



Til sjávar

4. tbl. 9. árg. desember 2005

Fréttabréf Siglingastofnunar

Menntun og þjálfun

Vottuð útgáfa alþjóðlegra atvinnuskírteina

Hinn 9. desember sl. var Siglingastofnun Íslands afhent vottorð frá Vottun hf. til staðfestingar á því að stofnunin starfrækir gæðakerfi sem samræmist kröfum ÍST EN ISO 9001:2000 staðalsins í tengslum við útgáfu, áritun og endurnýjun alþjóðlegra atvinnuskírteina fyrir sjómenn samkvæmt alþjóðasamþykktinni um menntun, þjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna (STCW-samþykktinni).

Skírteinin veita réttindi til starfa á farþega- og flutningaskipum sem eru í alþjóðasiglingum og eru skráð í ríkjum sem hafa að mati Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar uppfyllt ákvæði alþjóðasamþykktar um menntun og þjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna (STCW) frá 1978, með síðari breytingum.

Ákvæði samþykktarinnar voru tekin upp í íslenska lögjög með lögum um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa nr. 76/2001 og reglugerð um sama efni nr. 416/2003. Þar er miðað við nám og kennsla í sjómanskólum og útgáfa alþjóðlegra skírteina og áritana hjá Siglingastofnun Íslands skuli vera samkvæmt viðurkenndu gæðastjórnunarkerfi.

Í 8. reglu I. kafla í alþjóðasamþykktinni sem fjallar um gæðastaðla

er kveðið á um að þær stofnanir sem annast menntun og þjálfun sjómanna, útgáfu, áritun og endurnýjun STCW-atvinnuskírteina skuli notast við gæðastjórnunarkerfi og vera háðar stöðugu eftirliti með aðstoð gæðastjórnunarkerfis til að tryggja að þau markmið náist sem sett eru. Auk þess segir að þessi störf skuli vera metin reglulega af hálfu hæfra manna sem ekki eiga sjálfir hlut að þessum störfum.

kerfið samkvæmt ISO-9001. Þetta er ein forsenda þess að nám til þessara réttinda í íslenskum skólum og að alþjóðleg skírteini sem Siglingastofnun Íslands gefur út séu viðurkennd alþjóðlega og gefur íslenskum skipstjórnar- og vélstjórnarmönnum tækifæri á að fara til starfa nánast hvar sem er í heiminum á farþegaskipum og flutningaskipum.

Í byrjun þessa árs fékk

Fjöltækniskóli Íslands og Slysavarnaskóli sjómanna vottorð frá Vottun hf. til staðfestingar á því að skólarnir uppfylli kröfur ISO-9001 staðalsins um gæðastjórnunarkerfi.

Samningur um árangursstjórnun

Við sama tækifæri undirrituðu samgönguráðherra Sturla Bóðvarsson og siglingamálastjóri Hermann Guðjónsson

samning um árangursstjórnun sem hefur að geyma gagnkvæmar skyldur samgönguráðuneytis og Siglingastofnunar við útfærslu á lögbundnu hlutverki Siglingastofnunar. Tekið er mið af markmiðum og áherslum í stefnumótunarvinnu Siglingastofnunar sem lokið var við að endurskoða sl. vor.

Samningurinn um árangursstjórnun gildir til 1. janúar 2010.



Kjartan Kárason, framkvæmdastjóri Vottunar hf., afhendir siglingamálastjóra, Hermanni Guðjónssyni, vottunarskjalið að viðstöddum Sturlu Bóðvarssyni samgönguráðherra. Mynd: Sverrir Konráðsson.

Sameiginleg ákvörðun um staðal

Undanfarin ár hafa Slysavarnaskóli sjómanna, Fjöltækniskóli Íslands og Siglingastofnun Íslands unnið að því að taka upp gæðastjórnunarkerfi í starfi sínu og fá það vottað. Það var sameiginleg ákvörðun skólanna, Siglingastofnunar Íslands, samgönguráðuneytis, menntamálaráðuneytis og starfsgreinaráðs í sjávarútvegi og siglingum sem starfar samkvæmt lögum um framhaldsskóla að taka upp gæðastjórnunar-

Áttavitar

Í þessari grein fjallar Guðjón Ármann Eyjólfsson, fyrrverandi skólameistari Stýrimannaskólans í Reykjavík, um áttavita, notkun þeirra, staðsetningu, leiðréttingar o.fl.

Sjá bls. 2-3.

Fyrirkomulag ríkisstyrkja

Í frumvarpi til laga um breytingu á hafnalögum frá 2003 er lagt til að gildistími ákvæðis til bráðabirgða um heimild til að styrkja hafnarframkvæmdir verði framlengdur til ársloka 2008.

Sjá bls. 5.

1

Atvinnuskírteini

2

Aðal-kompás

3

og stýris-kompás

4

Ensk tökuorð ...

5

Breyting á hafnalögum

6

Öryggi fiskiskipa

7

Fréttir



Hugleiðing siglingamálastjóra



Í örugga höfn

Þegar líða tekur að jólum hvarflar hugurinn einatt að því að líta yfir farinn veg um leið og hugað er að framtíðinni. Hjá Siglingastofnun verða þau tímamót á næsta ári að stofnunin verður 10 ára gömul, þ.e. 10 ár verða liðin frá því að Siglingamálastofnun ríkisins og Vita- og hafnamálastofnun voru sameinaðar í eina stofnun: Siglingastofnun Íslands.

Af þessu tilefni var ákveðið að hefja endurskoðun á stefnumótun fyrir Siglingastofnun og lauk því verki fyrir á þessu ári. Við völdum yfirskrift þessa pistils: „Í örugga höfn“ sem leiðarljós fyrir stofnunina og á það að vera lýsandi fyrir starfsemi og það sem við viljum standa fyrir. Hlutverk Siglingastofnunar Íslands höfum við skilgreint sem svo að stofnunin skuli vera framsækin þjónustustofnun sem skapar hagkvæmar aðstæður til siglinga og fiskveiða og vinnur að öryggi á sjó og strandsvæðum. Gildin sem við viljum standa fyrir eru: Samvinna, þjónusta, frumkvæði og heilindi.

