



Til sjávar

3. tbl. 4. árg. júlí 2000

Fréttabréf Siglingastofnunar

Langtímaáætlun í samgöngumálum

Flugmála-, vega- og hafnaáætlanir samræmdar

Samgönguráðherra hefur skipað stýrihóp sem á að vinna að gerð heildstæðrar samgönguáætlunar sem leggja á fyrir Alþingi á haustþingi 2002.

Áætlunin á að taka til allra þátta samgöngukerfisins, þ.m.t. samgangna á landi, sjó og lofti. Stefnt er að því að ljúka vinnu við verkefnið þann 1. júlí 2002 þannig að hægt verði að leggja áætlunina fyrir Alþingi til samþykktar á haustþingi 2002.

Í stýrihópnum eiga sæti Helgi Hallgrímsson, vegamálastjóri, Hermann Guðjónsson, forstjóri Siglingastofnunar Íslands, Vilhjálmur Þ. Vilhjálmsson, formaður Sambands íslenskra sveitarfélaga, sem jafnframt er formaður, og Þorgeir Pálsson, flugmálastjóri. Þá hefur stýrihópurinn sett á laggirnar nokkra vinnuhópa, skipaða fulltrúum frá stofnununum þremur sem eiga að fjalla um einstaka þætti við móttöku nýrrar samgönguáætlunar.

Við móttöku þessarar áætlunar er gert ráð fyrir eftirfarandi skilyrðum:

- Að ná fram samræmdri forgangsroðun og stefnumótun.
- Að ná fram hagkvæmri notkun fjármagns og mannafla.



- Að lögð verði áhersla á samstarf og samspil milli samgangna á lofti, láði og legi.
- Að lögð verði áhersla á samþættingu verkefna stofnana samgönguráðuneytisins.

Um langt árabíl hafa sérstakar áætlanir verið gerðar um flugmál, vegamál og hafnamál. Allar áætlanir eru til fjögurra ára og endurskoðaðar á tveggja ára fresti. Með tilkomu samgönguáætlunar verður gildistími einstakra áætla (flugmála-, hafna- og vegáætla) samræmdur. Í dag er í gildi hafnaáætlun fyrir 1999-2002 og í sumar verður lögð lokahönd á áætlun sem mun gilda fyrir árin 2001-2004

og verður það væntanlega síðasta áætlunin sem gerð verður á núgildandi formi.

Markmið áætlunarinnar

Helstu markmið heildaráætlunar um samgöngur á Íslandi eru:

- Að öðlast heildarsýn á íslenskt samgöngukerfi og mikilvægi samgangna á Íslandi.
- Að setja fram megináherslur í uppbyggingu og rekstri samgöngumannvirkja.
- Að samhæfa einstaka samgönguþætti.
- Að vera leiðarljós við stefnumótun í samgöngum.

Vitaviðhald 2000

Á sumrin er mikill kraftur í viðhaldi á vitum. Farnar eru ferðir bæði frá landi og sjó. Alls er sinnt viðhaldi á um 20 vitum í ár.

bls. 6

Breytingar á eftirliti í Noregi

Norðmenn ætla nánast að hætta opinberu eftirliti með bátum undir 15 metrum frá og með 1. janúar 2001.

bls. 7

1

Samgöngu-
áætlun

2

Færri
nýskráningar

3

Spjall um
hafnamál

4

Ísland á
hvítlistann?

5

Menntun
sjómanna

6

Ráðstefna
um öldur

7

Svarti
listinn



Frá forstjóra

Hvar er ábyrgð öryggismála best komin?



Á undanfönum árum hefur átt sér stað ákveðin hugarfarsbreyting hvað varðar öryggismál hjá sjómönnum og útgerðarmönnum fiskiskipa. Í dag er lítið upp til þeirra manna, sem verja tíma og fjármunum til að bæta öryggi skips og áhafnar. Vafalaust er þetta liður í þeirri ánægjulegu þróun að sjóslýsum hefur farið fækkandi nú síðustu árin. Sama þróun á sér stað í hinum ört vaxandi flota farþegabáta en þar hafa verið settar skýrari reglur en áður, bæði hvað varðar öryggismál og leyfi til farþegaflutninga.

Mikilvægt er að sofna ekki á verðinum og að áfram verði haldið á sömu braut. Það verður best gert með áróðri og fræðslu á meðal sjómanna enda er mannlegi þátturinn orsakavaldur flestra slysa en ekki bilun í búnaði. Festa þarf í sessi hluti eins og nýliðafræðslu og björgunaræfingar um borð í skipum. Leggja þarf áherslu á öryggismál, vinnuáðbúnað og verkstjórn í grunnmenntun sjómanna og áfram þarf að gefa sjómönnum kost á að sækja endurmenntunarnámskeið eins og sjómannaskólarnir hafa boðið upp á síðustu árin. Þá er þess að vænta, nú þegar við Íslendingar erum



Ljós.: Kristján Maack

aftur farnir að láta smíða fyrir okkur ný skip í stað þess að endurbýggja í sífellu gömul skip, að vinnuáðstæður í flotanum batni til samræmis við það besta sem þekktist í dag og slysum fækki.

