxið um 2,4% og útflutningur um 4,4% á ári á umræddu tímabili og er þá mælt í tonnum. Þá er landaður afli álfka mikill og allur innflutningur og hefur hann vaxið að meðaltali um 3,3% á ári á sama tímabili.

Af tölum í skýrslunni má ráða að stór hluti innflutnings og landaðs sjávaraflla fer aldrei út af hafnarsvæðinu heldur fer þaðan út aftur sem unnin vara. Þetta á t.d. við um hráefni til stóriðju og megnið af öllum uppsjávarfiski sem er um 70% aflans.

Þá kemur fram í skýrslunni að á síðustu 30 árum hefur aukning í vöruflutningum



Eskifjarðarhöfn

innanlands, mælt í tonnklómetrum, verið langtum meiri í strandsiglingum en eftir vegakerfinu og kemur það eflaust mörgum á óvart.

Sú gerbylting sem orðið hefur á strandsiglingum á tímabilinu lætur lítið fara fyrir sér á yfirborðinu.

Famangreindar hugleiðingar beina hugarum að því að hafnir okkar eru ekki

síður mikilvægar landi og þjóð nú en fyrir 30 árum. Þetta atriði er nauðsynlegt að hafa í huga nú þegar unnið er að nýrri löggjöf um framtíðarskipan hafnamála. Þar verður að skapa höfnum landsins viðunandi rekstrargrundvöll þannig að þær geti áfram stuðlað að vexti og viðgangi í þjóðfélagi okkar.

Hermann Guðjónsson

Til sjávar. Fréttabréf Siglingastofnunar.

Útgefandi: Siglingastofnun Íslands.

Vesturvör 2, 200 Kópavogur.

Sími: 560 0000 Bréfasími: 560 0060

Heimasíða: [www.sigling.is](http://www.sigling.is)

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

Ritstjóri: Aðalbjörg Rós Óskarsdóttir ([aro@sigling.is](mailto:aro@sigling.is))

Ábyrgðarmaður: Hermann Guðjónsson.

Umbrot: Siglingastofnun Íslands.

Prentun: Prentsmiðjan Oddi hf.

Efni tilbúið í prentsmiðju í september 2000.

Ljósmynd á forsíðu: Frá Ólafsfirði.

Fjölmiðlum er frjálst að nota efni blaðsins ef heimildir er getið. Óskum um áskrift er hægt að koma á framfæri við ritstjóra.

## Fiskiskip

### Nýskipuð mönnunarnefnd



Mönnunarnefnd fiskiskipa var skipuð 15. júlí sl. í samræmi við ákvæði laga um atvinnuréttindi skipstjórnarmanna á íslenskum skipum og laga um atvinnuréttindi vélfræðinga, vélstjóra og vélavaraða á íslenskum skipum.

Um mönnunarnefnd gildir reglugerð nr. 64/1985, sbr. nr. 630/1991. Samkvæmt 3. gr. reglugerðarinnar skal nefndin skipuð til þriggja ára í senn.

Eftirfarandi menn skipa nefndina nú: Haraldur Blöndal formaður, Árni Sverrisson og Guðmundur Steingrímsson frá Farmanna- og fiskimannasambandi Íslands, Friðrik J. Arngrímsson, Guðfinnur G. Johnsen og Sigurbjörn Svavarsson frá Landsambandi íslenskra útvegsmanna, og Helgi Laxdal Magnússon og Ásgeir Guðnason frá Vélstjórafélagi Íslands. Ritari nefndarinnar er Sverrir Konráðsson starfsmaður Siglingastofnunar Íslands.



# Samgöngur í aldarlok

Frh. af bls. 1

## Vöruflutningar

Úr töflunni hér að neðan má lesa að mest er flutt af vörum landleiðis þótt nákvæmar tölur um magnið liggi ekki

bensínjald og þungaskattur, og eiga fjárveitingar til vegamála að fara eftir því hvað þeir gefa mikið af sér. Þó hafa verið frávík frá þessu þegar lagt hefur verið í