Það er ósk mín að við getum fylgt þessari stefnumótun eftir og veitt öllum hlutaðeigandi faglega og góða þjónustu á komandi árum.

Í tilefni jóla og áramóta vil ég þakka samstarfsfólki á Siglingastofnun Íslands og viðskiptavinum hennar um land allt fyrir ánægjuleg samskipti á árinu sem er að líða. Með einlægri ósk um að sjófarendur sigli fleyi sínu í örugga höfn í lok hverrar sjóferðar.

Gleðileg jól!
Hermann Guðjónsson
siglingamálastjóri

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.
Ljósmynd á baksíðu frá Hafnarfjarðarhöfn
tók Aðalbjörg Rós Óskarsdóttir.
Umbrot: Siglingastofnun Íslands.
Prentun: Prentsmiðjan Oddi hf.
Fjölmiðlum er fíjálst að nota efni blaðsins ef
heimildar er getið. Ósk um áskrift er hægt að
koma á framfæri við ritstjóra.

Áttavitar

Aðalkompás og stýriskompás



*Eftirfarandi grein skrifaði
Guðjón Ármann Eyjólfsson
fyrirverandi skólameistari
Stýrimannaskólans í
Reykjavík.*

Um borð í skipum er jöfnum höndum notað orðið kompás og áttaviti og t.d. er alltaf talað um kompásmiðun og kompásstefnu, stýrða kompásstefnu o.s.frv.

Fyrir á tíð þegar yfirleitt voru aðeins seguláttavitar um borð í skipum voru í öllum stærri skipum tveir áttavitar. Annar áttavitinn var og er nefndur aðalkompás eða aðaláttaviti (Standard Compass); einnig er til heitið höfuðkompás. Aðaláttavita er reynt að koma fyrir fjarri járnhlutum sem geta haft áhrif á segulnálar. Venjulega ofan á brúarþaki í miðlangskurðarfleti skipsins, en það er lóðréttur flötur í gegnum miðjan kjöl og stafna skipsins. Ef ekki er unnt að setja aðaláttavitan í miðlangskurðarflet skipins eiga stýrisstrikið og markflötur áttavítans að vera samsíða þessum fleti, en markflötur áttavítans er lóðréttur flötur gegnum stýrisstriki áttavítans og standoddinn sem kompásrósin (áttarósin) hvílir frjálts á.

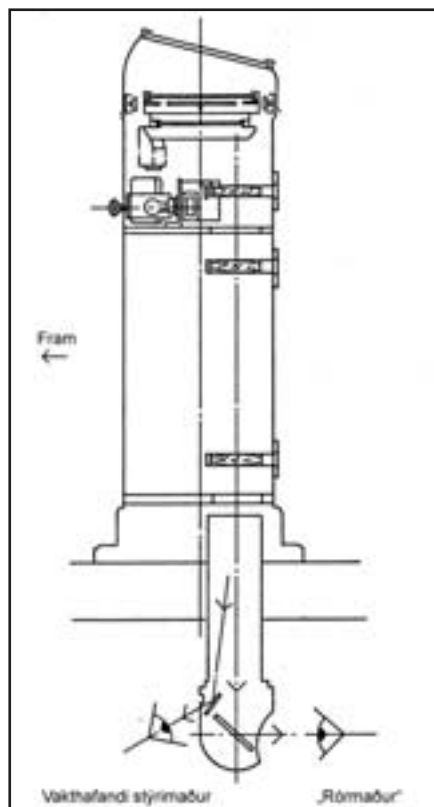
Aðaláttavita er komið fyrir uppi á brúarþaki vegna þess að þar verður kompásinn fyrir minni seguláhrifum en í brú eða stýrishúsi fyrir framan stýrishjól sem getur haft áhrif á segulnálar og þar með skekkt áttavitann. Í stýrishúsi eða brú er einnig allmikil hætta á að menn leggi frá sér verkfæri úr járn (hnífa, skrufjárn, skiptilykla o.s.frv.) nálægt áttavitanum sem rugla hann og skekkja. Auk þess sem sjálft brúarhúsið og fjöldi rafknúinna tækja og rafleiðslna geta truflað kompásinn.

Leiðrétting áttavita

Þegar áttavitar eru leiðréttr af kompásleiðréttingamanni, sem skylt er að gera á a.m.k. tveggja ára fresti og er víða gert á hverju ári fyrir hvert úthald, eru notaðir seglar og deigar járnkúlar til þess að draga úr eða eyða skekkju sem segulsvið skipins veldur og nefnist segulskekka (deviation). Segulskekkan er frávik kompásnorðurs um borð frá segulnorðri og er mismunandi eftir því á hvaða stefnum skipið liggur og þar með hvernig áhrif segulmagns um borð eru á segulnálar áttavítans. Þegar kompásleiðréttingamaðurinn hefur lokið við að „leiðrétta kompásinn“ finnur hann þá skekkju sem eftir stendur og setur upp segulskekktöflu fyrir skipið. Taflan er ásamt misvísun á staðnum notuð þegar stefnur og miðanir eru

„réttar fyrir“ frá kompásstefnum og miðunum yfir í réttar stefnur og miðanir sem eru settar út í sjókortið eða öfugt; þ.e. réttar stefnur eru teknar úr sjókortinu og þær „réttar fyrir“ í kompásstefnu sem á að stýra um borð eða til kompásmiðana á vita og kennileiti.

Frávik segulnálar, aðeins undir áhrifum frá jarðsegulmagni á hverjum stað, frá réttvísandi norðri er aftur á móti nefnd misvísun (variation). Misvísun er hér á landi 13° vestlæg við Austurland, en út af Vestfjörðum er misvísunin 20° vestlæg. Í



Aðalkompás í nátt húsi uppi á stýris-
húsi. Með stækkunargleri og spegla-
búnaði er stýrisstrikið og hluti kompás-
rósar fært í spegil framan við stýrið þar
sem sá er stýrir gætir að kompásstefnu
sem á að stýra.

