



# Til sjávar

5. tbl. 5. árg. desember 2001

Fréttabréf Siglingastofnunar

1

Frumvarp til hafnalaga

2

Nýtt ferjulægi

3

Purrleiguskráning

4-5

Vitavörður í 42 ár

6

Kennsla í áhugaköfun

7

Lögskráning sjómanna

Nýskipan hafnamála

## Frumvarp til nýrra hafnalaga

*Samgönguráðherra kynnti nýlega í ríkisstjórn frumvarp til nýrra hafnalaga. Frumvarpið tekur í öllum aðalatriðum mið af niðurstöðu nefndar, sem samgönguráðherra skipaði til að undirbúa málið, og skilaði af sér í nóvember árið 2000.*

Í frumvarpinu eru mörg nýmæli sé tekið mið af nágildandi hafnalögum. Þau helstu eru eftirfarandi:

er að rekstur hafna verði virðisaukaskattsskyldur. Fram til þessa hafa hafnir ekki innheimt virðisaukaskatt af hafnargjöldum og því ekki fengið frádreginn eða endurgreiddan innskatt vegna framkvæmda og aðkeypra rekstrarvara.

Þá er og sérstakt vörugjald fellt niður frá árslokum 2002.

### Dregið úr ríkisafskiptum

Í frumvarpinu er gert er ráð fyrir



### Gjaldskrá gefin frjáls

Gildissvið frumvarpsins tekur til allra hafna sem reknar eru í atvinnuskyni.

Gert er ráð fyrir að samræmd gjaldskrá hafna verði aflögð og ákvæði samkeppnislaga gildi um gjaldtöku þeirra eða reglur um þjónustugjöld opinberra aðila eftir því sem við á.

Heimilud eru fleiri rekstrarform hafna en áður, m.a. hlutafélög, að ákveðnum skilyrðum uppfylltum.

Ein af forsendum frumvarpsins

minni ríkisstyrkjum til hafnarframkvæmda. Almennit verða ekki veittir styrkir til nýrra viðlegumannvirkja og skjólgarða. Áfram er þó gert ráð fyrir að endurbygging og lagfæring skjólgarða og viðhaldsdýpkanir geti notið allt að 75% framlags úr ríkissjóði og heimildir eru til allt að 17% greiðsluþátttöku ríkissjóðs í stofndýpkunum þegar fram líða stundir. Frumvarpið gerir ráð fyrir að farið verði eftir ákvæðum gildandi hafnalaga varðandi ríkisstyrktar

framkvæmdir á gildistíma hafnaáætlunar 2001–2004.

Framlög ríkissjóðs til nýframkvæmda í minnstu höfnunum á landsbyggðinni eru hærra en í nágildandi lögum. Þetta á við um hafnir þar sem árlegt aflaverðmæti er undir 400 milljónum króna og skatttekjur sveitarfélags undir 150 milljónum króna. Greiðsluþátttaka ríkissjóðs í þessum höfnum getur numið allt að 90% og á það við um dýpkanir, skjólgarða og viðlegumannvirki.

Stjórnvaldsafskipti af höfnum eru betur skilgreind. Meginverkefni Siglingastofnunar Íslands á sviði hafnamála verða frumrannsóknir, áætlanagerð og eftirlit með því að fylgt sé stöðlum og reglum við hönnun og gerð hafnarmannvirkja.

### Breytt hlutverk Hafnabótasjóðs

Frumvarpið gerir ráð fyrir að hlutverki Hafnabótasjóðs verði breytt verulega. Hætt verði að veita lán úr sjóðnum og styrki á móti framlagi á fjárlögum.

Hafnabótasjóði verður áfram heimilt að bæta tjón á hafnarmannvirkjum sem skemmst hafa af völdum náttúruhamfara eða af öðrum óviðráðanlegum orsökum. Frumvarpið mælir fyrir um að Hafnabótasjóður taki upp nýtt hlutverk sem verði svipað hlutverki vegasjóðs, þ.e. að fjármagna hafnarframkvæmdir á samgönguáætlun.

Frumvarp um purrleiguskráningu

Þurrleiguskráning fiskiskipa eykur möguleika útgerðar á að nýta skipakostinn í verkefni erlendis.

bls. 3

Vitavörður í 42 ár

Valgerður Hanna Jóhannsdóttir segir Kristjáni Sveinsyni frá vitavörslu á Horni, Galtarvita og Reykjanesi.

bls. 4-5



## Seyðisfjörður

# Miklar framkvæmdir við ferjulægi



*Nauðsynlegt er að ráðast í töluverðar hafnarframkvæmdir á Seyðisfirði fyrir komu hinnar nýju ferju*

*P/F Smyril Line sem áætlað er að komi í maí 2003. Lengd á viðlegukanti verður 170 m og dýpt við bryggju 10 m. Áætlaður heildarkostnaður við framkvæmdir tengdar ferjulæginu eru um 600 milljónir króna.*

**M**arkmið með byggingu hafnarmannvirkja á Seyðisfirði er að skapa góðar aðstæður fyrir ferjuna til að leggjast að bryggju og fyrir afgreiðslu farþega og ökutækja. Einnig mun ný hafnaaðstaða nýttast annarri hafsækinni starfsemi sem fyrir er á svæðinu og annarri uppbyggingu í komandi framtíð. Hafnarsjóður Seyðisfjarðar verður framkvæmdaraðili, rekstraraðili og eigandi hafnarinnar.

