



Til sjávar

5.-6. tbl. 3. árg. desember 1999 Fréttabréf Siglingastofnunar

Smíði og búnaður fiskiskipa

Nýjar alþjóðlegar reglur í gildi um áramót

1

Öryggi fiskiskipa

2

Siglingaleiðir olíuskipa

3

Stöðugleiki þekktur

5

Írsk heimsókn

8-9

Óskar í Stórhöfða

12

Frumvörp á Alþingi

15

Vitaverðir kynntir

Þann 1. janúar nk. á reglugerð um öryggi fiskiskipa sem eru 24 m að lengd eða lengri að taka gildi. Í reglugerðinni eru ákvæði um hönnun, smíði og búnað þjálfsfiskiskipa. Ari Guðmundsson reifar hér helstu atriði hennar.

Reglugerðin gildir fyrir ný fiskiskip sem eru 24 m að lengd eða lengri en ákvæði reglugerðarinnar um neyðarráðstafanir, fjarskiptabúnað og siglingatæki gilda einnig fyrir eldri skip.

Reglugerðin skiptist í tvo meginhluta, annars vegar stutta reglugerð með ákvæðum um gildistöku o.fl. og hins vegar tvo viðauka. Uppsetning á I. viðauka er sú sama og á Torremolinos-alþjóðasamþykktinni um öryggi fiskiskipa, 1977, eins og henni hefur verið breytt með Torremolinos-bókuninni frá 1993. Auk þess sem I. viðauki inniheldur öll ákvæði bókunarinnar er þar einnig að finna ákvæði tilskipunar Evrópusambandsins (ESB) nr. 97/70. Sum ákvæði tilskipunarinnar eru svæðisbundin og í II. viðauka við reglugerðina er kort yfir svokallað Norðurhafsvæði. Í I. viðauka eru loks nokkur íslensk sérákvæði, þ.e. ákvæði sem gilda einungis fyrir íslensk fiskiskip. Sérstaklega er fjallað um Torremolinos-bókunina og tilskipun ESB annars staðar í þessu blaði.



Ákvæði reglugerðarinnar

I. viðauki reglugerðarinnar er í raun meginefni Torremolinos-alþjóðasamþykktarinnar, eins og henni hefur verið breytt, þar sem ákvæðum tilskipunar ESB ásamt íslenskum sérákvæðum hefur verið bætt inn á viðeigandi stöðum. Viðaukinn skiptist í eftirfarandi kafla:

- I Almenn ákvæði, undanþáguheimildir, eftirlit, útgáfu skírteina o.fl.
- II Smíði fiskiskipa, vatnspétt niðurhólfun, lokunarúnaður og ýmis búnaður.
- III Stöðugleiki fiskiskipa og sjóhæfni.
- IV Vélbúnaður, rafmagnskerfi

og sjálfvirkni í vélarúmi (tímabundið ómönnuð vélarúm).

- V Eldvarnir, eldskynjun, slökkvibúnaður og slökkvistörf.
- VI Búnaður til verndar áhöfninni.
- VII Björgunarbúnaður og fyrirkomulag hans.
- VIII Neyðarráðstafanir, samansöfnun og æfingar ásamt tilheyrandi þjálfun.
- IX Fjarskiptabúnaður. Gerð er krafa um svokallaðan GMDSS-búnað.
- X Siglingatæki og útsýni frá stjórnþalli.

frh. bls. 6

Fjölbreytt 16 blaðsíðna jólablað

Meginefni Til sjávar að þessu sinni er hin nýja reglugerð um öryggi fiskiskipa. Ítarlega umfjöllun er að finna á bls. 1 og 6-7. Í miðopnu er viðtal við

„síðasta“ vitaverðinn á Íslandi, Óskar Jakob Sigurðsson. Í blaðinu er einnig að finna helstu fréttir af starfsemi eins og áður.



Frá forstjóra

Hugleiðing í tilefni hátíða

Á tímamótum sem þessum setjumst við niður og metum stöðuna, lítum yfir farinn veg og reynum að sjá fyrir hvað framtíðin muni bera í skauti sér.

Mér er efst í huga að þakka samstarfsfólki mínu á Siglingastofnun fyrir vel og samviskusamlega unnin störf. Gott starfsfólk er mesta verðmæti hvers vinnustaðar. Þá vil ég þakka viðskiptavinum okkar um allt land fyrir ánægjuleg samskipti á árinu sem er að líða. Hjá mörgum ykkar, svo sem sjómönnum, er oft stund milli stríða um jól og áramót. Ég hvet ykkur til að nýta þá stund til að hugleiða, hvernig ná megi enn betri árangri í öryggismálum. Farið yfir reynslu liðinna ára og setjið ykkur markmið fyrir komandi ár. Ekkert er mikilvægara en að sigla fleyi sínu og áhöfn heilu til hafnar.

Í starfsemi stofnunarinnar sé ég þær breytingar helstar fyrir mér á nýrri öld, að aukin áhersla verður lögð á söfnun og miðlun upplýsinga. Það verður síðan í ríkari mæli viðskiptavinanna að taka ákvarðanir á grundvelli þessara upplýsinga. Meiri ábyrgð flyst til þeirra. Þetta á jafnt við um alla þætti starfsemi okkar, vitamálin, hafnamálin og siglingamálin. Þungamiðja starfseminnar mun þó eftir sem áður verða rekstur leiðsögukerfa, rannsóknir, reglusmið, sérfræðiráðgjöf fyrir stjórnvöld og umsjón með að öryggisreglum sé fylgt.

Ég óska starfsfólki Siglingastofnunar, viðskiptavinum og fjölskyldum þeirra gleðilegra jóla og farsæls komandi árs.

Lifið heil.

Hermann Guðjónsson

Siglingaleiðir skipa

Umhverfisiráðherra hargar skilningsleysi hagsmunaaðila



Föstudaginn 15. október sl. var haldin ráðstefna um bráðamengun sjávar fyrir tilstilli bráðamengunarnefndar og í samvinnu við umhverfisiráðuneytið. Fjölmörg erindi voru flutt og í nokkrum þeirra var komið inn á siglingaleiðir skipa með hættulegan varning.

Í setningarræðu umhverfisiráðherra, Sivjar Friðleifsdóttur, kom fram að frumvarp um verndun hafsins og stranda væri í farvatninu. Ef það yrði að lögum gæti það markað tímamót í sögu umhverfisiréttar. Einnig minntist ráðherra á störf

Ingimar Sigurðsson, skrifstofustjóri í umhverfisiráðuneytinu, ræddi m.a. um endurskoðun laga um varnir gegn mengun sjávar. Fyrstu drög liggja fyrir og rakti Ingimar helstu þætti frumvarpsins. Þar er m.a. gert ráð fyrir að sérstaklega verði tekið á bráðamengun sjávar, ábyrgð verði einhlít og á höndum ríkisins / Hollustuverndar og komið verði á váttryggingarskyldu fyrirtækja svo fátt eitt sé nefnt úr frumvarpsdrögum.

Ljóst er að stór hluti lífríkis í hafinu og við strendur landsins er í hættu ef alvarlegt mengunarslys ber að höndum við suður-



Davíð Egilsson ræddi m.a. um lærdóminn af ströndi Vikartinds

Ljósmyndari: Kristinn Ingólfsson

nefndar sem fjallar um siglingar skipa með hættulegan varning og niðurstaðnanna biði hún með mikilli eftirvæntingu. Siv vakti athygli á að siglingar oliuskipa og annarra skipa með hættulegan varning fari nær eingöngu (90%) um Faxaflóasvæðið. Oliuskipin sigli oft mjög nærri suðurströndinni og það þurfi ekki mikið út af bregða vegna erfiðs sjólags að ekki skapist hætta á stóru mengunarslysi. Siv nefndi að því miður virtist vera skortur á skilningi hagsmunaaðila á þessu máli. Það væri mikilvægt að taka sem fyrst ákvörðun um siglingaleiðir. Tekið verði á þessu á Alþingi en gert væri ráð fyrir að lög þessa efnis næðu í gegn á næsta vori.

ströndina. Hrygningarstöðvar allra helstu nytjafiska okkar eru á þessu svæði og fuglalíf er í hættu. Þetta kom fram í erindum Ævars Petersens hjá Náttúrufræðistofnun og Héðins Valdimarssonar hjá Hafrannsóknastofnun. Héðinn fagnaði þeirri vinnu sem unnin er hjá Siglingastofnun í tengslum við straumlíkangerð. Sú vinna geti verið mjög mikilvæg til að bæta viðbrögð við bráðamengun.

Gísli Viggósson kynnti upplýsingakerfið um veður og sjólag og þá sérstaklega þá vinnu sem unnin er í tengslum við straumlíkangerðina sem brátt verður hluti af upplýsingakerfinu. Gísli ræddi m.a. rannsóknir sem gerðar hafa verið á reki olíu og gúmmibáta.

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

Heimasíða: www.sigling.is
Ritstjóri: Sigurjón Ólafsson (sigurjon@sigling.is)
Ábyrgðarmaður: Hermann Guðjónsson.
Prentun: Prentsmiðjan Oddi hf.
Efni tilbúið í prentsmiðju 9. desember 1999.

Fjölmiðlum er fjárlast að nota efni blaðsins ef heimildir er getið. Óskum um áskrift er hægt að koma á framfæri við ritstjóra.
Ljósmyndina á forsiðu tók Kristján Maack.



Stöðugleikaátaki Iokið

Skipverjar eiga að taka frumkvæðið í öryggismálum um borð



Gisli Eliasson, tæknifræðingur, var fenginn í spjall um nýlokið stöðugleikaátak.

Af hvaða tilefni var ráðist í verkefnið?

„Vorið 1996 eða um það leyti sem ég hóf störf hjá Siglingamálastofnun var farið að ræða um stöðugleika dragnótabáta. Veiðarfærin höfðu farið stækkandi á þessum bátum og menn innan stofnunarinnar voru farnir að efast um stöðugleika þeirra.

Mörgum árum fyrr, eða 1988, var sett af stað könnun á stöðugleika lítilla þilfarsfiskiskipa sem flest stund-uðu rækjuveiðar á Vestfjörðum. Slys voru tíð um borð í þessum bátum, enda flestir gamlir og byggðir fyrir allt aðrar veiðar. Könnunin skilaði miklum árangri og slysum snarfækkaði. Upp úr þessari vinnu varð til svokallað Vestfjarðaviðmið.

Þessir bátar dreifðust síðar um allt landið og á þá settur miklu þyngri útbúnaður, oft án þess að skoðunarmenn hefðu vitneskju um það. Nokkur skip sukku á þessu tímabili og öðrum hvolfdi næstum.“

Hvernig gekk verkefnið fyrir sig?