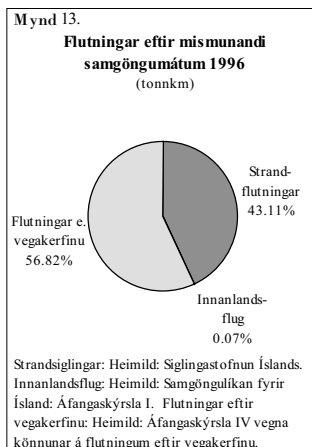
Tafla 1. Vöruflutningar eftir vegakerfinu, strandsiglingar og flug

	millj. tonnkm			þús. tonn 1997
	1967	1987	1997	
Eftir vegakerfinu	332		400	2.500
Strandsiglingar	26		300	800
Flug	1,6	1,3	0,4	1,9

Heimild: Kampsax, Flugleiðir, Flugmálastjórn, Flugfélag Íslands, Siglingastofnun Íslands, Hagfræðistofnun H.I.

fyrir og telja höfundar skýrslunnar að skekkjumörk þar séu á milli 20-30%.

Minst er flutt loftleiðis en árið 1997 sést að það vörumagn sem fór um hafnir landsins vóg samtals 800 þúsund tonn.



Árið áður, 1996, fara rúm 43% af vörumagninu um hafnir landsins en tæp 57% eru flutt með bílum, sbr. mynd 13 hér að ofan.

## Ársverk í samgöngum

Árið 1996 voru um 6.500 ársverk í samgöngum, 22% voru við vöruflutninga á landi, 20% í hverjum hinna flokkanna nema flokknum „annað“ en þar var hlutfallið um 18%.

## Fjármögnun samgönguverkefna

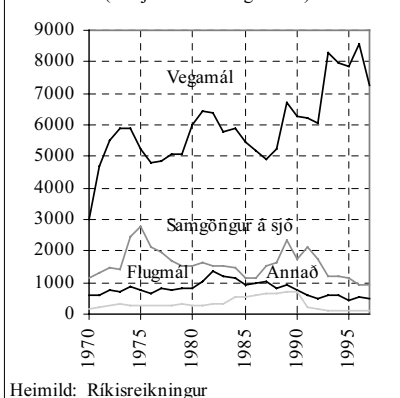
Í skýrslunni er einnig fjallað um fjárveitingar ríkisins til mismunandi samgöngumáta. Vegagerðin hefur tekjur af mörkuðum tekjustofnum, sem eru

sérstakar framkvæmdir. Þetta var einkum árin 1993 til 1995 og leiddi til þess að auknu fé var varið til vegamála. Nú má segja að þetta hafi snúist við og að það viðbótarfjármagn sem varið var til vegagerðar sé verið að endurgreiða þar sem markaðar tekjur til vegamála hafa í nokkrum mæli runnið til ríkissjóðs undanfarin ár.

## Hafnamál

Hvað varðar framkvæmdafé til hafnamála má sjá tvo útgjaldatoppa. Annar er á miðjum áttunda áratugnum og hinn um 1990. Stefnan virðist vera í þá átt að ríkið taki minni þátt í hafnaframkvæmdum og því ólíklegt að slíkir toppar verði fleiri. Liðurinn „samgöngur á sjó“ inniheldur heildarútgjöld ríkisins til þessara mála og er ríflega helmingur þeirra til hafnaframkvæmda.

Mynd 41. Útgjöld ríkisins til veg-, siglinga- og flugmála (millj.kr. á verðlagi 1998)



## Stuttar fréttir

### Fjarskipti við Norður-Atlantshaf

Í lok september verður haldin hér á landi ráðstefna ríkja sem lönd eiga að Norðursjó og norðanverðu Atlantshafi um neyðarfjarskiptakerfið GMDSS (Global Maritime Distress Safety System) sem er eins og nafnið bendir til neyðarfjarskiptakerfi en er líka notað fyrir almenn fjarskipti.

Hér á landi eru það auk fulltrúa frá Siglingastofnun aðilar frá Póst- og fjarskiptastofnun, Landhelgisgæslunni og Landssímanum sem starfa að þessum málum á alþjóðavettvangi.

Þetta er í fyrsta sinn sem hópurinn hittist hér á landi en síðasti fundur var haldinn í Hollandi.

Á ráðstefnunni í haust verður rætt um hvernig GMDSS-kerfið hafi reynst í framkvæmd og þau vandamál sem upp hafa komið í því sambandi. Markmiðið er að leggja fram sam-eiginlegar tillögur um nauðsynlegar lagfæringar og þá samræmingu sem þarf að gera á kerfinu.

### Ársfundur Hafnasambandsins

31. ársfundur Hafnasambandsins verður haldinn á Akureyri dagana 12. og 13. október næstkomandi.