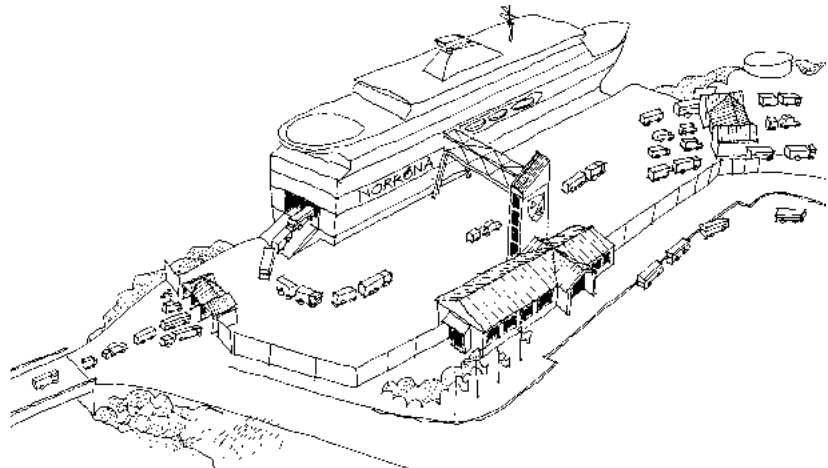
### Bætt aðkoma

Með tilkomu nýrrar ferjuaðstöðu á Seyðisfirði batnar öll aðkoma á landi bæði fyrir komufarþega og farþega á útleið (sjá teikningar hér á síðunni).

### Framkvæmdaáfangar

Áfangar við byggingu hafnarmannvirkjanna verða í grófum dráttum sem hér segir:

- ekið verður út fyrirstöðugarði innan við fyrirhugað stálþil,
- dýpkað verður framan við fyrirhugað stálþil og efni nýtt til uppfyllingar innan við fyrirstöðugarðinn,
- fylling er látin standa í nokkra mánuði til að ná fram sigi,
- stálþil viðlegukantsins rekið niður og kantbiti styrktur,
- byggt farþega- og tollafgreiðsluhús,



Nýja ferjuaðstaðan á Seyðisfirði.  
Teikning: Björn Kristleifsson, FÍA.

- smíðuð ekjubrú og landgangur,
- vegur að Fjarðarhöfn og ný brú á Fjarðará,
- bílastæði frágengin
- hafnarþekja steipt og aðlæg svæði malbikuð,
- almennur lokafrágangur á hafnarsvæðinu.



Afstöðumynd af fyrirhuguðum mannvirkjum á Seyðisfirði.

Til sjávar. Fréttabréf Siglingastofnunar.  
Útgefandi: Siglingastofnun Íslands  
Vesturvör 2, 200 Kópavogur.  
Sími: 560 0000 bréfasími: 560 0060.  
Heimasíða: [www.sigling.is](http://www.sigling.is)  
Netfang: [sigling@sigling.is](mailto:sigling@sigling.is)  
Ritstjóri: Aðalbjörg Rós Óskarsdóttir  
([aro@sigling.is](mailto:aro@sigling.is)).

Ábyrgðarmaður: Hermann Guðjónsson.  
Umbrot: Siglingastofnun Íslands.  
Prentun: Prentsmiðjan Oddi hf.  
Ljósmyndir á forsiðu af höfninni á Arnastapa og á baksíðu af Hafnarfjarðarhöfn tók Pálmi Guðmundsson.  
Kristinn Ingólfsson tók myndina af togaranum Ottó N. Þorlákssyni á bls. 3.

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



## Frumvarp um þurrleiguskráningu

# Aukin verkefni fyrir fiskiskipaflotann

*Samgönguráðherra lagði nýlega fram á Alþingi frumvarp til laga um breytingu á lögum um skráningu skipa nr. 115/1985 með síðari breytingum.*

Í frumvarpinu felst að Siglingastofnun Íslands getur heimilað að fiskiskip sem skráð er á íslenska skipaskrá sé skráð þurrleiguskráningu á erlenda skipaskrá. Þurrleiguskráning er tímabundin skráning skips, sem leigt hefur verið án áhafnar milli ríkisborgara eða lögaðila tveggja ríkja, á erlenda skipaskrá án þess að það sé afmáð af íslenski skipaskrá. Leigutaki tekur við skipinu og skráir það þurrleigu á skipaskrá heimalands síns. Við það færast skipið undir lögsögu fánaríkis leigutakans og lög þess gilda um allan rekstur skipsins, þ.m.t. um veiðileyfi, veiðieftirlit, öryggismál, kjaramál, tryggingamál og atvinnuréttindi. Siglingastofnun Íslands getur ákveðið að heimild til þurrleiguskráningar takmarkist við skipaskrár tiltekinna ríkja. Heimild er að skrá skip með þessum hætti til allt að eins árs og framlengja þurrleiguskráningu í framhaldi af því um allt að sex mánuði í senn.

