



# Til sjávar

2. tbl. 4. árg. maí 2000

Fréttabréf Siglingastofnunar

Öndvegishús og merkileg mannvirki

## Kálfshamarsviti og Hornafjarðarós hljóta tilnefningu

1  
Öndvegishús  
og mannvirki

2  
Frá  
forstjóra

3  
Spjall um  
öryggismál

4  
Öryggi  
2000

5  
Slysavarnir í  
höfnum

6  
Ísland fær  
fulla aðild

7  
Óruglað  
GPS



*Kálfshamarsviti á Skaga og innsiglingin til Hornafjarðar þykja, að mati sérstakrar dómnefndar í verkefninu „Öndvegishús og merkileg mannvirki“, vera dæmi um góða byggingarlist á Íslandi.*

Verkefnið er samstarfsverkefni Listahátíðar í Reykjavík, Morgunblaðsins, Arkitektafélags Íslands og Listasafns Reykjavíkur.

Dómnefnd valdi úr fimmtíu byggingar og mannvirki sem talin eru skara fram úr hvað varðar útlit, hönnun, áhrif á þróun byggingarlistar, notagildi og samspil við umhverfi sitt. Í þessum hópi voru Kálfshamarsviti og Hornafjarðarós. Einnig völdu lesendur Morgunblaðsins hús eða mannvirki sem þeim finnst mikið til koma. Meðal bygginga sem lesendur tilefndu var Knarrarósviti, byggður

1939. Höfundur er Axel Sveinsson verkfræðingur (sjá mynd í *Til sjávar*, 4. tbl. 1999, bls. 7)

Kálfshamarsviti sem er við samnefnda vík við Skaga var byggður 1939 og höfundur er einnig Axel Sveinsson. Í umsögn segir: „Valinn sem fulltrúi fyrir vita landsins, sem flestir eru merkileg og vel hönnuð mannvirki. Lóðrétt,

*hreinskorin form vitans í stíl 4. áratugarins mynda í þessu tilviki sterkan samhljóm með stuðlaberginu í Kálfshamarsvík. Tilskýndar er vitinn tilkomumikið kennileiti í landslaginu, einkum þegar Strandafjöllin blasa við handan flóans“ (sjá mynd hér til hliðar).*

Sjávar- og leiðigarðar við Hornafjarðarós voru byggðir 1991-1995. Höfundar verksins eru verkfræðingarnir Gísli Viggósson og Sigurður Sigurðarson á Siglingastofnun. Í umsögn segir: „Afar nærfærin útfærsla á sjávar- og leiðigarði. Náttúran í öndvegi, mannvirkið fingert og ljóðrænt. Valið sem dæmi um hafnarmannvirki sem er hugvitsamlega hannað með tilliti til umhverfis og náttúruafla, en innsiglingin um ósinn er lífæð byggðarinnar á Höfn“ (sjá mynd hér að neðan).



Langtímaáætlun um öryggismál

Fjallað er um langtímaáætlun um öryggismál sjómanna í blaðinu og markmiðum hennar er lýst. Einnig er spjall við Jón Bernósdusson um málið. **bls. 3 og 4**

Reglur um slysavarnir í höfnum

Nýlega tók gildi reglugerð um slysavarnir í höfnum. Mörg slys verða í og við hafnir á ári hverju og því tímabært að kveða skýrt á um slysavarnir. **bls. 5**



## Frá forstjóra

# Mikilvæg öryggismál í brennidepli



Að undanförfu hafa mörg jákvæð teikn verið á lofti í öryggismálum sjófarenda. Það er þrennt sem ég vil víkja að í því sambandi.

Undirbúningur að gerð fyrstu langtímaáætlunar um öryggismál sjómanna er hafin. Samgönguráðherra hefur falið Siglingastofnun Íslands að vinna að gerð áætlunarinnar í samráði við sérstaka verkefnisstjórn, hagsmunaaðila og siglingaráð. Áætlunin er að skila til samgönguráðherra tillögum að 5 ára áætlun á komandi hausti, en í framhaldi af því er stefnt að því að áætlunin verði lögð fyrir Alþingi í formi þingsályktunartillögu. Ástæða er til að hvetja sjómenn og útgerðarmenn til virkrar þátttöku og skila inn tillögum til úrbóta þannig að sem flest sjónarmið komist að við gerð áætlunarinnar. Starfsmenn Siglingastofnunar hafa tekið þessi mál föstum tökum og sérstakur vinnuhópur hefur verið skipaður til að móta framtíðarsýn stofnunarinnar og leggja fram tillögur um skipan öryggismála í næstu framtíð. Ég vænti þess að góð samstaða náist milli hagsmunaaðila og stjórnvalda um að standa hér vel að verki.

