



Til sjávar

2. tbl. 9. árg. júlí 2005

Fréttabréf Siglingastofnunar

Vaktstöð siglinga

Vöktun og skipaþjónusta

1
Vöktun og skipaþjónusta

2
Áhættumat hafna

3
Náttúrufar hafs og strandar

4
Fangalína og veikur hlekkur

5
Losunar- búnaður

6
Starfsleyfi skoðunarstofa

7
Aukin umferð skipa

Starfsemi Vaktstöðvar siglinga komst í fastar skorður á árinu 2004 en í samræmi við lög um Siglingastofnun skal stofnunin annast framkvæmd laga um vaktstöðina.

Vaktstöð siglinga var sett á stofn með lögum frá 10. mars 2003 og á sér stöð í tilskipun Evrópuþingsins og -ráðsins nr. 59/2002. Rekstur vaktstöðvarinnar er að stærstum hluta fjármagnaður með fjárveitingu til Siglingastofnunar. Í sérstökum þjónustusamningi, sem Siglingastofnun gerði við Landhelgisgæsluna, Neyðarlínuna og Slysavarnafélagið Landsbjörgu í júní 2004, var þessum aðilum falið að annast daglegan rekstur vaktstöðvarinnar.

Siglingastofnun hefur eftirlit með rekstrinum og sinnir jafnframt Ólíuflutningaskipið Keilir. Ljósmynd: Ólíudreifing ehf.

ákveðnum stjórnsluverkefnum sem varða Vaktstöð siglinga. Kostnaður Siglingastofnunar af rekstri vaktstöðvarinnar nam 174,6 m.kr. 2004. Í ágúst 2004 var starfsemi Vaktstöðvar siglinga flutt úr Gufunesi í Skógarhlíð.

Verkefni Vaktstöðvar siglinga

Hér á eftir verður leitast við að taka saman helstu verkefni vaktstöðvarinnar ásamt því að líta fram á veginn og reyna að sjá fyrir framtíð siglinga og vöktunar á íslensku hafsvæði og hlutverk vaktstöðvarinnar

þar að lútandi. Erlendis hafa verið til sambærilegar stöðvar sem fylgst hafa með umferð skipa með VTS-tækni (Vessel Traffic Service) en það er tækni sem byggir á ratsjám.

Hlutverk Vaktstöðvar siglinga er heldur víðtækara en gengur og gerist í slíkum stöðvum erlendis (Tilkynningaskylda fiskiskipa, björgunarþátturinn MRCC ásamt almennum fjarskiptum) þannig að hér hefur verið valið að kalla vaktstöðina „Maritime Traffic Service“



Ólíuflutningaskipið Keilir.

Ljósmynd: Ólíudreifing ehf.

eða *MTS Reykjavík* og hún hefur verið skráð og kynnt sem slík erlendis.

Hlutverk vaktstöðvarinnar er skilgreint í lögnum um hana og í tilskipun EB 59/2002. Í reynd má segja að aðalhlutverk vaktstöðvar sé í grundvallaratriðum fimmþætt:

1. að fylgjast með allri umferð á sjó í lögsögu landsins og auðkenna skip og skrá
2. að vera í sambandi við skip í lögsögunni þegar þörf krefur
3. að miðla upplýsingum til skipa

um umhverfisatriði og tilkynningar varðandi siglingar

4. að bregðast við og grípa til aðgerða ef aðstæður krefjast þess

5. björgunarþjónusta á sjó (MRCC).

Skip í lögsögu

Vaktstöðin fylgist nú þegar með öllum fiskiskipum í lögsögunni í gegnum tilkynningaskylduna (STK) og tengd kerfi. Þegar sjálfvirkt auðkennikerfi skipa, AIS-kerfið, sem

verið er að setja upp, verður komið í gagn við verður hægt að fylgjast með öllum ferðum flutningaskipa með ströndum landsins. Með kvöð um tilkynningaskyldu skipa á siglingu í lögsögunni sem nú er til staðar fæst góð yfirsýn yfir umferð utan þeirra hafsvæða sem AIS nær til. Enn betri

yfirsýn næst þegar hugmyndir sem uppi eru um skipavöktun um gervitungl, LRIT, (Long Range Identification and Tracking) verða að veruleika.

Samkvæmt áætlunum Evrópusambandsins skal komið upp tilkynningakerfi um skipaumferð og málefni tengd þeim milli aðildarlanda sambandsins ásamt Noregi og Íslandi. Kerfi þetta hefur fengið nafnið Safe SeaNet (SSN) og á að vera komið í gagn við að fullu fyrir árslok 2007.

Frh. á bls. 7

Náttúrufar hafs og stranda

Dagana 5. til 8. júní 2005 var haldin alþjóðleg ráðstefna á Höfn í Hornafirði um rannsóknir á náttúrufari hafs og strandar, öryggi sjófarenda og mannvirki á ströndinni.

Sjá bls. 2-3

Sjóþrýstistýrður losunar- búnaður

Í framhaldi af grein Sigmars Þórs Sveinbjörnsson í síðasta tbl. *Til sjávar* skrifar Hjálmar R. Bárðarson, fyrrverandi siglingamálastjóri, um sjóþrýstistýrðan losunar- búnað gúmmíbjörgunar- báta o.fl. Sjá bls. 4-5



Staða siglingaverndar

Á Íslandi eru 28 hafnir sem taka þátt í hafnavernd en í þeim eru 76 hafnar- aðstöður sem hafa fengið staðfest áhættumat og verndaráætlun. Þórshöfn og Bolungarvíkurhöfn eru einu hafnirnar sem tilkynntu þátttöku í upphafi og ekki hafa fengið staðfest áhættumat né verndaráætlun ennþá. Þórshöfn hefur samt viðhaft verndaráætlunir þegar ISPS-vottuð skip koma.

Eitt skip á íslenski skipaskrá fellur undir skipavernd og hefur fengið ISPS-vottun hjá Siglingastofnun. Það skip heitir Sjóli hf. og flytur að mestu vistir og farm til fiskiskipa frá Las Palmas að ströndum Afriku. Engar kvartanir eða truflanir hafa orðið á siglingu eða starfsemi skipsins eftir að það varð vottað af Siglingastofnun

Í SOLAS XI-2, ISPS-kóðanum (IMO) og reglugerð Evrópusambandsins nr. 725 er gerð sú krafa til hafna sem taka á móti farþegaskipum og kaupskipum í millilandasiglingum samkvæmt skilgreiningu ISPS-kóðans að þær séu vottaðar og geri ákveðnar verndaráætlunir.