### Skilyrði þurrleiguskráningar

Með umsókn um heimild til þurrleiguskráningar þurfa að fylgja upplýsingar um leigutaka skipsins, hvar óskað er eftir að skrá skipið þurrleiguskráningu, afrit þurrleigusamnings og löggiltrar þýðingar á samningnum ef hann er á öðru tungumáli en íslensku eða ensku, staðfesting erlendra skipaskrár á því að heimild sé að skrá skipið þurrleiguskráningu þar, staðfesting erlendra skipaskrár á því að skipið verði tafarlaust afmáð af skipaskránni ef íslensk stjórnvöld fara fram á það, skriflegt samþykki veðhafa fyrir þurrleiguskráningunni og aðrar upplýsingar sem samgönguráðherra getur kveðið á um í reglugerð.

Áður en Siglingastofnun veitir heimild til þurrleiguskráningar á að liggja fyrir staðfesting sjávarútvegsráðuneytisins á því að sýnt þyki að ríkið sem skipið mun verða skráð þurrleiguskráningu í muni virða skyldur sínar sem fánaríki og að veiðar sem skipið mun stunda meðan á þurrleiguskráningu stendur verði ekki stundaðar af skipum sem sigla undir

þjóðfána Íslands, grafi ekki undan alþjóðlegum stjórnunar- og verndunarráðstöfunum sem ákveðnar eru og beitt er í samræmi við reglur þjóðaréttar, eru í samræmi við verndunarsjónarmið og viðeigandi alþjóðasamninga og gangi ekki að öðru leyti gegn hagsmunum Íslands.

### Brottfall þurrleiguskráningar

Heimild til þurrleiguskráningar fellur niður þegar þurrleigusamningur fellur úr gildi, forsendur heimildar til þurrleiguskráningar eru brostnar að mati Siglingastofnunar, skilyrði fyrir heimild til þurrleiguskráningar er ekki lengur uppfyllt að mati sjávarútvegsráðuneytisins, leigutaki skipsins óskar þess og þegar 1. mgr. 15. gr. laga um skráningu skipa á við um skipið. Þegar heimild skips til þurrleiguskráningar fellur niður skal Siglingastofnun fara fram á það við erlendu skipaskrána að skipið verði tafarlaust afmáð af henni. Þurrleiguskráningu skips telst lokið þegar tilkynning berst frá erlendu skipaskránni um að það hafi verið afmáð af henni.

### Tilgangur þurrleiguskráningar

Tilgangur frumvarpsins er að auka möguleika íslenskra útgerða á að nýta skip sín til verkefna erlendis og veita heimild til þess að fiskiskip séu skráð þurrleiguskráningu á erlenda skipaskrá en séu eftir sem áður frumskráð á íslenska skipaskrá. Sett eru mjög ströng skilyrði fyrir slíkri heimild og miðað við að þurrleigð skip stundi aðeins veiðar sem íslensk skip ættu annars ekki kost á. Veiðiheimildir annarra ríkja, innan eða utan lögsögu þeirra, er yfirleitt einungis hægt að nýta með skipum er bera fána viðkomandi ríkis.

### Aukin verkefni fyrir fiskiskipaflotann

Íslenskar útgerðir, sem hafa sóst eftir að veiða úr veiðiheimildum annarra ríkja, hafa fært skip sín undir erlendan fána í þessum tilgangi og leigt þau til tengdra eða ótengdra aðila í erlenda ríkinu. Í þeim tilvikum hafa þau afskráð skip sín af

íslenski skipaskrá, skráð þau í öðru ríki og siglt undir fána þess ríkis sem á þær veiðiheimildir sem ætlunin er að nýta. Dæmi um veiðar sem Íslendingar hafa sótt í eru rækjuveiðar undir rússneskum fána í Barentshafi, rækjuveiðar undir fánum Eyrstrasaltsríkjanna á Flæmingjagrundi og þorsveiðar undir færeyskum fána í Barentshafi. Mikil fyrirhöfn og kostnaður er þessu samfara fyrir útgerðir skipanna. Veiðar þessara skipa yrðu því hrein viðbót við þau verkefni sem íslenski flotinn getur nú stundað. Í því felast ekki aðeins auknar tekjur fyrir útgerðir heldur einnig aukin atvinnutækifæri fyrir ís-



lenska sjómenn og auknar tekjur fyrir íslenskt þjóðarþú. Hinn megin kosturinn er að íslenskar útgerðir gætu nýtt þurrleiguskráningu til að bæta réttarstöðu sína við sölu á skipum til erlendra aðila með kaupleigusamningi.

### Afstaða stéttarfélaganna sjómanna

Nefndin sem vann að frumvarpinu leitaði álits hagsmunaaðila á málinu. Af hálfu stéttarfélaganna sjómanna hafa komið fram sjónarmið um að engin rök standi til þess að veita heimild til þurrleiguskráningar fiskiskipa. Þar komu fram sjónarmið um að þrýstingur muni aukast að útlendingar starfi áfram á þessum skipum þegar þau koma aftur til Íslands, samningsstaða sjómanna versni að því er kjaramál varðar, verið væri að sækjast eftir ódýru erlendu vinnuafli í samkeppni við íslenska sjómenn, útgerðir mundu nota þurrleigu til þess að stunda veiðar undir erlendum fána sem mætti stunda undir íslenskum fána í því skyni að draga úr kostnaði við veiðarnar og óvissa gæti ríkt um réttarstöðu áhafnar, eigenda og skips gagnvart öðrum ríkjum.