Á ári hverju eiga sér stað mörg slys í og við hafnir og því mikilvægt að koma þar á sem bestum slysavörnum. Nýlega voru birtar í stjórnartíðndum reglur nr. 247/2000 um slysavarnir í höfnum og eru þær settar samkvæmt heimild í reglugerð



Ljós.: Kristján Maack

um hafnamál frá 1996. Líkt og gerð langtímaáætlunarinnar er útgáfa þessara reglna mikið fagnaðarefni. Viða hefur vantað nokkuð á að skipulag slysavarna í höfnum hafi verið viðunandi. Formlegar reglur hefur vantað um öryggisbúnað svo sem stiga, björgunarbúnað og lýsingu og hvernig eftirliti með búnaðinum og þjálfun hafnarstarfsmanna skuli háttáð og

því mismunandi hvernig einstakar hafnir hafa sinnt öryggismálum. Hjá Siglingastofnun hafa síðustu 12 árin verið í gildi vinnureglur um öryggisbúnað hafnarmannvirkja og var þeim fylgt eftir við gerð nýrra mannvirkja og einnig voru þær hafðar til viðmiðunar við endurbætur á eldri mannvirkjum. Hins vegar hefur vantað á að eftirlit með ástandi öryggismála væri fullnægjandi eftir að framkvæmdum lýkur en með gildistöku ofangreindra reglna stendur það til bóta og er Vinnueftirliti ríkisins ásamt Siglingastofnun ætlað að koma þar að málum. Það er von mín að með aukinni vitund sjómanna, hafnarstarfsmanna og betra eftirliti þá eigi slysum í höfnum eftir að fækka til muna á komandi árum.

Þriðja málið sem ég vil nefna sem mikilvægt skref í átt að auknu öryggi sjófarenda er sjálfvirka tilkynningaskyldukerfið (STK) sem formlega var tekið í notkun 3. maí sl. Það er ósk mín og von að tilkoma þess kerfis ásamt áðurnefndum úrbótum í öryggismálum sjófarenda muni skila sér í fækkun slysa hjá sjómönnum á komandi árum.

**Hermann Guðjónsson**

Til sjávar. Fréttabréf Siglingastofnunar.  
Útgefandi: Siglingastofnun Íslands.  
Vesturvör 2, 200 Kópavogur.  
Sími: 560 0000 Bréfasími: 560 0060  
Heimasíða: [www.sigling.is](http://www.sigling.is)  
Netfang: [sigling@sigling.is](mailto:sigling@sigling.is)  
Ritstjóri: Sigurjón Ólafsson ([sigurjon@sigling.is](mailto:sigurjon@sigling.is))  
Ábyrgðarmaður: Hermann Guðjónsson.  
Umbrot: Siglingastofnun Íslands.  
Prentun: Prentsmiðjan Oddi hf.  
Efni tilbúið í prentsmiðju 31. maí 2000.  
Ljósmyndir á forsiðu: Hornafjarðarós, Snorri Aðalsteinsson. Kálfskamarsvíti, Guðmundur Ingólfsson  
Fjölmiðlum er fjálfjalst að nota efni blaðsins ef heimildir er getið. Óskum um áskrift er hægt að koma á framfæri við ritstjóra.

## Gagnavinnsluforrit

### Samið við Skýrr um gerð hugbúnaðar



Þann 3. maí sl. voru opnuð tilboð í gerð tveggja gagnavinnsluforrita fyrir Siglingastofnun Íslands. Um er að ræða endurgerð tveggja eldri forrita en það eldra var smíðað af Skýrr upp úr 1980 og er því um tímabæra endurnýjun að ræða. Auk endurnýjunar felst verkið í yfirferslu eldri gagna. Þetta eru annars vegar skipaskrá og hins vegar lög- og réttindaskráning sjómanna.

Tilboð bárust frá fjórum aðilum: Nýherja, Skýrr, Tölvumyndum og Hug-

viti. Engin kostnaðaráætlun lá fyrir um verkið en lægsta tilboð var frávikstilboð frá Skýrr upp á tæpar 14,8 m.kr. Hæsta tilboð, sem kom frá Hugviti, hljóðaði upp á tæpar 30,5 m.kr. Nýherji bauð 16,8 m.kr. og Tölvumyndir nokkru hærra eða tæpar 16,9 m.kr.

Ákveðið var að ganga til samninga við lægstbjóðanda en ráðgert að skrifa undir samning við Skýrr hf. þann 5. júní 2000. Verklök eru 31. mars 2001.