Árni Þór Sigurðsson, formaður sambandsins, setur þingið. Ávörp flytja Sturla Böðvarsson samgönguráðherra, Kristján Þór Júlíusson, bæjarstjóri Akureyrar, og fulltrúi erlendra gesta. Á fundinum verða rædd drög að nýjum hafnalögum, umhverfisstefna hafna, samræmd samgönguáætlun og breytingar í flutningamunstri auk hefðbundinna ársfundarefna. Þá mun Kurt Verner, varaformaður danska hafnasambandsins, fjalla um dönsk hafnalög.



# Dag- og ljósmerki skipa



**S**iglingareglurnar eru eitt af lykilatriðum til þess að tryggja öryggi sáfarenda. Í þessari grein lýsir Guðjón Ármann Eyjólfsson, skólameistari Stýrimannaskólans í Reykjavík, breytingum á alþjóðasiglingareglunum um dag- og ljósmerki skipa að fiskveiðum og leggur áherslu á mikilvægi þess að fylgja gildandi reglum.

## Alþjóðasiglingareglur

Með lögum nr. 7/1975, með síðari breytingum, hafa alþjóðasiglingareglurnar lagagildi hér á landi. Það er því ekki einvörðungu öryggisins vegna að allir sáfarendur eiga að fylgja siglingareglunum heldur ber þeim einnig til þess lagaskylda. Á 18. allsherjarþingi Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar í nóvember 1993 voru samþykktar breytingar á reglunum sem öðluðust gildi á alþjóðavísu tveimur árum síðar.

Breytingar þessar varða dagmerki skipa að fiskveiðum, styttri en 20 metrar, sem fjallað er um í b-, c- og d-lið 26. reglu og viðbótarkerki skipa að togveiðum í a- og b-lið II. viðauka.

## Andanes-ljósín

Skipum af þessari stærð var í stað hins venjulega dagmerkis (tvær keilur, önnur lóðrétt upp af hinni og snúi oddar saman) heimilað að hafa uppi körfu. Með breytingunni í nóvember 1993 var sú heimild felld úr gildi.

Breytingin er á þá lund að skipum að togveiðum, sem eru 20 metrar eða lengri, er skylt að hafa uppi ljós til viðbótar græna og hvíta hringljósínu sem mælt er fyrir um í 26. reglu.

## II. viðauki

**Viðbótarkerki fyrir fiskiskip sem eru að veiðum í grennd hvert við annað**

...

### 2. Merki skipa að togveiðum

a) Skip að togveiðum, 20 metrar að lengd eða lengra, skal, hvort sem það veiðir með botnvörpu eða flotvörpu, hafa uppi:

- þegar vörpunni er kastað: tvö hvít ljós, annað lóðrétt upp af hinu;



Ljós þessi eru stundum nefnd Andanes-ljós, en enskir togarar sem voru að veiðum út af Andanesi í Norður-Noregi notuðu fyrstir þessi ljós: tvö hvít ljós, annað lóðrétt upp af hinu, þegar verið er að kasta, hvítt ljós lóðrétt yfir rauðu þegar togari er að hífa og tvö rauð hringljós þegar veiðarfærið er í festu.

Setningunni „*má hafa uppi*“ í a-lið II. viðauka á því að breyta í „*skal hafa uppi*“.

Sams konar breyting er á b-lið II. viðauka. Á togveiðiskipum, 20 metrar á lengd eða lengri, sem toga vörpu á milli sín, skal „á hvoru þeirra um sig“ beina ljóskastara fram á við og fyrir stafn hins skipsins sem varpan er toguð í félagi með. Fyrirnefnd Andanes-ljós skal hafa uppi þegar vörpu er kastað, við hífingu og í festu.

Skip styttri en 20 metrar mega hafa uppi þessi ljós en er það ekki skylt.

### Notkun dagmerkja

Siglingareglurnar eru eins og allir vita eitt af lykilatriðum til þess að tryggja öryggi skipa á siglingu, við fiskveiðar og margvísleg önnur störf á sjónum.

Sá sem þetta ritar hefur lengi kennt siglingareglurnar. Nú í seinni tíð kemur

það stundum fyrir að nemendur sem hafa verið á fiskiskipum segja mér að þeir hafi aldrei séð dagmerki skipa að fiskveiðum á íslenskum skipum nema verið sé að veiðum meðal útlendinga á Flæmska hattinum, úti á Reykjaneshrygg eða norður í Smugu.