## Góðar minningar frá Galtarvita

*Hjónin Valgerður Hanna Jóhannsdóttir og Óskar Aðalsteinn rithöfundur gættu ljósa á Hornbjargi, Galtarvita og Reykjanesvita í 42 ár samanlagt. Þau voru á Hornbjargsvita ung hjón árin 1947–1950, síðan „milli vita“ í þrjú ár og bjuggu þá á Ísafirði. Árið 1953 gerðust hjónin vitaverðir á Galtarvita og voru þar til ársins 1977 að þau fluttu á Reykjanesvitann. Þar gegndu þau störfum fram til 1992. Óskar Aðalsteinn lést fyrir nokkrum árum en Valgerður Hanna, sem nú er búsett í Reykjavík, minnst hér lífsstarfs þeirra.*

### Utan við heiminn – á Hornbjargsvita

Við fórum á Hornbjargsvitann árið 1947. Óskar fór í þetta til að skrifa og hann samdi reyndar margar bækur á vitunum. Flestar á Galtarvita, enda vorum við lengst þar. Annars held ég nú að við höfum barasta farið út í þetta til að vinna fyrir okkur. Það var einhver samdráttur á þessum árum og okkur vantaði vinnu og svo kom þetta uppá um vorið eða sumarið 1947.

Við vissum nú náttúrlega ekkert út í hvað við vorum að fara, vorum nú ekki svo mjög gömul þá, og hvorugt okkar hafði haft nein kynni af vitavörslu. En við þekktum auðvitað Vestfirðina, bjuggum á Ísafirði og Óskar var þaðan, en ég er frá Eyrarbakka. Siglingin á vitann var nú samt allt öðruvísi en sunnlendingurinn ég hafði gert mér í hugarlund. Þessir háu og hrikalegu hamrar. Við fórum þetta með litlum mótorbáti sem sigldi alveg upp undir landi og mér þótti landslagið alveg hrikalegt. En ekki sé ég eftir því að hafa farið að Horni. Okkur leið ágætlega þar, en þetta var náttúrlega alveg hreint utan við heiminn. Þó voru þarna enn nokkrir Hornstrendingar í þá daga. Það var búið í nokkrum vikum. Hornstrendingarnir reyndust okkur afskaplega vel, þeir voru mjög hjálplegir ef eitthvað kom uppá. Það voru nú engar samgöngur þarna. Maður varð bara að vera þar sem maður var niður kominn, en Hornstrendingarnir voru ansi mikið á ferðinni í góðu veðri. Oftast voru þeir á bátum og á veturna fóru þeir líka mikið á skíðum. Það var alveg merkilegt hvað þeir voru alltaf tilbúnir til að koma ef mikið lá við þótt yfir mörg fjöll væri að fara.

Helstu störfin á Horni voru að sinna um vélarnar sem þar voru. Þegar við komum

voru þær allar í kjallaranum undir húsinu, en svo kviknaði nú í þar og eftir það var byggt sérstakt vélahús. Óskar sá alveg um að hirða um þessar vélar og eins náttúrlega að kveikja á vitanum á réttum tíma, en það var gasviti þarna meðan við vorum. Svo voru það flutningarnir. Það þurfti að flytja gashylkin heim og olíutunnur. Þetta var skilið eftir niðri á bakkanum, ætli það hafi ekki verið svona um 100 metra frá vitanum. Það var hár stigi úr fjörunni upp á bakkann og þeir frá Vitamál komu hylkjunum alltaf upp þennan stiga og svo sóttum við þau á bakkann. Olíutunnunum veltum við oftast heim. Svo þurfti að taka veður. Það var bara tekið að deginum til meðan við vorum á Horni, en svo þegar við komum



Fjölskyldan á Galtarvita árið 1954.

á Galtarvita þurfti að taka veður á nóttunni líka.

Það þurfti nú að venjast því að búa svona, læra á það. Vitaskipið kom á vorin og þá kom varan til heimilisins sem helst þurfti að duga allan ársins hring. Önnur ferð kom svo á haustin og þá hafði maður tækifæri til að verða sér úti um það sem á vantaði, en á haustin var erfiðara að treysta á ferðina því það var oft undir hælinn lagt hvort hægt væri að skipa vörunum upp. Ef skipið komst ekki uppað við vitann var varan kannski sett á land í næstu vík, nú eða það var bara siglt fram hjá. Það var oft ansi mikill spenningur þegar skipið var að koma, hvort það yrði nú hægt að skipa vörunni í land, því ef það var ekki hægt var ekki um neitt annað að ræða.

Þeir hjá Vitamál voru alltaf fljótir að koma til okkar ef eitthvað bjátaði á. Það reyndi nú aldrei á það á Horni, en það reyndi á það á Galtarvita. Þeir voru alltaf mjög fljótir til og það var þrýðilega vel hugsað um vitaverðina fannst mér og það veitti öryggistilfinningu.