Spjall

## Mest aðkallandi að fækka vinnuslysum um borð



Samgönguráðherra hefur falið Siglingastofnun að vinna að gerð langtímaáætlunar um öryggismál sjómanna í samráði við sérstaka verkefnisstjórn. Formaður hennar er Helgi Jóhannesson, lögfræðingur í samgönguráðuneytinu. Jón Bernódusson sem er forstöðumaður skipasviðs Siglingastofnunar og fulltrúi í verkefnisstjórn var tekinn tali um verkefnið.

### Að þínu mati, hver eru brýnustu verkefni í öryggismálum sjómanna á næstu árum?

„Þau verkefni sem eru mest aðkallandi eru að fækka vinnuslysum um borð í skipum. Vinnuslysum um borð í skipum eru alltof tíð og taka þarf einnig betur á öryggi smábáta. Mikilvægt er að sjómenn taki sjálfir virkan þátt í öryggismálum skipa sinna og vinna þarf markvisst að því að koma í veg fyrir sly og óhöpp sem verða vegna mannlegra þátta. Tilgangur langtímaáætlunar um öryggismál sjófarenda er meðal annars að finna leiðir til að bæta öryggi á sjó og setja markmið sem málsaðilar geta sameinast um.“

### Margir sjómenn hafa mjög ákveðnar skoðanir á þessum málum. Getu þeir komið ábendingum á framfæri?

„Já, við gerð áætlunarinnar er lögð mikil áhersla á að fá fram sjónarmið sjómanna á sem flestum gerðum skipa og óskað er eftir tillögum til úrbóta í öryggismálum frá þeim. Það er gert í þeim tilgangi að sjómenn hafi áhrif á mótun áætlunarinnar og þar með tryggja að sem bestur árangur náist á sem flestum sviðum öryggismálanna. Það geta þeir gert með því að hafa beint samband við Siglingastofnun eða fyrir milligöngu síns fulltrúa í verkefnisstjórn. Einnig eru uppi hugmyndir um að senda spurningalista um borð í skip þar sem sjómenn verða beðnir um að svara tilteknum spurningum um öryggismál.“



### Á þessi öryggisáætlun að skipa sama sess og aðrar áætlanir í samgöngumálum, t.d. í hafna- og vegamálum?

„Ákvörðun samgönguráðherra að leggja langtímaáætlunina um öryggismál sjófarenda fram sem þingsályktunartillögu á Alþingi mun vissulega veita henni byr undir báða vængi verði hún samþykkt þar. Í undirbúningi er önnur vinna á vegum samgönguráðuneytis sem felst í gerð samræmdrar samgönguáætlunar og munu öryggismál sjófarenda væntanlega í framtíðinni verða einn hluti af henni ásamt hafna-, veg- og flugmálum.“

### Hvaða vonir bindur þú við þessa vinnu og nánustu framtíð í öryggismálum sjómanna?

„Það eykur vissulega á bjartsýnina varðandi öryggismálin þegar áætlanir eru gerðar um að ná tilteknum markmiðum. Takist að velja réttu verkefni sem samstaða næst um og málum verði fylgt eftir af kostgæfni verður auðveldara að halda áfram á þeirri jákvæðu braut sem öryggismál sjómanna eru komin á.“

### Viltu segja eitthvað að lokum?

„Innan Siglingastofnunar er stöðugt unnið að því að bæta þjónustu við sjófarendur. Starfsmenn stofnunarinnar munu af fremsta megni styðja við langtímaáætlunina og að sjálfsögðu leggja fram tillögur til úrbóta í öryggismálunum hvort sem þær snúa að þjónustu stofnunarinnar sjálfrar eða öryggismálunum almennt.“

Ég hvet alla sem málið varðar að leggja sitt af mörkum þannig að góður árangur náist, t.d. með því að láta vita af góðum hugmyndum um leiðir til að bæta öryggi sjófarenda.“

## Stuttar fréttir

### Slysavarnafélagið Landsbjörg

Sturla Böðvarsson, samgönguráðherra, opnaði formlega sjálfvirka tilkynningaskyldukerfið (STK) þann 3. maí sl. STK leysir af hólmi hina hefðbundnu tilkynningaskyldu skipa. Í ræðu við sama tilefni sagði hann m.a.: „... unnið er að gerð sammings við Slysavarnafélagið Landsbjörg sem á að tryggja sem best og mest fjárhagslega hlið þeirra verkefna sem félagið vinnur í vegna þeirra hluta sem snúa að samgönguráðuneytinu.“ Hér er fyrst og fremst um að ræða Slysavarnaskóla sjómanna og STK. Samgönguráðherra hefur falið Siglingastofnun að koma fram fyrir hönd ráðuneytisins í þessu máli og vinna að sammingsdrögum.