Reykjavík er misvísun um 18° vestlæg. Misvísunin breytist um 18' (0,3°) til austurs á hverju ári.

Þegar segulskekka og misvísun eru lagðar saman með formerkjum (mínus: vestlægt frávik, plús: austlægt frávik) er samanlögð skekkja nefnd kompásmisvísun (compass error) og er því frávik kompásnorðurs um borð í skipinu frá réttvísandi norðri.

Á amerískum skipum eru stefnur og miðanir sem eru lesnar af á aðaláttavita



nefndar „per standard compass“ og skráðar psc.

Með tilliti til þessa var hafður annar áttaviti framan við stýrishjólið og stýrt eftir honum. Sá kompás er nefndur stýriskompás (Steering Compass). Á enskum skipum eru stefnur og miðanir sem eru lesnar af á stýriskompás nefndar „per steering compass“ (p stg c).

Sums staðar, t.d. í danska flotanum, eru áttavitar sem eru ekki höfuðáttavitar stundum nefndir „varaáttavitar“ (reservekompasser).

Leið skipsins og öll sigling var reiknuð eftir aðalkompás. Ef aðeins er einn kompás eða áttaviti um borð er hann bæði aðalkompás og stýriskompás.

Í seinni tíð hefur þetta yfirleitt verið leyst þannig að á skipum sem hafa aðeins seguláttavita og engan gýróáttavita er þessi eini áttaviti skipsins á brúarþaki í miðlangskurðarfleti skipsins eins og áður er lýst. Með linsu- og speglaútbúnaði er hluti kompásrósarinnar, sem hvílir frítt með „doppunni“ í miðpunkti rósarinnar á standoddinum upp úr miðri kompásskálinni, og stýrisstrikið stækkað og varpað í spegil, neðst í röri sem er eins konar sjónpípa frá áttavitanum uppi á brúarþaki niður í brúna eða stýrishúsið. Er þá stýrt eftir þessum áttavita sem er þar með bæði aðalkompás og stýriskompás.

Gýróáttaviti

Með tilkomu gýróáttavítans, sem er alveg óháður segulmagni jarðar og því segulmagni sem miðlast um borð í hverju skipi (fast, hálfast og reikult segulmagn), hefur notkun áttavítans orðið einfaldari og stefnur og miðanir öruggari þar eð skekkjur sem breytilegt segulmagn getur valdið eru ekki lengur til staðar.

Gýróáttavittinn byggist á svonefndu gýróskópi, en það er hjól sem snýst með miklum hraða í fríu rúmi. Öxull gýróskópsins heldur stefnu sinni miðað við himingeiminn („í rúminu“). Lóðréttur kraftur sem virkar á öxulinn veldur því að öxullinn leitir í stefnu sem myndar 90° horn við kraftstefnuna (precession). Þessir eiginleikar eru notaðir í gýróáttavitanum.

Einn helsti kostur gýróáttavítans, auk þess að vera ónæmur fyrir seguláhrifum, er

að hann sýnir réttvísandi stefnur og miðanir, þó oftast með smáskekkju sem er venjulega ekki meiri en ein til tvær gráður. Á sumum gerðum verður að stilla gýróáttavittinn fyrir hraða skipsins og á þá breidd sem siglt er á (vegna mismunandi snúningshraða jarðar eftir breidd miðað við himingeiminn. Hraðinn er núll á pólunum, en mestur á miðbaugi).

Annar helsti kostur gýróáttavita er að

m.a.: „... skekkja á aðalkompás sé fundin a.m.k. einu sinni á vakt og þegar þess er kostur eftir hverja meiri háttar stefnubreytingu; aðalkompás og gýróáttavita skal iðulega bera saman og gæta þess að dótturkompásar séu samstilltir aðalgýróáttavita.“

Dótturkompásar

Dótturkompásar gýróáttavita (Gyrocom-

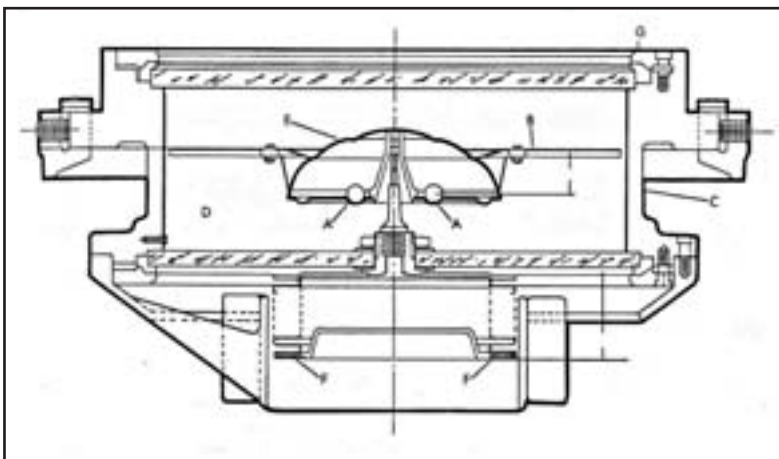
pass repeaters) eru áttavitar sem eru oftast sitt á hvorum brúarvæng eða annars staðar þar sem henta þykir um borð í skipinu, t.d. fyrir framan stýri o.s.frv. Þeir sýna nákvæmlega stefnur aðalgýróáttavítans (master unit (móðurgýró)) sem er venjulega hafður á besta stað, miðskips niðri í skipinu, nálægt þungamiðju þess þar sem gýróinn verður fyrir minnstu hjaski og veltings gætir minna.

Flesta gýróáttavita,

a.m.k. eldri gerðir, verður að ræsa 3-4 klukkustundum fyrir brottför skipsins. Nákvæmur rafrænn búnaður (servomekanismi) sem stýrt er af aðalgýrónum flytur stefnurnar til dótturkompásanna.