Hornbjargsviti var náttúrlega óskaplega afskekktur. Sími var þar ekki, en talstöð höfðum við. Sambandið var nú ekki gott og oft erfitt að tala milli staða. Póstsamgöngur voru einu sinni í mánuði á Horni fyrstu árin. Það var maður frá Kvíum í Jökulfjörðum sem sá um þær. En svo tíndist nú fólk þarna í burtu svo þetta lagðist af. Vorið 1949 var mikið ísavor. Þá var ís fyrir öllum Hornströndum og óskaplega kalt og þá lagðist byggðin þarna endanlega niður. Ísinn var þarna fram eftir öllu vori, fram í maí að minnsta kosti. Ég man að vitaskipið kom ekki fyrr en þann sjötta júní. Þá var búin að vera svartþoka í langan tíma svo það komst ekki fyrr og það voru óskaplegir kuldar fram eftir öllu.

Veturinn var harður á Hornströndum. Langur og harður. Stundum var bylur dögum saman. Mér fannst það allt annað á Galtarvita, allt annað líf. Já, Hornstrandirnar skaga svo langt í norður og norðaustanáttin er ráðandi þarna og það er versta áttin. Ég man að á sumardaginn fyrsta þetta ísavor, 1949, þá var ég nú orðin ansi leið á ótíðinni. Maður hlustaði nú mikið á útvarp og það var venja þar að lesa upp eitthvert vorljóð að morgni sumardagsins fyrsta. Ég hlustaði náttúrlega á þetta og hugsaði um vorið, en svo hélt veturinn bara áfram allan maí og eitthvað fram í júní. Síðan hef ég aldrei nokkurn tímann haldið upp á sumardaginn fyrsta.

### Nær mönnum – á Galtarvita

Eftir að við vorum á Horni fórum við til Ísafjarðar og vorum þar í þrjú ár og fórum svo að Galtarvita 1953. Það stóð nú ekki til hjá okkur að vera þar lengi því tekjurnar voru ósköp litlar. En svo jókst veðurtakan þannig að þetta varð alveg ágætt. Þegar við komum var þarna einhver lítilsháttar veðurtaka en svo var það aukið heilmikið og Galtarviti varð alþjóðleg veðurathugunarstöð. Það var nú þónokkuð mikil skriffinnaska í kringum þetta, að færa veðurbækurnar og svo-leiðis. Veðurstofan sá um að það kæmi póstur til okkar einu sinni í mánuði. Það varð að vera hægt að koma veðurbókunum.

Fyrst eftir að við komum á Galtarvita kom vitaskipið aðeins tvisvar á ári, en þá vorum við komin nær mönnum og fleiri ferðir til okkar þannig að það var nú



oftast hægt að útvega sér það sem mann vanhagaði um. Auðvitað gat það nú samt reynst erfitt að vetrinum. Ég man sérstaklega eftir því í sambandi við jólahald. Við lögðum alltaf mikið upp úr jólonum, vildum hafa góðan mat og gjafir og allt þetta sem fólk er vant að hafa. Það skipti nú mestu meðan strákarnir voru litlir og þá hafði maður nú stundum áhyggjur af því að geta ekki náð í jólavarninginn. Þetta breyttist nú smám saman. Það varð alveg bylting þegar farið var að nota gúmmíbátana. Fyrst var alltaf verið með trébáta og þeir voru voðalega erfiðir, þungir og brothættir í lendingunni og eiginlega ekki hægt að nota þá nema í góðu veðri. En á gúmmíbátunum sigldu þeir bara upp í fjöru þótt veðrið væri ekki sem best. Eftir að þeir komu varð eiginlega ekkert vandamál fyrir okkur að fá vörur. Ég held að það hafi verið meiri breyting fyrir okkur þegar gúmmíbátarnir komu heldur en þegar þeir fóru að nota þryllurnar. Svo er nú Galtarviti ekki svo langt frá Suðureyri eða Bolungarvík að það voru engin vandræði fyrir okkur að leita þangað ef okkur vanhagaði um eitt-hvað, sem auðvitað kom nú fyrir.

Við höfðum kýr á Galtarvita og gátum verið sjálfum okkur nóg um mjólk, en kindur höfðum við aldrei. Hinsvegar ólum við upp kálfa. Fyrst í stað var ekki nóg rafmagn til að hafa frystikistu, það dugði bara til ljósa. Þá var allt borðað saltað, bæði kjöt og fiskur. Þá kom sér óskaplega vel að hafa noga mjólk og skyr og rjóma. Svo kom nú öflugri ljósavél og árið 1959 var sett upp vatnsaflsvirkjun á Galtarvita þannig að það varð nóg rafmagn og upp úr því komu nú þessi nýju heimilistæki eitt af öðru.

Það var olíukynding fyrst í stað á Galtarvita en svo kom rafmagnskynding eftir að virkjunin kom. Það var alltaf vel heitt. Það var vel búið að okkur. Ég get ekki sagt annað. Húsið var fremur lítið, ja það þótti lítið, en mér fannst það nú aldrei vera lítið. Þetta var ósköp vinalegt gamalt hús á tveimur hæðum. Það voru settir á það kvistir, en ég kundi nú aldrei við það, það gerði ósköp lítið. Það var gert heilmikið fyrir þetta hús eftir að við komum í það, sett nýtt bað og eldhús og svoleiðis.