„Sumarið 1996 byrjaði ég að vinna að þessari athugun í hjáverkum og eftir sameininguna, með tilkomu Siglingastofnunar Íslands, fékk ég aðstoð og gat farið í þetta verkefni af fullum krafti með hjálp góðra manna. Gögnin voru sett á tölvutækt form og ýmsar tölfraðilegar úttektir gerðar. Við skráðum fyrir hvert þilfarsskip eitt hleðslutilvik 100% aflu og 30% birgðir. Heildarfjöldi skipa var 728. Af þeim stóðust 452 þessa kröfu, 129 höfðu engin eða ófullkomin gögn og 161 uppfylltu ekki reglur.

Í apríl 1998 var ákveðið að eyða óvissunni um þessi 129 skip og sett var í reglugerð ákvæði um að stöðugleiki íslenskra fiskiskipa ætti að vera þekktur þótt skipin væru byggð fyrir setningu reglna um stöðugleika. Eigendum þessara skipa var sent bréf og um leið fór af stað mikil umræða um þessi mál í stofnuninni og almennt í þjóðfélaginu.“

Hverjar voru helstu niðurstöður?

„Þegar þessi mál voru gerð upp sl. haust kom í ljós að 108 skip höfðu fengið stöðugleikagögn, 12 voru úrelt og 9 eru enn án gagna og haffæris og verða að öllum líkindum úrelt. Alþingi veitti styrk í þetta verkefni og hafa 43 af þessum 108 skipum fengið styrk til að útbúa stöðugleikagögn, sem er ríflega helmingur af þeim sem áttu rétt á styrk.

Nú getum við sagt að stöðugleiki íslenskra þilfarsfiskiskipa sé þekktur í það minnsta var hann þekktur er hallaprófunin var gerð. En eins og allt annað er þetta breytingum undirorpið og alltaf er verið að breyta skipunum og flestar breytingar hafa áhrif á stöðugleikann. Við eigum hins vegar ekki jafn góðar upplýsingar um aðrar tegundir þilfarskipa og opnu bátarnir eru kafli út af fyrir sig en þeir nýju eru a.m.k. tegundaprófaðir.“



Hvað er framundan? „Um áramót taka nýjar reglur gildi fyrir skip 24 m eða lengri. Þá verða skipin framvegis hallaprófuð á 10 ára fresti og stöðugleikagögn stöðluð. Þetta er til bóta að mínu mati. Aðalatriðið er þó að aldrei sé slakað á kröfum um öryggi og að menn hætti að lesa öryggisreglur eins og andskotinn les Biblíuna! Það er eins og sumir séu alltaf að reyna að finna smugur til að spara útgjöld. Útgerðarmenn og einkum skipverjar eiga að fara yfir allt skipið og vinnuferlin um borð og kortleggja hættusvæði og finna aðferðir til að minnka áhættuna. Ef skipverjar telja að öryggismálum sé að einhverju leyti ábótavant þá eiga þeir að taka sjálfir frumkvæðið í úrlausnum í stað þess að biða eftir því að fyrirskipun komi að ofan.

Að lokum tel ég að upplýsingar um ástand skipa, stöðugleika, athugasemdir skipaskoðunarmanna og réttindamál áhafna eigi að vera mun aðgengilegri en nú er. Vegna eigin öryggis eiga sjómenn rétt á þessum upplýsingum á sama hátt og margir taka nú ákvörðun um sjósókn á grundvelli upplýsinga um veður og sjólag á Netinu.“

Stuttar fréttir

Mikill áhugi á sögu vitamála

Nýlega var auglýst eftir söguritarar vegna skráningar á sögu vitamála. Mikill áhugi reyndist á verkinu og fjölmargar umsóknir bárust. Niðurstaða ritnefndar var að ráða Kristján Sveinsson, sagnfræðing, og Guðmund L. Hafsteinsson, arkitekt, til að annast skráningu á sögu vitamála frá 1878 til 2003 - en þann 1. desember 2003 eiga vitarnir 125 ára afmæli. Kristján Sveinsson hefur m.a. ritað Sögu Njarðvíkur. Guðmundur L. Hafsteinsson hefur ritað talsvert um byggingarsögu og unnið m.a. fyrir Húsafriðunarnefnd og Þjóðminjasafnið.

Reglur um GMDSS-búnað senn í gildi

Þann 1. febrúar 2000 tekur reglugerð um svokallaðan GMDSS búnað gildi og því ekki seinna vænna fyrir skipstjórnarmenn að ljúka GMDSS-námskeiðum og fyrir útgerðarmenn að panta búnaðinn og koma honum um borð. Í nýlegu fréttabréfi LÍÚ, Útveginum, kemur fram að áætlað er að um 200 skip eigi eftir að koma upp búnaði og jafnmargir skipstjórnarmenn eigi eftir að fara á námskeið.

Færeyskt skipaefirtillit

Færeingar eru að undirbúa stofnun skipaskoðunar sem hingað til hefur verið í höndum Dana. Færeyska systurstofnunin, Sjóvinnufyririsingin, hefur leitað eftir samvinnu við Siglingastofnun við undirbúninginn. Í því skyni ætla nefnd á vegum færeyskra stjórnvalda ásamt forstöðumanni Sjóvinnufyririsingarinnar að koma í heimsókn til Íslands í janúar 2000.

Nýr starfsmaður á Ísafirði

Þann 1. desember hóf nýr starfsmaður störf á umdæmisskrifstofu skoðunarsviðs á Ísafirði. Hann heitir Guðmundur Óli Lyngmó og er vélfræðingur að mennt.

Galileo verður að veruleika

Evrópusambandið hefur tekið ákvörðun um að koma upp eigin gervihnattastaðsetningarkerfi í samkeppni við hið bandaríska GPS. Áætlað er að koma kerfinu í gagnnið árið 2008. Fjallað var ítarlega um Galileo í 2. tbl. 1999 af Til sjávar.



www.sigling.is

Stuttar fréttir

Skýrsla um hafnaframkvæmdir

Samgönguráðuneytið hefur sent Alþingi skýrslu um hafnaframkvæmdir fyrir árið 1998 og verður hún brátt lögð formlega fram af ráðherra. Í skýrslunni er að finna yfirlit um allar framkvæmdir í höfnum og við sjóvarnargarða auk sérstaks kafla um rannsóknir og þróun hjá Siglingastofnun.

Samstarf um landmælingar

Um nokkurt skeið hefur verið starfandi samvinnunefnd um landmælingar. Í nefndinni sitja fulltrúar frá Landssíma Íslands, Landmælingum, Vegagerðinni, Siglingastofnun, umhverfisráðuneytinu og Flugmálastjórn. Formleg samvinna er komin á milli Siglingastofnunar og Landmælinga um kvörðun á siritum fyrir sjávarborðsmælingar og tengingu þeirra við landshæðarkerfið.

Viðbótarúthlutun Hafnabótasjóðs

Úthlutanir Hafnabótasjóðs fyrir árið 1999 umfram það sem áður hefur komið fram eru eftirfarandi (fjárhæðir eru í þúsundum króna).

Bráðabirgðalán:

Grimseyjarhreppur	6.200
Sandgerði	6.600
Hafnasamlag Eyjafjarðar	31.500

Styrkheimild:

Grimseyjarhreppur	1.250
Vopnafjörður	5.100
Sandgerði	8.150
Raufarhöfn	3.450

Lánveitingaheimild:

Ísafjörður	9.450
------------	-------

Tjónastyrkur:

Þórshöfn	7.650
----------	-------



Viðskiptavinir Siglingastofnunar ættu að fylgjast reglulega með heimasíðu Siglingastofnunar, www.sigling.is. Þar eru allar helstu nýjungar kynntar og hægt að nálgast mikið af gögnum sem geta komið sér vel. Að undanförunu hefur verið talsvert um nýjungar og aukið efni.

Um þessar mundir er unnið að því að setja á síðuna vita- og hafnakort. Grunnupplýsingar um hvern vita og hverja höfn verður hægt að finna með því smella á viðeigandi punkt á síðunni. Þegar til lengri tíma er litið verður hægt að skoða ljósmyndir af öllum vitum og höfnum auk mikilvægra tæknilegra upplýsinga um hafnir og innsiglingar. Ennfremur er gert ráð fyrir að hægt verði að sækja teikningar af höfnum á þessum sama stað.

Umburðarbréf Siglingastofnunar, eða starfsreglur skipaskoðunarmanna, eru nú aðgengileg á vefnum. Um er að ræða

leiðbeingar, túlkun á reglum og aðrar upplýsingar sem skoðunarmenn þurfa á að halda umfram lög og reglur.

Til að auðvelda mönnum leit að efni hefur verið sett upp vefyfirlit þar sem með hægt að sjá hvar tiltekið efni er staðsett á heimasíðunni.

Nú er hægt að sækja útgáfu af fréttabréfinu á Netinu á svokölluðu pdf formi (Acrobat) um leið og það kemur út á prenti.

Mikilvæg skjöl, svo sem drög að reglugerðum, frumvörp að lögum og annað efni er að finna á www.sigling.is.

Hér hefur aðeins verið stiklað á því helstu nýjungum á heimasíðu stofnunarinnar. Eins og ávallt eru allar ábendingar vel þegnar um það sem betur má fara. Sömu leiðis er vakin athygli á því að hægt er að beina fyrirspurnum til einstakra starfsmanna með því að senda tölvupóst en netföng allra starfsmanna eru birt á vefsetrinu.



Ljósmyndari: Kristján Maack

SJÓFARENDUR! Sýnið aðgát í höfnum

NOTIÐ STIGA OG LANDGANGA



SIGLINGASTOFNUN



Veður og sjólag

Írskur ráðherra kynnrir sér upplýsingakerfið



Þagana 14. - 16. nóvember sl. var írskur ráðherra, Michael Woods, sem fer með málefni hafsins og náttúruauðlinda, í opinberri heimsókn í boði Árna M. Mathiesen sjávarútvegsráðherra

Undir ráðuneyti Michaels Woods falla einnig öryggismál sjómanna. Auk funda um sjávarútvegs mál átti ráðherrann fund með Sturlu Böðvarssyni samgönguráðherra m.a. um öryggismál sjómanna. Woods kom til Siglingastofnunar Íslands og varði hér drjúgum tíma í að kynna sér starfsemi stofnunarinnar og þá sérstaklega upplýsingakerfið um veður og sjólag. Írar hafa nú þegar hafið undirbúning að starfrækslu slíks kerfis og vilja því leita í smiðju Siglingastofnunar.