Þessu stutta ágrípi um áttavita, höfuðáttavita og stýriskompása, vil ég ljúka með því að endurtaka það sem er ritað í flestallar bækur um siglingafræði og allir sjómenn þekkja, að þrátt fyrir miklar tækninýjungar á öllum sviðum siglinga þá er kompásinn mikilvægasta siglingatækið um borð í hverju skipi.

Myndir og aðalheimild: *Dutton's Navigation & Piloting*, gefið út í Annapolis í Bandaríkjunum árið 1978 og *Siglingafræði I*, Jónas Sigurðsson, Reykjavík 1974.



Þverskurður af seguláttavita. A: Tvær segulnálar. **B:** Kompásrósinn sem er fest við fleytinn. **C:** Kompásskálinn. **D:** Kompásvökvinn, venjulega 2/3 hluti vatn og 1/3 hluti tréspíritus til þess að ekki frjósi á kompásnum en vökvinn dregur úr hreyfingu rósarinnar. **E:** Fleytir sem hvílir á standoddinum og léttir þunga kompásrósar og seglanna. **F:** Þensluker sem hefur spennu og kemur í veg fyrir loftbólur. **G:** Glerlok fellt í koparhring.

mjög auðvelt er að flytja stefnur og miðanir frá aðalgýró (master unit) til fleiri áttavita og tækja sem eru gýróstýrd (fiskileitartæki, fallbyssur, o.fl.).

Nýtisku gýróáttaviti er því bæði



Seguláttaviti í ramböldum. Á ytra borði hringins eru tveir tappar gagnstætt hvor öðrum sem hvíla í legum í kompáshúsinu. Kompásskálinn er í legum innan á hringnum. Þessi útbúnaður er til þess að kompásinn og þar með kompásrósinn haldist nærri því lárétt þrátt fyrir velting og stamp skipsins.

aðalkompás og stýriskompás, en vegna þess að hann er algjörlega háður rafafli (snúningur gýróskópsins) eru víða (t.d. í Danmörku) gerðar þær kröfur að einnig sé seguláttaviti um borð.

Í Alþjóðlegum vaktreglum frá 2001 segir



Ensk tökuorð í íslensku togaramáli



Í vor sem leið lagði Sverrir Konráðsson, sérfræðingur hjá Siglingastofnun og skjalaþýðandi, fram meist-araprófsritgerð í ensku við Heimspekieild Háskóla Íslands. Ritgerðin fjallar um ensk tökuorð í íslensku sjómannaamáli, einkum togaramanna. Ritstjóri Til sjávar fékk Sverri í stutt spjall um forsögu og niðurstöður ritgerðarinnar.

Hver var ástæða þess að þú skrifaðir ritgerðina?

Sjómennskan hefur alltaf heillað mig. Ég sigldi á skipum Eimskips sem háseti en að loknu farmannaprófi frá Stýrimannaskól-anum í Reykjavík 1981 hóf ég störf sem stýrimaður á dönskum flutningaskipum í siglingum um allan heim. Eftir nokkur ár í siglingum ákvað ég að láta annan draum rætast og hóf enskunám við Háskóla Íslands. Að loknu BA-prófi kviknaði sú hugmynd að gaman væri að sameina reynslu mína af sjómennsku og áhuga á enskri tungu. Áður hafði ég skrifað um sjómennskulýsingar í bókum hins pólskættaða stýri-manns og síðar rithöfundar Josephs Conrads sem skrifaði á ensku og má segja að þetta hafi komið í framhaldi af því.

Hvaða orð fjallar þú um?

Í ritgerðinni skoðaði ég uppruna og notkun um 50 orða sem komu inn í íslenskt mál úr ensku sjómannaamáli, einkum úr máli enskra togaramanna á síðasta áratug 19. aldar og fyrstu áratugum 20. aldar. Þetta eru orð eins og *keis*, *bobbingur*, *slæs*, *steis*, *kvartur*, *leisi*, *rópur* og *spanni*. Þetta er aðeins lítill hluti af þeim orðum sem ég hef safnað en ekki var unnt að fjalla um þau öll í ritgerðinni. Ef til vill mætti gera það síðar á öðrum vettvangi.

Orðin sem ég fjalla um eru hugtök yfir búnað, veiðarfæri og tæki um borð í togur-um og einnig ýmsa hluta togarans. Orðin hafa varðveist í skrifuðu máli og talmáli og hafa borist milli kynslóða togarasjómannna. Mörg þessara orða eru enn notuð um borð í íslenskum togurum samkvæmt könnun sem ég gerði meðal togaramanna í tengslum við ritgerðina. Með því að rýna í heimildir og fræðibækur kom einnig í ljós að ensk töku-orð í tungutaki togaramanna virðast hafa lifað af þrátt fyrir ýmsar tilraunir málrækt-armanna til að sporna gegn þeim og útbreiða

notkun nýyrða í stað enskættaðra orða yfir búnað og veiðarfæri. Til dæmis stungu málræktarmenn upp á því að nota hugtökin *botnverpill* eða *botnverplingur* fyrir togara og *botnvaltra* fyrir bobbing. Sjómenn töldu slík nýyrði ótæk og að það gæti beinlínis verið hættulegt að breyta hefðbundinni notkun orða, einkum hugtökum sem eru tengd veiðarfærum eða vinnu á þilfari, t.d. þegar verið er að hífa og slaka trollinu með kraftmiklum spilum.

Ég segi t.d. frá ritdeilu í Morgunblaðinu árið 1925 milli þeirra Sveinbjörns Egilssonar, sem hafði áður siglt á enskum stórseglskipum vítt og breitt um heiminn, en hann var þá framkvæmdastjóri Fiskifélags Íslands og ritstjóri Ægis, og Guðmundar Finnbogasonar prófessors og fyrrverandi háskólarektors. Guðmundur var mikill málræktarmaður. Það fór fyrir brjóstið



Siðutogarinn Goðanes GK-105. Vatnslitamynd eftir G. Wiseman.

á honum að sjómenn notuðu orð af erlendum uppruna og vildi hreinsa sjómannaám af þessum orðum. Sveinbjörn var því algjörlega mótfallinn og taldi ótækt að landkrabbar sem ekkert þekktu til starfa á sjó væru að vasast í málfari sjómanna.