Við áttum þrjá syni. Sá elsti, Flosi, var fæddur áður en við byrjuðum á vitunum, Gylfi fæddist á Horni og Bragi á Galtarvita. Við kenndum þeim sjálf fyrst í stað en svo fóru þeir í skóla svona um tíu ára aldurinn, fyrst til Suðureyrar og svo inn í Reykjanes. Við vorum í sambandi við kennara á Suðureyri og hann fylgdist með strákunum áður en þeir fóru í skólann. Þeim var komið fyrir á Suðureyri meðan skólinn stóð yfir og voru svo á heimavistinni á Reykjanesi. Mér þótti erfiðast við vitavarðarstarfið að verða að láta strákana frá mér í skólann. Það hefði mátt vera öðruvísi. Það var oft heilmikið stress við að koma þeim úr og í skólann og svo var alltaf eins og þeir væru annaðhvort að koma eða fara.

Vitavarðarstarfið var nú ekkert streð. Það var ekkert erfitt að taka veðrið eða eiga við vélnarar eða kveikja á vitanum,



Galtarviti í sumarblíðu. Myndina tók Guðmundur Bernódusson.

en þetta var nákvæmnisvinna og mikil viðvera. Það var helst að flutningarnir tækju eitthvað í. Það var nokkuð mikil vinna við að koma vörunni heim þegar það gekk yfir. Já, það gat verið talsvert erfitt að flytja heim oliutunnur og gashylki. Við þurftum að flytja oliutunnurnar nokkuð langt á Galtarvita. Það var lón þarna fyrir framan og við þurftum að slefa tunnunum yfir það og velta þeim svo upp á fjörukambinn. Svo höfðum við nú hest til að flytja þær þaðan, en það gat tekið talsverðan tíma. Jú, þetta var þónokkuð verk meðan á því stóð, en svo var það náttúrlega búið. Heyskapurinn var nú líka allur upp á gamla mátann hjá okkur. Við höfðum engar vélar við hann, en hann var nú svosem ekki mikill.

Við vorum heilsuhraust. Það var nú jafngott þegar maður bjó svona afskekkt. Jæja, Óskar var nú orðinn dálítið heilsutæpur undir lokin á Galtarvita. Við vorum líka heppin, það var ekki margt sem kom

fyrir. Ég fótbrotnaði þó einu sinni meðan við vorum á Galtarvita og sonur okkar brákaði á sér fótinn á skíðum. Þegar ég slasaðist kom varðskip, þá voru þau farin að sinna okkur. Það hittist svo vel á að varðskipið var skammt frá þegar ég brotnaði, en þegar strákurinn slasaðist þá fengum við mótorbát til að flytja hann og koma honum á sjúkrahús.

### Í þjóðbraut – á Reykjanesi

Við fluttum á Reykjanes árið 1977. Óskar var farinn að missa dálítið heilsuna og við töldum betra að vera þar sem samgöngur væru betri. Það voru náttúrlega talsvert mikil viðbrigði að koma á Reykjanesið, þar gat maður farið allra sinna ferða, haft sinn eigin bíl og svoleiðis. Svo var heilmikil umferð á Reykjanesi, mest á sumrin náttúrlega en þónokkuð á veturna líka. Það var stundum verið að spyrja mig

eftir að ég flutti hingað til Reykjavíkur hvort mér þættu það ekki mikil viðbrigði að vera komin í margmennið, en mér finnst satt að segja bara rólegra hér en á Reykjanesi. Það komu svo óskaplega margir þangað, heilu rúturnar.

Það var ekkert að því að búa á Reykjanesi, en mér fannst nú betra að vera fyrir vestan, á Galtarvita, ég kundi alltaf óskaplega vel við mig þar. Ég er nú samt þannig gerð að mér er eiginlega alveg sama hvar ég

er, mér líður alls staðar ágætlega. En ég á margar góðar minningar frá Galtarvita, um gönguferðir þar með fjölskyldunni og svoleiðis. Það er svo fallett umhverfi þarna og það eiginlega stendur uppúr. Auðvitað man ég líka eftir þessum löngu illviðraköflum sem stundum gerði þarna, það gerði mér aldrei neitt til, það fór bara vel í mig. Þá var ég ekkert að hugsa út fyrir sjálfa mig, heldur sökkta mér bara niður í hugðarefni. Maður gerði sín verk og settist svo bara og sinnti sínum hugðarefnum.

Sumrin eru afskaplega falleg fyrir vestan og margt að sjá. Á Horni sá maður aldrei skip, þau fara svo djúpt fyrir þar, en á Galtarvita sá maður þau alltaf því þar fara þau bara rétt fyrir framan. Það var mikil tilbreyting í því.

Við hættum 1992, vorum þá bæði komin á eftirlaun. Vitavarðarstarfið var ævistarf mitt og ég er alveg sátta við það.