Við lok heimsóknarinnar undirrituðu ráðherrarnir þrír sameiginlega viljayfirlýsingu um fyrirhugað samstarf ráðuneyta

sinna og undirstofnana. Ætlunin er að gera samstarfssamning um víðtækt samstarf á sviði sjávarútvegs mál og um öryggismál sjómanna, þ.á m. um upplýsingakerfið og tilkynningaskyldukerfi skipa.

Ráðstefna í Lundúnum

Á ráðstefnu sem var haldin í Lundúnum nýlega um rannsóknir á sjóslysum vakti einn fyrirlesarinn, Emil Aall Dahle, athygli á mikilvægi forvarna. Nauðsynlegt væri fyrir sjómenn að eiga greiðan aðgang að upplýsingum. Í þessu sambandi tilmála fyrirlesarinn sérstaklega upplýsingakerfi Siglingastofnunar um veður og

sjólag sem dæmi um mikilvægt öryggistæki fyrir sjómenn. Hann nefndi einnig að Norðmenn væru nú sjálfir byrjaðir að setja út öldudúfl og hygðust koma upp sambærilegu kerfi fyrir sjófarendur á norsku hafsvæði.



Frá heimsókn Michaels Woods til Siglingastofnunar 15. nóvember sl.

Dyrhólaey

Nýtt deiliskipulag fyrir Dyrhólaey



Þann 30. nóvember sl. voru kynnt frumdrög að deiliskipulagi fyrir Dyrhólaey í Mýrdalshreppi á fundi með Hreppsnefnd Mýrdalshrepps og Skipulags- og byggingarnefnd Mýrdalshrepps ásamt fulltrúum frá Siglingastofnun, Náttúruvernd ríkisins og Vegagerðinni.

Í drögunum er gert ráð fyrir talsverðum endurbótum þannig að hægt sé að taka á móti þeim gríðarlega fjölda ferðamanna sem leggur leið sína þangað á hverju ári. Meðal annars er gert ráð fyrir afmörkuðum og merktum göngustígum, útsýnispalli, nýjum bílastæðum og gömlum útihúsum á að breyta í gestastofu. Fundurinn samþykkti að nýja deiliskipulagið færi í hefðbundna kynningu.

Siglingastofnun kemur að málinu þar sem hún ræður yfir talsverðum hluta þess lands sem fjallað er um. Hér til hliðar er að finna kort af svæðinu í kringum Dyrhólaeyjavita.



Drög að nýju deiliskipulagi - Landslag ehf.



frh. af bls. 1

Mörg af ákvæðum framangreindra kafla hafa áður verið sett í íslenskar reglur. Það á m.a. við um kröfur til vatnsþéttar niðurrólfunar, stöðugleika og fjarskiptabúnað. Í ljósi þess að heildstæðar reglur um öryggi fiskiskipa er þegar að finna í Torremolinos-bókuninni þótti heppi- legast að hafa öll ákvæði bókunarinnar í einni heildstæðri reglugerð fremur en að hafa þau í mörgum reglugerðum. Nokkuð er um nýmæli í umræddri reglugerð og er fjallað um þau helstu hér á eftir.

Skiptabúnaður

Nú verður heimilt að setja um borð í fiskiskip þann búnað sem viðurkenndur hefur verið í einhverju EES-landi á grundvelli tilskipunar ESB nr. 96/98 um skiptabúnað. Hingað til hefur slíkt verið háð því að búnaðurinn hafi verið viðurkenndur á Íslandi. Búnaður, sem er krafist á grundvelli íslensks sérákvæðis, þarf þó að vera viðurkenndur hérlendis. Þetta á t.d. við um losunar- og sjósetningarbúnað uppblásanlegra björgunar- fleka (gúmmibjörgunarbáta).

Skoðanir og útgáfa skirteina

I. kafli fjallar um ýmis almenn ákvæði, þ.á m. um skoðanir og útgáfu skirteina. Meðal helstu nýmæla er að tekinn verður upp fjögurra ára skoðunarhringur. Þetta þýðir að reglubundnar aðalskoðanir fara fram á fjögurra ára fresti og sérstakt öryggisskirteini er gefið út til sama tíma. Á þessu tímabili verður fjarskiptabúnaður skoðaður árlega. Annar búnaður fellur undir svokallaðar milliskoðanir en þær eru gerðar á miðju tímabilinu, þ.e. tveimur árum eftir reglubundna aðal- skoðun.

Viðgerðir, breytingar og endurbætur

Eins og getið er um hér að framan gildir reglugerðin að mjög litlu leyti um gömul fiskiskip. Þó er rétt að geta þess að þegar viðgerðir, breytingar eða endurbætur eru gerðar á gömlum fiskiskipum þá gilda ákvæði reglugerðarinnar að svo miklu leyti sem það er framkvæmanlegt.

Kröfur varðandi bol, vél- og rafbúnað

Kröfur varðandi bol, vél- og rafbúnað er að finna í II. og IV. kafla í I. viðauka við reglugerðina. Meðal nýmæla er krafa um að auk þess að uppfylla viðeigandi ákvæði reglugerðarinnar þá skuli ný



Ljósmyndari: Kristján Maack

fiskiskip einnig uppfylla ákvæði reglna einhvers viðurkennds flokkunarfélags. Hérlendis hafa sex flokkunarfélög hlotið viðurkenningu en það eru American Bureau of Shipping, Bureau Veritas, Det Norske Veritas, Germanischer Lloyd, Lloyd's Register of Shipping og Nippon Kaiji Kyokai.

Kröfur um stöðugleika

Kröfur um stöðugleika fiskiskipa er að finna í III. kafla. Kröfurnar eru í öllum meginatriðum þær sömu í gildandi reglugerð um stöðugleika og öryggi fiskiskipa, nr. 553/1975. Meðal nýmæla nú er þó krafa um að skip skuli hallaprófuð eigi sjaldnar en á 10 ára fresti. Einnig má nefna kröfu um djúpristumerki.

Vél- og rafbúnaður

Í IV. kafla er að finna kröfur til vél- og rafbúnaðar. Hvað vélbúnaðinn varðar mun reglugerðin leysa af hólmi reglugerð frá árinu 1953 en eins og nærri má geta var endurnýjun hennar löngu orðin tímabær. Í þessum kafla er einnig að finna ákvæði um tímabundið ómönnuð vélarúm.

Eldvarnir

Í V. kafla í I. viðauka er að finna kröfur um eldvarnir. Kaflinn skiptist í þrjá hluta, A-hluta með almennum ákvæðum, B-hluta með kröfum fyrir ný fiskiskip 60 m að lengd eða lengri og C-hluta með kröfum fyrir ný fiskiskip sem eru milli 24 m og 60 m að lengd. Í B-hluta eru svipaðar kröfur og þegar gilda fyrir flutningaskip samkvæmt alþjóðareglum. Í C-hluta eru gerðar heldur minni kröfur. V. kafli felur í sér nokkur nýmæli hvað íslenskar reglur varðar og ber þá helst að

nefna kröfu um brunahólfun. Þetta hefur m.a. í för með sér að allt efni, sem notað er í innréttingar fiskiskipa, þarf að uppfylla tilteknar kröfur um eldtraustleika. Einnig er rétt að vekja athygli á að krafist er 2ja slökkvibúninga fyrir ný fiskiskip sem eru 24 m að lengd eða lengri.

Björgunarför

Heimilt verður að velja á milli harðra eða uppblásanlegra björgunarfleka. Uppblásanlegir björgunarflekar, sem er nýyrði í íslenskum reglum, hafa um nokkurt skeið verið kallaðir gúmmibjörgunarbátar.

Neyðarráðstafanir o.fl.

Þau ákvæði sem hafa sennilega mestu breytingar í för með sér við gildistöku reglugerðarinnar er að finna í VIII. kafla en hann fjallar um neyðarráðstafanir, samansöfnun og æfingar. Í kaflanum, sem gildir fyrir bæði ný og gömul fiskiskip sem eru 24 m að lengd eða lengri, er m.a. krafist að báta- og brunaæfingar séu haldnar eigi sjaldnar en einu sinni í mánuði.

Fjarskiptabúnaður

Kröfur til fjarskiptabúnaðar er að finna í IX. Kafla. Krafist er að öll fiskiskip, sem eru 24 m að lengd eða lengri, séu búin GMDSS-búnaði og eru kröfurnar í meginatriðum þær sömu og gerðar voru í reglugerð um fjarskiptabúnað og fjarskipti íslenskra skipa, nr. 295/1994.

Útsýni frá stjórnspalli

Meðal nýmæla í reglugerðinni er krafa um lágmarksútsýni frá stjórnspalli fiskiskipa sem eru 45 m að lengd eða lengri. Þetta er sams konar krafa og gerð er til flutningaskipa.



Íslensk fiskiskip í alþjóðlegu umhverfi



Hin nýja reglugerð um Öryggi fiskiskipa sem á að koma til framkvæmda hérlendis um næstu áramót er sett á grundvelli tilskipunar ESB nr. 97/70/EB um að koma á samræmdum reglum um öryggi fiskiskipa sem eru 24 m að lengd eða meira. Sú tilskipun byggist á Torremolinos-alþjóðasamþykktinni (TA) um öryggi fiskiskipa, 1977, ásamt breytingum sem gerðar voru á henni með Torremolinos-bókuninni (TB) frá 1993.

Torremolinos-alþjóðasamþykktin

Þáttur Íslands í gerð TA á sínum tíma og síðar TB er umtalsverður. Frumdrögin að TA voru unnin af Alþjóðasiglingamálastofnuninni IMO af sérstakri nefnd sem fjallaði um öryggi fiskiskipa. Nefnd þessi starfaði á vegum stofnunarinnar í 13 ár samfelld og var Hjálmar R. Bárðarson, þáverandi sigingamálastjóri, formaður þessarar sérstöku nefndar allt frá upphafi, árið 1964, endurkosinn árlega. Þessi sérstaka nefnd hafði áður gengið frá ýmsum ályktunum og reglum um fiskiskip sem staðfestar voru af allsherjarþingi IMO og eru nú þegar notaðar sem grundvöllur reglna fjölda ríkja. Gengið var frá alþjóðasamþykktinni á ráðstefnu í borginni Torremolinos á Spáni 2. apríl 1977 og er samþykktin því kennd við þá borg.