Engin af höfnunum á Íslandi sem taka þátt í hafnaverndinni og eru vottaðar hafa lent í vandræðum með skipakomur né fengið kvartanir vegna ónægra verndaráætlunaraðstæðna og engar truflanir hafa orðið á útflutningi frá þessum höfnum.

Það má því draga þá ályktun að vel hafi tekist hjá íslenskum höfnum, útgerðarfélagum og stjórnvöldum við framkvæmd siglingaverndar og árangurinn mjög sýnilegur. Siglingastofnun bendir á að t.d. Bandaríkin hafa sett hafnir, skip og lönd á svartan lista hjá sér og þá annaðhvort tekið upp mjög hertar aðgerðir gagnvart viðkomandi höfnum, skipum og löndum eða bannað skipum sem koma frá viðkomandi höfn eða landi að koma til Bandaríkjanna

Til sjávar. Fréttabréf Siglingastofnunar
Útgefandi: Siglingastofnun Íslands,
Vesturvör 2, 200 Kópavogur.
Sími: 560 0000 Bréfasími: 560 0060.
Vefsíða: www.sigling.is
Netfang: sigling@sigling.is
Ritstjóri: Aðalbjörg Rós Óskarsdóttir
(aro@sigling.is)
Ábyrgðarmaður: Hermann Guðjónsson.
Umbrot: Siglingastofnun Íslands.
Prentun: Prentsmiðjan Oddi hf.
Fjölmiðlum er fíjálst að nota efni blaðsins ef heimildir er getið. Ósk um áskrift er hæg
að koma á framfæri við ritstjóra.

Alþjóðleg ráðstefna á Höfn í Hornafirði



Dagana 5. til 8. júní 2005 var haldin alþjóðleg ráðstefna á Höfn í Hornafirði um rannsóknir á náttúruvari hafs og strandar, öryggi sjófarenda og mannvirki á ströndinni.

Siglingastofnun hóf undirbúning að ráðstefnunni haustið 2003 í samstarfi við bæjarstjórn Hornafjarðarbæjar, Háskóla Íslands og samgönguráðuneytið auk prófessors Per Bruun sem lengi hefur fylgst með mannvirkjagerð við strendur Íslands. Siglingastofnun og heimamenn á Höfn skipulögðu hliðstæða ráðstefnu árið 1994 sem tókst afskaplega vel. Nú var ákveðið að fara af stað í annað sinn og byggja um leið upp aðstöðu til ráðstefnuhalds á Höfn í Hornafirði. Albert Eymundsson, bæjarstjóri Sveitarfélagsins Hornafjarðar, ásamt Ara Þ. Þorsteinssyni, framkvæmdastjóra Frumkvöðlaseturs Austurlands ehf, voru skipuleggjendur á Hornafirði ásamt Sveinbirni Imsland sem hefur haft umsjón með heimasíðu ráðstefnunnar og öllum tæknilegum undirbúningi á ráðstefnustað. Gísli Viggósson, forstöðumaður rannsókn- og þróunarviðis Siglingastofnunar, hefur haft umsjón með faglegum undirbúningi og annaðist ásamt samstarfsmönnum sínum, Ingunni Jónsdóttur, Sigurði Sigurðarsyni og Jóni Bernódussyni, alla umsjón með faggreinum og uppsetningu tæknilegrar dagskrár. Að þeirri vinnu komu jafnframt Birgir Jónsson, dósent í Verkfræðideild Háskóla Íslands, og Helgi Jóhannesson, verkfræðingur hjá Vegagerðinni. Ráðgjafafyrirtækið Congress aðstoðaði við skipulag og framkvæmd ráðstefnunnar. Því miður gat Per Bruun hvorki tekið þátt í lokaundirbúningi né verið viðstaddur ráðstefnuna vegna veikinda.

Kynning á ráðstefnunni

Kynning á ráðstefnunni hófst á útgáfu bæklinga sem sendur var yfir 1000 aðilum innan lands og utan og auk þess dreift á

öðrum ráðstefnum erlendis og hér á landi. Jafnframt var opnuð heimasíðan www.ice-coast.is/ics2005 þar sem allar upplýsingar varðandi ráðstefnuna eru birtar.

Alls skráðu sig um 123 þátttakendur til ráðstefnunnar frá 18 þjóðlöndum auk 30 maka. Meðal þátttakenda voru vísindamenn og prófessorar við marga virta háskóla á sviði strandverkfræði og skipaverkfræði, haf- og jarðeðlisfræði, ráðgefendur og hönnuðir og aðrir áhugamenn um þessi málefni. Til að skapa ráðstefnunni faglega umgjörð var ákveðið að bjóða ritstjórum helstu fagfátímara í strand og jarðverkfræði, þeim Dr. Charles W. Finkl frá fagfátímaritinu *Journal of Coastal Research* og Dr. Hans F. Burcharth frá *Coastal Engineering*, að flytja opunar- fyrirlestra á ráðstefnunni.

Efnisþáttur	Fjöldi fyrirlestra
Opunarfyrirlestrar	4
Sjávarfallaósar	8
Strandéðlisfræði	20
Brimvarmargarðar	33
Óldufar og sjávarföll	10
Öryggi sjófarenda	10
Hafnir	5
	90

Ráðstefnan var haldin í Nýheimum á Höfn. Nýheimar er ný sérhönnuð bygging þar sem lögð er áhersla á að innleiða nýja hugsun, tækni og vinnubrögð í menntun, menningarmálum, þróunarstarfi og nýsköpun sem nýtist við styrkingu atvinnulífs á svæðinu. Nýheimar eru staðsettir í hjarta Hafnar í Hornafirði í einstöku umhverfi og með einstakt útsýni. Í Nýheimum eru til húsa Frumkvöðlasetur Austurlands ehf., Framhaldsskólinn í Austur-Skaftafellssýslu, Menningarmiðstöð Hornafjarðar, Háskólaasetur á Hornafirði og upplýsingamiðstöð ferðamála. Í byggingunni er veitingaaðstaða, ráðstefnusalur og aðstaða til tónleikahalds og stórkostlegt útsýni til Vatnajökuls. Háhraða þráðlaust internet er í byggingunni og allur



tækniúnaður og þjónusta sem til þarf. Öll aðstaða til ráðstefnuhalds er því til fyrirmyndar og hentar einstaklega vel fyrir allt að 150 manna ráðstefnur.

Sex meginefnisþættir

Boðið var upp á að senda inn greinar tengdar sex meginefnisþáttum, sem eru sjávarfallaósar, strandeðlisfræði, mannvirki við sjávarstrendur, öldufar og sjávarföll, öryggi sjófarenda og hafnir. Yfir 100 fyrirlestrar bárust í þessum málaflökum og voru 86 fyrirlestrar fluttir auk fjögurra opunar-fyrirlestra. Gefin var út bók með útdráttum úr öllum greinum og jafnframt geisladiskur með öllum greinum í heild.