### Rit um rannsóknir á Hornafjarðarósi

Siglingastofnun gaf nýverið út rit um rannsóknir sem gerðar hafa verið á innsiglingunni til Hornafjarðar: *Hornafjarðarós. Rannsóknir á siglingaleið um Hornafjarðarós. Skýrsla um rannsóknir og tillögur um úrbætur*. Höfundar eru Gísli Viggósson og Sigurður Sigurðarson. Ritid fæst hjá Siglingastofnun í Kópavogi.

### Víkingaskipið Íslendingur

Þann 17. júní nk. leggur víkingaskipið Íslendingur úr höfn frá nýju smábátabryggjunni í Búðardal. Er þetta einn liðurinn í hátíðahöldum Íslendinga í tilefni af 1000 ára afmæli landafundanna. Að sögn Birgis Tómasar Arnar, tæknifræðings hjá Siglingastofnun, var bygging smábátastöðunnar boðin út í lok síðasta árs og nú sér fyrir endann á framkvæmdum. Ekkert ætti því að koma í veg fyrir siglingu Íslendinga á tilskildum tíma. Birgir segir að heimamenn ætli að byggja upp ferðamannaiðnað í kringum bryggjuna og áform eru uppi um skeldýraveiðar. Víðinesbræður ehf. buðu 9,6 m.kr. í verkið sem var aðeins um 60% af áætluðum kostnaði.

### Nýr umdæmisstjóri í Ólafsvík

Siglingastofnun hefur ráðið Pál Stefánsson í starf umdæmisstjóra skoðunarsviðs á Vesturlandi með aðsetri í Ólafsvík (Snæfellsbæ).



# Virk þátttaka er forsenda árangurs



Vinna við gerð langtímaáætlunar um öryggismál sjófarenda er hafin að frumkvæði samgönguráðherra, Sturlu Bøðvarssonar.

Sérstök verkefnisstjórn var skipuð til að vinna að framgangri verkefnisins. Í henni eru fulltrúar frá samgönguráðuneyti, Siglingastofnun Íslands og hagsmunaaðilum. Ennfremur hefur Siglingastofnun ráðið Ingimund Valgeirsson, verkfræðing, til að vinna að verkinu. Stefnt er að því að þingsályktunartillaga um öryggismál sjómanna verði lögð fram á Alþingi.

## Mörgum spurningum þarf að svara

Málaflökkarnir sem verkefninu er skipt upp í eru margvíslegir, t.d.:

- skip og búnaður þeirra
- vinnuáðstæður, öryggisbúnaður og aðbúnaður um borð
- menntun og hjálfun sjómanna
- heilbrigðisþjónusta við sjómenn
- vitar, staðsetningar- og upplýsingakerfi
- innsiglingar og öryggi í höfnum
- upplýsingar og samskipti milli skipa og lands
- eftirlit með skipum
- björgunarmál, rannsóknir sjóslysa og slysaskráning

Í áætluninni verður stuðst við samantekt á ýmsum tillögum að úrbótum sem gerðar hafa verið síðastliðin ár.

## Nýleg gögn hefur vantað

Nokkuð hefur vantað upp á nægilega gott aðgengi að nýlegum gögnum og upplýsingum um slys og óhöpp. Ákvarðanatataka hefur því oft á tíðum ekki byggst á nægilega traustum grunni.

Til að bæta úr þessu er mjög mikilvægt að virk þátttaka sé við upplýsingaöflun og mótun framkvæmdaáætlunarinnar. Sjómenn og aðrir sem láta sig öryggismál sjómanna varða eru hvattir til að senda inn athugasemdir og tillögur.

## Horft fram í tímann

Í þessu verkefni er fyrst og fremst verið að horfa til hvaða kröfur þarf að gera til



Ljós.: Kristján Maack

framtíðar. Spurningarnar eru margvíslegar og svörin liggja ekki endilega fyrir.

- Hver verður þróunin í hönnun og smíði skipa, búnaðar og tækja?
- Hvernig verður skipastóllinn samsettur, fjöldi skipa, stærð þeirra og gerð?
- Hver verður þróunin í samgöngumálum?
- Hvernig þróast samstarf Íslendinga við aðrar þjóðir í öryggismálum sjófarenda?
- Hvernig skal unnið að því að uppfylla kröfur alþjóðlegra laga og reglna sem Ísland hefur gengist undir?

Með sameiginlegu átaki allra sem að málinu koma verður vonandi hægt að mæta kröfum framtíðarinnar og stuðla að auknu öryggi sjófarenda á nýrri öld.