Torremolinos-bókunin

Þegar rúmlega 10 ár voru liðin frá gerð TA var ljóst að hún myndi ekki öðlast gildi, aðallega vegna þess að ýmis ákvæði hennar voru of ströng til að sum ríki með stóran fiskveiðiflota gætu fullgilt hana. Á allsherjarþingi IMO árið 1989 var samþykkt sameiginleg tillaga Norðurlandanna, sem Ísland átti frumkvæðið að, þess efnis að hafist skyldi handa um gerð bókunar við TA með það að markmiði að hún gæti öðlast fljótt gildi. Í framhaldinu var stofnaður sérstakur vinnuhópur á vettvangi IMO sem vann að gerð texta bókunarinnar. Það er gaman að geta þess að síðasti fundur vinnuhópsins var haldinn í Reykjavík, í boði íslenskra stjórnvalda, 1.-5. júní 1992. Á þeim



Ljósmyndari: Kristján Maack

fundu var gengið frá lokadrögum að texta TB.

Á vordögum 1993 var efnt til nýrrar ráðstefnu í Torremolinos, þ.e. á sama stað og fyrri ráðstefnan var haldin 1977. Þann 2. apríl 1993, nákvæmlega 16 árum eftir fyrri ráðstefnuna, var TB samþykkt.

Gildissvið

Alþjóðasamþykktin ásamt tilheyrandi bókun er sú fyrsta sem fjallar sérstaklega um öryggi fiskiskipa. Hún fjallar um kröfur varðandi hönnun, smíði og búnað nýrra þilfarsfiskiskipa sem eru 24 m að lengd eða lengri.

Með TB var gerð sú meginbreyting að gildissvið fjögurra kafla (af 10) er þrengt þannig að það miðast nú við fiskiskip sem eru 45 m að lengd eða lengri. Þetta er mesta tilslökunin á ákvæðum samþykktarinnar sem gerð var með bókuninni. Tilgangurinn var að koma til móts við sjónarmið stórra fiskiveiðipjóða, einkum í Suðaustur-Asíu, sem töldu sig ekki geta fullgilt samþykktina án þess að þessar tilslakanir yrðu gerðar. Í þeim tilgangi að skilja ekki eftir í lausu lofti skip, sem eru á milli 24 og 45 m að lengd, hvað varðar efni umræddra fjögurra kafla, var sett inn í bókunina ákvæði þess efnis að ríki skyldu gera með sér svæðisbundna samninga með sérkröfum sem taka til þessara skipa. Fulltrúi framkvæmdastjórnar ESB lýsti því yfir á ráðstefnunni í

Torremolinos að framkvæmdastjórnin ætlaði að hafa frumkvæðið að því slíkar sérkröfur yrðu útbúnar fyrir svæði sem tilheyrðu ríkjum Evrópusambandsins.

Tilskipun Evrópusambandsins

Vinna á vegum framkvæmdastjórnar ESB, í þeim tilgangi að uppfylla framangreint ákvæði TB um svæðisbundnar sérkröfur og að koma á samræmdri löggjöf innan sambandsins um öryggi fiskiskipa, hófst á árinu 1994. EES-samningurinn hafði öðlast gildi 1. janúar sama ár og var Íslandi sem og hinum EFTA-ríkjunum boðið að taka þátt í undirbúningsvinnunni til jafns við aðildarríki ESB. Tilskipun 97/70/EB um að koma á samræmdum reglum um öryggi fiskiskipa sem eru 24 m að lengd eða meira, en það er opinbert heiti tilskipunarinnar, gildir alls staðar á EES-svæðinu, þ.á m. á Íslandi. Tilskipunin kom til framkvæmda innan ESB um síðustu áramót en af ýmsum ástæðum, sem ekki verða raktar hér, öðlast hún ekki gildi á Íslandi og í Noregi fyrr en um næstu áramót.

Hafnarríkiseftirlit

Með gildistöku tilskipunarinnar falla íslensk fiskiskip undir ákvæði um hafnarríkiseftirlit gagnvart þeim atriðum



Kannski vilja menn halda upp á eitt sýnishorn

- segir Óskar Sigurðsson í Stórhöfða í viðtali



Þegar talið berst að vitavörðum og vitavörslu á síðustu árum kemur eitt nafn aftur og aftur upp í umræðunni: Óskar Jakob Sigurðsson í Stórhöfða.

Óskar er nú gjarnan nefndur eini „hefðbundni“ vitavörðurinn eða „síðasti vitavörðurinn“, hvort sem það reynist rétt eða ekki. Sonur Óskars, Pálmi Freyr, gegnir starfi aðstoðarvitavardar.

Óskar og Pálmi Freyr voru á ferðinni í Kópavoginum í október í síðbúnu sumarfríi en engu að síður voru þeir hingað komnir til að ræða fyrirhugað viðhald á Stórhöfðavita á næsta ári. Til sjávar greip tækifærið og fékk þá feðga í stutt spjall. Á meðan Óskar og Pálmi eru fjarverandi leysir Ólafur Þ. Jónsson, fyrrverandi vitavörður á Horni, þá af. Vitinn er því í góðum höndum.

„Ég vil ekki taka frí yfir sumar-mánuðina, þá vil ég vera í Stórhöfða þegar veðrið er best. Reyndar var veðrið afleitt í sumar, eitt það versta sem ég man eftir.“ Óskari er gjarnan tíðrætt um veðrið enda búinn að vera áhugamaður um veður frá níu ára aldri. Þá hóf hann að skrá hjá sér veðurlýsingar sem hann hefur í raun gert allar götur síðan.

Vitavardarstaða í þriðja ætlið

Óskar er fæddur í Stórhöfða í Vestmannaeyjum 19. nóvember 1937. Á þeim tíma gegndi faðir hans, Sigurður Valdimar Jónatansson, stöðu vitavardar. Og ekki nóg með það heldur var afi Óskars, Jónatan Jónsson, vitavörður þar á undan eða frá 1910 til 1935. Sama fjölskyldan hefur því gegnt vitavardarstarfinu í Stórhöfða frá 1910 til dagsins í dag. Þess má svo geta að bróðir Jónatans, var Eldeyjar-Hjalti, sem varð frægur fyrir það að klífa hina snarbröttu Eldey.

Stórhöfðaviti var byggður 1906 og fyrsti vitavörðurinn var Guðmundur Ögmundsson, 1906-1910. Þegar afi Óskars tók við stöðunni olli það nokkru fjaðrafoki meðal Vestmannaeyinga þar sem fjölskyldan kom úr Mýrdalnum og á

þeim tíma var það ekki vel séð að aðkomu-maður fengi slíka stöðu.

Mesta ljóshæð yfir sjó

Ágæt saga er til af föður Óskars. Sigurður þótti mjög samviskusamur og vildi helst ekki yfirgefa Stórhöfða fyrir nokkurn mun. Auk þess var lengi vel ekki akfær vegur frá vitanum inn í Vestmannaeyjabæ. Í eitt skipti brá Sigurður sér bæjarleið og hafði hann miklar áhyggjur af vitanum á meðan. Á heimleiðinni gætti hann að sjálfsögðu vel að vitaljósinu og viti menn! - það hafði slokknad á vitanum aldrei þessu vant. Atvikið var síst til að örva Sigurð til bæjarferða.

Stórhöfði er í um 6 km fjarlægð frá Vestmannaeyjabæ og þar er syðsta byggða ból á Íslandi. Árið 1906 var viti byggður. Þrátt fyrir að vitabyggingin sé ekki háreist er enginn viti með meiri ljóshæð yfir sjó eða 125 metrar. Næst kemur Dyrhólaeyjarviti með 118 metra yfir sjó. Vitinn, sem er sambyggður vitavardarhúsinu, er upprunalegur og hefur mátt þola mikla áraun í árána rás. Stórhöfðaviti er víst eini vitinn á landinu þar sem slegið hefur niður eldingu en það gerðist 1921. Að sögn Óskars ber vitinn þess enn merki.

Aldrei veitt fisk

Óskar tók við stöðu vitavardar 1965 og hefur því verið starfandi vitavörður í 34 ár. Áður starfaði hann um skeið í fiskvinnslu. En við sjómennsku hefur hann aldrei starfað. „Ég hef aldrei veitt fisk hvorki úti á sjó né í vatni.“

Óskar gerir ráð fyrir að gegna vitavardarstarfinu fram á árið 2007 eða þar til hann er kominn „á aldur“. Þrátt fyrir að vitavardarstöður hafi verið lagðar niður um allt land er ekki ráðgert í næstu framtíð að leggja af vitavardarstarfið í Stórhöfða. „Kannski vilja þeir halda í eitt



Óskar Jakob Sigurðsson í Stórhöfða

Ljósmyndari: Russ Gilbert

sýnishorn af vitaverði. Þessi störf eru að leggjast af um allan heim. Hver veit nema vitavardarstaðan í Stórhöfða verði sú síðasta í veröldinni þegar fram í sækir?“

Ef það rættist að Óskar haldi áfram að gegna starfinu til sjötugs þá verða 97 ár liðin frá því að fjölskyldan tók fyrst við vitavörslu í Stórhöfða, þar af 42 ár í höndum Óskars. „Vitinn verður 100 ára 2006 og vonandi gegni ég starfinu þá. Það væri líka gaman ef vitavardarstaðan næði að vera í fjölskyldunni í 100 ár eða fram til 2010.“

Samtaka feðgar

Vitavarslan er í raun aðeins lítill hluti starfsins í dag. Búnaðurinn er sjálfvirkur, þarf sjaldan að skipta um perur en þó þarf að hugsa vel um linsuna og ljóshúsið, t.d. á vetrum að hreinsa snjó af rúðum. „Þeir hafa ekki fundið búnað til þess hingað til“, skýtur Pálmi inn í.

Meginhluti starfsins er veðurathugun. Veðurstöð hefur verið í Vestmannaeyjum frá 1877 en á núverandi stað frá 1921. Á þriggja klukkustunda fresti þarf að taka veður og skiptast þeir feðgar á um það verk. Það er klár verkaskipting á milli þeirra. Nóttinni skipta þeir á milli sín. Óskar tekur veðrið klukkan 3 og Pálmi Freyr klukkan 6. Síðan er Óskar á vakt fyrri hluta dagsins en Pálmi, sem kys að taka daginn ekki of snemma, er á vakt síðdegis og á kvöldin. „Í þessu starfi er mikilvægt að eiga auðvelt með að sofa. Og sem betur fer á það við um mig“, segir Óskar. Ekki er annað að heyra en



sama gildi um Pálma. Eitthvað virðist vera erfiðara fyrir hann að vakna því Óskar segir að það komi stundum fyrir að veðurtaka kl. 6 á morgnana sé seint á ferðinni! Að sögn Óskars getur skipt verulegu máli hvernig veðrið er tekið. „Veðrið“ getur hreinlega breyst við það að skipt er um einstakling í starfinu. Þeir feðgar segjast þó hafa fengið gott orð fyrir nákvæmni og samkvæmni í mælingum.