Skip að fiskveiðum á alltaf að nota hin fyrirskipuðu dag- og ljósmerki. Ef skip að fiskveiðum verður fyrir óhappi þegar það er bundið veiðarfærum sínum, t.d. ásiglingu annars skips eða annað skip eyðileggur veiðarfærið, siglir inn í nótt, slítur togvír o.s.frv., þá er bótakrafa mun harðsóttari ef skipið er algerlega ómerkt og án dagmerkja fiskiskipa að deginum eða „fiskiljósa“ að nóttu til. Skipið hefur þar með ekki þann rétt sem það á samkvæmt 18. reglu, þar sem bæði vélskipum og seglskipum sem eru laus er skylt að víkja fyrir skipi að fiskveiðum, auk svo ákvæða í 2. reglu „*á gæta þeirrar varúðar sem almenn sjómennska krefst eða sérstakar aðstæður kunna að útheimta.*“

### Eitt handtak

Ef fullyrðingar sumra nemenda Stýrimannaskólans um fátæklega notkun dagmerkja íslenskra fiskiskipa eru réttar, ráðleggt ég skipstjórnarmönnum að kippa þessu í lag. Það getur ekki verið mikið mál: Ein talía og eitt handtak við fyrsta og síðasta hal á veiðislóðinni!

Auk þess sem kveðið er á um merkingu skipa að fiskveiðum í alþjóðasiglingareglunum segir í íslenskum reglum um búnað skipa:

„*Öll skip skulu hafa siglinga- og merkjaljós þau sem alþjóðasiglingareglur gera ráð fyrir, ennfremur hin fyrirskipuðu dagmerki.*“

- þegar varpan er hífð um borð: hvítt ljós yfir rauðu ljósi;
- þegar varpan er föst í einhverri hindrun: tvö rauð ljós, annað lóðrétt upp af hinu.

b) Á skipum, sem eru 20 metrar á lengd eða lengri og toga vörpu á milli sín, skal á hvoru þeirra um sig:

- beina ljóskastara að nóttu til fram á við og fyrir stafn hins skipsins sem varpan er toguð í félagi með;

- hafa uppi ljósin, sem kveðið er á um í lið 2a að framan, þegar vörpunni er kastað eða hún er hífð um borð eða er föst í einhverri hindrun.

c) Skip, styttra en 20 metrar má, eftir því við á, hafa uppi þau ljós sem mælt er fyrir um að hafa uppi í a- eða b-lið þessa hluta, hvort sem skip er að veiðum með botnvörpu eða flotvörpu eða togar vörpu með öðru skipi.



## Líkanstöðin

# Hafnarbætur á Húsavík



Íhöfninni á Húsavík hefur alla tíð verið ókyrrð vegna úthafsöldu. Þá hafa þrengsli í suðurhöfninni og fyrrnefnd ókyrrð orðið til þess að höfnin hefur ekki nýst sem skyldi. Mikið sog getur einnig orðið í innri hluta suðurhafnar. Við áætlanir um hugsanlegar hafnarbætur þarf og að hafa hugfast að erfitt er að skýla höfninni með lengingu núverandi hafnarгарða þar sem það hindrar aðkomu að höfninni sjálfri.

### Líkan í hlutfallinu 1:60

Líkan af Húsavíkurhöfn var byggt í líkansal Siglingastofnunar í janúar og febrúar á þessu ári. Líkanið var byggt í kvarðanum 1:60 og var öll aðstaðan í líkanstöðinni, 800 fermetrar, nýtt undir hafnarlíkanið.

Tilraunir hófust svo um miðjan mars og lauk í lok júní. Í líkaninu voru prófaðar ýmsar útfærslur af ytri skjólmannvirkjum í samvinnu við heimamenn og reynsla þeirra nýtt til hins ýtrasta.

### Bökugarður

Niðurstaða líkantilrauna var svonefndur Bökugarður, um 390 metra langur með um 130 metra löngum viðlegukanti með 10 metra dýpi.