## Sjómennskan er ekkert grín

Á heimasíðu Siglingastofnunar [www.sigling.is/oryggi2000](http://www.sigling.is/oryggi2000) er kynning á verkefninu og er öllum sem láta sig öryggismál sjómanna varða gefinn kostur á að koma sjónarmiðum og tillögum að fram til 1. júlí 2000.

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 netfangið: [oryggi2000@sigling.is](mailto:oryggi2000@sigling.is)

• Hringja í Siglingastofnun í síma 560 0000 og ræða við Ingimund Valgeirsson eða Jón Bernóðsson.

## Sjóslys 1999

### Tvö dauðaslys

Sú ánægjulega þróun hefur átt sér stað á undanförunum árum að slysum til sjós hefur fækkað og þá sérstaklega dauðaslysum. Tilkynnt sjóslys til Tryggingastofnunar eru mun færri nú en fyrir nokkrum árum þó svo að lítilsháttar fjölgun hafi orðið 1999 frá árinu 1998 eða 381 í stað 378. Dauðaslys á fiskiskipum hafa verið sem betur fer fá sl. þrjú ár en þau voru tvö árið 1999, eitt 1998 og tvö 1997 - öll á bátum undir 12 metrum að lengd. Annað dauðaslysið árið 1999 má rekja til hífingar á veiðarfærum og í hinu féll maður fyrir borð. Þrjú fiskiskip fórust á árinu, öll undir 12 metrum að lengd líkt og árið 1998. Tvö þeirra sukku og eitt strandaði.



# Nýjar reglur um slysavarnir í höfnum



Ári hverju verða mörg áhöpp og slys í og við hafnir. Slysinn má rekja til ýmissa þátta, svo sem óvarkárni, ónógs viðhalds og merkinga.

Nýlega tók gildi reglugerð um slysavarnir í höfnum (nr. 247/2000). Setning þessarar reglugerðar er tímabær en hingað til hafa engar formlegar reglur verið í gildi um slysavarnir í höfnum. Þó svo að reglur einar og sér komi ekki í veg fyrir slys þá má ætla að þær muni hafa áhrif þegar til lengri tíma er litið og bæta öryggi í höfnum. Í þessari grein verða helstu atriði reglnanna reifuð.

## Nær einnig til eldri mannvirkja

Í 1. gr. segir: „Við hönnun og endurbætur hafnarmannvirkja skal gert ráð fyrir uppsetningu öryggisbúnaðar og að mannvirki séu almennt þannig hönnuð, að þeim sem um hafnir fara sé sem minnst hætta búin og skal við ákvörðunina gætt að lágmarki ákvæða reglna þessara. Eldri mannvirki skulu sérstaklega yfirfarin og þau færð til þess vegar sem reglur þessar segja til um á gildistíma hafnaáætlunar árána 2001-2004.“

Í 2. gr. segir m.a.: „Allar bryggjur skulu búnar vel færur stigum. Þeir skulu ná 1,5 m niður fyrir stórstraumsfjöruborð, vera með auðveldri upp-göngu yfir bryggjukant og málaðir með rauðgulri endurskinsmálningu. Ljós skal vera efst í hverjum stiga, nema á flotbryggjum. Lýsingu á bryggjum skal hagað þannig að stigarnir sjáist greinilega. Á flotbryggjum skulu stigarnir ná 1,0 m niður fyrir sjávarborð.“

## Merking björgunartækja

Í 3. gr. er fjallað um björgunartæki. Þar segir að á hverju aðskildu hafnarvæði eigi að vera aðgengilegir og vel merktir a.m.k. tveir bjarghringir, tveir krókstjakar a.m.k. 6 m langir og tvö björgunarnet.



Ljós.: Kristján Maack

Fjallað er ítarlega um lýsingu á hafnarvæðum í 4. gr. reglnanna. Tryggt skal að lýsinu sé þannig háttað að vinnu- og umferðaröryggi sé í hámarki og hún trufla ekki sjófarendur.

Í 5. gr. segir m.a.: „Á hverju hafnarvæði skal vera a.m.k. einn bjölluskápur tengdur lögreglu/slökkviliði/hafnar-skrifstofu eða öðrum þeim aðila, sem kveðja má til ef slys ber að höndum.“

Í 6. gr. er fjallað um bryggjukanta: „Á hafnarvæðum þar sem akfært er að sjó og fyrir verða bryggjur þar sem dýpi verður meira en 1,5 m á flóði eða brattir kantar skulu gerðir minnst 20 cm háir kantbitar svo öflugir að þeir láti ekki undan ákeyrslu.“

## Samræmdar merkingar

Mikil áhersla er lögð á merkingar og að samræmi sé í þeim efnum, t.d. eiga bryggjukantar að vera málaðir í ljósgulum lit (sitrónugult), stigar í rauðgulum lit (appelsínugult). Hindranir skulu málaðar með svörtum og gulum röndum. Þetta kemur fram í 7. gr. en þar segir enn fremur að málningin skuli vera endurskinsmálning.