Auk þess að sinna veðurathugunum hafa þeir umsjón með mælum og rannsóknartækjum í tengslum við mengunar- og jarðskjálftarannsóknir Veðurstofunnar.

Síðasti geirfuglinn?

Hvað heldur Óskar um framtíð vitavörðstarfsins og notkun vitanna? „Ég er alveg viss um að mikilvægi þeirra hefur minnkað með tilkomu annars búnaðar og að sjómenn nota þá minna en áður. Ég býst við því að staðan hér í Stórhöfða verði eitthvað áfram, ætli þeir vilji ekki halda upp á eitt sýnishorn, hafa einn „geirfugl“. Það er svo spurning hvort að Pálmi Freyr taki við ef hann hefur þá áhuga á því, sem ég gæti nú trúað að hann hefði.“ Pálmi gefur lítið út á það hvort hann taki við af föður sínum. Framtíðin sé óráðin. Pálmi er fæddur 1974 og hefur verið formlega í starfi sem aðstoðarvitavörður frá 1990. En auðvitað hafði hann aðstoðað pabba sinn fyrir þann tíma og alltaf fylgst með.

Í dag er vitinn rafvæddur eins og flestir aðrir vitar hér við land en rafvæðingin tók sinn tíma. „Það tók um 40 ár að rafvæða vitann. Fyrst voru gerðar tilraunir með rafvæðingu á stríðsárunum en þær gengu ekki sem skyldi. Það var svo ekki fyrr en árið 1979 að vitinn komst loks í samband við rafmagn eftir að kaplarnir höfðu legið um langt skeið nokkrum metrum frá vitanum en af einhverjum óskiljanlegum ástæðum dróst að klára gröftinn og koma tengingu á.“

Stríðsárin bestu ár lífs míns

Það er margs að minnast frá liðlega 60 ára dvöl í Stórhöfða. Í huga fólks er Stórhöfði ekki ákjósanlegasti staður að búa á enda vindstyrkur oftast en ekki mestur þar af öllum veðurathugunarstöðvum. Eins og áður segir hefur Óskar fylgst með veðri og skráð hjá sér veðurlýsingar frá 9 ára aldri. Eitt sumarið sker sig alveg úr þegar talið berst að besta



Þann 17. júní 1997 sæmði Ólafur Ragnar Grímsson, forseti Íslands, Óskar Jakob Sigurðsson riddarakrossi fyrir störf í þágu fuglarannsóknna. Ljósmyndari: Gunnar G. Vigfússon

veðrinu, það var árið 1958. Verst var hins vegar veðrið án vafa 1955. Önnur sumur sem hægt er að minnast fyrir slæmt veður hefur Óskar á hraðbergi. „Árið í ár, 1999, er eitt þeirra en önnur voru 1947, 1959, 1969, 1983 og 1984.“

Hver hafa verið eftirminnilegustu árin í Stórhöfða? „Bestu ár lífs míns voru á stríðsárunum. Það var mikið ævintýri þegar bandaríski herinn var á eyinni. Þeir voru meðal annars með margra bragga herstöð í túnunum við Stórhöfðavita. Við krakkarnir nutum góðs af því. Við fengum að sjá bíomyndir, fengum sælgæti og ég lærði ensku reiprennandi 5 ára gamall svo eftir var tekið. Því miður hef ég glatað því niður og í dag get ég varla haldið uppi stuttum samræðum á ensku.“

Þá berst talið að skólagöngu en hún var slitrótt hjá Óskari. Hann þurfti auðvitað að sækja skóla í bæinn en reyndi alltaf að koma um helgar í Stórhöfða. „Það féllu ekki margar helgar úr og það mátti vera mikið af veðri ef maður lét sig ekki hafa það að labba þessa 6 km. Skólagangan var ekki löng og ég hefði gjarnan viljað hafa stundað lengri og betri skólagöngu. Það er nokkuð sem mér finnst mikil eftirsjá í.“

100 fuglar á 100 mínútum!

Þó Óskar sé í dag að verða þekktur fyrir að vera „síðasti“ vitavörðurinn þá má segja að fleiri þekki hann af fuglamerkingum sínum og státar hann af heimsmeti í þeirri iðju! En hvernig byrjaði þetta? „Það var árið 1953 sem áhuginn vaknaði, þá 15 ára gamall. Ég er ekki mikill fuglaskoðari í venjulegum skilningi þess orðs. Ég er t.d. ekki mjög

glöggur á tegundir fugla. Það held ég að haldist í hendur við að ég er ekki mannglöggur. Dr. Finnur Guðmundsson fréttir fljótlega af þessum áhuga mínum á fuglamerkingum og í framhaldinu fór ég að fá send merki frá Náttúrufræðistofnun. Allar götur frá 1953 hef ég stundað þessa iðju og merkt að jafnaði um 1500 fugla á ári, mest fýl og lunda.“ Heildarfjöldi fugla sem Óskar hefur merkt er 72.000 og er um heimsmet að ræða. Óskar er með skjal upp á það frá Heimsmetabók Guinness. Persónulegt met Óskars í fuglamerkingum er þegar hann fangaði og merkti einn síns samtals 100 fugla á 100 mínútum og hins vegar 350 á einum degi! Í tengslum við merkingar hefur Óskar komist að ýmsu um hegðan og atferli fuglanna. Í ár veiddist t.d. lundir sem Óskar merkti 1963 en þá var fuglinn a.m.k. tveggja ára gamall. Lundinn var því a.m.k. 38 ára þegar hann veiddist og það þykir óvenjuhár aldur.

Það sem átti í upphafi að vera stutt spjall við Óskar hefur orðið að talsvert löngu viðtali og aðeins fátt eitt reifað úr ævi og starfi Óskars. Það má þakka viðveru sonar hans, Pálma Freys, að ýmis afrek og skemmtileg atvik komu upp á yfirborðið í þessu viðtali enda er Óskar ekkert að flíka sínum afrekum. Að endingu lét ég hann vita af því að hann mætti búast við því að bankað yrði upp á hjá honum þegar vinna við ritun sögu vitamála frá 1878-2003 hæfist. „Þeir geta þá væntanlega lesið þetta viðtal í fréttabréfinu“, sagði Óskar og brosti en auðsjáanlega reiðubúinn að hjálpa til þegar þar að kemur.



Nýskipan hafnamála til skoðunar



Á 30. ársfundi Hafnasambands sveitarfélaga þann 1. október sl. var kynnt sameiginleg skýrsla tveggja nefnda um framtíðarskipan hafnamála. Hörður Blöndal, hafnarstjóri og formaður nefndar um framtíðarskipan hafnamála, Jóhann Guðmundsson, skrifstofustjóri og formaður nefndar um gjaldskrármál hafna, og Sigurbergur Björnsson, forstöðumaður, nefndarmaður og ritari, kynntu niðurstöður skýrslunnar.

Í máli Harðar Blöndal kom fram að það versta í stöðunni væri að gera ekki neitt, það myndi þýða gjaldþrot hafnarsjóða. Búa þarf hafnirnar undir innbyrðis samkeppni. Tekjur hafna verði að aukast og því verður að auka gjaldtöku af útgerðinni. Flestir hafnarsjóðir eru reknir með tapi, þegar tekið hefur verið tillit til afskrifta og fjármagnsgjalda.

Hafnirnar eru í samkeppni við aðra samgöngumáta og þá sérstaklega vegakerfið. Því væri ein tillaga nefndanna, að sérstakt vörugjald sem lagt væri eingöngu á alla vöruflutninga á sjó, yrði fellt niður, en það myndi bæta samkeppnishæfni sjóflutninga um tæpar 200 milljónir á ári.

Frjáls gjaldskrá

Jóhann Guðmundsson reifaði gagnrýni á gjaldskrármál hafna en Samtök iðnaðarins hafa harðlega gagnrýnt samræmda gjaldskrá hafna. Gjaldskráin mismuni atvinnugreinum og kemur í veg fyrir samkeppni. Gagnrýnt hefur verið að gjaldskrá hafna uppfylli ekki kröfur til þjónustugjalda, hún sé ekki kostnaðar-tengd. Einnig hafa gjaldskrármál hafna verið gagnrýnd innanfrá, frá höfnunum sjálfum.

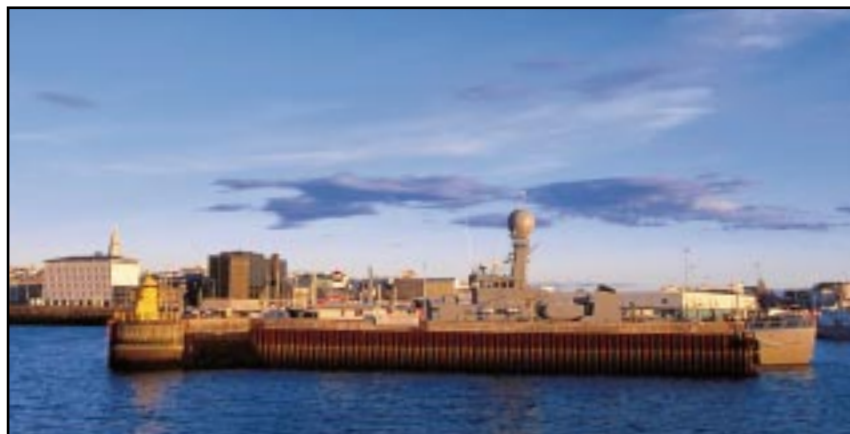
Hugmyndir nefndarinnar felast m.a. í eftirtöldu:

- Gjaldskrá verði frjáls eftir 3ja ára aðlögunartíma
- Undanþágúákvæði afnumin með öllu
- Gerð verði viðmiðunargjaldskrá á aðlögunartímabilinu, sem leyfir ekki meiri frávik en 20% til hækkunar eða lækkunar.

Tvær hugsanlegar útfærslur eru nefndar til að hækka gjaldskrá um samsvarendi fjárhæð og ríkið hættir að leggja til hafna. Fyrri útfærslan gerir ráð fyrir að

skipagjöld hækki um 30% og aflagjaldið hækki úr 1% í 1,55% en sérstaka vörugjaldið renni til hafnanna sjálfra. Í seinni útfærslunni er gert ráð fyrir að sérstakt vörugjald verði lagt niður, 30% hækkun skipagjalda og hækkun aflagjalds úr 1% í 2,2% en samtals þýði þetta tekjuauka upp á um 665 millj. kr. Að mati nefndanna er seinni útfærslan mun vænlegri til að nýttast fleiri höfnum úti um allt land. Algengt aflagjald á Norðurlöndunum þar sem lítið er um ríkisstyrki er 2,0 til 2,5% af verðmæti heildarafla.