Mesta dýpi við garðsenda verður rúmir 12 metrar. Heildarmagn efnis í garðinn er áætlað um 300 þúsund rúmmetrar og verður hann þannig meðal stærstu brimvarnargarða hérlendis.

hreyfing inni í núverandi höfn verulega. Sem dæmi má nefna að hreyfingar togara í 98% öldu utan á Þvergarði minnka í helming til þriðjung af því sem nú er og að Norðurgarður verður



Heimamenn og starfsmenn Siglingastofnunar prófa útfærslur á ytri skjólgörðum fyrir Húsavíkurhöfn

Garðurinn veitir skjól fyrir norðlægum áttum og einnig fyrir vestan vindöldu.

### Minnkandi ölduhreyfingar

Ársalda á utanverðum Skjálfaflóa er um 12,5 metrar (ársalda er alda sem kemur að jafnaði einu sinni á ári) en undan Húsavíkurhöfða, utan fyrirhugaðs garðs, er ársaldan um 4,5 metrar. Hönnunaralda fyrir garðinn er um 6,5 sem er með hæstu hönnunaröldu fyrir ytri hafnarmannvirki hér á landi.

### Staðalkröfur um kyrrð

Með tilkomu skjólgarðsins minnkar

nýtanlegur sem viðlega allt árið um kring. Báðar viðlegurnar munu eftir byggingu garðsins uppfylla staðalkröfur Siglingastofnunar um kyrrð í höfnum.

### Umhverfisáhrif

Grjótnám vegna fyrirhugaðra framkvæmda er nú í umhverfismati. Verði niðurstaða matsins jákvæð er stefnt að forvali á verktökum í árslok og að framkvæmdir geti hafist í beinu framhaldi af því.

**SJÓFARENDUR!**

**OFHLEÐSLA BÁTA ER ALVÖRUMÁL!**



SIGLINGASTOFNUN



## Niðurstöður útboða

Dags.	Heiti útboðs	Kostnaðaráætlun	Lægsta tilboð	%	Verktaki m. lægsta tilboð	Fj. tilboða
18.07.00	Árskógssandur - grjótagarðar og sjóvörn	29.917.850,-	23.512.610,-	79	Eyjólfur Þór Jónsson, Hrísey	6
20.07.00	Suðureyri - grjótagarður og sjóvörn	13.610.000,-	11.645.000,-	86	Norðurtak, Sauðárkróki	4
01.08.00	Grenivík - smábátagarður	8.788.200,-	6.670.080,-	75,8	Jarðverk, Dalvík	3
03.08.00	Akureyri - fiskihöfn, þekja og lagnir	22.300.350,-	19.962.890,-	89,5	Sandur og stál ehf., Húsavík	2
10.08.00	Dalvík -Norður- og Suðurgarður, þekjur og lagnir	14.272.150,-	15.068.550,-	106,1	Katla ehf., Árskógsströnd	2

## Umburðarbréf

Dags.	Heiti	Nr.	Flokkun
17.08.00	Mælingar skipa með mestu lengd allt að 10 m sem búin eru skutgeymi, stýriskassa og/eða veltikjöllum	05/2000	3.2.1.1.

## Vitaviðhald

# Hrakningar í Hrólfskeri



Viðhaldi skerjavita og vita sem ekki er hægt að nálgast frá landi er sinnt á sumrin. Suma þeirra er líka erfitt að nálgast frá sjó eins og starfsmenn Siglingastofnunar fengu að reyna í sumar þegar siglt var í Hrólfskeri á Eyjafirði til að gera við vitabygginguna sem var nokkuð farin að láta á sjá.

### Veðurtepptir í sólarhring

Gert var við steypuskemmdir á vitanum og hann síðan málaður og sinnt hefðbundnu eftirliti innanhúss. Þegar verkinu var lokið hafði sjólag við skerið versnað til muna og gengu brotsjóirnir yfir skerið beggja vegna en varðskipið, sem lá um það bil hálfu sjómílu frá, hreyfðist varla. Sáu menn þann kostinn vænstan að bíða lags og bjuggu sig til næturgistingar í vitanum. Frá varðskipinu tókst að senda viðgerðarflokknum teppi og vistir í plastdunkum. Bjuggu mennirnir tíu, starfsmenn Siglingastofnunar og Landhelgisgæslunnar, svo um sig á vitagólfinu og létu þar fyrirberast um nóttina. Um hádegi daginn eftir voru sendir út bátar eftir þeim og eftir nokkrar lendingartilraunir, þar sem m.a. einn gúmmíbátur eyðilagðist, var loks orðið ládautt við skerið og menn komust um borð í varðskipið.