## Niðurstaða útboða

Dags.	Heiti útboðs	Kostnaðaráætlun	Lægsta tilboð	%	Verktaki m. lægsta tilboð	Fjöldi tilboða
11.12.01	Seyðisfjörður - ferjulægi, fyrirstöðugarður og tenging	24.000.000	18.125.000	75,5	Gáma- og tækjaleiga Austurlands ehf.	11
15.11.01	Vatnsleysustrandarhreppur - sjóvarnir 2001	4.523.000	4.400.000	97,3	SEES ehf.	10

## Lög og reglugerðir

Dags.	Heiti	Nr.	Gildistaka
04.12.01	Reglugerð um gjaldskrá fyrir hafnir.	896/2001	30.11.01
04.12.01	Lög um breytingu á lögum nr. 7/1975, um heimild fyrir ríkisstjórnina til þess að staðfesta fyrir Íslands hönd samþykkt um alþjóðareglur til að koma í veg fyrir árekstra á sjó, 1972, sbr. lög nr. 56/1986, nr. 25/1990 og nr. 19/1993.	123/2001	30.11.01
03.12.01	Reglugerð um lögskráningu sjómanna.	880/2001	30.11.01

## Kennsla í áhugaköfun

### PADI-kennsluréttindi viðurkennd



*Kennarar í áhugaköfun verða að hafa gilt atvinnukafaraskírteini, svokallað D-skírteini, til*

*að hafa réttindi til að kenna áhugaköfun. Kennsluréttindi PADI, alþjóðasamtaka áhugakafara, uppfylla þær kröfur sem eru settar fyrir útgáfu slíkra skírteina.*

Í framhaldi af umræðu sem varð síðastliðið sumar eftir að álit rannsóknarnefndar sjólýsa á köfunarslysi í Kleifarvatni var lagt fram skriðandi Siglingastofnun bréf til aðila sem boðið hafa upp á nám í áhugaköfun. Í bréfinu var áréttaður sá skilningur að kennsla í áhugaköfun teljist atvinnuköfun samkvæmt lögum um köfun nr. 31/1996. Kennurum í áhugaköfun ber því að hafa gilt atvinnukafaraskírteini (D-skírteini) sem veitir réttindi til kennslu í áhugaköfun.

#### Uppbygging námsins

Fulltrúi PADI á Norðurlöndum, Trond Skaare, kom á fund Siglingastofnunar og skýrði uppbyggingu PADI og afhenti stofnuninni kennslugögn og aðrar upplýsingar um námsgögn og fyrirkomulag kennslu. Stofnunin hefur yfirfarið þessi gögn og komist að þeirri niðurstöðu að svokölluð PADI-kennsluréttindi séu

nægjanleg til þess að fá útgefið atvinnukafaraskírteini (D-skírteini).

#### Kennsla í áhugaköfun krefst réttinda

Fulltrúar Siglingastofnunar Íslands hafa átt fund með Sportköfunarfélagi Íslands þar sem þessi mál voru rædd og óskaði stofnunin eftir að fá upplýsingar um nöfn þeirra félagsmanna sem hafa PADI-kennsluréttindi. Siglingastofnun hefur ákveðið að skrifa öllum þeim aðilum sem henni er kunnugt um að hafa boðið upp á nám í áhugaköfun og benda á að hafi þeir í



hyggju að bjóða upp á nám í áhugaköfun beri þeim áður að afla sér tilskilinna réttinda. Fylla þarf út sérstakt umsóknareyðublað um atvinnukafaraskírteini (D-skírteini). Auk þess ber að leggja fram nauðsynlegar upplýsingar sem áskildar eru í umsóknareyðublaði ásamt læknisvottorði og yfirlýsingu um að hafa PADI-kennsluréttindi. Eyðublaðið má nálgast á heimasíðu Siglingastofnunar (<http://www.sigling.is/skipamal/eydublod.html>). Nánari upplýsingar um atvinnukafaraskírteini veitir Þórður Þórðarson, deildarstjóri.

#### Samþykkja þarf námsskrá

Jafnframt hefur Siglingastofnun áréttað við þá sem bjóða upp á nám í áhugaköfun að í IV. kafla reglugerðar um köfun eru ákvæði um kennslu í köfun sem tekur bæði til kennslu í áhugaköfun og atvinnuköfun. Þar er kveðið á um að Siglingastofnun semji eða samþykki námsskrá og viðurkenni kennslu í köfun, kennari í áhugaköfun skuli hafa lokið prófum frá viðurkenndum aðila, prófanefnd sé heimilt að fylgjast með kennslu í köfun og um viðurkenningu á námi erlendis. Áður en kennsla í áhugaköfun hefst mun Siglingastofnun ganga úr skugga um að þessum reglum sé fylgt.



## Fréttir

### Breytingar á skipaskrá

Það sem af er ársins hafa orðið nokkrar breytingar á skipastól landsmanna.

Skráðum skipum hefur fjölgað um samtals 32. Þar er bæði um að ræða þilfarsskip og opna báta. Nýskráningar voru orðnar samtals 73 í byrjun desember, 9 skip voru endurskráð en afskráð voru samtals 50 þilfarsskip og opnir bátar á fyrstu 11 mánuðum ársins.

### Líkanstöðin

Í líkanstöð Siglingastofnunar er fyrirhugað að byggja líkan af höfninni í Þorlákshöfn. Þar verða gerðar tilraunir með stækkun fiskihafnarinnar.

Hluti af undirbúningi tilraunanna eru öldufarsreikningar frá hafi og inn að höfninni. Þar kemur fram hvernig aldan sveigir fyrir Hafnarnesið og hvernig núverandi hafnarsvæði er í vari af nesinu. Þá staðfesta reikningarnir að aldan er lægri í gömlum innsiglingarleiðum inn að höfninni.

### Starfsmenn kvaddir

Á árinu 2001 létu af störfum nokkrir starfsmenn Siglingastofnunar.

Síðastliðið vor hætti Böðvar Jónsson á vitasviði en hann höf störf hjá Vita- og hafnamálum árið 1959.