Í ritgerðinni rek ég einnig í stuttu máli sögu íslenskra fiskveiða, upphaf togaráut-gerðar Breta á Íslandsmiðum, lagasetningar Íslendinga til mótvægis átroðningi útlend-inga og sögu þeirrar tækni- og efna-hagsbyltingar sem íslensk togaráutgerð hafði í för með sér. Nýstárlegri tækni og verklagi var beitt við veiðarnar sem voru áður óþekktar á Íslandi. Áhrif Breta voru mikil samhliða þessum breytingum á atvinnu-háttum enda voru það þeir sem kynntu þessa nýju veiðiaðferð fyrir Íslendingum.

Hvers vegna notuðu sjómenn ensk orð?

Ein af ástæðum þess að ég ákvað á sínum tíma að kanna ensk tökuorð í sjómannaamáli var löngunin til að varpa ljósi á það hvers

vegna sjómenn nota þau. Auðvitað vantaði orð í íslensku yfir þessa hluti á sínum tíma en leiða má líkum að því að sjómenn hafi viljað leggja áherslu á sérstöðu sína og viðhalda vissri dulúð kringum starfið. Tungumálið má nota bæði til að eiga sam-skipti við aðra og einangra sig á sínu sérsviði. Ef til vill er það hluti af viðleitni sjómanna til að halda öðrum utan við sérfræði sjómennskunnar, sérstaklega landkröbbum og fólki sem ekki þekkir þennan heim. Til samanburðar má nefna að fyrstu íslensku flugmennirnir lærðu sitt starf í útlöndum eins og fyrstu togaramennirnir og fóru snemma að nota ensk tökuorð í starfinu og þegar þeir ræddu sín á milli um flug og flugmál. Eins og flugið hafði sjómennskan yfir sér ævintýralegan blæ. Togarasjómenn voru hetjur hafsins. Þeir stikuðu um götur bæjarins í klofháum bússum og fengu margir glýju í augun við þá sjón, litlir snáðar sem aðrir. Mállýskan um borð undirstrikaði sérstöðu þeirra enn frekar og skýrir að hluta langlífi þessara orða.

Hverjar voru helstu heimildir þínar?

Heimildir er fyrst og fremst að finna í sjóferðasögum, ævi-sögum og sjálfsævisögum togarasjómannna frá lokum 19. aldar og upphafi 20. aldar. Í þessum ritum er sagt frá þessum ritum er sagt frá mönnum sem vörðu meiri hluta starfsævinnar um borð í síðutogurum og drukku í sig orð og orðatilæki hinnar nýju tækni. Það sem helst takmarkar gildi skriflegra heimilda er málhreinunar stefnan. Höfundar ævisagna voru oft og tíðum tregir til að nota enskuskipti orðtak sjómanna, einkum þeir sem rituðu fyrstu ævisögurnar á fyrstu áratugum síðustu aldar. Í samræmi við málhreinunaranda samtímans var málfari sjómanna oft breytt í bókunum.

Málhreinunarstefnuna má tengja sjálfstæðisbaráttu Íslendinga í upphafi 20. aldar. Íslenskan var órjúfanlegur hluti sjálfstæðisins og þess gætti í bókum sem voru gefnar út á þessum tíma að ekki voru notuð útlensk tökuorð, ekki einu sinni í ævisögum. Málfar viðmælandans var lagað að kröfum tímans.

Frh. á bls. 7



Fyrirkomulag ríkisstyrkja óbreytt til ársloka 2008

Fyrir Alþingi liggur frumvarp til laga um breytingu á hafnalögum nr. 61 frá 2003. Þar er lagt til að gildistími ákvæðis til bráðabirgða um að heimilt sé að styrkja hafnarframkvæmdir samkvæmt eldri hafnalögum verði framlengdur til ársloka 2008.

Þetta á við um framkvæmdir sem skilgreindar eru í siglingamálaakla samgönguáætlunar fyrir árin 2005–2008 og þær framkvæmdir sem koma inn í siglingamálaakla samgönguáætlunar fyrir árin 2007–2010 vegna endurskoðunar á áformum samgöngufyrivalda um að hafnir skuli jafnsettar á aðlögunartíma nýrra hafnalaga.

Einnig er gerð tillaga um að Hafnabótasjóði verði heimilt að veita styrki að uppfylltum ákveðnum skilyrðum fram til 1. janúar 2009.

Markmiðið með breytingunum er að aðlögun hafna að nýjum hafnalögum geti gengið sem best fyrir sig. Núverandi hafnalög gera ráð fyrir verulegum breytingum á styrkjum til hafna þegar á árinu 2007 en margoft mælir með því að framlengja gildistíma bráðabirgðaákvæðisins um fjárveitingar ríkissjóðs til framkvæmda í höfnum.

Í athugasemdunum er tekið fram að ekki sé verið að leggja til breytingar á fjárútlátum ríkissjóðs umfram núgildandi áætlanir í ríkisfjármálum þar sem tvenns konar skilyrði eru fyrir beitingu ákvæðisins.

Fyrri skilyrðið miðast við hafnir sem af framkvæmdalegum orsökum telja hagkvæmt að fresta þegar ákveðnum framkvæmdum til áruna 2007–2008 án þess að styrkhlutfall breytist.

Bent er á að nú þegar hefur verið ákveðið að leggja til að fresta greiðslu 200 millj. kr. til hafnarframkvæmda í fjárlagafrumvarpi ársins 2006 en að sú fjárhæð komi til baka á árinu 2007. Vegna þenslu í þjóðfélaginu og bágrar fjárhagsstöðu nokkurra hafnarsjóða

hefur reynst erfitt að halda uppi þeim framkvæmdahraða í hafnargerð sem gildandi samgönguáætlun gerir ráð fyrir. Augljós tengsl eru jafnframt við stefnu ríkisstjórnarinnar í efnahagsmálum en frestun hafnarframkvæmda hefur æskileg áhrif á almenna þenslu í þjóðfélaginu. Allt þetta gerir hagstæðara að fresta ákveðnum framkvæmdum tímabundið með óskertu styrkhlutfalli.