### Fimmtungur í viðhaldi árlega

En þetta var ekki eini vitinn sem þurfti viðgerðar við af þeim 104 sem mynda

vita- og leiðsögukerfi landsins og eru í umsjá Siglingastofnunar. Á hverju ári er reynt að sinna viðhaldi á um 20 vitum auk hefðbundins eftirlits og viðhalds á baujum.

Í svokallaðri baujuferð í maí var meðal annars sett út ný bauja við innsiglinguna inn í Hafnarfjörð sem Æðarsker heitir. Þá var sinnt viðhaldi og eftirliti á vitum í Húnaflóa og á Eyjafirði.

Í annarri vitaferðinni var byrjað í Gjögurtá, farið austur um og endað í Þrídröngum við Vestmannaeyjar þar sem fengin var aðstoð frá þyrlu við að komast að vitanum.

### Viðhaldsferð á Vestfirði

Um miðjan júlí lagði varðskipið Óðinn upp frá Reykjavík í síðustu ferð sumarsins. Nú skyldi sinnt endurbótum og eftirliti á níu vitum á Vestfjörðum, frá Kópanesi að Hornbjargi. Á leiðinni var gerð önnur tilraun til að komast í land í Skor en þar var sem fyrr um sumarið „þrútið loft og þungur sjór“.

Niðurstaðan við verklok var þó vel viðunandi þar sem eftirliti og viðhaldi var sinnt á samtals 24 vitum auk minni háttar viðgerða og eftirlits á 12 baujum og fimm veðurstöðvum.





## Siglinga- dagur

### Siglingadagur 2000

Á ári hverju efnir Alþjóðasiglingamálastofnunin, IMO, til sérstaks alþjóðlegs siglingadags (World Maritime Day). Í ár eru aðildarríki hvött til að skipuleggja viðburði af þessu tilefni dagana 25.-29. september 2000. Engin dagskrá er skipulögð á Íslandi þetta árið. Markmið IMO er að hvetja til umræðu um siglingar, öryggismál sjómanna og mengun hafanna í aðildarríkjum IMO.

Í skeyti framkvæmdastjórans af þessu tilefni kemur m.a. fram að IMO stendur um þessar mundir fyrir átaki sem miðast að því að aðildarríkin styrki tengslin milli hinna ýmsu stofnana sem munu í framtíðinni sjá flotum heimsins fyrir sjómönnum til starfa. Hann segir enn fremur að sérfræðingahópar hafi undanfarið lagt mat á gögn frá aðildarríkjunum þar sem þau gera grein fyrir framkvæmd endurskoðaðrar alþjóðasamþykktar um menntun, þjálfun, skírteini og vaktstöður áhafna flutningaskipa (STCW).

Hér er um nýja málsmeðferð að ræða innan IMO þar sem stofnunin fær í fyrsta skipti hlutdeild í að hrinda alþjóðasamþykkt í framkvæmd og fylgja ákvæðum hennar eftir inn í innanlandslöggjöf aðildarríkja. Að áliti framkvæmdastjórans er hér um tímamótaskref að ræða og vitnaði hann í því sambandi í þema dagsins: **IMO í þágu samvinnu siglingaþjóða.**

Nánari upplýsingar er að finna á heimasíðu IMO: [www.imo.org](http://www.imo.org)

### Nýir starfsmenn

## Nýtt andlit á hafnasviði

### Baldur Einarsson tæknifræðingur.

Fæddur í Reykjavík 10. ágúst 1953. Hann lauk prófi í byggingatæknifræði frá Tækniskóla Íslands 1981. Áður en hann hóf störf hjá Siglingastofnun vann hann m.a. hjá gatnamálastjóra Reykja-



víkur, á Ólafsfirði og hjá ýmsum byggingaverktökum. Baldur er þó ekki með öllu ókunnur starfsemi stofnunarinnar því að á árunum 1982 til 1985 starfaði hann hjá Vita- og hafnamálastofnun. Baldur er kvæntur Steinunni G. Knútsdóttur hjúkrunarfræðingi og eiga þau tvö börn.

### Sjóslys

## Svarti kassinn í skip



**S**enn líður að því að svokallaður siglingarriti (VDR-Voyage Data Recorder) verði hluti af skylduöryggisútbúnaði um borð í nýjum skipum og farþegaskipum.