Ef við náum að láta framangreinda hugarfarsbreytingu ganga áfram og lengra má hugsa sér að dregið verði úr eftirliti hins opinbera með öryggismálum en auknum fjármunum verði þess í stað varið til áróðurs og fræðslu. Ábyrgðin og eftirlitið myndi þá flytjast meira yfir til

sjómanna og útgerðarmanna enda best hjá þeim komin og aðstæður þeirra góðar til að sinna þessum hlutum. Hlutverk hins opinbera lægi þá frekar í að setja skýrar reglur, sinna leiðbeiningum, áróðri og fræðslu og gera skyndiskoðanir. Það er trú mín að þetta sé vænlegri leið til árangurs en sú að herða eftirlit hins opinbera.

Hermann Guðjónsson,
forstjóri Siglingastofnunar

Til sjávar. Fréttabréf Siglingastofnunar.
Útgefandi: Siglingastofnun Íslands.
Vesturvör 2, 200 Kópavogur.
Sími: 560 0000 Bréfasími: 560 0060
Heimasíða: www.sigling.is
Netfang: sigling@sigling.is
Ritstjóri: Sigurjón Ólafsson (sigurjon@sigling.is)
Ábyrgðarmaður: Hermann Guðjónsson.
Umbrot: Siglingastofnun Íslands.
Prentun: Prentsmiðjan Oddi hf.
Efni tilbúið í prentsmiðju 7. júlí 2000.
Ljósmynd á forsíðu: Skagatrönd, Oddgeir Karlsson.
Fjölmiðlum er frjálst að nota efni blaðsins ef heimildir er getið. Óskum um áskrift er hægt að koma á framfæri við ritstjóra.

Skipastóllinn

Nýskráningum fækkar



Þegar árið er hálfnað kemur í ljós að nokkuð minna hefur verið um nýskráningar skipa samanborið við árið 1999. Um mánaðamótin júní/júlí höfðu 32 skip og bátar komið ný inn á skipaskrá eða samtals 3.500 brúttótonn (BT). Tonnatalan er há og munar þar mestu um nýja hafrannsóknaskipið Árna Friðriksson RE-200 (2.233 BT). Heildarfjöldi nýskráninga árið 1999 var 121 allt árið en þá var geysimikil aukning í nýskráningum.

Afskráningar það sem af er árinu hafa verið 30, samtals um 3.000 BT, samanborið við 60 allt árið í fyrra og stefnir því í svipaðan fjölda afskráninga.

Almennar breytingar á skipaskrá, þ.e. eigendaskipti, breytingar á umdæmisnúmerum, heimahöfn o.fl. hafa hins vegar verið margar eða um 300 samanborið við 460 allt árið í fyrra.

Frekari upplýsingar um stærð og þróun flotans sl. þrjú ár er að finna í ársskýrslu Siglingastofnunar fyrir árið 1999.



Aldrei nennt að vera neikvæður



Sigtryggur E. Benediktsson, tæknifræðingur á hafnasviði, er hér í spjalli um hafnamál.

Hvenær hófst þú störf við hafnargerð? „Ég var 27 ára þá tiltölulega nýkominn úr námi í tæknifræði í Noregi en hafði stutta viðdöl hjá Ístaki eftir heimkomu. Áður en ég fór til Noregs hafði ég lært húsasmíði og unnið við smíðar.“

Hvernig var staða hafnamála þá?

„Stofnunin stóð á þessum tíma sjálf í framkvæmdunum. Hún hafði á að skipa mjög öflugum verkstjórum og öðru starfsfólki. Á þessum árum var gríðarlega mikið unnið í hafnargerð þar sem skuttogaravæðingin var á fullu og mikill kraftur í útgerðinni. Stofnunin var líka vel tækjum búin, t.d. má nefna að þegar gos hófst í Vestmannaeyjum var strax hafist handa við stækkun hafna á Suðvesturlandi og gekk það vel.“

Hvenær breytist hlutverk stofnunarinnar? „Það var á árunum 1980-1990. Kröfur og áherslur urðu aðrar og rekstrarforminu var breytt. Tæki voru seld og áhaldahúsið lagt niður. Farið var að bjóða út verk og maður tamdi sér önnur vinnubrögð. Þess má líka geta að á þessum árum var meiri áhersla lögð á rannsóknir en áður - tilkoma líkastöðvarinnar breytti miklu. Undirbúningur framkvæmda varð betri sérstaklega varðandi ytri mannvirki, t.d. grjótgærða. Hönnun hefðbundinna mannvirkja hefur breyst mikið. Það sem áður tók nokkrar vikur er í dag leyst á hluta úr degi, t.d. að hanna stálþil eða trébyggju. Verklýsingar aftur á móti eru mun nákvæmari þó þær séu orðnar verulega staðlaðar í dag. Áætlanagerð er allt önnur í dag en áður var og upplýsingagjöf stofnunarinnar hefur stóruakist.“

Hefurðu haft gaman af starfinu?