Hið síðara felur í sér að heimilt verði að beita bráðabirgðaákvæðinu við endurskoðun á áformum samgöngufyrivalda um svokallaða jafnsetningu hafna með tilliti til hafnarframkvæmda. Jafnsetningin snýst um að fyrirhuguð vatnaskil í styrkjum ríkissjóðs til hafnarframkvæmda komi með líkum hætti við hafnir.



Í dýpkunartæki að störfum á Skagströnd haustið 2005.
Myndina tók Kristján Helgason.

Forsenda þess að hægt sé að beita ákvæðinu er að fyrir liggi endurskoðuð áætlun um jafnsetningu hafna með tilliti til staðalkrafna til viðkomandi hafnar og ástands hafnarmannvirkja. Flest jafnsetningarverkefni í gildandi samgönguáætlun snúa að endurnýjun gamalla viðlegukanta. Sú endurnýjun sem nú á sér stað í fiskiskipaflotanum gerir ekki síður kröfur til að jafnsetningin nái til dýpis í höfn og innsiglingu. Í kjölfar sameiningar sveitarfélaga og breytinga á útgerðarmynstri hafa óskir og áherslur nokkurra hafnarstjórna um endurbyggingarverkefni

breyst frá því samgönguáætlun fyrir 2005 til 2008 var lögð fram.

Með frumvarpinu fylgir áætlun yfir hafnarframkvæmdir á árunum 2006, 2007 og 2008. Þar er gert ráð fyrir að ónotuð fjárveiting í árslok 2005 verði nýtt til hafnargerðar á þremur árum í stað eins til að vinna upp áður nefnda seinkun framkvæmda. Að auki er gert ráð fyrir að taka til endurskoðunar áætlun um þau jafnsetningarverkefni sem ólokið er. Samþykkt frumvarpsins mun því ekki þýða breytingar á fjárveitingum til hafnargerðar frá því sem segir í frumvarpi til fjárlaga fyrir árið 2006.

Heildarframkvæmdakostnaður áruna 2006 til 2008 er áætlaður um 5.107 millj. kr., með virðisaukaskatti. Þar af er fjárveiting ríkissjóðs 1.920 millj. kr. og er þá ekki tekið tillit til frestaðra fjárveitinga frá árinu 2005.

Gerður er fyrirvari um að framkvæmdalistinn gæti tekið breytingum fram að samþykkt samgönguáætlunar fyrir árin 2007–2010 en heildarfjárhæðir haldast þó óbreyttar.

Nokkrar breytingar hafa orðið á verkefnum frá því sem gert er ráð fyrir í samgönguáætlun fyrir árin 2005 til 2008. Nokkrar framkvæmdir hafa fallið út frá fyrri áætlun, s.s. endurbygging aðalhafnargarðs á Akranesi, þar sem breyting hefur orðið á rekstrarformi hafnarinnar en höfnin er nú í eigu sameignarfélagsins Faxaflóahafna. Við aðrar framkvæmdir var hætt, t.d. uppsátur fyrir smábáta á Ólafsfirði og lengingu stálþils á Djúpvaggi.

Enn önnur verkefni munu aukast að umfangi verði frumvarpið samþykkt og þar með ný útfærsla á samgönguáætlun fyrir árin 2005–2008. Þar er aðallega um að ræða verkefni við dýpkun innsiglinga og innan hafnar, t.d. dýpkun innsiglingar í höfnum Snæfellsbæjar, dýpkun við lengingu Löndunarbyggju á Vopnafirði og breikkun innsiglingarrennu í Grindavík.

Niðurstöður útboða

Dags.	Heiti útboðs	Kostnaðaráætlun	Lægsta tilboð	%	Verktaki með lægsta tilboð	Fjöldi tilboða
07.12.05	Hornafjörður - harðviðarbyggja	45.569.440	43.386.290	95,2	Sveinn Sighvatsson	3
06.12.05	Hafnarsjóður Fjarðabyggðar - dráttarbátur*		1.840.000 evrur		Damen shipyards	5
23.11.05	Snæfellsbær - dýpkun 2005	23.560.000	16.889.600	71,6	Gáma- og tækjaleiga Austurlands ehf.	3
03.11.05	Álftanes - sjóvarmír 2005	17.004.400	9.595.200	56,4	Jarðvélur ehf.	3
26.10.05	Akureyri - lenging Tangabyggju	61.836.800	53.648.780	86,7	Gáma- og tækjaleiga Austurlands ehf.	3

* Hér er um að ræða tilboð í dráttarbát og liggur kostnaðaráætlun ekki fyrir. Við val tilboða er tekið tillit til þátta eins og aldurs skipsins og almenns ástands, stærðar þess, togkrafts og afhendingartíma.



Lög, reglugerðir og gjaldskrár

Heiti	Nr.	Gildistaka
Reglugerðir:		
Reglugerð um tryggingar skipa og starfsemi á landi vegna bráðamengunar	1078/2005	09.12.05
Hafnarreglugerð fyrir Húsavíkurhöfn	1073/2005	09.12.05
Reglugerð um breytingu á reglugerð nr. 94/2004 um starfshætti faggiltra skoðunarstofa skipa og búnaðar	1060/2005	09.12.05
Reglugerð um breytingu á reglugerð um skemmtibáta nr. 168/1997	1045/2005	06.12.05
Hafnarreglugerð fyrir Kópaskershöfn	992/2005	21.11.05
Hafnarreglugerð fyrir Vesturbyggð	989/2005	21.11.05
Hafnarreglugerð fyrir Kópavogshöfn	983/2005	21.11.05
Hafnarreglugerð fyrir Reykjaneshöfn	982/2005	21.11.05
Hafnarreglugerð fyrir Vopnafjarðarhöfn	981/2005	21.11.05

Öryggismál

Öryggi fiskiskipa



Í 2. tbl. 9. árg. Til sjávar birtist grein um öryggismál eftir Hjálmar R. Bárðarson, fyrrverandi siglingamálastjóra. Hér birtist síðari hluti greinarinnar.