Fjallað er um löndunar- og hafnarkrana í 8. gr. Þeir eiga að vera skráðir skv. lögum og fyrirmæli Vinnueftirlits ríkisins gilda um notkun þeirra.

Í 9. gr. segir: „Umferð um hafnarvæði skal skipulögð þannig að sem minnst slyshætta stafi af henni fyrir þá sem þar vinna. Ökuleiðir skulu vera nægjanlega breiðar og greiðfærar og gönguleiðir yfir þær greinilega merktar.“

Við op og gryfjur sem eru dýpri en 50 cm skal vera 100 cm hátt handrið með hnélísta í 50 cm hæð.

Vörur skal ekki geyma á hafnarbakka nær brún sjávarmegin en 2 metra.“

## Eftirlit Siglingastofnunar

Rík áhersla er lögð á í reglum (10. gr.) að hafnarstjórn sjái til þess að starfsmenn hennar fái lágmarksþjálfun í notkun þeirra björgunar- og öryggis-tækja sem eru á hafnarvæðinu.

Enn fremur á hafnarstjórn að skipuleggja innra eftirlit með öllum þáttum þessara reglna og samráð skal haft við Siglingastofnun í þeim efnum Einu sinni á ári eða oftari eiga starfsmenn Siglingastofnunar að sannreyna virkni innra eftirlits hverrar hafnar.

**SJÓFARENDAR! Sýnið aðgát í höfnum**

**NOTIÐ STIGA OG LANDGANGA**



SIGLINGASTOFNUN



### Niðurstöður útboða

Dags.	Heiti útboðs	Kostnaðaráætlun	Lægsta tilboð	%	Verktaki m. lægsta tilboð	Fj. tilboða
23.03.00	Gerðahreppur - Sjóvarmir	6.904.000,-	4.593.920,-	66	Ellert Skúlason hf., Njarðvík	5
11.04.00	Vopnafjörður - Löndunarbyggja, fylling við stálpil	14.588.570,-	11.757.100,-	81	Eyjólfur Þór Jónsson, Hrísey	6
09.05.00	Hofsós - Trébryggja	5.288.000,-	4.432.000,-	84	Guðlaugur Einarsson, Hafnarfirði	2
11.05.00	Vestmannaeyjar - Friðarhöfn, þekja	11.925.240,-	12.765.660,-	107	Þórður Magnússon - Vélapjónusta	2
30.05.00	Eskifjörður - Hafskipabryggja, þekja og LM hús	24.560.250,-	25.306.270,-	103	Þorsteinn Bjarnason, Fáskrúðsfirði	3

### Umburðarbréf

Dags.	Heiti	Nr.	Flokkun
26.01.00	Frestur til úrbóta. GMDSS, STK og losunar- og sjósetningarbúnaður	02/2000	3.5.3.2.1.
26.01.00	Farbann	03/2000	3.6.3.1.

### Lög og reglur

Dags.	Heiti	Nr.	S01 nr.	Gildistaka
07.02.00	Reglugerð um gjöld fyrir skoðun, skráningu, mælingu skipa o.fl.	118/2000	2.2.5.3.	07.02.00*
14.03.00	Reglugerð um breytingu á reglugerð um hafnarríkiseftirlit nr. 128/1997	188/2000	2.2.5.12.	14.03.00*
31.03.00	Reglur um slysavarnir í höfnum	247/2000	-	31.03.00*
09.05.00	Lög um rannsókn sjóslýsa	68/2000	-	01.09.00
09.05.00	Lög um breytingar á siglingalögum, nr. 34/1985, með síðari breytingum.	69/2000	5.1.1.	01.09.00
09.05.00	Lög um breytingu á lögum um tilkynningarskyldu íslenskra skipa, nr. 40/1977, með síðari breytingum	73/2000	6.1.3.	01.07.00

\* Gildistaka miðast við birtingardag Stjórnartíðinda

### Hafnarríkiseftirlit

## Umsókn um fulla aðild samþykkt



Dagana 9. til 12. maí var haldinn 33. aðalfundur Parísarsamkomulagsins um hafnarríkiseftirlit í Southampton á Englandi. Hafnarríkiseftirlit er skyndiskoðun á kaupskipum sem sigla undir erlendum fána. Markmiðið er að koma í veg fyrir siglingar skipa sem uppfylla ekki lágmarkskröfur um öryggi, mengunarvarnir og aðbúnað skipverja eða svonefndra undirmálsskipa.