Mat nefndarinnar er að stærri hafnirnar þyrftu um 650 milljónir kr. í auknar tekjur til að geta staðið alveg undir sér sjálfar og að hafnir myndu ná að aðlaga gjaldskrár sínar og framkvæmdir á aðlögunartímanum.



Ljósmyndari: Kristján Maack

Sigurbergur Björnsson gerði grein fyrir því hvers vegna ástæða væri til að flokka hafnir. Í fyrsta lagi væru hafnir ólíkar að stærð og hefðu ólíka afkomu. Rekstrarumhverfi hafna er mismunandi, sumar eru í samkeppnisumhverfi en aðrar lúta frekar byggða- og atvinnusjónarmiðum. Hafnir búa einnig við ójafnar ytri aðstæður og áherslur eigenda væru misjafnar.

Í fyrsta flokk færðu hafnir með aflaverðmæti yfir ma. kr. eða 0,5 m tonn af vöruflutningum. Hafnir í 1. flokki nyttu ekki ríkisstyrkja en gætu valið um rekstrarform, t.d. hlutafélagsform. Ef þær sýndu neikvæða afkomu eftir fjármagns-kostnað en fyrir afskriftir breyttist rekstrarform í að þær heyri beint undir sveitarstjórn sbr. hafnir í flokki 3. Í flokki

2 myndi ríkið styrkja gerð dýrra ytri mannvirkja en rekstrarform yrði það sama og í dag. Í flokk 3 færðu tekjulitlar hafnir og hafnir sem hefðu litla burði til að fjármagna framkvæmdir að neinu marki.

Markmið

Nefndirnar lögðu til að stefnt verði að eftirtöldum markmiðum:

- Ábyrgð hafna á eigin fjárfestingum og rekstri verði skýrari og afdráttarlausari og dregið verði úr ríkisafskiptum af höfnum.
- Að kostir samkeppni verði nýttir þar sem því verði við komið og þeir greiði fyrir sig sem þjónustunnar njóta.
- Opna möguleika á öðrum rekstrarformum hafna til frekari þátttöku í atvinnulífnum.
- Horft verði til umhverfisþátta við forgangsröðun og gjaldtöku í samgöngukerfinu.

- Hafnargerð verði styrkt af ríkissjóði í fámennum byggðarlögum þar sem höfnin er forsenda byggðar og tekjur hafnirinnar hrökkva ekki fyrir kostnaði og tryggt, að auðlindir hafsins verði nýttar á sem hagkvæmestan hátt.
- Komið verði upp samræmdri samgöngu-áætlun þar sem horft verði á samgöngumál svæða í heild, þ.e. vegi, hafnir, flugvelli o.fl. og lítið verði á uppbyggingu þess í samhengi. Vegtengingar á milli nálæggra hafna sem bæta nýtingu þeirra hafi forgang og að gjaldtaka einstakra samgöngumáta stuðli að hagkvæmestu nýtingu þeirra og samkeppni á jafnréttisgrundvelli.

Skýrsla nefndarinnar og fylgigögn eru á heimasíðu samgönguráðuneytisins, www.stjr.is/sam, og heimasíðu Siglingastofnunar, www.siglinga.is.



Skipastóllinn

Stór skip út af skipaskrá

- 26 skip í smíðum þar af 14 í Kína



Talsverðar hreyfingar hafa verið á skipaskrá fyrstu 10 mánuði ársins. Nokkur fjölgun hefur orðið í flotanum en stærð hans, í brúttótonnum, hefur minnkað umtalsvert.

Alls hefur 21 þilfarsskip verið tekið út af skipaskrá. Af þeim eru 6 skip yfir 1000 brúttótonn. Guðbjörg ÍS er þeirra stærst eða 2172 BT. Sjá nánar töflu um afskráð skip. Heildarbrúttótonnastærð skipa sem tekin hafa verið af skipaskrá nemur liðlega 16.500 BT.

Fjöldi nýskráðra þilfarsskipa það sem af er árinu er talsvert meiri en afskráðra eða 52. Brúttótonnin sem bætast við flotann eru hins vegar aðeins tæplega 6.000 og því hefur þilfarsskipaflotinn minnkað um liðlega 10.000 BT. Af þessum 52 skipum mælast aðeins 4 yfir 1000 BT. Sunnubergið NS er þeirra stærst eða 1288 BT, sbr. listinn hér á eftir.

Það sem af er árinu hefur opnum bátum fækkað um þrjú en aukning er í brúttótonnum eða um 500 BT, þar sem nýr prammi er kominn á skrá, Pétur mikli (497 BT). Alls hafa 16 bátar komið nýir inn á skipaskrá eða um 600 BT en 19 bátar hafa farið út eða um 80 BT.

Í lok janúar er von á nýrri Skrá yfir íslensk skip og báta skv. aðalskipaskrá þann 1. janúar 2000. Í henni verður árið gert upp og borið saman við þróun fyrri ára.

Gríðarleg aukning í nýsmíðum

Undanfarin ár hefur mátt telja nýsmíðaverkefni þilfarsskipa fyrir Íslendinga á fingrum annarrar handar. Á fjórum síðastliðnum árum, 1995-1998, voru aðeins smíðuð 10 skip fyrir Íslendinga, 5 innanlands og jafn mörg erlendis. Í nóvember 1999 er hins vegar staðan sú að alls 26 skip eru í smíðum fyrir Íslendinga. Af þeim eru 19 skip í smíðum erlendis, 14 í Kína, 4 í Chile og 1 í Póllandi. Í íslenskum skipasmíðastöðvum er unnið að 7 nýsmíðaverkefnum. Aðeins eitt þeirra er alfarið smíðað hér en bolir 6 skipa voru smíðaðir í Póllandi og lokið er við smíðina á Íslandi.

Í Chile eru þrjú fiskiskip í smíðum og nýtt hafrannsóknaskip. Hvorki fleiri né færri en 14 skip eru í smíðum fyrir



Ljósmyndari: Kristján Maack

Íslendinga í Kína, þar af eru 11 fiskiskip, 2 túnfiskveiðiskip og eitt skelveiðiskip. Loks er eitt fiskiskip í smíðum í Póllandi.

Meðalaldur íslenskra þilfarsskipa um síðustu áramót var 21 ár og hefur þróunin verið heldur á hinn verri veg

síðari ár. Nú horfir hins vegar öðruvísi við. Ekkert lát virðist vera á nýsmíðum. Auk þilfarsskipa er fjöldi opinna báta í smíðum innanlands. Fróðlegt verður að fylgjast með hvort þróunin verður áfram með þessum hætti á næstu árum.

Yfirlit um skip yfir 1000 BT sem hafa verin tekin af skipaskrá jan. - nóv. 1999

Dags.	Sknr.	Nafn	Afdrif	Stærð í BT
03.03	2197	Örvar	Skráður erlendis	1199
17.03	2212	Guðbjörg ÍS	Leigt úr landi	2172
17.03	2218	Snæfell	Selt úr landi	1531
08.06	2276	Hersir	Selt úr landi	1103
29.09	2216	Húsvíkingur	Selt úr landi	1924
29.10	2249	Helga	Selt úr landi	1951

Yfirlit um frumskráð skip yfir 1000 BT jan. - nóv. 1999

Dags.	Sknr.	Nafn	Heimahöfn	Stærð í BT
02.01	2334	Óli í Sandgerði	Akranes	1103
08.04	2336	Sunnuberg	Vopnafjörður	1288
09.04	2329	Sveinn Benediktsson	Reyðarfjörður	1230
09.04	2363	Gullberg	Vestmannaeyjar	1085



Mörg þingmál bíða afgreiðslu



Á yfirstandandi Alþingi er áformað að flytja ýmis mál sem varða á beinan hátt starfsumhverfi Siglingastofnunar. Þegar þetta er ritað hafa tvö frumvörp verið formlega lögð fram, en það er frumvarp til laga um vitamál og um áhafnir flutningaskipa, farþegaskipa, farþegabáta og skemmtibáta. Fjallað er nánar um þau hér á eftir.

• Lög um vitamál

Tilgangur frumvarpsins er að breyta lagagrunni fyrir vitagjald sem ætlað er að standa straum af stofn- og rekstrar-kostnaði Siglingastofnunar á leiðsögu-kerfinu fyrir skip sem felst í ljósvitum, siglingamerkjum á sjó og landi, DGPS-leiðréttingarkerfi, radarsvörum og upplýsingakerfi um veður og sjólag. Lagt er til að lagagrunnur verði styrktur á þann veg að hann uppfylli skilyrði skattlagningarheimilda. Við þetta verður fjárhæð gjaldsins tilgreind í lögnum sjálfum.

Innheimt vitagjald árið 1998 nam 72 millj. kr., þar af 13 millj. kr. af íslenskum skipum en 59 millj. af erlendum skipum. Sama ár nam stofnkostnaður og kostnaður við rekstur öryggiskerfis fyrir sjófarendur hjá Siglingastofnun Íslands um 108,8 millj. kr.

Ástæða þess hve stór hluti af vitagjaldinu er greiddur af erlendum skipum er að nánast öll kaupskip sem koma til landsins í eigu íslenskra eða erlendra kaupskipaútgerða eru á erlendum skipaskrá. Vöruflutningaskip og skemmtiferðaskip eru nær undantekningarlaust stærra en fiskiskip mælt í brúttótonnum og greiða því herra vitagjald.

Miðað er við að tekjur af vitagjaldi árið 2000 verði 90 millj. kr. en áætlaður rekstrarkostnaður Siglingastofnunar Íslands á leiðsögukerfinu árið 1999 er 95 millj.

Helstu breytingar sem frv. hefur í för með sér eru að lagt er til að vitagjald verði 64,70 kr. á hvert brúttótonn skips en gjaldið er nú 60,70 kr. og er lagt til að gjaldið hækki um 6,5%, sem er verðlagshækkun. Jafnframt er lagt til að vitagjald verði greitt af öllum skipum á skrá og lágmarksvitagjald verði 5.000 kr.

Samkvæmt gildandi lögum er vitagjald greitt af skipum sem eru stærra en 10 brúttótonn. Við þessa breytingu munu 1.600 bátar sem áður voru undanþegnir gjaldinu greiða vitagjald.