„Maður með 28 ára starfsreynslu í faginu hlýtur að hafa haft gaman af

starfinu. Ég hef hreint út sagt aldrei nennt að vera neikvæður, reynt að vera bjartur og brosandí gegnum lífið. Ég ber hiklaust höfuðið hátt og horfi stoltur yfir það sem búið er að gera. Það hefur verið verulega gaman að vinna við hafnargerð á Íslandi enda er hún gríðarlega mikilvæg fyrir eyþjóð. Sérstaklega hefur verið gaman að kynnast fólki um allt land og úr öllum atvinnugreinum. Ég á kunningja og vini um allt land. Við höfum líka verið verkeppnir, verk hafa gengið tiltölulega vel og lítið um óhöpp. Ég tel óhætt að segja það að almennt séð hafa sveitarfélögin verið ánægð með þjónustuna í árána rás.“



Hverjar eru minnisstæðustu hafnarframkvæmdirnar?

„Það er mjög erfitt að taka ákveðin verk út úr. En þó get ég nefnt þegar við byrjuðum 1974 á Norðurgarðinum í Sandgerðishöfn. Það var upphafið að því að gera höfnina að góðri fiskihöfn. Það var líka gaman að vinna við Grímseyjahöfn. Á sínum tíma hafði stofnunin verið mikið gagnrýnd fyrir framkvæmdir þar. Þegar líkan var síðar byggt af höfninni og unnið samkvæmt þeim niðurstöðum þá var ekkert mál að vinna höfnina og gera hana að ágætis fiskihöfn. Mér er einnig minnisstæð vinna við flotkvína á Akureyri. Hugsunarhátturinn þar breyttist og blásið var til sóknar - Slippstöðin var endurreist og núna er þar stór vinnustaður.“

Að lokum, hvaða augum lítur þú á sameiningu hafnarsjóða og þá þróun sem hefur átt sér stað undanfarn ár?

„Ég vil ekki hafa mörg orð um það. Þó finnst mér að þessi sameiningarferill hafi ekki verið nægilega undirbúinn og hann verður að skoðast í því ljósi að staða landsbyggðarinnar er því miður veik og framtíðarsýn vantar. Þrátt fyrir mjög vel menntað fólk vantar hugsjónir og langtíamarkmið í svo mörgu.“

Stuttar fréttir

Ársskýrsla 1999

Fyrsta ársskýrsla Siglingastofnunar kemur úr prentun í júlí. Áður hafði stofnunin gefið út fjölrítuð yfirlit um starfsemina fyrir 1997 og 1998. Ársskýrslan er 32 blaðsíður að stærð með yfirliti um öll starfssvið stofnunarinnar og reikninga á árinu 1999. Hana er hægt að panta hjá stofnuninni í Kópavogi. Einnig verður hægt að nálgast skýrsluna á heimasíðu stofnunarinnar, www.sigling.is

Skýrsla um umhverfismat

Siglingastofnun hefur gefið út skýrslu um mat á umhverfisáhrifum vegna hafnarframkvæmda á Djúpavogi: *Hafnargerð í Innri Gleðivík. Mat á umhverfisáhrifum. Tillaga að matsáætlun*. Tillagan er til umfjöllunar hjá Skipulagsstofnun. Skýrsluna er hægt að nálgast á heimasíðu stofnunarinnar, www.sigling.is.

Viti á Hringkersgarði

Mikið er um hafnarframkvæmdir í Vestmannaeyjum þetta árið. Verið er að steypa þekju á Friðarhafnarkant, vinna að endurbyggingu Nausthamarsbyggju og smíði flotbyggju framan við stafkirkjuna, sem er nú í smíðum. Að auki er unnið að endurbyggingu vita á Hringkersgarði.

Breytingar á skipuriti

Jón Leví Hilmarsson, forstöðumaður hafnasviðs, lét af störfum hjá Siglingastofnun í júnílok. Í framhaldi af því var ákveðið að sameina rannsóknir og þróun hafnasviði og hefur Gísli Viggósson, sem veitti þeim forstöðu, tekið við starfi forstöðumanns á hafnasviði.

Nýr ritstjóri Til sjávar

Þetta tölublað er hið síðasta undir ritstjórn Sigurjóns Ólafssonar sem stýrt hefur blaðinu frá upphafi. Við ritstjóra-starfinu tekur Aðalbjörg Rós Óskarsdóttir sem nýlega var ráðin til starfa sem upplýsingafulltrúi Siglingastofnunar. Sjá kynningu bls. 7.