Ráðstefnan var byggð upp á níu tvöföldum samhlíða fyrirlestrarröðum. Að lokinni opunarathöfn og opunarfyrirlestrum voru tvær fyrirlestraraðir, síðan þrjár á þriðjudeginum og loks fjórar síðasta dag ráðstefnunnar. Fundarstjórar á hverri fyrirlestrarröð voru allir erlendir sérfræðingar á sínu sviði.

Tæknilegum hluta ráðstefnunnar lauk með pallborðsumræðum um málefni er varða Ísland sem stjórnað var af Helge Gravesen, aðstoðarprófessor við Tækniháskólann í Kaupmannahöfn og sérfræðingi í hafnargerð og strandverkfræði. Var meðal annars fjallað um innsiglinguna við Hornafjörð, ferjulægið við Bakkafjöru, öryggi sjófarenda og hugmyndir manna um byggingu grjótgarða úr stórgryti við mjög háa úthafsöldu.

Menningarleg dagskrá

En ráðstefnan snerist ekki eingöngu um tækni og vísindi því jafnframt var boðið upp á menningarlega dagskrá með tæknilegu ívafi. Heimamenn höfðu lagt mikla vinnu í að útbúa ráðstefnunni skemmtilega umgjörð sem hæfði bæði þátttakendum og mökum.

Flestir þátttakendur mættu til Hafnar sunnudaginn 5. júní í frábæru veðri. Um 48 manns tóku þátt í rútufarferð frá Reykjavík til Hafnar. Fararstjóri var Birgir Jónsson jarðverkfræðingur og gaf hann gestum greinargóða lýsingu á jarðfræði og sögu þeirra staða sem rútan fór fram hjá. M.a var stoppað í Þorlákshöfn þar sem hafnastjórinn sýndi brimvarnagarðinn og þar flutti Helge Gravesen frá Danmörku nokkur orð um þróun hafnarinnar í Þorlákshöfn á árunum 1973 til 1977 en hann kom fyrst að hönnun hennar árið 1973. Einnig var komið við á rannsóknasetri Háskóla Íslands í jarðskjálftaverkfræði á Selfossi þar sem Jónas Þór Snæbjörnsson verkfræðingur kynnti rannsóknasetrið.

Í Vík var boðið var upp á skoðun strandarinnar og við Freysnes var skoðun á hvernig

Þátttakandi	Fjöldi þátttakenda	Fjöldi moka
1 Ástralía	2	
2 Bandaríkin	10	4
3 Belgía	3	2
4 Bretland	4	
5 Danmörk	7	2
6 Frakkland	6	1
7 Færeyjar	2	
8 Holland	5	
9 Ísland	45	11
10 Ítalía	6	2
11 Japan	9	1
12 Kanada	1	
13 Noregur	11	4
14 Portugal	2	1
15 Spánn	3	2
16 Svíþjóð	2	
17 Tyrkland	2	
18 Þýskaland	3	
	123	30

jökullinn skriður fram og bráðnar á þessum stað. Síðast var komið við á Jökulsárlóni og gestum boðið upp á útsýnið yfir það enda veður mjög gott. Matur, kaffi og meðlæti var veitt á leiðinni og þátttakendur voru mjög ánægðir með ferðina.

Flestir aðrir þátttakendur komu með flugi til bæjarins og fór skráning fram í Nýheimum síðdegis. Um kvöldið var efnt til glæsilegrar móttöku á *Ís-landi* eins og jöklaafnið er kallað, en það hafði opnað í nýjum húsakynnum aðeins þremur dögum áður og var þetta fyrsta móttaka sem þar var haldin. Þetta var tilvalinn staður fyrir vini og starfsfélaga að hittast og endurnýja kynnin, skoða skemmtilega sýningu og gæða sér á léttum veitingum.



Hluti ráðstefnugesta. Mynd: Ingunn Jónsdóttir.

Fyrirlestrar og málstofur

Ráðstefnan var sett formlega mánudaginn 5. júní í ráðstefnusal Nýheima. Ari Þorsteinsson kynnti ræðumenn sem voru Ragnhildur Hjaltadóttir, ráðuneytisstjóri í samgönguráðuneytinu, í fjarveru Sturlu Böðvarssonar samgönguráðgjafar, Halldóra Jónsdóttir, forseti bæjarstjórnar Hafnar, og Hermann Guðjónsson siglingamálastjóri. Að því loknu léku nemendur Tónlistarskóla Hornafjarðar nokkur lög undir stjórn Jóhanns Moráveks.

Mökum var boðið í fuglaskoðunarferð þennan morgun undir leiðsögn Hjördísar Skírnisdóttur. Farið var að Stokksnesi og

Lóni og gat í ferðinni einnig að líta seli og hreindýr auk fjölskrúðugs fuglalífs.

Síðasti fyrirlestur þessa dags í málstofu um sjávarfallaósa var frásögn Sigurðar Ólafssonar, skipstjóra á Höfn, um siglingar um Hornafjarðarós. Hann vakti verðskuldaða athygli gesta og var ofarlega í huga þeirra er þátttakendur fóru í siglingu á Birni lóðs um Hornafjarðarósin síðar um daginn. Einnig var gestum boðið að skoða humarvinnslu hjá Skinneyju-Þinganesi. Aðalsteinn Ingólfsson, framkvæmdastjóri fyrirtækisins, útskýrði uppbyggingu þess í máli og myndum og síðan var öllum þátttakendum boðið upp á glæsilegt sjávarréttahlaðborð samsett eingöngu úr hráefni eigin framleiðslu.

Annar dagur ráðstefnunnar endaði m.a. á málstofu þar sem megináherslan var lögð á jarðfræði og ströndina undan Vatnjökli og við Jökulsárlón. Var að loknum fyrirlestrum haldið í ferð að Jökulsárlóninu og boðið í bátsferð og leiðsögn að árósum í boði Vegagerðarinnar. Veður var því miður ekki með besta móti og skyggni lítið, en Páll Imsland, Helgi Jóhannesson og Rannveig Ólafsdóttir voru leiðsögumenn í rútunum á leiðinni og fræddu ferðalanga um ýmislegt, bæði það sem fyrir augu bar og það sem ekki var eins sýnilegt í þokunni. Rarik bauð í móttöku á Smyrlabjargarvirkjun og kvöldverður var síðan snæddur að Smyrlabjörgum.