• Frumvarp til laga um áhafnir flutningaskipa, farþegaskipa, farþegabáta og skemmtibáta

Frumvarp þetta er samið af sérstökum starfshópi skipuðum af samgönguráðherra 8. maí 1998 með fulltrúum frá samgönguráðuneyti, menntamálaráðuneyti, Siglingastofnun Íslands, Stýrimannaskólanum

Almennt hefur verið talið að menntun íslenskra sjómanna sé í samræmi við lágmarkskröfur samþykktarinnar enda hafa íslensk skirteini verið viðurkennd erlendis. Með frumvarpinu eru gerðar nauðsynlegar breytingar til samræmis við endurskoðuðu samþykktina. Í henni er þess krafist að samningsaðilar sendi IMO gögn um framkvæmd hennar innanlands. Fyrrgreindur starfshópur vann og tók saman ítarleg gögn á ensku um framkvæmd menntunar og þjálfunar sjómanna á Íslandi, námskrár sjómannaskólanna, gildandi atvinnu-



Gróttuviti

Ljósmyndari: Kristján Maack

í Reykjavík, Vélskóla Íslands og Slysavarnaskóla sjómanna. Hópnun var falið að undirbúa framkvæmd og gera tillögur um nauðsynlegar laga- og reglugerðarbreytingar vegna fullgildingar Íslands á alþjóðasamþykkt um menntun og þjálfun, skirteini og vaktstöður sjómanna, svokallaðrar STCW-samþykktar sem er að stofni til frá 1978 en var breytt verulega árið 1995.

Starfshópnun var jafnframt ætlað að gera tillögur um nauðsynlegar laga-breytingar vegna tilskipunar frá ESB um lágmarksjálfun sjómanna frá 1974.

Megintilgangur frumvarpsins er að tryggja að íslenskir sjómannaskólar, menntun íslenskra sjómanna og útgáfa atvinnuskirteina til þeirra uppfylli alþjóðlegar kröfur með því að aðlagja íslenska löggjöf að áðurgreindri alþjóðasamþykkt og tilskipun. Með því á að tryggja að menntun og atvinnuskirteini íslenskra sjómanna verði viðurkennd annars staðar en hér á landi.

réttindalög og ýmsar reglugerðir því tengdar og voru þau gögn send til IMO í lok júlí 1998. Ofangreint frumvarp hefur einnig verið sent til IMO og þessi gögn eru nú til skoðunar hjá til kvöddum sérfræðingum tilnefndum af aðildarríkjum IMO. Í framhaldi af því verður gefinn út svokallaður hvítlisti á næsta vori sem er skrá yfir þau ríki sem að mati IMO uppfylla ákvæði samþykktarinnar. Mjög mikilvægt er að Ísland komist á þennan hvítlista til þess að menntun og skirteini íslenskra sjómanna verði áfram viðurkennd á alþjóðavettvangi. Ef Ísland kæmist ekki á listann í fyrstu atrennu yrðu afleiðingarnar m.a. þær að skirteini okkar manna kynnu að verða litin hornauga og íslensk skip jafnvel stöðvuð við hafnaríkiseftirlit í erlendum höfnum.

Frumvarpinu hefur verið vísað til samgöngunefndar að lokinni 1. umræðu á Alþingi.



Ekki bíða með að panta búnað



Siglingastofnun hefur nú viðurkennt þriðju gerðina af losunar- og sjósetningarbúnaði gúmmibjörgunarbáta: Olsenbúnaðinn. Áður hafði stofnunin viðurkennt búnað Varðelds og Sigmundsbúnaðinn. Hér á eftir er að finna kynningu á Olsenbúnaðinum, sambærilega þeirri sem búnaður Varðelds og Sigmundsbúnaðurinn fengu í 2. tbl. 1999 af Til sjávar.

Á fjórða hundrað skipa hafa pantað

Á þessu ári hefur Siglingastofnun rekið mikinn áróður fyrir því að þessi búnaður verði settur um borð í skip. Ennfremur ákvað samgönguráðherra í sumar að flýta gildistöku ákvæðis um búnaðinn frá 1. janúar 2000 til 1. september 1999. Við þetta hefur komið talsverður skriður á málin og fjölmargir útgerðarmenn hafa tekið við sér. Á fjórða hundrað skip hafa nú þegar pantað búnaðinn en það þýðir að um 10% skipa og báta eiga enn eftir að ganga frá sínum málum og til þess hafa þau aðeins tíma fram til fyrstu aðalskoðunar ársins 2000. Það er því ekki seinna vænna að gera viðeigandi ráðstafanir!

Enginn frestur eftir 1. janúar 2000

Með útgáfu umburðarbréfs nr. 10/1999 í ágúst sl. var vakin athygli á því að skip lengri en 15 m þurfi tvo losunar- og sjósetningarbúnaði. Ennfremur kom fram að ef útgerðarmaður getur sýnt fram á við fyrstu aðalskoðun eftir 1. september 1999 að hann sé búinn að kaupa eða panta viðurkenndan losunar- og sjósetningarbúnað fær skipið haffæri til eins árs. Þessari aðferð er beitt til áramóta.

Ef útgerðarmaður getur hins vegar ekki sýnt fram á að búnaðurinn hafi verið keyptur eða pantaður við fyrstu aðalskoðun eftir 1. september 1999 þá fær hann frest til úrbóta til áramóta.

Við fyrstu aðalskoðun eftir 1. janúar 2000 er síðan ekki um að ræða neinn frest því þá skal búnaðurinn vera kominn um borð í íslensk fiskiskip.

Staðsetning búnaðar

Í umburðarbréf nr. 9/1999 eru fyrir mæli um staðsetningu losunar- og sjósetningar-

búnaðar. Þar er athygli vakin á því að staðsetning sé háð samþykki Siglingastofnunar Íslands og þar er einnig að finna nánari fyrir mæli. Umburðarbréfin eru aðgengileg á heimasíðu Siglingastofnunar, www.sigling.is.

Ný reglugerð

Þegar blaðið fór í prentun var rétt óútkomin breytingar á reglugerð um losunar- og sjósetningarbúnað. Efni hennar er rakið hér á eftir.

Ákvæði um sleppibúnað er að finna í 7. gr. reglugerðar nr. 189/1994, með síðari breytingum, um losunar- og sjósetningarbúnað gúmmibjörgunarbáta íslenskra skipa. Ýmsar breytingar hafa nú verið gerðar á 7. greininni og eru þær helstar að orðalag hefur verið gert skýrara, dagsetningar uppfærðar og bætt hefur verið við tveimur viðaukum, annars vegar viðauka um SOLAS-reglu um losunar- og viðauka um viðurkenningarkröfur fyrir sleppibúnaðinn.

Almennt eru helstu atriði 7. greinarinnar eru þessar:

1. Farþegaskip og kaupskip skulu hafa losunar- og sjósetningarbúnað.
2. Fiskiskip, sem eru styttri en 15 m (skráningarlengd), skulu hafa losunar- og sjósetningarbúnað.
3. Fiskiskip, sem eru lengri en 15 m, skulu hafa sleppibúnað á hvorri hlið.
4. Fiskiskip, sem eru lengri en 24 m, geta verið með einn

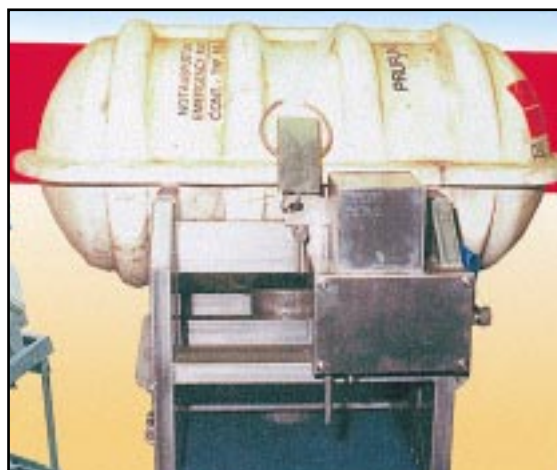
sleppibúnað ef ekki verður öðru við komið.

5. Búnaðurinn skal uppfylla kröfur um staðsetningu, fyrirkomulag, álag, ísingu og virkni.

6. Skoða skal búnaðinn árlega af Siglingastofnun eða þeim aðila sem Siglingastofnun hefur gefið leyfi til þess að annast skoðunina.

7. Skip, smiðuð fyrir 1. september 1999, er heimilt að hafa þann sleppibúnað sem var um borð þann 1. september 1999 og viðurkenndur var samkvæmt eldri reglum. Þessi skip skulu þó uppfylla reglur um lágmarksfjölda sleppibúnaða við fyrstu búnaðrskoðun sem fer fram eftir 1. janúar 2000.

8. Siglingastofnun er heimilt að veita sérhverju skipi, öðru en farþegaskipi eða fiskiskipi, undanþágu frá ákvæðum greinarinnar, ef öryggi skipverja er tryggt á annan hátt að mati stofnunarinnar.



Olsen búnaðurinn

Olsenbúnaður

Framleiðandi: SS Stál í Hafnarfirði

Hönnuður: Karl Olsen

Stutt lýsing: Búnaðurinn er gerður fyrir allt að 20 manna gúmmibjörgunarbáta (180 kg) og samanstendur af þremur meginhlutum sem eru gormur, sylgja og membra. Sjósetning getur verið sjálfvirk á ákveðnu dýpi og einnig getur verið handvirk losun á staðnum eða með fjarstýringu.

Sjálfvirk sjósetning: Búnaðurinn vinnur þannig að þrýstistýrð losunareining losar vogarm sem heldur sjósetningarbúnaðinum samanspenntum. Drifkraftur sjósetningar er samanpressaður gormur sem opnar eininguna um leið og vogararmurinn hefur losað takið sem heldur búnaðinum samanspenntum.

Nánari lýsing: Sjá kynningarefni sem SS Stál í Hafnarfirði hefur gefið út og einnig heimasíðu þeirra: www.islandia.is/~sssteel.



Niðurstöður útboða

Dags.	Heiti útboðs	Kostnaðaráætlun	Lægsta tilboð	%	Verktaki m. lægsta tilboð	Fj. tilboða
05.10.99	Sauðárkrókur - Dýpkun	13.500.000,-	14.735.000,-	109	Björgun hf.	1
19.10.99	Grenivík - Sjóvörn	5.009.500,-	4.228.000,-	84	Íðufell ehf., Raufarhöfn	5
16.11.99	Eyrarbakki - Sjóvörn	8.651.800,-	5.280.000,-	61	Borgarvirki ehf.	5

Umburðarbréf

Dags.	Heiti	Nr.	Flokkun
12.11.99	Ásprautun málmis á óxla	12/1999	5.1.14.2.
12.11.99	Slógloki í lokuðu vinnslurými á aðalþilfari	13/1999	5.2.3.6.