Á þingi Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO) í London árið 1959 lagði ég fram sem fulltrúi Íslands tillögu að þingsályktun um að IMO yrði virkari vettvangur varðandi öryggismál fiskiskipa. Þessi tillaga var samþykkt á þinginu og hún varð upphafið að viðtæku starfi IMO um öll öryggismál fiskiskipa og þar með talið kröfur um menntun og starfsþjálfun áhafna fiskiskipa, sem grundvallaratriði í öryggi þeirra. Sett var á stofn sérnefnd, fiskiskipaöryggisnefnd IMO, og var ég kosinn formaður á fyrsta fundi hennar og gegndi því samtals í 16 ár. Á þessum árum komu frá nefndinni fjöldamargar leiðbeiningar sem notaðar voru í reglugerðum ýmissa aðildarríkja. Að lokum var þessu efni safnað saman í alþjóðasamþykkt um öryggi fiskiskipa sem gengið var frá á vegum IMO í Torremolinos á Spáni árið 1977.

Fljótlega eftir að fiskiskipaöryggisnefnd IMO tók til starfa kom í ljós að margar fiskveiði-þjóðir, sem fulltrúa áttu í nefndinni, höfðu reynslu af því að mannleg mistök áhafna fiskiskipa en ekki skipin sjálf eða búnaður þeirra höfðu valdið verulegum fjölda skipstapa. Þessi staðreynd var áhyggjuefni allra aðildarríkja IMO, einkánlega að sjálfsgöngu þeirra sem stunduðu fiskveiðar. Í framhaldi af störfum fiskiskipaöryggisnefndar

IMO var því gert samkomulag milli þriggja alþjóðastofnana um að taka upp samstarf um að semja leiðbeiningarákvæði um kröfur til menntunar og þjálfunar og útgáfu hæfniskírteina fyrir áhafnir fiskiskipa. Þessar þrjár stofnanir voru FAO (Matvæla- og landbúnaðarstofnum Sameinuðu þjóðanna), ILO (Alþjóðavinnumálastofnunin) og IMO. Samkomulag varð um að þessar þrjár stofnanir tilnefndu menn í samstarfsnefnd til að semja leiðbeiningarskjal um hvaða kröfur skyldi gera til menntunar og þjálfunar áhafna fiskiskipa og skírteini þeim til handa að þjálfun lokinni. Í þessari samstarfsnefnd var ég einn af



M.s. Eldborg GK-13. Eldborg var fyrsta íslenska fiskiskipið með millipilfari, þ.e. skjólpilfar var yfir aðalpilfarinu í stað þess sem þá var algengast að aðalpilfarið væri opið milli brúar og hvalbaks. Þannig fékkst skjólgott vinnupilfar og auk þess mun meira fríborð og þar með aukið öryggi. Hjálmar R. Bárðarson, teiknaði skipið og tók myndina við sjósetningu 22. júlí 1967.

fulltrúum IMO og var kosinn formaður nefndarinnar á fyrsta fundi hennar. Samstarfsnefndin samdi á fundum sínum skjal í samræmi við þessi fyrirmæli og var skjalið síðan sent til athugunar allra stofnananna.

Leiðbeiningarskjal þetta er rúmar 180 blaðsíður og þar er gerð nákvæm grein fyrir kennslugreinum og námskeiðum sem nauðsynleg eru talin til að áhafnir fiskiskipa öðlist lágmarksþekkingu og þjálfun til að geta talist

fullgildir sjómenn. Þar er m.a. gerð krafa til þess að skipstjórar fiskiskipa kunni full skil á stöðugleika skipa. Þeir skuli t.d. þekkja áhrif frá ísingu skipa og fríum yfirleti sjávar á þilfari og í geymum, ennfremur nauðsyn vatnsþéttar lokunar.

Auk greinargerða um kröfur til menntunar og þjálfunar skipstjórnarmanna eru í skjali þessu skilgreindar kröfur um menntun og þjálfun stýrimanna, vélstjóra og allrar áhafnar fiskiskipa af ýmsum stærðum og gerðum. Gert er ráð fyrir að öll áhöfnin sé þjálfuð í öllum þeim störfum sem hún getur þurft að annast, þar með talin þekking á hjálp í viðlögum, slysavörnum og notkun allra björgunartækja. Þessi kennsla er ætlast til að veitt sé í sérstökum námskeiðum og í skólum og sé lokið með prófi, sem veitir réttindi til starfa á fiskiskipum.

Á vegum þessara þriggja alþjóðastofnana, FAO, ILO og IMO gaf síðan IMO út bók með þessum leiðbeiningum um kröfur til menntunar og þjálfunar áhafna fiskiskipa og skírteini, sem þeim ber að hafa. Aðildarlönd þessara alþjóðastofnana hafa síðan þýtt þessar leiðbeiningar til notkunar við val á námsskrá fyrir sjómenn.

Hér á landi hafa sjómanskólar og Slysavarnaskóli sjómanna starfað að menntun og þjálfun sjómanna í samræmi við kröfur þessar, og hefur Slysavarnaskólinn t.d. nú hlotið vottun (þ.e. viðurkenningu) Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar til þjálfunar og útgáfu réttindaskírteina. Þannig er von til þess að mannleg mistök áhafna fiskiskipa verði fátíðari og ekki veikur hlekkur sem orsakavaldur sjóslysa.



Fréttir

Nýr starfsmaður



Jóhann Þór Sigurðsson, tæknifræðingur á hafnarsviði.

Jóhann Þór er fæddur í Reykjavík árið 1958.

Hann lauk prófi í byggingatæknifræði frá Tækniskóla Íslands árið 1982. Áður en Jóhann kom til starfa hjá Siglingastofnun starfaði hann m.a. hjá S. Helgasyni stein-smiðju.

Eiginkona Jóhanns Þórs er Jóhanna Gunnarsdóttir og eiga þau þrjú börn.