Á lokadegi ráðstefnunnar var boðið til veglegs lokahófs á Hótel Höfn. Halldór Ásgrímsson forsætisráðherra var heiðursgestur kvöldsins og veislustjóri var Sturlaugur Þorsteinsson, fyrrum bæjarstjóri Hornafjarðarbæjar. Auk ræðuhalda var gestum skemmt með söng og hljóðfæraleik og kom Jóhann Morávek nú aftur til sögunnar, fyrst með karlakórinn Jökul sem flutti nokkur lög og svo með ICB (Irish Coffee Boys) sem spiluðu og sungu lög frá ýmsum löndum.

Lokaorð

Þannig endaði fagleg ráðstefna, með góðum gestum og frábærum gestgjöfum í vinalegu umhverfi að Höfn í Hornafirði. Í heild þykir okkur hafa vel til tekist og vill Siglingastofnun þakka Hornfirðingum samvinnuna og óska þeim til hamingju með glæsilega ráðstefnuaðstöðu sem eindregið má mæla með fyrir ráðstefnur af þessari stærð.

Nánar verður fjallað um faglegan hluta ráðstefnunnar í næsta tölublaði *Til sjávar* en lesendum er bent á að skoða heimasíðuna www.iccoast.is/ics2005 þar sem birtar eru flestallar greinar sem kynntar voru á ráðstefnunni auk annars fróðleiks.



Fangalína gúmmíbjörgunarbáta og veikur hlekkur

Greinina, sem hér fer á eftir, skrifaði Hjalmar R. Bárðarson, fyrrverandi siglingamálastjóri. Seinni hluti greinarinnar birtist í næsta tölublaði Til sjávar.

Í síðasta blaði ritsins *Til sjávar* birtist fróðleg og athyglisverð grein eftir Sigmar Þór Sveinbjörnsson, sem hann nefnir **Sjómenn! Er „veikur hlekkur“ í öryggi ykkar?** Þakka ber Sigvari fyrir áhuga hans á öryggismálum sjómanna og sérstaklega þessa tímabæru samantekt um vandamál þau er einkanlega varða styrkleika fangalínu gúmmíbjörgunarbáta.

Þetta vandamál er ekki nýtt af nálinni. Það má nánast rekja allt til skömmu eftir upphaf notkunar gúmmíbjörgunarbáta á íslenskum skipum. Eins og flestum áhugamönnum um öryggi sjófarenda er kunngt mun það hafa verið síðla árs 1951 að Vestmannaeyingar keyptu nokkra gúmmíbjörgunarbáta sem ætlaðir voru til notkunar í flugvélum og fóru fram á það við þáverandi skipaskoðunarstjóra, Ólaf Th. Sveinsson, að hann veitti þeim heimild til að setja þessa gúmmíbjörgunarbáta um borð í skip sín sem björgunartæki í stað skipsbátanna sem á minnstu fiskibátunum voru oft litlir flatbotna prammar án flothylkja sem voru bundnir á forvanta bátanna. Að athuguðu máli leyfði Ólafur Th. Sveinsson Vestmannaeyingum að setja þessa gúmmíbjörgunarbáta í stað skipsbátanna haustið 1951 í fiskiskip í Vestmannaeyjum.

Fyrir þessa fyrstu íslensku viðurkenningu á gúmmíbjörgunarbátum í íslenskum skipum hlaut Ólafur Th. Sveinsson skipaskoðunarstjóri harðvítugar ádeilur á opinberum vettvangi. Á 6. landsþingi Slysavarnafélags Íslands árið 1952 var þetta mál rætt og það afgreitt með næstum einróma þingsályktun þar sem þessari ráðstöfun er mótmælt.

Í Alþýðublaðinu 16. apríl 1952 birtist svo grein eftir varaformann Slysavarnarfélagsins sem hann nefnir „Togleðurshylki í stað skipsbáta?“ Þar deilir hann hart á Ólaf fyrir að hafa viðurkennt notkun „togleðurshylkja“. Sama dag 16. apríl 1952 er fréttagrein um fyrstu björgun íslenskra sjómanna í gúmmíbjörgunarbáti þegar m.s. VEIGA sökk og sex af skipverjum björguðust í gúmmíbjörgunarbáti en tveir menn drukknuðu.

Skylt er að geta þess, að ég efast ekki um góðan vilja þingfulltrúanna á þingi Slysavarnafélagsins. Þeir sýndu varkárni í því að

sambýkja ekki gúmmíbjörgunarbáta sem þeir þekktu ekki og engin reynsla var þá fyrir hér við land. Síðari þróun hefur hinsvegar sýnt að Vestmannaeyingar og þáverandi skipaskoðunarstjóri Ólafur Th. Sveinsson reyndust sannspáir á framtíð þessa björgunartækis.

Árið 1953 er gefin út heimild til að nota gúmmíbjörgunarbáta í stað fastra báta á íslenskum fiskiskipum allt að 200 brl. að stærð og árið 1957 er gerð krafa um að gúmmíbjörgunarbátar séu um borð í öllum íslenskum skipum, en 1. maí árið 1954 hafði ég tekið við starfi skipaskoðunarstjóra.

Þótt gúmmíbjörgunarbátar hafi aldrei verið framleiddir hér á landi, þá hefur reynslan héðan margoft orðið grundvöllur verulegra endurbóta á þessum mikilvægu björgunartækjum. Eitt þessara atriða er styrkleiki fangalínu gúmmíbatanna sem festi þá við skipið. Það var á fyrstu árum notkunar gúmmíbjörgunarbátanna á íslenskum skipum sjónarmið framleiðendanna að styrkleiki fangalínunnar skyldi ekki vera meiri en svo, að ef skip sykki þá skyldi fangalínan slitna þannig að gúmmíbáturinn drægist ekki í kaf með skipinu. Þá kom það fyrir nokkrum sinnum að gúmmíbjörgunarbátur slitnaði frá skipi án þess að nokkur maður hafði komist í bátinn. Fangalínan slitnaði vegna vinds og sjávargangs og gúmmíbáturinn hvarf tómur út í buskann. Þessi reynsla varð til þess, að Skipaskoðun ríkisins gerði árið 1963 tilraunir á ytri höfninni í Reykjavík með því að draga með vélbáti gúmmíbjörgunarbát hlaðinn sandpokum eftir að gúmmíbjörgunarbáturinn hafði verið búinn nægjanlega sterkri fangalínu og öruggari tengingu við flothylki gúmmíbátsins til að tryggja að fangalínan og festingin þyldi þessi átök sem voru mæld með átaksmæli.