Á fundinum lá m.a. fyrir skýrsla úttektarhóps sem var á Íslandi í mars sl. til að kanna hvort íslensk stjórnvöld uppfylltu öll skilyrði fyrir fullri aðild að Parísarsamkomulaginu. Í þessari úttekt var starfsemi Siglingastofnunar Íslands tekin út og könnuð var þjálfun, hæfni og reynsla skipaskoðunarmanna. Niðurstaða úttektarhópsins var að mæla með fullri aðild Íslands að samkomulaginu. Tillaga þessa efnis var samþykkt einróma á fundinum og verður Ísland þar með 19. aðildarríki samtakanna. Aðildin tekur gildi 1. júlí 2000. Önnur aðildarlönd eru strandríki Evrópusambandsins, þrettán að tölu, auk Kanada, Króatíu, Póllands, Noregs og Rússlands. Þessi ríki hafa undirritað Parísarsamkomulagið um hafnarríkiseftirlit (Paris Memorandum of

Understanding on Port State Control) sem hefur verið í gildi frá 1982. Á fundinum var ennfremur samþykkt að veita Slóveníu aukaaðild en Ísland hefur verið aukaaðili frá árinu 1996.

Ýmis önnur mál voru rædd á framangreindum fundi, þar á meðal hið alvarlega mengunarslys sem varð í desember 1999 þegar maltneska olíuflutningaskipið Erika brotnaði í tvennt og sökk undan ströndum Frakklands. Tekin var ákvörðun um að sérstakt átak yrði í eftirliti með olíuflutningaskipum frá byrjun september til loka nóvember 2000. Herferðin mun beinast að skipum sem eru eldri en 15 ára og stærri en 3000 brúttótonn.

Eitt af markmiðum Parísarsamkomulagsins er að aðildarríki þess skoði árlega 25% af fjölda einstakra kaupskipa sem koma til hafnar í viðkomandi landi. Með samræmdum aðgerðum tekst að skoða

um 90% til 100% af skipum sem eiga leið um hafnir aðildarríkanna á hverju ári. Á bilinu 400 til 600 erlend kaupskip koma á ári hverju til íslenskra hafna. Frekari upplýsingar um hafnarríkiseftirlit er að finna á [www.parismou.org](http://www.parismou.org).



Úttektarhópur frá Parísarsamkomulaginu ásamt starfsmönnum Siglingastofnunar og samgönguráðuneytisins



## Ný lög frá Alþingi

Á síðustu dögum Alþingis biðu mörg þingmál afgreiðslu. Þrjú frumvörp um siglingamál urðu að lögum en önnur þrjú sem lúta að atvinnuréttindum og áhafnamálum sjómanna voru ekki afgreidd. Eftirfarandi lög voru samþykkt á Alþingi 9. maí 2000:

**Lög (73/2000) um breytingar á lögum um tilkynningarskyldu íslenskra skipa**  
Í þessum breytingum felst að skip styttri en 24 metrar sem notuð eru í atvinnuskyni er skylt að tilkynna sig í sjálfvirka tilkynningakerfinu (STK) sem nýlega var tekið í fulla notkun. Hins vegar eru skip sömu stærðar sem ekki eru notuð í atvinnuskyni undanþegin þeirri skyldu, en það eru fyrst og fremst skemmtibátar. Þá er samgönguráðherra heimilt að ákveða að skip sem stunda veiðar nálægt landi (1,5 sjómíla skv. greinargerð) verði undanþegin því að tilkynna sig í STK. Löggin öðlast gildi 1. júlí 2000.

**Lög (68/2000) um rannsókn sjóslysa**  
Með þessum lögum verða til heildarlög um rannsókn sjóslysa sem koma í stað ákvæða siglingalaga um það efni. Í lögnum eru nokkur nýmæli miðað við gildandi löggjöf. Sjóslysarannsóknir verða algjörlega sjálfstæðar og að því leyti hliðstæðar rannsóknum flugslysa en hingað til hefur frumrannsókn sjóslysa verið hjá lögreglu og í sjóprófum. Þá er kveðið á um að sönnun í opinberum málum verði ekki byggð á skýrslum rannsóknarnefndar sjóslysa. Er það gert til að trúnaður megi haldast milli rannsakanda og þeirra sem rannsóknin beinist að. Ennfremur er álit rannsóknarnefndarinnar notað til að efla forvarnir og auka öryggi skipa og sjómanna. Löggin öðlast gildi 1. september 2000.

**Lög (69/2000) um breytingar á siglingalögum**  
Meginbreytingin er að ekki er lengur skylda að halda sjópróf. Ýmsar breytingar eru gerðar á lögnum til samræmis við breytingar sem orðið hafa á réttarfari. Þessi lagabreyting er gerð samhliða nýjum lögum um rannsókn sjóslysa og eru flestar breytingarnar afleiðing af breytingum sem þar er gert ráð fyrir. Löggin öðlast gildi 1. september 2000.