Menntunarmál og atvinnuskírteini farmanna - alþjóðlegar lágmarkskröfur og íslensk lagasetning



Menntunarmál sjómanna hafa verið nokkuð til umræðu á undanförunum miss-erum. Dræm aðsókn hefur verið að sjómannaskólunum og nám til atvinnuréttinda sjómanna hefur verið til endurskoðunar. Á Alþingi hafa frumvörp um áhafnamál og til breytinga á atvinnuréttindalögum verið lögð fram en ekki enn orðið að lögum. Í þessari grein fjallar Sverrir Konráðsson, starfsmaður á skipasviði, um alþjóðasamþykkt um menntun og þjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna (STCW), áhrif hennar á menntunar- og áhafnamál íslenskra sjómanna og afdrif lagafrumvarpanna á Alþingi.

Hvítlisti IMO

Ísland hefur verið aðili að STCW-samþykktinni frá árinu 1995. Upphaflega samþykktin er frá 1978 en hún tók ýms-um breytingum 1995. Samþykktin var gerð á vettvangi Alþjóðasiglingamála-stofnunarinnar IMO og hefur að geyma reglur um lágmarksmenntun og þjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna á kaupskipum.

Árið 1995 samþykkti IMO verulegar breytingar á henni þar sem talið var að eldri samþykktin hefði ekki náð tilgangi sínum sem skyldi. Breytingarnar fólust m.a. í því að aukin upplýsingaskylda um framkvæmd samþykktarinnar var lögð á herðar aðilum hennar. Þann 1. ágúst 1998 rann út frestur sammingsaðila til að skila inn gögnum um framkvæmd þeirra á ákvæðum samþykktarinnar. Þessi gögn skyldu metin innan IMO af þar til kvöddum sérfræðingum frá aðildarríkjunum og í framhaldi af því yrði svo gefinn út svokallaður hvítlisti eða skrá yfir þau ríki sem teljast hafa lögleitt ákvæði samþykktarinnar með fullnægjandi hætti og hrint þeim í framkvæmd heima fyrir. Komist Ísland á þennan hvítlista munu íslenskir farmenn með alþjóðleg skírteini gefin út af Siglingastofnun hafa aðgang að vinnu í þeim ríkjum sem eru á listanum og skírteini ríkisborgara þessara ríkja munu gilda hér á landi. Kaupskipaútgerðir

sem hafa ráðið farmenn frá ríkjum sem ekki komast á umræddan hvítlista til starfa á skipum sínum geta átt von á því að skip þeirra hljóti ekki náð fyrir augum skoðunarmanna við hafnar-ríkiseftirlit. Það er einnig talsvert áhyggjuefni fyrir farmenn að fánaríki munu ófús að viðurkenna atvinnuskírteini sem gefin eru út af ríki sem ekki er á hvítlistanum án tillits til hæfni og reynslu þeirra farmanna sem í hlut eiga.

Fiskimannasamþykktin STCW-F

Árið 1995 samþykktu aðildarríki IMO einnig alþjóðasamþykkt um menntun, þjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna á fiskiskipum (STCW-F). Uppbygging þeirrar samþykktar er í meginráttum svipaðar farmanna-samþykktinni en tekur til þjálfunar skipstjórnarmanna, vélstjórnarmanna og fjarskiptamanna á fiskiskipum sem eru 24 metrar að lengd og stærri sem knúin eru áfram af vélum sem eru 750 kW að afli eða stærri. Aðeins tvö ríki, Danmörk og Rússland, hafa fullgilt þessa samþykkt en að minnsta kosti 15 ríki þarf til svo hún öðlist gildi.

Framkvæmd STCW á Íslandi

Vorið 1998 skipaði samgönguráðherra sérstakan starfshóp til að undirbúa framkvæmd ákvæða STCW-samþykktarinnar hér á landi. Auk formanns, sem kom úr samgönguráðuneytinu, sátu í hópnum fulltrúar frá menntamála-ráðuneytinu, Siglingastofnun Íslands, Slysavarnaskóla sjómanna, Stýrimanna-skólanum í Reykjavík og Vélskóla Íslands.

Starfshópurinn lagði til að sett yrðu ný lög sem leystu af hólmi atvinnuréttindalög skipstjórnar- og vélstjórnarmanna nr. 112/1984, 113/1984 og lög um áhafnir kaupskipa nr. 59/1995.

Einnig var lagt til að starfsgreinaráð í sjávarútvegsgreinum og siglingum, sem starfar samkvæmt lögum um framhaldsskóla, gerði tillögur að námsskrá skipstjórnar- og vélstjórnarmenntunar og hásetafræðslu til menntamálaráðherra,

að fenginni umsögn Siglingastofnunar Íslands.

Skiptar skoðanir voru meðal nefndarmanna um hvort undanþágufnd og mönnunarnefndir fiskiskipa og kaupskipa ættu að starfa áfram.

Í frumvarpinu voru verkefni nefndanna falin Siglingastofnun Íslands, en að ákvörðunum hennar um undanþágur og mönnun skipa mætti skjóta til sérstakrar úrskurðarnefndar siglingamála sem tæki endanlega ákvörðun á sviði stjórnsýslu.