Var nú gerð sú krafa til framleiðenda gúmmíbjörgunarbáta að þessi sterkari fangalína og styrktar festingar yrðu á öllum gúmmíbjörgunarbátum sem seldir yrðu til íslenskra skipa. Samtímis var gerð sú krafa, að þessir gúmmíbjörgunarbátar yrðu búnir aukahnífi í hylki við inngönguop gúmmíbátsins, þannig að skipbrotsmenn gætu skorið á fangalínuna eftir að menn væru komnir í gúmmíbatinn. Þessi sérstaki hnífur skyldi vera með egg til skurðar en engum hvössum oddi, þannig að ekki væri hætta á að hann gæti af vangá gert gat á flothylki gúmmíbátsins. Þessar breytingar voru gerðar á nýjum gúmmíbatum hjá viðurkenndum framleiðendum samkvæmt

kröfum Skipaskoðunar ríkisins, og við næstu ársskoðun hjá skoðunarmönnum gúmmíbatanna á eldri gúmmíbatum.

Með þessari ráðstöfun var gerð grundvallarbreyting, þ.e. að hindrað yrði að gúmmíbjörgunarbátur hyrfi tómur út í buskann og að treyst yrði á að skipbrotsmenn gætu sjálfir ákveðið hvenær þeir vildu rjúfa tengsl við sökkvandi skip með því að skera á fangalínuna. Hinsvegar var mönnum ljóst að þessi styrking fangalínunnar gæti valdið því að ef ekki væri skorið á línuna þá gæti gúmmíbáturinn dregist í kaf með sökkvandi skipi. Þessi aukning á styrkleika fangalínunnar og aukahnífurinn innan við inngönguopið mun hafa verið tekinn upp fyrir alla slíka gúmmíbjörgunarbáta hjá þáverandi framleiðendum, líka til annarra landa.

Í grein Sigmars Þórs Sveinbjörnssonar stendur: „Gúmmíbátar eru þannig gerðir að línan á að slitna þó skipið sökkvi og ekki náist að skera á línuna. Þetta er haft eftir sérfræðingi frá VÍKING og umboðsmönnum DSB-gúmmíbáta. Þeir segja að fangalínan eigi að slitna þegar skipið sekkur og báturinn er upplásinn.“

Ég furða mig á þessari staðfestingu tveggja viðurkenndra framleiðenda gúmmíbjörgunarbáta að nú sé fangalínan höfð svo veik að hún slitni ef skip sekkur. Þetta þýðir raunverulega að þessar gerðir gúmmíbjörgunarbáta geta varla lengur uppfyllt fyrrnefnda kröfu Skipaskoðunar ríkisins, að upplásinn gúmmíbjörgunarbátur þeirra slitni ekki frá skipi áður en menn hafi komist í bátinn. Fangalína sem er það veik, að hún slitni við það átak sem verður á línuna vegna uppdriftar upplásins gúmmíbáts þegar hann dregst í kaf með sökkvandi skipi, getur varla verið nógu sterk til að hindra bátinn í að slitna frá skipi í þeim átökum sem verða á fangalínuna í stormi og sjógangi sem er ágætlega lýst í grein Sigmars. Þarna hljóta nýir menn að vera komnir til starfa hjá gúmmíbjörgunarbátframleiðendum sem ekki þekka fyrri reynslu af of veikum fangalínum. Jafnvel þótt fangalína hefði verið bundin við skipshlið meðan menn væru að komast í gúmmíbat, þá gæti verið hætta á að hún slitnaði.

Það er að sjálfsögðu rétt hjá Sigvari að sjómenn í flotgalla hafa ekki möguleika á að synda uppi lausan fjúkandi gúmmíbat. Þess vegna er mikilvægt að gúmmíbáturinn sé tengdur við skipið eins lengi og það er

ofansjár. Slík veik fangalína telur Sigmar líka augljóst að muni valda því að gúmmibátur sé fljótur að slitna frá skipinu áður en nokkur maður er kominn í bátinn. En ef allir framleiðendur gúmmibjörgunarbáta búa nú gúmmibáta sína svo veikum fangalínunum að þær slitna ef uppblásinn gúmmibátur dregst í kaf, þá er nokkuð ljóst að veruleg hættu er á að gúmmibjörgunarbátur með svo veika fangalínu slitni í stormi og sjógangi mannláus frá sökkvandi skipi, þótt ekki sé um neinn annan veikan hlekk að ræða.

Í riti Siglingamálastofnunar ríkisins, *Siglingamál*, nr.12, desember 1980 er gerð grein fyrir nýjum íslenskum kröfum um gerð og framleiðslu gúmmibjörgunarbáta. Þar segir um fangalínur að þær skuli vera fléttaðar úr nyloni eða sambærilegu efni. Gúmmibjörgunarbátur fyrir 9 menn og færri skal búinn fangalínu sem hefur minnst 800 kp slitþol. Gúmmibjörgunarbátur fyrir fleiri menn skal búinn fangalínu sem hefur minnst 2000 kp slitþol.

- Þarna er ekki gert ráð fyrir neinum veikum hlekkum og treyst er á að skipbrotsmenn geti sjálfir með sérstökum hnífi við inngönguopið skorið á fangalínuna eftir að skipbrotsmenn eru komnir í gúmmibátinn áður en skipið kann að sökkva.

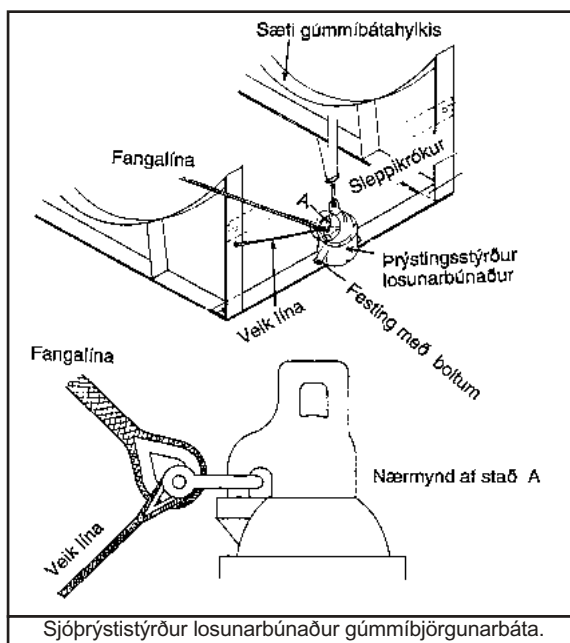
Hér sýnist mér þurfa áfram að gera kröfu um nægan styrkleika fangalínu allra gúmmibjörgunarbáta til að hindra að þeir geti slitnað uppblásnir frá skipi og horfið mannláusir út í buskann og að hægt sé að binda slíka uppblásna gúmmibjörgunarbáta við skip þar til skipbrotsmenn hafa komist um borð og hafa getað skorið fangalínuna í sundur. Til að fyrirbyggja að uppblásinn gúmmibjörgunarbátur dragist niður með skipi ef það sekkur skyndilega áður en menn hafa getað náð að komast í gúmmibátinn og skera í sundur fangalínuna er sá möguleiki fyrir hendi að búa gúmmibjörgunarbáta sjóþrýstistýrðum búnaði, líkt og sýndur er á teikningunni, sem losi gúmmibátinn við þrýsting ef skipið væri sokkið t.d. á álíka dýpi sjávar og lengd fangalínunnar. Þessi búnaður kæmi líka að gagni ef skip sykki skyndilega í góðu veðri, og gúmmibáturinn skilaði sér uppblásinn upp á yfirborð sjávar þannig að skipbrotsmenn gætu komist í hann.