Um árábil hefur slíkt tæki verið um borð í stórum farþegaflugvélum um allan heim og hefur í daglegu tali verið nefnt „svarti kassinn“.

Siglingarritinn nemur og skráir fjölda allan af mikilvægum upplýsingum um siglingu skipsins, starfsemi véla og búnaðar og öll stjórnök sem framkvæmd eru svo og samtal manna í brú og fjarskipti milli skips, annarra skipa og stöðva í landi. Í kjölfar sjóslyss er svarti kassinn sóttur um borð í skipið eða flakið á sjávarbotni og tæknimenn kalla þær upplýsingar sem skráðar voru síðustu klukkustundirnar, mínúturnar og sekúndurnar

fyrir slys og þannig fá rannsóknarmenn aukna innsýn í atburðarásina. Mun auðveldara yrði að komast að því hvað fór úrskeiðis og gera viðeigandi ráðstafanir til úrbóta í því skyni að koma í veg fyrir frekari slys.

Siglingaöryggisnefnd Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar, IMO, hefur haft málið til umfjöllunar og á fundi nefndarinnar í nóvember nk. er talið líklegt að samþykktar verði breytingar á fimmta kafla SOLAS-samþykktarinnar þar að lútandi. Sú viðbót fæli í sér að siglingarritinn yrði hluti af skyldubúnaði um borð í nýsmíðuðum skipum sem kjörlur yrði lagður að 1. júlí 2002 eða síðar. Gert er ráð fyrir að eldri farþegaskip, þar með talin ekjuskip, fái frest til 1. janúar 2004 til að koma siglingarritanum fyrir.

### Hafnarrikiseftirlit

## Námsstefna í Reykjavík



**N**ámsstefna skipa-  
skoðunarmanna um  
hafnarrikiseftirlit verður  
haldin í Reykjavík dagana

3. til 5. október nk.

Hafnarrikiseftirlit er skyndiskoðun á kaupskipum sem sigla undir erlendum fána. Markmiðið er að koma í veg fyrir siglingar skipa sem uppfylla ekki lágmarkskröfur um öryggi, mengunarvarnir og aðbúnað skipverja, þ.e. svonefndra undirmálsskipa.

Áætlað er að þátttakendur verði á bilinu 50 til 60 frá strandríkjum Evrópusambandsins, þrettán að tölu, auk skipa-  
skoðunarmanna frá Kanada, Króatíu, Póllandi, Noregi og Rússlandi.

Á námsstefnunni verður farið yfir þróun hafnarrikiseftirlitsins ásamt þróun Evrópusambandsins í þessu samhengi.

Þá verður einnig farið yfir ISM-kóðann en það er gæðastjórnunarkerfi um borð í skipum. Fjallað verður um ítarlegar skoðanir um borð og farið yfir

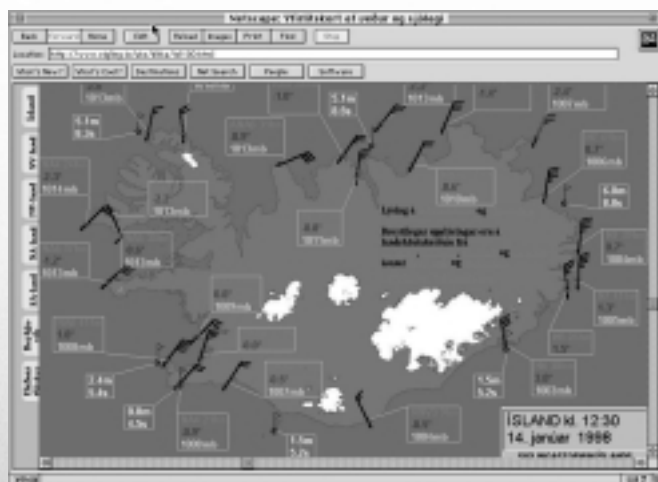
verkferla varðandi skoðun vegna MARPOL (reglur um mengun frá skipum).

Að lokum mun Siglingastofnun gera grein fyrir því hvað er að gerast í hafnarrikiseftirliti á Íslandi ásamt að gera grein fyrir þróunarvinnu í gæðamálum.

ÞÚ FÆRÐ UPPLÝSINGAR UM

# VEÐUR & SJÓLAG

á netinu: [www.sigling.is](http://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](http://www.sigling.is) og í síma 902 1000.

Á [www.sigling.is](http://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