Starfshópurinn lagði til að útgáfa allra skírteina samkvæmt lögnum yrði á hendi Siglingastofnunar Íslands. Þetta var breyting frá núverandi fyrirkomulagi, en sýslumenn og tollstjórnin í Reykjavík gefa út atvinnuskírteini til

„Pungaprófið“ til umræðu

Samgönguráðuneytið vakti nýlega Sathylgi sýslumanna og tollstjórnans í Reykjavík á því að ráðuneytinu hafi verið bent á að ýmsir aðilar hafi sett upp námskeið sem sögð voru veita réttindi sem skipstjóri í innanlands-siglingum á skipi sem er 30 rúmlestir eða minna og að ekki hafi verið fylgt námsskrá menntamálaráðuneytis við nám og kennslu.

Með vísan til ákvæða í lögum lagði ráðuneytið á það áherslu að 30 rúmlesta atvinnuskírteini yrðu ekki gefin út nema sannreynt hafi verið að nám umsækjanda væri í fullu samræmi við gildandi aðalnámsskrá framhaldsskóla frá apríl 1999 til þessara atvinnuréttinda. Jafnframt þyrfti umsækjandi að uppfylla kröfur um aldur, siglingatíma og heilbrigði.

Siglingastofnun Íslands telur mjög brýnt að farið sé í einu og öllu eftir gildandi námsskrám við menntun skipstjórnar- og vélstjórnarmanna til atvinnuréttinda svo tryggt sé að þeir sem gegna ábyrgðarstörfum um borð í skipum hafi öðlast þá lágmarks-menntun og -þjálfun sem lög kveða á um.



sjómanna og Siglingastofnun hefur gefið út alþjóðleg atvinnuskírteini. Lagt var til að ekki yrði haldið uppi tvöföldu skírteinaformi eins og verið hefur, þ.e. að gefa út bæði alþjóðleg og íslensk skírteini, heldur aðeins alþjóðleg skírteini þegar þeirra væri krafist samkvæmt STCW og að það verkefni yrði hjá Siglingastofnun. Jafnframt yrði það verkefni Siglinga-



stofnunar að gefa út séríslensk skírteini sem eru neðan við þau mörk sem alþjóðasamþykktirnar miða við.

Að lokum lagði starfshópurinn til að réttindi skipstjórnarmanna í skírteinum skyldu miðuð við stærð skipsins mæld í brúttótonnum, en ekki brúttórumlestum eins og nú er.

Ágreiningur um mönnunarnefndir

Þegar starfshópurinn skilaði af sér í desember 1998 kom í ljós að ágreiningur var uppi um frumvarpstíllögurnar meðal hagsmunaaðila sem sneri fyrst og fremst að fiskiskipum og varðaði ákvæði um fjölda í áhöfn fiskiskipa og hvort mönnunar- og undanþágunefndir fulltrúa hagsmunaaðila ættu að starfa áfram eða hvort Siglingastofnun ætti að hafa verkefni þeirra með höndum. Í ljósi þessa ágreinings og þess að þing var með styttra móti vegna kosninga ákvað fyrrverandi ráðherra að leggja frumvarpið ekki fram þar sem ljóst þótti að það myndi ekki verða afgreitt.

Málið tekið upp að nýju

Sumarið 1999 ákvað nýr samgönguráðherra að málið skyldi tekið upp að nýju. Með hliðsjón af þeim ágreiningi sem varð um efni frumvarpsins frá 1998 var ákveðið að nýtt frumvarp fæli aðeins í sér nauðsynlegar breytingar á ákvæðum laga um kaupskip og farmenn og að atvinnuréttindalög héldu gildi sínu áfram að því er varðaði fiskiskip. Jafnframt var ákveðið að komið yrði til móts við skoðanir hagsmunaaðila um að mönnunarnefnd kaupskipa starfaði áfram og hefði endanlegt ákvörðunarvald á stjórnáslustigi um mönnun

kaupskipa. Enn fremur var ákveðið að útgáfa allra atvinnuskírteina færðist frá sýslumönnum til Siglingastofnunar til að tryggja samræmi og fagleg vinnubrögð við útgáfu skírteina.

Gæðamál

Gæðastjórnun er stór þáttur í STCW-samþykktinni. Í því felst að tiltekinn aðili fylgist með menntun og þjálfun, menntunar- og hæfnisskilyrðum kennara, leiðbeinenda og prófdómara, verklegri menntun og þjálfun um borð í skipum og viðurkennir einstök námskeið. Starfshópurinn lagði áherslu á að gæðaeftirlit með skólunum yrði falið Siglingastofnun með sama hætti og Flugmálastjórn Íslands er falið eftirlit með flugnámi.

Samkvæmt ákvæðum STCW-samþykktarinnar skal taka upp gæðastjórnun skírteinisútgáfu aðildarríkis. Með hliðsjón af því var hafist handa við að koma á slíkri gæðastjórnun innan Siglingastofnunar.