Vakin skal athygli á því að með einu handtaki í sleppikrókinn er hægt að losa gúmmibátahylkið og kasta því svo fyrir borð. Fangalínan er þá áfram föst í þrýst-

ingsstýrða losunarbúnaðinum sem ekki sleppir henni nema sjóþrýstingur opni búnaðinn. Eftir að sleppibúnaðurinn hefur opnast er fangalínan eingöngu tengd við skipið með veiku línunni sem er nógu sterk til að fangalínan dragist út úr hylkinu og gúmmibáturinn blásist upp, en þessi veika lína (veiki hlekkurinn) slitnar og losar fangalínuna frá skipinu þegar gúmmibáturinn þenst út og flýtur upp.

Vandamál við þennan sjóþrýstistýrða losunarbúnað er að staðsetja hann og búa þannig að aðeins stöðugur sjóþrýstingur geti opnað hann, en ekki t.d. brotsjór.

Til frekara öryggis mætti líka sérhvert fiskiskip vera búð minnst tveimur gúmmibjörgunarbátum sem hvor um sig væri nógu stór til að taka alla áhöfnina.



Væri annar þeirra tengdur með sterkri fangalínu beint við skipið, en hinn væri tengdur með sterkri fangalínu við sjóþrýstistýrðan losunarbúnað líkt og sýndur er á teikningunni.

Nú hefur einkavæðing skipaefirlits valdið því að sumir eftirlitsmenn kunna að hafa takmarkaða reynslu og þekkingu á skipaöryggismálum og sér í lagi staðsetningu og þróun gúmmibjörgunarbáta og búnaðar þeirra. Þótt Siglingastofnun Íslands hafi þannig ekki lengur með höndum framkvæmd þessa eftirlits, þá tel ég samt nauðsynlegt að starfsmenn stofnunarinnar hafi aðgang að þeim skjölum (m.a. ritinu *Siglingamál*) sem skýra frá tilraunum og framkvæmdum Siglingamálastofnunar ríkisins varðandi þessi málefni og heimsæki, fræði eftir þörfum og aðstoði eftirlitsmenn þeirra einkareknu fyrirtækja sem nú hafa með höndum eftirlit með skipum og búnaði þeirra. Nauðsyn slíkra

heimsókna starfsmanna Siglingastofnunar til skoðunar, leiðbeiningar og aðstoðar starfsmanna einkarekinna eftirlitsfyrirtækja og sjómanna kemur greinilega fram í grein Sigmars.

Teikningin hér til hliðar sýnir mögulegan frágang framleiðanda gúmmibjörgunarbáta á sjóþrýstistýrðum losunarbúnaði.

(1) Með því að gripa í sleppikrókinn á að vera hægt að losa gúmmibátahylkið með einu handtaki og fleygja því í sjóinn. Þá er fangalínan áfram föst við A. Þegar línan hefur dregist stutt út úr hylkinu opnast ventillinn á þrýstiflöskunni í gúmmibátinum og hann þenst út.

(2) Ef ekkert er hreyft við búnaðinum, og skipið sekkur á nokkurt dýpi, þá losar þrýstistýrði losunarbúnaðurinn sleppikrókinn og þar með er gúmmibátshylkið laust og líka losnar festingin á fangalínunni. Hylkið losnar þannig og lyftist upp vegna flotmagns þess í sjónum. Þá dregst hluti fangalínunnar út úr hylkinu og þá opnast ventillinn á þrýstiflöskunni í gúmmibátinum og hann þenst út og flýtur upp í sjónum þangað til strekkir á fangalínunni sem enn er föst við skipið vegna veiku línunnar. Þessi veika lína slitnar nú við átakið frá uppdrift gúmmibátsins. Þessi veika lína er veiki hlekkurinn í kerfinu og þegar hún slitnar er gúmmibjörgunarbáturinn laus og flýtur upp á yfirborð sjávar.

(3) KOSTUR þessa búnaðar er sá að ef enginn hefur getað losað gúmmibát áður en skip sökk, þá losnar gúmmibáturinn sjálfkrafa og flýtur upp á yfirborð sjávar. Ef ekki er hvasst og ekki mikill sjór, þá er von til þess að skipbrotsmenn í sjónum geti náð í gúmmibátinn og bjargast þannig. (Til að gúmmibáturinn festist ekki í rekkverki, í sæti gúmmibátahylkis (á þilfari eða á sjósetningargálga) eða blásist upp undir bátapalli þarf að huga vel að staðsetningu gúmmibáta, einkallega þarf að gera ráð fyrir þeim möguleika að skipið sökkvi á hvolfi).

(4) GALLI þessa búnaðar er einkum sá að fangalína gúmmibátsins er með veikan hlekk sem er veika línan sem slitnar og gúmmibáturinn flýtur lausbundinn upp á yfirborð sjávar. Ef vindur blæs og sjógangur er mikill þá er hættu á því að gúmmibáturinn hverfi út í buskann áður en skipbrotsmenn hafa komist í hann eða náð taki á honum.