Lög og reglur

Dags.	Heiti	Nr.	S01 nr.	Gildistaka
10.09.99	Reglur um öryggisbúnað krana og lyftubúnaðar	609/1999		10.09.99
16.09.99	Auglýsing um gildistöku EES-reglugerða um inn- og útflutning tiltekinna hættulegra efna	619/1999		16.09.99
11.10.99	Reglugerð um sprengiefni	684/1999		11.10.99
15.10.99	Reglur um tilkynningarfræst slysa samkvæmt III. kafla laga nr. 117/1993 um almannatryggingar	709/1999		15.10.99
01.12.99	Reglugerð um eftirlitsreglur hins opinbera	812/1999		01.12.99

Öryggisbúnaður

Tilurð losunar- og sjósetningarbúnaðar



Sigmar Þór Sveinbjörnsson starfsmaður Siglingastofnunar hefur tekið saman stutta grein sem segir frá tilurð þess að hafin var smíði á sérstökum losunar- og sjósetningarbúnaði gúmmibjörgunarbáta.

Íranna rás hafa mörg skip farist þar ísem enginn maður hefur verið til frásagnar. Þessi slys, eins og mörg önnur sjóslys, hafa orðið að vetri til í skamdeginu, oft í svartamyrkri, kulda og slæmu veðri. Sjóslys hafa einnig orðið þar sem skip fórust mjög snöggt, og fyrir snarræði einstakra manna um borð, tókst að ná gúmmibjörgunarbát af geymslustað þó skipið væri nánast á hliðinni hálfsockið, og bjarga þar með hluta eða allri áhöfninni. Með hliðsjón af þessu er ekki erfitt að áætla að í þeim tilfellum sem enginn var til frásagnar hefðu mennirnir einfaldlega ekki haft tíma til að ná gúmmibjörgunarbátum. Það er erfitt að setja sig í spor manna sem staddir eru úti á rúmsjó á sökkvandi skipi í slæmu veðri í kolsvarta myrkri með skipið á hliðinni og öll ljós að slokkna. Myrkrið verður algjört, nema það takist að sjósetja gúmmibát, þá er lítið ljós á þaki hans eina ljósið sem sést í myrkrunu.

Oft gerast þessi sjóslys þannig að skipin fara á hliðina í einni veltu stoppa þar litla stund, sökkva síðan á örskammri stund eða fara á hvolf. Sjómennirnir hafa því lítinn og eflaust stundum engan tíma til að nálgast talstöð, gúmmibjörgunarbátinn eða önnur björgunartæki um borð, eins og t.d. björgunarbúninga, neyðarflugelda og þess vegna verður enginn til frásagnar.

Skömmu áður en fyrsti búnaðurinn var búinn til fórst bátur þar sem atburðarrás var nákvæmlega eins og hér að ofan er lýst. Þar sem báturinn var á hliðinni, kom brot yfir hann og hreif með sér gúmmibátinn sem hafði verið í trékassa uppi á stýrishúsi, við það hentist gúmmibáturinn í sjóinn og sjómennirnir syntu frá hinu sökkvandi skipi á eftir honum og komust flestir að óuppblásnum gúmmibátum. Þar sem hann var óuppblásinn var það



Ljósmyndari: Hjálmar R. Bárðarson

næsta verkefni þeirra í ísköldum sjónum, að reyna að taka í línu hans og blása hann upp. Það reyndist mikil raun og þegar loksins tókst að opna flösku bátsins og blása hann upp, höfðu fjórir úr áhöfn örmagnast og drukknað við hlið skipsfélaga sinna.

Þessar hrikalegu aðstæður og margar aðrar sem komið hafa fram í sjóprófum, voru hafðar í huga þegar verið var að hanna og prófa fyrsta losunar- og sjósetningarbúnaðinn.



Íslensk fiskiskip í alþjóðlegu umhverfi frh. af bls. 7

sem tilskipunin nær til. Það felur í sér að erlendum siglingayfirvöldum er heimilt að fara um borð í íslensk fiskiskip, sem koma í erlenda höfn, til að ganga úr skugga um að skipin uppfylli ákvæði tilskipunarinnar. Ef skipið er á einhvern hátt vanbúið geta þessi yfirvöld gripið til margs konar aðgerða, allt frá því að krefjast úrbóta til sekta og jafnvel að setja farbann á skipið.

Íslenskar sérkröfur

Þegar vinna hófst við tilskipun ESB voru hérlendis í gildi kröfur sem gengu lengra en ákvæði TA. Þess vegna miðaðist vinna Íslands að því að koma sem flestum af þessum kröfum inn í væntanlega tilskipun. Þessi vinna skilaði þeim árangri að í tilskipuninni er viðauki sem í eru sérkröfur fyrir svokallað Norður-hafsvæði. Allar kröfurnar í viðaukanum nema ein eru íslenskar að uppruna. Þar eru kröfur um stöðugleika vegna ísingar og kröfur um björgunarbúninga svo dæmi séu tekin. Þær kröfur sem eru í gildi hérlendis og voru ekki teknar inn í tilskipun ESB voru annað hvort settar inn í nýju reglugerðina sem íslensk sérákvæði eða þær felldar niður. Meðal þeirra ákvæða sem verða áfram í gildi eru sérkröfur um ýmis atriði varðandi smíði og búnað björgunarflaka (gúmmíbjörgunarbáta) og kröfur um sjálfvirkar sjósetningar- og losunarbúnað. Meðal ákvæða sem felld eru niður er ákvæðið um innfellda stiga í hliðum borðhárna skipa.

Lærdómsríkt fyrir Íslendinga

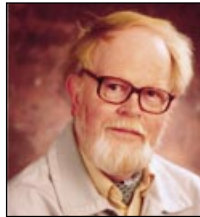
Þess má geta hér að lokum að þátttaka Íslands vegna undirbúnings að tilskipun Evrópusambandsins hefur verið lærdómsrík á margan hátt. Þessi undirbúningur hófst á sama tíma og EES-samningurinn öðlaðist gildi og Siglingastofnun kom að vinnunni þegar á byrjunarstigi. Stofnunin sá um að koma afstöðu Íslands og tillögum á framfæri í samráði við samgönguráðuneyti og hagsmunaaðila. Árangur þessa er einnig athyglisveður. Eins og að framan getur eru nokkur mikilvæg ákvæði tilskipunarinnar til komin vegna tillagna Íslands. Þetta mun vera eitt örfárra tilvika, eftir að EES-samningurinn öðlaðist gildi, þar sem Íslandi hefur tekist með afgerandi hætti að hafa áhrif á mótun löggjafar Evrópusambandsins.

Kynning á starfsmönnum

Vitaverðir

Störfum vitavarða hefur farið verulega fækkandi undanfarin ár. Í dag eru átta fastráðnir vitaverðir starfandi. Fjölmargir einstaklingar um allt land eru í vitavörslu og fá greidda þóknun frá stofnuninni fyrir þá vinnu.

Óskar Jakob Sigurðsson, vitavörður, Stórhöfðavita. Fæddur 19. nóvember 1937. Starfaði við fiskvinnslu 1954-1964.



Tók við stöðu vitavarðar 1965 en aðstoðaði við veðurathuganir í ígripum frá 1952. Óskar á einn son.

Pálmi Freyr Óskarsson, aðstoðarvitavörður, Stórhöfðavita. Fæddur 13. júní 1974 í Reykjavík. Pálmi tók við stöðu aðstoðarvitavarðar 1990 en aðstoðaði við veðurathuganir í ígripum 1988-1990.



Sigurður Bjarnason Hofsnesi í Örafum, vitavörður, Ingólfs höfðavita. Fæddur í Svínafelli í Örafum þann 12. nóvember 1932.



Alinn upp á Hofsnesi frá fjögura ára aldri. Er með barnaskólapróf. Hefur unnið fjölmörg störf til sjós og lands en hefur gegnt vitavarðarstarfinu frá 1989. Sigurður var kvæntur Álfheiði Einarasdóttur. Þau skildu en áttu saman 3 börn.

Guðlaug Jóhannsdóttir, vitavörður, Skagatáarvita. Fædd 29. apríl 1936 Saurbæ, Lýtingsstaðahreppi, Skagafirði. Var einn vetur í Húsmædraskólanum að Löngumýri Skagafirði 1954-1955. Hefur verið vitavörður frá 1989. Er gift Rögnvaldi Steinssyni, bónda og fyrrverandi vitaverði, og eiga fjóra syni.



Þorsteinn Gunnarsson, bóndi og vitavörður, Dyrhólaeyjarvita. Fæddur 11. maí 1946 í Litla-Hvammi í Mýrdal. Er með próf í húsmiði frá Iðnskólanum á Selfossi 1967. Starfaði sem húsmiður en er nú bóndi á Vatnsskarðshólum. Hóf störf sem vitavörður 1999 og tók við af bróður sínum, Stefáni, sem hafði gegnt starfinu frá 1978. Þorsteinn er kvæntur Margréti Guðmundsdóttur og eiga þau tvær dætur og einn son.



Hávarður Ólafsson, bóndi og vitavörður, Skaftárósvita og Skarösfjörúvita. Fæddur 14. október 1944 á Fljótakrök. Er með barnaskólapróf. Hávarður hefur unnið á vertíð í Vestmannaeyjum og á vinnuvélum en starfar nú sem bóndi og vitavörður. Hávarður hefur verið vitavörður frá 1981.



Keran Stueland Ólason, bóndi og vitavörður, Bjargtangavita. Fæddur 18. júlí 1966 á Patreksfirði. Keran er bóndi og er með fjárbúskap á jörðinni Geitagili og í Breiðavík. Tók við stöðu vitavarðar í apríl 1999. Keran er kvæntur Birnu Mjöll Atladóttur, ferðapjónustubónda, og eiga þau fjögur börn.



Katrín S. Alexíusdóttir, húsmóðir og vitavörður, Æðey. Fædd í Reykjavík 13. apríl 1954. Er gagnfræðingur að mennt. Katrín hefur m.a. unnið við skrifstofustörf og hjá fataverksmiðjunni Gefjunni. Hóf störf sem vitavörður í Æðey 1985. Katrín er gift Jónasi Helgasyni, bónda, og eiga þau þrjá syni.



STARFSFÓLK SIGLINGASTOFNUNAR ÍSLANDS

*Óskar landsmönnum gleðilegra jóla
og farsældar á komandi ári.*



SIGLINGASTOFNUN