Frumvarpið lagt fram á Alþingi

Sumarið og haustið 1999 voru síðan nýtt til að taka saman frekari gögn um framkvæmd Íslands á STCW alþjóðasamþykktinni samkvæmt ósk IMO. Þessar viðbótarupplýsingar voru sendar til IMO í lok nóvember 1999. Þar á meðal voru drög að endurskoðuðu lagafrumvarpi sem lagt var fram á Alþingi í nóvember 1999.

Samgöngunefnd gerði nokkrar breytingartillögur sem fólust m.a. í því að mönnunarnefndir og undanþágunefnd yrðu lagðar niður og verkefni þeirra falin Siglingastofnun. Einnig yrðu

stærðarmörk sem áður miðuðust við 30 brúttórumlestir fyrir skipstjórnarmenn hækkuð í 75 brúttótonn en í frumvarpinu var miðað við 50 brúttótonn sem jafngilti nokkurn veginn gömlu 30 brúttórumlestaviðmiðuninni.

Það er skemmst frá því að segja að þetta frumvarp komst ekki í gegnum þingið og því ekki unnt að senda þýðingu af viðkomandi lögum til IMO að þessu sinni. Um leið og lögín hafa verið afgreidd frá Alþingi geta íslensk stjórnvöld sent viðkomandi gögn til IMO og þar með formlega lokið við að hrinda í framkvæmd þeim lagabreytingum og ráðstöfunum sem Ísland skuldbatt sig til að gera með undirritun STCW-samþykktarinnar.

Staða málsins í dag

Nú líður að því að bráðabirgðaákvæði þau sem gilda um Ísland og önnur aðildarríki STCW-samþykktarinnar hvað varðar framkvæmd hennar renni út en 1. febrúar 2002 eiga allir sjómenn á kaupskipum með réttindaskírteini samkvæmt STCW-samþykktinni að hafa fengið í hendur ný skírteini gefin út á grundvelli breytingarákvæðanna frá 1995.

Staða málsins um þessar mundir er sú að samgönguráðherra skipaði nýlega nefnd sem ætlað er að koma með tillögur að enn einu frumvarpi um málefni áhafna íslenskra skipa sem lagt verður fram á Alþingi næsta haust. Aðilar frá hagsmunasamtökum í sjávarútvegi skipa nefndina. Þess er að vænta að frumvarpið verði að lögum næsta haust.



Niðurstöður útboða

| Dags. | Heiti útboðs | Kostnaðaráætlun | Lægsta tilboð | % | Verktaki m. lægsta tilboð | Fj. tilboða |
|----------|---|-----------------|---------------|-----|----------------------------|-------------|
| 13.06.00 | Vopnafjörður - Löndunarbryggja, stálþil | 29.808.285,- | 29.826.095,- | 100 | Kranaþjónusta LP, Selfossi | 5 |
| 13.06.00 | Hornafjörður - Þinganesgarður | 39.883.500,- | 29.346.500,- | 74 | Suðurverk hf. | 7 |

Vita- og leiðsögumál

Margir vitar á Suður- og Vesturlandi í viðhaldi



Flest verkefni í viðhaldi vitabygginga eru á Suður- og Vesturlandi þetta árið.

Farnar eru viðhaldsferðir bæði frá landi og sjó. Í lok júní var lagt af stað í ferð með varðskipinu Óðni og eftirliti og viðhaldi sinnt á skerjavitum og vitum sem erfitt er að nálgast frá landi. Frá sjó eru vitarnir í Selskeri, Hrólfskeri, Ketilflesi, Papey og Þrídröngum málaðir og almennu viðhaldi sinnt.

Frá landi er stefnt að því að mála og sinna almennu viðhaldi á vitum í Þorlákshöfn, Knarrarósi, Selvogi, Akranesi, Garðskaga, Gróttu, Stórhöfða, Urðum, Elliðaey, Höskuldsey, Flatey, Svalbarðs-eyri, Hjalteyri, Gjögri og Malarhorni.

Samtals er því ætluð að taka um 20 vita í viðhald árið 2000, en það er í sam-

ræmi við stefnu stofnunarinnar að reyna að sinna viðhaldi á vitabyggingum á um fimm ára fresti. Alls eru 104 vitar í úmsjá stofnunarinnar.

Fyrir í sumar var farið í svonefndan baujutúr þar sem skipt var út baujum í Faxaflóa, Breiðafirði og Eyjafirði og um leið sinnt viðhaldi á nokkrum af framan- greindum vitum.

Áttu myndir af vitum?

Í tengslum við vinnu við skráningu á sögu vitamála er unnið að því að safna myndum til að birta í ritinu. Áætlað er að bókin komi út á 125 ára afmæli vitabygginga 2003. Fyrst og fremst er verið að leita að myndum af vitum frá fyrri tíð og ekki síður af mönnum að vinna við byggingu vita og viðhald. Þeir

sem kunna að eiga slíkar myndir eru vinsamlegast beðnir um að setja sig í samband við Kristján Sveinsson sagnfræðing í síma 560 0000 eða senda tölvupóst á kristjans@sigling.is.