Niðurstöður útbóða

Dags.	Heiti útbóðs	Kostnaðaráætlun	Lægsta tilboð	%	Verktaki með lægsta tilboð	Fjöldi tilboða
15.06.05	Festingarefni, boltar og rær 2005		2.774.498		Ísól ehf.	3
09.06.05	Þorlákshöfn - Austurhöfn, stálþil	88.174.400	78.487.000	89,0	Gáma- og tækjaleiga Austurlands ehf.	6
08.06.05	Sauðárkrókur - lenging sandfangara 2005	14.200.000	14.236.000	100,3	Víðimelsbræður ehf.	1
07.06.05	Neskaupstaður - togarabryggja, lenging	40.713.900	31.240.610	76,7	Gáma- og tækjaleiga Austurlands ehf.	2
18.05.05	Þórshöfn - stálþil-harðviðarbryggja	44.725.300	49.691.400	111,1	Guðlaugur Einarsson ehf.	2

Lög, reglugerðir og gjaldskrár

Heiti

Reglugerðir:

	Nr.	Gildistaka
Hafnarreglugerð fyrir Hornafjarðarhöfn	584/2005	8.6.2005
Hafnarreglugerð fyrir Breiðdalsvíkurhöfn	583/2005	8.6.2005
Hafnarreglugerð fyrir Siglufjarðarhöfn	582/2005	8.6.2005
Reglugerð um breytingu á reglugerð um gildistöku reglugerðar Evrópusambandsins um stofnun Siglingaöryggisstofnunar Evrópu, nr. 739/2004	581/2005	3.6.2005
Reglugerð um breytingu á reglugerð um gildistöku reglugerðar Evrópusambandsins um að koma á fót nefnd um öryggi á höfunum og varnir gegn mengun frá skipum (COSS) og um breytingu á reglugerðum um siglingaöryggi og varnir gegn mengun frá skipum, nr. 594/2004	577/2005	3.6.2005
Reglugerð um breytingu á reglugerð nr. 586/2002 um efni sem eyða ósonlaginu	564/2005	6.6.2005
Reglugerð um sérkröfur um stöðugleika ekjufarþegaskipa	551/2005	23.5.2005
Reglugerð um breytingu á reglugerð um gildistöku reglugerðar Evrópusambandsins um hönnun olíuflutningaskipa nr. 310/2003	507/2005	30.5.2005
Hafnarreglugerð fyrir Hafnarfjarðarhöfn	442/2005	15.4.2005
Reglugerð um breytingu á reglugerð um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa, nr. 416/2003	430/2005	18.4.2005
Hafnarreglugerð fyrir hafnir Hafnar sjóðs Skagafjarðar	425/2005	15.4.2005
Reglugerð um breytingu á reglugerð um öryggi farþegaskipa í innanlandssiglingum, nr. 666/2001	423/2005	12.4.2005

Gjaldskrár:

Gjaldskrá fyrir Stykkishólsmhöfn	575/2005	17.5.2005
----------------------------------	----------	-----------

Nýir starfsmenn



Guðmundur Helgason, fjármálastjóri.

Guðmundur er fæddur árið 1959 í Reykjavík og er menntaður viðskiptafræðingur frá Háskóla Íslands.

Áður en Guðmundur kom til starfa hjá Siglingastofnun starfaði hann m.a. hjá PriceWaterhouseCoopers á Húsavík og sem fjármálastjóri Kísiliðjunnar hf. við Mývatn.

Sambýliskona Guðmundar er Ásdís Ásgeirsdóttir ferðamálafræðingur og eiga þau eitt barn.

Ólafur J. Briem, skipaverkfræðingur á stjórn-sýslusviði.

Ólafur er fæddur árið 1953 og lauk prófi í skipaverkfræði frá Norges Tekniske Høgskole 1978. Hann starfaði m.a. hjá Norges Fiskeriforskningsráð, Siglingamálstofnun ríkisins frá 1980 til 1985 og Skipatækni ehf. frá 1985 til ársins 2003 er hann réði sig til starfa hjá Verkfræðistofnunni Fjarhitun h/f. Samhliða þessu, eða frá árinu 1998, starfaði Ólafur sem framkvæmdastjóri Sambands íslenskra kaupskipaútgerða.

Ólafur er kvæntur Margréti Magnúsdóttur og eiga þau fjögur börn.



Frumherji hf. í Reykjavík, á Akureyri, Fáskrúðsfirði og Grundarfirði. Vefsíða: <http://www.frumherji.is>

Skipaskoðun ehf., Hafnarfirði. Vefsíða: <http://www.skipaskodun.is>

Skipaskoðun Íslands ehf., Reykjavík. Vefsíða: <http://www.skipis.is>

Rannsóknarnefnd sjóslysa

Rannsóknarnefnd sjóslysa hefur gefið út fræðslupésa um starfsemi nefndarinnar. Nefndin er skipuð af samgönguráðherra til fjögurra ára í senn. Í henni eiga sæti fimm aðalmenn og jafnmargir varamenn.

Í bæklingnum kemur m.a. fram að tilgangur með rannsóknnum sjóslysa sé að koma í veg fyrir slys um borð í skipum og ennfremur að auka og efla öryggi til sjós. Bent er á að á vef rannsóknarnefndarinnar, www.rns.is, sé að finna öll mál sem berast nefndinni og lokaskýrslur um þau þegar afgreiðslu er lokið.

Bæklingnum er dreift með fréttabréfi Siglingastofnunar til allra áskrifenda blaðsins. Að auki fylgir blaðinu að þessu sinni - til allra skipa á íslenskrum skipaskrá - ritíð *Siglingareglur* sem Siglingastofnun Íslands gaf út í byrjun júní.

Fréttamolar

Skoðunarstofur skipa og búnaðar

Hinn 1. mars 2004 tók í gildi breytt fyrirkomulag skipaskoðunar. Með nýjum lögum um eftirlit með skipum, nr. 47/2003, var Siglingastofnun heimilað að fela viðurkenndum skoðunaraðilum að annast skoðun og eftirlit með skipum og búnaði þeirra og veitti stofnunin í mars 2004 fjórum skoðunarstofum starfsleyfi til bráðabirgða.

Nú hefur Siglingastofnun, í samvinnu við Löggildingarstofu og Póst- og fjarskiptastofnun, veitt þremur skoðunarstofum fullt starfsleyfi til þess að skoða skip og búnað næstu fimm árin á grundvelli 7. gr. reglugerðar um starfshætti faggiltra skoðunarstofa skipa og búnaðar, nr. 94/2004.

Eftirtaldir skoðunarstofur skipa og búnaðar hafa starfsleyfi Siglingastofnunar Íslands:



Vöktun og skipaþjónusta

Frh. af forsiðu

Safe SeaNet safnar öllum upplýsingum um ferðir skipa, flutning á hættulegum efnum, siglingasögu, óhappaskrá og fleira. Kerfið er hugsað til að uppfylla kröfur eftirfarandi tilskipana og laga sambandsins:

Tilskipun 2002/59/EC „Traffic Monitoring“

Tilskipun 2000/59/EC „Port Reception Facilities“

Tilskipun 1999/35/EC „Ro-Ro Surveys“

Tilskipun 95/21/EC „Port State Control“

Reglugerð 1406/2002 „European Maritime Safety Agency“.