Þá létu af störfum á skrifstofusviði Erla G. Einaradóttir, sem réðst til Vita- og hafnamála árið 1986, og Gríma Sóley Grímsdóttir en hún hóf störf hjá Vita- og hafnamálastofnun árið 1994.

Þá hætti einnig Páll Stefánsson umdæmisstjóri Siglingastofnunar í Ólafsvík.

Siglingastofnun þakkar þeim vel unnin störf og óskar þeim velfarnaðar í framtíðinni.

### Sjóslys mannskæðust

Flest dauðaslys af völdum náttúruhamfara hér á landi síðustu 100 árin, frá 1901 til 2000, hafa verið af völdum sjóslysa eða drukknana en 4000 manns hafa farist af þeim sökum. Á fyrra helmingi aldarinnar fórust að meðaltali 60 menn árlega en talan var komin niður fyrir 10 manns á ári síðasta áratug aldarinnar. Árið 2000 urðu tvö dauðaslys á fiskiskipum.

## Nýir starfsmenn

### Skipaskráning og hafnargerð

#### Stefán Geir Karlsson, skipatæknifræðingur á skipasviði.

Stefán Geir er fæddur 15. janúar 1945 á Fáskrúðsfirði. Hann lauk prófi í skipatæknifræði frá Helsingør Teknikum árið 1973 og fékk meistarabréf í plötu- og ketilmíði árið 1978. Árin 1985 til 1997 vann Stefán Geir á tæknideild Siglingamálastofnunar, síðar Siglingastofnunar. Að auki hefur hann unnið m.a. hjá Stálvík, í Stálsmiðjunni, við skipaefirlit í Kína og kennt við Tækniskóla Íslands. Stefán Geir er einnig mikilvirkur myndlistarmaður og á m.a. 2 verk í heimsmetabók Guinness. Hann hefur verið félagi í Sambandi ísl. myndlistarmanna frá 1990. Stefán Geir er kvæntur Magneu Reinaldsdóttur og eiga þau tvær dætur, fjögur barnabörn og tvö á leiðinni.



#### Einar Sverrir Óskarsson, verkfræðingur á hafnasviði.

Einar Sverrir er fæddur í Reykjavík 26. júní 1969. Hann lauk prófi í byggingarverkfræði frá Háskóla Íslands 1996 og var í framhaldsnámi í DTU í Danmörku 1998 til 1999.

Einar hefur starfað hjá Íslenskum aðalverktökum frá því hann lauk námi í HÍ. Hann hefur m.a. unnið við byggingu Vatnsfellsvirkjunar og brúarsmíði í Sisimiut á Grænlandi 1997 til 1998. Einar er í sambúð með Sofíe Josefsen og eiga þau tvær dætur.



## Reglugerð um lögskáningu

### Öryggisfræðsla sjómanna



Nýlega tók gildi ný reglugerð um lögskáningu sjómanna nr. 880/2001.

Þetta er fyrsta reglugerðin sem sett er á grundvelli laga um lögskáningu sjómanna nr. 43/1987.

Í reglugerðinni felst m.a. að nú er skylt að lögskrá alla skipverja sem ráðnir eru til starfa á skipum sem eru á íslenski skipaskrá og eru **20 brúttótonn og stærri**.

#### Undanþágur

Lögskráningarstjórar geta þó veitt undanþágu frá lögskráningarskyldu til hafnögubáta, dráttarbáta og björgunarskipa Slysavarnafélagsins Landsbjargar að ákveðum skilyrðum uppfylltum.

#### Farþegaskip til skoðunarferða

Þegar útgerð rekur eitt eða fleiri farþegaskip til skoðunarferða er lögskráningarstjórum heimilt að ákveða annað fyrirkomulag á lögskráningunni að ákveðnum skilyrðum uppfylltum, þ.e. að lögskrá fyrirfram fyrir einn mánuð í senn samkvæmt sérstakri áætlun útgerðarmanns.

#### Öryggisfræðsla á fimm ára fresti

Óheimilt er að ráða mann til starfa á íslenskt skip eða lögskrá hann nema hann hafi hlotið öryggisfræðslu hjá Slysavarnaskóla sjómanna eða hjá öðrum viðurkenndum þjálfunaraðila. Þó má veita skipverja, sem skráður er í fyrsta sinn, sex mánaða frest til að fullnægja ákvæðinu.

Skipverjar þurfa að sækja öryggisfræðslunámskeið hjá Slysavarnaskóla sjómanna eða hjá öðrum viðurkenndum þjálfunaraðila eigi sjaldnar en á fimm ára fresti. Óheimilt er að ráða mann til starfa á íslenskt skip eða lögskrá hann nema hann hafi hlotið öryggisfræðslu hjá Slysavarnaskóla sjómanna eða hjá öðrum viðurkenndum þjálfunaraðila á síðustu fimm árum.

Skipverjar sem gengust undir námskeið í öryggisfræðslu hjá Slysavarnaskóla sjómanna eða hjá öðrum viðurkenndum þjálfunaraðila á árinu 1997 eða fyrr hafa frest til að gangast undir slíkt námskeið fyrir 1. janúar 2005.



**STARFSFÓLK SIGLINGASTOFNUNAR ÍSLANDS**

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



SIGLINGASTOFNUN