Veðurstöðin í Surtsey

Notendur upplýsingakerfisins um veður og sjólag hafa margir tekið eftir því að veðurstöðin í Surtsey er ekki lengur hluti af upplýsingakerfinu. Ástæðan er sú að búnaður sem settur hefur verið þar upp í tvígang hefur hreinlega farið í tætlur. Því miður virðast ekki vera til vindhraðamælur sem standast þann mikla veðurham sem getur orðið í Surtsey. Af þeirri ástæðu er ekki áformað að setja búnaðinn upp að nýju.

WISE

Ráðstefna sérfræðinga um öldurannsóknir



Dagana 25. til 29. júní sl. var haldin í Reykjavík ráðstefna alþjóðlegs sérfræðingahóps um öldurannsóknir

sem nefnist á ensku WISE (Waves In Shallow water Environments). Þetta er í sjöunda sinn sem þessi hópur kemur saman. Þátttakendur vinna við ýmis ölduspálíkön, við þróun slíkra líkana eða notkun þeirra. Hópurinn hittist einu sinni á ári, ýmist í Bandaríkjunum eða Evrópu.

Að sögn Ingunnar Jónsdóttur á hafnarsviði Siglingastofnunar tókst ráðstefnan vel. Þátttakendur voru 60 frá 17 löndum, m.a. Ástralíu, Nýja-Sjálandi og Japan auk þess sem nokkur fjöldi maka var með í för. Fjórir fulltrúar frá Siglingastofnun voru á ráðstefnunni. Auk hefðbundinna fyrirlestra var farið í skoðunar- og skemmtiferð um Reykjanes, m.a. til Grindavíkurhafnar, Hópsnesviti var skoðaður og komið var við í Bláa lóninu.



Ráðstefnugestir fyrir framan Hópsnesvita við Grindavík



Erlendar fréttir

Svarti listinn birtur

Í ársskýrslu Parísarsamkomulagsins um hafnarríkiseftirlit, sem Ísland er nú fullgildur aðili að, er m.a. birtur listi yfir hvernig einstök ríki koma út í hafnarríkiseftirliti. Hér er um að ræða mælikvarða á það hvernig einstakar útgerðir og fánaríki standa sig í að sinna öryggismálum, mengunarmálum og aðbúnaði um borð í skipum sínum. Ísland er ekki á þessum lista, hvorki yfir þau lönd sem standa sig vel né illa. Ástæðan er sú að of fá kaupskip sigla undir íslenskum fána til þess að unnt sé að fá tölfraðilega marktækar niðurstöður.

Listanum er skipt upp í þrjú svæði: svart, grátt og hvítt. Skip undir fána ríkja á svarta listanum mega eiga von á mun ítarlegri skoðunum en skip annarra ríkja. Skip sem sigla undir fána ríkja á hvíta listanum njóta hins vegar mun meira trausts og þurfa ekki að sæta jafn miklu eftirliti.

Á svarta listanum tróna efst Albanía, Hondúras, Belís, Líbanon og Sýrland. Á þessum lista er t.d. einnig að finna Kýpur og Panama sem og tvö aðildarríki að Parísarsamkomulaginu, Króatíu og Rússland.

Á gráa listanum finnum við t.d. Litháen, Færeyjar, Kúveit, Íran, Ítalíu og Sviss.

Bestu frammistöðuna af öllum fánaríkjunum sýna Japanir, en ekkert skip undir japönskum fána var sett í farbann á árinu 1999. Á eftir Japan kemur Þýskaland, Írland, Finnland, Holland, Svíþjóð, Noregur, Danmörk og Stóra-Bretland. Á hvíta listann komast einnig ríki eins og Antígua og Barbúda, Barbadosseyjar, Bahamaeyjar, Bermúdaeyjar og Lífbería.

Nýir starfsmenn

Upplýsingafulltrúi ráðinn

Höskuldur Arason, verkfræðingur, vitasviði.

Fæddur í Reykjavík 8. október 1971. Stúdent frá Verzlunarskóla Íslands 1991 og lauk CS-prófi í rafmagnsverkfræði frá Háskóla Íslands 1997. Höskuldur starfaði við hugbúnaðarþróun og rannsóknir hjá Verkfræðistofunni Huguínu frá 1996 til 1999 og var einnig stundakennari í Háskóla Íslands 1997. Maki hans er Halldóra Reykdal og eiga þau einn son.



til sjós sem skipstjóri, stýrimaður og gert út eigin báta, síðast Heiðrúnu SH. Hefur verið umsjónarmaður og skipstjóri á björgunarbáti SVFÍ frá 1994 og lóðs á Rifi frá 1997. Páll er kvæntur Jónínu Vigfúsdóttur og eiga þau tvö börn.

Aðalbjörg Rós Óskarsdóttir upplýsingafulltrúi, skrifstofusviði.