Aukin umferð skipa

Á næstu 5-10 árum má gera ráð fyrir aukinni umferð skipa innan lögsögunnar að hluta til vegna aukinna umsvifa hér á landi vegna stóriðju en einnig er útlit fyrir ferðir stórra olíuskipa um lögsöguna frá norðaustri til suðvesturs. Þetta eru fyrirsjáanlegir flutningar á olíu með mjög stórum skipum frá Murmansk í Rússlandi til austurstrandar Bandaríkjanna Norður-Ameríku.

Sigling þessara skipa innan lögsögunnar er um 700 sjómíli eða nálægt tveggja sólarhringa sigling. Fjöldi skipa og það magn sem flutt verður um lögsöguna fer eftir hvort fjárfest verður í flutningslögnum frá olíuvinnslusvæðum í Norður-Rússlandi og Vestur-Síberíu til Murmansk. Ef fjárfest verður í nýjum lögnum má reikna með að vegna flutninga vestur um haf verði samtímis nokkur stór tankskip allt að 300 þúsund tonn að stærð í lögsögunni.

Reynsla Norðmanna af flutningum suður með strönd landsins er jákvæð enn sem komið er, skipin eru ný eða nýleg og vel búin og flutningarnir fara fram utan 12 mílna frá grunnlínu. Norðmenn reikna með að innan tíu ára verði um 900 olíuskip á ferðinni árlega með ströndinni frá Rússlandi til Mið-Evrópu.

Eftirlit með allri skipaumferð er einnig nauðsynlegt af öðrum ástæðum sem tengjast björgunarmálum. Einn af öryggisþáttum sjálfvirka tilkynningakerfisins fyrir fiskiskip er sú staðreynd að starfsmenn hennar hafa alltaf yfirsýn yfir nærstödd skip ef eitthvert skip óskar aðstoðar og langstærstur hluti vandamála sem upp koma eru

leyst með samvinnu sjálfvirka tilkynningakerfisins og fiskiskipa. Á hverju ári eru um 80 komur skemmtiferðaskipa hingað til lands og um borð í þessum skipum geta verið allt að 2.500 farþegar auk áhafnar. Mörg þessara skipa fara héðan norður í höf, t.d. til Jan Mayen, en þau eru í langan tíma innan björgunarsvæðis Íslendinga. Verði slíkt skip fyrir áfalli, t.d. ef kviknar í því eða það siglir á ísjaka, þá eru við illa í stakk búnir til að veita aðstoð. Hér á landi þyrfti að fara fram mat á áhættu vegna slíkra atburða og viðbragðsáætlun fyrir slíkar uppkomur þarf að liggja fyrir. Grundvallaratriði í slíkum áætlunum er að alltaf sé til vitneskja um ferðir skipa í lögsögunni og þá um leið hvaða skip eru næst slyssað.

Fjarskiptaþjónusta

Mikilvægt er að fjarskipti við skip í lögsögunni séu góð. Veita þarf góða fjarskiptaþjónustu og sjá skipum fyrir upp-

upp koma óhöpp í lögsögunni. Upplýsingakerfi um umhverfisþætti þarf að þróa áfram og hefur verið unnið að því á Siglingastofnun að undanförmu.

Réttur til íhlutunar

Þær aðstæður geta komið upp varðandi ferðir skipa í lögsögunni að Vaktstöð siglinga verði að hafa afskipti af gangi mála. Tilskipun Evrópubandalagsins nr. 59/2002 gerir ráð fyrir svokallaðri aðstoð við skip í vanda (Maritime Assistance Service (MAS)) sem getur verið allt frá leiðbeiningum til skipstjórnarmanna varðandi siglingu skips í að senda flokk sérfræðinga um borð í skip sem á í vanda til að meta ástand þess.

Einnig liggur nú fyrir í lögum um verndun hafs og stranda íhlutunarréttur sem opnar leið til að grípa inn í ef útlit er fyrir óhappi sem leiðir til mengunar í lögsögunni. Skilin milli MAS og hreinnar björgunarþjónustu eru ef til vill óljós en

vinna þarf ítarlegar starfsreglur varðandi MAS, þ.e. hvar liggur hlutverk vaktstöðvar og hvar ábyrgð skipstjórnanda.

Annað sem tengist þessu er ákvæði tilskipunar 2002/59/EB um neyðarhafnir og skipaafdrepp og hlutverk vaktstöðvar þar að lútandi. Þessi þáttur kallar einnig á skilgreiningar og verklagsreglur.

Íhlutunarrétturinn er ef til vill viðkvæmasti málaflokkurinn með tilliti til hvar ábyrgð málsaðila liggur.



Úr Vaktstöð siglinga.

Ljósmynd: Landhelgisgæslan.

lýsingum sem varða siglingar og siglingaleiðir ásamt almennri öryggisþjónustu. Einnig þarf að hafa samband við skip af fyrri bragði ef vaktstöðin hefur grun um að ekki sé allt með felldu um ástand skips eða siglingu þess. Björgunarþjónusta og aðstoð við skip í vanda (Maritime Assistance Service) krefst þess einnig að fjarskipti milli lands og skipa séu í góðu lagi. Þá má nefna milligöngu vaktstöðvar og þjónustu við skip vegna neyðarhafna.

Upplýsingar um umhverfið

Eitt mikilvægt atriði í rekstri Vaktstöðvar siglinga er vöktun og notkun upplýsingakerfa um umhverfisþætti eins og veður, ölduhæð, sjávarfallastrauma o.fl. Rauntímamælingar á þessum þáttum ásamt spám þar að lútandi verða með tímanum öflugustu hjálpartæki sem stjórnendur í vaktstöð nýta sér við að leysa vandamál sem upp koma varðandi siglingar og fiskveiðar og þegar

Skipulag björgunarmála

Ekki verður farið hér út í skipulag björgunarmála þar sem það er utan þess sem hér er fjallað um. Þó er vert að benda á að með tilkomu vaktstöðvar siglinga og aðkomu fulltrúa björgunaraðila á sjó í stjórn vaktstöðvar er nú betra tækifæri en áður hefur gefist til að samræma alla aðgerðir við björgunarstörf og nýta betur þann tækjabúnað sem fyrir hendi er. Það er ljóst að með þessari aðkomu björgunaraðila að vaktstöð er kominn grundvöllur fyrir bestu björgunar- og skipaþjónustu sem um getur.

MEÐ, LÍFIÐ Í LÚKUNUM

Sjófarendur! Munið réttan frágang gúmmíbjörgunarbáts. Bátinum skal komið fyrir á þar til gerðum undirstöðum með losunarbúnaði eða í losunar- og sjósetningarbúnaði. Fangalína bátsins skal ávallt snúa inn í skipið og vera tryggilega fest.



SIGLINGASTOFNUN

www.sigling.is