### Nýr starfsmaður

## Vinnur að bættu öryggi sjómanna

**Ingimundur Valgeirsson, verkfræðingur, skipasviði.** Fæddur í Reykjavík 20. apríl 1963. Hefur lokið prófi frá Vélaskóla Íslands, Tækniskóla Íslands, er tæknifræðingur frá Odense Teknikum 1989 og lauk meistaraþrófi í verkfræði



frá Háskóla Íslands á þessu ári. Ingimundur hefur síðastliðin ár starfað fyrir Slysavarnafélagið að öryggismálum sjómanna samhliða vinnu að MS-ritgerð sinni. Ingimundur kom til starfa hjá Siglingastofnun í mars 2000 til að vinna að verkefninu „Öryggisáætlun sjófarenda 2000-2005“. Ingimundur á einn son.

### GPS

## Hætt að rugla GPS kerfið



Á kvörðun Bandaríkjaforseta þann 1. maí 2000 að opna hernaðarhluta GPS gervihnattastaðsetningar kerfisins kom mönnum hvarvetna í heiminum í opna skjöldu þrátt fyrir að vitað væri að þessi hluti yrði einhvern tímann opnaður á næstu árum. Hernaðarhluti kerfisins hefur hingað til verið lokaður almenningi og gert það að verkum að nákvæmni í staðsetningum hefur aðeins verið um 100 metrar. Með þessari ákvörðun eykst nákvæmni u.þ.b. fimmfalt eða í um 20 metra.

Af þessu tilefni hafa alþjóðasamtök vitastofnana (IALA) gefið út yfirlýsingu þar sem aðildarríki eru hvött til að halda áfram að reka DGPS leiðréttingakerfi þrátt fyrir þessa stefnubreytingu. Nákvæmni upp á 20 metra er ekki nægileg fyrir skip sem þurfa að athafna sig í innsiglingum hafna og annars staðar þar sem rými til athafna er lítið. Að sögn Guðjóns Schevings hjá Siglingastofnun verður engin breyting gerð á starfsemi DGPS kerfisins hér á landi og er hann sammála mati IALA að full þörf sé á að starfrækja kerfið áfram.

### Sjómannadagur

## Viðurkenningar til skipa 2000



Siglingastofnun veitir Sárlega viðurkenningar á sjómannadaginn til eigenda og áhafna skipa sem taldar eru hafa sýnt góða framkvæmd á öryggisreglum og umhirðu á undanförunum árum. Árið 2000 fengu eftirtalin skip viðurkenningu:

- Antares VE-18
- Björgvin EA-311
- Gissur hvíti ÍS-114
- Krístrún RE-177
- Skinney SF-30
- Þorsteinn GK-16
- Örvar SH-777



Ljós.: Kristján Maack



# Sjómennskan er ekkert grín

Langtímaáætlun um öryggismál sjómanna 2000 til 2005

## Komdu þínum ábendingum á framfæri

Vinna er hafin við gerð fyrstu framkvæmdaáætlunar um öryggismál sjómanna. Sjómenn, útgerðarmenn og aðrir áhugamenn um öryggismál sjómanna eru eindregið hvattir til að taka þátt í mótun þessarar áætlunar og stuðla þannig að því að tryggja aukið öryggi sjófarenda á nýrri öld. Víðtæk samvinna skilar meiri árangri.

## Dæmi um málaflokka áætlunarinnar:

- Skip og búnaður þeirra
- Vinnuaðstæður, öryggisbúnaður og aðbúnaður um borð
- Menntun og þjálfun sjómanna
- Heilbrigðisþjónusta við sjómenn
- Vitar, staðsetningar- og upplýsingakerfi
- Innsiglingar og öryggi í höfnum
- Upplýsingar og samskipti milli skipa og lands
- Eftirlit með skipum
- Björgunarmál, rannsóknir sjóslysa og slysaskráning

Nánari upplýsingar er að finna á heimasíðu öryggisáætlunarinnar:  
[www.sigling.is/oryggi2000](http://www.sigling.is/oryggi2000)

Framlag ykkar sendið þið fyrir 1. júlí 2000 til Siglingastofnunar Íslands, merkt „Öryggis-áætlun sjófarenda“, Vesturvör 2, Pósthólf 120, 202 Kópavogi eða í tölvupósti á: [oryggi2000@sigling.is](mailto:oryggi2000@sigling.is)



SAMGÖNGURÁÐUNEYTIÐ



SIGLINGASTOFNUN