Öryggi lítilla fiskiskipa

SLF-undirnefnd IMO fjallar um málefni er varða stöðugleika og hleðslu skipa og öryggi fiskiskipa. Á fundi nefndarinnar sem haldinn var í aðalstöðvum IMO í Lundúnum í september sl. var til umræðu vinna samskiptahóps um öryggi fiskimanna og fiskiskipa. Á fundinum hófst vinna þessa samskiptahóps við gerð viðmiðunarreglna um öryggi lítilla fiskiskipa 12 m og styttri.

Ísland tók að sér að semja kaflann um siglingatæki fyrir væntanlegt rit. Auk þess tók Ísland að sér að sjá um upplýsingavef um öryggi lítilla fiskiskipa og sér Sverrir Konráðsson hjá Siglingastofnun um að setja inn efni á síðuna og halda henni úti. Mun hópurinn kynna sér reglur ríkja um öryggi lítilla fiskiskipa víða um heim og verða þær birtar á upplýsingavef hópsins sem vistaður er á enska hluta vefs Siglingastofnunar (www.sigling.is).

Hornbjargsvíti

Í fréttabréfi Siglingastofnunar í desember árið 2004 var sagt frá samningi stofnunarinnar við þau Unu Lilju Eiríksdóttur og Ævar Sigdórsson um rekstur

gistaðstöðu í gamla vitavarðarhúsinu á Hornbjargi. Ritstjóri *Til sjávar* sló á þráðinn og spurði fréttu af rekstrinum í sumar.

Sumarið hófst með endurbótum á húsakynnum en margt var þar illa farið og þurfti viðgerðar við. Fljótlega spurðist út að rekin væri gistipjónusta á staðnum og segja þau hjónin að samtals hafi rúmlega 300 manns komið við/og eða gisti á Hornbjargi í júní og júlí en staðnum var lokað eftir verslunarmannahelgi.

Gestir voru af ýmsu þjóðerni, m.a. voru þarna á ferð Ísraelmenn að kynna sér lifnaðarhætti íslenska refsins sem er eins og menn vita friðaður á Hornströndum.

Flestir gestirnir voru þó íslenskir og algengt að menn dveldu þarna í nokkrar nætur og færu dagsferðir frá Hornbjargss-



Sumarnótt á Hornströndum. Ljósmynd: Ævar Sigdórsson.

vita. Þannig voru bæði *Útivist* og *Ferða-félag Íslands* með skipulagðar ferðir í vitann og seldust þær strax upp.

Ævar og Una Lilja halda úti vefsíðu þar sem finna má ýmsar upplýsingar um vitann, umhverfið o.fl. ásamt myndum frá sumrinu, slóðin er: www.islandia.is/ovissuferdir

Nokkuð er um að fólk sé farið að panta gistingu fyrir næsta sumar og þau hjónin

eru því bjartsýn á framhaldið og reikna með að opna vitann í byrjun júlí 2006.

Hægt er að komast í Hornbjargsvita frá Norðurfirði á Ströndum og mun Reimar Vilmundarson, sem flutt hefur fólk í sumar, verða með skipulagðar ferðir næsta sumar á nýjum 30 manna bát, *Sædisi*. Einnig eru ferðir í Hornvík frá Ísafirði.

Samstarf við Háskóla Íslands

Í haust var undirritaður samstarfssamningur milli Siglingastofnunar Íslands og verkfræðideildar Háskóla Íslands um að Siglingastofnun taki að sér kennslu í námskeiðinu *Hafnargerð* í Umhverfis- og byggingarverkfræðiskóla háskólans.

Í samningnum segir að Siglingastofnun muni leggja til kennara á námskeiðinu og sjá til þess að viðurkenndir fagaðilar sem

uppfylla hæfniskröfur sjái um kennsluna. Gísli Viggósson, Ingunn Erna Jónsdóttir og Sigurður Sigurðarson, öll verkfræðingar hjá Siglingastofnun, munu sinna kennslunni.

Hafnargerð er námskeið á meistarastigi sem kennt er á haustmisseri og stendur í 15 vikur. Stefnt er að því að námskeiðið *Hafnargerð* verði kennt annað hvert ár en möguleiki verður á að kenna það hvert ár ef áhugi nemenda verður til staðar.

Ánægjulegt er að geta sagt frá því að þátttakendur á fyrsta námskeiðinu eru nú talsins en þar af eru erlendir stúdentar fjórir. Þátttaka erlendra stúdenta í svo miklum mæli gerir það væntanlega að verkum að hægt verður að halda námskeiðinu sem oftast úti en að auki opnar það dyrnar fyrir samstarfi Íslands við erlendar þjóðir á sviði hafnargerðar og útflutningi á íslenski sérþekkingu á sviði hafnargerðar

„... og er hann með slæsinn reiddan til höggs ...“

Frh. af síðu 4.

Ég athugaði einnig teikningar af síðutogurum sem voru byggðir fyrir og eftir seinni heimsstyrjöldina. Þar fékk ég staðfestingu á tilvist orðanna í skjölum skipasmíðastöðva á Englandi og í Skotlandi þaðan sem orðin eru upprunnin.

Ég ræddi líka við sjómennina sjálfa og fékk hjá þeim útskýringar á orðunum og staðfestingu á notkun þeirra.

Hverjar voru helstu niðurstöður?

Ég komst að því að ensku tökuorðin í íslensku togaramáli lifa enn góðu lífi þrátt fyrir tilraunir málhreinsunarmanna til að útrýma þeim. Af orðum sem ég kannaði er meiri hlutinn enn í notkun að frátöldum

þeim orðum sem úreltust við breytingar frá síðutogurum til skuttogara. Sjómenn tileinkuðu sér ensk orð yfir verkfæri, skipshluta og vinnulag um borð í togurum og í landi á Englandi og í Skotlandi. Það má segja að þannig hafi þeir leyst vandamál í samskiptum við bresku togarasjómennina og aðlagð orðaforða sinn að nýrri tækni.

Starfsfólk Siglingastofnunar Íslands
óskar landsmönnum gledilegra jóla
og farsældar á komandi ári