Fædd í Reykjavík 25. júní 1953. Lauk BA-prófi í spænsku, landafræði og alþjóðasamskiptum árið 1980, prófi í hagsögu og sögu rómönsku Ameríku 1989 og prófi til skipstjórarréttinda á 30 rúmlesta skip 1990. Áður en hún hóf störf hjá Siglingastofnun starfaði hún m.a. sem upplýsingafulltrúi Alþingis, ritstjóri hjá Vöku-Helgafelli og upplýsingafulltrúi Bandalags háskólanna. Aðalbjörg á þrjú börn.



Páll Stefánsson, umdæmisstjóri Ólafsvík, skoðunarsviði.

Fæddur 31. júlí 1952 á Skagaströnd. Hefur lokið prófum frá Stýrimannaskólanum í Reykjavík með 200 tonna skipstjórarréttindi og vélgæsluréttindi. Páll hefur verið lengi



Öryggismál sjómanna

Enn er hægt að hafa áhrif



Vinna við gerð langtímaáætlunar um öryggismál sjómanna, sem kynnt var í síðasta tölublaði *Til sjávar*, er í fullum gangi. Frestur til að skila tillögum hefur verið framlengdur. Sjómenn og aðrir áhugamenn um öryggismál sjómanna eru hvattir til að koma tillögum sínum á framfæri. Þeir sem hafa fengið spurningarlista eru hvattir til að senda svörin sem fyrst.

Til eru þrjár aðferðir til að koma ábendingum á framfæri: Senda póst merktan „Öryggisáætlun sjófarenda“ til Siglingastofnunar Íslands, Vesturvör 2, pósthólf 120, 202 Kópavogi, senda tölvupóst á oryggi2000@sigling.is eða hringja í Siglingastofnun (mánudag til miðvikudags) og ræða við Ingimund Valgeirsson.

Skipaæftirlit í Noregi

Eftirliti hins opinbera með öryggi smábáta nánast hætt



Í Noregi hafa verið gefnar út reglur um eftirlit með bátum með mestu lengd allt að 15 m. Reglurnar öðluðust gildi 1. júlí sl. og koma til framkvæmda 1. janúar 2001.

Helstu nýmæli í þessum reglum eru þau að eftirliti með öryggi þessara báta, sem hefur hingað til verið í höndum hins opinbera, verður nánast hætt. Í reglunum er gert ráð fyrir að eftirlitið verði framkvæmt með einfaldari hætti en hingað til og að það

verði í höndum viðurkenndra skoðunarstöðva og útgerðarmanna.

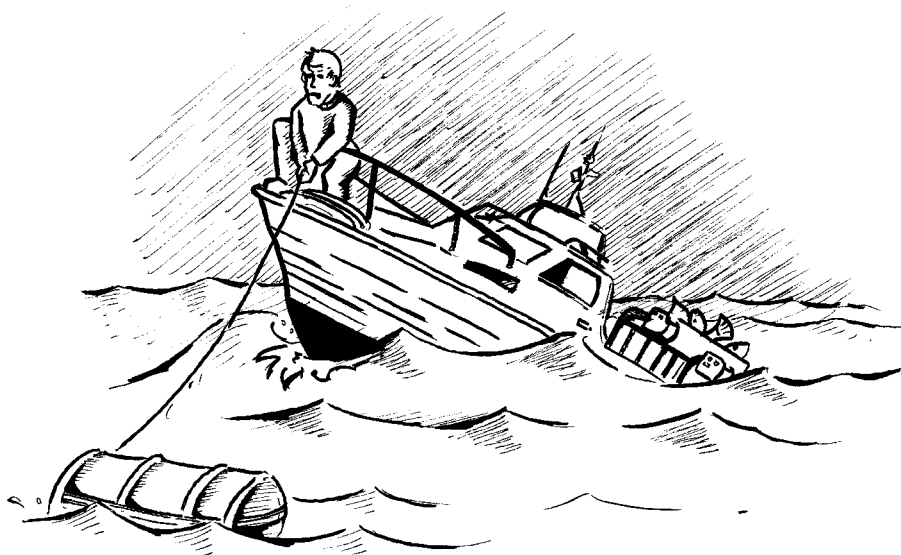
Að lokum má geta þess að reglur í Noregi um smíði og búnað báta með mestu lengd allt að 15 m eru byggðar á svokölluðum Norðurlandareglum en þær eru einnig í gildi hérlendis.

NÆRD ÞÚ Í LAND?

Afar mikilvægt er fyrir sjómenn að standa rétt að hleðslu báta og ofhlaða þá ekki. Mikill afli á þilfari skapar verulega hættu. Miklu máli skiptir hvernig veiðarfærum er komið fyrir í bátnum.



Á Íslandi er allra veðra von. Gætið fyllsta öryggis.
Leitið upplýsinga um veður og sjólag á netinu:
www.sigling.is eða í síma 902-1000



RÉTT HLEÐSLA EYKUR ÖRYGGI!



SIGLINGASTOFNUN